

HiGH

EDIÇÃO 36 | SETEMBRO/OUTUBRO 2012 | R\$12,00

TECNAM P2006T

DOIS CONTRA UM

PRODUTO ANDAMOS BEM E RÁPIDO EM QUATRO E DUAS RODAS
DIA A DIA DA CACHAÇA A LABACE NÃO CABE MAIS EM SI
MODA FIZEMOS BONITO NA BEIRA DO RIO
PANORAMA O TREINAMENTO COMO INVESTIMENTO

LEASING BRADESCO: PRESENÇA LADO A LADO COM AS SUAS CONQUISTAS.

Seja um helicóptero, um avião, 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

ALÉM DO HORIZONTE



O mundo é para ser descoberto. Na infância via e aprendia sobre geografia lendo Tintin. Ele ia do Tibet ao Congo. Nove fora ao suposto racismo, as pitadas de fascismo, as histórias daquele repórter eram cativantes pelos detalhes nos desenhos. Queria pegar o primeiro navio ou avião e chegar até cada um dos lugares descritos nos quadrinhos. Penso isso olhando para uma parede. Num dos hangares da Embraer, um quadro enorme mostra uma série de caudas, cada uma pintada com o padrão de um cliente da casa. Air Littoral é francesa, Belavia é da Bielorrússia, Air Moldova voa na Moldávia, Baboo é da suíça Lugano. É orgulho ver um produto da terrinha voando em lugares que muita gente nem sabe que existe. E dá vontade de conhecer o planeta assim. O que se come em cada lugar, qual o tipo de música, qual a cara das pessoas, o cheiro do ar de lá e quem serão os passageiros voando naqueles aviões. Dá para ficar imaginando o que aquela parede não pode influenciar na cabeça de um mecânico, da faxineira que passou a vassoura por ali, ou pelo aluno da escola preparatória que faz um estágio na empresa. A parede aqui, amplia os horizontes. ■

Marcio Jumpei - Editor chefe

ANO 6 | NÚMERO 36 | SET • OUT | 2012

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

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

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

• Vanessa Schwarzenbeck
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

COLABORADORES
Miguel Costa Jr (foto); Patrícia Britto (modelo); Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Gildo Serapião, Raphaela Biesuz(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.facebook.com/RevistHiGH
twitter.com/Revista_High

MONET

DE FRUITS DE MER - ROBALO
CAMARÕES, MINI POLVO, LULAS,
VIEIRAS E
LAGOSTAS



NECESSÁRIO A RESERVA PARA A
PRODUÇÃO DO CONTAINER QUE
UTILIZA APENAS INSUMOS FRESCOS
EM SUA COMPOSIÇÃO.

MONet
EAT, DRINK, CELEBRATE.



FB.COM/MONETRESTAURANTE
@MONETRESTAURANT
WWW.RESTAURANTEMONET.COM.BR

MONET RESTAURANTE
RUA FRADIQUE COLTINHO, 37 PINHEIROS

11 3032.7403

sumário

ENSAIO EM VOO

AgustaWestland A109SP GrandNew

Mais equipado que nunca,
ganhou respeito na sua fibra 10

Tecnam 2006T

Nova proposta de
bimotor leve chega ao Brasil.....32

TURISMO

Lagoon

A lagoa Rodrigo de Freitas se renova
com comida, diversão e arte..... 18

Lençóis Maranhenses

Uma olhada para além das dunas38

COMPRAS

Cheque a etiquetas
desses produtos26

GASTRONOMIA

Em pleno cenário de deserto,
ficamos com água na boca.....46

PRODUTO

Cessna Skylane J182T

Um dos aviões mais vendidos do
mundo, agora vai de querosene52

Yamaha YZF-R1

O ronco não é o mesmo,
mas a felicidade sim64

Range Rover Evoque

Personalidade fora de
estrada com estilo de passarela.....74

Frederique Constant

Os relógios suícos
surpreendem pelo estilo e preço.....80

MODA

Sáimos da floresta, da
beira do rio com estilo56

PANORAMA

Treinar é investimento sustentável.....70

ENSAIO

As 6 horas de Interlagos
sob outro ponto de vista84

DIA A DIA DA CACHAÇA

Labace 2012. Ela mal cabe em si.....90



SAAD



SP-PATIO HIGIENÓPOLIS • SP-MORUMBI/SHOPPING • SP-CAMPINAS-GALLERIA-SHOPPING • PR-PARK-BARIGUI • SP-HADDOCK LOBO • PR-SHOPPING-CRYSTAL, PISO L4
DE PARKSHOPPING • GO-SHOPPING BOUGAINVILLE • GO-SHOPPING FLAMBOYANT • FRANQUIAS E MULTIMARCAS 11 2197 8900 • WWW.SAAD.BR



