

HiGH

EDIÇÃO 30 | SETEMBRO/OUTUBRO 2011 | R\$12,00



SAFARI 400
VOCÊ JÁ VIU ISSO
ANTES

ENSAIO EM VOO VAMOS MOLHAR O PÉ
PANORAMA EXPERIMENTAIS SOB NOVAS LEIS
EVENTO TUDO DA LABACE 2011 E A EXPO AERO BRASIL
PRODUTO EMOÇÃO PURA EM DUAS E QUATRO RODAS

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. Faça um arrendamento de até 100% do valor com prazo de até 60 meses. Fale com seu Gerente ou ligue 0800 273 3486.

Crédito Bradesco. Presença lado a lado para você realizar.

bradesco.com.br
Fone Fácil Bradesco 4002 0022/0800 570 0022
SAC Alô Bradesco 0800 704 8383
SAC Deficiência Auditiva ou de Fala 0800 722 0099
Ouvidoria 0800 727 9933



Bradesco

DEIXA COMIGO

São Paulo noite gelada de sexta feira. Lá vem o táxi e depois de passada a porta não dá para deixar de reparar.

No painel frontal, bem ao centro, um modernoso display de vídeo ligado na Globo. Para completar, na direção, o taxista não parava de falar ao celular. E nem tente argumentar que essa combinação de vídeo mais celular pudesse ser prejudicial a saúde, porque a pronta resposta foi um ESTOU ACOSTUMADO escrito assim, só em letras maiúsculas. Não adiantou também falar a ele sobre alguns acidentes de avião, onde a soberba fora o fator predominante para o evento ter acontecido. Não adiantou comentar daquele comandante que estava mais do que acostumado a fazer o mesmo voo todos os dias, diversas vezes numa tarde, pousando de todas as formas possíveis no mesmo aeroporto e, que num dia, quando num vacilo de nada, e mesmo também acostumado, insistiu num pouso apesar da aproximação alta e rápida demais. O avião varou a pista, virou manchete de jornal. Nessa hora o taxista só olha para mim e pergunta o que ele tinha a ver com tanta ladainha. Por precaução afivelei o cinto. ■

Marcio Jumpei
Editor chefe



ANO 5 | NÚMERO 30 | SET • OUT | 2011

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Juliana Schettini
arte@revistahigh.com.br

ASSISTENTE
Alessandra Simone Ramos
aleramos@revistahigh.com.br
Alessandra veste GÁrnús

COMERCIAL
• Simone Frizzarin
simone.frizzarin@revistahigh.com.br

• Vanessa Schwarzenbeck
vanessamsk@revistahigh.com.br

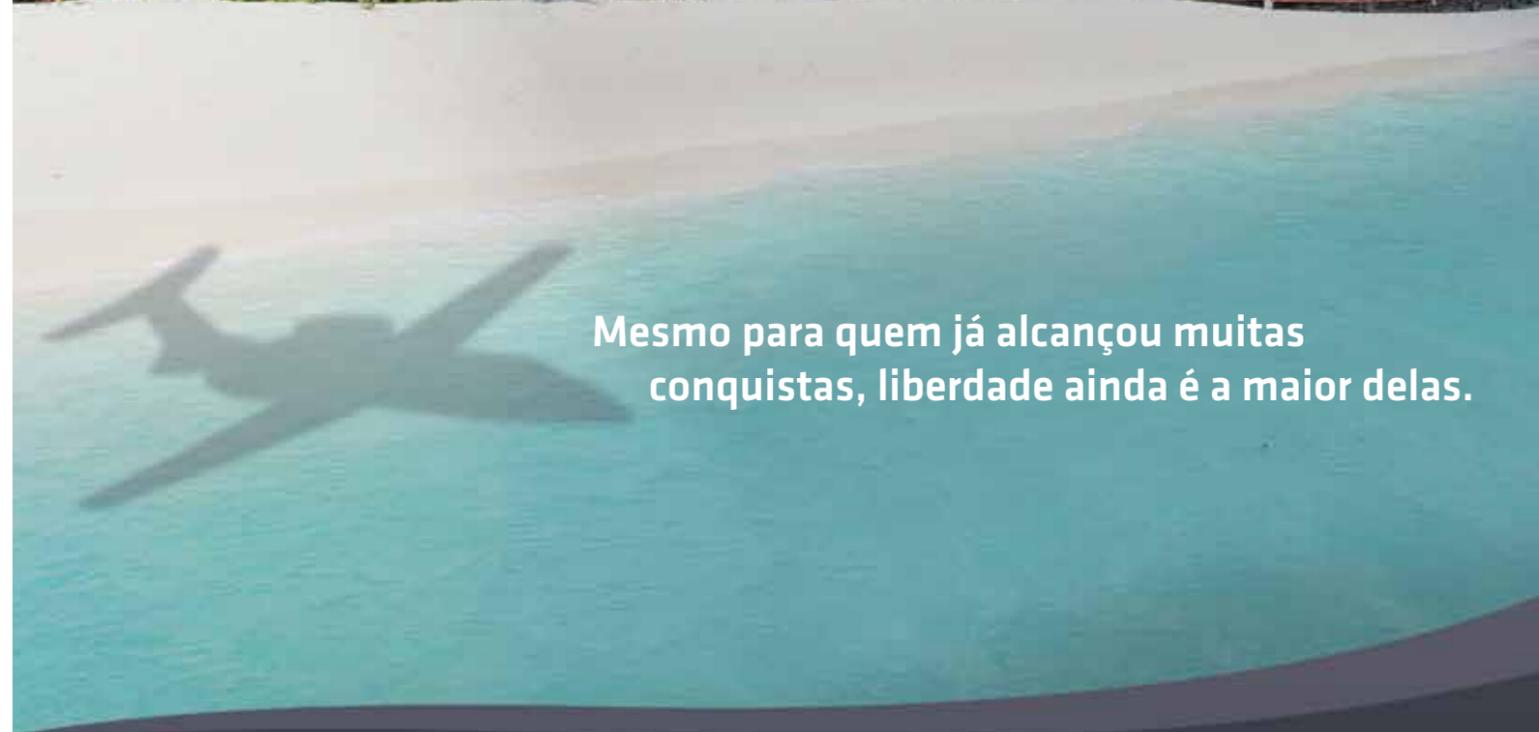
REPRESENTANTE COMERCIAL
Miami - EUA - Bruno Almeida
bruno@usmediaconsulting.com

COLABORADORES
Michelli Selzler (modelo); Edmundo
Reis, Eduardo Baskertin (texto).

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) 2307-7763
Fax: (11) 2307-7762
redacao@revistahigh.com.br
www.revistahigh.com.br
www.facebook.com/RevistHIGH
twitter.com/Revista_High



Mesmo para quem já alcançou muitas
conquistas, liberdade ainda é a maior delas.



A Cotia traz sua aeronave até você.

Uma aeronave executiva expande seus horizontes, seu tempo e o seu dia a dia. A Cotia faz o mesmo: ela amplia sua tranquilidade, cuidando de todo o processo de importação para facilitar seu acesso a essa grande conquista. Entre em contato e conheça as vantagens de quem ajudou a trazer centenas de aeronaves para o Brasil nos últimos três anos. A sua pode ser a próxima. Cotia, seus grandes voos começam aqui.

COTIA
COTIA
COTIA

Grupo Cotia.
Soluções globais em
comércio exterior.

sumário

ENSAIO EM VOO

Safari 400

Um clássico de asas rotativas volta em forma de experimental10

Edra Super Petrel LS

Um anfíbio ganha uma nova versão32

TURISMO

Morretes

O destino gastronômica do Paraná quer se tornar mais atrativo18

Alter do Chão

Você vai ter que molhar os pés para aproveitar bem esse lugar38

MODA

Um cenário de cheio de mistérios46

EVENTO

EAB

A feira melhora em estrutura para garantir seu futuro52

Labace 2011

A aviação executiva deu o que falar92

PANORAMA

LSA

Novas leis vão recair sobre os experimentais58

Interceptação

O caso com um ATR42 em plena operação militar na Amazônia76

PRODUTO

Volvo S60 T6

Um modelo que une elegância com esportividade64

Ducati 1198

Uma superesportiva em sua pura essência82

GASTRONOMIA

Fogo de chão

Os melhores vinhos para o churrasco70

MERCADO

O cartão de crédito pré pago ganha espaço88

Só mesmo uma empresa do tamanho da Petrobras Distribuidora para estar em tantos aeroportos no Brasil.



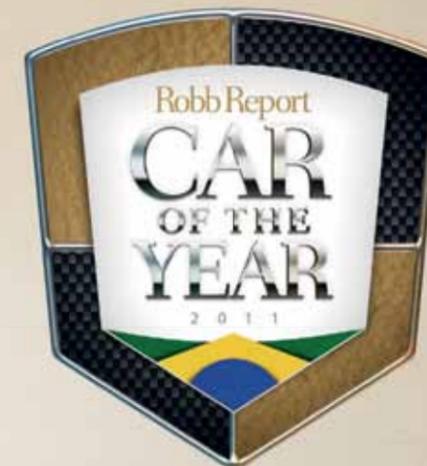
Quando o assunto é aviação, a BR Aviation está sempre um passo à frente. Presente em mais de 100 aeroportos em todo o território nacional, a BR Aviation é líder no mercado brasileiro de combustíveis de aviação e referência em tecnologia e segurança, além de contar com a qualidade Petrobras que você já conhece.



SAC 0800-78 9001
www.br.com.br/braviation

KIA CADENZA.
ELEITO "CAR OF THE YEAR 2011"
PELA CONCEITUADA REVISTA
ROBB REPORT.

moma



"O KIA CADENZA EX SUPEROU AS EXPECTATIVAS DURANTE OS TESTES PARA A ROBB REPORT."

"O MODELO DE 3,5 LITROS MOSTRA A SUA VERDADEIRA FACE: UM SEDÃ DE LUXO ÁGIL, CONFORTÁVEL E COM ESTABILIDADE DE CARRO ESPORTIVO."

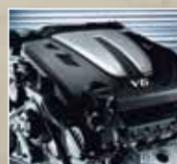
"CONSIDERADO COMO O PRIMEIRO MOTOR V6 DA MONTADORA COM INJEÇÃO DIRETA, ELE É ECONÔMICO GRAÇAS AO SISTEMA DUAL CVVT."

"O CADENZA OFERECE ESPAÇO INTERNO GENEROSO POR CONTA DA SUA GRANDE DISTÂNCIA ENTRE-EIXOS DE POUCO MENOS DE TRÊS METROS."

"E PARA COMPLETAR A SUA EXCELENTE PERFORMANCE, O SEDÃ VEM EQUIPADO COM CÂMBIO AUTOMÁTICO DE SEIS MARCHAS COM OPÇÃO DE TROCAS SEQUENCIAIS, TRACÇÃO NAS QUATRO RODAS E FREIOS COM ABS E EBD."

"É DOMINADO POR UMA CONOTAÇÃO FUTURISTA DO PAINEL 'FLUTUANTE': UM SISTEMA DE 'BOAS-VINDAS' ACENDE AS LUZES INTERIORES PARA 'SAUDAR' O PROPRIETÁRIO DO CARRO."

Fonte: revista Robb Report, setembro/2011.



MOTOR V6 COM 290 CV



CÂMBIO AUTOMÁTICO DE 6 VELOCIDADES COM OPÇÃO DE TROCAS SEQUENCIAIS



FARÓIS DE XENON HID, AUTONIVELAMENTO E LAVADOR DOS FARÓIS E LANTERNAS DIANTEIRAS COM LED



LANTERNAS TRASEIRAS COM LED



DESCANSA-BRAÇO CENTRAL COM PORTA-COPOS E CONTROLE DE ÁUDIO NO CONSOLE TRASEIRO



BANCOS, ESPELHOS RETROVISORES EXTERNOS E VOLANTE COM MEMÓRIA



CÂMERA DE MARCHA A RÉ COM MONITOR LCD DE 3,5" NO RETROVISOR INTERNO



AIR BAGS FRONTAIS, LATERAIS E DE CORTINA (10 BOLSAS)



TETO SOLAR DUPLO PANORÂMICO



CORTINA DO VIDRO VIGIA TRASEIRO COM COMANDO ELÉTRICO



www.kia.com.br
 0800 77 11011



KIA: CRESCIMENTO DE 60,3% - JAN A SET/2011 CONTRA JAN A SET/2010.



A MAIOR REDE DE CONCESSIONÁRIAS ENTRE AS MARCAS IMPORTADAS SEM FÁBRICA NO PAÍS: 160.



A MAIOR LINHA DE PRODUTOS ENTRE AS MARCAS IMPORTADAS.



KIA: CLIENTE MAIS SATISFEITO. KIA SPORTAGE: MELHOR SUV, PRÊMIO BEST CARS 2011. KIA SOUL: MELHOR STATION WAGON/MONOVOLUME, PRÊMIO BEST CARS 2010 E 2011.



Cinto de segurança salva vidas.

SAFARI 400

VOCÊ JÁ VIU ISSO ANTES



UM CLÁSSICO REVISTO E FEITO PARA
DESBRAVAR NOVOS MERCADOS

Se você viu M.A.S.H., sabe qual era o modelo usado como Batcóptero e qual é a exata definição para helicóptero bolinha, claro, você tem mais de 40 anos e vai sorrir ao estar diante do pouso da aeronave ensaiada desta matéria. Puro saudosismo. Ok, com algumas pequenas ressalvas, o que está na sua frente é um legítimo ícone da história da aviação de asas rotativas. Nessa onda

de voltar no tempo, vamos retornar à 2009, naquele ano Rodrigo Stoco, que junto com seu pai comanda um centro de manutenção aeronáutica em Goiânia, estava passeando por Lakeland (EUA) durante a feira de Sun'n Fun e conheceu a Safari Helicopters. Recém habilitado em helicóptero além de apaixonar pelas máquinas deles, viu que ali poderia ter negócio. O Safari 400 é uma réplica 2/3 do Bell 47, primeiro modelo do maior fabricante de helicópteros do mundo e que começou a ser entregue em 1946. Este Bell foi largamente usado na Guerra da Coreia e aqui a Marinha e Força Aérea tiveram uma boa frota, uma versão carenada serviu na Presidência da República. Mas sua linha de produção perdurou até 1974 e muita gente ficou na saudade.

