

HiGH

EDIÇÃO 31 | NOVEMBRO/DEZEMBRO 2011 | R\$12,00



BELEZA PRA LÁ DE MILHÃO

ENSAIO EM VOO DUAS NOVIDADES NOS ARES
DIA A DIA DA CACHAÇA VOCÊ EXPOSTO AOS PIORES RISCOS
GASTRONOMIA UMA MESA ESPECIALMENTE MONTADA
MERCADO VOO REGIONAL COM JATO NACIONAL

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.



Baixe um leitor de QR Code em seu celular e aproxime o telefone do código ao lado.

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**

Crédito sujeito a aprovação.

3/16



NA PONTA DO LÁPIS

Já tinha visto na televisão, amigo assessor também havia falado e saiu no jornal. Em São Paulo, se o proprietário de um sedã médio ao invés de comprar o veículo fosse trabalhar todo dia de táxi ou melhor, se tivesse a chance de usar transporte público, iria economizar cerca de R\$ 16 mil ao ano. Isso por conta da depreciação, os gastos para manter o carro, combustível, seguro, estacionamento, eventuais multas e um dano aqui e acolá. Ok, nada como um belo carro para fazer o charme para a pretendente, para passear com a família. Mas com R\$ 1.300,00 ao mês dá para pensar em ter uma aeronave, pequena, modesta, de dois lugares ou até quatro dependendo do ano de fabricação, mas que vai lhe dar satisfações incomparáveis ali voando em torno daquela nuvem. A pretendente vai achar um barato, penso eu. Certamente não vai dar para ir ao supermercado ou ao restaurante de avião, mas as possibilidades de uso são tantas, que um desânimo percorre o corpo assim que a realidade volta à tona, no meio do engarrafamento, tendo que engatar a primeira mais uma vez para andar 5 metros. Daí vejo uma loja de carros usados, penso em parar e vender o possante. Dalí de táxi até o aeroclube é pertinho, de lá, me resta o mundo. ■

Foto da capa. Vestido longo tomara que caia – Lita Mortari – R\$ 6.800,00 / Bentley Continental Supersports - R\$ 1,100 milhão / Charuto robusto - Monte Pascoal – R\$ 20,00. ■

Marcio Jumpei
Editor chefe

ANO 5 | NÚMERO 31 | NOV • DEZ | 2011

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Suelen Gregório dos Santos
arte@revistahigh.com.br

ASSISTENTE
Alessandra Simone Ramos
aleras@revistahigh.com.br
Alessandra veste GArnús

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

• Vanessa Schwarzenbeck
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

COLABORADORES
Nivaldo da Trindade, Roberto Valadares Caiafa (foto); Mari Sciotti, Samuel Mello - R. Office Models (Make-Up & Hair); Andressa Melo - R. Office Models, Kelly Gisch - Ten Model (modelo); Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Luiz Richieri (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

Extra EA-300LP

A acrobacia em seu estado mais puro...10

Volato 400

Um sonho vira realidade em Bauru.....32

TURISMO

Furnaspark

O resort na beira da represa de Furnas acolhe a aviação.....18

Pirenópolis

As histórias de uma cidade que soube preservar a sua cultura.....38

COMPRAS

Lançamentos, as boas pedidas para deixar a vida melhor.....26

MODA

Aqui a elegância foi elevada ao seu extremo.....46

PRODUTO

Christine Vaughan

Novos ares para seus ambientes.....52

Octocóptero

Ele vai observar a Terra de cima.....58

Ducati 1199 Panigale

Nasce a nova referência entre as superesportivas.....61

Mini Cooper JCW

O coração bate forte neste carro.....80

MERCADO

Trip E-175

Um voo regional com avião nacional.....64

JP Martins

O novo interior de uma família Piper agora no Brasil.....76

Timbro

Os detalhes que estão por detrás de um bom vinho.....86

GASTRONOMIA

O prato do dia feito especialmente para você.....70

DIA A DIA DA CACHAÇA

Um alerta recai sobre o mercado dos experimentais.....90

Somente uma marca capaz de vencer as mais difíceis provas do motociclismo mundial pode levar você aos extremos. São mais de 160 títulos mundiais, 10 vezes consecutivas campeã do Dakar, dominante no MotoCross e Enduro.

VOCÊ ACHA QUE ENTENDE DE MOTOCICLETA? REVEJA SEUS CONCEITOS.

Por quê? Porque temos o DNA vencedor, porque produzimos as melhores motocicletas, usamos a melhor tecnologia e lhe oferecemos a melhor performance.

Não somos apenas uma marca, somos a KTM.

» ARE YOU READY?

FÁBRICA NO BRASIL
A PARTIR DE 2012

990 Adventure ABS a partir de 56.900,00 à vista

Confira também a linha de motocicletas Off-Road em uma concessionária KTM:

• São Paulo • Campinas • Curitiba • Porto Alegre • Rio de Janeiro • Belo Horizonte • Goiânia

Respeite a sinalização de trânsito

KTM 990 Adventure 11/11 por 56.900,00 à vista e frete de R\$ 2.000,00 não incluso. Consulte outros planos de financiamento. Promoção válida enquanto durarem os estoques. As vendas podem ser suspensas a qualquer momento sem prévio aviso. As motocicletas KTM estão em conformidade com o PROMOT - Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares. Imagem meramente ilustrativa.

www.ktmbrasil.com.br

KTM
MOTORCYCLES



LIDIO CARRARO
VINICOLA BOUTIQUE

Onde você estiver,
desfrute o melhor da vida...

um Lidio Carraro espera
por você.



- ✓ 18 pontos em escala de 0 a 20, a melhor pontuação do Brasil em vinhos tintos e entre as melhores do mundo publicado no site da Jancis Robinson;
- ✓ Vinhos exportados para 16 países da Europa, Canadá e Estados Unidos;
- ✓ 92 pontos para o Lidio Carraro Elos Malbec/ Cabernet Sauvignon em avaliação realizada pela revista alemã Weinwirtschaft;
- ✓ Presente na lista dos 76 melhores vinhos do mundo no catálogo "Le Currier Vinicole" do Canadá;
- ✓ 1º lugar na avaliação dos melhores Tannats do mundo pela revista alemã Weinwelt;
- ✓ 4 estrelas na Decanter Magazine – Inglaterra – Dádivas Chardonnay e Lidio Carraro Grande Vindima Quorum.





Notícia EXTRA

• EXTRA EA-300LP



No meio de quem curte a aviação ele é objeto de desejo. Afamado por conta de sua capacidade de manobras, os Extra viraram referência no Brasil – e no mundo – quando se procura por uma demonstração de acrobacia de alta qualidade. Por aqui, esse conceito foi forjado nos vários shows aéreos aonde as demonstrações de pilotos como Fernando Paes de Barros (Extra 300) e Luiz Dell Aglio (Extra 230) eram as atrações principais. A finesse de suas acrobacias encantaram uma enorme leva de pessoas, sendo que algumas foram diretamente influenciadas com essas demonstrações para entrar para o meio ou para aprender as nuances do voo acrobático. A história dos Extra começa em 1980, quando o alemão Walter Extra competia no campeonato mundial de acrobacia a bordo de Pitts Special bem modificado e queria algo mais que o seu biplano poderia oferecer. Sendo assim, partiu para construir um projeto próprio, monoplano otimiza-

do em estrutura, peso e performance. Um ano depois ele apresentou o seu primeiro modelo, o Extra 230, monoposto, tinha asa de madeira, motor tetra-cilíndrico de 230hp e hélice bipá. De lá para cá forma apresentados 9 modelos, basicamente variantes de uma mesma receita. O destaque fica por conta da série com motor de 300hp de um ou dois lugares. O EA-300LT por exemplo é detentor da maior velocidade de cruzeiro, 205nós, para um avião certificado com motor aspirado do planeta. Em 1993 a empresa se enveredou por outro caminho lançando um monomotor à pistão de 400hp para seis ocupantes, pressurizado e todo feito em material composto. Esse avião posteriormente, em 2002, virou um turboélice (um Rolls-Royce 250-B17F/2 de 450shp) batizado de Extra 500. Mas a linha principal continuou sendo os acrobáticos. Em 2009 cinco dos dez melhores pilotos classificados no campeonato mundial usaram um Extra, sendo que na categoria Classic e Free Style, Renaud

Ecale foi o vencedor com um Extra 330SC. Para quem já foi até Oshkosh, meca da aviação geral, sabe o que um Extra é capaz de fazer por conta das apresentações da piloto Patty Wagstaff. Essa moça é tri-campeã do campeonato americano de acrobacia aérea, sempre voando de Extra. Você se quiser, pode inclusive, tentar fazer o mesmo por meio do Flight Simulator da Microsoft, lá existe a opção de voar com o Extra 300S dela. Outro endereço para ver uma boa apresentação de Extra está no Chile, os Halcones, a esquadilha de demonstrações da força aérea daquele país faz miséria com um conjunto de Extra 300. E agora a boa notícia aqui no Brasil é que esses aviões estão prestes a serem homologados e a ter um representante oficial. O primeiro exemplar já está no país, é o modelo EA-300LP que está fazendo pose para as fotos dessa matéria e será usado como demonstrador. A papelada da certificação já foi apresentada à Anac pela fábrica e todo o processo deve ser finalizado até o 1º trimestre de 2012. Um Extra EA-300LP custa a partir de €255 mil (FOB), colocado no Brasil esse valor deve crescer em cerca de 30%. Os cus-



Um dos Extra mais famosos do planeta é comandado pela piloto Patty Wagstaff tricampeã de acrobacia. O mesmo modelo agora pode ser importado oficialmente.



tos operacionais podem ser baseados em R\$ 700,00 a hora de voo, algo semelhante a que você paga num Cirrus SR22. É claro que o avião tem um mercado específico como um carro esporte de alto desempenho, mas numa comparação simples, o seu proprietário vai poder usufruir muito mais completamente dessa máquina do que se estivesse num veículo de quatro rodas. A Nask Participações é nome que você deverá ter na agenda na hora de comprar um Extra. Eles acreditam que o mercado brasileiro absorva de 2 a 4 aviões ao ano. Outra vantagem da homologação é que esta condição abre o leque de ofertas para os Extra usados, já que a certificação valerá para todos os modelos. Eles já contam com a parceria da Southeast Aviation, empresa baseada na Flórida, que pode fazer os processo de pré-compra e manutenção naquele país. Já há um cliente brasileiro que começou os processos para adquirir um Extra 300L ano 98 com 1.000 horas de vida. Outro segmento que pode ser explorado com o Extra são cursos para aprimoramento de pilotagem que podem ser feitos com esses aviões, até porque o Extra, apesar de uma sublime capacidade acrobática, pode ser tocado de forma mais branda. Tanto é que tem gente que usa um Extra para competir em categorias mais básicas e não somente nas Unlimited da vida. Na parte de manutenção, um dos primeiros nomes que estão cotados para fazer os trabalhos nessas máquinas é o Hangar B do



piloto Luiz Guilherme Richieri. Comandante de Boeing 777 na época que trabalhava na Varig e atualmente voando Embraer E-Jet na Azul. Três vezes campeão brasileiro de acrobacia, sendo 4 vezes campeão na categoria Estilo Livre 4 minutos, tem larga experiência em voar o Sukhoi Su-31, outro modelo ícone da acrobacia aérea, desde 1995. E é com ele que vamos ver como esse diabo com asas se comporta. Alinhando o nariz do Extra cabeceira da pista, como a maioria dos aviões de acrobacia, a visão para frente é limitada mas logo depois de dar motor a cauda levanta e tudo fica mais fácil, o Extra mantém a reta de forma bem mais simples que um Pitts por exemplo. Na hora de tirá-lo do chão, mais do que ficar olhando para os instrumentos para ver a velocidade para rodar o avião, conta aqui a sensibilidade. Colocado na atitude correta ele sai voando sozinho. Com uma velocidade inicial de subida cravada nos 100 nós ele vai manter uma razão de subida de 2.500pés por minutos e já vai mostrando suas capacidades. Seus comandos são bem sensíveis, finesse de pé e mão, mesmo assim, segundo Richieri, é um avião mais convencional que o Sukhoi que voa. O comportamento geral do Extra 300LP possui menos peculiaridades, sendo assim, a adaptação do ponto de vista acrobático é mais simples

A eficiência está na simplicidade do seu desenho. Vale até formato e configuração do conjunto de trem de pouso.

do que o avião russo. É mais fácil um piloto de Sukhoi voar um Extra do que o contrário. Quem voa Pitts também não terá grandes dificuldades de adaptação ao voo do Extra. O comportamento geral do Extra 300LP em acrobacias é tudo que se pode esperar dele, looping ele faz a qualquer velocidade a partir dos 120 nós, os 300hp do motor são mais do que suficientes para passar do topo da manobra no sossego, tunôs de boa qualidade já aparecem aos 100 nós. Talvez uma grande diferença do Sukhoi Su-31 para o Extra 300LP está nas manobras em baixa velocidade. A grande hélice do russo é a chave da questão. Colocando os dois numa puxada depois de um mergulho a 400km/h a trajetória será semelhante, mas na subida

A ABERTURA DE UM REPRESENTANTE DA EXTRA NO BRASIL VAI DEIXAR MUITA GENTE DE CABEÇA VIRADA



O painel é pura simplicidade típico de um bólido esportivo. Mas há uma versão com suite de aviônicos digitais integrados.

o Extra drena a velocidade mais facilmente enquanto que o Sukhoi fica mais tempo e com maior facilidade pendurado na força do motor e hélice. É força contra aerodinâmica. Os estóis acontecem em torno dos 60 nós, com algumas caídas de asa mas tudo com aviso, uma vibração aqui e acolá lhe dando avisos antecipados. Tudo bem previsível. No pouso, a aproximação no circuito a 100 nós, na curta final é bom manter 90 nós fazendo tudo em curva, mais uma vez trabalhando a limitação de visibilidade resultante do enorme nariz. O Extra é mais polivalente no dia a dia. Enquanto o Sukhoi é bem específico, sair com ele para um voo demanda um





FICHA TÉCNICA

Extra EA-300LP

Fabricante: Extra Aircraft

Preço: a partir de € 225 mil

Motor: 1 Lycoming AEIO-540-L1B5 de 300 hp

Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro

Envergadura: 8,0 m

Comprimento: 6,9m

Carga G: +/- 10 g

Capacidade dos tanques: 189 litros

Peso vazio: 660kg

Velocidade de manobra: 158 nós

VNE: 220 nós

certo ritual, há de dar atenção especial ao motor radial para não dar calço hidráulico, tirar um Extra do hangar não difere de um outro avião de turismo qualquer. O fato de ter uma motorização conhecida e ser mais fácil de mexer lhe capacita a fazer pequenas viagens. A posição do piloto e passageiro na cabine é boa, os comandos estão todos na mão e a visibilidade com o grande canopi é excelente. O Extra 300LP seria um carro esporte enquanto que o Sukhoi, que vibra mais, faz mais barulho, tem cheiro de óleo nas suas entranhas, seria um superesporte. Seria como comparar uma Maseratti com uma Ferrari, a primeira aliando puro desempenho com mais conforto. O conceito de supersport lhe cai bem, tanto é nos Estados Unidos o Extra é uma opção para quem anda com um caixa melhor e quer algo mais que um RV-7. A mesma coisa deve acontecer aqui com o início da fase homologada dos Extra. Muita gente vai poder ver o que de extra esse alemão tem a oferecer. ■

ONDE ACHAR

Nask Participações
Tel.: (19) 9163 7415

Hangar B
Tel. (15) 3223 2499

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



RETRATO DA CIDADE

Capriche na sua beca. Estamos chegando ao século 18 e ele está a 120km de Goiânia. O arraial, dizem que foi fundada em 7 de outubro de 1727, mas há quem diga que foi em 1731.

