

# HiGH

EDIÇÃO 27 | MARÇO/ABRIL 2011 | R\$12,00

www.twitter.com/Revista\_High | www.facebook.com/RevistaHiGH



ROCKET ENGINEERING JETPROP DLX

## POR UM NARIZ DE DIFERENÇA

**ENSAIO** DEPOIS DE 25 HORAS, SOUBEMOS O QUE É CONFORTO  
**TURISMO** DUAS CIDADES DO INTERIOR EM DUAS NAÇÕES  
**MODA** VÁ VOANDO DAR UMA ESPIADINHA  
**MERCADO** A AZUL VAI DE ROSA PARA DEFENDER UMA BOA CAUSA

**LEASING BRADESCO: PRESENÇA  
LADO A LADO PARA SEUS SONHOS  
FICAREM MAIS PERTO DE SE REALIZAR.**

Seja um avião, um helicóptero, um barco ou um carro, você e sua empresa podem contar com o Leasing Bradesco. Além de poder fazer um arrendamento de até 100% do valor, você pode substituir o bem arrendado a qualquer momento por outro mais novo, com 60 meses de prazo para pagar. Fale com seu Gerente ou ligue 0800 273 3486.

**Crédito Bradesco. Presença lado a lado para você realizar.**

[bradesco.com.br](http://bradesco.com.br)  
Fone Fácil Bradesco 4002-0022/0800 570 0022  
SAC Alô Bradesco 0800 704 8383  
SAC Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 722 0099  
Ouvidoria 0800 727 9933



**Bradesco**

# TEMPOS PASSADOS

**Por décadas funcionário de companhia aérea era semi-Deus. Comissária era miss e comandante, Super-Homem. Para embarcar na primeira classe da PanAm, homens, por favor, um terno e mulheres no mínimo um tailleur. Na Paris de 68 a loja da Varig era melhor lugar que a embaixada brasileira para ir e resolver a questão.**

Se você encontrasse na rua com alguém que trabalhasse numa companhia aérea viria naquela pessoa alguém de responsabilidade, caráter. Era quase que alguém da NASA e ele seria capaz de resolver qualquer coisa. Sua palavra valia respeito. São Paulo, dia de chuvarada e alagamentos. No terminal de ônibus e trem da Barra Funda esperando o transporte da Azul para Campinas, em meio a uma tormenta de gente, aparece um senhor descido de um ônibus urbano. Da porta do veículo até um pilar, distante cinco metros à sua frente ele leva dez minutos para fazer o trajeto, mal conseguia completar o próximo passo. Sua face era um pânico só no meio da multidão. O Seu Guarda, físico bombado, passou, viu, mas indagado se não poderia ajudá-lo disse que isso era competência dos seguranças da estação do metrô. Positivo então. Peço para o senhor ficar parado ao lado do pilar que iria buscar ajuda. Cadeira de rodas, era o que ele só conseguia balbuciar de volta. No balcão de informações do metrô, andar acima, nada feito, ali eles só davam informações e não ajuda. Recomendaram outro balcão. Mundaréu de gente depois outro balcão. Ali também não podiam ajudar, só explicar. Pediram

para voltar depois, os seguranças estavam ocupados. E o ônibus da Azul já devia ter ligado o motor. Perder esse era perder o voo. Volto correndo para a plataforma. No meio do mundaréu querendo embarcar, o senhor no pilar, olhos esbugalhados, sem a menor chance de sair bem daquela situação. Sorry Wilson, não há como ajudar, vou ter que deixá-lo ao mar. Nessa hora lembro do fiscal da Azul que coordena o embarque dos passageiros. Tudo bem, ele é terceirizado, não sabe de Paris de 68, PanAm, nem de miss. Sua aviação calça chinelos e veste bermudas, mas quem sabe, não custa arriscar. Peço a ele que dê atenção ao senhor do pilar. Peço com a mesma esperança e fé que as pessoas tinham sobre quem vestia um uniforme de uma companhia aérea antigamente. Embarco imaginando se deu certo, ou se isso só era coisa de saudosista. ■

**Marcio Jumpei**  
Editor chefe

ANO 5 | NÚMERO 27 | MAR • ABR | 2011

**DIRETORIA**  
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

**EDITOR-CHEFE**  
Marcio Jumpei

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

**ASSISTENTE**  
Natacha Orlando  
natacha.orlando@revistahigh.com.br

**COMERCIAL**  
• Simone Frizzarin  
simone.frizzarin@revistahigh.com.br  
• Vanessa Schwarzenbeck  
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

**COLABORADORES**  
Miguel Costa Jr. (foto); Luiz Egidio (assistente de foto); Mateo Oh (tratamento de imagem); Arno (Stylist); Rafael Guapiano (make-up & hair); Barbara Moreira, Fernanda Torino, Luciana Machado, Nina Giacomini (modelo); Diego Jordão, Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Gunar Armin, Maurício Frizzarin (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  
twitter.com/Revista\_High

## A COTIA TRAZ A SUA AERONAVE ATÉ VOCÊ

Desde 2007 atuando no mercado de aviação, a Cotia comercializou um extraordinário número de aeronaves. Isso reforça, ainda mais, a credibilidade com o mercado, clientes e parceiros singulares. Um sucesso inquestionável!

E para conquistar vôos ainda maiores, a Cotia não mede esforços para oferecer profissionalismo em atendimento e serviços, garantindo o ajuste perfeito das operações de importação de aeronaves às necessidades de seus clientes e parceiros.

Venha conhecer as vantagens que o Grupo Cotia tem para apresentar à você e à sua empresa!

Edifício Torre Faria Lima  
Av. Brigadeiro Faria Lima, 201  
21º, 22º e 23º andares  
Pinheiros - São Paulo  
Tel.: 55 11 3265.6400  
aeronaves@cotia.com.br

**COTIA**  
**COTIA**  
**COTIA**

## ENSAIO EM VÔO

### Swiss

A nova Executiva entrega o maior conforto...10

### Jetprop DLX

Um turboélice que mexe muito com o mercado de aeronave para seis lugares.....32

### CEA - 308

Recorde é coisa a ser quebrada.....72

## TURISMO

### Suíça

O tempo aqui não para, mas todos os minutos são contados .....16

### Ribeirão Preto

A tradição cervejeira em destaque.....40

## COMPRAS

Tudo de bom para você e a família.....26

## MODA

Saiba o que usar para um clima sexy.....48

## PRODUTO

### Ford Edge

Cheio de recursos esse carro lembra um jato.....56

## MERCADO

A Azul veste o rosa para o combate do câncer de mama.....62

## PANORAMA

### Big Fish

Veja como é navegar com o extremo conforto...68

### Four Private Group

Mais por menos é o lema da nova empresa de propriedade compartilhada .....84

## GASTRONOMIA

Menu árabe com estilo que você merece.....78

## BELEZA

Seu corpo na melhor forma em Natal.....88

## DIA A DIA DA CACHAÇA

O Pilatus vai ao paraíso de Fernando de Noronha.....92

# NO NOVO HANGAR AMÉRICA DO SUL SEU AVIÃO VAI SE SENTIR ASSIM.



## EM CASA.

São 1.200m<sup>2</sup> de inovações e conforto de sobra nas novas instalações da América do Sul no aeroporto de Sorocaba. Mais do que espaço para a perfeita manutenção, o novo hangar garante privacidade as tripulações graças a uma estruturada sala de descanso como todas os recursos para mantê-lo conectado com o serviço. O hangar também oferece um amplo recinto para você fazer as reuniões que necessita enquanto está sendo feito o serviço em sua aeronave. Venha conhecer o novo hangar América do Sul, você será bem vindo.



Rua Cap. David Joaquim Augusto, 55 • Hangar América do Sul • Aer. Sorocaba • SP • CEP 18040-970 • Sorocaba • São Paulo  
Tel.: (15) 3223-5203 • Nextel: 55\*129\*1578 • [www.americadosulaero.com.br](http://www.americadosulaero.com.br)

# sumário

# PARMIGIANI

HERITAGE IN THE MAKING



THE TONDA HEMISPHERES COLLECTION  
Entirely manufactured in  
Les Ateliers Parmigiani  
in Switzerland

Nielsen Joias & Relógios  
São Paulo, tel. 11 30819500

Tools & Toys  
São Paulo, tel. 11 35524000

WWW.PARMIGIANI.CH



# EXECUTIVA EM DESTAQUE

**Confusão, roteiro perfeito. São Paulo, final de tarde de verão. Chuva pesada e falência geral dos semáforos. Percursos de dois minutos levam horas, caos bramindo na rádio trânsito. Muito estresse para quem já vinha de uma jornada virando a noite no escritório para adiantar os trabalhos. O aspecto físico não o ajudaria com nenhuma hostess de boate mas estamos perfeitos para a missão, testar a nova poltrona da classe executiva da Swiss.** Os novos assentos podem ter a densidade regulada para mais ou menos macia, conforme seu gosto, por meio de uma bomba pneumática. Saímos de São Paulo para fazer uma conexão em Zurique e de lá seguiríamos para Nova Deli, no primeiro trecho de 11 horas de voo, um avião com o padrão antigo, no segundo em duas etapas de 7 horas, bate e volta, uma aeronave das novas. Boa chance para um comparativo.

Chegada em Guarulhos em cima da hora, dez minutos para poder tomar um banho na sala vip da Star Alliance e é embarcar sem pestanejar. No caminho para o portão de embarque a surpresa, o pessoal de solo da Swiss informa que por um acaso de remanejamento de frota, o A340 que irá fazer o voo para Zurique já estava com a nova configuração. Questionaram até se ainda havia o interesse de seguir mesmo para Nova Deli. Como já havia uma agenda toda acertada, a preferência em seguir o roteiro original. Vamos deixar para trás todo o alvoroço do dia, estamos a bordo de uma classe executiva nova em folha. A estrutura geral do interior do Airbus não foi mexida, os bagageiros no teto são os mesmos, mas quanta diferença abaixo deles. Fileiras de assentos divididas em duplas sendo que nas posições próximas as janelas, a sequência é de um par de poltronas e na fileira seguinte o espaço é para apenas um lugar. As poltronas centrais tem posicionamento intercalado, você nunca estará imediatamente colocado atrás do passageiro da frente. Sacada de engenharia pois desta forma você ganha espaço para abrigar o vão para as pernas quando a poltrona estiver reclinada. Para os passageiros junto das janelas que viajam nos lugares individuais, duas laterais enormes servem de banquetas sendo que uma delas abriga a mesinha e os comandos do sistema de entretenimento e de poltrona. Talvez o espaço poderia ser melhor aproveitado com um porta treco que evitaria um pequeno mas incômodo incidente que marcaria toda a viagem. Para guardar alguma coisa há os espaços dos revestimentos nas costas da poltrona à sua frente, mas esses lugares não são muito práticos para se guardar nada além de revistas. No vão para as pernas há uma espécie de porta luvas, nele inclusive ficam os fones e o kit de nécessaire, mas não há tampa e o espaço é raso. Pausa para aceitar a oferta da champagne de boas vindas, desta vez um Brut Mosaïque Jacquart Reims, 50% Chardonnay, 35% Pinot Noir e 15% Pinot Meuner e afivelar o cinto que chama a atenção por ter



No voo de Zurique para Nova Deli, ingredientes do dia-a-dia ganham preparo pouco comuns. O frango Maharaja é acompanhado de arroz basmatic aromatizado com cominho e vegetais Bhaji. E bota pimenta nisso! Abaixo, o controle geral da poltrona. No fone com sistema supressor de ruído, a melhor trilha.

um air bag embutido. É semelhante ao encontrado nos Cirrus. Decolagem autorizada e o Swiss encara o asfalto de Guarulhos saindo do chão com aquela razão típica de A340-300, ou seja, suave, sem muito nariz para cima. Saindo da terminal São Paulo o Airbus toma proa rumo à Salvador e Recife, ponto para iniciar o cruzamento do Atlântico. Roteiro padrão, as comissárias chegam para anotar seu pedido de jantar. Vamos de bacalhau preparado como se fosse moqueca e arriscar um tinto suíço Maienfelder Blauburgunder 2009, 100% Pinot Noir, que segura as pontas mas não é páreo para o bourdeaux que está como opcional no carrinho. Na tela do vídeo, Megamind é diversão pura.

Hora de começar a sacar a novidade da Swiss, a tal da poltrona pneumática. Nem é preciso ser muito expert, o novo produto está anos luz à frente do que é oferecido atualmente. Primeiro porque ela reclina 180° e você não sente a emenda das seções do assento, ao contrário da poltrona antiga, que atingia um certo grau de reclinio menor que 180° e que curiosamente fazia você escorregar para baixo. Agora você vai ficar na horizontal bem próximo ao piso, meio que lembrando um tatame. Quem está na poltrona do lado não te vê e uma dica, para quem tem um corpanzil com número maior, o assento em dupla, principalmente os dos corredores, serão melho-



res sugestões. Nos lugares individuais, as paredes laterais fixas atuam como batente e pode ser que fique apertado se você for dormir de barriga para cima. O sistema que infla o assento funciona de forma simples, por meio de dois botões. É sutil a diferença entre o máximo e o mínimo, você sabe que chegou ao limite porque deixa de ouvir a bombinha de ar funcionando. Mas mesmo no padrão mais denso, o conforto é muito bom, semelhante à um colchão de densidade D33. Relevante mesmo é o sistema de massagem lombar, bem atuante. Muito obrigado pela atenção, com massagem ou não, mas é hora de descansar. Como é totalmente plana, é possível dormir de lado, e um abraço a todos. Como se fossem dois instantes, lá fora o sol europeu já deu as caras faz tempo quando é hora de acordar para o serviço de desjejum. Foi neste momento que veio a má notícia. Perderam-se os óculos. Com a falta de lugar para colocá-los, acondicioná-los entre os botões da

camisa pareceu ser uma boa, mas com a turbulência durante o voo e mais o remexer do corpo eles foram parar num vão de pelo menos três dedos que se forma entre a poltrona e as paredes das bancadas. E de lá foram se alojar embaixo do banco, em lugar acessível somente se tudo for desmontado. A questão é que isso pode acontecer com o seu celular, carteira ou mesmo seu passaporte. Ai, meu caro, dançou. E segundo as comissárias esse caso já teria acontecido antes. Uma das alternativas é colocar tudo na nécessaire e deixar descansar no tal do porta luvas. Mesmo se cair no chão, será mais fácil de achá-los posteriormente. Cego por quatro dias. Nessas condições chegamos em Zurique para a conexão para Nova Deli. Ainda bem que o aeroporto suíço é um primor em simplicidade e praticidade. Mal há tempo para uma passada no lounge do terminal e vamos embarcar no A330-300 Bellinzona, incorporado na frota em setembro de 2009. A executiva desse



## ensaio em voo

avião possui uma pequena diferença, a tela do vídeo é em wide screen, algumas polegadas maior que o visto no A340, fora isso, a configuração é idêntica. Essa etapa que partiu às 13h00 (duas horas depois de chegar do Brasil), vai somar cerca de 14 horas de voo sobre 12.308km, serviu para testar de vez o conforto do novo assento. Vamos voar contra e a favor de fusos horários, chegar e sair em horários para deixar seu corpo e cérebro malucos e em menos de duas horas você, que tinha tomado café da manhã há pouco, terá na mesa à sua frente um almoço com tempero indiano. No dia seguinte às 06h00 sem quase perceber, na janela está Zurique novamente. Pelo nosso roteiro ainda passamos outras cinco horas esperando um outro passageiro que chegaria em um voo vindo do Brasil. O meio tempo foi consumido com banho, um leve café e um descanso numa espreguiçadeira no lounge de chegada da Swiss. Resultado, depois desse massacre de 25 horas contínuas, a nova executiva da Swiss passa com louvor. Mesmo com todos os percalços que carregamos de São Paulo para dentro do avião, o corpo não dava sinais de estar extenuado e em nenhum momento veio algum efeito de jetleg. Certamente



O posicionamento das poltronas é intercalado para ganhar espaço das pernas. No A-330 as telas são wide screen. Independente da nova configuração, o serviço de bordo continua o mesmo, na mais pura eficiência.



você estará inteiro para uma reunião logo assim que sair do aeroporto. Se dentre das opções de vôos que possam ligar o Brasil à destinos na Europa ou para centros econômicos mais distantes (bilhete de São Paulo para Zurique custa a partir de US\$ 4.015,00 e para Nova Deli US\$ 5.985,00 fora as taxas) o voo da Swiss podia ser bem considerado por conta das vantagens do hub em Zurique, com a nova Executiva, essa vantagem aumenta, a companhia aérea tem mais uma carta na manga para conquistar seus clientes. ■

### ONDEACHAR

Swiss - Tel.: (11) 4700 1543  
[www.swiss.com/brasil](http://www.swiss.com/brasil)

# Maior Performance Menor Custo

260 kts | fl 270 | 32 gph | 2500 fpm | 1100 nm

Conheça o JetProp. Nenhuma outra aeronave supera sua performance em custo benefício.