Em 1992 a Safari Helicopters fez sua estreia em Oshkosh com um produto que era um desenvolvimento de um modelo experimental, biplace, de origem canadense. Não era difícil ver que do desenho inicial, mudando alguma coisa dava para chegar ao que ele é hoje. Via de mão dupla, o Bell 47 serviu de inspiração para o experimental, que por sua vez foi buscar referência no projeto original. Com relação ao Bell 47, o Safari 400 é mais curto, mais estreito, mais leve e usa motor menor, um Superior (Lycoming) O-360 de 180hp, enquanto que o Bell 47 usava um motor de 200hp. A engenharia da cabeça do rotor principal é do Bell 47, mas o Safari 400 tem uma pá de desenho próprio, com longarina de alumínio e revestido em fibra de carbono. A grande diferença é a inexistência das hastes de compensação. Mas a bolha é a mesma, só que no Safari 400 ela é ajustada mais estreita. Fora isso a estrutura geral é bem semelhante. A Stoco Aviação tem uma grande missão pela frente tornando-se representante da Safari no Brasil, a de quebrar um paradigma comercializando no mercado um helicóptero na catego-

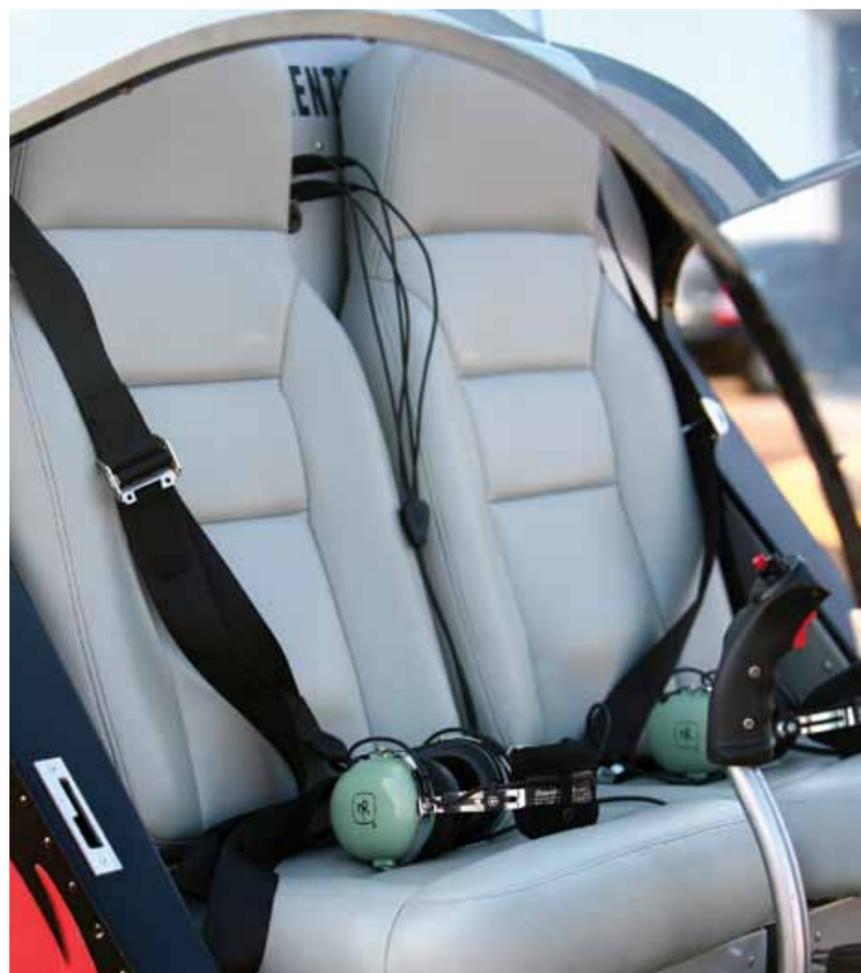


Acima o detalhe do motor de fácil acesso e o painel de instrumentos, básico mas completo para o voo visual. Na página ao lado o rotor de cauda que emite baixo nível de ruído.



ria experimental. Se na aviação de asa fixa um experimental é coisa normal, no segmento de asa rotativa isso ainda é novidade. No Brasil dá para contar nos dedos da mão a frota existente neste segmento, tem um ou outro Exec lá e cá, mas nada além disso. Entretanto se você analisar friamente, um Robinson R-22 não é muito mais que um experimental (nasceu assim) que ganhou a certificação. Fica fácil ver que os dois modelos concorrem pela mesma fatia de mercado. Quem compra um R-22 ou é para colocar numa escola de pilotagem ou para uso bem particular, geralmente voando sozinho. O Safari 400 ainda tem o mote saudosista, seu proprietário vai voá-lo com o prazer de ser uma máquina que tem todo um legado agregado. Afinal bagageiro não tem, painel efis idem, a parte traseira é uma estrutura de treliça de tubos de aço que nem sempre agrada a moça paquerada. Mas é divertido. A primeira coisa que chama a atenção assim que se entra no Safari 400 é o campo de visão. A falta de estrutura na bolha e seu próprio formato único garante uma visibilidade sem igual, quase

de 360°. Para melhorar, é possível remover as portas em dias quentes. Fica quase que um buggie alado. E bom avisar, essa bolha é feita de material flexível que absorve bem os impactos, por exemplo, de algum pássaro desavisado. O painel, básico e analógico tem o suficiente para fazer o voo. O piloto vai no posto da esquerda como no Schweizer 300 e há duplo comando. O espaço de cabine para qualquer lado é definitivamente melhor que o do R-22. Sem mistério para dar a partida, comum para qualquer Lycoming, e vamos para o voo. Logo que sai do chão o Safari 400 mostra que é um helicóptero de comportamento mais firme e estável que o R-22 e mais parecido com o Schweizer 300. Segundo Vinícius Luiz Wesz Birck piloto de R-22, o Safari 400 tem melhor sustentação que o R-22. Checando o rotor principal do novo modelo, dá para perceber o motivo, ele tem 60cm a mais de diâmetro e a pá tem 5cm a mais de corda que a usada no Robinson. Numa autorotação o Safari 400 vem numa descendente de 1.000 pés/min enquanto que no R-22 é preciso manter algo em torno de 1.500 pés/min. O comportamento lembra, mais uma vez a do Schweizer 300. Já em voo de cruzeiro o R-22 é um pouco mais rápido mantendo 85nós, dez a mais que o Safari 400. Nessa condição, a boa equação



é manter o rotor principal com 490rpm, 20" de fluxo de combustível, algo como 60% da potência do Superior. O consumo assim vai se estabilizar em torno de 32lts/h, e com um tanque para 3 horas de autonomia, você vai poder fazer etapas de 420 a 450km. Segundo Rodrigo, o projeto da Safari priorizou a capacidade de voo vertical. Para isso ajuda também a disponibilidade de potência. Enquanto que no Robinson além do mesmo motor O-360 ser limitado a 160hp, efetivamente o piloto trabalha com 126hp devido a perda de cavalaria em sistemas de correias e polias. O Safari 400, que não tem nada disso, entrega todos os 180hp à transmissão. Isso até compensa as 20lbs extras de peso que ele tem com relação ao R-22. Em ascensão, com dois a bordo, dá para manter uma razão de 500pés por minuto a uma velocidade de 50mph, em voo solo, atingir 1.000pés/min é babinha. Chegar à velocidade de cruzeiro também é mais rápido a bordo do Safari 400. O trabalho de pé e mão é parecido com o do Schweizer enquanto que no voo pairado, segundo Vinícius, é preciso trabalhar mais com o cíclico, que tem curso mais longo. Se comparar com o Bell 47, este é mais pesado de comando, afinal tem rotor e geometria geral

Conforto para dois. Mais do que a área disponível para os dois ocupantes, a bolha sem estruturas garante maior sensação de espaço na cabine.



maior. O pessoal da Stoco também fez algumas modificações no conjunto de escapamento. O original tinha sistema de ar quente, que no Brasil é desnecessário e foi eliminado. Só isso resultou numa perda de 5kg. A peça foi redimensionada diminuindo a emissão de ruídos. Não foram feitos testes de bancada, mas Stoco acha que deve ter tido algum ganho de potência. E realmente o Safari 400 é bem mais silencioso que o R-22 ou mesmo o Schweizer 300, seu rotor de cauda emite um som menos agressivo e agudo. No pouso, uma característica do Safari 400. Como não tem um único amortecedor ou coxim de borracha, os esquis estão conectados diretamente na estrutura da aeronave, você tem que caprichar e ser decisivo na hora de colocar o bicho no chão ou ele vai ficar quicando no piso. Outro detalhe, na hora de reduzir o motor, numa faixa de rotação entre 400 e 440rpm, vai aparecer uma ressonância de solo. Isso se estiver em piso rígido como asfalto ou concreto, na terra ou na grama isso não acontece. O maceite para aliviar essa ressonância é puxar um pouco o coletivo e aliviar logo em seguida assim que ela começar. Com a etiqueta de preço indicando US\$ 198 mil (podendo ser parcelado em até 8 vezes)

EMBARQUE REGIONAL

Para Goiânia, a HIGH foi de Passaredo. O ERJ-145 do voo 2302 saiu de Guarulhos às 07h55 seguindo para Uberlândia e depois para a capital de Goiás aonde chegou às 10h12. Bom horário para um sábado, pois nem é cedo demais para sair da cama e nem tão tarde a ponto de perder o dia. Duas etapas curtas, mas que feito de jato encurtou o tempo de viagem em pelo menos 45 minutos, outra vantagem é o baixo nível de ruído na cabine, principalmente na área central da aeronave. Meia lotação entre São Paulo e Uberlândia e quase lotado (42 passageiros) na etapa seguinte, mas ninguém sem aperto. Na foto, não estranhe, você não terá o acompanhamento da Esquadrilha da Fumaça durante a sua viagem. A imagem foi feita em Ribeirão Preto na ocasião de uma homenagem da Passaredo, que decorou um de seus jatos, aos 60 anos do Esquadrão que vai acontecer no ano que vem.

Passaredo
Central de vendas 0300 1001 777
www.voepassaredo.com.br



Waldemar Prieto Junior - EDA





FICHA TÉCNICA

Safari 400

Fabricante: Safari Helicopters
Preço: A partir de US\$ 198 mil com curso de treinamento de 5 horas incluso.
Motor: 1 Superior (Lycoming) O-360 de 180hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Diâmetro do rotor: 9,14m
Comprimento geral: 10,15m
Altura: 2,43m
Peso vazio: 476kg
Peso máximo de decolagem: 680kg
Velocidade de cruzeiro: 75 nós
VNE: 100mph
Razão de subida: 1.000 pés/min

e um custo operacional geral por volta de R\$ 200,00 a hora de voo, o Safari 400 se mostra como a opção de transporte pessoal para quem não tem ou não quer dispensar 500 ou 600 mil dólares na compra de um helicóptero primário. Missões como a de monitoramento de rebanhos, treinamento também estão entre as quais você pode fazer com ele. O fato de ser experimental, ao que parece, não influencia na aceitação do produto, já foram entregues mais de 500 ao redor do planeta. A aposta da Stoco é grande, pois eles pretendem a partir de 2012, montar uma fábrica do seu novo produto em Goiânia. Acham que vendendo 12 ao ano vão justificar o investimento. Pois bem, 20 dias depois que começaram a trabalhar com o Safari, já colocaram dois no Brasil. ■



ONDE ACHAR

Stoco Aviação
www.stocoaviacao.com.br
Tel.: (62) 3298 1290

Para voar mais alto,
use suas próprias asas.



Apaixonados por aeronaves, especialistas em comércio exterior. Ninguém melhor que nós, da Timbro Trading, para realizar a importação de sua aeronave com total qualidade e segurança.

www.timbrotrading.com
aeronaves@timbrotrading.com

55 11 3709 5335



★ POR DE TRÁS DOS MORROS

DESCENDO A SERRA DO LESTE DO PARANÁ,
A ORDEM É PISAR NO FREIO E PASSAR ALGUNS
DIAS PARA VER NO QUE DÁ.



Tudo se passa ao sopé do morro. Destino de diversão de curitibano, ponto final de linha de trem. Morretes é assim, a menos de 60km do centro da capital do Paraná, é uma opção para um passeio rápido e bucólico. É também um dos programas para quem é de fora e quer mais do que a agenda urbana de Curitiba. Tanto faz o modo de como você chega até lá. O trem desce se esgueirando pelas encostas dos precipícios, o carro vai pela Estrada da Graciosa, o nome diz tudo. A intenção de ir para Morretes é basicamente uma, comer. O lugarejo é conhecido como a terra do barreado, um cozido de carne bovina que leva cominho e muitos outros temperos, mais o bacon. Leva 24 horas para ficar pronto e é preparado no panelão lacrado com barro. No prato, você ainda mistura o caldo com farinha

de mandioca para fazer um pirão e come com uma guarnição de banana. A bebida para acompanhar é tradicionalmente a cachaça, há pelo menos 17 engenhos nas redondezas. Meia pratada depois dessa esbórnica gastronômica e tudo se torna bucólico mesmo. Emmanuel é belga de Brugges e virou gerente do restaurante Villa Morretes. Segundo ele, seu barreado é melhor porque vai menos sal. Adapta-se mais ao paladar do turista europeu e se torna menos pesado. De qualquer maneira, é um prato para se comer no ritmo em que o sol se põe, ou vendo as águas do rio Nhundiaquara correrem bem ao lado do casarão que abriga o restaurante. O belga que chegou em Morretes há pouco mais de uma década, também virou produtor de cachaça. Sua Estrada do Bananal tem versão branca e amarela (R\$ 20,00 a garrafa de 500ml) e

O barreado é a principal razão para descer a serra em direção à Morretes. Mas também há os pastéis que se tornam uma segunda tradição gastronômica.



compra é doce de banana, pinga de banana, chips de banana, banana passa. Já contaram 16 ou 17 tipos de bananas encontradas e cultivadas na Região. Bananal é o que não falta desde o meio do caminho, pela BR 116, de São Paulo até Paranaguá. E tem o pastel. Talvez não tenha lugar no Brasil com tanta oferta de pastel em espaço tão concentrado. Segundo a lenda, contada por Jefferson Dias, descendente direto do fundador da Pastelândia, o primeiro lugar a oferecer, ora vejam só, pastel, a mania começou por volta de 1998 na parte mais baixa da Estrada da Graciosa, no entroncamento que de um lado te leva para a cidade de Antonina e de outro para Morretes. Naquela época era disputado o Rali da Graciosa, e no local aonde a família tinha uma vendinha, era feito uma espécie de retorno e ponto principal aonde o público ficava vendo a passagem dos carros. Da aglomeração veio a idéia de oferecer pastel. No recheio, palmito e camarão, dois produtos bem típicos da Região. As palmeiras inclusive, são usadas em tudo quanto é projeto paisagístico e o camarão, vem logo dali do litoral, distante a menos de 50 km. Um fez sucesso e a mania se alastrou. Na própria Estrada da Graciosa, em todos os lugares de parada possíveis, o que se vê é tacho para fritar pastel. Pena que isso tudo

pode ser comprada em algumas lojas na cidade ou na sua fenomenal Brasília azul. Mas essa história do barreado poderia ser mais bem aproveitada. O lugar, com um monte de orquídeas Olhinho de Boneca, é ajeitadinho que só, apesar de sofrer com algumas intervenções nada agradáveis. A cidade tem um centro com construções seculares, o problema é que a arquitetura da época da colonização italiana e portuguesa divide espaço com as manias de um comércio meio jeca. Tem o artesanato feito em série, peças em madeira com o glorioso brasão do seu time preferido e claro, tem aquele boliviano que bem em frente ao coreto, toca Dancing Queen, o do ABBA, na flauta-de-pã. Arranjo supimpa. Passeando por uma feirinha o que se





venha acompanhado por um exagerado uso de cartazes que só servem para emporcalhar uma maravilha, mistura de natureza com engenharia. Em um ponto, com estrutura para fazer um piquenique, o proprietário colocou um grande cartaz dizendo que naquele lugar não pode música alta e nem montar barraca. Boa atitude contra a farofada, mas esqueceu que o banner também é forma de poluição. As hortências plantadas na beira da estrada e que florescem nos meses mais frios, ou as pontes de ferro, mal conseguem compensar essa certa falta de educação dos comerciantes, como se eles precisassem desse expediente para divulgar seus quitutes. Nessa história

costurada pela comida, Morretes é tímida em oferta de hospedagem. Como durante décadas o destino foi sempre encarado como algo para ser feito em um único dia, descendo e subindo de Curitiba, poucos foram os que ousaram em fazer um lugar para o turista poder ficar para o pernoite. E olhe que há mais do que o barreado para ver. Novo capítulo da matéria. Hora de mostrar um refúgio digno. Pouco antes da entrada da cidade, o que era um haras de uma família que vive da indústria de papel reciclado virou hotel. Hakuna Matata significa que aqui não há problemas na língua africana Swahili, o termo se tornou popular depois do desenho Rei Leão e é o nome da pousada a ser conhecida. Com 25 quartos oferecidos em chalés ou apartamentos, está no roteiro Recantos e Requintes e propõe a você deixar os problemas do lado de fora do portão. Tanto os chalés como os apartamentos seguem o estilo rústico, meio praiano. Tudo com muita cerâmica e algodão. Os ambientes de uso comum são decorados com diversas peças de decoração no estilo fazenda. Muitos jarros e detalhes para todos os lados. Na recepção há uma curiosa loja de souvenirs, algumas das peças são elaboradas pela dona da pousada, vai de bolsas cheias de detalhes coloridos a mantas. A artista também faz peças em cerâmica, a maioria lanternas para uso em ambientes externos. Os chalés maiores tem hidromassagem e no inverno o ambiente é mais que acolhedor. A lareira é bem vinda nessas



noites. No banheiro, faltaram os mimos normalmente oferecidos aos hóspedes de uma hospedaria desse gênero. Nada de shampoos, condicionadores, toucas para cabelos ou cremes para o corpo. O charme do quarto definitivamente não continuava ao banheiro, com decoração um tanto básica demais. Na torneira do chuveiro, o aviso que é preciso esperar cerca de 10 minutos para se ter água quente. Num mundo onde se pede para economizar o líquido e que um banho dure 7 minutos, deixar a água escorrer pelo ralo por tanto tempo é um pecado. O Hakuna Matata não chega a ser um resort, mas tem boas piscinas – uma delas coberta e aquecida – quadras de tênis e futebol (aonde até cabe um helicóptero compacto) e um canto com hidromassagem e alguns aparelhos de academia. Dá para passar alguns dias sem querer sair para outro lugar. Depois de uma pequena trilha há o acesso ao Rio Nhundiaquara, que passa atrás da pousada, a margem de pedras vira escultura. A pousada também oferece alguns passeios por trilhas nas redondezas, há uma boa quantidade de cachoeiras para serem

visitadas. Programa perfeito para o verão. Nos finais de tarde, a pousada oferece um lanche, que pode ser uma rodada de sonhos com chá ou café com leite. O restaurante entrega boas opções, sim claro, há também o barreado, servido aos domingos. Uma roda de viola pode acontecer em alguma noite. Marco Maingue, um dos donos da pousada, nos conta que gostaria de ver mais gente chegando para passar um período maior no Hakuna, aos finais de semana a casa sempre está cheia, mas em baixa



temporada e durante os dias no meio da semana o quorum é menor. Uma questão do próprio turismo de Morretes que só explora aquele segmento que chega, come o barreado e vai embora – até se hospedando em Curitiba – ao invés de ficar na cidade. Poderia ser diferente, incentivando mais aqueles turistas que estão de passagem do sul para o norte ou em sentido contrário a fazer uma etapa na Região como parte do seu roteiro. Só é preciso uma pitada a mais nesse tempero para que tudo fique ótimo. ■