O nome sem dúvidas começou como Minas de Nossa Senhora do Rosário da Meia Ponte, passou por Meia Ponte e virou Pirenópolis somente em 1890. Espanhóis e portugueses estavam procurando o ouro, no século seguinte o dinheiro do algodão movimentou a vida entre aqueles morrotes. Hoje a cidade tem sua vida financeira sustentada pelo quartzito mas o turismo a cada dia ganha mais espaço e este, deve agradecer em parte à Joaquim Alves de Oliveira. Coronel rico nascido em Pilar de

Goiás, faz fortuna no comércio. Também vendia escravos. Estreitou relação com a família Real Portuguesa que chegara ao Brasil em 1808 e no lombo das mulas fez uma ponte comercial e cultural ligando Cuiabá, Pirenópolis e o Rio de Janeiro. Em 1830 abriu a primeira tipografia de Goiás, publicou o A Matutina Meiapotense, primeiro jornal do centro-oeste e abriu a primeira biblioteca do estado. Quem nos contas os detalhes é Pompeu Christóvão de Pina, sétima geração de uma família que chegou de Portugal em 1503. Pelo seu currículo declara que já foi advogado, viajante e



Seu Pompeu é história viva da cidade que cultua a arte. Ao lado a cerâmica de Cristina Galeão. Na outra página a prata trabalhada por Rosane Régis e a cena típica da cavalhada.



cidade, passa a ser costume. A poesia da dona Maria Eunice é exemplo, a cidade tem o teatro e um cinema ainda ativos apesar de passar um bom tempo quase que isolada do resto do país. Uma situação que segundo Pompeu de Pina, até foi buscada. Mesmo com a chegada de boas estradas asfaltadas, ele não queria que a cidade virasse, como diz, um mero ponto de mijo como ficaram outras no entorno de Brasília e que poderia repetir em Pirenópolis pela proximidade tanto com o Distrito Federal quanto pela prosperidade de Goiânia ou Anápolis. O isolamento preservou seu charme. Esta aura também influenciou na vinda na metade dos anos 80 de um

capeta, quando ingressou na política. Hoje administra o Museu da Família Pompeu e mostra, em quadros, uma Pirenópolis que evoluiu sem esquecer que a cultura pode ser uma boa base para o desenvolvimento. Sua família financiou a construção do Theatro Pirenópolis em 1899. A conversa corre aonde foi o primeiro colégio e casa do próprio Joaquim Alves. As paredes do Museu atualmente abrigam também os ensaios da banda de fanfarra Phoenix, fundada em 1893 e que toca durante as cavalhadas. O evento inclusive é um dos mais importantes da cidade desde 1826 e faz parte das Festas do Divino Espírito Santo, sempre 50 dias depois da Páscoa. A encenação veio de Portugal e os jesuítas mostravam aos escravos e índios como havia sido a luta entre os mouros muçulmanos e os cristãos. Nos dias atuais a Cavahada em Pirenópolis tem a marca registrada além do ultracolorido figurino, as máscaras feitas em papel. Tudo pode ser visto até fora da época no Museu das Cavahadas, fundada por Maria Eunice Pereira e Pina – poeta local - há 30 anos e hoje cuidado pela sua filha Célia. Seus irmãos fazem parte das cavahadas desde 1966 e tudo pode ser visto por modestos R\$ 2,00, a taxa de colaboração para a manutenção do museu. A cultura sempre enraizada na história da





certo movimento hippie tardio. Uma leva de pessoas formaram a Cooperativa Agroartesanal Terra Nostra. Em 1984 um mistura de kibutz, experiência de contracultura e movimento ambientalista se alojava a 30km da cidade. Lá forjaram o ofício do artesanato em prata com técnica da troquelagem. Mas apesar das aparências, nada de vida de bicho grilo, esse povo largou o patchouli e começou a fazer negócio. O movimento acabou mudando o perfil sócio econômico da cidade naquela década ligando ainda mais Pirenópolis com a sua vocação para a cultura como nos disse Rosane Régis, jornalista que abandonou a rotina em São Paulo pela arte em prata em Pirenópolis. Ela faz parte de uma confraria de seis artistas que propõe o Circuito de Criação, e nos seus trabalhos, usa elementos do cerrado como as peças inspiradas no papalanto, flor típica da Região. Cristina Galeão é ceramista, prioriza o repasse de conhecimento para os mais novos. Entre jarros e pratos, coleções com uso de pigmentos naturais. Mercedes Montero é tecelã, do seu ateliê no quintal da loja Tissume saem peças de vestuário e decoração com um profundo estudo de textura, juntando materiais rústicos com tecidos nobres, tudo feito com técnica manual de tecelagem. Completam a

lista Roque Pereira na carpintaria, Vera Michels com criações em tela, papel, madeira e cerâmica e Cláudia Azeredo que da mesma forma que a Mercedes, faz trabalhos em tecido. Esse circuito garante o bom artesanato que como em todo o país sofre com a falta de boa qualificação. Na cidade goiana não é diferente. Há elementos muitos bons como a desse grupo, mas há aquela parcela de lojas que vivem de oferecer produtos feitos em massa. Pelo menos há sinais de que uma conscientização se estabelece em Pirenópolis. Por exemplo, vamos falar de hospedagem dando o exemplo da pousada O Casarão aonde ficamos. A construção é datada de 1896 e o imóvel é tombado pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional desde 1989. A parte original abriga a cozinha, recepção e área de restaurante, os 12 apartamentos foram feitos respeitando a arquitetura da casa, mas são construções novas. O clima em cada um dos quartos está de acordo com o espírito do bem preservado centro histórico e todas dignas de lua de mel ou roteiro de charme. E a grande vantagem, fora os passeios para as cachoeiras, a partir do O Casarão dá para fazer tudo a pé. A pousada oferece diária somente com café da



COM VOCAÇÃO PARA AS ARTES, ESTE DESTINO É MAIS QUÉ O CHARME DE SUAS CONSTRUÇÕES



O charme da pousada O Casarão (no topo) que mais parece coisa de filme de época. Acima o eterno trabalho de restauração que se vê na cidade. A direita a exclusiva peça da Tissume com tecelagem artesanal.



manhã, maneira de fazer o hóspede frequentar os restaurantes da cidade. A exceção é aos sábados, quando seu restaurante é aberto. O menu do jantar é comandado pela Chef Lucia Borges e na foto um exemplo de sua cozinha, o filé mignon ao molho de jabuticaba. O surpreendente molho levemente ácido combina perfeitamente e realça a carne. No cardápio ainda pode ter salmão ao molho de cagaíta ou frango com molho de baru. O toque dos ingredientes regionais vai além da mistura com a alta gastronomia. A jabuticaba é colhida no quintal do hotel e para ter a cagaíta ou o baru, a Chef vai colhê-los no cerrado. Isso



mais que valida o conjunto. Na cidade há sim ótimas opções. Come-se muito bem, mas em geral falta um pouco de criatividade e esquecimento do que existe no cerrado. Se a rabugice for muita, dá para afogá-las na boa cachaça, desculpa para parar no bar Seu Rosa, no núcleo do lazer de Pirenópolis e checar o movimento que de segunda a quarta é escasso e nos outros dias chega a ser uma muvuca total. O calendário anual da cidade ainda inclui festivais de jazz, o Flipiri de literatura, o Canto da Primavera (música), fotografia e gastronomia. Você escolhe uma Pirenópolis mais tranquila, mas que será restrita em comércio ou outra, com vasta oferta de consumo, mas que nem sempre será tão aconchegante. Questões de um turismo contraditório, imediatista e sua boa administração pode ser enfim, a grande arte a ser mostrada pela cidade. ■

MAPA DE ROTAS

COMO IR:

A HiGH foi de TAM (www.tam.com.br) via Goiânia. Fácil deslocamento para a capital de Goiás. De nossa base em São Paulo há tantos vôos diretos partindo de Congonhas como de Guarulhos, nossa opção. Em Cumbica, o check-in foi feito na ala D e com pouca fila para o voo 3466 que saiu no horário das 08h10. Se estivéssemos saindo de Ribeirão Preto, São José do Rio Preto ou partindo do aeroporto de Confins (BH) ainda poderíamos fazer o check-in pelo celular com um prazo que vai de 48 horas a 45 minutos antes do embarque. Se estiver sem bagagem para despachar seria possível dirigir-se ao portão de embarque direto 30 minutos antes da decolagem. Com 01h20 de duração de voo há tempo de sobra para o serviço de bordo e o cochilo no A320. Para quem vem do norte ou mesmo do oeste do país, talvez a opção por Brasília seja a melhor pois a diferença de quilometragem na estrada até Pirenópolis é de apenas 30km e as alternativas de vôos diretos sejam maiores. De Brasília também existem mais alternativas para o retorno em horários noturnos.

DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Pirenópolis (SNMH 15°50'53"S/048°58'49"W) foi aberto em 2005 e homologado em 17 de maio deste ano, possui pista de 1.295x30m asfaltada, cabeceiras 15/33 e operando visual diurno. Fica na beira da rodovia GO 338 que liga a cidade com as rodovias que vão para Brasília e Goiânia. O pátio é grande e o lugar pode servir como base alternativa tanto para a capital do estado como para o Distrito Federal. Convém combinar com o hotel a reserva de táxi para o traslado até o centro da cidade.

TARIFAS

Pousada O Casarão
Diárias de R\$ 230,00 para casal independente do apartamento que tem tamanhos diferentes, mas o equipamento é igual. Alguns mais espaçosos possuem cama com dossel. Café da manhã incluso. Aos finais de semana pacote mínimo de duas diárias por R\$ 460,00 por casal com jantar incluso no Sábado.

Jantar avulso R\$ 42,00 por pessoa.
Museu da família Pompeu: R\$ 2,00
Museu das Cavalhadas: R\$ 2,00

ENDEREÇOS:

Pousada O Casarão
Rua Direita, 79 - Centro histórico
Tel.: (62) 3331 2662
www.ocasarao.pirenopolis.com.br

Museu da Família Pompeu
Rua Matutina, 5 – Centro histórico

Museu da cavalhada
Rua Direita, 39 – Centro histórico
Tel.: (62) 3331 1162

Cachaçaria e Bar Seu Rosa
Rua do Rosário, 17 – Centro histórico
Tel.: (62) 3321 2046

Rosane Régis
RR Designer
Rua 24 de outubro, 8 – Centro histórico
Tel.: (62) 3331 3148

Mercedes Montero
Tissume
Rua Rui Barbosa, 10 – Centro histórico
Tel.: (62) 3331 1721
www.tissume.com.br

Cristina Galeão
Ateliê Adobe
Rua Pirineus, 67 – Centro histórico
Tel.: (62) 3331 1333
www.adobeceramicas.com

TAM
Central de vendas e fidelidade
4002 5700 (capitais) 0800 570
5700 (demais localidades)
www.tam.com.br



CONFORTO

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



com



SINGRANDO COM POMPA

O maior iate jamais construído na América Latina está tomando forma no Brasil. O Hemisphere 140 foi elaborado pela MCP Yachts em conjunto com o escritório de arquitetura naval holandês Vripack, possui 42,5 m de comprimento, quatro converses e cinco suítes e pode acomodar até 10 convidados com o maior conforto e luxo. No arranjo principal há suíte máster com a mesma largura que a embarcação sendo composta por uma ante-sala (ou escritório), closet e um banheiro com espaço duplo que acomoda uma jacuzzi e um sofá. Quatro suítes para convidados e uma lavanderia também estão neste mesmo convés. Um pouco mais atrás está uma completa cozinha é integrada a uma área de preparação dos pratos que podem ser servidos no salão ao lado da sala de estar. No convés inferior, na popa está a segunda cozinha e uma sala de ginástica, o espaço para os equipamentos de mergulho e outros equipamentos. Na proa ficam os botes de apoio e jet skis como manda a lei para embarcações transoceânicas. No convés do flybrige há uma jacuzzi e áreas de solarium com grill e refrigeradores. Totalmente feito em alumínio, é movido por dois motores Caterpillar C32 Acert de 1.825bhp (existem outras opções de motorização) que conseguem levar o Hemisphere 140 a 19 nós de velocidade máxima.