Representação Exclusiva no Brasil.



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

55 . 62 . 3207-2258  
[abrao@quickaviacao.com.br](mailto:abrao@quickaviacao.com.br)

# Tudo ao seu **TEMPO**

TEXTO E FOTOS: MARCIO JUMPEI | MODELO: FERNANDA TORINO

VOCÊ VAI FICAR CONTANDO OS  
MINUTOS PARA IR A ESSE LUGAR



ouvido história semelhante no Brasil por conta da Copa do Mundo ou da Olimpíada. O nome Palafitte resgatou a história do povo que morou à beira do lago Neuchatel bem antes da época de Jesus Cristo. As palafitas garantiam a morada segura no sobe e desce das águas, em grande parte provenientes do degelo vindo da cadeia de montanhas conhecida como Jura, bem próxima aos Alpes. Na nova versão, as palafitas sustentam 24 dos 40 apartamentos (a partir de CHF 405,00) de um hotel cinco estrelas. E nada de estilo rústico, estamos na Suíça meus caros, aqui as linhas evocam a escola minimalista, bem estilo Bauhaus. A função sobrepõe a tudo, mas sem deixar o clima frio. Esse estava do lado de fora, não se iluda com o céu totalmente azul das fotos, o mês da viagem era Fevereiro e a temperatura média encontrada durante a nossa visita foi de 3°C. Dentro de cada quarto, 68m<sup>2</sup> de

Charme para qualquer lado. No quarto do Palafitte, a camisa floral azul (R\$ 321,00), o jeans black (R\$ 212,00) ambos Colcci e a sandália preta Zeferino (R\$ 797,00).

**No país da precisão, relógios são mais que instrumentos de medição, viram arte. Na cultura sem erros, aonde tudo tem seu lugar certo, vamos tirar proveito da irregularidade singular da beleza da natureza. Essa é uma história em dois tempos e sem querer saber qual foi o ovo ou a galinha que veio antes. A família Sandoz é bem conhecida na Suíça, dona de uma das cinco maiores fortunas do país, sabe fazer o uso de suas fontes para dar mais riqueza ao país. Na metade da década de 90, ela se envolveu em dois projetos.** Naquela época estava para acontecer uma feira internacional das nações na Região de Neuchatel, na parte francesa da Suíça e faltavam acomodações. Neuchatel para os locais é no meio do nada, há a fábrica da Phillip Morris, algumas universidades e o vale dos relógios, onde há uma concentração de fábricas desses artefatos de tempo, fica bem ao lado. Mas nunca teria sido bem assim um endereço para o turismo mais marcante. Todavia, era o endereço de um dos membros da família Sandoz. Pedidos feitos e começou a construção de um hotel digno do evento. Você deve ter

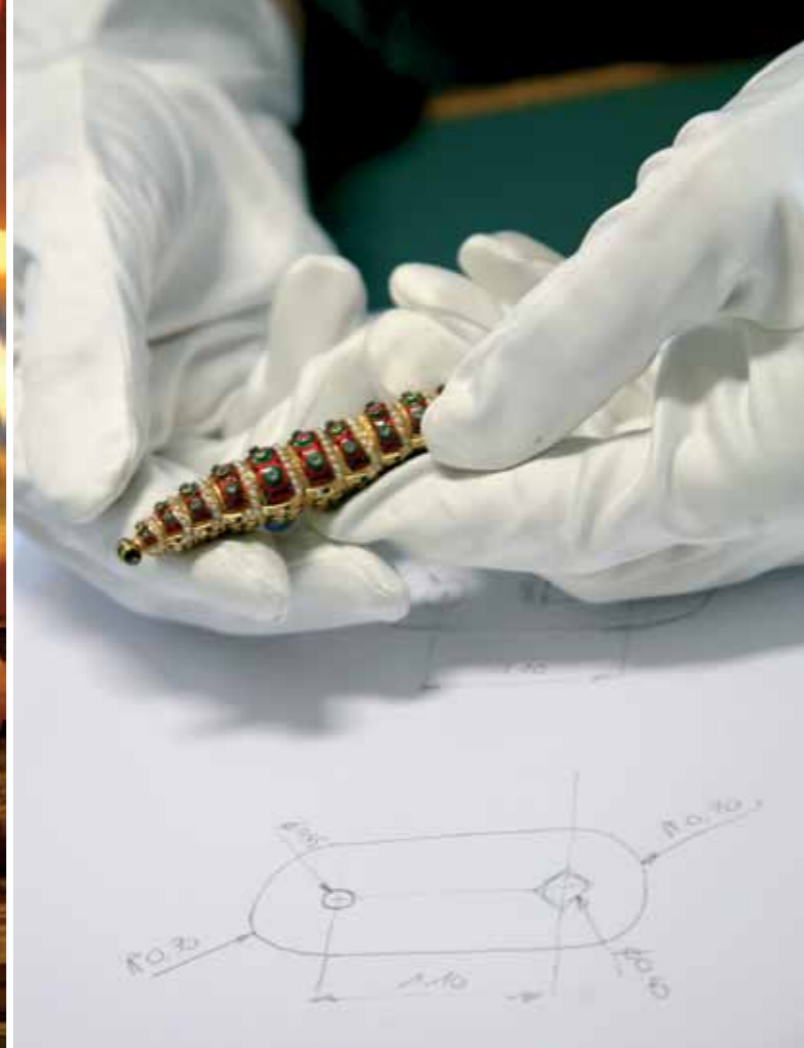


conforto supremo. Home theater Bose e amenities Hermès são complementos de uma decoração moderna. A sacada da divisória do banheiro, cheia de curvas misturando a madeira com o vidro, é coisa de gênio. É só conferir nas fotos. Se puder, escolha os apartamentos com vista direta para o lago. Namoro ali no deque em frente à janela principal é impagável. Feito para um evento, a construção do hotel Palafitte serviu também para rejuvenescer o turismo de Neuchatel, seja ele de negócio como o de lazer puro. Bem no meio do caminho entre Zurique, ao norte, como Genebra, ao sul, o lugar agora é destino certo para, por exemplo, uma escapada romântica. A nossa visita calhou de ser bem na época do dia dos namorados, que caiu numa segunda feira. Quem veio de lugares mais distantes – se é que duas horas de carro pode ser considerado longe – chegou na sexta para aproveitar o final de semana. Teve gente que preferiu

aproveitar o bom gosto do lugar em um jantar no restaurante do hotel na própria segunda feira. Para demonstrar do que a cozinha era capaz, o maitre nos presentearia com uma breve degustação. Na entrada, um naco de foie a gras bem leve, com amêndoas tostadas no topo. Pura manteiga que veio acompanhada de uma fatia de gelatina de maçã temperada com gengibre e coberta com bacon (CHF 35,00). O complemento de sabores estava numa redução de aceto balsâmico envelhecido 10 anos de sabor extremamente defumado. O prato principal era um lombo de porco com queijo Emmental gratinado e purê de salsão (CHF 46,00). Leve e bem combinado com o pinot noir Damaine Angelrath 2008 DOC feito na Região. A sobremesa foi um sorvete de baunilha com leite de coco em companhia com um abacaxi gratinado e caramelizado (CHF 20,00). Delícia, e lá no fundo a paisagem do lago debaixo de um inusitado céu azul.



Na mesa à beira do lago, reserve um tempo para o foie a gras e a gelatina de maçã com gengibre. A moda aqui é bem representada pelo vestido paeté GArnús (R\$ 600,00) e o scarpin offwhite Colcci (R\$ 230,00).



O final de semana nesse meio do nada para os suíços até que não é de tão ruim, se é que me entendem. Claro, numa data dessas, o bom chocolate faz a baita combinação. No centro de Neuchatel existe um bom endereço. A senhora que comprava o buquê de flores para mais tarde, nos contou aonde poderíamos conseguir o melhor chocolate, caseiro, e que provocava paixões arrebatadoras. Walder é o nome da loja. A vitrine tem poder hipnotizante e bem dizendo, não há anões servindo os clientes. São vários tipos de guloseimas e todos desmancham na sua boca. Maravilhas que podem ter de 50 a 70% de cacau. Um deles, o Le Poasserion, segundo a tradição deve ser degustada às 22h, antes de dormir. Com CHF 23 dá para comprar uma

ver como tais antiguidades funcionam e surpreendem pela complexidade ao extremo. Uma réplica de uma lagarta feita em ouro e cravejada de rubis é datada de 1810, levou 200h para ser restaurada e dando um pouco de corda, pasmem, anda como o animal que lhe serviu de inspiração. Uma caixinha mágica com a qual se brinca com um jogo de perguntas e respostas por meio de minúsculos bilhetes em papel – meio que um realejo sem o periquito, mas é completamente inútil a explicação em texto sem ver o funcionamento – demorou 400h para ser refeita, agora o encanto é imediato. O trabalho em cima dessas peças valeu a Michel a oportunidade de lançar uma linha de relógios de luxo com seu sobrenome. Os Sandoz viram que suas habilidades va-

## PRECISÃO É COISA DE SUÍÇO. NESSE PAÍS A MECÂNICA DO MOVIMENTO VIRA ARTE MILIMÉTRICA

caixinha com 20 unidades, você monta então a sua felicidade com mais ou menos cacau, mistura de amêndoas ou até com algum licor de bom teor alcoólico. Depois disso o mundo fica sempre bem mais atraente.

O segundo tempo dessa história acontece a pouco menos de uma hora de carro do centro de Neuchatel. A cidade agora é Fleuriel, bem próximo à fronteira com a França e onde vivem, no máximo, cerca de 2.000 pessoas. Lá Michel Parmigiani vai lhe pedir um minuto de sua atenção. O mestre relojoeiro nos anos 90 foi incumbido pela família Sandoz para fazer a restauração de uma coleção particular de objetos que tinham a mecânica do movimento como ponto em comum. São caixinhas de música e pequenos brinquedos cheios de engrenagens e articulações. Se hoje é possível comprar em qualquer esquina jogos em 3D simulando qualquer coisa, de corridas de carros a jogos de futebol, é espantoso

liam ouro. A grande diferença e orgulho para a Parmigiani está na sua capacidade, tecnologia e qualidade para fazer todas as peças dos seus produtos. Segundo consta, eles são os únicos que detêm esta condição apesar de serem novatos no mercado, o primeiro produto saiu da linha de montagem em 1996. Por sinal, falando em linha de montagem, o termo não retrata em nada como é feito os Parmigiani. Para quem esperava uma fábrica com aspecto antigo, com vários tornos, e em cada, um senhor com cara que lembra o seu avô, visitar a fábrica principal em Fleurier chega a assustar, mais parece um laboratório farmacêutico de tão claro, limpo e moderno. Martin Süssstrinlx tem 24 anos começou um estágio há quatro anos e está na seção aonde as peças básicas dos mostradores recebem o processo de galvanização eletrostática que faz o metal – uma mistura de zinco e cobre – ter uma ou outra cor específica. Ano que vem deve seguir para o serviço militar obrigatório, mas pretende



As histórias de 500 séculos estão preservadas no Museu de arqueologia Laténium, bem ao lado do Hotel Palafitte – dá para ir a pé – nele é mostrada a jornada do homem por aquelas bandas desde a sua condição de neanderthal, passando pelas civilizações da era do bronze, o neolítico ou da era do ferro. Povos e mais povos passaram pela beira do lago Neuchatel em inúmeras viagens ligando o Mediterrâneo com outros mares mais ao norte. A passagem dos celtas e romanos e suas influências culturais são vistas em diversos artefatos militares, estruturas de construção ou peças de uso no cotidiano descobertas em escavações feitas desde o século 19 no cantão de Neuchatel. Impressionante como um lugar em que as pessoas denominam como o meio do nada possui tão vasta história. Na parte externa inclusive, está montada uma réplica de uma moradia sustentada por palafitas que existiu na área. Dentro, são dois andares que demandam uma tarde inteira para ser bem visitado. De boa dinâmica de exposição, a visita mesmo longa, não cansa pois em cada ala há algo que sempre irá lhe chamar a atenção. Quase tudo na mostra é original, uma das peças mais impressionantes é o resto de um barco utilizado há cerca de 5 mil anos para navegar pelo lago. Um outro, inclusive, permanece submerso bem em frente do museu.