AGUSTAWESTLAND A109SP GRANDNEW

SEGURANÇA DE

PESO



De perto ele parece gato prestes a dar o bote, ainda mais cinza chumbo, vira siamês. Feito em cima de um projeto de vasto sucesso, o AgustaWestland A109SP GrandNew se não surpreendeu quando foi apresentado em 2010, quatro anos depois que o A109S Grand foi introduzido no mercado, chamou a atenção porque usa fibra de carbono em sua construção. Longe de ser um projeto novo, a base é a mesma do primeiro A109 nascido na década de 70, o material composto foi a solução mais rápida para enfrentar a concorrência que responde pelo nome de Bell 429. Projeto novo, este chegava ao mercado com um painel com sistemas digitais integrados e diversos recursos que diminui a carga de trabalho dos pilotos e aumenta a

segurança do voo. Aos passageiros o Bell entrega uma cabine com generoso espaço interno e bom bagageiro. As suas medidas são parelhas aos do GrandNew sendo que nos bancos a vantagem de conforto é do modelo anglo-italiano que possui bancos mais ergonômicos e com assentos maiores. No Bell as pernas dos ocupantes tendem a ficar com os joelhos mais elevados, o que cansa em voos mais longos. No Agusta-Westland a impressão de um espaço menor é acentuado pela estrutura elevada na parte inferior das laterais enquanto que no Bell a base é totalmente plana. No mais o A109SP GrandNew, surgiu para absorver tecnologia atualizada. O Grand original também tinha a sua automação, mas ficou um passo atrás em termos de tecnologia embarcada se comparado com o 429. E se atualizá-lo com equipamentos não era difícil, essa mudança foi cobrada no peso da aeronave. Não existe almoço de graça, equipamentos extras são quilos a mais a bordo, sacrificando a performance. Para

contrabalançar seria necessário a colocação de motores maiores, transmissão mais robusta, sistemas novos, o que geraria novos e caros processos de homologação, tempo de maturação do produto e, quem sabe, um resultado final em termos de performance e custos operacionais não adequado da proposta da aeronave. A alternativa foi então a de fazer um regime. Sai o alumínio e entra a fibra de carbono na parte dianteira da fuselagem. Da altura do trem de pouso principal para frente, a casca desse helicóptero é feita de material composto

que além de mais leve, é mais resistente e sofre menos com a corrosão e vibração. O restante, dos motores ao conjunto de transmissão, pás dos rotores, bancos, trem de pouso, tudo permaneceu igual. De uma maneira geral a proposta foi essa, a busca não foi tanta em cima da performance e sim na possibilidade em colocar mais recursos a bordo para a atualização do produto e



Acima o painel do GrandNew à esquerda comparado com o do Grand. Em termos de linhas o novo modelo não alterou nada do que já existia.

de carona incrementar a segurança operacional. E vale quanto pesa. As principais mudanças estão no painel do GrandNew. Nele estão quatro telas Cobham de LCD com 6,2 polegadas, as duas superiores são PFD – Primary Flight Display e as duas inferiores são MFD – Multi Function Display, uma grande tela central EuroNav V de 8,4" que mostra sistema de navegação e serve também como visor do EVS, o sistema de visão por infra vermelho. Duas outras pequenas telas centrais que mostram os parâmetros dos motores completam o quadro. O horizonte artificial de reserva, apesar de pequeno, vem com todos os parâmetros do voo, com dados de velocidade, razão de subida e descida, rampa, localizer e é digital. Ainda não é um arranjo de painel tão digital como se vê por aí, com o que mais parece a visão de dois ou três enormes Mac ProAir pregados na parede, entretanto a lista de recursos que antes não existiam no A109S Grand e estão disponíveis no GrandNew é

enorme. Os pilotos podem acessar cartas de navegação Jeppesen no Euronav, há visualização sintética do terreno. E se isso existe, há também um HTAWS, sistema de alerta de aproximação com o solo. O helicóptero entrega alguns mimos como o sistema Skyway que nas telas Cobham, mostra por onde você deve ir num gráfico composto de uma sequência de retângulos, se você estiver passando dentro deles, está no curso certo. Com um simples acionar de um botão no cíclico – com velocidade abaixo de 40 nós - sistema HOV estabiliza o helicóptero em voo pairado pelo piloto automático e inclusive leva automaticamente máquina até o ponto selecionado. Usando o RHT o Grandnew pode voar estabilizado num voo raso. Esse sistema, que trabalha por meio de rádio altímetro funciona bem somente em superfícies planas como água ou em desertos como o do Atacama. Em lugares com muito morros você vai é ficar maluco, vendo o helicóptero subindo e descendo acompanhando o terreno de forma até brusca. É uma herança de um piloto automático de origem militar