MAPA DE ROTAS

MELHOR ÉPOCA:

O inverno alia alguns fatores que deixam a ida para Morretes mais agradável. Entre junho e julho florescem as hortências na beira da Estrada da Graciosa. As temperaturas mais baixas também espantam os mosquitos, situação contrária do verão, quando é obrigatório o uso de repelentes. Em compensação nos períodos mais quentes, fazer uma trilha e dar um mergulho numa cachoeira é impagável. De qualquer forma, encher a barriga de barreado, é melhor em dias mais frios.

COMO IR:

Fora o trem que sai de Curitiba, descer a Estrada da Graciosa de carro, ou se estiver com seu condicionamento físico em dia, de bicicleta, já é uma passeio e tanto. Cheia de curvas parece que você está trafegando num jardim.

DICA DO PILOTO:

Na pousada há dois campinhos de futebol (25°26'808"S/048°52'243"W) que até podem ser usados para um pouso eventual, mas atenção que a rampa para um deles é restrita por conta das palmeiras plantadas ao seu redor. Uma alternativa é ligar para a pousada e pedir a eles a dica de um terceiro campo numa propriedade vizinha.

TARIFAS

Hakuna Matata
São cinco tipos de chalés e apartamentos.

Diária para casal com café da manhã:
De R\$ 225,00 à R\$ 365,00
Diária para casal com pensão completa:
De R\$ 325,00 à R\$ 435,00
Tabelas para dias normais. Feriados e outras datas festivas sob consulta.

Villa Morretes:

Barreado típico: R\$ 30,50 por pessoa
Barreado com frutos do mar: R\$ 41,50 (acompanha pescada), R\$ 45,50 (acompanha linguado), R\$ 49,00 (acompanha salmão ou congrio).

ENDEREÇOS:

Hakuna Matata
Estrada da Graciosa, km 5,5
Tel.: (41) 3462 2388
www.pousadahakunamatata.com.br

Villa Morretes

Aberto de quarta à sexta e segunda
feira das 11h30 às 15h00
Sábados e domingos das
11h00 às 16h30
Terça fechado, à noite só para grupos
fechados, aos finais de semana
recomenda-se fazer reserva.
Rua Alm. Frederico de Oliveira, 155
Tel.: (41) 3462 2140
www.barreado.com.br

Pastelândia
Estrada da Graciosa, km 20



BOSS Stores São Paulo Shopping Iguatemi MorumbiShopping Shopping Pátio Higienópolis
BOSS Stores Brasília Iguatemi Brasília ParkShopping
BOSS Store Belo Horizonte Diamond Mall

BOSS
HUGO BOSS

com



CHARME FRANCÊS

Os clássicos jardins franceses e o impressionismo serviram de inspiração para a coleção verão 2012 da Lita Mortari. A marca resgata a feminilidade da mulher em peças que enaltecem a elegância. As formas com a simetria nas suas linhas tem balanceamento ideal com os detalhes florais nas estampas, típicos da estação, da mesma forma que a natureza, em forma e cor de azaléias, tulipas e rosas, contrapõe com o perfeccionismo desse tipo de projeto paisagístico. O impressionismo aparece com tudo nos tecidos onde as figuras não tem um contorno definido, valendo-se dos efeitos de luzes e pinceladas soltas para dar a sensação de movimento.

Lita Mortari

Rua Bela Cintra, 2195 – Jardins – São Paulo

Tel.: (11) 3064 3021

para

SEM SE PERDER NA FOTO

Imagine saber exatamente aonde foi feita aquela foto preferida. A Fuji Finepix XP30 vem com um GPS acoplado que registra automaticamente a posição geográfica de cada clique feito. Ainda tem um desenho bem elaborado. Sensor de 14mp, lente com zoom ótico de 5X, trabalha com sensibilidade ISO 100- 3200, sistema de estabilização de imagem, é à prova d'água, poeira, de quedas até 1,5m e de frio (até -10°C) e faz vídeo em Full HD.

Preço: R\$ 910,00

Angel Equipamentos Fotográficos

Tel.: (11) 3257 3498/ 3259 5450

vendas@angelfoto.com.br

www.angelfoto.com.br



POSTO À PROVA

Em 322 páginas toda a carreira do piloto Luiz Fernando Cabral é colocada à prova dos leitores. A biografia lançada pela MVB Editores e a Somos Editora conta todos os detalhes da vida do mais antigo piloto de ensaios em voo do Brasil que fez carreira na FAB e na Embraer e acumulou em 44 anos de aviação, 8.937 horas de voo em mais de 70 tipos diferentes de aeronaves.

Preço: 80,00 + frete de R\$ 15,00

MBV Editores

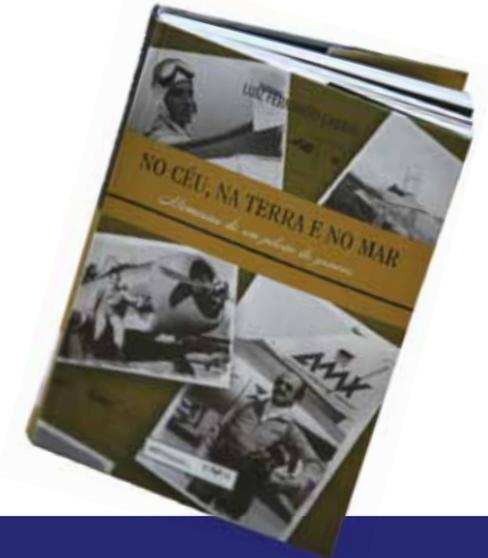
Tel.: (12) 3921 4669

mariovinagre@uol.com.br

Somos Editora

Tel.: (12) 3322 9111

atendimento@somoseditora.com.br



PERPETUANDO O MOMENTO

O cronógrafo Rolex Oysterperpetual Yacht - Master II sintetiza todas as emoções que possam passar pela cabeça de um velejador de regata. Modelo profissional, é o primeiro da linha Oyster disponível em Rolesor Everose que combina a caixa feita em superliga de aço 904L extremamente resistente à corrosão com ouro Everose 18 quilates.

Preço sob consulta.

Rolex

www.rolex.com

SAC: (11) 3594 7000



TRAMA QUE FASCINA

A Mobitá está oferecendo a poltrona Ville, com estrutura em alumínio e pés de ferro, o destaque é o uso de fibra naturais como o junco, taboa, corda de bananeira. Ela também pode ser encomendada com fibras sintéticas em uma gama de cerca de 15 cores opcionais. Os estofamentos com motivos estampados completam o charme desta moderna peça.

Preço: R\$ 2.288,50

Mobitá

Av. Washington Luís, nº 1.885

Chácara Flora – São Paulo/SP

Tel.: (11) 2309 8949

www.mobita.com.br

VEJO FLORES EM VOCÊ

A bolsa tule da coleção primavera verão 2012 da Maria Valentina tem detalhes inspirados no trabalho de paisagismo de Burle Marx. Há a mescla de folhagens, formas e texturas minerais, tecidos nobres e formas geométricas inusitadas compondo um minimalismo sutil.

Preço: 179,90

Maria Valentina

Tel.: (44) 3351 5000

www.mariavalentina.com.br



SOM NA CAIXA

A Edifier lançou o iF500 2.1 um conjunto de caixas de som dedicado especialmente para iPod e outros tocadores de MP3 e MP4. O equipamento também vem com rádio FM e pode ser controlado por toque dos dedos ou por controle remoto. A reprodução do som fica a cargo de um conjunto integrado de alto falantes com subwoofer de 5", mais o tweeter e os mid ranger.

A potência declarada está em 52W.

Preço sugerido: R\$ 950,00

Edifier: Tel.: (11) 3816 4908

www.edifier.com.br



AO PÉ DO OUVIDO

O novo fone S1 Digital da Sennheiser lançado na última Labace oferece muito mais do que o inovativo sistema de supressão de ruídos digital NoiseGard que se adapta as diferentes situações, como a da decolagem ou voo em cruzeiro. Todo o seu desenho foi desenvolvido pela BMW DesignWorks e isso significou uma atenção especial a ergonomia. O S1 possui três diferentes ajustes de contato proporcionando o perfeito balanço entre o conforto e abafamentos dos ruídos externos. O desenho do fone também levou em conta o uso de óculos contando com uma área flexível nas abas.

Preço sob consulta.

Sennheiser

www.sennheiser-aviation.com/s1



COISA DE MACHO

O designer de jóias Antônio Bernardo lançou a sua primeira coleção de peças voltado ao público masculino. Os anéis são os principais elementos, feitos em ouro amarelo, branco e em prata. A linha AB permitem a combinação de um ou mais com os diferentes grafismos.

Preços: sob consulta

Antônio Bernardo

Rua Bela Cintra, 2063 – São Paulo

Tel.: (11) 3083 5622

www.antoniobernardo.com.br



IMAGEM CORRIDA

As melhores imagens jamais feitas da Esquadilha da Fumaça estão no novo DVD produzido pela Farol Filmes durante o acompanhamento de diversas apresentações ao longo de 2010. O documentário de cerca de 70 minutos capta seqüências em voo com inéditos ângulos e os bastidores do cotidiano do Esquadrão.

O DVD pode ser adquirido pela loja virtual da Fumaça ou na Livraria Cultura.

Preço: R\$ 20,00

Esquadilha da Fumaça

www.esquadrihadafumaca.com.br/loja

Livraria Cultura

www.livrariacultura.com.br



Piper Meridian.

Com um avião como este, o pouso é certo, seja qual for a pista.



A partir de agora, o Meridian também está homologado para pousar em pistas não pavimentadas. Isso significa mais flexibilidade para quem precisa, seja para desfrutar de momentos de lazer ou na hora de realizar grandes negócios.

Projetado com tecnologia e conforto, o Meridian é ideal para quem busca por sofisticação, performance e a melhor relação custo benefício da categoria.

Para mais informações, acesse www.jpmartins.com.br ou ligue para 11 3538 2555.



J. P. MARTINS AVIAÇÃO LTDA.

SUPER PETREL LS

COM ÁGUA PELAS CANELAS

UM ANFÍBIO EXPERIMENTAL NACIONAL ABRE
O LEQUE PARA AS OPÇÕES DE
DESTINOS A SÉREM EXPLORADOS



Fim de voo e você faz todos os procedimentos para deixar a aeronave. Corta magnetos, desliga os instrumentos, bate no cinto de segurança e nada melhor que virar para o lado no próprio assento, pegar uma vara de pescar, pés na água e muito obrigado, mas fico aqui até o sol se por. Sossego total. Essa é só uma situação plausível se você tiver a bordo de um Super Petrel LS que a EDRA Aeronáutica solta de sua linha de produção em Ipeúna (SP). O sonho de muito aviador, a de chegar naquela praia de rio e simplesmente deixar a vida te levar, se transforma em constante programa se você tiver um anfíbio desse na mão. É até contradi-

agora são integradas à estrutura, na versão anterior era coladas. As asas agora tem estrutura em caixa D feito em fibra de carbono enquanto que as antigas tinham longarinas de alumínio. Não há estaiamento entre as asas melhorando a limpeza aerodinâmica. Os planos inferiores abrigam dois tanques de 38 litros cada e há um terceiro de 14 litros atrás dos bancos. Na parte traseira o cone de cauda é de 2ª geração, possui maior área e é todo feito em fibra de carbono. A

Abaixo, a nova carenagem que abriga o motor Rotax 912S. E um anfíbio permite chegar em lugares sem comparação.



tório um país com uma bacia fluvial tão vasta ter deixado de dar a atenção a esse tipo de aviação. Projeto da casa, esse biplano nasceu Paturi e foi passando por diversas modificações ao longo dos anos. Virou Petrel, ganhou um prefixo Super e agora é LS. A inspeção externa antes do voo serve também para checar as modificações na avioneta. Na área de cabine ele cresceu em 11cm no comprimento e outros 28cm na parte frontal. Entre os bancos foram acrescentados 50 mm melhorando o conforto, principalmente na altura dos ombros dos dois ocupantes. As portas aumentaram melhorando o já fácil acesso, o Super Petrel LS é baixo. O nariz ficou mais afilado e as bochechas nas laterais da fuselagem

carenagem do motor também recebeu um novo desenho mais aerodinâmico como também a parte vertical da empenagem. A hélice do exemplar testado é uma Helio Arplast francesa ajustável no solo, mas há a opção pela EDRAProp com comando hidráulico. No geral, o nível de acabamento faz jus a boa reputação dos produtos que a EDRA fabricou. Feita toda a volta ao redor da aeronave, é hora de embarcar e ver o que esse anfíbio pode fazer. Como já foi dito, o LS é baixinho, não há grandes dificuldades para se acomodar na cabine, inclusive quando ele está amerissado na borda de um rio. Uma coisa é você entrar e ir apoiando os pés numa coisa que está em solo firme, outra é ter a mesma seguran-

Apesar de biplano e ter todos os apêndices para a operação na água, o Super Petrel LS até que conta com uma boa limpeza aerodinâmica.