O Laténium mostra a história do homem em Neuchatel, enquanto isso, o tempo corre melhor nos mostradores de um Parmigiani. O Bugatti abaixo, é sublime em exclusividade.

bas por um processo de acabamento feito manualmente para funcionar adequadamente. Para imaginar a cena, por favor, a trilha do Philip Glass. E a paciência não tem hora para acabar. Nessa indústria do tempo, a pressa não pode existir. É preciso o tempo que for necessário para que o relógio saia perfeito. E admirável é a engenharia empregada. O modelo Bugatti é referência em termos de projeto diferenciado. Num dos andares, na mesma sala onde fazem as restaurações, uma dupla está terminando os últimos detalhes de um produto totalmente fora do comum,

um relógio lunar, baseado em culturas do Oriente Médio. Foram cinco anos de trabalho depois que Michel projetou e produziu o primeiro, de bolso, e agora existe um exemplar em tamanho grande, de mesa. Custa a bagatela de CHF 1,7 milhão e pesa 17kg. Certo, a linha de produção da Parmigiani não está nos roteiros de turismo dos guias suíços, mas seus relógios são a tradução de um modo de vida desse povo que, tique taque, sabe como viver em cada um dos seus minutos. E à família, os aplausos, pelo que ela pode fazer em dois tempos. ■

voltar a trabalhar na Parmigiani e se tornar um mestre relojoeiro da mesma forma que deseja a maioria das pessoas que moram pelos arredores da cidade. Martin talvez se encantasse com uma seção de montagem de uma Embraer, mas é bem provável que os engenheiros aeronáuticos se ajoelhassem em respeito ao que é feito em Fleurier. Quando você olhar para qualquer mostrador de um Parmigiani não vai imaginar o que está ali. Minúsculos pontos de marcação das horas, minutos, logos e escritas é feito passo a passo, muitas vezes com aplicações individuais. Estamos falando em processos que possam demorar um dia inteiro, isso para fazer um único mostrador. Para o rei

da Tailândia certa vez fizeram uma série de 30 relógios que continham um brasão, este passou por um processo de 16 aplicações de tinta, utilizando uma espécie de carimbo super delicado, um trabalho que, por baixo, custou CHF 2 mil para cada um ser feito. Uma dessas peças de um modelo normal custa em média 400 francos suíços. Se nos mostradores a coisa já é assim, quando se olha para dentro da mecânica de um Parmigiani o espanto é maior ainda. Peças que só podem ser vistas com auxílio de microscópio, muitas com meros milímetros de comprimento e que apesar de serem confeccionadas por máquinas automatizadas, terão que ficar livres de qualquer imperfeição ou rebar-



**ONDEACHAR**

- Hôtel Palafitte  
Route dès Gouttes d'Or 2, 2000  
Neuchatel  
www.palafitte.ch
- Pamigiani  
Rue du Temple, 11 CH-2114 Fleurier  
www.parmigiani.ch
- Representante no Brasil  
Nielsen Jóias e Relógios  
Tel.: (11) 3081 9500  
Tools & Toys  
Shopping Cidade Jardim (SP)
- Walder  
Grand-Rue 1/angle rue Seyon-Hôpital  
2000 Neuchatel



A sensação de segurança chega até a lhe deixar desconfiado. Mas uma das coisas, dentre tantas, que funcionam com perfeição na Suíça é seu sistema de transporte. Pelo tamanho do país, a estrutura da malha combinada de trens, bondes e ônibus públicos lhe faz pensar diversas vezes se é realmente vantajoso alugar um carro para fazer seus deslocamentos. Na maioria dos casos a resposta é não. Um exemplo, não sabíamos exatamente aonde o Hotel Palafitte ficava em Neuchatel, mas tínhamos a certeza de que chegaríamos sem muito esforço – e isso carregando malas de tamanho considerável – somente utilizando meios públicos. Desde o come-

ço do voo no Brasil já era sabido que em 45 minutos depois do nosso desembarque, haveria a possibilidade de pegar no próprio aeroporto, em três minutos de caminhada, um trem de alta velocidade que nos deixaria em duas horas e 12 minutos em Neuchatel. Da estação da cidade, logo na saída há a parada aonde se pega um ônibus – normal, desses urbanos, mas com piso baixo que facilita a entrada e saída dos passageiros com malas – que em dez minutos, ou oito para ser mais exato, lhe deixa em frente ao estacionamento do Palafitte, na mesma distância que você teria que invariavelmente percorrer do seu carro até a recepção. Esse sincronismo é

o que os suíços utilizam por excelência todos os dias, e funciona. A sugestão é comprar um Swiss Pass, tíquete múltiplo que pode ser utilizado em qualquer transporte de qualquer canto do país. Se você quiser ficar andando de trem o dia inteiro pode. Existem vários pacotes, geralmente determinados por períodos de tempo, que você pode adquirir aqui mesmo no Brasil ([www.raileurope.com.br](http://www.raileurope.com.br)), inclusive um novo canal ([www.myswitzerland.com/pt](http://www.myswitzerland.com/pt)) foi recém lançado, é todo em português e nele o viajante pode contar com webcams com imagens de onde pretende ir, boletins de inverno e ofertas de pacotes. Vale a pena a consulta.



**ONDEACHAR**

- Laténium parc et musée d'archéologie de Neuchatel  
Espace Paul Vouga  
CH-2068 Hauterive  
www.latenium.ch
- Garnús  
Tel.: (11) 2691-1781 / 2691-1782  
www.garnus.com.br
- Colcci  
Tel.: (47) 3247-3000
- Zeferino  
Tel.: (11) 3064-1006  
Rua Oscar Freire, 926

**MAISON DES CAVES**  
WINE STORE & IMPORT

Conheça o universo do vinho em um único endereço, ou melhor, 8 endereços únicos.



SÃO PAULO: Jardins: 11 3891-1920/1816 Morumbi Shopping: 11 5181-1723/1725 D&D: 11 5505-0223/0290  
Shopping Paulista: 11 3266-6689/3262-1456 Show Room: 11 5525-2400  
RIO DE JANEIRO: Casa Shopping: 21 2431-0592  
CURITIBA: ParkShoppingBarigüi: 41 3317-6040/6041  
BRASÍLIA: Casa Park Shopping: 61 3234-6617

LOJA VIRTUAL [WWW.MAISONDESCAVES.COM.BR](http://WWW.MAISONDESCAVES.COM.BR)



# com



## O RETORNO DE UM ÍCONE

A Yamaha brasileira está colocando na praça o mais novo membro da família Ténéré. O nome para quem conhece, já diz tudo. Uma moto com robustez e performance para dar a volta ao mundo. A nova XT1200Z Super Ténéré foi concebida para aqueles que desejam encarar grandes distâncias não só em estradas de asfalto, mas também por caminhos alternativos cheios de aventuras. O objetivo é claro, fazer frente à BMW R1200GS, líder do segmento por aqui e modelos recém chegados como a Ducati Multistrada. A motorização fica a cargo de um bicilindro paralelo, inclinados a 26°, de 1.199cc com 110cv a 7.250 rpm e torque máximo de 11,6 kgf.m a 6.000rpm. Equipamentos ela tem aos montes. Vão desde os faróis de neblina aos três bagageiros que podem ser montados conforme a sua necessidade. A nova Super Ténéré vem equipada com controle de tração YCC-T que possibilita dois modos de entrega de potência, ABS conjugado com sistema unificado de acionamento de freios que facilita a vida do piloto naquelas horas em que o melhor é conduzir a moto em pé, banco 35mm mais baixo, kit aquecedor de manoplas e muito, mas muito estilo. Por enquanto a cor disponível é a tradicional Azul Viper.

**Preço: R\$ 59.800,00**

### Onde achar:

Rede de concessionários Yamaha

SAC 2431 6500

[www.yamaha-motor.com.br](http://www.yamaha-motor.com.br)

# para

### ARTE DE ADEGA

A Art des Caves deu uma repaginada no seu modelo Basique 25, ideal para os iniciantes no universo dos vinhos. Agora seu revestimento é feito em aço inox, fazendo que ela fique perfeita em ambientes com decoração contemporânea. A edição é limitada e faz parte das comemorações da abertura da loja da marca em Curitiba. Preço: R\$ 1.700,00  
Art des Caves - Tel.: (11) 5525-2400  
www.maisondescaves.com.br



### LUXO A TIRACOLO

A estética do luxo discreto é a base para o reconhecimento de uma bolsa Salvatore Ferragamo. Nessa temporada onde o patchwork domina, a combinação de peles, texturas e cores. No revestimento interno a maciez de peles como a de pônei, carneiro, vison e coelho.  
Preço: R\$ 4.590,00  
Salvatore Ferragamo: (11) 3081-5324



### LUGAR DE SOSSEGO

A cadeira Sossego 8 é assinada pelo designer Eduardo Baroni e mais que estilo e conforto, a peça foi desenhada utilizando madeira de cedro dos primeiros desbastes do projeto Florestamento Nobre Previdência em Árvores, colhidas no Vale do Ribeira. O programa visa o plantio de árvores como alternativa a um plano de previdência. O cedro vermelho é uma das espécies utilizadas e o retorno do investimento é previsto para o quinto ano depois do plantio.  
Preço: sob consulta  
Florestamento Nobre Previdência em Árvores  
Tel.: (15) 9771 1175  
www.florestamentonobre.com.br



### OLHA, SEM AS MÃOS

O GPS Garmin nüvi 1310 funciona integrado com celulares de diversas marcas e ainda informa o nome das ruas e as direções que devem ser tomadas e não apenas o vire à direita ou à esquerda como nos aparelhos comuns, as informações ficam bem mais fáceis de serem cheçadas pela tela de 4.3". Fino em espessura, o nüvi 1310 pode ser até usado em passeios à pé. A bateria tem mais de 4 horas de duração.  
Preço: R\$ 1.150,00  
GPS Center – Alameda dos Jurupis, 452 – cj 104B  
São Paulo / Tel.: (11) 5051-8888 e 5052-9534

### COISA DE CINEMA

O grande lance da câmera Fuji Finepix Real 3D W1 é que ela pode fazer tanto fotos como vídeos em 2D e 3D. Na Angel essa Fuji também vem com o Player Finepix HD para a conexão com sua TV 3D. Fora isso ela possui memória interna de 42MB, usa cartões SD/SDHC, tem lente 35-105mm e possui garantia Fujifilm de 12 meses.  
Preço: R\$ 2.350,00 em 6X no cartão  
Angel Equipamentos Fotográficos  
Tel.: (11) 3257 3498/3259 5450  
vendas@angelfoto.com.br - www.angelfoto.com.br



### LEMBRANÇA DE INFÂNCIA

As bolinhas que compõem a estrutura dessa mesa de canto dão a dica do porquê do nome Sagu. Mais uma genialidade da designer Bianca Barbato. Pode ser produzida em diversas cores, sendo que a versão em acrílico incolor por vir acompanhada de bolas coloridas. Preço: R\$ 1.574,00  
Bianca Barbato: (11) 6013-2771 - www.biancabarbato.com



## SEGURANÇA AO SEU ALCANCE

Os super botes salva vidas da Winslow chegam ao Brasil para se tornar referência nesse tipo de equipamento que pode ser colocado a bordo de qualquer tipo de barco ou de aeronaves, pois suas embalagens podem ser customizadas. Com capacidade de abrigar de 4 a 15 pessoas, os botes Ultima, Super Light e Ultralight da Winslow vem com desalinizador, rádios localizadores entre outros equipamentos de segurança.

Preço sob consulta

Winslow Life Raft - Representante na America do Sul  
Air Guest - Tel.: (19) 3246 2244  
marcop@winslowliferaft.com



## ALMA E HISTÓRIA

A Brastemp lançou uma linha de produtos vintage que mescla o desenho retrô com a mais moderna engenharia. O logo é da década de 50 e a aparência é daquela que tinha na casa da sua mãe. Com 352l de capacidade o refrigerador Retrô tem controles externos, duas portas, é Frost Free e possui ainda dois compartimentos especiais, um extra frio, específico para produtos que requerem resfriamento mais rápido e o de congelados especiais. O freezer conta com a função congelamento rápido, mais eficaz para conservar as propriedades naturais dos produtos. Vem nas cores Preto Tremendão, Amarelo Supimpa e Vermelho Brasa Mora. Preço: R\$ 7.999,00

## O TEMPO LÁ FORA

O novo MLX- Series, MLX770/MLX780, da Avidyne fornece dados meteorológicos gráficos via Iridium Satellite Network, WSI InFlight Weather Service para operações da aviação geral, fora do território continental dos Estados Unidos (CONUS), inclusive Brasil, com tecnologia de transmissão two-way datalink permitindo você se comunicar com alguém no solo via e-mail ou SMS. Os serviços incluem imagens de radar, METARs e TAFs, exibida em cores no seu Avidyne MFD compatível. Preço: sob consulta.

S.D. Avionics Ltda - Avidyne Top Dealer - [www.sdavionics.com.br](http://www.sdavionics.com.br)  
São José do Rio Preto - SP - Tel.: (17) 3234-7314



Thinking without limits

10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 70 75 80 85 90 95 100



## Um helicóptero especialmente projetado para o seu conforto.

O EC145 Stylence incorpora elegância e tecnologia avançada para que o passageiro tenha uma experiência inigualável com largas portas, corredeiras, conforto diferenciado de cabine, janelas amplas e várias outras facilidades, o EC145 Stylence apresenta baixos níveis de ruído e vibração. Os passageiros contam com um amplo espaço interno. Disposto de aviônicos avançados, fácil manutenção e custo eficaz por hora de voo, o EC145 é uma aeronave com baixo consumo de combustível e baixa emissão de poluentes. Quando você pensar em voar com conforto, pense no EC145 Stylence.



ROCKET ENGINEERING PROPJET DLX

# POR UM NARIZ DE DIFERENÇA

UMA CONVERSÃO QUE ESTÁ SENDO OFERECIDA AGORA  
NO BRASIL FAZ FRENTE ATÉ AO PROJETO ORIGINAL DE FÁBRICA

**A insatisfação pode mover montanhas. Está para surgir o dia em que algo novo não seja alvo de comentários ou desejos por aquelas melhorias que estavam faltando. Nem Gisele Bündchen escapa dessa. No final da década de 70, a Piper lançou o modelo PA-46 Malibu, monomotor à pistão, pressurizado, para seis passageiros.** Era o primeiro modelo genuinamente novo desse fabricante em anos. Começou sendo vendido com um motor Continental TSIO-520 de 310hp, biturbo com duplo intercooler. Essa combinação fazia que em altitudes como a de 21.000 pés o motor trabalhasse sem superaquecer. Em dezembro de 1987 surgiu uma nova versão com motor Lycoming TSIO-540 de 350hp e batizado de Malibu Mirage. Mesmo com os cavalos a mais e o desenho belíssimo, o Malibu como tantos outros monomotores à pistão pressurizados que surgiram no mercado, nunca convenceu. Sustentar um sistema de pressurização e garantir performance em altitude é preciso de

muito mais fôlego que os motores à pistão – pelo menos os mais comuns, de cilindros contrapostos - poderiam entregar. Em 1996 a Rocket Engineering LLC apresentou uma proposta de conversão do Malibu com turbina Pratt & Whitney PT6A-34 de 750shp limitada a 560shp. Viram que a base do projeto da Piper era bom, só faltava motor. Homologado em 1998, os pedidos foram aparecendo e em dois anos, 60 do então batizado JetProp já tinham sido modificados. O sucesso bateu às portas da Piper que apresentou em 2000 a sua versão oficial do Malibu turboélice, o Meridian. Diferente do JetProp, o Meridian usa uma PT6A-42 de 850shp limitada a 500shp. Essa escolha veio do desejo da Piper em garantir desempenho aos 30 mil pés, voando a uma velocidade de cruzeiro de 280 nós e fazer frente ao Socata TBM700 (HiGH 23) turboélice francês, também de seis lugares, que sempre usou da sua superlativa performance como mote de vendas. Por conta disso e pelo motor maior, foi sacrificado o espaço do bagageiro dianteiro. Outros

De perfil dá para notar perfeitamente a maior diferença do ProJet DLX, o espaço extra do bagageiro entre a turbina e a cabine de comando.



detalhes do Meridian, a longarina das asas é reforçada (inclusive passou a ser padrão para toda a família PA-42 desde então), o leme foi redesenhado para compensar o maior torque do motor e tanques de combustível maiores foram instalados. O Meridian não tem separador inercial de partículas na tomada de ar da turbina, coisa que o JetProp tem. Em 2001 uma decisão do FAA também veio contra o projeto da Piper, uma nova regra determinou que qualquer aeronave que voasse acima de 28 mil pés deveria seguir padrões e consequentemente ser equipado para fazer navegação RVSM, com separação menor entre as aeronaves. Como o Meridian não atendia os requisitos, o modelo foi penalizado a voar com um motor mais pesado e consumindo mais que o JetProp em altitude inferiores. A Rocket inclusive começou a oferecer em 2001 o JetProp com uma turbina menor ainda, a PT6A-21 de 550shp, que apesar de resultar numa velocidade de cruzeiro 10 nós mais baixa, em compensação consome dois galões de querosene a menos por hora de voo. Outra motorização que surgiu na mesma época foi a PT6A-35 que usa compressor mais eficiente (da PT6A-135) e garantiu mais torque durante a subida e nos vãos de cruzeiro em grandes altitudes. Em doze anos, foram entregues 257 JetProp o que comprova não só a validade do programa de remotorização como também a confiabilidade do projeto. O primeiro a chegar no Brasil, um PropJet DLX foi mostrado na Labace de 2010 pela Quick Aviação, que representa oficialmente a Rocket Engineering no país e agora está aqui nas páginas da HiGH. Dando uma volta em torno do JetProp o que mais chama atenção é de fato o longo nariz. O desenho geral não pode ser tão harmonioso quanto o do Meridian mas a presença do bagageiro dianteiro (para até 60lbs enquanto que o traseiro comporta 100lbs) original do Piper Mirage, faz um tremenda diferença no uso diário. Fora a questão de ter mais espaço para carregar as bagagens (e lembrando, não é pressurizado, portanto cremes, por favor, só devem ser levados dentro do avião) ele auxilia no balanceamento da aeronave.