O espaço interno dos passageiros é similar ao encontrado no Bell 429. No GrandNew você ainda pode equipá-lo com um sistema de entretenimento.

e se quer saber, quase inútil em um voo de perfil executivo. Serve mais para missões de aeronaves parapúblicas. Em compensação o piloto automático de 4 eixos consegue fazer o voo pairado em alturas de 15 a 250 pés. O GrandNew também tem um programa que facilita a vida do piloto nas aproximações visuais. Você pode selecionar as radiais a serem percorridas, os ângulos de subida e descida e os cursos de aproximação. Tudo pelo FMS e fica muito semelhante a qualquer procedimento de ILS. Com isso tudo na cabeça, vem o questionamento sobre como ficou a performance do novo modelo. A AgustaWestland também aproveitou para dar mais uma afinada no helicóptero. Uma massa de 19,9kg que serve para compensar vibrações laterais que no Grand era localizada no nariz, agora foi alojada no mastro do rotor principal, no seu lugar foi instalada a bateria. Aliás essa que tem 33 amperes ante os 20 da versão anterior, está trabalhando duro para atender toda a gama de equipamentos extras colocados no GrandNew. Só que aumentar a capacidade, significaria um aumento de peso. Algo como mais 27kg para uma bateria extra. Um verdadeiro quebra cabeça para os engenheiros. Para o passageiro do GrandNew, poucas mudanças são perceptíveis. No espaço interno nada mudou. Ele é



FICHA TÉCNICA

AgustaWestland A109SP GrandNew

Fabricante: AgustaWestland
Preço básico: € 5.7 milhões (valor entrega 2013 configurado VIP)
Motor: 2 Pratt & Whitney PW207C de 735shp
Capacidade: 2 pilotos + 7-6 passageiros
Diâmetro do rotor: 10,87m
Comprimento geral: 12,96m
Altura: 3,40m
Capacidade dos tanques: 575lt/805 lt –tanques auxiliares
Peso máximo de decolagem: 3.175kg/3200kg (carga externa)
Velocidade de cruzeiro máxima: 156 nós (289km/h)
VNE: 168 nós (311km/h)
Autonomia máxima: 859km

melhor que o A109E Power e EC135, mas tímido perante o MD902, principalmente em pé direito. O bagageiro, esse sim, teve uma parte sacrificada por conta do piloto automático maior, do ADU – Air Data Unit e do AHRS – Altitude Heading Reference System que estão instalados lá. O peso permitido para a colocação de bagagens também diminuiu um pouco. Passou de 150kg do Grand para 120kg no GrandNew, isso mais por conta do espaço perdido, pois as dimensões gerais não mudaram. Dando partida da mesma forma que o irmão mais velho, tudo digitalmente controlado e mo-



PARA SE MANTER NA LINHA, ATÉ HELICÓPTERO FAZ REGIME PRA FICAR MAIS BONITO NA FITA



ensaio em voo

Controlado pelo FADEC, o GrandNew ganha a vida de forma simples. Basicamente feito todos os cheques elétricos e eletrônicos, a medida que cada motor vai acordando para o voo, é só preciso ficar atento se aos 40% de N1 as pás não estiverem não girando, você aborta o procedimento. O GrandNew também tem outro sisteminha interessante. Depois de acionado ele já entra num modo automático que vai fornecer 102% de rotação do rotor para a decolagem. Isso também é disponibilizado no pouso, quando em velocidades abaixo de 75 nós. Anteriormente isso só era feito de forma manual. Mexeram aqui e acolá. Trocaram a lata pela fibra de carbono. No final o peso do GrandNew ficou em média 60 kg mais elevado que o velho Grand. De um modo geral, se for colocar lado a lado dois modelos com o mesmo padrão de configuração, um Grand pode pesar vazio, 2.200kg. Um GrandNew, 2.260kg. A cada decolagem você terá sempre uma moça de manequim 38 de extra a bordo. Dinamicamente, pouco se percebe de diferente en-