Preço sob consulta

MCP Yachts
Rua Maria Máximo, 170 – Santos - SP
Tel.: (13) 3261 5327
www.mcpyachts.com.br

proas

SEM MUITOS AJUSTES

A Nikon Coolpix S4100 vem com uma tela de 3 polegadas com comandos sensíveis ao toque, que inclusive pode ser usada para determinar a área de foco no quadro. O sensor de é 14mp, a lente tem zoom óptico 5X, e ao mesmo tempo, trabalha como grande angular favorecendo amplas imagens de paisagens. Outra curiosidade é seu sistema de detecção de face que também distingue por exemplo, cães e gatos. Faz também vídeo em HD.

Preço: R\$ 490,00
Angel Equipamentos Fotográficos
Tel.: (11) 3257 3498/ 3259 5450
vendas@angelfoto.com.br
www.angelfoto.com.br



ESTILO BALNEÁRIO

Um retrato da mulher tropical, esse é o mote da coleção da Sacada que se inspirou no clima de balneários como o Frances Saint-Tropez. As peças vem em forma de vestidos longos ou batas fluidas. Tricô feitos à mão com detalhes metalizados misturam o luxo dos anos 60 e 70 com o toque do moderno. O objetivo é visualizar a bela silhueta da mulher num cenário que pode ser à beira mar passeando sob o pôr do sol.

Vestido franja. Preço : R\$ 778,00
Sacada



MÚSICA E PERFUME

Há dez anos surgia a linha de perfumes Mulher & Poesia assinada pelo músico Vinícius de Moraes para homenagear a mulher brasileira. Para comemorar essa década de sucesso a Avon está lançando o desodorante e a loção corporal Morena Flor Beijo de Frescor. O primeiro tem fragrância cítrico amadeirado enquanto o segundo garante uma sensação de frescor pós banho.

Preço:
Desodorante 50ml: R\$ 44,00
Loção corporal 200ml: R\$ 18,00
Avon
0800 808 2866



ENERGIA QUE DÁ GOSTO

A DeLonghi ECAM além dos atributos normais de uma cafeteira de primeira linha, também foi feita para economizar energia. Ativado o sistema Energy Saving ela consome apenas 1 watt quando estiver no modo de espera. Ela até recebeu os atestados dos selos Amico Del Mundo e Energy Class A pelas suas soluções para o baixo consumo e eficiência de energia. É também vencedora do prêmio Plus-X na categoria de desenho, inovação e praticidade.

Preço: R\$ 3.299,00
DeLonghi
www.delonghi.com.br

LUGAR ECOLÓGICO

Mais que seu desenho elaborado pelo designer essa chaise para casal vale-se da madeira que é confeccionada. Toda em cedro vermelho plantada em fazendas em Piedade (SP) em projetos de reflorestamento nobre e de perfil sustentável e colhidas em apenas cinco anos.

Preço sob consulta
Reflorestamento Nobre
Tel: (11) 3289 5886/ (15) 9771-1175
www.florestamentonobre.com.br



RÉPLICA DE BARCO

Um jóia essa réplica da lancha Riva Chris Craft Triple, possui 90cm de comprimento e a madeira de sua fabricação é o mesmo mogno usado no modelo original. Essa miniaturas são feitas na mesma fábrica, na Indonésia, que a Pier 22 escolheu para fazer as réplicas dessa lancha que é clássico náutico.

Preço: R\$ 2.560,00
Pier 22

Hotel e Marina Meliá - Angra dos Reis - RJ
Tel.: (24) 3421 1167
Marina Verolme - Angra dos Reis-RJ
Tel.: (24) 3361 2344



SEM PERDER TEMPO

O Forerunner 610 da Garmin é um relógio que além de cronometrar o tempo de uma corrida ou de sua caminhada, permite que ao mesmo tempo vá registrando todos os detalhes do percurso. Tudo por meio de uma tela sensível ao toque. O Forerunner 610 fornece a distância percorrida, o ritmo, posição do GPS e até batimentos cardíacos e calorias gastas. Todos os dados ainda podem ser guardados no computador.

Preço: R\$ 1.699,00

Garmin Lojas

www.garmin.com.br/ondecomprar



COM O PÉ DIREITO

A coleção Bridal Collection da grife Alexandre Birman foi criada especialmente para atender noivas que não abrem mão do conforto sem perder o estilo durante o casamento. São 12 modelos que vão do tradicional peep toe até sandálias meia pata, rasteiras, sapatilhas e o kitting heels. Entre os materiais utilizados estão o python, cetim, cristais swarovski e a própria renda utilizada no vestido.

Preços:

Cetim: R\$1500,00

Cetim com aplicação de strass: R\$1700,00

Python: R\$1980,00

Alexandre Birman

Rua Oscar Freire, 855 – São Paulo

Tel. (11) 3068 8677



IMPÉRIO DO GELO

A Moët & Chandon criou o Moët Ice Imperial um assemblage de Champagne único para degustado com gelo. A novidade recém chegada ao Brasil é perfeita para as celebrações durante o dia podendo também ser acompanhado de folhas de menta, lascas de casca de limão ou grapefruit, de acordo com a preferência.

Preço sugerido: R\$ 350,00

Moët & Chandon

www.moeticexperience.com



ANGEL
EQUIPAMENTOS
FOTOGRAFICOS

Já imaginou?

Você no Deserto do Atacama, com o equipamento fotográfico adequado.



Lowepro
Pro Runner
X350 AW



Tripés
Velbon



Bolsa Tamrac Velocity 9



Nikon D3100
14 Megapixels



Fuji X100
12 Megapixel,
Lente fixa 23mm 2.0 (35mm 2.0),
Visor direto híbrido, Sensor APS-C



Nikon Coolpix P500
12.1 Megapixels



Canon PowerShot D10
12.1 Megapixels
A prova d'água



PROMOÇÃO Nikon Coolpix L23
10.1 Megapixels
apenas **R\$ 225,00**
(validade até 20/12/11)



Cartões de
memória

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

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

Crédito: Criativa

VOLATO 400

SONHO REALIZADO



O PROJETO AMERICANO QUE TOMOU
FORMA NO INTERIOR DE SÃO PAULO

Há um ano uma maquete em tamanho real chamou a atenção de quem foi até a EAB –Expo Aero Brasil em São José dos Campos, era a primeira apresentação ao público do então Volare 400, um avião de quatro lugares, monomotor, experimental asa baixa com cara de Cirrus e feito em Bauru. Para um mercado acostumado ao estilo caixotinho com asas dos RV, as linhas fluidas daquele projeto eram mais do que fruto de um bom projeto de engenharia. Era tudo sonho virando realidade. Acessando os arquivos da memória, aquele avião lembrava outro e não por acaso. Era a cara do Pulsar Super Cruiser mostrado em 1996

pela primeira vez nos Estados Unidos. A razão é simples, ambos são projetos do engenheiro aeronáutico californiano Richard Allen Trickel, ele também fez o Pulsar 150 (ou KIS TR-1) e durante muito tempo foi fornecedor de componentes para diversas marcas da indústria de aeronaves experimentais, entre as quais a Lancair. O destino fez que Luiz Antônio Sola Filho, o Zizo, engenheiro que trabalha no mercado ferroviário, encontrasse com Trickel e mostrasse a ele que Bauru, aonde mora, poderia se tornar o berço de um novo projeto. Zizo também conhecia Marcos Vilela dono da Ciel, empresa que na mesma cidade faz peças de fibra há 10 anos para a Embraer. Os



winglets e hopper dos Ipanema são feitos pela Ciel. Formado o triunvirato, o americano trocou Oxnard por Bauru e por aquelas bandas nasceu o Volare 400, que posteriormente foi rebatizado como Volato 400, por conta de um registro de nome feito pela Marcopolo, que faz carrocerias de ônibus. Apesar de tanta disparidade, o registro envolveu qualquer tipo de meio de locomoção, portanto, vamos embarcar no Volato 400. Olhando para ele são duas as atenções principais, as linhas modernas bem ao estilo Cirrus e as gordas asas perfil NACA 63²215. No nariz, um Lycoming IO-390 de 210hp aspirado girando uma hélice Hartzell bipá. No painel de instrumentos equipamentos MGL, com um

efis de 10 polgadas e tudo para o voo visual. Entre os opcionais estão o segundo efis (US\$ 9.800,00) e o piloto automático. O paraquedas balístico (R\$ 50 mil) também pode ser instalado no Volato 400. A estrutura geral é feita numa relação de 10% em fibra de carbono e 90% na de vidro. A fibra de carbono é o material para a construção da fuselagem e da longarina enquanto que o resto usa a fibra de vidro. O avião é vendido em kit com dois padrões de montagem, um mais básico e o ARF – Almost Ready to Flight. O primeiro tem 165 peças de fibra e mais o resto da estrutura de uma aeronave, custa a partir de R\$ 108 mil e necessita de pelo menos 1.500 horas de montagem para ficar pronto.



O ARF já vem mais executado, faltando a colocação de motor, sistema elétrico, instrumentação, custa a partir de US\$ 130 mil e com duas pessoas trabalhando nele, leva-se cerca de 400 horas para ficar pronto. A Volato também oferece seu produto como motor Lycoming IO-360 de 180hp, com hélice de passo fixo, VFR, pronto para voar por a partir de US\$ 185 mil. Para completar, a fábrica pode parcelar o valor da compra em 12 vezes enquanto é feita a montagem. Segundo Zizo, a Volato tem a capacidade de fazer 5 aeronaves ao ano. Além do primeiro exemplar demonstrador que está nas fotos, outros dois já estão saindo do forno. Circulando em torno do bicho, os grandes winglets também se destacam como também o excelente espaço interno. Para ir a bordo do Volato, o acesso é muito bom devido as portas estilo gaivota, só é preciso uma certa atenção com os comandos do side stick, que podem estar bem no caminho dos seus pés. E vamos relevar alguns detalhes de acabamento pois esse exemplar



Nessa página alguns detalhes marcantes do Volato 400. A cauda com desenho longo, o bom espaço de cabine com painel digital. No conjunto de trem de pouso a bequilha é louca.

foi o primeiro a ser feito e muita coisa ainda será desenvolvida nele. Sentado nos bancos da frente, os dois ocupantes tem espaço de sobra para se acomodar. Nos bancos traseiros o conforto também é muito bom para enfrentar etapas longas, com três ou quatro horas de voo, o pé direito da cabine é suficiente bom para quem tem até 1,90m. Dada a partida no Lycoming, o taxiamento se mostra bom também, com comandos feitos na base do freio já que a bequilha é louca. Alinhado na cabeceira, flapes a 15°, a elegante manetinha é levada à frente e vamos voar com o Volato 400. Com 54 nós ele já pede para sair do chão. Nariz em cima, 2.700 rpm no motor e a razão de subida vai a 730 pés por



minuto mantendo uma velocidade de 85nós. Trickle nos havia alertado que os comandos talvez estivessem um pouco pesados, entretanto eles se mostraram leves, mesmo com uma falta de alinhamento de aileron para a esquerda, uma fina calibragem feita dias após o nosso voo, sanou a tendência. Lembre-se que esse avião é basicamente o protótipo, e voamos o Volato 400 nos seus primeiros dias depois do seu nascimento. Mesmo assim, coordenadas de 1º tipo eram fáceis de fazer. A promessa era de que o Volato 400 fizesse 140 nós de velocidade indicada em voo de cruzeiro. Com o motor a 2.500rpm o ponteiro do velocímetro chegou a essa meta sem muitos esforços. Na hora dos estóis as marcas obtidas com e sem motor se mostraram bem similares. Limpo, sem ou com motor, a perda de sustentação ocorreu nos mesmos 57nós. Com 15º de flape o Volato parou de voar aos 53nós com motor (1.500rpm) e a 55 nós sem motor. Com 30º de flape as velocidades foram de 54 e 51 nós sem e com motor. E quando se diz parar de voar, é uma certa expressão, pois o Volato 400 não desce o nariz, ele fica meio que pendurado em uma descendente, sem queda de asa ou vibrações nos comandos. Na volta ao aeroporto, a passagem por uma área de turbulência deu chances a ver o comportamento do avião e suas asas de perfil de barra de chocolate. As pancadas foram bem secas, mas sem que a aeronave ficasse dançando no seu eixo,

As linhas do Volato 400 é típica de aeronaves feitas de material composto. As asas de perfil bem gordo garantem um voo com características bem mansas.



FICHA TÉCNICA

Volato 400

Fabricante: Volato Avião e Compósitos

Preço da aeronave ensaiada: A partir de R\$ 105 mil kit básico

Motor: 1 Lycoming IO-390 de 210hp (opção por IO-360 de 180hp)

Capacidade: 1 ou 2 pilotos + 2/3 passageiros

Envergadura: 9,15 m

Comprimento: 7,35 m

Capacidade dos tanques: 95 litros

Peso vazio: 670 kg

Velocidade de cruzeiro: 140 nós

Autonomia: 4,7 horas

Alcance: 1.218km

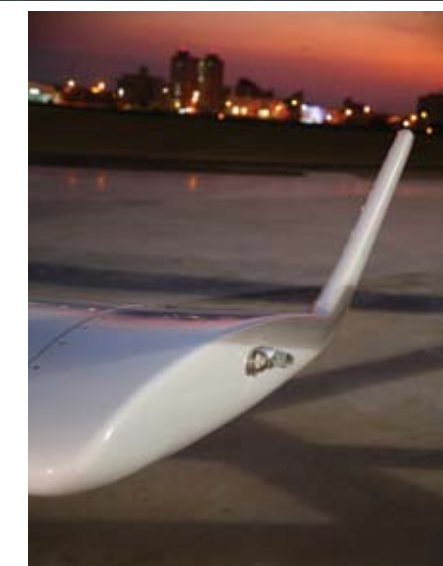
muito provavelmente o desenho da cauda, com uma espécie de barbatana dorsal que sai do meio da fuselagem e segue em uma longa curva ascendente até o leme e mais os winglets contribuíram para esse comportamento. Talvez se o Volato 400 tivesse uma asa mais afilada, poderia ter um rendimento um tanto melhor em voo de cruzeiro, mas 140 nós é uma boa marca, e o perfil aerodinâmico escolhido o deixou bem manso. Um Cherokee moderno alguém diria na sala, e como ele, é também manso no pouso, apesar de ter que absorver uma placada sem dó da gente. Com a estimativa de custo de hora de voo, segundo a Volato, em R\$ 220,00, esse novo produto nacional começa a despertar as atenções do mercado. As prefeituras de Pederneiras e Lençóis Paulista, duas cidades próximas, já acenaram com uma oferta de parceria para instalar uma fábrica, gerando mão de obra qualificada.