No detalhe a abertura do bagageiro dianteiro. Abaixo a tradicional entrada de ar da PT6, que neste modelo conta com separador inercial de partículas. No rodapé, a usina de cana de álcool, o típico cenário para esse avião.



Uma das características desse modelo é o grande passeio de seu CG, portanto um pesinho no nariz às vezes facilita no arredondamento para o pouso e até na decolagem. Nas asas não há a parte extra que existe no Meridian, na área bordo de ataque, na junção com a fuselagem. O PropJet DLX ainda possui dois bocais de tanques de combustível extras nas pontas das asas. E fora dois porta trecos, um junto ao radar na asa direita e outro com acesso externo e colado ao bagageiro traseiro, de resto, ele é igual ao Piper Meridian. Quer dizer, passando pela porta, que poderia ser um tanto maior, como a enorme do TBM700/850, e seguindo para a cabine, está lá a diferença maior. O painel do PR-JTT é ainda de concepção antiga. A suíte de aviônicos é composto por uma mistura de GNS 530, GRX 330, GMA 340 e vários instrumentos ainda analógicos. Mas isso é dessa unidade em específico fabricada em 2004 e modificada em 2007. Claro, um sistema Garmim G1000 disponível num Meridian Okm, ou o Avidyne Entegra oferecido para o PropJet mais novos seriam muito mais bem vindos, mas o do PR-JTT é bem completo e intuitivo. Para dar a partida vamos de estilo antigo também, ainda não há sistema de gerenciamento digital de motor, então ficamos de olho na temperatura interna da turbina enquanto a PT6 ganha vida. Feito isso, cintos atados e vamos para a cabeceira da pista em Amarais. Taxiamento manso, muito dócil. Alinhado nas faixinhas é só dar motor que em 450m ele já está correndo a 75 nós e aos 80 está fora do solo. Decolagem curtinha, ele tem o ideal de potência que fal-

## FICHA TÉCNICA

ROCKET ENGINEERING PROPJET DLX

**Fabricante:** Rocket Engineering LLC

**Motor:** um Pratt & Whitney PT6 A- de 750shp limitada a 560shp

**Capacidade:** 1 piloto + 5 passageiros

**Envergadura:** 12,9m

**Comprimento:** 9,3m

**Capacidade dos tanques:** 160 gl

**Peso máximo de decolagem:** 4.300lbs

**Alcance máximo:** 1.200mn

**Razão de subida:** 2.500 pés/min

ta no Matrix (versão à pistão mas sem pressurização) e Mirage. Subindo, o ponteiro do velocímetro crava em 130nós com uma ascensão de 2.500 pés/minuto. E estávamos com três a bordo e tanques cheios. Num relato da Quick, durante o traslado do PR-JTT ao Brasil, eles decolaram lotados, no máximo peso de decolagem, num dia a 30°C e também mantiveram os 2.500pés/min até os 17000 pés, chegando aos 28.000 pés em 21 minutos. Durante essa etapa o consumo chegara a 138 l/h, e depois em voo de cruzeiro, esse número desceu para 118 l/h. Fazendo algumas contas básicas, o raio de alcance do PropJet, segundo a Quick, chega as 1.100mn (2.037km), economizando um pouco o ritmo você pode fazer 200mn a mais, tudo com uma reserva de 30 minutos de voo. Na cabine, a altitude pressão estava em 10.000 pés com um diferencial

de pressão de 5,5psi. O nível de ruído se mostrou bem baixo, e segundo a Quick, se o avião estiver equipado com hélices MT de fibra de carbono, o nível de ruído pode diminuir em até 6 dB. Em termos de pé e mão o PropJet é mais agressivo que o Malibu, com respostas de comando mais rápidas e harmoniosas. O estol é mamão com açúcar de tão simples, sem motor e flape todo em baixo a sustentação se esvaiu aos 54 nós, com 20° de flape aos 62 nós, com 10° em 68nós e limpo, aos 77 nós. Pousar com ele é ridículo de tão fácil, mais do que muito Cessna. O preço de um PropJet DLX 0km com painel Avidyne Entegra é de US\$ 1,950 milhão e a Quick chama a atenção que existem várias opções no mercado de usados, portanto uma boa assessoria é necessária na hora da compra. Eles mesmos tem um 2008 com 180 horas totais de célula, motor e hélice 0km, painel



Avidyne Entegra oferecido por US\$ 1.590.000,00 (tudo preço Estados Unidos). Com esses valores, o PropJet se torna uma interessante opção de mercado (já vimos um Meridian 2009, com painel G1000 ser comprado por US\$ 1,6 milhão) e com a vantagem do bagageiro e ter um separador inercial na turbina. Se nos Estados Unidos a disponibilidade de pista de asfalto é maior, aqui o perfil básico do operador é o usineiro, o fazendeiro, que em geral, vai pousar e decolar em pistas sem preparo. Nesse item, vale lembrar também que o sistema de trem de pouso desse turboélice está mais adequado para o uso, vamos dizer, meio off road, que um TBM 850 que mais parece calçado em rodas de aro 21. De um modo geral o PropJet

O PR-JTT possui um painel completo, contudo ainda bem analógico. Mas existem configurações com painéis totalmente digitais disponíveis no mercado. É preciso fazer uma boa pesquisa, trabalho para a Quick Aviação, a representante oficial do modelo no Brasil.



pode ser uma opção para quem busca mais espaço de cabine que um Cirrus - de repente a família cresceu - mais desempenho, com as vantagens da pressurização e ainda a facilidade operacional que não será encontrado num King Air C90 ou um Pilatus PC12 que poderiam ser o seu próximo passo em termos de aquisição. ■

**ONDE ACHAR**

Quick Aviação  
 Tel.: (62) 3207 2258 - [www.quickaviacao.com.br](http://www.quickaviacao.com.br)  
[www.jetprop.com.br](http://www.jetprop.com.br) - [Abrão@quickaviacao.com.br](mailto:Abrão@quickaviacao.com.br)

# BONITO ESPORTIVO VELOZ!

W79 Dynamic  
EXPERIENCE  
PU-GFI

PU-DYN

Porque o Dynamic é considerado o melhor avião esportivo:

- Velocidade cruzeiro de 240 Km/h
- Carga útil 290 Kg
- Autonomia de 06:30h
- Painel digital com PA e TCAS
- Asas com winglets
- Mais de 500 unidades vendidas

## O MELHOR AVIÃO ESPORTIVO!

**PERFORMANCE**

Velocidade de Cruzeiro (Km/h)	240
VNE (Km/h)	280
Velocidade de Estol (Km/h)	60
Razão de Subida (pés/min)	1.400
Razão de Planeio	14:1
Teto de Serviço (pés)	12.000
Decolagem (m)	120
Pouso (m)	150
Capacidade de Combustível (Lt)	125
Autonomia (Horas)	6:30

**PESOS**

Peso Vazio (kg)	310
Carga Útil (kg)	290
Peso Máximo de Decolagem (kg)	600
Fator de Carga (G)	4 / -2

**DIMENSÕES**

Largura da Cabine (m)	1,20
Volume do Bagageiro (Lt)	250
Comprimento (m)	6,40
Altura(m)	2,00
Envergadura (m)	9,00
Area Alar (m²)	10,3
Número de Assentos	2

RODOVIA ESTADUAL SP 191 - KM 87,5 - IPEÚNA - SP / BRASIL  
 TELEFONE: 55 19 3576-1292  
[comercial@edraaeronautica.com.br](mailto:comercial@edraaeronautica.com.br)  
[www.edraaeronautica.com.br](http://www.edraaeronautica.com.br)



# PAIXÃO REGIONAL

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN  
FOT: MAIS QUE  
CONVERSA DE BAR,  
RIBEIRÃO PRETO  
TEM NA TRADIÇÃO  
CERVEJEIRA, MUITO O  
QUE OFERECER



**Se você sair do litoral paulista e seguir a rota do sol, indo sempre para o oeste, no centro do estado vai encontrar o Marcelo Carneiro. Carioca, fincou raízes no meio dos canaviais de Ribeirão Preto. Cercado de usinas de álcool foi lá fazer cerveja. Mais heresia ainda, foi mexer com o assunto na terra do Pinguim.** Você sabe, diz a lenda que em Ribeirão Preto está o melhor chope do mundo, no bar Pinguim. Não há usineiro – e são muitos naquela área – que discorde dessa afirmação. Mas lá foi o Marcelo fermentar lúpulo e cevada. Ribeirão Preto foi escolhida porque a família possuía algumas terras ali, mas contou também o fato da cidade estar em cima do aquífero Guarany e segundo o cervejeiro, com uma água de excelente qualidade, leve, o que influencia em muito o produto final. Estudioso, viu que poderia ir além da convenção alemã de 1516 no que se refere a cerveja. Os germânicos são

muito puristas e dizem que essa bebida só pode ser uma mistura de água, cevada e lúpulo. Colocou sua personalidade na cerveja, misturou a alemã com o brasileiro usando ingredientes como o aipim, o café, o mel e a rapadura. Surgiu então em 1995 a Cervejaria Colorado, e sem desmerecer a tradição do Pinguim, ela veio para renovar a cultura cervejeira de Ribeirão Preto, um movimento alinhado com a própria renovação da cidade. Centro econômico da Região da Alta Mogiana Paulista, ao mesmo tempo que esbanjava o poder da grana, Ribeirão Preto mantinha um certo e pesado ar provinciano. Até quatro ou cinco anos atrás, comer e beber bem na cidade era coisa para poucos e não era por questão sócio econômica, havia uma carência de bons endereços mesmo. No retorno à cidade dos usineiros, a visão de grandes quarteirões com modernos prédios de apartamentos e condomínios de luxo que pululam em diversos novos bair-



ros. Há uma grande variedade de revendas de carros e motos de luxo e sim, a gastronomia vai bem, obrigado. Ribeirão Preto, se perdeu para o lobby de São Paulo a etapa da Fórmula Indy, consegue finalmente oferecer mais que a opção de tomar um chope no Pinguim, principalmente para enfrentar o típico calor do lugar, bem num meio de um painelão de serras. Vamos voltar a falar o que há debaixo dos dois dedos de colarinho da Colorado. São quatro rótulos de cerveja (que também tem suas versões em chope), a Cauim responde por 33% das vendas da marca, é considerada a segunda melhor pilsen do Brasil e vem com toques de aipim. A Appia é uma weiss com mistura de mel de flor de laranjeira, não passa por processos de filtragem o que resulta em uma bebida encorpada e opaca. A Indica é uma pale ale que recebe rapadura na sua composição com receita originalmente inglesa e a Demoiselle é uma porter com adição de café. Cada uma delas usa elementos regionais, o café um dia já foi o produto que movia a

economia local, a cana de açúcar, de onde vem a rapadura, é a moeda da vez como também é a laranja. A mandioca, é coisa bem brasileira, e Santos-Dumont, esse surgiu no rótulo porque um dia também teve uma fazenda por lá. Se você quer saber a diferença entre cada uma, a melhor sugestão é a degustação. Você vai ver que o luxo de beber uma boa cerveja é muito barato. A Colorado também fez a Itaca, foram 4.000 garrafas de uma cerveja imperial stout com rapadura preta, coisa de colecionador. Um americano comprou pelo e-bay nada menos que 800 garrafas. No meio da fábrica alguns tonéis de umburana mostram o caminho da nova experimentação da Colorado. Daqui três ou quatro anos você poderá saber se a cerveja envelhecida nesses tonéis será do seu agrado ou não. Serão algo como 8.000 garrafas e essa é a única informação que nos foi dada. A alquimia ficou guardada a sete chaves. O histórico diz que vem coisa boa. No nosso papo de boteco, você pode perguntar se viemos até Ribeirão Preto para



beber ou para conversar, se depender do Marcelo pode ser os dois. Além da cervejaria ele também abriu um bar para que você descubra que o horizonte dessa bebida é mais amplo ainda. No Cervejarium além dos seus rótulos, há a possibilidade de conhecer tantos outros. Na foto estão a Meantime London Porter, uma ale inglesa (750ml por R\$ 42,00) com 6,5% de teor alcoólico, as ale americanas Brooklin Larger (355ml por R\$ 11,90) e Local One (750ml por R\$ 44,00) respectivamente com 5,2% e 9% de teor alcoólico e as brasileiras Lust da Eisenbahn (750ml, R\$ 62,00 e 11,5% de álcool) e a pilsen Bamberg (355ml, R\$ 6,20 e 4,8% de teor alcoólico) feita, imagine, em Votorantim. Na parte das porções a casa recomendou o Bolinho de Feijoada do Aconchego Carioca (6 unidades por R\$ 16,90), o nome explica tudo e que pode harmonizar muito bem com a tal Colorado Indica (garrafa de 600ml por R\$ 10,90). Outra sugestão é o bolinho de arroz negro e branco recheado com queijo azul de Minas (6 unidades por R\$ 16,90), no copo uma Colorado Appia (garrafa de 600ml por R\$ 9,90). Uma só porção nunca será suficiente. E como o aviso do Ministério da Saúde é sério, viramos a página desse texto para falar sobre onde você vai ficar em Ribeirão Preto. Como sabe, se beber, não dirija, muito menos saia pilotando. Portanto a busca por um bom quarto é mais que obrigatória. Se você não quiser ficar no Hotel JP, referência local em termos de hotel com excelência em estrutura porque ele possa ficar meio distante, à beira da rodovia Anhanguera, a cidade tem uma série de endereços de três estrelas, típicos para atender quem está de passagem ou quem está a negócios. Bem no centro, o que se significa comodidade de ter tudo à mão, de farmácias, supermercados a lojas com boas marcas de roupas, fomos ver o que o Plaza Inn Master poderia nos oferecer. O hotel fica no mesmo endereço onde existia antes um Holiday Inn. Tradicional, passou por reformas pesadas e pertence a Rede Allia que possui diversos endereços espalhados pelo país. Nos quartos tudo que você precisa, silêncio e boa cama. Certo, não estamos em um endereço

## MAPA DE ROTAS

### MELHOR ÉPOCA:

Não tem muito erro, Ribeirão Preto parece estar sempre no verão. Exageros à parte, a cerveja sempre vai descer bem mesmo nos dias mais frios e chuvosos. Só é preciso ficar atento a questão da reserva em hotéis se a sua visita ocorrer em épocas de grandes eventos como o Agrishow.

### COMO IR:

O canal principal é a Rodovia Anhanguera que liga a cidade com a capital. Asfalto impecável e segurança, mas o alto preço dos pedágios faz você refletir se vale mais a pena se deslocar para lá de avião ou de carro. Dependendo do tipo de sua aeronave, é bem provável que saia mais barato, isso sem considerar a questão tempo, chegar em Ribeirão Preto pelo ar.

### DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Ribeirão Preto (SBRP 21°08'11"S/047°46'36"W), recebe várias companhias aéreas com linhas ligando a cidade a todo o país. Administrado pelo Daesp, vai ser equipado uma nova e moderníssima torre de controle em breve. Ainda bem, recentemente

levou uma interdição da Anac e não podia operar em dias de chuva. Motivo, o excesso de borracha acumulado no asfalto da pista de 1.800m. Descuido que foi reparado há poucos dias.