ONDEACHAR

Synerjet
www.synerjet.com.br

tre um e outro. O A109S Grand, segundo alguns relatos de operadores, voa um tanto cabrado, atitude que vai melhorando a medida que o tanque de combustível for esvaziando. E isso é cobrado em consumo e velocidade. O GrandNew a princípio parece ser mais acertado. Ele é um pouco mais lento, enquanto que no Grand é possível manter 145-150 nós de velocidade de cruzeiro com 74% de torque, no GrandNew nessa mesma tocada ele mantém 145-146 nós. Com um consumo de 110kg de querosene a cada hora por motor, o GrandNew consegue se manter no ar por 3h15. Com dois pilotos a bordo, mais quatro adultos dá para estimar uma autonomia de 2h. Esses números podem variar, mais uma vez, de acordo com o que você coloca dentro dele e não estamos falando da sua sogra. No GrandNew é possível colocar equipamentos de entretenimento o que pode envolver uma tela de LCD no console entre os bancos dos passageiros e câmeras que captam imagens do voo para os pas-

sageiros. Traduzindo são 7,5kg a mais. É você quem dá a prioridade, performance versus segurança ou conforto. Infindável relação que nem comprando um helicóptero maior existe possibilidade de solução. Nessas horas, você sempre vai querer algo mais, e na aviação, esse tipo de cálculo faz parte da rotina. ■



Esquilo Helibras
Seu mundo sem limites.



Helicóptero financiado em 120 meses.

Taxa Finame PSI diferenciada de 2,5% através do BNDES.

Aproveite esta oportunidade para aquisição da melhor aeronave da categoria.

Consulte seu agente financeiro.

*Condição válida até dezembro de 2012



11 2142 3700
www.helibras.com.br

 **HELIBRAS**
A EUROCOPTER COMPANY



PROGRAMA COMPLETO



UM CARTÃO POSTAL É REPAGINADO ENTREGANDO COMIDA, DIVERSÃO E ARTE

Decoração limpa e moderna são as características dos ambientes no Lagoon. A gastronomia está em alta nesta parte do Rio de Janeiro.

Petit tem quatro meses e um mar de grama pela frente. Ok, não era tão grande assim. Mas para ele, um terrier carioca com menos de meio metro de comprimento aquele estreito tapete verde na borda da lagoa Rodrigo de Freitas era uma infindável diversão de final do dia. Ele e seus pais Samia e Rafael estavam vendo o final do dia num programa que vizinhos do Leblon, Botafogo e outros bairros tra-

dicionais da zona sul do Rio de Janeiro estão redescobrimo. Não que as tardes à beira da lagoa estivessem esquecidas, há diversas barraquinhas ao seu largo e passar horas nelas, comendo e bebendo, chega a ser prazer único. O barato agora é outro. Bem debaixo da estrutura das arquibancadas para os aficionados em esportes náuticos do antigo Estádio de Remo da Lagoa, foi elaborado um complexo de entretenimento de fazer cair o queixo. O lugar, que é do Governo do Estado, estava degradado, esquecido e por meio de um acordo de concessão de 10 anos com a iniciativa privada, foi feita uma verdadeira transformação no espaço. É ao lado do heliponto público e do utilizado como base para os grupamentos parapúblicos e bem perto da passagem que os atletas do remo usam pela

Acima Lulas do Oriente o prato em destaque do restaurante Giuseppe Grill Mar.

manhã ter acesso à água, inclusive a cada mês, nas manhãs de um dos domingos há os campeonatos de canoagem e remo da cidade. As arquibancadas serviram para acompanhar as provas nos Jogos Pan Americanos de 2007 e serão utilizadas nas Olimpíadas de 2016. E tudo acontece a partir deste CEP. O lugar se chama Lagoon, fica de frente ao Clube de Regatas do Flamengo, do Jôquei Clube e na receita você junta em 20.000m² quatro restaurantes, um bar central, seis salas de cinema e um espaço que pode ser ocupado para shows ou convenções. Para completar, uma sacada com vista para a lagoa. Finais de tarde inesquecíveis. O projeto abriu suas portas em maio de 2012 e de lá para cá Tom Cruise deu as caras