A Volato também tem planos de lançar um LSA no meio de 2012, será derivado do KIS 2. Sendo assim, todo um conjunto de sonhos que podem se transformar numa nova realidade, tanto para quem compra a aeronave, como para quem o vê como um novo modo de vida. ■

ONDE ACHAR

Volato
Tel. 14 3203 5715
www.volatoaeronaves.com.br



BASE, AÉREA



Na cabeceira da pista a última checada no entorno antes da decolagem. Nada para frente, livre para todos os outros lados. Céu azul, sonho de diversão, é só dar motor e seguir para cima para ver o mundo de outros ângulos.

Tudo isso, mas com o piloto do lado da pista. Tanta tranquilidade foi o que estimulou dois aeromodelistas a sair de Belo Horizonte e ir até o resort Furnaspark, perto de Formiga (MG) e na beira da represa de Furnas, para o perfeito final de semana. Andaram cerca de 195km da capital e a família foi junto. Enquanto os marmanjos se divertiam na pista, esposas e crianças aproveitavam o resto da estrutura do lugar. Bem dizendo, os aeromodelos são daqueles que vistos sozinhos nas fotos, confundem e parecem ser aviões de verdade. Tinha F-86F Sabre,



Acima Bata Lilla Ka (R\$ 330,00), Calça Listrada Vinho Branco Lilla Ka (R\$ 369,00), Colar com corrente pérola e cristal MOB (R\$ 149,00), Sandália Dumond (R\$ 199,90). Ao lado pista livre para o aeromodelismo. Na outra página a gastronomia de ponta do Chef Alexandre Ramos.

motor à jato mesmo, e Sukhoi que se fosse um pouco maior, daria para levar alguém dentro. Grandes e com performance superlativa, precisam de espaço para voar. Na capital mineira não há mais lugar, no aeroporto de Carlos Prates nem pensar e mesmo em Divinópolis, a 120km de Belo Horizonte, o tráfego aéreo já não permite a prática do hobby. Foi basicamente por conta disso a escolha do Furnaspark para retratar um típico destino para quem tem um Extra 300 visto na matéria anterior. Da mesma forma que os aeromodelos, este ainda é um lugar onde é possível extrair tudo da máquina sem incomodar e nem ser incomodado. No céu, espaço aéreo seguido ao pé da letra, lá em baixo, um visual de cartão postal e a estrutura perfeita. É cama, mesa, banho e mais a acrobacia. A idéia de um hotel com pista integrada é mais

que um aproveitamento do terreno. Olhando no entorno da represa há várias pistas, a cidade de Formiga mesmo tem uma, e a justificativa é clara. Antes da xingação, pois há de se ter respeito pelas cidades no entorno, mas o lugar fica no meio do nada. De Belo Horizonte são quase 200km, de São Paulo perde-se quase seis horas de carro, Ribeirão Preto fica 322km, pouco mais de quatro horas de estrada. Mas a coisa muda de figura quando se



OÁSIS ENTRE MINAS GERAIS E SÃO PAULO, O RESORT ENTREGA ESTRUTURA COMPLETA COM DIREITO A BOA PISTA DE POUSO

chega pelo ar. De Campinas voando de Cirrus SR20 você vai precisar de 1h10m para chegar no Furnaspark, de Extra 300LP serão apenas 50 minutos. Daí o meio do nada vira um destino bem interessante. O Furnaspark é um resort bem equipado. Tem cara de hotel de convenção por conta do seu prédio principal. Novo, pouco mais de um ano de vida, reúne os tradicionais salões de convenção, centro de ginástica, spa e lojinha de roupas com os quartos bem amplos, mesmos os mais simples, todos com uma soberba vista. A piscina enorme acaba servindo como elemento de decoração na parte externa. Talvez o hotel, feito para agradar todos os gregos e troianos, seja um pouco impessoal demais na decoração. Há quatro padrões de apartamentos, alguns como a Super Luxo a cama possui dossel. Banheiras de hidromassagem para uma ou

duas pessoas, saunas também estão disponíveis em diversas unidades. E o apartamento Presidencial é gigante, com 300m2 tem piscina aquecida privativa, terraço, teto solar no quarto e espaço gourmet. A água em todos é aquecida via sistema solar. É fácil fazer uma avaliação do Furnaspark. É eficiente, confortável mas não é um hotel roteiro de charme. Meio que para contrabalançar no primeiro andar há um piano bar, bem decorado e que dependendo de quantas você já tomou, vai ver Humphrey Bogart e a Ingrid Bergman querendo puxar conversa a respeito de nazistas contigo. Há também a oferta dos chalés, em dois padrões, o Golf capaz de acomodar até 5 pessoas e o Beach para até 3 pessoas. Estes últimos compensam o tamanho com a localização, bem de frente com o canal que dá acesso a represa. No total são 59 acomodações



Da cozinha a apresentação do bom peixe. No bar um pouco mais de brilho, pulseira trança MOB (R\$ 149,00), bracelete em ouro coração e estampa de onça Armazém (R\$ 34,90). Na outra página o biquíni estampa cobra Blue Beach (R\$ 52,00).



são de mineiros e que buscam algo diferente do que tem no seu cotidiano. Então por favor, vamos seguir o seu menu confiança. Na entrada um mix de folhas com redução balsâmica e lascas de parmesão (R\$ 12,00), em seguida um Duo de salmão e surubim acompanhado de endívias grelhadas mais um lagostim flambado e um molho que é uma redução de balsâmico e pimenta rosa (R\$ 40,00). O prato principal veio em forma de um tornedore de flet mignon com abobrinha e abacaxi glaciado acompanhado de um molho de vinho tinto reduzido com shoyo (R\$ 38,00). Equilibrados e puxados em estilo para a nouvelle cuisine, portanto prepare-



feitas para agradar a todos, não existe espaço para o erro. Passar quatro ou cinco dias no Furnaspark parece ser a medida certa. A represa bem em frente concentra a maioria das atividades que você possa fazer. A Região começa a formatar um circuito turístico, em seu entorno há boas cavernas para serem exploradas por quem gosta de espeleologia ou do caving (versão esportiva da mesma coisa) e perto da cidade de Capitólio, há uma formação de cânions na beira d'água que estão sendo usadas para quem gosta de rapel ou escalada. E sem dúvidas, com todo esse mar de água doce, passeio de barco e pescaria é o que não falta. Traíra, tilápia, tucunaré ou dourado são as espécies mais comuns. O Furnaspark oferece diversos passeios em escunas ou catamarãs. Há um conjunto de ilhas de pedra que podem servir de cenário para seus mergulhos. Vai sentir como se estivesse em algum lugar remoto, meio Tailândia. Passar o final do dia à margem de qualquer das praias que circundam a represa é quase que obrigatório, ainda mais com o pôr do sol comum encontrado por lá. À noite, tempo para o jantar. A cozinha está a cargo do Chef Alexandre Ramos. Vindo de Angra dos Reis ele nos conta que preferiu seguir para uma linha de pratos mais cosmopolita do que a regional. Boa parte dos seus clientes



se caso você goste de plena fartura em cima da porcelana. Num segundo dia, e na folga do chef, apesar das promessas, o cardápio nem sempre esteve à altura do prometido. O risoto de frutos do mar acompanhado de surubim grelhado (R\$ 35,00) não demorou nem cinco minutos para chegar, o que indica que o risoto já estava pronto (o ponto um tanto passado, denunciava) e o surubim não resistiu ao óleo da chapa. Mesmo assim, a opção pela alimentação no Furnaspark é de longe a melhor que você encontrará. Curioso, esses

mineiros de Formiga não tem muita intimidade com as panelas. Na cidade chega a ser crítica a possibilidade de comer bem num restaurante ou numa lanchonete. Portanto considerar um tempo de imersão pode ser o melhor a fazer numa ida ao resort. Mesmo sendo um pouco insípido, com um pouco mais de maturidade, o local que já atrai pela sua completa estrutura tem um vasto horizonte de atuação. E a pista serve para quebrar o paradigma de que o lugar é longe de tudo. ■



MAPA DE ROTAS

MELHOR ÉPOCA:

Já existe um completo calendário que pode servir de mote para a visita ao Furnaspark. No final de novembro houve o encontro de ultraleves, no ano que vem em abril vai acontecer o Furnaspark Jet's uma festa de aerodelismo com modelos de ponta do mercado. Em junho é promovida a Festa da Lingüiça e em julho o Cirrus Weekend, evento corporativo da marca de aeronaves.

DICA DO PILOTO:

A pista do Furnaspark (SWWW 20° 31' 55"S/045° 36' 51"W) é asfaltada e homologada. Tem 789m de comprimento e de ambos os lados não tem nenhum problema com a rampa de aproximação, sendo que para a cabeceira do lado da represa é possível vir numa longa final. O pátio fica bem ao lado da piscina e poucos metros separam a área de estacionamento para a recepção do hotel.

ENDEREÇO:

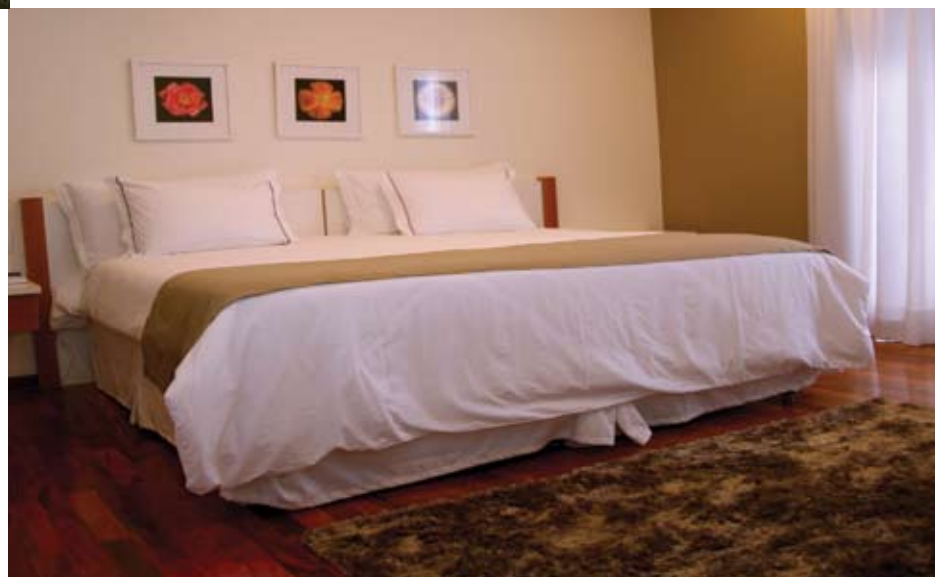
Furnaspark
Tel.: (37) 3329 2900/ 3329 2929
www.furnaspark.com.br

Dumond
Rua Oscar Freire, 861
Tel.: (11) 3062 8330

Armazém
www.modaarmazem.com.br
Blue Beach
Tel.: (11) 3812 9706
Shopping Eldorado (SP)

Lilla Ka
Al. Lorena – São Paulo
Tel.: (11) 3060 8239

MOB
Rua Oscar Freire, 1072
Tel.: (11) 3081 0323



A De'Longhi transforma o seu dia-a-dia em algo especial.