Fora o aeroporto Leite Lopes, Ribeirão Preto também conta com alguns helipontos homologados, inclusive com o Helicentro Ribeirão Preto (SDQM 21°12'37"S/047°46'12"W).

### ENDEREÇOS:

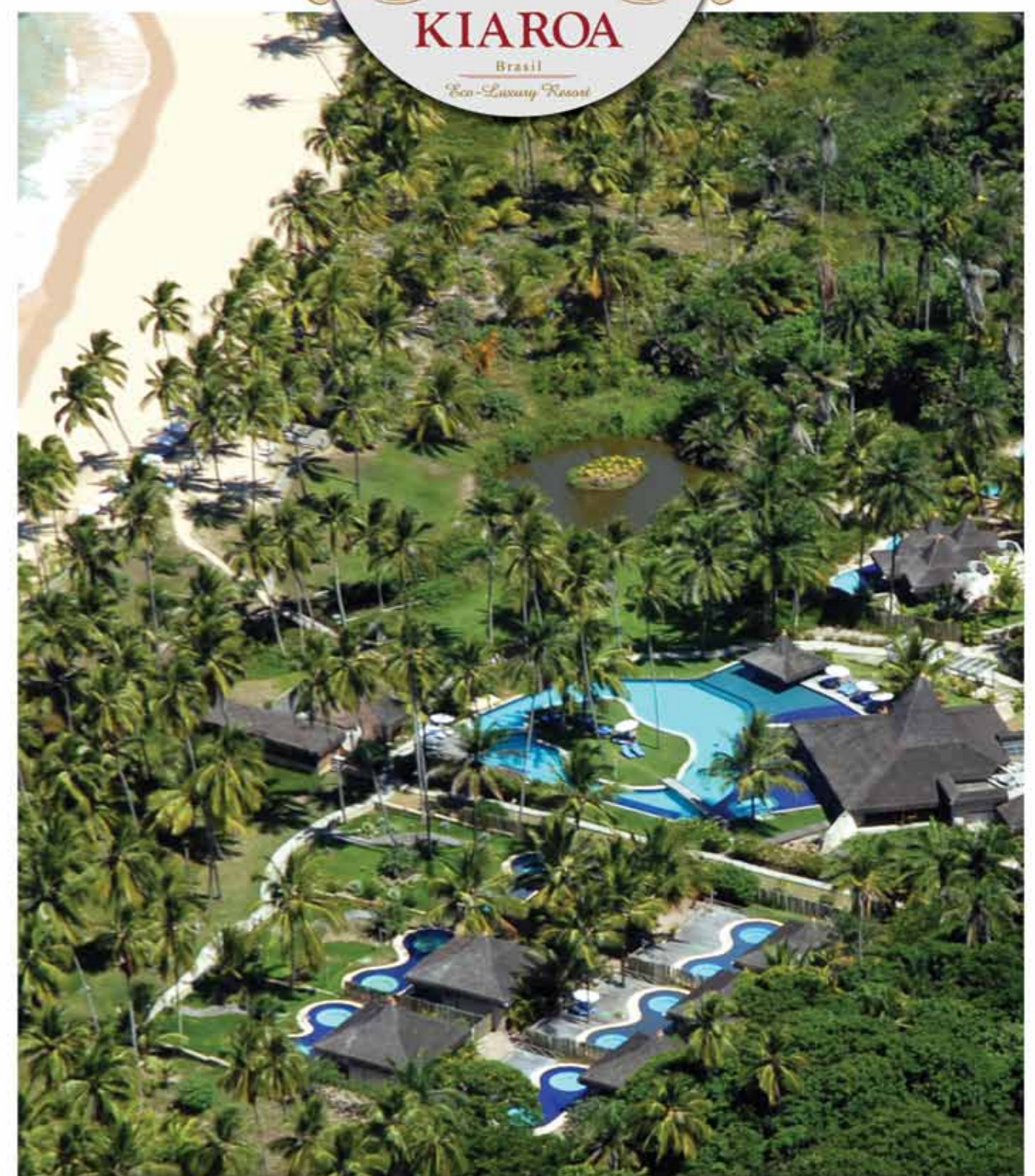
Cervejaria Colorado  
Rua Minas, 394  
Tel.: (16) 3441 5090  
[www.cervejariacolorado.com.br](http://www.cervejariacolorado.com.br)

Cervejarium  
Av. Independência, 3242  
Tel.: (16) 3911 4949  
De segunda a quarta feira das 18h00 às 0h00  
Quintas, sextas e sábados das 18h00 à 01h30  
Domingo fechado  
[www.cervejarium.com.br](http://www.cervejarium.com.br)

Plaza Inn  
Rua Álvares Cabral, 1120  
Tel.: (16) 2102 6000 / 0800 283 9988  
Fax.: (16) 2102 6010  
[www.plazainn.com.br](http://www.plazainn.com.br)

do circuito Roteiros de Charme, ainda não há telas de LED nos quartos, as amenities dos quartos não serão páreo para os seus, mas o bom gosto está presente numa decoração simples que não compromete em nada. Antes disso do que alguma pretensão ao falso luxo. O serviço de governança do Plaza Inn surpreende quando se trata de uma decoração de lua de mel. O hotel é um degrau acima do patamar que você encontra em qualquer íbis do planeta, o que é bem válido. O quesito limpeza é bem forte em todos os cantos e da cozinha o atendimento é supra prestativo apesar de um cardápio sem muita criatividade. Medalhão à Diane, Peixe Almandine ou Fettuccine Del Maré formaram as escolhas para as fotos. O primeiro é um medalhão de filé mignon envolto no bacon com molho roti, champignons, legumes e risoto refogado no próprio molho da carne (R\$ 25,00), o peixe veio

em filé com molho branco tradicional e amêndoas salteadas, batatas coradas mais arroz aromatizado com ervas (R\$ 25,00) e o Fettuccini Del Mare (R\$18,00) vem com molho rose, camarões e parmesão. Parece até catering de serviço de bordo de voo internacional, ou seja, apesar de tanto texto rocambolês, os pratos foram concebidos mais para serem fáceis de preparar e difícil erro. E cumprem exatamente essa missão, embora o peixe poderia ter menos gosto de óleo da chapa do que o apresentado. Mas aí é que está, esse hotel, com tabela de diárias a partir de R\$ 155,00 apto luxo single e R\$ 183,00 o duplo, cumpre o papel de suporte dessa viagem. As estrelas principais dessa história tem rótulos coloridos, sabores sofisticados, são servidas nas mesas de bares que quebram tradições de forma digna e deixam a vida, homens e mulheres muito mais belos. ■



**KIAROA**  
Brasil  
*Eco-Luxury Resort*

**Chegue ao paraíso da Pensínsula de Marau e estacione o seu avião a 100 metros da recepção.**  
*Utilize a nossa pista de pouso exclusiva para hóspedes e clientes do Fly Inn Residence.*

[www.kiaroa.com.br](http://www.kiaroa.com.br) | [reservas@kiaroa.com.br](mailto:reservas@kiaroa.com.br) | +55 71 3272 1320

O VELHO E BOM  
*Romance*





LINGERIE: ROSA CHÁ  
BLUSA DE TULE : SHOP 126

**ONDEACHAR**

- DASLU  
Tel.: (11) 3841-4000  
www.daslu.com.br
- VERVE LINGERIE  
Tel.: (21)3295-1963  
www.verve.com.br
- ROSA CHÁ  
Tel.: 0800-888-2600  
www.rosacha.com.br
- SHOP 126  
Tel.: (21)3525-7400  
www.shop126.com.br
- M&GUIA  
Tel.: (11) 2307-0149  
www.mguia.com.br
- MADAME SHER  
mme.sher@gmail.com  
www.madamesher.com
- DU LOREN  
www.duloren.com.br



# SOFISTICAÇÃO

## NUNCA É DEMAIS.

Dois endereços em São Paulo:

George V Casa Branca | [www.gvcb.com.br](http://www.gvcb.com.br)

George V Alto de Pinheiros | [www.gvap.com.br](http://www.gvap.com.br)

[centraldereservas@georgev.com.br](mailto:centraldereservas@georgev.com.br)

**Central de Reservas: 0800 773 4663**



SINÔNIMO DE  
**AVIÃO**

**A aposta é grande, tão grande quando seu porte. O Edge, crossover da Ford de duas toneladas chega de roupa nova feita para encarar os concorrentes japoneses e coreanos.**

Esse carro também é um dos primeiros produtos fabricados sob a batuta de Alan Mulally, homem à frente da Boeing por anos a fio e que agora pilota a montadora. Se o seu currículo influencia ou não diretamente na cara dos novos produtos da Ford não se sabe ainda, mas em algumas horas checando os recursos que ele dispõe a quem vai a bordo, a impressão é de déjà vu. Há vários elementos dentro desse carro que remetem diretamente os produtos que saem da linha de montagem da Boeing em Seattle.



Veículo típico de quem vive tanto na cidade como no campo e busca muito conforto e desempenho. O bagageiro possui porta com abertura automática na versão Limited.

Isso quer dizer muita tecnologia embarcada. Um carro hoje não basta andar para frente ou para trás com performance inigualável. A preguiça está de carona e pede um monte de mimos.

Ritual de entrada no carro. Abre, fecha a porta e a luz do ambiente do carro chama a atenção. Direcionada ao piso, vem em sete tonalidades, do vermelho, digamos sexy, ao verde alegria de palmeirenses (ou do Coxa) passando por um âmbar ou púrpura. Isso já vimos no Boeing 777 e lá serve para deixar o ambiente mais aconchegante. Essa cromo terapia parece funcionar.

O estilo cabine do interior do Edge é reforçado pelas linhas do painel que se assemelha a de um Cirrus. Curioso no mínimo já que o avião teve seu interior desenvolvido para que assemelhasse ao de um automóvel. Na parte da frente, o console que abriga um dos grandes recursos desse veículo. Por meio de uma tela de 8 polegadas comandável pelo toque dos dedos, uma central multimídia. O sistema batizado de Sync, desenvolvido em parceria com a Microsoft (e estão lá as mesmas cores usadas no Windows), vai lhe disponibilizar de forma rápida e simples os comandos de áudio, vídeo e telefone, esse com sistema Bluetooth. Dá

até para mandar SMS usando a tela. Se quiser ser mais rápido ainda, o sistema ainda pode funcionar por comando de voz. Treine o seu inglês, francês ou espanhol pois esse carro ainda não fala português, e em certos momentos estranhou o nosso sotaque. Mas esse recurso é um item de segurança extra, pois você não vai precisar mais deslocar seu foco de atenção da rua ou estrada para o painel para sintonizar a rádio que tanto procura e até discar para o telefone do escritório. Também estão lá os comandos do ar condicionado, iluminação de painel e tudo que pode ser necessário para o seu bem estar nessa cabine. Como não se vive somente de msn, o novo Edge também tem seus atributos para conquistar quem o pilota. Com um motor 3.5 V6 de 289cv e torque máximo de 343Nm a 4.000 rpm, o crossover

se mostrou bem rápido, fez de 0-100km em 8,4s e uma troca de marcha. Já o consumo está dentro do que pode se esperar por um carro deste tamanho, dentro da cidade, com um trânsito na base do anda e para muito, não passou de 3,02km/l. Fazer toda essa massa se mover custa. Na estrada andando religiosamente a 120km/h, apelando para o piloto automático, o Edge fez 7,29km/l. As marcas estão bem longe das divulgadas pela Ford, respectivamente 8,6 km/l na cidade e 12,7 km/l na estrada. Vão dizer que temos uma bota mais pesada que a deles. A plataforma do Fusion, mais a calibragem da suspensão escolhida pela Ford e recursos como a tração contínua nas quatro rodas e sistema de controle de estabilidade, ao que parece serviram como uma luva para Edge. Mais parecido com um sedã,



o comportamento dinâmico do crossover é positiva, mudanças rápidas de trajetória não assustam. Claro, o carro ainda tem centro de gravidade alto, mas você sente que a estrutura geral não rola lateralmente de forma incômoda. Bom desenho, potência e porte, triunvirato que faz os olhos de qualquer filho brilhar na hora de pedir as chaves aos pais para fazer a excelente presença sexta à noite. A tecnologia embarcada do Edge também oferece mais um item que pode fazer a diferença na hora da compra. O sistema MyKey permite que o carro seja pré configurado para não exceder alguns limites. Feito isso, o Edge não vai passar de 130km/h, alarmes vão soar em determinadas velocidades e o som não passa de 45% de sua potência. E o Edge só pode ser reconfigurado com o uso da chave mestra que fica em seu poder. Outro ponto que a Ford faz questão de frisar na demonstração do novo Edge são os seus custos e benefícios. A versão anterior tomou um tremendo pau de Hilux SW4 e Hyundai Santa Fé em vendas. Era realmente mais caro que seus concorrentes. Na nova versão, a Ford quer mostrar que pode oferecer um carro mais recheado de recursos (a versão top das fotos com teto solar panorâmico sai por R\$ 142.610,00 enquanto que a santa Cruz completa sai em média por R\$139.900,00 e a SW4 R\$ 149.400,00) e vantajoso na hora de mantê-lo. Segundo números do fabricante, você vai desembolsar R\$ 2.878,00 em manutenção nos



O interior lembra um Cirrus, no console central a grande tela é um painel de múltipla função concentrando diversos aplicativos, além de mostrar as imagens da câmera de ré. Junto a maçaneta, o teclado para o código de abertura.



primeiros 60.000km. A Ford diz que a Vera Cruz vai custar R\$ 4.650,00 e a Hilux SW4 R\$ 3.674,76. A média de preço de seguro também é mais baixo. Tudo dado da Ford. Se for pensar assim, esse Ford vale quanto pesa. ■

#### ONDEACHAR

Ford  
www.ford.com.br

## EXCELÊNCIA NO TREINAMENTO DE PILOTOS



Estabelecer um alto padrão no treinamento de voo com programas personalizados que se adaptam à sua agenda, utilizando aeronaves sofisticadas de última geração e contando com as pessoas certas para este trabalho. Isto é o que faz da AIRTRAINING uma escola de aviação única no país.