ça com ele boiando. Mas sem problemas com esse anfíbio. Os bancos tem três posições para o encosto, ajustáveis no solo, que segundo a EDRA, são mais do que adequados para pessoas entre 1,70m a 1,95m de altura. Os pedais podem ser ajustáveis na fábrica com o realinhamento do links dos cabos de comando. Logo atrás dos há um bagageiro de fácil acesso. E a dica, é bom disponibilizar dois opcionais que não vem de fábrica, um remo e uma âncora. No nariz do Super Petrel LS há um pequeno compartimento para a cordinha que será necessária se você deixar o avião na água e ter que amarrá-lo em alguma coisa. Lá também fica colocado o lastro que pode variar de 10kg, se a bordo estiver apenas uma pessoa com 80kg, a até 25kg se o ocupante pesar até 50kg. Feitos todos os ajustes, dada a partida no Rotax 912S de 100hp, alinhamos o anfíbio na cabeceira 13 da pista da EDRA. Rápida olhada no painel e lá está tudo funcionando, duas telas de múltipla função Dynon EMS-D120 de 7", o GPS Garmin 495, transponder da

mesma marca, rádio ICom IC-A210 e um piloto automático Dynon AP74. Ajuste no compensador para um pouco cabrado, manete à frente e o Super Petrel LS ganha velocidade rapidamente. Com o velocímetro indicando 45mph já dá para tirar o bicho do chão. Com o nariz em cima, mantendo 75mph e um fluxo de combustível em 27,5 polegadas, a razão de subida se estabiliza entre nos 650 pés/minuto. Com jeito dá para embalar um pouco mais a máquina mantendo 25 polegadas no fluxo de combustível e chegar a uma razão de subida de 400 pés com uma velocidade de 85mph. Nivelando, o Super Petrel LS pode chegar a 115mph indicadas se você manter o motor a 5.400 rpm e um fluxo de combustível de 25,5 polegadas, nessa hora

o consumo vai bater em 20 l/h. Mas se quiser melhorar a situação, bom mesmo é reduzir o motor para 5.180 rpm, tirando duas polegadas no fluxo e deixando a velocidade em 110 mph. O consumo vai baixar para 18 l/h, e principalmente, o nível de ruído vai baixar drasticamente. Nessa conta, tendo um tanque de combustível de 90 litros seu alcance vai bater em 880km, ou cerca de 5 horas de voo. Daria para sair da fábrica em Ipeúna (SP) e ir direto para Goiânia que fica à 670km distante. Mas além dos números de performance a curiosidade mesmo recai sobre a operação na água. A boa oportunidade surgiu durante a viagem até Alter do Chão, tema da pauta de turismo desta edição. A vastidão do Rio Tapajós fazia coçar os dedos, era uma pista imensa disponível para lá de suficiente para você enjoar de tanto fazer pousos e decolagens. Alinhado com vento, de olho nas marolas, o Super Petrel LS vai descendo e os primeiros lembretes que você tem que se habituar. O trem de pouso deve estar recolhido, o contrário do habitual costume. Uma bobeadada nisso e o resultado será uma nada agradável pilonagem na água. Outro detalhe, o avião da mesma forma que no solo firme



FICHA TÉCNICA

Super Petrel LS

Fabricante: Edra Aeronáutica

Preço: a partir de R\$ 175 mil

Motor: Rotax 912S de 100hp

Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro

Envergadura: 8,90m

Comprimento: 6,35m

Capacidade dos tanques: 95 litros

Peso vazio: 320kg

Velocidade de cruzeiro: 110 nós

Teto de serviço: 12.000 pés



é baixinho por conta do seu trem de pouso curto, amerissado acontece a mesma coisa, você verá que a janela fica pouco acima do nível da água, necessitando inclusive, de uma atenção com o taxiamento com as portas abertas. Vai molhar. Na água o Super Petrel LS se mostrou um belo barquinho, as curvas feitas em velocidade chegam a impressionar, são poucos os anfíbios que podem fazer isso de forma tão segura quando no velocímetro o ponteiro chegava a indicar 35mph. O novo desenho do nariz e as bochechas aerodinâmicas definitivamente contribuíram com essa condição. Para decolar, sem muitos mistérios a não ser o fato de você ter que entender as ondas na superfície da água, para saber para onde está apumado o vento e não esquecer de ligar a bomba que expele a água que porventura entrou no interior da fuselagem do avião. Este Super Petrel LS das fotos é de número 38 feito pela EDRA, eles estão

fabricando uma média de 4 desses LSA por mês e eles vão pedir outros 6 para lhe dar as chaves. Bem que o fluxo de entregas poderia ser maior, o brasileiro deveria dar mais atenção a esse tipo de aviação, há muitos cantos somente acessíveis de anfíbio e que guardam maravilhas da natureza para serem desfrutadas, e isso não está restrito a somente Regiões como da Amazônia ou do Pantanal. Bem perto de você pode até ter aquele condomínio com uma lagoa suficientemente grande para você chegar em grande estilo e com esse anfíbio você ainda faz com custos reduzidos. ■

ONDE ACHAR

Edra Aeronáutica
Tel.: (19) 3576 1292
www.edraeronautica.com.br

TURISMO EMERGENTE

Você está num daqueles dias de querer jogar tudo para cima, não há mais nenhuma solução para os seus problemas, então acredite, essa matéria lhe veio bem a calhar. Vamos embarcar para um lugar o suficientemente longe para você ter aquela sensação de liberdade em deixar as coisas para trás sem o menor remorso. Está certo que Alter do Chão não é nada isolado do mundo, o lugar é bairro de Santarém, segunda maior cidade do Pará, mas convenhamos, é bem fora do eixo normal de fluxo do turismo deste Brasil. O nome vem do português, o da Europa, tem uma Alter do Chão lá também, na Região do Alentejo. Terra de índios Borari, viu os jesuítas chegarem e se tornou Missão de Nossa Senhora da Purificação. Foi levada à categoria de vila e ganhou o atual nome em 1758. Uns falam que



pouco para Alter do Chão entrar nas armadilhas de um turismo predatório e só não o fez pela escassa divulgação do destino. Uma parada nas reclamações. Hora de ver o roteiro do melhor do lugar. Das recomendações de hotel, sobraram duas das quais o BeloAlter é disparado o que oferece melhores condições aos hóspedes. Ainda não é um hotel estilo roteiro de charme, mas está quase lá. Fincado ao lado de um dos morrotes de Alter do Chão e na beira do Lago Verde, tem 28 apartamentos, sendo que dois estão construídos em torno de uma grande angelim pedra, árvore de madeira de lei com, inclusive, um enorme galho fazendo parte da decoração num dos quartos. Os outros apartamentos são bem estruturados, sem muito luxo, parecendo qualquer hotel de grande rede, daqueles voltados ao cliente de convenção. A decoração poderia ser

DESTINO QUE MISTURA A CULTURA E GASTRONOMIA AMAZÔNICA COM PRAIA DE RIO E MUITO SOL



Alter do Chão se refere aos morrotes que estão em sua volta. Tem gente que fala que o nome tem a ver com as praias que surgem do meio do ano para frente, essas seriam as terras mais altas de uma tradução capenga. Elas dão o charme à vila de pescadores. A partir da metade de julho, as águas do rio Tapajós começam a baixar e várias praias emergem em diversos braços do rio, uma delas bem em frente ao centrinho da vila. O pessoal a chama de ilha, mas é um istmo. Com um mero esforço dá para ir a nado. Tão perto, estava na cara que uma barraca montada ali, cerveja e um bom peixe preparado na grelha funcionaria como atração turística. O pessoal de lá fala que você está no Caribe brasileiro, mas está um pouco longe disso para o bem e para o mal. Em termos de beleza natural o lugar é impecável. Receita básica para estrangeiro ficar boquiaberto, calor (a temperatura média é de 27°C), floresta amazônica, a vastidão do rio Tapajós,

Os meios de locomoção em Alter do Chão vão sempre usar o elemento água em algum momento. O istmo em frente ao centrinho da vila é cartão postal que emerge a partir de julho.

cultura indígena e muito peixe para pescar e degustar. As praias são de águas mansas, límpidas e quentes como ahhhh acesso também pode ser um tiro no pé de Alter do Chão, e aí, você pode ter duas visões sobre o destino desse lugar. Por enquanto, o Caribe deles ainda ressurte de uma estrutura melhor para acolher o turista. São de contar nos dedos das mãos, os bons lugares para ficar e comer, a não ser que você coloque na cabeça que o seu turismo desta vez é rústico, o chef era, até minutos atrás, o barqueiro que fora buscar o peixe pela madrugada, a cozinha é uma mesa na areia e o restaurante é uma barraca com teto de palha. Tem gente que iria odiar essa condição, para muitos isso é um paraíso quase que intocado, que sem axé ou sertanejo universitário berrando de uma caixa desom – a esperança é que ninguém tenha a idéia de colocar um alto falante numa canoa – deva ser preservado desta forma, e talvez seja mesmo. Falta muito





O BeloAlter é a melhor opção de hotelaria e ainda por cima, oferece uma boa culinária recheada de elementos regionais. Na página ao lado, todas as possibilidades de cores e atrativos visuais.



menos neutra. O resto do ambiente do BeloAlter compensa, o restaurante aberto e amplo garante a degustação de belas opções regionais. Aqui vamos deixar um pouco o lado rústico e improvisado da viagem. O chef Damasceno trabalha misturando elementos nativos com culinária bem elaborada. O Risoto da terra, por exemplo, leva no arroz arbóreo, camarão rosa laminado, tucupi, cogumelos, pupunha, salsa, cebolinha e jambu. (R\$ 55,00 para duas pessoas). De entrada, pode chamar uma porção de bolinho de piracuí, farinha feita de carne de peixe (R\$ 18,00). Para a foto costelas

de tambaqui numa cama de molho de tapioca (R\$ 60,00). Tudo muito bem servido e que durante o dia, pode ser apreciado na beira d'água, sob a sombra de uma copa de árvore, na praia que faz parte da área do hotel. O entorno é digno de paisagista. Seu garçom, desça mais duas. Do mesmo lugar você embarca para os passeios de barco. Tem o próprio Lago Verde, a opção de ver o pôr do sol na Ponta do Cururu (aonde dá para ver o quanto é impressionante a largura do rio Tapajós), o Campo da Natureza, outro lugar que mais parece planejado por paisagista, ou simples idas e voltas até a Ilha em frente ao centrinho de Alter do Chão. Existem passeios bem mais longos, como o de pesca no Rio Jarí (6 horas) ou a visita à reserva Flona – Floresta Nacional do Tapajós, de 600 mil hectares (10 horas). Os exemplos comprovam que algo estava errado quando o Brasil deixou de ter interesse por aviões que pousam na água. Uma aviação que fora do perímetro amazônico, gera pouco interesse, mas que em lugares como Alter do Chão poderia ser plenamente aproveitada. Chegar voando e atracar naquela praia que não tem ninguém, preparar um peixe fígado momentos antes (imagine pescar de dentro do avião) e ficar de plena bobeira é só uma das impagáveis vantagens da aviação anfíbia. E o turismo neste rincão tem uma vasta oferta do que fazer dessa maneira.



Até mesmo indo para o centrinho de Alter do Chão. Você para na ilha que é istmo, pega o que seria uma das canoas que servem de lotação (R\$ 3,00) para atravessar o rio e vai descobrir o que o lugar tem de segredinhos. Na praça central tem o tacacá da Tia Marilda (R\$ 5,00) para suar os maus espíritos ou a ressaca da noite anterior, há, olhem só, latte macchiato num outro quiosque. E tem a melhor loja para comprar arte indígena. Araribá é o nome do lugar que segundo o Marcelo, o senhor dono, tem o maior acervo deste tipo de produto no Brasil. Máscaras de rituais, o velho e bom arco e flecha, vasos e tudo quanto é tipo de cerâmica. Está certo que em uma ou outra peça havia um adorno feito de miçangas, mas a maioria era

sim, de uso legítimo de várias tribos. Na hora de comer, se não ficou satisfeito com o tacacá, tem boa gastronomia no Espaço Alter do Chão. Pirarucu recheado com legumes e feito no leite de côco (R\$ 45,00 para duas pessoas), é a boa pedida. Melhor se provado no segundo andar do minúsculo restaurante, quase que uma torre de observação. A vista mais uma vez é ótima. O problema é ver de lá de cima, um palco com decoração para aqueles shows típicos e de gosto duvidoso, do gênero dança de índio com cocar, relógio dourado e tênis Nike. Hora de pedir aos pagés e deuses da selva que ensinem o povo de Alter do Chão como manter o lugar livre desse tipo de praga, arte falsa e que só serve para juntar lixo. E pedir que eles possam no futuro, administrar



melhor o potencial turístico sem degradar as riquezas do lugar. Eles tem um grande festival que vem da época da colonização pelos jesuítas, o do Sairé, que há 300 anos é feito em setembro e se divide em duas partes, o ritual religioso e a parte profana com muita música, rituais e shows artísticos com o confronto de dois grupos folclóricos, o Boto Cor de Rosa e o Tucuxi. Eles tem até saírodromo. Você já ouviu descrição semelhante, é algo como Parintins, só que em proporções menores e menos divulgado. Nada contra o festival, mas melhor se isso não virasse apenas um evento para inglês ver. ■

MAPA DE ROTAS

COMO IR:

A HiGH foi de TRIP. E embarcamos em Foz do Iguaçu com destino à Santarém. A viagem vai também gerar um matéria sobre o voo de Embraer E-175 que a empresa de Campinas opera com exclusividade no Brasil. Foram 06h20m de voo, com saída às 19h20 (atraso de 20 minutos) com escalas em Cuiabá, Sinop e Alta Floresta, troca de tripulação em Sinop e chegada em Santarém à 01h32. Quem quiser, curiosamente há outro voo que dura 13h50m pois na escala em Cuiabá, o passageiro pega uma conexão para Belém, via Porto Velho e Manaus e depois uma outra para Santarém via Altamira. Neste voo ele pega quase que toda a diversidade de modelos operados pela TRIP, além do E-175, segue voando de E-190 e ATR-72. O retorno deste voo ainda passa, depois da escala em Cuiabá, por Guarulhos e Maringá antes de chegar em Foz do Iguaçu. Perfeito para aficionados. E apesar de tantas escalas, a opção mais racional, a que pegamos, não chega a cansar. As etapas são curtas, entre Sinop e Alta Floresta são apenas 25 minutos de voo e mesmo trocando o número da rota três vezes, o passageiro não sai do avião. Do oeste do Paraná, é uma das melhores opções para chegar ao centro norte do país pois o voo sobe direto atravessando o Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. No serviço de bordo, lanches mais completos nas etapas mais longas como entre Foz do Iguaçu e Cuiabá aos restritos a amendoins, salgadinhos ou doces como o recebido entre Santarém e Alta Floresta. Com planejamento antecipado, a média de custos de um bilhete ida e volta pode chegar a cerca de R\$ 1.300,00 e pode baixar ainda mais se você escolher pelo voo de maior duração.



DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Santarém (SBSN 02°25'29"S/054°42'18"W) tem pista de 2.400m x 45m e terminal pequeno mas com ar condicionado. Há também duas pistas particulares nos arredores, ambas particulares. A Piquiatuba (SBSN 02°32'48"S/054°42'18"W) tem 866mx25 e a São José (SNSH 02°34'54"S/054°43'56"W) está com 1.500m x 30m.

TARIFAS

Táxi do aeroporto de Santarém até Alter do Chão: R\$ 70,00 negociados.
Belo Alter Hotel:
Diária:
Single: R\$ 126,00
Duplo ou casal: R\$ 193,00
Tripla: R\$ 257,00
Quádruplo: R\$ 315,00
Apartamento luxo: R\$ 265,00
Conjugado 5 pessoas: R\$ 462,00
Aluguel de barco: R\$ 100,00 por 60 minutos
Ida e volta de barco ou de van até o centro de Alter do Chão: R\$ 15,00

ENDEREÇOS:

BeloAlter Hotel
Tel.: (93) 3527 1230 / 3527 1247
www.beloalter.com.br
reservas@beloalter.com.br

TRIP Linhas Aéreas
www.voetrip.com.br
Tel.: 3003 8747 (capitais e Regiões metropolitanas)
0300 789 8747 (demais localidades)

Araribá Cultura Indígena
R. Dom Macedo Costa s/n°
Tel.: (93) 3527 1251
www.araribah.com.br
contato@araribah.com.br

Espaço Alter do Chão
Rua Lauro Sodré, 74
Tel.: (93) 3527 1215
www.espacoalter.com.br



HOSPITALIDADE

NUNCA É DEMAIS.

Dois endereços em São Paulo:

George V Casa Branca | www.gvcb.com.br

George V Alto de Pinheiros | www.gvap.com.br

centraldereservas@georgev.com.br

Central de Reservas: 0800 773 4663



DESCENDO RIO

EM PLENO RIO TAPAJÓS, O TOM MÍSTICO.
EM QUALQUER CANTO, TODOS OS
DETALHES PARA FAZER UMA HISTÓRIA.