Fácil de Operar



Jarra Térmica Patenteada



Visor Iluminado e Interativo

Feita em aço inox, a máquina de café italiana **Primadonna Built-in** vai sofisticar sua cozinha. Suas funções variadas e exclusivas produzem bebidas a base de café com apenas um toque

Acesse: www.delonghi.com.br

De'Longhi

Better Everyday

AUGE DA ELEGÂNCIA



MODELO: KELLY GISCH (TEN MODEL)
MAKE-UP & HAIR: MARI SCIOTTI

REGATA SEDA – LITA MORTARI – R\$ 590,00
CALÇA ALFAITARIA – LITA MORTARI – R\$ 890,00
BLAZER TWEED BORDADO – LITA MORTARI – R\$ 1.480,00
BRINCO DOURADO COM PÉROLA VERDE – FABRIZIO GIANNONE – R\$ 209,00
RASTEIRINHA METALIZADA ABERTA – MOB – R\$ 295,00
BENTLEY CONTINENTAL SUPERSPORTS - R\$ 1,100 MILHÃO
MOTOR W12 6.0 BITURBO FLEX 630 HP 0-100 EM 3.9 SEGUNDOS
VELOCIDADE MÁXIMA ESTIMADA EM 329KM/H

REGATA SEDA PLISSADA
LITA MORTARI - R\$ 490,00
SAIA ROSA - LITA MORTARI - R\$ 790,00
COLAR PÉROLA COM FECHO DOURADO
FABRIZIO GIANNONE - R\$ 775,00
SANDÁLIA MEIA PATA NOBUCK
CAPODARTE - R\$ 349,90



JAQUETA PAETÊ DOURADA - R\$ 1.580,00
CALÇA JEANS - LITA MORTARI - R\$ 760,00
CINTO VERDE - LITA MORTARI - R\$ 390,00
SANDÁLIA COM TAXAS E TELA
ZEFERINO - R\$ 975,00
COLAR TRANÇADO
LITA MORTARI - R\$ 480,00



VESTIDO PRETO BORDADO
LITA MORTARI - R\$ 4.800,00

ONDEACHAR

- LITA MORTARI
Rua Bela Cintra, 2195 – São Paulo
Tel.: (11) 3064 3021
www.litamortari.com.br
- BENTLEY SÃO PAULO
Rua Colômbia, 784 – São Paulo
Tel.: (11) 3086 8888
www.bentleysaopaulo.com.br
- MONTE PASCOAL
Tel.: (11) 5051 2622
www.tabacosmatafina.com.br
- ALEXANDRE BIRMAN
Rua Oscar Freire, 855 – São Paulo
Tel.: (11) 3068 8677
- CAPODARTE
Rua Oscar Freire, 902 – São Paulo
Tel.: (11) 3086 3779
- FABRIZIO GIANNONE
Rua Oscar Freire, 1149 – São Paulo
- MOB
Rua Oscar Freire, 1072 – São Paulo
Tel.: (11) 3081 0323
- ZEFERINO
Rua Oscar Freire, 926 – São Paulo
Tel.: (11) 3064 1006



Estréia nos melhores ambientes as novas fragrâncias Christine Vaughan harmonizando essências naturais em seis versões que ajudam no bem estar e conforto. Delicados, os aromatizadores podem ser mantidos continuamente tanto em residências, lojas ou escritório.

NOVOS ARES





Fragrância Isadora: Elegante e delicada que vai tornar o ambiente mais acolhedor. Resultado harmonioso da combinação de rosas especiais.



Fragrância Mayara: A composição remete a frescura de uma floresta tropical. Toques de relva molhada e madeira como se você estivesse num passeio dentro da mata fechada.



Fragrância Índia Ká: Inspirada nos aromas indianos, combina jasmim de Madagascar, baunilha e canela do oriente. Sugere um toque afrodisíaco com poderes místicos.



Fragrância Amanda: A lavanda se mostra suave e delicada, capaz de trazer calma e harmonia para qualquer ambiente.





Fragrância Ana Clara: Aroma fresco, intenso, delicioso e com toda a vitalidade e energia da bergamota, laranja e lima da pérsia.

Fragrância Lucas: A força do lírio compõe essa fragrância que é ideal para equilibrar corpo e mente, sugere paz, harmonia e equilíbrio.

ONDEACHAR

Christine Vaughan
www.christinevaughan.com.br
Tel.: (11) 9448 0031
Preço: R\$ 80,00

Garnús

VERÃO 2012



SHOW ROOM:

Fone: 11 2691 1781
www.garnus.com.br

Fotografia: www.alexpasqualle.com.br

A VERDADE ESTÁ LÁ FORA



Não há quem não queira dar uma espiadinha. Pousado na grama do parque em Sorocaba um objeto com um conjunto de oito motores e hélices parece que chegou de Marte há pouco. Uma figura magra e vestindo um óculos futurista postado ao lado realça a imaginação. Leve-me ao seu líder. A aranha metálica não identificada é um octocóptero, o nome soa complicado, de fazer corar as bochechas da Daniela Albuquerque, mas o

conceito é simples, e se quiser saber, é um veículo não tripulado que voa por rádio controle e tem oito motores. E sim pousa e decola na vertical. Bem simples. Mais que uma diversão é uma ferramenta de trabalho fabricado pela alemã Mikrocopter e foi trazido ao Brasil pela Marquinho Modelismo. Quem esteve na última EAB pode vê-lo fazendo o papel de câmera aérea. A sua presença inclusive provocou um rebuliço na feira. Quem nos contou foi o próprio Marcos Rodrigues, o Marquinho, que teve que fazer uma demonstração para uma comitiva feita de oficiais da FAB antes de sair voando pela EAB. Estavam lá querendo saber como funcionava aquela máquina, que na vista dos militares era mais que um aeromodelo, era um Vant – veículo aéreo não tripulado e com poder de uso bem sérios. Nos Estados Unidos por exemplo, esse octocóptero não pode ser vendido para qualquer público, somente órgãos governamentais tem o direito de adquiri-lo. E isso acontece em vários outros países como na própria Alemanha, país do fabricante. Há o temor que ele possa ser usado em atentados terroristas. Como no Brasil não existe ainda uma legislação sobre o uso desse tipo de aeronave, consequentemente, a compra está livre. Mas para você ver e entender como existe demanda para o aparelho, foi necessário entrar na fila e esperar um mês para que o Octocóptero do Marquinho pudesse ser adquirido. O pulo do gato está na estabilidade do aparelho. Há algum tempo alguns helicópteros de rádio controle já estavam sendo usados como câmeras aladas, mas o nível de vibração desses aparelhos era muito alto, prejudicando as tomadas de cena e a autonomia era curta. As imagens feitas com

Mistério desvendado. O objeto voador é identificado como uma câmera alada, um dos muitos atributos a serem explorados pelo octocóptero.



o octocóptero são surpreendentemente estáveis. Há alguns outros modelos com quatro ou seis motores, mas esses são mais sensíveis à pane, se perderem um dos motores é eminente o pouso forçado. O octocóptero consegue voar até com dois motores a menos, desde que não falhem motores vizinhos. Custando cerca de R\$ 20 mil e com uma autonomia de 6,5 minutos de voo, levando em conta uma margem de segurança da carga das baterias, o equipamento já está sendo usado pela Globo, SBT e Record. Ele chega a substituir um helicóptero de verdade aonde é impossível dele chegar pelo seu tamanho. Marcos diz que trabalha sempre num raio máximo de 500m, apesar de ser possível do alcance ser de até 3km por conta do sinal de rádio. Um caso descreve bem o seu uso. Uma construtora pretendia comprar um terreno para erguer um condomínio, mas era preciso checar a mata que existia dentro de seus limites. Levar alguém para averiguar era impossível pelo mato fechado,

a proximidade com a pista do aeroporto de Sorocaba impossibilitava o sobrevoo de helicóptero e assim o octocóptero foi acionado para fazer imagens do alto. Mal decolou e o engenheiro responsável viu que dentro do terreno haviam várias árvores que não poderiam ser derrubadas, inviabilizando todo o projeto. A construtora, que estava para fechar uma compra de R\$ 5 milhões por algo que não poderia utilizar, achou bem barato o valor de R\$ 1.500,00 cobrados para fazer a checagem com o octocóptero. Já o dono do terreno, esse que não se mostrava muito feliz, deve ter se tornado caçados de Ovnis. ■

ONDEACHAR

Marquinho modelismo
Tel.: (15) 9117 4822
www.marquinhomodelismo.com.br

EXCELÊNCIA EM ALTO NÍVEL

Há 27 anos Stoco Aviação é referência no Brasil em manutenção e prestação de serviços aeronáuticos, desde o cuidado com os motores até a assessoria na importação ou compra de sua aeronave, priorizando a excelência dos serviços e a satisfação de seus clientes



Manutenção

Revisão Geral de Motores
Blocos e Cilindros
Pintura e Interiores

Vendas

Aeronave
Acessórios
Peças

Hangaragem

Atendimento rápido,
com qualidade e
segurança

Concessionária



Rodovia GO-070 Km-05, Lt 139/140
Aeródromo Brigadeiro Epinghaus
Goiania-GO / CEP: 74480
Fone: (62) 3298-1290 / Fax: 3298-1568

STOCO
AVIAÇÃO

www.stocoaviacao.com.br



A Ducati apresentou a 1199 Panigale, moto super esportiva que irá ficar no lugar da 1198. Com peso declarado de 163,9kg e potência de 195hp aos 10.750rpm deve deixar no chinelo a versão anterior que já era estupefante em termos de performance. Com tais números ela supera a BMW S100RR, referência do mercado com seus 193hp a 13.100rpm. Segundo as palavras de Gabriele Del Torchio, presidente da marca no lançamento da 1199 feito Teatro Dal Verme em Milão, esse é o mais ambicioso projeto da Ducati utilizando uma excelência em engenharia, estilo puramente italiano e a entrega de uma performance capaz de alegrar todo e qualquer cliente por mais exigente que seja. Outra surpresa é o chassi monocoque em alumínio

usadas na Diavel e Multistrada. Ele também possui o sistema de troca de marchas rápida, sem a necessidade do uso da embreagem, semelhante a encontrada na 1198SP. A Panigale é o produto mais sofisticado do catálogo e entre a sopa de letrinhas há o EBC – Engine Brake Control sistema que auxilia no equilíbrio geral da moto durante as desacelerações pelo monitoramento do posicionamento do acelerador, marcha selecionada e o ritmo das válvulas durante uma freada enérgica. Para o melhor controle de dirigibilidade, a 1199 trabalha com os modos de controle de entrega de potência, que vai desde

ELA QUER SE TORNAR A REFERÊNCIA ENTRE AS SUPERESPORTIVAS, SEJA PELOS DADOS TÉCNICOS COMO PELO QUESITO BELEZA

com o motor fazendo parte da estrutura no lugar do tradicional conjunto de treliça tubular. O motor ainda continua sendo um bicilíndrico em L com comando de válvulas desmodrômico, mas apesar da conhecida configuração, o projeto batizado de Superquadro foi concebido a partir de uma folha de papel em branco. O câmbio é uma evolução do que já existia na 1198 sendo maior e reforçado com uma certa similaridade com as unidades

o modo Wet que limita o conjunto em 120hp até o Race Mode que o piloto pode usar todos os 195hp disponíveis, em conjunto com o DTC sistema de controle de tração com oito níveis de ajuste. Na parte ciclística a 1199 oferece algumas diferenças, na versão básica os garfos dianteiros são Marzocchi de 50mm de diâmetro enquanto que nas versões Panigale S e Tricolore os conjuntos dianteiros e traseiros são Öhlins ajustáveis eletronicamente. Freios



MONUMENTO ITALIANO



são Brembo e o ABS é opcional nas versões básica e S enquanto que já vem instalado na Tricolore. Segundo a Ducati a moto chega nas concessionárias no ano que vem, mas o preço ainda não foi estipulado, mas só para se ter uma idéia, no mercado americano deve custar entre US\$ 17.995,00 a US\$ 27.995,00. ■

ONDEACHAR

Ducati
www.ducatiabrasil.com.br

SERVIÇO À JATO



Cenário de pouco de tempo atrás neste país. Na aviação regional uma empresa nova aparece fazendo vôos ligando pequenas cidades às capitais usando aeronaves menores, geralmente turboélices de 19 assentos ou, em alguns casos, de até 30 ou 40 passageiros. Mal consegue fazer clientela e chega uma empresa maior, e de jato, quebra as pernas da novata, mas como a localidade não sustenta demanda de passageiros para o avião grande, o jato sai e a população fica a pé. Outro cenário, nas rodinhas de quem gosta de aviação a maioria pergunta por que a Embraer vende avião a rodo no mercado internacional, mas na pátria mãe, o seu sucesso é bem marginal. Altos custos operacionais, de

financiamento e mercado não adaptado eram as respostas mais comuns. Então de pé no saguão de embarque do aeroporto de Foz do Iguaçu observando o pouso do Embraer E-175 da TRIP, a quebra desses paradigmas. Vamos fazer um voo regional de jato nacional. Está certo que a TRIP não é nenhuma pequena empresa, aliás é a que mais atende cidades na sua malha de rotas. E a introdução do Embraer na sua frota teve uma certa ajuda da Azul, empresa que chegou no seu quintal fazendo barulho por usar os jatos brasileiros. Foram fazer concorrência com o mesmo produto mas de forma diferente. Enquanto que a novata usa os E-190 e 195 com capacidade para uma centena de passageiros, a TRIP foi de E-175, versão de fuselagem mais curta



Ao raiar do dia o E-175 se prepara para decolar de Santarém, destino com demanda para sustentar o uso do jato. A economia de tempo em voo com esse tipo de equipamento pode chegar a 40%.



com 86 assentos. A empresa de Campinas também adquiriu alguns E-190 (110 lugares), mas vamos ficar focados no 175, pois é um modelo que trabalha em dois segmentos ao mesmo tempo. Vai para cidades que não oferecem demanda para um avião maior e também é usado para cobrir etapas aonde os turboélices ATR 42 e 72 perdem tempo. Pequenas cidades no meio do nada, o que é mais encontrado na Região Centro-Oeste e Norte do país. Por isso a nossa rota começa em Foz do Iguaçu e segue até Santarém. Foram 06h20m de voo com escalas em Cuiabá, Sinop e Alta Floresta. Para começar, mais uma diferença de mercado. Até pouco tempo, não havia vôo direto de Foz para Cuiabá, as ofertas obrigavam o passageiro ir primeiro para São Paulo e nem sempre com conexões imediatas. Uma ligação subindo do sul ao norte direto pelo setor oeste da nação é coisa recente. Com 33.300kg sendo que desse total, 5.530kg referem-se ao combustível, o E-175 está pronto para decolar. Na cabine, o comandante Zynich e o co-piloto Volpini mais as comissárias Lisane e Leny compõe a equipe responsável pelo voo até Sinop aonde haverá a troca de tripulação. Na noite chuvosa o E-175 decola de Foz e usando a saída Praga para pegar a aerovia UW 28, que nos fará passar por cima de Campo Grande. Ascensão um tanto turbulenta

até atingir o nível de voo de cruzeiro de 38 mil pés. Aqui uma vantagem do Embraer, ele consegue fazer essa subida direto, mesmo no peso máximo de decolagem, e você fica mais rápido livre do desconforto das zonas de turbulências. Um turboélice que vai voar a mais ou menos 25 mil pés é passível de sofrer um tanto mais. Na tela do efis, a velocidade de Mach 0.71 foi o resultado da análise dos computadores de bordo do Embraer para uma melhor equação entre consumo e tempo em rota. Comparando com os ATR 42 e 72 o Embraer E-175 pode ser 60% mais rápido, portanto, está sendo colocado em trechos que com ele, são cumpridos em torno de uma hora. Ganho para o passageiro. E para a companhia os custos operacionais não cresceram tanto assim. Se o voo do ATR



Na cabine, duas gerações de pilotos. O cmte. Fernando Canto veio da aviação executiva e o co-piloto Victor Hugo recém saído do aeroclube. Acima, a TRIP é uma das únicas empresas aéreas a oferecer uma refeição de garfo e faca a bordo.