por lá no lançamento do Missão Impossível 3, mostrado numa tela ao ar livre. Vin Diesel fez o mesmo quando um dos Velozes e Furiosos teve avant première no Rio. Para o casal Samia e Rafael as salas de cinema do Lagoon foram os atrativos para que eles recomçassem a frequentar o espaço que é público em sua base. Você não paga nada para ficar de boa numa área que também tem uma ciclovia. A criançada gosta. Para os cinéfilos e não cinéfilos a esticada depois da sessão e da gloriosa pipoca doce, feita com um xarope importado do México, pode ser feita ao lado, no andar de cima. Troca-se os telões com imagem digital para a vista, de dia ou de noite, de um dos melhores cartões postais do Rio de Janeiro. Os quatro restaurantes tem outros endereços na cidade e são bem conhecidos, cada um com um tipo de cardápio. O





Abaixo os peixes e frutos do mar que podem ser escolhidos na hora para fazer o seu prato. A direita a salada do Gula Gula.

Pax Delícia, o Quadrifoglio Café, o Giuseppe Grill Mar e o Gula Gula nos deram as boas vindas cada um mostrando um prato do seu cardápio. Todos sem exceção seguem um estilo moderninho. O Gula Gula veio com uma salada de folhas com molho de cream cheese temperado com hortelã e raspas de limão siciliano em cima de uma cama de salmão defumado (R\$ 22,00), básico e correto combinou com um espumante Veuve du Vernay Brut Rose (R\$ 25,00). O Quadrifoglio Caffè trouxe um nhoque de batata com molho de tomate cereja e confit de lagostins (R\$ 45,00) nada ácido e que não interferiu com a delicadeza do crustáceo. A harmonização foi com um branco Rosamara D.O.C. 2008 (R\$ 145,00). Na sequência da degustação foi apresentado um peito de frango de leite intermeado com queijo minas, sobre uma cama de aspargos verdes e coberto de molho de damasco com amêndoas (R\$ 38,50) do Pax Delícia. Um tanto doce e ácido demais o molho de damasco, passou demasiadamente por cima da ave e do queijo minas. Para harmoni-



zar, a sugestão do Pax foi de um Cate-na Malbec (R\$ 92,00). Por último, talvez o mais criativos dos pratos, o Lulas do Oriente feito pelo Giuseppe Grill Mar, tem além da lula, shitake, minibrócolis, macarrão bifum, cenoura, brotos e um pouco de dedo de moça que deu uma boa personalidade à todos os elementos delicados. Vale R\$ 58,00 e vai bem com o Cave Spring, um riesling canadense 2009 (R\$ 148,00). Apesar da apresentação rústica, é leve, combina com o lugar. O espaço tem uma zona de interseção gastronômica no bar San Remo, bem no centro e com um enorme balcão de madeira. Ele entrega prazeres líquidos e uma copilação dos cardápios dos restaurantes. Não há todo o menu de cada um, mas é possível combinar a entrada de um com os pratos de outros sem sair do lugar. Senão, você pode começar a deixar a sua alma mais alegre no San Remo, fechar a conta e seguir para a orgia gastronômica nos restaurantes. Todos em



si tem decoração moderna e arejada. Como a estrutura geral do lugar não pode ser mexida por ser tombado pelo patrimônio, há uma certa semelhança na arquitetura de um restaurante com o outro. As colunas que dão sustentação ao Lagoon viraram moldura, há um quê de Niemeyer com muito con-

tram na Barra. A lagoa Rodrigo de Freitas está basicamente no coração da zona sul, a beleza do Jardim Botânico é perto, o Cristo está quase que em cima olhando por todos, a proximidade com a Globo transforma o endereço fácil para a tietagem. Se resistir ao convívio dos sócios deve acumular histórias



creto com acabamento em branco. O Lagoon também serve de espaço para shows, o espaço Miranda – o nome com referência à Carmem Miranda é inclusive autorizado pelos familiares da artista – tem capacidade de 300 lugares e sempre abriga uma gravação de DVD aqui e um show acolá. Pode, claro, servir para convenção de alguma empresa. O espaço em poucos meses depois de sua abertura já se fixou com um novo programa para o turista que chega ao Rio e ao cotidiano do carioca, principalmente o morador da Zona Sul que é quem mais frequenta esse lugar. Os da Barra, geralmente se concen-



No topo o frango com molho de damasco do Pax Delícia. Acima cenas ao redor do Lagoon.