Saia - Fernanda Yamamoto
R\$ 366,00



Vestido - Fernanda Yamamoto
R\$ 900,00

ONDEACHAR

• FERNANDA YAMAMOTO
TEL: (11) 3032 7979

• RONALDO FRAGA
TEL.: (11) 3816 2181

ABERTO PARA NEGÓCIOS



MAIS UMA VEZ, A EXPECTATIVA DE UMA FEIRA MELHOR SUPLANTOU O INTERESSE PELAS AERONAVES EXPOSTAS

Quatro dias de impecável céu azul. São Pedro foi generoso e amigo com a organização da EAB – Expo Aero Brasil que voltou ao pátio do DCTA no aeroporto de São José dos Campos (SP) para a sua 14ª edição. Evento com muitas expectativas por conta da associação do Decio Corrêa, comandante da feira desde o seu início, com a Exponor, empresa com longo currículo de feiras e que tem como principal produto a Expovinis. O que seria da nova EAB era a pergunta de todos, de expositores ao

público apesar das dicas dos organizadores divulgadas na entrevista dada na HiGH 28, não seria desta vez que mudanças radicais seriam vistas na feira. Deram uma boa remodelada, mas num contexto geral, a EAB continua a mesma. Mas uma coisa era certa, a feira se apresentou mais bem organizada. Os banheiros estavam funcionando, eram limpos, tinham água corrente e não faltava papel. O esqueleto da feira estava sim mais bem organizado, havia uma arquibancada para o público ver as – poucas – apre-

sentações aéreas, uma estrutura de vans e carrinhos de golfe foi disponibilizada para transportar as pessoas de pontos mais distantes da feira e sim, havia um esquema de receptivo para quem chegava de avião. Estes eram transportados de van do lugar aonde ficava parqueada a aeronave até o estande da BR aviation, onde eram recebidos com um brinde de boas vindas. Segundo alguns convidados entrevistados, houve alguns furos nesse novo esquema, teve gente que chegou com a aeronave e nem ficou sabendo desse serviço. Apesar das corretas indicações de onde seguir para estacionar a aeronave e a simplicidade na chegada, algumas pessoas, foram entrando

direto na área de exposição. Uma outra medida pedida em edições anteriores foi a de aproximar a área de estacionamento das aeronaves visitantes para perto do público. Houve sim uma parte do pátio, numa das extremidades da feira, aonde ficaram estacionadas alguns aviões, mas a quantidade ainda era pequena. Modelos maiores eram encaminhados para o estacionamento principal do aeroporto, longe da vista do público. Outra coisa que chamou a atenção foi que neste ano a EAB teve uma redução de expositores, a organização diz que mais de 100 (sem especificar o quanto mais) empresas participaram desta 14ª edição, enquanto que no ano passado o número divulgado foi de 143. No pátio principal, por exemplo, uma menor variedade de aeronaves expostas do que o que existiu no ano passado. Está certo que na 13ª edição um avião da TRIP e outro da Azul enchiam o espaço, mas desta vez também havia a falta de aeronaves da Marinha e mesmo os da FAB, que neste ano compareceu com um F-5EM e um A-29, ambos em exposição estática. Como de costume, a aviação experimental nadou de braçada nesta feira. Apesar das pretensões da EAB se tornar uma feira internacional nos padrões de Le Bourget ou Farnborough, com mostra de aeronaves de maior porte, quem está sustentando a feira é esse segmento de aeronaves mais leves. E fica um alerta, pois se a EAB crescer, consequentemente os seus custos deverão acompanhar esse desenvolvimento e daí esse mercado pode se voltar para eventos com o AeroCaldas em Caldas Novas ou o Aviashow que acontece em Regente Feijó, eventos muito mais despreziosos, mas que vem atraindo cada vez mais pessoas, justamente por esse motivo, Regente Feijó já chegou a receber 207 aeronaves em um único dia de evento. Por outro lado, a EAB vai ter que remar muito para conquistar e trazer o segmento da aviação executiva – que está muito ligada a Labace que acontece em menos de um mês depois – e a aviação comercial e militar. Essa transição e conquista deverá ser feita de forma enérgica e acontecer em pouco tempo sob pena dela se esva-



ziar. Essa é uma equação que deve ser feita com muito cuidado. Enquanto isso empresas como a Flyer demonstram uma solidariedade com a EAB em função da boa geração de negócios que ela tem proporcionado. O maior construtor de aeronaves experimentais mostrou toda sua linha de produtos sendo que a novidade estava o P2008, projeto da italiana Tecnan. Esse LSA sai a partir de 99,700 mil Euros. Outro produto da Flyer que recebeu a certificação LSA foi o Kolb que sai a partir de US\$ 106 mil. Esse avião asa alta bem que podem ser uma certa resposta da Flyer a proliferação de novos construtores – e vendedores – de modelos RV que sempre foram os mais vendidos por ela. Os produtos da Van's Aircraft

produtos em um patamar acima da concorrência. Entre as modificações estão o manche side stick para o RV10 que também recebe uma hélice MT tripá de fibra de carbono, cintos de segurança embutidos nos bancos e tanques que permitem autonomia de até 6h30m de voo. O motor pode ser um Lycoming turbo de 250hp. No bolso você deverá ter pelo menos US\$ 430 mil para levar um exemplar completo. No pátio principal, alguns produtos chamavam as atenções de quem passava por ali, um era verde e bem parecido com o Zodiac CH701 mas era feito em Jundiá. O Alto Henkel é aposta da Alto Parts no segmento LSA de uma empresa metalúrgica que já trabalhava fornecendo peças. Bem ao lado



viraram coqueluche no Brasil. Fácil de ser montado e simples de voar, os RV tem ampliado o mercado de forma vigorosa no país, de cada lado do estande da Flyer estavam dois concorrentes que também ofereciam produtos RV, coincidentemente duas empresas da Bahia. De um lado a Paradise, mais lembrada pelo seu projeto de asa alta de dois e quarto lugares e de outro a AeroCentro, com sede em Barreiras, que já estivera no ano passado na EAB e neste ano chegou com mais presença mostrando RV10 certificado para voar IFR e 32 modificações sobre o projeto original que, segundo Thiago Rangel, diretor da Aero Centro, deixaram seus



EM GRANDE ESTILO

Quem visitou o estande da HiGH no pavilhão Rolim Adolpho Amaro mais uma vez pode ver como a gente encara o mundo da aviação de modo diferenciado.

De cara o visitante pode ver bem de perto a beleza que é uma BMW 535i GT, modelo que mistura as linhas do sedã da série 5 com uma traseira hatch que lhe dá um perfil esportivo. Não houve um só que não quisesse dar uma entradinha nesse super carro com motor 6 cilindros em linha, 3.0 e 306cv a 5.800rpm e câmbio sequencial de 8 marchas. Além de ver todos os detalhes do carro, a nossa equipe também estava fazendo a promoção do curso de treinamento de pilotagem promovido pela BMW. A parceria com a marca bávara também se estendia fora do estande. Uma outra série 5, uma 550i



sedã era usada pela equipe da HiGH para dar suporte de logística aos visitantes VIP. Entre as missões da 550 foi a de levar dois convidados para fazer um voo de planador no Clube de Voo a Vela CTA, que fica na fazenda Ipuã (Caçapava). Para todos foram duas emoções, a do voo em si e outra de estar a bordo de um carro tão recheado de recursos como o sistema que limita a aproximação indevida com os veículos que estão à sua frente. Uma ferramenta de segurança e tanto nas estradas e no trânsito da cidade. Quem preferiu ficar no estande, a recepção costumeiramente

baçana da HiGH. No happy hour as belas doses da cachaça Tabúa que sempre são pedidas pelos amigos. Neste ano, também tivemos a parceria com a cervejaria Colorado, de Ribeirão Preto, que cedeu alguns kits de degustação de suas cervejas premium. Outro produto de bom gabarito mostrado no nosso estande foram os charutos da baiana Monte Pascoal, produto nacional que faz frente aos melhores do mundo com total facilidade. Resultado disso foi um estande cheio durante todos os dias de EAB e a promessa de fazer mais no próximo ano.

uma concretização de um sonho. O Volato 400 havia sido mostrado em forma de mock up no ano passado e em 2011, eis que é apresentado o produto real desse elegante quadriplace, asa baixa e porte de um Cirrus SR22. Até as portas tesoura ele tem. Com um motor Lycoming IO-390 de 210hp ele cruza a uma velocidade de cruzeiro de 140 nós e preço da nova máquina começa aos US\$ 270 mil sendo que ele pode ser adquirido em forma de kit. Resposta aos RV-10 se você quiser ter uma aeronave experimental de quatro lugares diferenciada. Na EAB a Volato 400 disse que recebeu a encomenda de um exemplar, mas fora isso também foram vendidos dois outros kits. No lado oposto do pátio, o estande da ABS, a nova empresa que está comercializando os modelos que eram conhecidos como Alpha Bravo e agora receberam a designação FK Super. Esses biplace asa alta receberam tantas modificações sobre o projeto alemão original que é considerado projeto nacional passível de ser financiado pelo BNDES, o novo FK Super foi equipado com um motor Rotax de 100hp e pode receber até flutuadores. Com preços a partir de R\$ 170 mil podem ser encomendados também como kit. A ABS também mantém uma



escola no Clube Céu (RJ). Mais aviação experimental. A EDRA vendeu dois WT-9 Dynamic e teve muitas consultas para o Petrel LS, mas a grande vedete foi o Lancair Legacy, coisa para piloto, 310hp no nariz e velocidade de cruzeiro de 276mph. Para eles a EAB também serviu como uma boa vitrine. Mas para a Inpaer, que mostrou um quadriplace Explorer com diversas modificações de interior (manche tradicional por exemplo, ao invés do side stick do protótipo ensaiado pela HiGH), apesar de conseguir fechar alguns bons negócios, a vontade de voltar no ano que vem é mais restrita. Com essas duas situações bem distintas a EAB vai se virando em São José dos Campos, mas na maioria das opiniões de quem participou ela precisa crescer um tanto mais, até para mostrar sua força numa queda de braço – que ninguém admite, mas existe - com a Labace. Esse crescimento, Segundo o Luis Cláudio da Flyer, pode ajudar para atrair mais público, o empresário também é da opinião de que ao mesmo tempo que a EAB precisa crescer, não há volume para fazer feiras aeronáuticas específicas de cada setor, o ideal seria uma feira que absorvesse todos os segmentos e atraísse mais público. Aí o buraco é mais embaixo, com desejos comerciais e de egos muito conflitantes entre os organizadores dos principais eventos do setor no Brasil. ■



VOLATO 400

SURPREENDA-SE!

Conforto, segurança e desempenho.



4 Lugares



VOLATO
Aviões e Compósitos

Rua Prof Francisco Antunes, 1-10
VI. Galvão · CEP 17047-136, Bauru · SP
Fone: (14) 3203.5715
CONTATO@VOLATOAERONAVES.COM.BR

 ORGULHO DE SER BRASILEIRO



MOMENTO DE DECISÃO

Não se fala em outra coisa. A nova onda é o LSA. Mas não precisam tirar as crianças da sala, nada de falar ou mostrar substâncias alteradoras de consciência.

Desde 1º de junho a Anac começou a implantar as regras da nova categoria de aeronaves, o tal do LSA – Light Sport Aircraft. Essa categoria nasceu nos Estados Unidos meca da aviação leve e experimental e em pouco tempo suas diretrizes forma se espalhando pelos quatro cantos do planeta. Por aqui serviu para dar uma organizada no mercado. Até então, o conceito de aeronave experimental, a princípio muito eficiente na medida que pode deixar a aviação mais acessível com menor burocracia e custos, acabou criando algumas bizarrices.



Basicamente uma putzgrila voadora com asas revestidas de tela, sem o intradorso, estrutura simples e cabine aberta era visto da mesma forma que um experimental avançado, feito de fibra de carbono, motor turboélice e dez assentos na cabine. Com a nova classificação baseadas nas normas publicadas pelo ASTM (American Society for Testing and Materials, órgão norte-americano de normatização), os LSA seguirá um padrão, serão mais simples e terão algumas limitações. O trem de pouso e o passo da hélice deverão ser fixos e o peso máximo de decolagem é de 600 kg. A velocidade mínima de estol é de 45mph e a máxima de cruzeiro de 120 mph. A habilitação mínima também será a mesma exigida atualmente para quem deseja voar



A aviação experimental cresce a passos largos no mercado brasileiro. De carona, novas regras estão sendo estabelecidas, algumas bem vindas, outras controversas.

um ultraleve, ou seja o Certificado de Piloto Desportivo ou o de Piloto de Recreio. Os LSA serão agrupados em duas categorias, a Experimental e a Especial. Segundo Luiz Cláudio, diretor da Flyer, o Especial deverá ser totalmente montado pelo fabricantes enquanto que o experimental poderá ter o percentual de sua montagem na fábrica livre, o proprietário poderá montar a sua aeronave em casa. O Especial possuirá um Certificado de Aeronavegabilidade Especial e enquanto as Experimentais receberão um Cave – Certificado de Autorização de Voo Experimental. Segundo a Anac, as aeronaves enquadradas dentro da categoria Especial poderão executar atividades remuneradas. A lei sobre isso deve sair até o final do ano. Para Rodrigo Scoda, da Edra Aeronáutica, a chegada dos LSA será benéfica ao mercado pois como será possível estabelecer uma fabricação em

série, a qualidade e padronização do produto deve aumentar. O LSA especial será projetado, construído e testado somente por empresas aeronáuticas que atendam aos requisitos das normas ASTM. Não existirá mais aquela história de querer colocar mais dois parafusos na junção da asa com a fuselagem, ou trocar o motor sem nenhum parâmetro. Outro ponto, como o LSA Especial sairá com uma nota fiscal de produto final (em alguns casos ao comprar uma aeronave experimental você recebia um monte de notas fiscais de partes), será mais fácil de você conseguir financiamentos junto a bancos como o Bradesco como também fazer seguros. E os fabricantes correram atrás de adaptar ou lançar novos produtos. A Flyer adequou o Kolbflyer (US\$ 106 mil) para o novo padrão e oferece também o Rans S-19 e Van's RV-12 (mesmo preço) e os italiano TECNAM P2800 (99.780 Euros), Sierra (96.285 euros), P-92 Eaglet (92.200 Euros) e P-92 Echo (80.262 Euros). A EDRA reprojetoou o anfíbio Super Petrel LS (R\$ 175 mil) e oferece também o Dynamic WT-9 (US\$ 132 mil) e Ikarus C42B (€75 mil). A Inpaer começa a enquadrar o seu carro chefe, o Conquest 180 para a categoria, vão ter que tirar cerca de 150 quilos do peso



geral da máquina, e devem ter o produto pronto em meados do ano que vem a um preço por volta de R\$ 170 mil. Mas se entre os fabricantes o conceito de LSA foi bem recebido, há ainda discussões sobre as aeronaves experimentais maiores, com mais recursos e de melhor performance. Casos como o RV10 ou Inpaer Explorer serão classificados como aviões experimentais. E se levar em consideração as leis dos americanos, esses aviões só poderão ser construídos pelos seus proprietários. Foi uma forma de proteger a indústria local de aeronaves leves, leia-se Cirrus, Cessna, Piper e tantas outras, afinal em muitos casos, os experimentais oferecem performance e eficiência compatível ou até mesmo superior. Pela nova regra da ANAC os fabricantes terão 3 anos de carência para fabricar seus experimentais por completo, após esse período, o proprietário deverá ser responsável por 51% dos trabalhos de montagem da aeronave. O questionamento por aqui é que se nos Estados Unidos existe uma cultura de se montar um kit de um avião o brasileiro é avesso a essa idéia, ele quer mais é comprar o produto pronto. Gustavo Albrecht, presidente da ABUL

– Associação Brasileira de Ultraleves, acha que essa regra não cabe no cenário brasileiro, vai restringir a formação de mão de obra qualificada, pode até fazer fechar empresas e impedir que novos projetos e tecnologias sejam desenvolvidos. Ele participou de um encontro no Museu da TAM onde se reuniram diversos diretores de associações de do segmento e estão preparando uma carta a ser entregue ao governo no intuito de se rever essas novas regras. A ANAC acha que haverá equilíbrio, que o mercado dos LSA vai crescer e se limitou a informar as opções que o consumidor terá daqui em diante na hora de comprar uma aeronave experimental. Pelo sim ou pelo não, tem gente se mexendo. A Inpaer protocolou junto a Anac um pedido de insenção para poder continuar a produzir



seus modelos maiores em série. Em poucas linhas, na proposta da empresa o cliente iria ter o suporte da empresa para montar o seu avião fazendo visitas periódicas na linha de produção, faria um curso da aeronave e participaria dos vôos de testes. A Inpaer co-validaria todo o processo de construção. Eles só não divulgam a informação de qual porcentagem estão propondo para Anac do cliente participar na construção do seu avião. Albrecht atenta que essa regra também pode ir de encontro com a segurança de voo, pois uma pessoa comum não teria a mesma proeficiência em construir uma aeronave do que um funcionário especializado na fábrica. São importantes questões que

devem ser discutidas rapidamente. Pois segundo Luis Cláudio, fica evidente que os maiores beneficiados serão os construtores de aeronaves leves homologadas. Segundo o diretor da Flyer, no segmento atual dos experimentais, 70% é composto por aeronaves que competem diretamente com monomotores homologadas e esse clientes devem migrar para uma aeronave homologada. Uma ação dessas poderia minar as chances do aparecimento de uma nova fábrica brasileira capaz de fazer um projeto que até possa começar a fazer um modelo experimental, mas que com o tempo poderia lançar uma homologada. Uma história parecida com a da Cirrus.. ■



SE VOCÊ NÃO VAI AO BAR



O BAR VAI ATÉ A SUA CASA.