72 segundo fontes da companhia, já começa a se tornar lucrativo com apenas 17 pessoas a bordo, no E-175 o número a ser alcançado é de 30 passageiros, portanto, menos da metade da lotação. Num mercado aonde são poucos os vôos batendo lata, essa meta chega a ser uma formalidade apenas. No serviço de bordo as comissárias trabalham da seguinte maneira, se o voo está com até 50 passageiros, é usado apenas um carrinho de comissária, com lotação superior as comissárias dividem o trabalhos em duas frentes. A TRIP é umas das únicas opções aonde você ainda vai contar com serviço de bordo com comida de garfo e faca, geralmente nas etapas com duração maior que 50 minutos. Esse fator pode ser bem

considerado na escolha pela companhia, ainda mais levando em conta o voo que estávamos fazendo. Seis horas na base de salgadinhos, barrinhas de cereal ou goiabinha seria delascar. Durante a subida para Santarém a refeição mais completa foi servida na etapa entre Alta Floresta e o destino final e no retorno entre Cuiabá e Foz do Iguaçu. Mesmo sendo um lanche frio, é um alento saber que não será preciso ficar trazendo comida a bordo. O E-175 é um avião confortável com a configuração de fileiras com pares poltronas. Outra característica é o silêncio no ambiente. As turbinas GE CF34-8E emitem baixo nível de ruído e mesmo o barulho aerodinâmico provocado pela passagem do ar na aeronave é de baixa intensidade, ao contrário do que ocorre



Troca de tripulação em Sinop, uma das bases de pernoite da TRIP na Região centro-oeste do Brasil, mercado aonde a companhia explora bem o uso dos Embraer E-Jets.



nos ERJ, que na sua parte frontal são mais ruidosos. Os Embraer da TRIP diferem dos usados pela Azul por não terem sistema de entretenimento a bordo (os E-190, por serem originalmente configurados para a empresa aérea indiana Baboo, contam com todo o equipamento necessário, telinhas nos assentos inclusive, mas em utilizá-los). Alguém nos bastidores disse que talvez, um dia, o recurso possa ser oferecido ao passageiro. Aos 38 mil pés a altitude de cabine com uma pressurização de 8.3psi, é equivalente a 7.100 pés (2.132m) de altitude, algo como se você estivesse na cidade de Gonçalves (MG), e mesmo depois de tantas subidas e descidas não deu para certificar uma reclamação que alguns tripulantes de Embraer já nos reportaram. Os E-Jets tem apenas uma válvula de pressão para alimentar o sistema de pressurização o que seria insuficiente, as variações na pressurização seriam maiores. No contínuo sobe e desce o corpo sentiria mais e ao longo das jornadas o cansaço seria maior. O passageiro talvez notasse mais aquela sensação de ouvido tampado. A Embraer não quis comentar o assunto, mas há quem diga que um novo sistema com duas bombas está sendo estudado. No voo de retorno

feito à luz do dia foi possível ver melhor as condições das pistas utilizadas. Não eram o supra sumo dos aeroportos, mas em Sinop (aonde dizem que existe um bom hotel para ser avaliado), por exemplo, havia 1.630m de asfalto disponível para as operações e em Alta Floresta 2.500m, em ambos os casos, com 30m de largura. Espaço suficiente para colocar o E-175, que consegue fazer um giro de 180° se a pista tiver um mínimo de 18m de largura. Segundo alguns pilotos, o E-175, e até mesmo o E-190, vai aonde o ATR72 vai. O E-175, com o peso de pouso variando entre 27.000 e 29.800kg manteve Vref baixas, entre 112 e 117 nós nas escalas em que passamos. E durante a decolagem, um certo padrão adotado nos Embraer, flape 2 e dependendo da temperatura, 86 a 89% de potência apenas, isso poupa os motores e de quebra diminui a emissão de ruídos no entorno do aeroporto. Final do voo, um caderno cheio de anotações e despedidas a tripulação. O Cmte. Edison, o co-piloto Diego Casarejos e as comissárias Juliana e Eveline ainda seguiriam para Porto Alegre, num corriqueiro dia de trabalho, mas que para o mercado, representa uma nova etapa nesse recente cotidiano. ■

ONDEACHAR

Trip
Central de vendas: 3003-8747
(Capitais e regiões metropolitanas)
0300-789-8747 (Demais localidades)
www.voetrip.com.br

DUAS VOCAÇÕES, UM ÚNICO ENDEREÇO: GO AIR AVIÃO E GO AIR HELICÓPTERO.

Já estava na hora dos melhores nos ares sob asas rotativas encontrarem os melhores sob asas fixas.

A Go Air é uma das únicas escolas de piloto de avião do País a trazer para a formação a vivência com a rotina de voo praticada nas companhias aéreas. São 02 aviões Cessna 152, um Cirrus SR20 e Simulador exclusivos para a instrução, que veem integrar a frota de 04 helicópteros Robinson 22 e um Robinson 44. Base de instrução também no interior do Estado, no Aeroporto Estadual de Sorocaba. Decole com a Go Air.

Escola para Pilotos, Táxi Aéreo e Manutenção Aeronáutica.



www.goair.com.br

Aeroporto Campo de Marte | São Paulo, SP | 11 2221-5498

Desde criança ele viu a oportunidade bater na sua porta e não deixou de atendê-la. Ton Vasconcelos é carioca nascido na Urca. Formou-se em nada, trabalha desde os 16 anos e sempre gostou de cozinhar. Na época em que era escoteiro foi preparar seu primeiro prato, um macarrão que teve que servir em fatias depois que se perdeu no cozimento. Na adolescência juntou uma grana com os amigos e conseguiu alugar uma quitinete que servia de matadouro, no bom sentido. Suas omeletes faziam sucesso entre as convidadas. Conheceu Paul Bocuse e viu como a nouvelle cuisine era fascinante. Enquanto isso foi trabalhar no ramo marítimo, é dono de uma empresa especializada em cruzeiros o que lhe deu a oportunidade em conhecer 104 países e as cozinhas que existiam

por lá. Quando completou 60 anos resolveu que poderia reinventar a sua vida e usar da experiência ganha com seu currículo. Lembrou das omeletes e quis fazer um lugar com uma gastronomia de autor. Cozinha para poucos. Na hora de escolher o nome do lugar usou da convivência com os navios de cruzeiro e suas cozinhas embarcadas batizou-o de From the Galley. Funciona assim, um espaço para no máximo 20 pessoas que podem escolher entre os oito tempos do Menu Degustação ou aos cinco do Menu Confiança. No andar de cima há um segundo espaço, este mais privê e com serviço realizado de acordo com o cliente que solicita o serviço ao toque de um sino eletrônico.

Menu degustação: R\$ 220,00 por pessoa
Menu confiança: R\$ 185,00 por pessoa

Pipoca bafo de dragão. Inicialmente é uma pipoca normal, feita em forma de disco parecendo um pé de moleque ou aqueles doces de arroz japonês. A graça começa ao mergulhá-lo no nitrogênio líquido, influência da cozinha molecular. Você saboreia brincando com a fumaça. O azeite trufado ou curry dão um toque extra na diversão.

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



Chouriço português com pesto de rúcula. O ácido da rúcula corta a gordura nas três peças de chouriço que são cozidas na hora. A verdura também serve para balancear o pinhole que compõe a receita do pesto. O conjunto parece até ter sido defumado e se mostra muito leve.

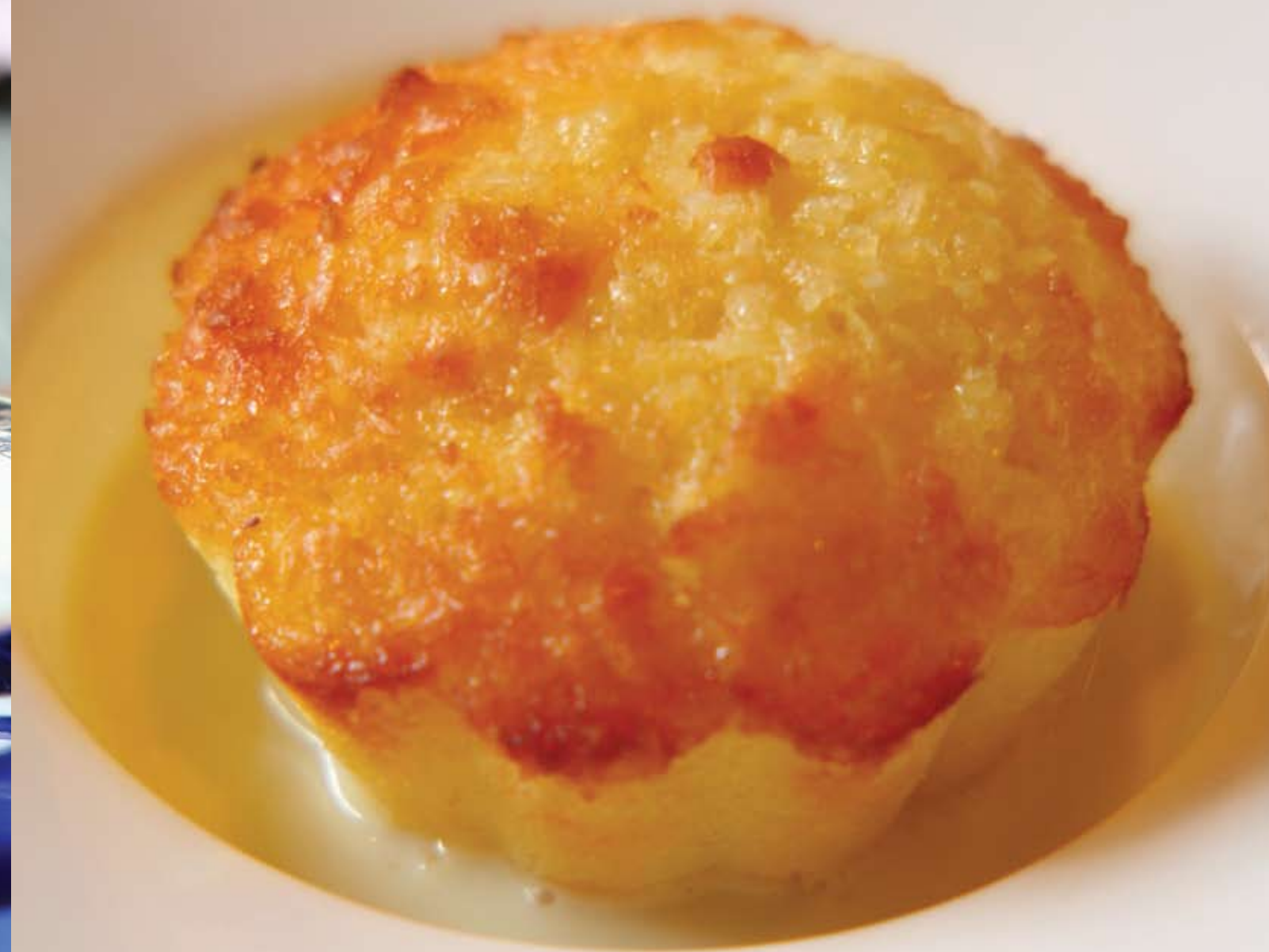


Capuccino de lagosta com espuma de coco. É feito na máquina de café e o caldo leva horas de cozimento para ser feito. Vai camarão seco também na receita. E a espuma de coco não predomina em cima da lagosta. Muito equilíbrio nesta hora.

Camarão defumado com arroz negro cremoso. O fruto do mar é defumado na hora em que o prato é montado. E o arroz se diferencia por estar cremoso, quase um risoto.



Bolinho de aipim com creme inglês. A simplicidade na hora da sobremesa, tanto é que servido sozinho, sem muitos arranjos. E está bom assim.



ONDEACHAR

From The Galley
Rua Leopoldo de Couto Magalhães
Junior, 761 – São Paulo
Tel.: (11) 3073 0928
Cartões: aceita todos
Estacionamento: vallet



Nada como uma boa atualização para manter as atenções voltadas para si. Da mesma forma que a indústria automobilística faz de tempos em tempos com seus produtos, a Piper pegou a sua linha M composta pelos monomotores de alto desempenho Matrix. Mirage e Meridian e introduziu algumas mudanças, a maioria no interior, e se não deixaram os aviões com uma cara nova, serviram para aumentar o conforto de quem vai a bordo. A acessibilidade que sempre foi um ponto discutível nesses modelos foi resolvida com uma daquelas idéias de que quando pronta, a gente fica pensando o porquê ninguém havia pensado naquilo antes. Os três modelos não tem um corredor ligando a porta traseira até a cabine dos pilotos. Pessoas com um corpo não tão enxuto tinham que se esforçar um bocadinho para se esgueirar entre os assentos. Na nova configuração a Piper colocou bancos (inclusive o do co-piloto) que podem ser totalmente rebatidos, inclusive nesta posição, elas viram uma espécie



A DIFERENÇA ESTÁ NOS **DETALHES**



de bandeja, com direito a porta copos. É só ver nas fotos como o sistema amplia em muito o espaço interno. Os assentos também tiveram seus desenhos modificados ganhando uma base mais densa e o encosto foi projetado para garantir um melhor apoio para as costas. Para quem vai nos postos da frente, uma alça de apoio foi colocada acima do painel de instrumentos na estrutura que divide o para brisas. Os painéis laterais da cabine também foram alterados, o novo desenho garante melhor apoio aos braços tanto dos tripulantes como dos passageiros e as bolsas colocadas nessas regiões são maiores. Dá para colocar um iPad por

A alça melhora o acesso a cabine de comando. Do lado de fora as novas luzes de ponta de asa. Mais economia e visibilidade.