**AIRTraining**  
ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL



11 4582.0891  
AIRTRAINING@AIRTRAINING.COM.BR  
WWW.AIRTRAINING.COM.BR  
AEROPORTO DE JUNDIAÍ - SP

PP | IFR | TRANSIÇÃO | GLASS COCKPIT

**Nem bebeu e está vendo o Azul cor de rosa. O Embraer E-195 de matrícula PR-AYO parado no finger não é alucinação, sua pintura serve de aviso para a questão do câncer de mama. Atualmente 35 mulheres morrem diariamente no Brasil por conta desse tipo de doença, e o que é pior, se fossem diagnosticados na fase inicial, cerca de 95% dos casos poderiam ser curados pelos tratamentos existentes.** É a principal causa de morte entre as mulheres no país chegando a índices de 49 casos para cada 100.000 mulheres e até 100 casos por 100 mil em algumas Regiões. Um dos grandes problemas é a dificuldade de acesso. Nos serviços públicos, o diagnóstico para o câncer de mama leva em média três meses. Segundo pesquisas, 54,2% das brasileiras entre 50 e 69 anos fizeram a mamografia pelo menos uma vez nos últimos dois anos. Mas nessa mesma faixa etária ainda alta (28,9%) a taxa de quem nunca fez um exa-

# UMA **ATITUDE** DE **PEITO**

me sequer na vida. No Brasil, existem 3.882 mamógrafos sendo que o SUS possui 1.697, desses 777 estão no sudeste. Todos esses dados foram fornecidos pela Femama – Federação Brasileira de Instituições Filantrópicas de Apoio à Saúde da Mama. Sua presidente, Dra. Mira Caleffi, foi quem bateu na porta da Azul com a proposta debaixo do braço, a parceria com uma empresa que tem numa cor o seu símbolo, fazendo contraponto com o rosa internacionalmente utilizado para as campanhas de prevenção, conscientização e combate ao câncer de mama. A idéia foi logo abraçada pela Azul e que motivou a Embraer a ceder a pintura da aeronave gratuitamente. Aliás não houve desconto em imposto, nenhum incentivo fiscal, inexistente ajuda financeira para essas duas parceiras por conta da causa. Elas entraram nessa por achar que deveria ser feito. E lá veio o Embraer cor de rosa. A Azul além de manter a aeronave com a exclusiva pintura (a americana Delta também mantém um



Boeing 767 nas mesmas cores e motivo), aproveitou para promover a causa um tanto mais, organizou um road show em 11 capitais entre 6 e 14 de dezembro. Durante os eventos toda a tripulação do Embraer, da comandante até as comissárias, era feminina. E todas vestindo um uniforme diferenciado, rosa, como deveria ser. A cor também estava nos uniformes do pessoal de solo e durante o check-in, os passageiros recebiam um folheto explicando a ação. Enquanto isso no saguão do aeroporto uma equipe de alguma associação local de combate ao câncer de mama ligada à Femama, promovia ações junto as pessoas que circulavam por ali mesmo com infinitas restrições impostas pela Infraero. Distribuição de folhetos e palestras eram as mais comuns. A bordo do E-175 uma fala da comandante também explicava aos passageiros o porquê daquela aeronave ser daquela cor e do voo ser especial. Claro que todo mundo achou louvável a ação, mas entre os passageiros, a constatação de que muito trabalho ainda deve ser feito e que essa ação não pode parar na primeira levada. Num dos vôos do road show, entre Fortaleza e São Luis, a cearense Rafaela nos contou que nunca havia pensado em fazer algum exame de mamografia. Isso não era coisa de gente de sua idade, 20 anos, o assunto segundo ela, era sim para a avó que sofreu com o mesmo tipo de câncer. Renato Cabral passageiro frequente da Azul, já tinha visto o jato rosa duas vezes em Campinas. Sabia da campanha mas não sabia o



A AÇÃO DA AZUL JUNTO COM A FEMAMA É MAIS QUE UMA ESTRATÉGIA DE MARKETING, É TODO UM TRABALHO DE CONSIENTIZAÇÃO QUE ENVOLVE DESDE AS TRIPULAÇÕES A TODOS OS PASSAGEIROS SOBRE UM ASSUNTO GRAVE E MUITAS VEZES POUCO LEMBRADO



que era a Femama e nem o que ela faz. Ele traça até um paralelo com as campanhas sobre o câncer de próstata, terror masculino, que precisam de um contínuo bombardeio na mídia para eliminar preconceitos e desinformações. Duas fileiras atrás, Elisabete Rodrigues e Altenor Rebouças achavam que as ações nos aeroportos poderiam ser mais práticas para melhor atrair quem estivesse passando pelo aeroporto. Eles citaram aqueles micro estandes de venda de massagens, comuns em aeroportos e shopping centers. E se tivesse brinde, seria melhor ainda. Não viram o que fora feito no Recife onde foram montadas bancadas no saguão e as pessoas poderiam ver, com demonstrações em próteses, como pode ser feito um auto exame. E a cearense está enganada, a doença pode ocorrer em todas as idades a partir de 20 anos em mulheres ou homens. Para eles os casos existem, mas são mais raros, para cada 100 casos femininos é acusado apenas 1 masculino. Raros ou não, o problema do câncer de mama acaba não se restringindo somente à pessoa em si, para a Dra. Maira Caleffi, tanto o ambiente familiar como o profissional podem uma hora ou outra ser atingido. Como se vê, melhor prevenir do que remediar. ■



**ONDEACHAR**

Femama  
www.femama.org.br



**ANGEL**  
EQUIPAMENTOS  
FOTOGRAFICOS

**Já imaginou?**

Você em Machu Picchu com o equipamento fotográfico adequado. Passe na Angel.



Lowepro  
Pro Runner  
X350 AW



National Geographic NG2475



Nikon D3100  
14.2 Megapixels



Fuji Finepix W1 3D  
10 Megapixels



Canon D10  
12.1 Megapixels  
>>a prova d'água<<



Lowepro  
Toploader  
Zoom 45AW



Cartões de  
memória



Lowepro  
Slingshot  
302 AW



Tamrac Expedition 6X

Compre também pelo nosso site:

**www.angelfoto.com.br**

Rua 7 de Abril, 125; Lojas 29/31 - Centro - São Paulo - SP

Atendimento: segunda a sexta, das 8h30 às 18h30; sábados, das 9h às 13h

Telefones: 11 3257-3498 | 3259-5450 • vendas@angelfoto.com.br

# NA CRISTA DA

**Netuno ficaria com inveja. Não há câmera fotográfica suficiente e que resista a mais um clique extra. Estamos falando de um barco de 45 metros de comprimento ancorado em pleno paraíso de Paraty.**

Bem grande para os padrões brasileiros, o Big Fish é a aposta da Air Lounge em parceria com a Edmiston para divulgar um serviço de char-

grandes, um em construção, e ambos com 5m a mais de comprimento. Com tantos metros disponíveis há espaço de sobra para o supremo conforto. Há quatro cabines, duas com banheira e duas sem, que podem ser conjugadas em duplas e mais a suite máster. E bota máster nisso. Ocupando basicamente todo andar acima do deck principal, logo após a ponte de comando,



# ONDA

ter pouco conhecido pelas nossas praias, o do fretamento de barcos de luxo em roteiros com muito charme. Isso é mais comum de ver no Caribe ou pelas bandas do Mediterrâneo mas a taxa de brasileiros iniciando nesse segmento cresce 70% ao ano. O proprietário, inglês residente na China, ainda tem dois outros peixes

não faz feio em comparação a muito hotel de luxo. Nesta suite com vista para o mar, o cenário através das enormes janelas é sempre soberbo. No total, até dez passageiros podem se acomodar, e bem, no Big Fish. Na estrutura do barco, há uma jacuzzi externa, um pequeno terraço, a cozinha extremamente completa, academia



de ginástica, mais um salão de estar que pode servir para reuniões ou jantares. Numa das paredes, várias monitores em HD formam um enorme telão e no sistema de entretenimento, uma vasta coleção de dvd. Escondido na proa, uma garagem que acomoda uma lancha de apoio, que pode ser usada na hora do snorkel, esqui aquático ou chegar na praia da vez. Com US\$ 195 mil na carteira você reserva sete dias para navegar a bordo do Big Fish, esse valor é complementado com os extras de combustível, alimentação e bebidas dos convidados e taxas portuárias. A Air Lounge também fica responsável pela preparação dos roteiros e busca o que você exigir como elemento diferencial no período em que estiver a bordo, isso podendo ser mes-

mo em Galápagos, Antártida, ou outro roteiro fora do comum. Apresentações feitas, caímos de gaiato nesse navio, mas sem entrar pelo cano. Os admiradores tem razão, o Big Fish impressiona pelos detalhes, mérito da tripulação que rala ao extremo para atingir o significado do impecável. A Cath, deixou de ser publicitária na Nova Zelândia e se tornou a comissária chefe a bordo. E ela passou dez minutos limpando os parafusos que fixavam uma banquetta ao piso da cozinha, isso usando um cotonete para chegar aos mais inacessíveis cantos. Escova de dentes pode ser utensílio para deixar a escadaria no deck livre de qualquer digital. O exemplo não era restrito a uma só pessoa. Toda a equipe é multifuncional e não há restrições – com exceção do capitão, do chef e do mecânico que cumprem jornada única por motivos óbvios – para pegar pesado no trabalho. Sim, o instrutor de mergulho, vai ter o seu tempo para cumprir outras missões, nem que seja limpar a mancha do carpete. E todos fizeram curso de fantasma. Sem espanto, cada atendimento era feito com presteza mas sem dar aquela sensação de ser vigiado a toda hora. Você sai do quarto e quando retorna, provavelmente ele estará arrumado. Pediu algo em cima da hora, se não for nenhuma excentricidade absurda, você terá o pedido atendido de imediato. A cozinha trabalha 24 horas e imbatível era o quitute de salmão defumado com guacamole. E esses fantasmas valem de muita camaradagem humana para conquistar os clientes do Big Fish, quem está na equipe não é apenas um atendente que lhe tratará como um bwana, a experiência e modo de vida a bordo de um barco capaz de dar a volta ao mundo explorando fronteiras finais é refletida na sua rotina e você, de carona, com muita exclusividade, vai embarcar nessa. ■

#### ONDEACHAR

Air Lounge  
Avenida Portugal, 1629 SI 54 - São Paulo  
Tel.:(11 ) 5092-5265/ 5093-6448  
Fax: (11) 5531-8358  
Brazil@edmiston.com  
JL@esdmiston.com  
www.edmiston.com

XII  
PRÊMIO  
AERO  
MAGAZINE  
DE AVIAÇÃO

ELEITO MELHOR  
AVIÃO DO ANO

P68C



Econômico. Robusto. Seguro. Espaçoso.



vulcanair  
aircraft

www.linfordaviation.com.br  
fone: 11 2771 7377

linford  
aviation

CEA-308

# FEITO PARA VENCER

QUIETOS, OS MINEIROS FIZERAM UM AVIÃO  
QUE PULVERIZA RECORDES DE VELOCIDADE

**Na miúda, bem ao lado do estádio do Mineirão em Belo Horizonte, na sede da UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais funciona o Centro de Estudos Aeronáuticos criado pelo professor Cláudio Pinto de Barros. Podem ser discretos mas o trabalho deles fez um barulho danado de bom.** Na cabeça do mestre, a idéia de fazer um avião para quebrar recordes de velocidade. Ele sabia que não dispunha de recursos para fazer o modelo mais rápido do mundo mas dentre tantas categorias homologadas pela FAI- Fédération Aéronautique Internationale, na menor delas, seria possível. Quem ouviu isso foi Paulo Iscold, na época seu aluno e que tomou a proposta como trabalho de final de curso. Os requisitos eram o peso máximo de decolagem menor que 300kg, que a aeronave fosse terrestre e movida por motor à pistão e hélice. Os trabalhos começaram em 27 de fevereiro de 2009, no dia 29 de dezembro a construção do CEA-308 foi

iniciada. Na estrutura, nada de fibra de carbono, o material usado é madeira revestida com espuma e fibra de vidro normal. Nas asas, usaram espuma de PVC enquanto que na fuselagem foi usado o poliestireno. O número 3 determina que é um projeto de avião e o 08 diz que é o oitavo projeto da casa.

No começo, os recursos financeiros eram bem restritos mas com o tempo os parceiros foram aparecendo, comprovado pelos logos em torno da fuselagem. A Experti é do ramo de telecomunicação e TI, a Fibraer é fornecedora de produtos aeronáuticos. Os aviônicos foram fornecidos pela alemã Becker e a boa história veio da Catto Propellers. Craig Catto já era conhecido por fazer hélices para outro recordista e o Paulo Iscold entrou em contato para fazer uma cotação para a fabricação de uma das peças fundamentais para a busca dos recordes. O engenheiro americano pediu uma foto do avião e respondeu que ali estava um bom motivo para se divertir e sendo assim, forneceria a héli-





O cockpit lembra os de planador. Apertado como o de carro de competição, não foi feito para o conforto do piloto e sim levando em conta a aerodinâmica na busca da melhor performance.



ce de graça. Com esse incentivo e mais a força de vontade dos 30 alunos que participaram do projeto, o CEA-308 foi tomando forma. Saiu do chão pela primeira vez em 5 de junho de 2002 mas um Rotax 532 de mau humor provocou um pouso forçado em 14 de setembro daquele ano. Trabalho de reconstrução

à vista. As coisas estavam meio paradas até que o CEA-308 foi exposto no saguão aeroporto de Confins (MG) e por lá passou o comandante Gunar Armin, ex-piloto da Varig onde voou desde Electra II até 747, campeão brasileiro de acrobacia em 2001, 2002 e 2005 e que hoje voa na aviação executiva além do seu Pitts S-1S nas cores do café Toko. Uma olhada e a rápida paixão pelo projeto se formou ali. Ajudou a comprar um motor semi-usado, que chegou em 24 de maio de 2006, e ainda por cima, também deu apoio na bolsa de estudos de um dos alunos da UFMG que participava do projeto. Em 13 de junho de 2007 o CEA-308 sai do chão novamente e no começo de dezembro de 2010, nos dias 1 e 2, o CEA decola do aeroporto regional da Zona da Mata em Novo Rio (MG), para pulverizar quatro recordes mundiais de velocidade. O primeiro foi o de tempo de subida até 3 mil metros feito em 8m51s (o recorde anterior, russo, era de 13m40s). Vieram também o de velocidade em linha reta num trecho de 15km marcando 330km/h (o anterior, americano, era de 292km/h), o de velocidade em circuito de 100km, ida e volta, batendo 329km/h enquanto que o anterior era 297km/h. Por fim, o recorde de velocidade em percurso de 3km em altura restrita de 100m onde o CEA-308 chegou a 360km/h, nove quilômetros por hora a mais que o registrado por um DB-5 austríaco detentor da antiga melhor marca. Impressionante, com míseros 80hp no nariz ele atinge velocidade poucas vezes marcadas pela Fórmula 1 com seus motores com cerca de 800hp. Olhando rapidamente para o CEA-308 ele lembra em muito os Formula One usados nas corridas aéreas de Reno, mas esses são maiores, mais pesados, usam motores Continental O-200 de 150hp e chegam a 250mph (400km/h), mas como falou o próprio Paulo Iscold, agora professor do CEA, quem sabe no futuro, a meta seja fazer um avião para



competir em Reno. Capacidade o pessoal da UFMG já mostrou que tem. O CEA-308 é um refino só em termos de aerodinâmica, as entradas de ar no capô do motor são tão pequenas quanto olhos de japonês, mal dá para acreditar que a refrigeração está até acima do esperado. Cada fresta de junção das partes do avião é coberta com fita e é gasto um bocado de tempo polindo o avião para que ele ganhe algumas milhas a mais no velocímetro. Ele é tão sensível que gotas de chuva acumuladas ao redor da sua estrutura podem tirar até 10 nós de velocidade final. Como em qualquer competição de performance, o físico do atleta tem que estar em dia. Gunar Armin não se livrou dessa. Mulheres ouçam essa, com 1,76m de altura teve que entrar no regime para sair de 75kg e chegar aos 69kg, primeiro para poder se adaptar a cabine, feita sob medida para Daniel Aninger, quem pilotava o CEA-308 antes

dele (e que por motivo de força maior não continuou no projeto) e segundo para conseguir um CG mais adequado e boa margem de peso geral caso fosse preciso ajeitar algo no projeto da aeronave. Se com tão pouco O CEA-308 pode variar tanto de comportamento isso significa que deva ser um avião bem arisco de voar. Charada matada pelo Gunar. Se fosse um modelo para ser vendido ao público, muita coisa deveria ser feita para deixá-lo mais manso. Na verdade, como o propósito era a quebra dos recordes, o resto era secundário, isso inclui conforto do piloto ou harmonia de comandos. O CEA-308 é bem sensível de leme e profundor. O primeiro dificulta as coisas para manter a reta na decolagem e no pouso, o profundor oscila demasiadamente. O CEA-308 inclusive está equipado com um lastro de 4kg de chumbo no berço do motor para dar mais estabilidade de profundor. No recorde de 3km,

tudo é feito muito próximo do chão e não seria aconselhável ter oscilações indesejadas e talvez alguns toques na pista que, no mínimo, atrapalhariam nas tomadas de tempo. Mas como diriam Harley e Davidson, certas coisas são características e não defeitos.