NOVIDADE: PASSAMOS A OFERECER O SERVIÇO DE BUFFET

· SÃO PEDRO · SÃO PAULO ·
bar e restaurante

Rua Doutor Renato Paes de Barros, 127 • Itaim Bibi • São Paulo
Reservas no bar – 3079•4028
Para sua festa em casa – 3667•0835 ou 3167•1607
www.saopedrosaopaulo.com.br



ESPORTE CHIC



perto, bem perto. Colocamos a manopla do câmbio para o modo S e nada de ficar para trás. O distinto cavaleiro da frente deve ter se surpreendido em ver o logo Volvo sempre aparente no seu retrovisor, um carro com imagem tradicionalmente ligado a um perfil mais comportado. Mas não desta vez. Checando depois, o Mustang era movido por um V8 5.0 com 402cv enquanto que embaixo do capô do nosso sueco habita um V6 3.0 turbo e com 304cv, uma diferença considerável de cavalaria disponível, mas que naqueles momentos mostraram também uma bravura indômita. O T6 3.0 AWD Turbo (R\$ 169.900,00) é a versão topo de linha do S60, apelidado de atrevido pelo fabricante. Ainda é um sedã, mas seu condutor é daqueles que querem sempre uma tocada mais agressiva, mas por favor, sem largar a sobriedade. O jeito de carro de família foi colocado um pouco de lado, as linhas gerais do S60 T6 tem um toque de cupê, com um teto que vai se inclinando até uma traseira curta. De lado, linhas esguias que estão tão na moda, você já viu isso em algum

O interior, sóbrio, como não poderia deixar de ser um modelo escandinavo. Nada de excessos nos detalhes. No retrovisor além do pisca está embutido o sensor de presença lateral.

Tarde de domingo, subida da BR116 na Serra do Cafezal em direção à São Paulo. O resto da paciência está se esvaindo depois que uma interminável fila de carros e caminhões aparece pela frente, todos andando a cerca de 30km/h. Para completar, no retrovisor eis que surge um Mustang GT, laranja, querendo passar Deus e o mundo ao seu modo e colocando-se bem à frente do parabrisas. Mas ver a bela traseira do Ford a frente traz idéias pecaminosas a mente. Reparando melhor, o Mustang não era nenhum Shelby, deveria ter uma cavalaria relativamente equivalente ao Volvo S60 T6 que estamos conduzindo. Entramos então numa brincadeira, seguindo de perto o que o Mustang estava fazendo. A cada centímetro que ele tentava se esgueirar para ultrapassar alguém, lá estávamos nós, acompanhando a subida de giros. Em algumas folgas o motorista do Ford colocava seus cavalinhos para funcionar, passar um carro ou caminhão ali era a glória. E lá estávamos nós acompanhando tudo de muito



A traseira em cunha dá um aspecto de cupê ao S60. Linhas mais fluidas e atuais neste Volvo. Abaixo o console central chegar a ter desenho minimalista.



Hyundai ou nos BMW de nova geração. Na frente e atrás, a Volvo abusou de LEDs para dar ao S60 uma identidade própria também no escuro. No interior, a sobriedade reina. Não há detalhes em demasia, o visual dos comandos chega até a ser bem simples do que normalmente é encontrado nos concorrentes. O console central é minimalista, tudo é centrado num painel de onde é possível selecionar números de telefone, controlar o ar condicionado e sistema de som. Tudo visualizado por uma tela central que também mostra as imagens da câmera de ré e os mapas do GPS. Os mostradores de velocidade e RPM tem desenho curioso, com os ponteiros saindo de trás do arco da escala de números. Com isso foi liberado o espaço no centro para as informações do computador de bordo. Aliás muito preciso o velocímetro desse Volvo, o que era indicado estava cravado com a informação vinda de um GPS independente. Dinamicamente esse sueco é bem espertinho. Mesmo no modo normal do câmbio de seis velocidades, as respostas são bem diretas. Uma retomada a partir de 60km/h até os 100km/h foi feito em 5,5s e saindo da imobilidade foram necessários 8,6s para atingir os



100km/h. A brincadeira fica bem mais interessante quando o modo esportivo é selecionado. De cara, não importa a que velocidade ou regime que está andando, o motor sobe cerca de 500rpm e você está em outro mundo, bem melhor. De 0 a 100km/h a melhor marca conseguida foi de 7,2s e de 60 a 100km/h a retomada foi feita em 5,1s. A média de consumo feito basicamente em trecho de estrada foi de 8,52km/l. A direção já é precisa em qualquer modo, talvez um tanto pesada, mas ótima para andar rápido em estradas de serra. A suspensão estava num ponto ideal entre proporcionar conforto e firmeza ao conjunto. No trecho da Régis Bittencourt perto da Barra do Turvo, o asfalto nem sempre era de boa qualidade e as saliências nas curvas foram um bom teste para ver o comportamento do carro. Nada de passar alguma insegurança e nem de transmitir as imperfeições do asfalto para a coluna de quem está a bordo. Alternar a direção era fácil e preciso. E Volvo que se preze é cheio de sistemas que melhoram a segurança do veículo. No S60 T6 tem piloto automático adaptativo que evita a aproximação em demasia com o veículo à sua frente, sistema de detecção de

pedestre que pode evitar atropelamentos, alertas de eminência de colisão (que chega a parar o carro automaticamente em velocidades de até 35km/h) e de presença lateral nos pontos cegos. Fora isso, os tradicionais sistemas de controle de tração, estabilidade e sensores de estacionamento. Daqui a pouco, vão colocar um cão de guarda para evitar que o motorista faça algo de errado. O carro chega a ser neurastênico no trânsito. Num congestionamento em São Paulo, houve um momento em que apitaram de uma vez só os alertas de colisão, o sensor de estacionamento frontal e lateral (com a passagem dos motoboys), além dos avisos dos pontos cegos. Não há como deixar de ficar alerta. Nem o computador de bordo se livrou da certa neurose, o S60 T6 indica que você tem muito menos prazo para abastecer do que realmente pode ser feito. Explicando melhor, imagine você com tanque baixo, mas andando a 120km/h e o carro indicar que você tem 30km até que fique totalmente sem combustível. Se no momento seguinte, você parar o carro e começar a andar a 40 km/h ele vai dizer que sua autonomia vai ser drasticamente menor, até dizer que não tem mais tempo para nada. Pensando melhor, tudo é feito para você não ficar a pé. E mesmo se acontecer algo de grave, duas teclas (On Call e SOS) perto do comando do teto solar podem ser a sua salvação. Elas servem para conectar você via GSM com o serviço Volvo On Call. Do outro lado da linha um funcionário irá verificar que tipo de ajuda é necessário e isso pode ser desde um guincho até o envio de uma ambulância. Só não vale usar o sistema para fofoca ou para uma paquera, mas serve para em caso de furto pedir para fazer o corte do combustível remotamente e saber a localização do carro. Se os airbag e cortinas de proteção forem acionados o próprio carro ativa o alerta pedindo socorro médico. Pensando melhor, aquela sugestão do cachorro, se ele souber ligar o S60 T6, pode vir bem a calhar. ■



O desenho do S60 segundo a fábrica segue uma linha escandinava, que pode ser traduzida num estilo limpo e racional.

ONDEACHAR

Volvo
www.volvocars.com.br

CONSUMO OBRIGATÓRIO

HARMONIZAR O QUE VEM DA GRELHA E ADEGA É
TENDÊNCIA QUE GANHA CORPO A CADA DIA



A churrascaria Fogo de Chão, uma das principais referências para quem gosta de uma boa carne lança uma série de rótulos de vinhos tintos para acompanhar os cortes servidos no rodízio da casa (R\$ 95,00). São quatro tipos que podem ser pedidos tanto em garrafa como em taças e que mostram, mais uma vez, que essa combinação possui um equilíbrio difícil de bater.

Malbec safra 2008. Torna-se clássico degustar um churrasco com esse argentino da vinícula Susana Balbo. Escolha certa, sem nenhuma possibilidade de errar. A primeira combinação foi com bife ancho, mais certa, contudo também teve comportamento exemplar com os outros cortes Premium da casa. Garrafa: R\$ 98,00
Taça: R\$ 28,00



Barolo safra 2004. Opção para quem gosta de um vinho estilo italiano, uva nebbiolo, geralmente um tanto mais ácido, com muita personalidade, sem muita fruta com toques mais para o café e caramelo. A degustação foi feita com shoulder steak, corte novo da parte frontal do boi apresentada pelo Fogo de Chão e que se mostrou bem delicado apesar do sabor acentuado. Garrafa: R\$ 198,00
Taça: R\$ 48,00



Primitivo de Manduria safra 2008. Outro italiano, produto da vinícola San Marzano, da Região de Puglia, mas com complexidade de sabores. Bem frutado, foi bem com a picanha e também com o cordeiro. Vai agradar muito o público feminino.
Garrafa: R\$ 98,00
Taça: R\$ 28,00



Cabernet Sauvignon safra 2008. Esse cabernet é um Gran Reserva chileno da vinícola Terranoble e como todos, é bem encorpado, fazendo uma ótima opção para carnes mais suculentas como a Costela Premium e picanha.
Garrafa: R\$ 98,00
Taça: R\$ 28,00

ONDEACHAR

Fogo de chão
Tel.: (11) 5095 8985
www.fogodechao.com.br



Até parece roteiro de filme de tragédia. Tarde de domingo, dia 7 de agosto de 2011, calor corriqueiro de plena selva amazônica no aeroporto de São Paulo de Olivença. Na mirrada sala de embarque os passageiros são convidados a embarcar no voo 5524 da TRIP com destino à Tabatinga, cerca de 25 minutos de voo distante dali. Percurso que mal dá para servir café. A bordo, os quatro tripulantes e mais 26 passageiros nem de longe imaginariam a situação em que iriam passar nos próximos minutos. Perto das 16h30 o ATR42-500 prefixo PR-TKD tira as rodas do chão e segue em seu voo. Os dois

QUEM NÃO SE COMUNICA SE ESTRUMBICA

comandantes dentro da cabine vão cumprindo com o habitual roteiro dessa etapa, mantendo depois da decolagem, fonia bilateral através da frequência 119.10 com o controle Amazonas que fica na cidade de Letícia. Jogo rápido e já era hora de começar a descida autorizada para o pouso visual em Tabatinga, foi nessa hora que o próprio controle Amazonas informou que uma outra aeronave havia decolado, sem contato via rádio, do aeroporto para que o ATR42 se destinava. Esse avião estava subindo pela radial 060 e quando atingiu 4.000 pés de altitude, a tripulação da TRIP percebeu que seu rumo era exatamente de frente, em rota de colisão com o avião que eles comandavam. Inicialmente, estabilizaram o

ATR42 nos 8.500 pés para ver se davam espaço para a outra aeronave passar por eles num nível mais abaixo. Mas o pior dos temores foi se formando nos momentos seguintes. O avião estava vindo na direção do ATR no mesmo nível de voo. Os alertas do TCAS já começavam a disparar na cabine por conta do eminente perigo de colisão e foi assim até causar o que o pessoal de cabine chama de Resolution, ou seja, o velho e bom sai da frente, acompanhado de manobras evasivas. E foi isso que foi feito, piloto automático desligado e os cinco minutos seguintes foram uma sucessão de momentos de pavor para todos que estavam a bordo, com pelo menos seis mudanças bruscas de proa, puxadas variando a altitude em cerca de 4.000 pés para cima e para baixo, carga G atuando nos corpos de cada um. Não é preciso dizer que passageiros passaram mal. Na cabine, enquanto um dos comandantes executava as manobras, o segundo tentava comunicação com a outra aeronave pela frequência 121.50. Sim, nessa hora eles já sabiam o que estava acontecendo, o ATR 42 estava



sendo interceptado por um A-29 Super Tucano da FAB. Os dois rádios do ATR estavam sintonizados, um na frequência internacionalmente padrão para esse tipo de abordagem, e o outro alternando na frequência livre de 123.45 e no do Controle AM 119.10 para ver se conseguiam falar com o piloto do Super Tucano. Depois de 17 minutos nesse sauceiro, a comunicação foi estabelecida, o próprio piloto do A-29 havia colocado um adesivo no plexiglass do canopy com a indicação da frequência. Nesse período o Centro de Controle de Área Amazonico também havia ouvido as chamadas via rádio e intermediou um contato com o comando da Operação Ágata que o Ministério da Defesa está fazendo na Região. Essa missão que não tem dia e hora para acabar, começara na antevéspera do incidente, está sendo feita para combater o tráfico de drogas, contrabando e extração de minerais, animais ou de madeira naquela área. O Super Tucano pertencia a esta operação. Feito o contato, os dois aviões seguiram um padrão para este tipo de abordagem, lado a lado em voo nivelado, com o A-29 se posicionando à esquerda. O problema nessa hora foi que por conta de tantas mudanças de proa pelas ma-

nobras evasivas, o ATR estava indo em direção à um CB de grandes proporções. Se os passageiros já não estavam bons, iriam certamente ficar pior com uma nova sessão de sacolejadas dentro da nuvem. Os dois comandantes da TRIP começaram a indagar o piloto do A-29 sobre a situação, pedindo que fosse feita uma correção de rumo para livrar o CB. Segundo fontes, ordens eram dadas para conservar a proa em que estavam voando e somente três milhas antes de entrarem na nuvem, foi dado um ordem para dar uma volta de 180° e voar sob escolta com destino à Tabatinga. Depois do pouso o nível de estresse não diminuiu. A tripulação do ATR dirigiu-se à sala AIS do aeroporto para fazer o relato do incidente e começou a discutir com o Capitão Bevilacqua, comandante da operação Ágata em Tabatinga. E o motivo da interceptação é revelado, o voo 5524 da TRIP havia descumprido o aviso de NOTAM G1596/2011. Segundo nota emitido pelo Ceconsaer – Centro de Comunicação Social da Aeronáutica – naquela Região uma

A tranquilidade dos passageiros só está na foto. Na história a situação era outra. Com a sequência de manobras durante a interceptação não teve um que ficasse seguro.