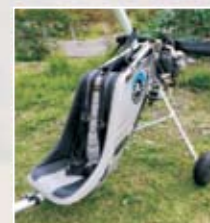
exemplo. O sistema de distribuição de ar na cabine também foi repensado, no Matrix tem um controle ao lado do lugar do co-piloto que pode regular a entrada de ar externo. Novos respiradouros de plásticos substituíram os antigos de metal nos modelos Matrix e Mirage, no Meridian essas peças agora são de alumínio. E os aviões também brilham mais tanto dentro como do lado de fora. Lâmpadas de leds foram extensamente utilizadas. Desde a iluminação da soleira na porta, as luzes de leitura ao farol no trem de pouso e as luzes de ponta de asas, agora tudo é de led, mais econômicos, esquentam menos e duram cerca de 5 a 10 vezes mais que uma lâmpada fluorescente. O pacote de novidades é completado com a adição de fones Bose A20, estes inclusive, podem ser conectados atrás dos assentos de cabine, evitando que os cabos atrapalhem os usuários. Em resumo, a Piper fez sua lição de casa, trabalhou em função de aprimorar seus produtos nos detalhes, esses que fazem a diferença na hora da compra. ■

ONDEACHAR

JP Martins Aviação
Tel.: (11) 3538 2555
www.jpmartins.com.br

AIRBORNE LANÇA NANO TRIKE T-LITE

- ✓ o motor de quatro tempos Bailey é eficiente, silencioso e surpreendentemente econômico
- ✓ o tanque de combustível pode ser removido facilmente
- ✓ vôo a vela: ao atingir uma altitude satisfatória, pode-se desligar o motor e passar a voar como uma Asa Delta ou um planador



- ✓ assento estofado é removível, confortável, proporcionando conforto para vôos de longa duração

XT-912 SST Tundra

- ✓ aerodinâmica superior
- ✓ cruza 65 nós
- ✓ alcance de 700 kms
- ✓ várias opções de aterrissagem
- ✓ asa careca com montante

AirBorne
BRASIL
For Serious Recreation

R. Martim Afonso, 24 • cj. 31 • Centro • Santos/SP • Tel.: 13 3229-2122 • Fax: 13 3229-2124

MELHOR DE BOM



O enorme velocímetro no centro do painel indica 185km/h e nada de sustos ou reações indesejáveis. Nesse cenário ilegal, a sensação de segurança e admiração. É isso que você vai sentir no comando de um Mini John Cooper Works. Minis são mini em tamanho e máximos a diversão. Nas versões normais a condução parecida com a de um kart não te deixa enganar, esses carrinhos são feitos para curtir. E se com 184hp disponíveis no motor da versão S o Mini, seja qual modelo, é um tdos carros mais espertos e ágeis que você pode comprar com uma quantidade de dinheiro nada astronômica, imagine apimentar a receita com 27 cavalos a mais de potência. Essa é a receita básica das versões com o selo John

Cooper Works, departamento da marca que juntou um bando de engenheiros britânicos com a missão de aprimorar o carro. Fizeram a lição de casa muito bem, deixaram ele em condições de encarar uma pista de corrida. Afinaram o motor 1.6 de quatro cilindros, bloco de alumínio e injeção direta de combustível, deixaram-o respirar melhor e colocaram um turbo trabalhando com uma pressão atmosférica de 0,9bar. Mais que os 211hp entregues por essa usina, o que vale mesmo é o belo torque de 26,51 kgf.m disponíveis numa faixa de giros entre 1.850 e 5.600 rpm. Durante a aceleração o índice chega a 28,55kgf.m a partir dos 2.000 rpm até os 5.300 rpm devido a uma sobre atuação do turbo, que chega a trabalhar com 1,3bar, isso num carro que na versão mais curta pesa meros 1.140kg. A tradução mais simples vem em forma de respostas imediatas ao comando do seu pé direito. A equipe também trabalhou em todo o



resto do conjunto, a suspensão foi rebaixada em 10mm, as rodas de aro 17 pesam menos de 10kg, e a direção com sistema de acionamento elétrico que se mostra mais do que precisa para uso na pista, chega a ser perfeita para uso urbano. Bom, isso se você gosta de um carro que emana esportividade constantemente. Como qualquer Mini, entrar num deles é como num carro de competição, a postura ao sentar nos seus assentos é bem rente ao solo. Apesar de um acabamento bem esmerado, os bancos negros com detalhes das costuras em vermelho e mais todos os detalhes do painel não disfarçam o instinto básico dessa máquina que é a de andar bem, e se possível rápido. Esse conceito começa já na hora de acionar o motor, os engenheiros calibraram bem o sistema de exaustão,

brigando com as imperfeições do asfalto a toda hora. Portanto todo cuidado é pouco com os infindáveis buracos. Mas é só aparecerem alguns quilômetros de bom asfalto que a brincadeira pode começar. O Mini JCW definitivamente não é uma daqueles carros que você irá dizer que nem percebe que está andando numa velocidade superior a imaginada. Nada disso, e ainda bem, nesse inglês de meia alma alemã (afinal faz parte do grupo BMW) vamos saber a todo momento que se está andando rápido. Tudo é ligeiro, trocar de faixa, o modo de como é atingido os 100km/h partindo

todos esses apetrechos tecnológicos, mas aí é recomendável um bom curso de pilotagem para não cair em tentação de fazer besteira. Numa das apresentações da Mini para o público e imprensa, no cartódromo da Schincariol em Itu (SP), foi dada a possibilidade de dar uma volta de carona num exemplar que participa do campeonato Mini Challenger Cup, e melhor, conduzido por um piloto de competição. Segundo o pessoal da fábrica, de diferente há somente os itens de segurança como a gaiola interna, bancos, cintos e a inexistência de acabamento interno. Nem a suspensão é mexida.



o ronco do JCW é mais grave e agressivo que o do Mini S. A embreagem é um tanto pesada e o câmbio de 6 velocidades está lá para ser bem usado. Nos primeiros metros já dá para perceber que o JCW é mais arrisco que seus irmãos. A suspensão apoiada nos pneus 205/45W transmite todas as irregularidades para quem está a bordo. As ruas mau pavimentadas do Brasil deixam esse Mini mais nervoso ainda, ele vai ficar

do zero (que a fábrica indica 6.5s na versão curta e 6.8s na Clubman, mas que na nossa falta de prática, fizemos em 7.3s com o carro das fotos) e principalmente frear. Você pode entrar bem quente na curva, subir nos freios e o carro não vai mergulhar em nada nem para frente como para os lados. Nesta hora os controles de tração e estabilidade, estarão lhe ajudando, e muito, a trabalhar direito. Há a possibilidade de desligar

Carro urbano mas com pinta de esportivo de pista de corrida. O Mini John Cooper Works é um dos melhores desta família de veículos. Além de estilo, entrega muita potência que, aliado com a tradicional agilidade garante total prazer na direção.

CASO DE FAMÍLIA



Constantes lançamentos, estratégia agressiva de mercado para sempre deixar uma marca em evidência. Essa tem sido uma rotina constante para a Mini. Em pouco mais de um ano ela anunciou a série John Cooper Works nas versões curta e Clubman, com entre eixo 80mm maior, apareceu o Countryman quatro portas com cara de off Road, teve o Mini One com motor e preço reduzidos, e mais recentemente, foi apresentada a versão cabriolet JCW custando R\$ 149.950,00. Neste, todo o espírito de pista é somado ao requinte e charme da capota conversível que tem dois estágios de acionamento. Num primeiro ela abre somente na parte da frente, descobrindo o espaço do motorista e do passageiro ao lado. Com um segundo toque de um botão ela se retrai totalmente. Leva 15 segundo para toda a movimentação e pode ser feito com o carro em velocidades de

até 30km/h. A performance é semelhante ao seu irmão de capota rígida e há barras de proteção de acionamento automático em caso de capotamento. Se não bastasse, no final de outubro as revendas começam a receber o Mini Coupê em duas versões, com motores de 122 e 184hp. O desenho é para lá de arrojado, a capota foi rebaixada em 5cm e há lugar para apenas dois ocupantes, o que beneficiou o espaço do porta malas que subiu de 160litros para 280litros. O carro tem cara de nave espacial do Buck Rogers e certamente vai fazer todo mundo virar o pescoço quando você passar com ele na rua. O preço das versões é de R\$ 134.900,00 a versão Coupê e R\$ 149.950,00 a Coupê S. E pode deixar que em poucos meses, outra atração será anunciada, pois lá fora ainda existe a versão JCW desse Coupê, por enquanto, talvez o mais exclusivo modelo do catálogo Mini.



Impressionante é a palavra certa para ser dita depois de algumas voltas. As possibilidades de condução esportiva desse carro estão muito à frente do que o usuário padrão normal pode executar. Mas não é um touro chucro. Com o excelente torque disponível, andar na cidade – esquecendo o problema com as suspensões – fica bem fácil, em 6ª marcha e a 40km/h o carro nem reclama do mau trato e consegue recuperar aceleração de forma até melhor que alguns carros 1.0. Na estrada mantendo pouco menos de 3 mil giros, com 120km/h indicados no velocímetro, a sexta marcha lhe possibilitar reacelerar ainda de forma vigorosa. Num outro instante, propositalmente colocamos a terceira marcha para sair do farol e foi só fazer um pequeno trabalho com o pedal da embreagem que o Mini se saiu bem. Em termos de consumo, o JCW num misto de trecho urbano com estrada, e andando forte, ele fez uma média de 14 km/l.



COM UMA PREPARAÇÃO DE FÁBRICA O MINI ENTREGA DIVERSÃO DE GENTE GRANDE



E para não dizer que não falamos das flores esse Mini vem repleto de mimos para os seus ocupantes. O som Harman Kardon é de primeira, tem entrada para USB, tomada P2 além de trabalhar com Bluetooth e ser totalmente integrado com iPod. A modernidade se dá por meio da conectividade, dá para mandar mensagem ao seu Twitter ou postar alguma coisa no Facebook direto do carro. O meio do velocímetro central virou uma tela de múltipla função que acessa tanto o sistema de som, telefone, como o GPS e manuais do veículo. O desenho não é tão harmonioso quanto o do mostrador original dos outros Mini, mas é bem invocado. E sim, a mulherada vai gostar do interior desse carro, tanto sentando à direita como à esquerda. Faltou, pelo menos na unidade testada, os sensores de estacionamento. Como todo Mini, a visibilidade traseira é restrita. E também como todo Mini, as possibilidades de personalização são bem variáveis. Aliás foi ele quem inaugurou essa nova geração de customização de fábrica que vai desde o adesivos imitando a bandeira quadriculada de corrida – ou, yeah,

pode ser a bandeira da Inglaterra - que podem ser colocados nos retrovisores ou no teto solar, as tiras sobre o capô, os detalhes de acabamento imitando a fibra de carbono ou os diversos padrões de forração do assentos, isso sem esquecer a gama de combinação de cores, pois Mini que se preze possui padrão saia e blusa, teto de uma cor e o resto de outra. Assim é bem plausível de seu Mini ser exclusivo, mesmo depois do crescimento da frota em 68% entre 2009 e 2010 e a abertura de novas revendas no país (vão chegar a 18 até o final do ano com a abertura de lojas em Vitória, Belém e Uberlândia). E o mais interessante, o preço dessa versão John Cooper Works. A versão curta sai a partir de R\$ 139.950,00 e no pacote vem incluso todo o imbatível charme que entrega um ar clássico com pitadas de agressividade. Magnetismo à toda prova. ■

ONDEACHAR

Mini
www.minibrasil.com

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 alta tecnologia e conforto, o Meridian, com velocidade de cruzeiro de 482 Km/h, consumo de 130 L/h e 1.885 Km de alcance é a aeronave monoturboélice com o menor custo operacional e de aquisição.



J. P. MARTINS AVIAÇÃO LTDA.

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

UM BRINDE

Tanto faz se num supermercado ou numa loja especializada, a não ser que você queira fazer tipo, muitas vezes você se depara com tantos rótulos de vinhos que a boa escolha vira um exercício de experimentação.