A ciclovia faz parte do elemento público no entorno do Lagoon. Abaixo o inhoque com molho de tomate e confite de lagostin.



daquelas que a gente gosta de ler na sala do dentista. Além disso o produto é bom, garantindo uma opção de um ponto turístico com estrutura. O Rio de Janeiro que tinha a praia, a Lapa, o Pão de Açúcar e o Cristo no Corcovado, dá uma releitura à sua lagoa que definitivamente deixa de ser um ponto de referência de passagem, se tornando um lugar para saber o que o Rio de Janeiro tem de mais. Se das sacadas do Lagoon vai um dia sair a letra da boa canção, isso é com o tempo e apesar do lugar ser mais gastronômico, dos porres que possam ser degustados. Inspiração para a poesia está ali, bem na cara. ■

MAPA DE ROTAS

DICA DO PILOTO:

A Lagoa Rodrigo de Freitas abriga dois heliportos bem ao lado do Lagoon. Um deles é o Heliporto do Governo do Estado (SDHL 22°55'58"S/043°20'24"W) de uso exclusivo ao serviço parapúblico. Ao lado, a cerca de 400m, está o heliporto da Prefeitura do Rio de Janeiro (SDRJ 22°58'13"S/043°12'36"W), este sim que pode ser utilizado por aeronaves particulares. Quer dizer, isto se você for cadastrado junto à Prefeitura pois num acordo com a vizinhança foi estabelecido essa regra para evitar o acúmulo de operações e conseqüente aumento de barulho. Quem não é cadastrado, só pode operar nos aeroportos (Santos-Dumont e Jacarepaguá são os mais pertos). Neste mesmo acordo também foram determinadas regras de operação, todas as subidas e descidas das aeronaves devem ser feitas pelo Jardim de Alá, sendo respeitada a altura de tráfego de no mínimo 1.000pés, nada de passar por cima do bairro. O Heliporto, que funciona das 08h00 às 20h00, passou por reformas para adequar sua estrutura para receber aeronaves do porte do Sikorsky S-76 e possui 4 spots para estacionamento medindo 14x14m e um heliponto de 24x24m. A Helisul Táxi Aéreo tem neste local a exclusividade de operações dos voos panorâmicos e também administra a estação de passageiros. Grande, pode acolher até 300 pessoas, possui sala VIP, acessibilidade para pessoas

com deficiência de locomoção e pode atender passageiros e tripulação de aeronaves particulares. Ela cobra R\$ 300,00 por 30 minutos de uso da sala para grupos de 1 a 4 passageiros e R\$ 450,00 para grupos de 5 a 8 passageiros.

MELHOR ÉPOCA:

Evidentemente, as meias estações são as melhores em qualquer lugar do planeta. No verão, ao início do ano, também chove bastante no Rio, entretanto, o Lagoon pode ser aproveitado em sua plenitude pois todos os ambientes são protegidos.

ONDE ACHAR:

Lagoon
Horário
Restaurantes a partir das 12h00 de segunda à segunda
Cinemas a partir das 14h00
Miranda: depende da programação

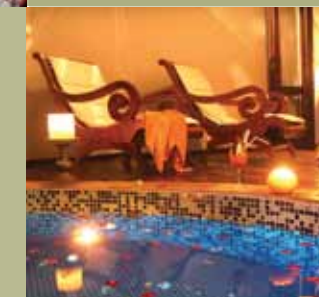
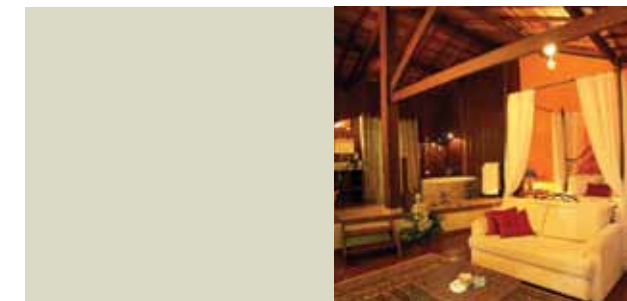
Av. Borges de Medeiros, 1424
Tel.: (21) 2529 5300
www.lagoon.com.br

Helisul Táxi Aéreo
Central de reservas
Tel.: (21) 2511 2141

Após às 13h00 de sábado e aos domingos e feriados
Tel.: (21) 2259 6995

www.helisul.com

O DESTINO DA SUA VIDA



Se a lua de mel já é um momento especial, bem vindo ao lugar aonde ele se tornará inesquecível. Em meio as montanhas de Monte Verde, o clima aconchegante da Estalagem Wiesbaden é puro charme, encantamento e o atendimento exclusivo que só uma pousada de pequeno porte pode oferecer. Do dossel ao café da manhã, servido sem pressa, da lareira ao ofurô, o romantismo aqui encontra os detalhes da perfeita inspiração.