área determinada estava com restrição de tráfego por causa da operação militar, e mesmo o voo da TRIP ser regular, a tripulação deveria ter pedido autorização de ingresso através de comunicação com o ACC-AZ, Centro de Controle de Área Amazônico, o que segundo a FAB, não foi feito. Na mesma nota, o ATR então foi considerado como desconhecido iniciando os procedimentos de interceptação. Entretanto, não feito nenhum comentário sobre se a execução dos procedimentos de interceptação estivesse correta ou não, com a chegada da aeronave em rota contrária e com o transponder ligado, o que gerou os alertas do TCAS a bordo do ATR. Segundo relato da



tripulação, o comandante da operação em Tabatinga informou que devido a sequência padrão de manobras de interceptação, a comunicação na frequência internacionalmente usada só fora feita depois do reconhecimento à distância e da confirmação da matrícula da aeronave. Na nota oficial, o Ceconsaer declara que não houve momento algum de perigo para os passageiros ou para a integridade da aeronave interceptada. A TRIP foi contatada mas respondeu que não iria comentar o caso. Não ficou clara a razão da tripulação do ATR ter desobedecido o NOTAM. Segundo algumas fontes, houve até uma sugestão dentro da empresa de que fosse organizada uma palestra com a participação de todas as partes para mostrar como são os treinamentos de manobras evasivas e quais as situações aonde elas podem ser geradas para que erros como o do voo 5524 não venham a gerar um final mais trágico. Em tempo, o passageiro, esse coitado que estava a bordo do avião, ao que parece, não foi convidado. ■

As ordens eram claras, o ATR 42 havia invadido espaço restrito e desobedecido um NOTAM. O voo regular se tornara motivo de investigação.

Indústria Brasileira

Tachaça
Tabua

Salinas - MG

Flor de Prata 700ml

Armadurado em barris de madeira

Cachaça Anterromal

Tachaça
Tabua

www.tabua.com.br

Aprecie com moderação. Se beber não dirija.

FORA DA **LEI**

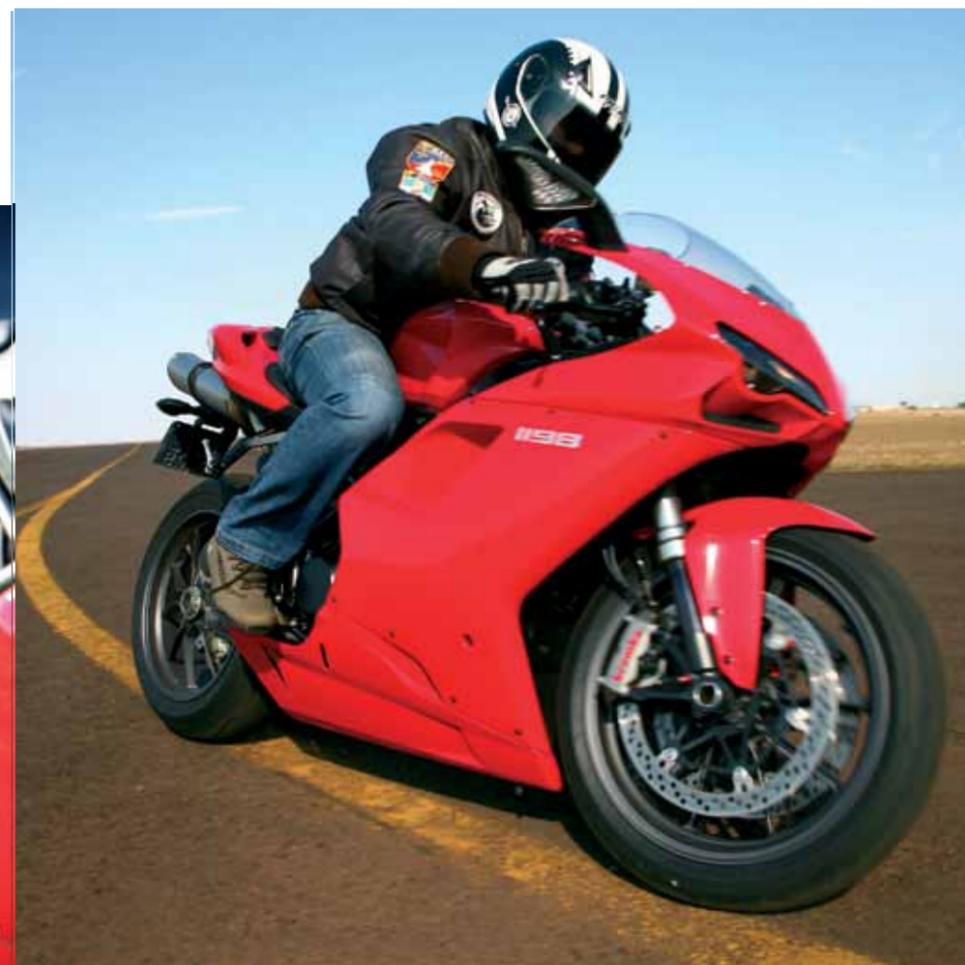
COM A DUCATI 1198 VOCÊ SEMPRE VAI
ANDAR NO LIMITE DO SEU BOM SENSO



Ela não chega a ser nenhuma novidade, foi lançada em 2009, mas convite feito pelo Grupo Izzo, não dava para deixar de lado a chance de poder andar na Ducati 1198 (a partir de R\$ 83.900,00), base da moto que disputa o campeonato mundial de Superbike.

Com essa italiana não há concessões, você deve pilotá-la sempre, comprar uma para simplesmente desfilarem no final de semana é puro desperdício. Visual arrebatador, é daquelas que parada já desperta todas as atenções, ainda mais em vermelho Ferrari. Purismo é tudo nessa moto. Começa pela arquitetura do quadro em treliça tubular de aço, vai aos freios dianteiros Brembo com pinças radiais de 4 pistões até o motor bicilíndrico em L 90° de 1.198cc, 170cv a 9.750rpm com comando de válvulas desmodrômico. Vem em duas versões a 1198 normal e a 1198 SP, 45mm mais curta de entre eixos devido ao ângulo de caster menor e 1kg mais leve. Magérrima como uma modelo de passarela, seus 169kg a deixam tão leve quanto uma CG. Apertar o botão de partida é como abrir as cortinas de uma ópera, o som que ecoa pelas duas ponteiras abaixo da rabeta é poderoso quanto a de um barítono. Indiferença é palavra inexistente aqui. No painel de cristal líquido as maiores atenções recaem na escala dos contagiros sem diferenciação por cor, a moto vai lhe dizer que você chegou na zona vermelha de RPM acendendo uma série de luzes de alerta no canto superior direito, o que começa a acontecer a cerca de 9 mil giros. Fora os comandos tradicionais nos manicotos, um grande botão do lado esquerdo seleciona diversos recursos disponíveis nessa Ducati. Os que chamam

mais atenção são o DTC, controle de tração em 8 níveis, o sistema que permite a troca de marchas sem o uso de embreagem (em reduções ainda é necessário) e o DDA, ferramenta para lá de bacana que permite o registro em um pen drive instalado na rabeta, de todos os dados técnicos referente ao uso da máquina. É quase uma caixa preta e é comandado pelo lampejador de farol. Controle de tração selecionado no nível 6, nem lá, nem cá, primeira marcha engatada e é hora de sair da garagem. Como previsto, mais do que o apelo visual, esta máquina é puramente uma moto de corrida com placa e piscas, até dá para sair mansinho, mas você vai ter que trabalhar, e bem, com a embreagem. Numa faixa de giros que vai até 2.800 ou 3.000 giros e em baixa velocidade, a Ducati 1198 será uma moto que vai reclamar de tudo, indócil e pronta para deixar você envergonhado no meio da rua. O calor que emana dos canos de escape vai cozinhar suas partes baixas, não há ventoinha no radiador. Na cidade você vai amaldiçoar todos os radares de trânsito, andar dentro da lei a 60km/h significa usar a segunda marcha e tentar manter a paciência com o motor pedindo desesperadamente para aumentar o seu ritmo. Definitivamente



estamos em lugar errado, o ideal é um circuito. Dá para quebrar um galho na estrada, se tiver trechos com boas curvas de média e alta melhor, mas antes de tudo, com um asfalto impecável. A suspensão Öhlins na frente e atrás regulada de fábrica no meio termo não vai perdoar se a pavimentação estiver meia boca, ela vai transmitir, sem dó, todas as irregularidades para o seu corpo. Agora tendo espaço para trabalhar, girar a manopla da direita da 1198 é levar o condutor para divinos momentos de prazer. Essa Ducati é uma paixão daquelas arrebatadoras, sempre vai ficar lhe provocando. Contribui o fato desse motor ter dois cilindros, seu comportamento bem mais ríspido que um quatro em linha japonês, passa a sensação de truculência. Uma Angelina Jolie nos seus melhores dias, nunca uma Scarlet Johansson. Fazer medição da imobilidade até os 100km/h foi um exercício e tanto, a frente teimava em sair do chão e sair de forma mais branda não adiantava nada. Nossa melhor marca foi de 2s837. De 60 a 100km/h conseguimos fazer em 1s89 segundo a telemetria da moto. A 120km/h o V2 girava a 3.900rpm e a 200km/h em 6.400rpm, com cerca de 60% de curso de acelerador. O curioso é que essa esportiva

pode ser muito bem levada como se fosse uma grand turismo. O torque máximo de 13,39kgf aos 8.000rpm facilitam as coisas, especialmente em trechos de serra. Aliado a uma agilidade impecável e ao peso pena, mudanças de trajetórias são diversão pura. Claro, nunca levamos essa moto ao seu limite, longe disso, até porque a última coisa que desejávamos era devolver essa Ducati em mais do que um único pedaço. E seremos francos, se você não andar como se estivesse numa volta de classificação, pouco vai aproveitar do controle de tração. O sistema da Ducati não é como o da BMW S1000RR que limita a entrega de potência à transmissão fazendo a parecer tanto como um gato mimado como um boi xucro. Para tirar tudo do que os 8 níveis disponíveis



do controle de tração da Ducati, e notar as diferenças entre o nível 1 e o 2 por exemplo, a sua sensibilidade na tocada deve estar muito bem apurada. Evidente que, num dia de chuva ou se repentinamente você encontrar um asfalto contaminado por sujeira no meio da curva, o controle de tração sempre será bem vindo. E mesmo andando forte e com as constantes variações de aceleração e frenagem até que o apetite dessa essa italiana foi bem comedido. Tocando na maciota, na estrada e dentro da lei dos 120km/h, ela chegou a fazer 17,58km/l, subindo o ritmo para uma média mais

forte, com picos constantes de 160km/h o consumo foi a 15,82km/l. Com um tanque de 15,5 litros dá na teoria para quebrar a barreira dos 240km de alcance, só que essa moto não possui indicador de nível de combustível, somente uma luz de alerta que acende quando é atingida a reserva, e que na unidade testada ocorria já com apenas 9 litros gastos do total, portanto cumprir etapas de 150km é a média indicada a ser feito com cada tanque. De certa forma, esse também é um bom número para que seu corpo não se canse em demasia, afinal, o estofamento do banco é uma rele fatia fina de espuma (nem queira saber como é a situação para o garupa, esse só vai embarcar na emergência). Ou seja, você tem que pensar que está montado numa moto de corrida, e portanto a única concessão feita é para o prazer em pilotar. O resto, é deixado para trás. ■

ONDEACHAR

Ducati - Lojas São Paulo
 Loja Morumbi
 Av. Morumbi, 6849
 Tel.: (11) 3755 1127
 Loja JK
 Av. Juscelino Kubitschek, 627
 Tel.: (11) 30491200
 Ducati
 Tel.: 0800 774 6464
www.ducati.com.br

FAÇA PARTE DO PROGRAMA AMIGOS DO PANDA

Tornando-se um parceiro do Programa Amigos do Panda, você garante a estadia de uma criança na Casa Hope com todos os benefícios que oferecemos, e ajuda a manter este trabalho tão importante.



Fotos: Juliana Hercowitz



Samilla e Thiago são hóspedes da Casa Hope

Colabore! Ligue para 11- 5056-9700



Refeitório



Escola



Dormitório

Na metade de setembro o dólar com dor de barriga voltou a causar a velha enxaqueca de quem saiu de férias, gastou no cartão de crédito no exterior e voltou com a fatura mais gorda que o previsto. Quem saiu em 26 de julho para a terra do Mickey foi gastando US\$ 1,53 para cada Real e deve estar amargurando a fatura recebida em setembro feita em cima de um dólar na base do 1,80. Em 1.000 dólares, a diferença de R\$ 500,00 pode garantir um bom jantar. Quem não teve controle sobre os gastos e liberou tudo para os filhos e cônjuges chora ainda mais. Com essa variação nada agradável, uma forma de controle tende a ampliar seu mercado. Os cartões de crédito pré-pagos querem se tornar mais populares. Como um celular pré-pago, com eles é possível limitar e administrar melhor sua sede pelo consumo. A princípio você gasta o só o que tem e mesmo com a possibilidade de recarregar o seu cartão com mais créditos, a atitude é feita de forma mais racional. As vantagens básicas desse produto vai da maior segurança a praticidade. Carregar



dinheiro em espécie nunca é a melhor forma e nem sempre é fácil pagar seus gastos com cheques de viagens. O cartão de crédito convencional, além da loteria que é saber com qual taxa de câmbio sua fatura será fechada – pode ser maior ou menor – você também arca com uma sobre taxa que o governo coloca. Fora os 0,35% de IOF estabelecido para qualquer transação, você terá mais 6% de acréscimo sobre tudo o que consumir. No cartão pré-pago esse valor extra não é acrescido. Para as empresas fica mais fácil o gerenciamento da verba de diárias de funcionários em viagens de negócios e porventura justificar as despesas junto à Receita Federal. Há algumas limitações, os cartões com bandeira Amex, segundo algumas fontes consultadas, ainda tem a sua aceitação restrita na Europa (nos Estados Unidos não ocorre esse problema) os Visa e Mastercard são mais fáceis de trabalhar. Outra situação, que pode ser resolvida com um cartão pré-pago. Suponha que você esteja com seu filho fazendo um intercâmbio no exterior. A mesada desse seu filho pode

MOEDA FORTE

ser enviada por meio de créditos depositados no cartão pré-pago, como explica Jefferson Goulart da Confidence Cambio. Um sistema mais rápido que a remessa de dinheiro feito convencionalmente, que exige deslocamento até a agência bancária de ambas as partes, o envio de formulários via fax e o prazo de pelo menos dois dias para a disponibilidade do dinheiro. O crédito de um cartão pré-pago segundo Jefferson, leva cerca de 2 horas para ficar disponível. E se o portador quiser fazer um saque, o custo de US\$ 2,50 sobre esse tipo de operação pode ser mais vantajoso do que o trabalho que se teria normalmente. Alguns bancos como o Bradesco, adotam uma outra política em prol a segurança do seu correntista. Eles que trabalham com as



bandeiras Amex e Visa só permitem que os créditos sejam feitos pelo próprio usuário e no país de moradia. Para a Confidence o mínimo a ser creditado no cartão é de US\$ 100,00 e o teto geralmente se baseia num limite de US\$ 20 mil em outros operadores esses números são semelhantes, no Amex o mínimo é de US\$ 200,00 e o máximo US\$ 10 mil em doze meses. Outro detalhe a ser calculado, se você estiver com um cartão com créditos em dólar e for usá-lo num local da Região do Euro, a conversão será melhor do que aquele velho esquema de ir numa casa de câmbio e trocar o dinheiro, pois só os custos de logística e pessoal fará que a moeda na casa de câmbio seja mais cara para o consumidor. Bem mais prática, essa alternativa de dinheiro no bolso pode se tornar o meio mais eficaz para se ter segurança e tranquilidade durante as suas viagens. ■

ONDE ACHAR

Confidence
Tel.: 0800 770 5188
www.confidencecambio.com.br

Bradesco
MoneyCard (VISA)
www.cartaomoneycard.com.br
Central de atendimento
4003 9220 – capitais e Regiões metropolitanas
0800 880 9220 – demais Regiões

Global Travel Amex
www.americanexpress.com.br/global-travel
Central de atendimento
0800 762 1012

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



EM CASA.