São mais de 5 mil rótulos oferecidos aos brasileiros. Comercializar o precioso líquido virou moda e do outro lado da fronteira, os produtores como em tantos outros segmentos, vêem o Brasil como a tábua da salvação nessa recessiva economia global. Entretanto, até chegar à sua mesa, a garrafa vai passar por uma tortuosa via crucis. A variedade de oferta se traduz em complexidade de logística e a rentabilidade do negócio pode necessitar um volume muito grande de produtos. Importar algo de valor individual pequeno como o vinho pode sair caro demais, então a lógica diz que é preciso fazer negócios com vários produtores para encher o container. E haja garrafa. Para complicar o vinho é

AOS NEGÓCIOS

um produto multinacional. É preciso que todos literalmente, falem a mesma língua. Mas esse tipo de produto é também daqueles movido a paixão. Ok, vamos fazer negócio, mas antes de tudo porque gostamos do que estamos mexendo. Isso foi a tônica básica para a Timbro ter entrado nesse segmento, ter uma equipe com vocação para trabalhar com vinhos. A trading foi procurada pela Mercovino para evitar algum tipo de ressaca nos processos de importação. A Mercovino também nasceu do gosto pela coisa. Mauricio Kaufman é carioca que trocou a cerveja nos churrasco pela harmonização do vinho com as carnes numa época

de poucas opções dignas. Conheceu o empresário André Biagi que já tinha a empresa como um dos braços do seu grupo Ipiranga, que atua no mercado de bebidas em Ribeirão Preto. Trouxeram o escritório para São Paulo e correram atrás da Timbro para coordenar os trâmites com as vinícolas. Nessa roda também entrou Jorge Lucki, outro aficionado que virou consultor e partiram para as cabeças. Atualmente trabalham com 300

rótulos e cerca de 200 mil garrafas ao ano. Na América do Sul os negócios são feitos com chilenos e argentinos. França, Itália, Portugal, Espanha e Alemanha completam a oferta vinda da Europa. A operação com as garrafas se mostra mais complexa do que descrição feita por enólogo. Segundo a Timbro, a parceria começou com 2 a 3 lotes de compras ao ano com uma média de 55 mil garrafas, mas atrás dos tonéis é preciso verificar a capacidade de produção de cada vinícola. Não é raro receber uma ligação de um produtor dizendo que não quer colocar o produto na praça porque o

ONDE ACHAR

Mercovino
Tel.: (11) 3841 9448
www.mercovino.com.br

Timbro
Tel.: (11) 3709 5309
business@timbrotrading.com
www.timbrotrading.com



lote não ficou do jeito que eles queriam. Safras terminam e a disponibilidade varia. E isso pode quebrar todo o esquema de importação. Há também as regras brasileiras, uma das mais difíceis de serem administradas. Trazer vinhos é uma operação com regulamentações extremamente específicas. Há a rigorosa supervisão da Anvisa. Existe a coordenação de transporte e atenção com a conservação do produto. Algumas vezes uma vírgula empaca toda uma certificação do produto. E do outro lado da linha, convencer e explicar ao tradicional produtor que existe a necessidade daquela vírgula a mais no seu rótulo é um

trabalho árduo. Algumas vezes chega a ser incompreensível explicar o que é um determinado produto enquanto ele já possui um certificado DOC, de certificação de origem. É todo um tête-à-tête feito na origem que necessita muita solicitação da equipe da trading para trabalhar com esse tipo de produto. O segredo aqui é harmonizar negócios com um certo lado humano, por mais paradoxal que isso possa ser, afinal nesse mercado do vinho é preciso ter o gosto pela coisa. ■

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

FATOR



DE RISCO

TEXTO: EDMUNDO REIS
FOTOS: MARCIO JUMPEI/ROBERTO VALADARES CAIAFA
ILUSTRAÇÃO: CASSIO MANGA

Há cerca de dez anos, uma comitiva da EAA- Experimental Aircraft Association veio ao Brasil conhecer o mercado que ainda engatinhava, mas que tomava corpo. Numa palestra feita no Campo de Marte (SP), Bob Warner, vice-presidente executivo da entidade falou de um dos princípios básicos da aviação experimental, a de que o pilotos deveriam deixar de lado quebra galhos, jeitinhos tanto na hora da construção como na de pilotagem e considerar a importância da primeira pessoa a ser prejudicada em caso de acidente, ela mesmo. Quase riram da cara dele. Ele falara isso justo no país da impunidade e conhecido pelo seu jeitinho para resolver as coisas. A questão é

que o mercado dos experimentais vem crescendo a passos bem largos, segundo a ABUL – Associação Brasileira de Ultraleves são mais de 5.700 aeronaves desse segmento registrados no país. Aeronaves de construção amadora respondem por 75% do mercado de aeronaves desportivas registradas no Brasil. A melhora na economia, o acesso ao crédito, a desmistificação de que uma aeronave seja somente coisa para milionários, além dos baixos custos de aquisição e manutenção dessas máquinas foram os fatores preponderantes para o sucesso comercial do que também se chama de experimental. Todavia, em ala com esse crescimento nem sempre é visto um nível de conhecimento dentro



FOTO: ROBERTO VALADARES CAIAFA



de um padrão minimamente aceitável, tanto por parte do consumidor como o do fornecedor. Tendo o dinheiro tudo é possível, até o impossível. Durante um ENU – Encontro Nacional de Ultraleves que aconteceu em Barreiras (BA) em 2006, um Paradise que saíra de Florianópolis, tinha ido à Fernando de Noronha para então finalizar a epopéia na Bahia, chegou com leme vertical solto na base de sua estrutura. Em outro caso envolvendo um segundo exemplar da mesma marca, houve a perda em voo

de um dos ailerons. A pericia constatou que a fixação da peça estava sendo feita com rebites enquanto que o normal é feito com porca e parafuso, e de especificação aeronáutica. Contatada a Paradise declarou... Esses dois exemplos podem retratar muito bem a condição desse mercado. Se de um lado o consumidor comum não tem referências do que pode ser um bom ou mau produto, a oferta nem sempre pode adotar parâmetros mínimos de qualidade e segurança. A grande questão é que em muitos casos quem compra um experimental, está fazendo isso pela primeira vez. São marinheiros de primeira viagem, sem cultura aeronáutica. E do outro lado pululam novas ofertas. Os artifícios para seduzir quem está



FOTO: ROBERTO VALADARES CAIAFA

com a carteira recheada são muitos. Há muitas promessas de performance que nem sempre podem ser cumpridas e o pior, como o segmento permite, é totalmente plausível de alguém modificar um projeto original sem embasamento técnico, na base do pediu, pagou, foi feito. Num contato com um montador que não quis se identificar, ele disse que um cliente pediu para instalar um motor de 300hp numa aeronave que usa originalmente 100hp. Só que apesar da enorme diferença de potência, não estava na lista de pedidos alguma modificação ou reforço estrutural. Com muito custo o cliente foi convencido de não



seguir por esse caminho. Consciência do montador, mas essa história poderia ter sido outra. Claro existem casos positivos. Há algum tempo um RV teve um incidente no clube CEU (RJ) com a quebra da triquilha durante o pouso na pista de grama. O fabricante argumentou que não estava previsto e nem recomendável que seu modelo operasse nesse tipo de pista. Foi então pesquisado uma modificação no desenho e fixação da peça pela Alto Alumínio, que sanou o problema e que foi adotado posteriormente na construção de todos os exemplares RV que saíram, por exemplo, dos hangares da Flyer que é a principal montadora desse tipo de aeronave no Brasil. Pelas normas da Anac, tirando as aeronaves da categoria LSA que passam por critérios básicos de certificação e são comercializadas prontas, as aeronaves experimentais de construção amadora deverão ter pelo menos 51% de sua montagem feita pelo seu proprietário, mas ela mesmo admite que é difícil coibir uma empresa que ofereça a completa montagem para o seu cliente. Atualmente a regra diz que cada aeronave de construção amadora recebe um atestado de um engenheiro aeronáutico e depois é inspecionada por um fiscal da Anac para então ser ou não liberada para o voo. Na atual situação, nada impede que

uma empresa contrate um engenheiro de gaveta para atestar que aquela aeronave teve 51% de sua estrutura feita pelo proprietário, enquanto que esse número na realidade talvez nem chegue a 1%. Segundo Luis Cláudio diretor da Flyer, a Anac deverá intensificar as inspeções impedindo que essa prática seja realizada. Vale lembrar que sob as vistas da Anac, uma aeronave de construção amadora tem projeto e desenvolvimento livre. E não há nenhuma investigação pela Anac ou pelo Cenipa (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) em caso de acidentes, ficando isso a cargo da Polícia Civil. Por outro lado, o brasileiro não tem a mesma cultura do americano de



Fáceis de adquirir, manter e pilotar as aeronaves experimentais tem galgado sucesso. Todavia o consumidor deve permanecer atento para não cair em armadilhas do mercado.

passar anos fabricando o seu avião. Os clientes aqui querem comprar e sair voando, se possível no menor tempo possível. Isso dá margem ao aparecimento de empresas que prestem o serviço de montar completamente a aeronave, o que para alguns poderia ser um bom caminho se a atividade fosse regulamentada. Gustavo Albrecht, concorda que é melhor que uma aeronave seja montada por uma pessoa especializada, com histórico nesse tipo de função do que, por exemplo, ele próprio, com mirrada experiência. Mas a liberdade de construção de uma aeronave desta



A ANAC pretende regularizar e inspecionar com mais rigor a fabricação e montagem das aeronaves experimentais.

classe, com menores entraves burocráticos, torna esse mercado economicamente muito interessante. O problema é que o consumidor pode não ter a noção de quem procurar. Não serão poucos os casos que o proprietário mal vai saber se a instalação da cablagem do seu avião foi feita de forma correta ou não. Ele vai ficar mais atento aos detalhes de pintura ou acabamento do interior. Uma fonte nos contou que tempos atrás um cliente havia feito um pouso de emergência com problema de perda de potência no motor. Com uma averiguação posterior foi detectado que o filtro de ar havia sido trocado em uma

não está autorizada a fabricar aeronaves experimentais em série. Só que não é isso que se vê ao visitar as instalações da empresa em Americana. Em recente entrevista para a HiGH, Dante Gaspar, diretor da RV Brasil declarou que a proposta da empresa é de oferecer aos seus clientes, aeronaves completas para a pronta entrega, cenário que a Anac não permite. A situação se complica até mesmo porque na mesma entrevista, o diretor admitiu que não haviam vendido nenhum exemplar dos vinte que estavam em fase de finalização de montagem. E se a lei diz que mais da metade

do processo de montagem deva ser feito pelo proprietário, os exemplares guardados dentro do hangar da RV Brasil, por não terem supostamente proprietários, não poderiam estar naquelas condições. Mas este caso demonstra muito bem como é fácil fugir das regras neste segmento. A própria Anac declara que não é ilegal uma empresa ter dez, vinte ou trinta aviões de construção amadora prontos e guardados. Mas ela não pode vendê-los para terceiros. Também foi declarado que a Anac não atestou que essa empresa revende aeronaves, por isso o caso estava sendo



oficina não autorizada e por um modelo não adequado. E isso é oficialmente permitido. As brechas no modus operandi dessa categoria vão além da parte técnica. Recentemente a RV Brasil pediu a inspeção de dez aeronaves que estavam montadas no seu hangar em Americana. O inspetor enviado pela Anac verificou que as dez aeronaves não estavam prontas e, segundo o órgão, foram suspensas preventivamente qualquer emissão dos certificados CAVE e CME necessários para a liberação ao voo. O detalhe é que a RV Brasil segundo a Anac, é citada apenas como importadora e revendedora de kits, ela



apurado. Fica difícil então entender, sob este aspecto, o que uma empresa como a RV Brasil poderia querer tendo 20 aeronaves prontas se não as pode vender. Na Inpaer, houve uma tentativa de liberar três exemplares do quadriplace Explorer no nome da própria empresa para serem deixados de estoque, para eventuais vendas de pronta entrega. A Anac não deixou e determinou que a empresa só poderia ter um exemplar de prateleira a cada dois anos. A Anac também declarou que não trabalha com suposições e enquanto não forem comercializadas as aeronaves não há irregularidades. Há de salientar que o primeiro avião que a RV Brasil vendeu foi um RV-7A que havia sido comprado da antiga Eagles (do ex-sócio Mario Catharino) e serviria de demonstrador, isso num período de quase dois anos. Inpaer, Flyer, e EDRA, os principais nomes do setor tem entregue uma média de dez aeronaves por mês. As variáveis acontecem sob as barbas do órgão regulador do governo e o pior, sob as vistas grossas do próprio consumidor que pode cair na tentação de deixar de

VISTA GROSSA NA AVIAÇÃO EXPERIMENTAL NÃO PODE SER CONSIDERADO FATOR CORRIQUEIRO

trabalhar com empresas que atuam no setor há tempos, tem histórico positivo, por conta de uma pseudo conveniência. Todavia, da mesma forma que o diretor da EAA mencionou, antes de tudo, o que deve ser pesado desde o início é a responsabilidade sobre o primeiro prejudicado em caso de acidente. ■

EXPO AERO BRASIL 2012
FEIRA INTERNACIONAL DE AERONÁUTICA



SUA EMPRESA NA VITRINE DA AVIAÇÃO

PARTICIPE DA EDIÇÃO DE ANIVERSÁRIO
15anos GERANDO NEGÓCIOS

24 a 27 de Maio de 2012 DCTA - DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA AEROSPAÇIAL
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SÃO PAULO - BRASIL



WWW.EXPOAEROBRASIL.COM.BR

Parcerias:



Organização | Production:
EXPOAIR

galeria



Se você estiver em dúvidas na hora de comprar um equipamento fotográfico mais sofisticado com receio de gastar com algo que pode estar muito à frente de suas capacidades, deixe todo esse pensamento de lado. Tendo a possibilidade, a opção por usar uma Nikon D7000 pode lhe deixar bem na foto. Com um sensor de 16,2mp e capacidade de fazer vídeo em Full HD, 24qds e qualidade de 1920x1080p essa câmera pode ser bem uma opção de reserva para fotógrafos profissionais como também para quem é amador mas busca muita qualidade no resultado final. Equipado com uma lente de 18-105mm e preço de R\$ 6.000,00 na Angel, ela é séria concorrente da Canon 7D, seu sistema de foco utiliza 39 pontos no quadro e ela trabalha com sensibilidade ISO 100 até 6400. Tudo registrado em cartões de memória SD. O conjunto de bateria ENEL 15 possibilita fazer até 1050 fotos sem pestanejar. A Nikon D7000 é recheada de recursos, todos benefícios para executar fotos mais complexas como as de gastronomia, que podem parecer simples, mas que requerem técnica e equipamento adequado para lhe abrir o apetite assim que olhar para o que está sendo exposto. ■



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



SAAD

lojas sp haddock lobo • pr shopping crystal, piso 14 • df parkshopping • go shopping bougainville
ma av. dos holandeses, 10 • franquias e multimarcas 11 21978900 • info@saad.ind.br • www.saad.ind.br