Voando, o CEA-308 se mostra um puro sangue, fazer tunôs com ele, segundo Gunar, é bem fácil e manso. O estol acontece a aproximadamente 55 nós, e nas palavras do piloto, nada de especial, mas é meio brusco e sem muito aviso, quase sempre caindo de asa, um pouco parecido com os aviões acrobáticos de alta performance. Mas o pouso é feito na base da glissada e isso desde a perna base, o bicho é liso e matar velocidade com ele não é fácil. Para ajudar um pouco mais, a manete de potência dele é meio que tudo ou nada, então ficar tirando e dando potência não é com o CEA-308. Como foi dito antes, o projeto foi feito visando a



As entradas de ar do motor e do radiador de óleo, foram pensadas para gerar o mínimo de arrasto possível. Na pintura, o reconhecimento da validade do projeto veio na forma dos logotipos dos patrocinadores.

## FICHA TÉCNICA

CEA-308

**Fabricante:** Centro de Estudos Aeronáuticos -UFMG  
**Motor:** 4 cilindros opostos de 80hp  
**Capacidade:** 1 piloto  
**Peso vazio:** 206kg  
**Peso máximo de decolagem:** 300kg  
**Velocidade de cruzeiro:** 178nós  
**VNE:** 215nós  
**Fator de carga:** +4 g / -2.2 g  
**Tanque de combustível:** 18 litros  
**Autonomia máxima:** 45 minutos  
**Alcance máximo:** 245 km  
**Melhor razão de subida:** 2.000pés/min  
**Tempos de subida até 10.000pés:** 9min  
**Distância de decolagem:** 800m  
**Distância de pouso:** 800m

quebra de recordes e tudo foi feito em função disto. No recorde de 3km são necessárias quatro passagens em direções opostas e no período de tempo inferior a 30 minutos. É possível subir a no máximo 500 metros de altura e vir mergulhando, sendo que durante a passagem não é permitido estar acima de 100m de altura deste o quilometro anterior a entrada. O que o Gunar faz é já manter os 100m de altura 4km antes da entrada do percurso e ir baixando lentamente até atingir 1m, isso mesmo, 1 metro de altura do solo no meio do percurso. E com um avião sensível de profundor. Nos recordes de 15, 25 e 100km não é permitido mergulhar, a altura deve ser constante ao longo do percurso.

Apesar de ter feito tanto, a equipe comandada por Iscold ainda prevê melhorias no seu projeto. O leme deve ser

redesenhado e o trem de pouso deve ficar mais curto e mais aerodinâmico. O motor ainda pode render um pouco mais, mas quem sabe apareça alguma verba para alguma unidade 0km que vai garantir alguns cavalos a mais de potência. Enquanto isso, os mineiros ficam a espera, bem na moita, para ver se aparece alguém quebrando os recordes do CEA-308. Nesse momento, será hora de arregaçar as mangas, tirar o avião do hangar e decolar para fazer mais barulho. ■

### ONDE ACHAR

Centro de Estudos Aeronáuticos da UFMG  
 Tel.: (31) 3409-5075  
 www.demec.ufmg.br

# COMPLEXO PALADAR

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI

GIBRAN, NO WIKIPEDIA ESSE NOME REFERE-SE AO POETA LIBANÊS GIBRAN KAHILIL GIBRAN NASCIDO NO SÉCULO 19 E QUE EMIGROU PARA OS ESTADOS UNIDOS QUANDO PERCEBEU QUE O FASCISMO ALI LEMBRADO PELO SIONISMO, ERA PERIGO EMINENTE. AS MELHORES REFERÊNCIAS DE SEU TRABALHO PODEM SER DESCRITAS COMO NOVO ESTILO, CHEIOS DE MUSICALIDADE IMAGENS E SÍMBOLOS. EM SÃO PAULO NOS ARREDORES DO BAIRRO DO ITAIM-BIBI, BEM DEBAIXO DA FINAL PARA CONGONHAS, GIBRAN É O NOME DE UM RESTAURANTE ÁRABE QUE QUER QUEBRAR SEGUIDOS PARADIGMAS QUE TEMOS QUANDO SE FALA DESSE TIPO DE CULINÁRIA. SOB A BATUTA DOS CHEFS BENON CHAMILIAN E CARLOS EDUARDO RUGGIERO O NOVO ENDEREÇO PARA SE COMER BEM NA CAPITAL ESTÁ MAIS PARA UM BISTRÔ ONDE TANTO PRATOS TRADICIONAIS COMO NOVAS RECEITAS VEM ACOMPANHADAS DE UM AMBIENTE MODERNO.





**BABAGANUSH**

Pasta de berinjela com molho de gergelim e limão. O picante característico estava no ponto certo e o defumado enchia o prato de charme. Vem acompanhado de pão da casa que é outra atração. Porção para duas pessoas: R\$ 13,40



**TABULE**

Salada de salsinha, tomate, trigo, azeite, limão e temperado com uma seleção de sete especiarias, um dos melhores tabules a ser experimentado em São Paulo. Porção para uma pessoa: R\$ 15,80



**KEBAB**

Massa fina e filé mignon bem tenro, mais uma vez bem temperado com a mistura de sete especiarias - R\$ 23,80 Também existe a versão feita com quibe cru e pasta de alho que, surpresa, não deixa mal hálito.

**ONDEACHAR**

Restaurante Gibran  
Rua Comendador Miguel Calfat, 296  
Itaim Bibi – São Paulo  
Funcionamento: Terças as quinta feiras:  
Das 12h00 às 15h00 e das 19h00 às 22h30  
Sextas feiras: Das 12h00 às 16h00 e das  
19h00 às 23h30  
Sábados: Das 12h00 às 16h00 e das  
19h00 às 00h00  
Domingos: Das 12h00 às 17h00  
Tel.: (11) 2083-1593  
www.restaurantegibran.com.br

**MOHALABIÊ**  
Manjar de leite com miski e  
aromado com água de laranja  
servida em taças com pedaços de  
damasco e pistache. R\$ 7,50



**BROA FLY-IN 2011**  
17 À 19 DE JUNHO - ITIRAPINA / SÃO PAULO

**1º CONVENÇÃO DE AVIAÇÃO GERAL APPA**  
Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves

**PATROCÍNIO:**    

**APOIO:**  

**REALIZAÇÃO:** Instituto Arruda Botelho  
PERFIS - Publicidade e Eventos  
Conquista Agropecuária

**INFORMAÇÕES:** [WWW.BROAFI.COM.BR](http://WWW.BROAFI.COM.BR)  
**(11) 2365-1428**



**Alguém deve lembrar. Tom Selleck, o Magnum, era o cara. Na série da TV era detetive particular, mas o barato era ver a vida que levava. Cara boa pinta, bigodão, (muitas mulheres e homens deveriam assistir os capítulos sem som), dirigia uma Ferrari, morava numa mansão no Havaí e, de quebra, tinha sempre à disposição o Hughes 500 do amigo TC.** Mas nada era dele, ele tinha só o usufruto, fora o helicóptero, tudo pertencia ao misterioso escritor Robin Masters que nunca aparecia. Era a sorte que todo mundo queria. Não estamos no Havaí, mas vamos dizer que você pode viver algo parecido. Ricardo Jardim, aqui mesmo no Brasil, lançou a Four Private, ela nasceu de uma visão diferenciada sobre a utilização de produtos de alto custo. Na lista, carros de luxo, barcos e aviões, que em certos casos, podem ser uma necessidade pontual. Para quem deseja

# DIREITO DE USO

o usufruto mas não vê vantagens financeiras em possuir um bem com custo de aquisição alto, Ricardo abriu seus portões da esperança para oferecer planos de propriedade compartilhada, e os produtos são objetos de sonho para todos. Em um dos planos, cinco pessoas vão repartir o uso por 3 anos de contrato de Bugatti Veyron Grand Sport, Corvette ZR-1, Ferrari 599, Porsche GT3-RS e Lamborghini Gallardo Superleggera. Para os mais afoitos e sedentos por velocidade nesse grupo, uma Maseratti Trofeo está a disposição gratuitamente para ser usada em autódromo, assim o carro compartilhado tem seu uso dedicado a outras causas nobres. Para ingressar no seletto grupo cada um dos participantes vai pagar R\$ 1,5 milhão, mais uma mensalidade de R\$ 36 mil e fora algum custo extra como, por exemplo, pela quilometragem rodada meio acima da média. Na ponta do lápis, um Bugatti desse modelo vale cerca de R\$ 8 milhões, o IPVA, R\$ 320 mil anualmente, R\$ 26 mil ao mês. Se a pessoa investir R\$ 8 milhões o rendimento provável gira em torno de R\$ 80 mil ao mês e não teria que fi-

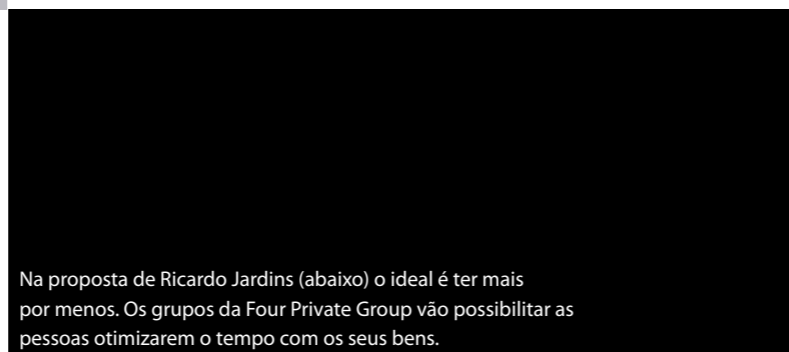


mente. Outra característica dos planos da Four Private é que o usuário, segundo Ricardo Jardins, não corre o risco de ser atendido por uma máquina reserva diferente a daquela que ele utiliza realçando assim a sensação de real propriedade de cada um por aquele bem e com todas as garantias de sempre saber como anda a manutenção e a proficiência da tripulação. Ou seja, o melhor do usufruto, mas com as vantagens de desembolsar uma quantidade de dinheiro bem menor do que o imaginado. Melhor que isso, só o Magnum fazia. ■

#### ONDEACHAR

Four Private Group  
Tel.: (11) 3814 1000

car olhando tabela de desvalorização do seu bem. Para alguns não há dinheiro que pague o prazer de ter uma supermáquina própria parada na garagem, mas esses números são as armas que a nova empresa utiliza para convencer a todos que é possível usufruir mais por menos. Cada um dos participantes terá a sua escala de uso dos carros, geralmente durante os finais de semana, de terça à quinta-feira os veículos estarão sob os cuidados da Four Private recebendo a devida manutenção. A mecânica do trabalho funciona também para os barcos e aeronaves. No mar os primeiros grupos estão sendo formados para navegar a bordo de um Numarine 78 HT a ser recebido no primeiro trimestre de 2011 e para a aviação o pacote envolve o Embraer Phenom 300 (sete dias ao mês em contratos de seis anos) que estará disponível a partir de agosto de 2011. Há outros grupos sendo formados, na lista das aeronaves, modelos que vão do Cirrus SR-22 ao Gulfstream G550. E existe demanda para Embraer Legacy 650 e King Air C90. As aeronaves maiores provavelmente serão oferecidas em pacotes de uso por semanas corridas por conta das missões mais longas em que elas são utilizadas. Uma diferença básica dos planos de propriedade compartilhada da Four Private com padrão mais encontrado no planeta recai sobre a utilização do tempo. Normalmente o participante fecha contratos por horas enquanto que na Four Private a regra vale por dias. Se outro participante do grupo quiser utilizar a mesma máquina no mesmo dia, será ele quem vai pagar os traslados extras. A Four Private também coordena a cessão de dias de um participante que pode ser passado para outro ou de créditos seus que possam ser utilizados antecipada-



Na proposta de Ricardo Jardins (abaixo) o ideal é ter mais por menos. Os grupos da Four Private Group vão possibilitar as pessoas otimizarem o tempo com os seus bens.



mais SEGURO  
mais SUAVE  
mais SILENCIOSO

ÚNICOS COM A TECNOLOGIA NOTAR®

(NO TAIL ROTOR) sem rotor de cauda

distribuidor exclusivo  
AUTHORIZED DISTRIBUTOR / SERVICE CENTER FOR MD HELICOPTERS

**HELICENTRO®**

Av. Pirajussara, 4123 São Paulo 05534-000 SP Brasil t | [5511] 3751 2000  
www.helicentro.com.br

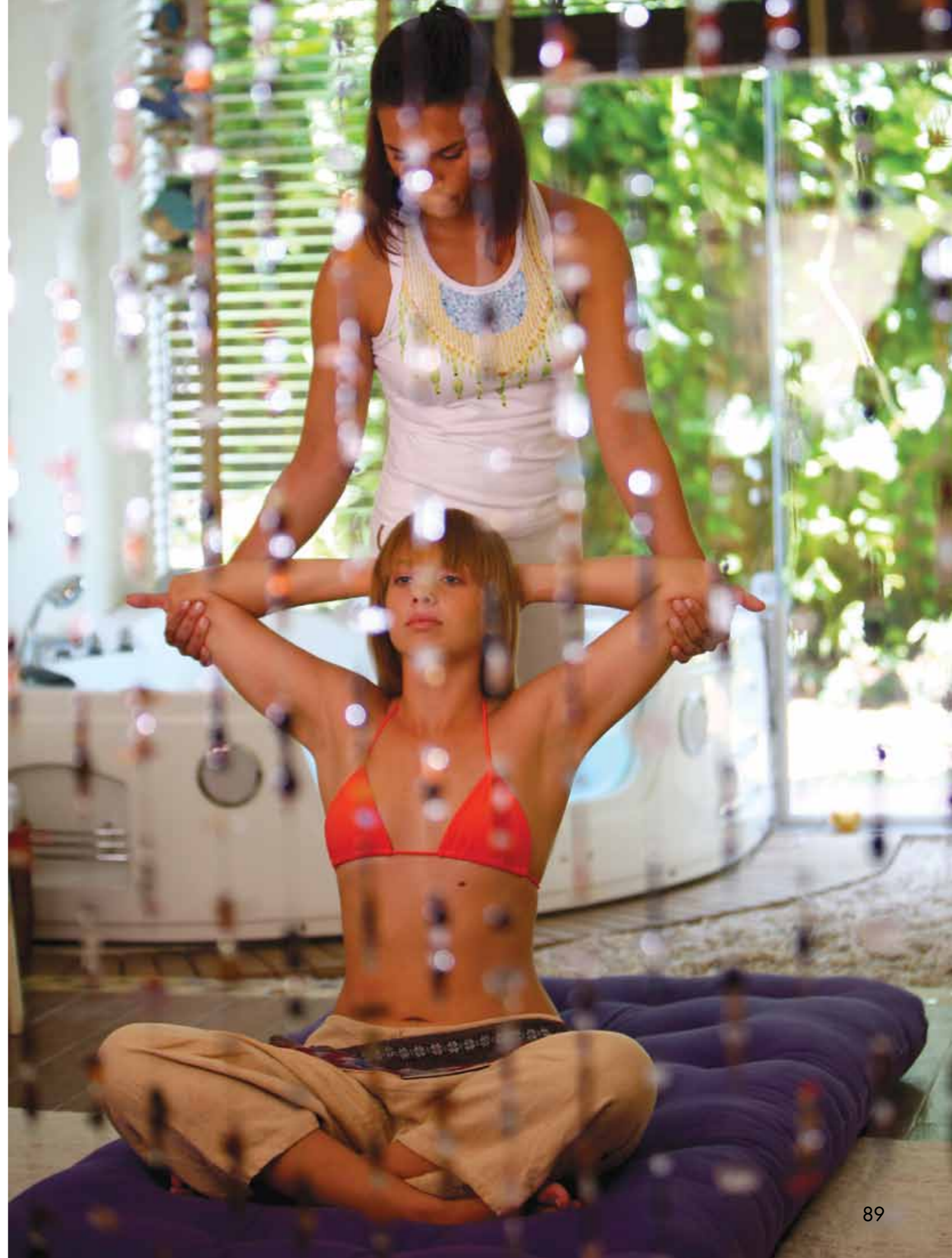
TEXTO: EDUARDO BASKERTIN | FOTOS: MARCIO JUMPEI