São 1.200m² 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

FESTA DA ANUNCIAÇÃO

COMO MANDA A TRADIÇÃO, EM TRÊS DIAS DE AGOSTO, AS PESSOAS SE REUNIRAM PARA OUVIR NOTÍCIAS DE ÚLTIMA HORA.

A área das antigas instalações da Vasp no aeroporto de Congonhas estava pequeno e não foi só por conta da quantidade de aeronaves estacionadas lá. Entre os dias 11 e 13 de agosto, o entusiasmo era tanto que não sobrava tempo e espaço para o desânimo entre expositores na 8ª edição da Labace, mesmo com as recentes notícias de uma nova crise econômica mundial sendo deflagradas. Pelos números oficiais cerca de 15.420 pessoas passaram pelo portão de entrada, 4% a mais que no ano passado, 67 foram as aeronaves expostas (55 em 2010) e 170 marcas, vinte a mais que a edição anterior, fizeram a composição do que já é uma das mais importantes feiras do segmento da aviação executiva do planeta. As estimativas da ABAG, organizadora do evento, mostraram que foram gerados pelo menos US\$ 550 milhões em negócios. E uma

"Airbus ACJ318, US\$ 65 milhões e 74,2m² de muito conforto"



barreira foi rompida, até então na Labace nunca teve exposto um modelo de jato executivo de grandíssimo porte. E quando se refere a isso, o batente sempre foram modelos como o Gulfstream G550 ou Bombardier Global Express XRS. A grande diferença para feiras como a NBAA e a Ebace com quem a Labace mantém disputa cabeça a cabeça para ver quem é maior, era a falta de presença de jatos como Boeing BBJ ou algum da linha Airbus ACJ. O conceito era de que o mercado brasileiro ainda não absorvia modelos de jatos executivos deste padrão. Fora o BBJ do banco Safra, não há relatos por aqui de outra empresa que tivesse encomendado aeronaves deste porte. Neste ano essa regra foi quebrada com a exposição de um Airbus ACJ318 (US\$ 65 milhões). Ok, com uma área de cabine de passageiros de 74,2 m², é o menor ACJ do catálogo da Airbus, mas se tornou a maior atração da Labace 2011. E surpresa, segundo François Chazelle, vice presidente de vendas mundiais da Airbus Corporate Jets, pelo menos cinco empresários brasileiros com potencial suficiente para adquiri-lo estiveram visitando o interior do jato que ele garante que ocupa o mesmo espaço



no pátio que um G550. Curioso é que os jatos da Gulfstream estavam expostos bem em frente. Desta marca, a maior notícia foi a da troca de comando da empresa, Joe Lombardo deu lugar a Larry Flynn no cargo de CEO. O novo executivo tem agora a missão de aumentar ainda mais a participação da Gulfstream no mercado brasileiro, que passa das 38 unidades. Neste ano a Gulfstream trouxe apenas modelos conhecidos como o G150, o G450 e um G550, que quebrou o recorde de tempo de viagem entre a fábrica, em Savannah, até Campinas num voo de 08h25m com 14 pessoas a bordo. As novidades G280 (que mudou o nome por conta de restrições ao número 250 no mercado chinês) e G650 ficaram para o ano que vem. Como é de praxe, a Bombardier era a vizinha da Gulfstream com os seus Global 5000, Challenger 300 e 605 e um Learjet 60XR. Do seu chalé o principal anúncio dizia a



Possível atração de 2012 o Legacy 500 foi mostrado em forma de mock-up. Aos produtos Bombardier um novo nome de representante. A Ocean Air se transformou em Synerjet.



Felipe Massa virou garoto propaganda do lançamento do Avanti II pela Algar Aviation. À noite os negócios continuavam a todo vapor.



respeito da abertura do primeiro RSO na América Latina, um centro de serviços administrado pela representante Synerjet (nova empresa do grupo Synergy que substituiu a Ocean Air) afim de atender toda a frota de 475 aeronaves da marca baseada nesta parte do mundo. A Synerjet também cuida da representação da AgustaWestland e Pilatus. A poucos passos, a Algar Aviation aumentou o seu estande pois além da representação do turboélice TBM 850 ela começara a representar o italiano Piaggio P180 Avanti II (US\$ 7,195 milhões), e deu a notícia em grande estilo, trazendo o piloto Felipe Massa, que tem um Avanti II, no evento de apresentação. Da Labace, a Algar anunciou que além do exemplar que ela própria vai usar, recebido em setembro, pelo menos uma segunda boa negociação de venda havia sido engatilhada. Os turboélices estavam em alta mesmo na feira, a Piper por meio da JP Martins, que



vendeu 1 monomotor Matrix e 3 Seneca, definitivamente está trabalhando melhor o seu monomotor Malibu Meridian (US\$2.155.400,00), agora que ele vem com painel Garmin 1000 e recebeu a aprovação pelo FAA de operar em pistas sem pavimento. De Piper para Jetprop (versão turbohélice do Malibu Mirage), lado a lado dois produtos feitos do mesmo DNA, só que o segundo é representado pela goiânia Quick que na feira aproveitou para mostrar outro modelo à pistão modificado para turboélice. O Turbine Air é um Bonanza A36TC equipado com uma PT6-A e capaz de voar a 250nós. A Quick estava oferecendo um, ano 94, por US\$ 995 mil. Outro monotur-

boélice estreante era o Pilatus PC6 (US\$ 1,980 milhão), vendido pela Premier e que tinha o diretor David Worcman todo sorridente com a conclusão da venda de 12 exemplares. Na mesma área uma surpresa, pela primeira vez estava sendo apresentado o VLJ Eclipse, que ainda está passando pelo processo de certificação, mas que segundo a AirStream, o representante no Brasil, pode encontrar um bom mercado no Brasil. O passeio pelo tapete vermelho da Labace ainda reservava na sequência, a exposição de grandes marcas como a Embraer que além dos jatos da linha Phenom e um Legacy 650, mostrou o mock up do Legacy 500 jato da categoria mid-size (US\$ 18,4 milhões) que está no forno para fazer seu voo inaugural. A disputa para ver quem anunciava mais vendas estava acirrada, a Líder Aviação adotou a mesma tática do ano passado colocando adesivos de Vendido nos aviões expostos. Oficialmente foram 5 aviões (um total de US\$ 15 milhões), um Premier IA, um King Air C90GTx e 3 Baron G58. Mas o que a diretoria da Hawker Beechcraft, representada pela empresa mineira, queria mesmo era colar um desses adesivos no Hawker 4000, jato supermidsize que ainda não teve uma venda oficializada no Brasil. Fontes nos contaram que talvez exista a chance de emplacar aqui um desse modelo, só que usado. Outra que gostaria muito de colocar um aviso de venda, apesar de manter a média de cinco entregas ao ano, era a Dassault Falcon Jet que levou um Falcon 2000LX um 7X. Na Labace 2011 a quantidade de helicópteros expostos aumentou, a TAM estava com um Bell 429 novo em folha, um dos quatro primeiros a chegar ao Brasil, a Helibras aproveitou a feira para entregar o segundo Esquilo B2 0km para a Helimarte e um EC145 para a Vale. E todos estavam de olho no SW4, monoturbina leve que nasceu PZL e foi incorporado na linha de produtos da AgustaWestland. O produto trazido ao Brasil pela catarinense First Group concorre diretamente com o EC120 Colibri. Outro que entra na briga na classe dos helicópteros monoturbina leves é o R-66, Power e Tucson levaram um exemplar cada e disputam a primazia nas vendas do primeiro Robinson movi-

do à turbina. Novidade em termos de serviços com helicóptero era a Helicar-go, nascida da associação do Helipark com a Guindastec, vai utilizar o Kamov KA-32 para transportar cargas içadas. Bem ao lado estava a Avantto que um dia já foi HeliSolutions e agora de novo nome, vai além dos planos de propriedade compartilhada, oferecendo serviços de gerenciamento de frota. Outro segmento que se mostrou mais ativo na Labace foi a de empresas de trading especializadas em comércio de aeronaves. Da Cotia, um dos grandes nomes do setor, se juntaram a Timbro, a Sertrading e a Columbia, batalha ombro a ombro para quem faz o melhor negócio. Quem estava de olho nessas empresas era o Bradesco, quem detém mais de 70% do mercado de financiamentos e leasing de aeronaves no país. A diretoria do banco estava em peso na feira. Agregado a este segmento, as empresas que fazem a logística de transporte como a National Freight ou AGS também estavam lutando por um lugar maior ao sol. A Labace também foi um evento para procurar equipamentos, a Sennheiser mostrou o fone S1, modelo topo de linha que tem desenho elaborado pela BMW DesignWorks. Pena que o seu estande foi invadido à noite pelos amigos alheios que



furtaram nada menos que 17 fones. Esse pessoal também andou passando pelo estande da Camp, empresa americana que presta serviços de gerenciamento e soluções para manutenção de aeronaves executivas. Quem sabe no ano que vem esse tipo de situação não venha a ocorrer novamente, seja lá aonde a Labace deva acontecer. No site oficial as datas do evento já aparecem, entre os dias 16 e 18 de agosto de 2012, mas o local está descrito apenas como São Paulo, sem determinar se isto significa a cidade ou o estado. Nas bolsas de apostas, estão melhor cotados o Campo de Marte e o aeroporto de Viracopos. Congonhas já deverá estar em obras para a construção de um novo terminal de passageiros. E terá que ser um local maior, pois a demanda por visitantes vai aumentar. Segundo Marcelo Marangón da Asa Consulting, broker do setor, atualmente o cliente não precisa mais viajar ao exterior para visitar feiras como a NBAA ou Ebace. A Labace já expõe tudo do que ele precisa em termos de novidade. Quem viver, verá. ■



galeria

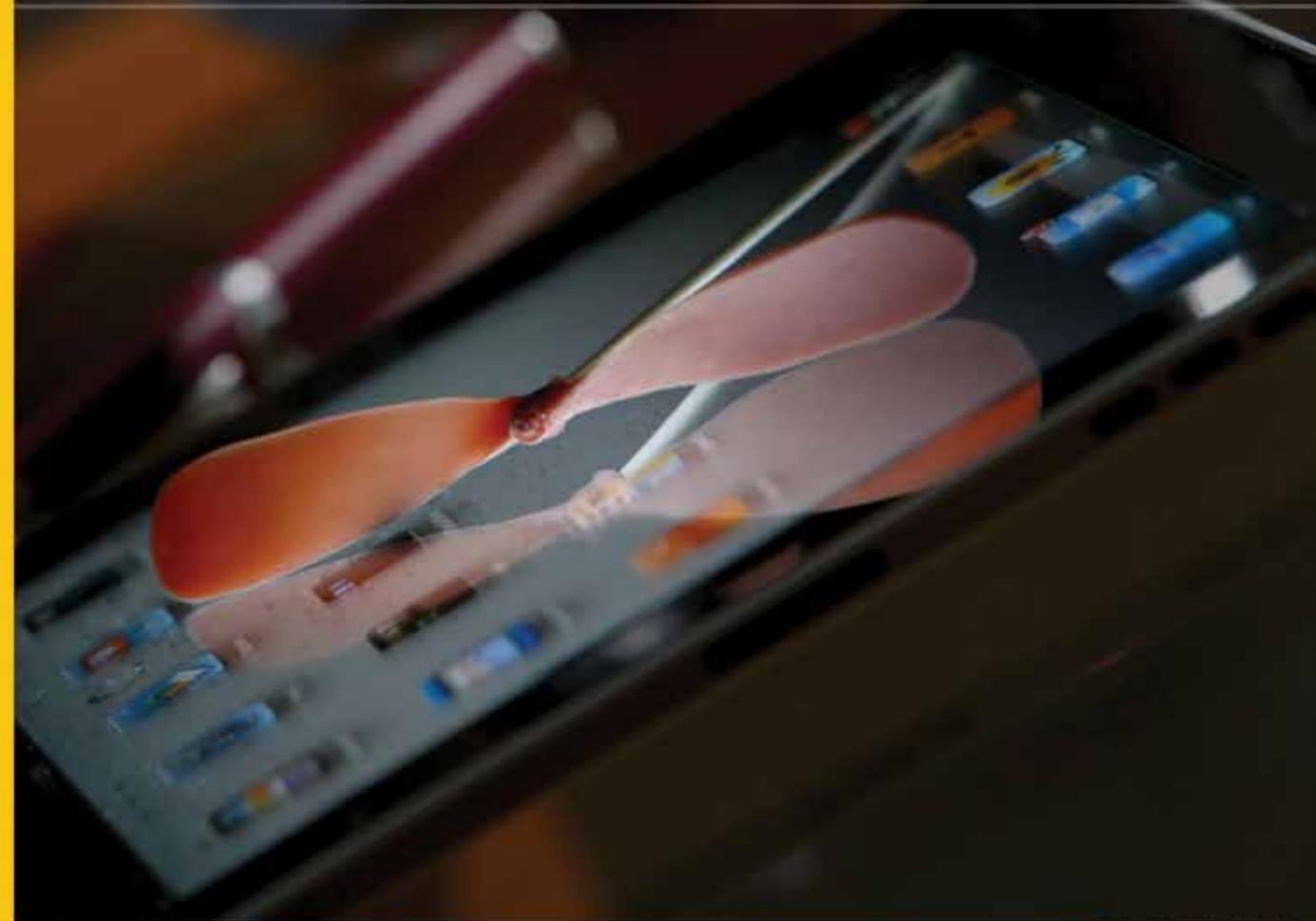


Geralmente em nossas sessões de foto, ao ver nosso equipamento profissional, com grandes lentes teleobjetivas, é de praxe, todo mundo pergunta até quanto o equipamento aproxima a imagem. Parece até fundamental essa capacidade de ir buscar uma cena distante em vários quilômetros. E de repente é mesmo. O registro meio voyeur é uma brincadeira que aguça a imaginação de todo mundo. Só que falando de fotografia, geralmente para captar uma cena distante, é preciso um equipamento pesado, caro e complexo de se mexer. Mas se o seu interesse não for profissional, essa prática pode ser muito bem feita com um lançamento da Fuji. A Finepix HS20EXR trabalha com distâncias focais que vai desde uma grande angular de 24mm até um limite de 720mm no zoom ótico de 30x, para facilitar há o sistema estabilizador de imagem. Da cena mais aberta até quadros super fechados usando um sensor de 16mp e podendo trabalhar com sensibilidades de asa 100 até 12800. Para complementar essa Finepix também faz imagens panorâmicas de 360° e vídeos em Full HD. Muito prática mesmo essa câmera e que pelo valor de R\$ 1.800,00 cobrados pela Angel, só vai facilitar o dia a dia de quem gosta de registrar a vida em todos os seus detalhes. ■



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!



 **NATIONAL
FREIGHT**
TRANSPORTES INTERNACIONAIS

jatos beberrões



Vamos encarar os fatos. Com toda a agitação do mundo moderno, o preço dos combustíveis estão subindo para a estratosfera. E não há sinais de um limite a vista. Ai você se vê com o seguinte dilema: Você adora voar seu jato, mas a cada dia fica mais e mais caro voá-lo porque ele literalmente se alimenta de seu querosene – um verdadeiro beberrão! Porque então não ser amigo do meio ambiente e voar em um eficiente Pilatus PC-12NG ao invés

de um jato leve? Você irá economizar cerca de um terço ou mais dos custos de combustível em viagens típicas – ainda mais se comparado a jatos mais pesados – voará mais longe, mais rápido e mais alto com o conforto de classe executiva para seis ou mais passageiros (ao invés de quatro ou menos). Claro, existem muitas maneiras de se voar para alguns lugares rapidamente e com estilo. Mas os custos são absurdos.

PILATUS

www.PC-12rightnow.com.



SYNERJET
BRASIL

11 2089.8020 | WWW.OCEANAIRTAXIAEREO.COM.BR