Reservas e informações:

Tel.: (35) 3438 1121 / 3438 1635 - www.wiesbaden.com.br
Rua Bem Te Vi, 459 – Monte Verde – MG



WIESBADEN
ESTALAGEM

com



COM MAIS VIGOR

Como uma das atrações do Salão do Automóvel de São Paulo em outubro, o Porsche 911 Carrera 4S se junta à tradicional família em uma versão mais leve e com tração integral ativa PTM (Porsche Traction Management). O novo modelo virá em duas configurações, a cupê e a conversível. O 4S chega a pesar 65kg a menos que o modelo da geração anterior e o consumo segundo o fabricante, pode chegar a 16% a menos. São duas as opções de câmbio, a manual e a automática PDK ambas com sete velocidades e dupla embreagem. Motor boxer de 6 cilindros contrapostos, 3,8 litros entrega 400cv e pelos números da fábrica, as medições de 0-100km/h vão indicar 4,1s (4,3s no cabriolet) e o consumo será de 10,9km/l (10,8km/l no cabriolet). Esteticamente os 911 4S tem a faixa de luz que une as lanternas traseiras com novo formato. As caixas de rodas traseiras são 22mm mais largas e abrigam pneus 10mm mais largos. No painel o motorista terá acesso a informação de que maneira a tração está sendo distribuídas nas quatro rodas. O motorista também terá à disposição o ACC, controle de piloto automático adaptativo que gerencia a distância do veículo à frente e a velocidade do carro. O sistema em conjunto com o sistema Porsche Active Safe auxilia na prevenção a colisões.

Stuttgart Sportcar
Importador Oficial Porsche
www.porsche.com.br

poras

SENTANDO NO ELVIS

A poltrona Egg por si só já é um roubo de estilo desde 1958 quando foi lançada, com o revestimento alusivo o Elvis comercializado pela Le Design, fica mais ainda. Feita com base de alumínio fundido, a concha é de madeira e forração em tecido trabalhado.

Preço: R\$ 6.319,00

Le Design

www.ledesign.com.br



ESTILO DE ESCRITA

As canetas e lapiseiras Pocket Pen da linha Premium Design Faber –Castell são isso mesmo, feitas com o estilo e desenho de quem entende do riscado. Cada uma delas possui uma cor diferente na sua parte posterior e o metal liso, espelhado dá o toque moderno e contemporâneo.

Preço: R\$ 130,00.

Espaço Faber-Castell - Shopping Market Place - SP

Tel.: (11) 5181 3108

SAC 0800 701 7068

www.faber-castell.com.br



A SUCESSORA

Utilizando a mesma lente com zoom ótico 7.1X de 6.0-42.6mm (equivalente a uma lente normal de 28-200mm) e o mesmo sensor de 10 megapixel que a Nikon P7000 lançada em 2010, a câmera fotográfica compacta premium P7100 a sucede com um processador mais rápido e respostas mais rápidas. Ela ainda vem com visor de 3 polegadas articulado, trabalha com sensibilidades de 100 a 3200 ISO e é possível fazer fotos em close mínimo de 2cm.

Preço: R\$ 2.200,00

Angel Equipamentos Fotográficos

Tel.: (11) 3257 3498/ 3259 5450

vendas@angelfoto.com.br

www.angelfoto.com.br

INSPIRAÇÃO MILENAR

A referência é a delicadeza da pele das gueixas. A linha de produtos do Empório Body Store batizada de Sakura No Ki remete ao respeito do culto japonês à flor de cerejeira com fragrâncias contemporânea, com notas frutais e aveludadas. São três os produtos dessa nova linha, a fragância sólida, o sabonete liquido de lavabo e o spray refrescante.

Preços:

Fragrância Sólida (18g): R\$ 32,90

Sabonete Líquido de Lavabo (350ml): R\$ 32,90

Fresh Spray (200ml): R\$ 32,90

Body Store:

SAC (51) 3026 2808

www.bodystore.com.br



DESENHO EM FOLHAS

O joalheiro Mario Pantalena acaba de lançar uma nova coleção. Com peças inspiradas nas formas das folhas, a coleção Leaves foi trabalhada com pedras sofisticadas de diferentes cores, dando destaque para o contraste dessas tonalidades. A coleção é bem detalhista, delicada e com um toque vintage, perfeita para a mulher que não dispensa uma jóia elegante e especial.