# CORPOS EM TRANSE



RELAXE A BEIRA DA PRAIA, SEU CORPO VAI AGRADECER A ATENÇÃO

A princípio quem vai a praia está em busca do nada. Nada o que pensar, preocupar ou se responsabilizar. Algumas vezes nem sempre isso é possível, o sossego pode ser interrompido pelo moleque do perfume ou o camelô do queijo coalho. Mas nada de querer anabolizar o lado ruim da coisa, vamos dar uma colher de chá na receita para o seu bem estar. Dentro do Manary Praia Hotel, em Natal, pegaram o espaço de um dos quartos e montaram um SPA. O hotel em si já é um destino para se passar bem, nas acomodações, no restaurante ou no pedaço de praia da Ponta Negra bem em frente que virou lugar de gente bacana. Agora eles oferecem uma maneira de você cuidar do seu corpo para que alma fique mais tranquila. O espaço do Amana SPA é emoldurado por um jardim e um aquário com carpas. O silêncio pode ter uma daquelas trilhas típicas de relaxamento, mas a quietude no ambiente é bem vinda também. Nas opções oferecidas pelo SPA, tradicionais massagens indianas





ou do sudeste da Ásia, banhos cromoterápicos e imersões em banheira de hidromassagem. Os preços geralmente iniciam em R\$ 120,00. No tatame de microseixos tudo fica mais bacana. As massagens duram de 60 minutos até o dobro disso e apesar do estica e aperta constante, você vai achar que o período de tratamento é pouco e vai querer mais. No cardápio de serviços terapias com shiatsu, massagens tailandesas, reiki, incríveis massagens com os pés e a indiana ayurvédica. Há também opções para relaxamento ou utilizando pedras aquecidas. No Amana também você pode fazer tratamentos para revitalização da pele, drenagem linfática e sauna a vapor. Momento de esquecer o facebook, o twitter e o celular. Seu

corpo que provavelmente é mal tratado diariamente, vai sentir o que é bom para a pele. É de se pensar que é preciso dar mais tempo semanalmente a esse tipo de atividade. Promoção até existe, o Manary oferece um desconto de 50% na segunda massagem ou terapia aos hóspedes. Uma ou duas horas no Amana podem ser a melhor programação depois de um dia a beira do mar ou ainda pode ser parte de um pacote romântico que inclui um jantar especial no restaurante do hotel – muito bom, com cardápio criativo alta gastronomia e vinhos de qualidade - e o pernoite em uma suíte de luxo total. Isso vale até para quem na está hospedado no Manary. Cantada irresistível, no mínimo, seu corpo agradece. ■



**ONDEACHAR**

Manary Praia Hotel/ Amana SPA  
www.manary.com.br



**LATIN AMERICAN AIRPORT INFRASTRUCTURE**  
SEMINAR & EXHIBITION

**FEIRA**

Participe da primeira feira da América Latina focada em Infraestrutura Aeroportuária.

**SEMINÁRIO**

Pleno Potencial: Aeroportos como fator de desenvolvimento. Cooperação e Planejamento da Infraestrutura Aeroportuária Brasileira.

**ALGUNS DOS PALESTRANTES CONFIRMADOS:**

Jean-Marie Chevalier (Aéroports de Paris), Miguel Dau (Azul), Andreas Schimm (ACI), C. W. Lee (Aeroporto de Incheon-Seul), Fernando Pinho (TAM Jatos Executivos), Rubens Vieira (ANAC), Anderson Correia (ITA), Sabine Trenk (Aeroporto de Lima), Jaime Parreira e João Marcio Jordão (Infraerol), Maria Isabel Castillo (Governo do Chile), Jorge Leal Medeiros (USP), Paulo Resende (Fundação Dom Cabral), João Batista (Politécnica USP e SBTA), Carlos Ebner e Filipe Reis (IATA).

**26 A 28 DE ABRIL | 2011**

AEROPORTO DE CONGONHAS | SÃO PAULO | BRASIL

**CONFIRA Nossos Preços e Opções Especiais.**

Para benefícios e prioridade na localização do seu estande ou na inscrição do seminário, confirme sua participação antecipadamente:

Tel.: +55 (11) 3032-5633 | E-mail: airportinfraexpo@sators.com.br



[WWW.AIRPORTINFRAEXPO.COM.BR](http://WWW.AIRPORTINFRAEXPO.COM.BR)

ORGANIZAÇÃO



APOIO INSTITUCIONAL



Ministério do Turismo



Departamento de Controle do Espaço Aéreo



# JORNADA AO PARAÍSO

TEXTO: MAURICIO FRIZZARIN | FOTOS: MAURICIO FRIZZARIN E DIVULGAÇÃO

O barulho da brisa veio entrecortado pelo zunido da turbina. No começo da manhã, a Pratt & Whitney dava sinais de vida para iniciar mais uma jornada do Pilatus PC-12 PR-GSM. Depois da escala na península de Marau (BA) a proa no GPS vai levar o turboélice para outro paraíso, o do arquipélago de Fernando de Noronha. O relógio marca 08h30 quando a bequilha do GSM sai da pista de concreto do hotel Kiara e depois de uma curva à esquerda, rumo norte, o roteiro é seguir pelas praias baixas numa altitude de apenas 1.000 pés, só por pura curtição. Em trinta minutos estamos na reta final para o aeroporto de Salvador para fazer o abastecimento, um total de 970 litros de querosene (a R\$ 3,16 o litro) para completar o tanque utilizado desde Americana (SP) e seguir viagem. Escala rápida, se contar o tempo para receber as autorizações de decolagem, não foram mais que 40 minutos na capital baiana. Claro, a bordo não haviam crianças, que queiram ou não, sempre vão pedir para dar uma saidinha, ir ao banheiro e que poderia consumir um pouco mais de tempo no solo. Plano de voo visual novamente, beirando a costa, mas com um diferencial. A dica é voar um pouco afastado da costa, algo como três milhas em cima do mar para evitar urubus. Nas praias há muitos restos de peixes, subprodutos de pescadores e que acabam atraindo esse tipo de fauna, que pode ser boa para a natureza, mas é terrível pregado no parabrisas (ou pior, passando através dele) do avião, enquanto isso a costa vai passando pela janela. No Recife (PE) é hora de inter-

ceptar a aerovia UB623 e então aproar Fernando de Noronha direto, e como não há mais nada de interessante para ver além do próprio oceano, uma outra sugestão é subir o nível de voo, altura aqui é segurança em caso de algum problema. No mínimo você terá mais tempo para pedir e receber ajuda se tiver que pousar na água. Em 1h45m de rotina tranquila, as ilhas começam a aparecer no horizonte, e claro, a paisagem pede um sobrevoo obrigatório de tão maravilhosa que é. Circuito padrão de aproximação para o pouso e o segredo é chegar um tanto alto e rápido que o normal pois pela localização da pista sobre as pedras do litoral, sempre há rajadas de vento momentos antes do pouso, nada muito forte, mas que podem assustar os mais



desavisados. Em compensação a pista é ótima e extensa, com 2.000m de comprimento. Corte de motor e, na anotação, 2h45m de voo desde Salvador (cerca de 650litros de querosene consumido), atendimento perfeito do pessoal de solo, mesmo prejudicado pelo contínuo vento que quase nos fez perder uma das capas do Pilatus. Enquanto o avião descansa no pátio do aeroporto, todo mundo segue em direção à Pousada Zé Maria. Já estivemos por lá antes e a boa lembrança nos fez repetir a dose além de todo lugar comum que se pode usar para falar sobre o arquipélago. Várias vezes escolhida como a melhor pousada do Brasil e integrante do circuito Roteiros de Charme, possui dois padrões de bangalôs, três maiores com 80m2 vista para o

Morro do Pico, banheira de hidromassagem aquecida, TV de 52' e cama box americana com duas bicamas embutidas e 12 outros bangalôs um pouco menores, com 50m2, varanda, TV de 29' e mais os apartamentos padrões com 25m2 que podem acomodar até duas pessoas. A pousada pede R\$ 638,00 pela diária com café da manhã incluso se você escolher ficar no apartamento, tabela da baixa estação de 2011. No bangalô menor esse valor está a partir de R\$ 1.358,00 enquanto que nos bangalôs maiores o valor começa em R\$ 1.868,00. Há também a opção da Pousada Maravilha, que oferece um padrão de bangalô (tabela a partir de R\$ 1.440,00) e três de apartamento e que custam a partir de R\$ 1.230,00. Um grande chamariz dessa



pousada é o trabalho de sua cozinha. É na nossa opinião a mais requintada da ilha e o jantar com vinho sai por cerca de R\$ 250,00 por pessoa. Mas o Zé Maria não deixa por menos, ele faz um festival gastronômico na base do buffet às quartas e sábados (R\$ 108,98) e que se tornou tão lendário quanto as suas histórias.

No dia a dia dessas ilhas, tudo te leva a mergulhar. Existem três operadoras, a Atlantis, a Noronha Divers e a Águas Claras a escolhida desta vez. Ela nos ofereceu o programa diário com dois mergulhos custando R\$ 150,00 por cabeça. Fazendo as contas foi melhor alugar um barco e contratar os instrutores, o que deu mais mobilidade. Na ponta do lápis foram R\$ 300,00 por pessoa desse modo, mas com ape-



tida na PT6 do Pilatus e seguir de volta ao continente, mais precisamente para Natal. A capital potiguar fica 25 minutos de voo mais perto do que Recife, uma boa escolha para fazer o reabastecimento. Contando desde a partida de Salvador, foram consumidos 1.128 litros e já que estávamos por ali mesmo, reservamos a agenda para dois dias de passeio de buggy, com e sem emoção, nas dunas de Natal. Mas como a lojinha sempre chama de volta, a programação do GPS indica o retorno até Americana num voo de 05h30m consumindo 1.100litros de combustível que pelo preço no aeroporto paulista, saiu por R\$ 3.300,00. Se você levar em consideração o conforto e praticidade, dividido pelo número de seis passageiros, mais uma vez o custos operacionais do PC-12 mostram que uma viagem dessas começa a valer muito mais a pena do que o próprio programa reserva. ■

#### ONDEACHAR

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



nas uma descida. Se quiser, você pode fazer um passeio de barco na parte abrigada da ilha, com visita a todas as praias e com direito a uma parada na baía dos Golfinhos para um mergulho livre (R\$ 60,00 por pessoa). E se for para comemorar na volta, entre um bolinho de tubalhou no restaurante em frente ao porto, há até Moët Chandon. Pode descer a garrafa que daqui em instantes tem o pôr do sol no Morro do Pico. O tempo nesse lugares parece passar mais rápido do que o desejado e mesmo quatro dias acabam não sendo suficientes para aproveitá-la melhor. Poderíamos ficar por mais um tempo, mas nossa ida coincidiu com a Refeno – Regata Recife-Fernando de Noronha e desta forma a ilha estava completamente lotada, sem quartos para abrigar o nosso grupo de três casais por mais dias. Se não há jeito mesmo, é hora de novamente dar par-



## 14ª FEIRA INTERNACIONAL DE AERONÁUTICA

14 A 17 | JULHO | 2011 - 10:00h as 18:00h

# Referência no setor Aeronáutico!

- Aviação Geral
  - Taxi aéreo
  - Carga aérea
  - Helicópteros
  - Manutenção
  - Aviação militar
  - Forças Armadas
  - Aviação agrícola
  - Aviação executiva
- Linhas aéreas regulares
- Aviação aerodesportiva
- Empresas de infra-estrutura e administração aeroportuária
- Fabricantes e distribuidores de aeronaves civis e militares
- Fornecedores de tecnologia, produtos e serviços aeronáuticos e de defesa

[www.expoaerobrasil.com.br](http://www.expoaerobrasil.com.br) | Tel.: 11.3845.1344

DCTA – Departamento de Ciência e Tecnologia Aeroespacial  
São José dos Campos - São Paulo - Brasil

APOIO:



# galeria



Modelo sofre. Quem acha que posar para a foto é vida sem esforço não imagina o que uma pessoa pode ser obrigada a passar para ganhar a vida. E dando sorrisos. Na cena do biquíni (Água de Coco R\$ 269,00) a luz, o céu, tudo clima de verão, ou quase, pois o ensaio fora feita na Suíça, em pleno inverno e a temperatura era de não mais de 2°C com direito a vento gelado. Para o fotógrafo um pouco menos de trabalho, nas mãos a Nikon D7000, sucessora da D90, oferece muito pelo preço de R\$ 5.500,00 que lhe é cobrado (com uma lente e 18-105mm) na Angel Equipamentos Fotográficos. O sensor é de 16.2 megapixels, formato CMOS com 39 pontos de focagem. O bom auxílio vem na forma do sistema de medição 3D RGB. A câmera trabalha com sensibilidade ISO de 100 até 6400 (sendo possível de ser expandida até 25000) e pode bater até 6 frames por segundo no formato RAW, tudo guardado em dois cartões de memória. A D7000 também faz vídeo em HD em 1080p em 24fps, tudo com o autofoco trabalhando sem parar. Assim fica até fácil trabalhar, pelo menos para quem está atrás da câmera.

Água de Coco - Rua Oscar Freire, 1181 - Tel.: (11) 3061-3367



**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



Nós embarcamos  
seus desejos para  
perto de você.



A versatilidade do helicóptero é a nossa fonte de inspiração quando a National Freight é contratada para fazer o transporte de uma aeronave dessas, seja em processos de importação como ou de exportação. O nosso trabalho e cuidado vai desde o conhecimento do mercado, a disponibilidade da melhor mão de obra qualificada a segurança e agilização de todas as etapas do processo. E tanto faz se a sua opção é pelo transporte marítimo, terrestre ou aéreo, a National Freight está há mais de 17 anos trabalhando e oferecendo a melhor solução para trazer os seus desejos até você. Conte com a Experiência!



SOLUÇÕES  
COMPLETAS  
EM AVIAÇÃO  
EXECUTIVA.



A Algar Aviation é uma empresa do Grupo Algar com mais de 30 anos de experiência em aviação executiva. Operando em todo o território nacional, a empresa oferece serviços de manutenção, fretamento e venda de aeronaves.

Distribuidora exclusiva no Brasil do TBM850 by Daher-Socata.  
O TBM850 oferece a velocidade de um jato com a versatilidade, eficiência e economia do turboélice.

**TBM850**  
by DAHER-SOCATA

**Algar**   
Aviation

Belo Horizonte: Tel.: (31) 3519-9650  
Uberlândia: Tel.: (34) 3292-6655

+ [www.algaraviation.com.br](http://www.algaraviation.com.br)  
[www.tbm850.com](http://www.tbm850.com)