Preços:

Anel em ouro amarelo com coral peau d'ange, safiras e brilhantes - R\$ 9.000,00

Anel em ouro branco com pérola, safiras e brilhantes R\$ 11.900,00

Mario Pantalena

Tel.:(11) 3266 7169/ 3285-3357

www.gioiellipantalena.com



PARA A PRÓXIMA TACADA

Essa bolsa de golfe foi concebida para o já exigente cliente da BMW. Ampla tem espaços suficientes para organizar todo o seu material de jogo e possui alças duplas para melhorar o conforto no transporte. Concebida pela BMW Golfsport em parceria com a OGIO tem correias para fixação nos carrinhos de campo e o acesso aos compartimentos de bolas de reserva e pinos snao feitos por bolsas sem fecho.

Preço sugerido: R\$ 1.500,00

BMW

SAC 0800 707 3578

www.bmw.com.br

ESTILO DE VENTO

Os novos ventiladores de teto Gerald da Gerbar além de estilo contemporâneo possui uma versatilidade incomum pois seu motor pode ser girado em 180°. Apesar de pequeno ele consegue um grande deslocamento de ar. Feito em aço pode ser encomendado em diversos acabamentos como o cobre, latão, bronze, ônix ou em pintura epoxi em diversas cores.

Preço sob consulta

Gerbar

Rua Bresser 1129 – Brás – SP

Tel.:(11) 2692 9740

www.gerbar.com.br



SABENDO POR ONDE ANDAS

A Garmin lançou o rastreador portátil GTU-10 que combina esses serviços via web e a tecnologia de GPS. Leve e compacto é indicado por exemplo, para pessoas que necessitam de maiores cuidados como crianças e idosos. E as utilidades vão além disso, o GTU-10 pode ser usado para rastrear veículos, animais de estimação ou cargas, tudo pelo site da Garmin ou pelo aplicativo gratuito Garmin Tracker.

Preço: R\$ 699,00

Garmin

www.garmin.com.br

FUMO DE BOLSO

A tabacos Mata Fina, que produz os charutos Monte Pascoal, lançou a linha de acessórios Nerone. Os primeiros produtos que chegam ao mercado são as charuteiras de couro feitas à mão, com material italiano. Com costura reforçada e forro duplo, tem divisórias para dois ou três charutos, tamanho ideal para ser transportada no bolso.

Preço: a partir de R\$ 120,00

Tabacos Mata Fina

www.tabacosmatafina.com.br



JUNTOS, VOAMOS MAIS LONGE!



A SynerJet é especializada em aviação executiva. É parte de um grupo econômico que entende muito de aviões. Nas suas 5 linhas aéreas espalhadas por toda a América Latina, o grupo Synergy opera mais de 250 aeronaves, de Airbus a Learjets.

Toda essa experiência, agora, esta à sua disposição para a solução de seu transporte aéreo executivo. Nada melhor que voar junto com quem preza pela segurança e conforto em suas viagens.

Grandes marcas, grandes empresas e grandes parcerias!



VENDA DE AERONAVES



FBO



SUPORTE TÉCNICO



FRETAMENTO AÉREO

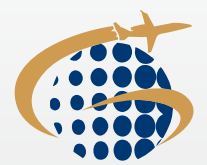


GERENCIAMENTO DE AERONAVES

Distributor of



BOMBARDIER



SYNERJET

A Synergy Group Company

11 2089.8020 | WWW.SYNERJET.COM

TECNAM P2006T

DOIS CONTRA UM

Duas escolhas na aviação. Ou você segue a vida num monomotor ou parte para máquinas mais complexas, com dois ou mais motores. E tem gente que não abre mão, para coisas que voam, ter mais de um motor é sinônimo de segurança e sobrevivência. Ok, você vai dizer que a vantagem do bimotor é de te levar mais rápido ao lugar da queda, que o peso extra e a perda da qualidade aerodinâmica não compensa. E de fato, o mercado está cheio de exemplos que não voam direito com um motor só funcionando. O embate é forte e no lado esquerdo do ringue o italiano Tecnam P2006T surge com a proposta de uma aeronave leve, com dois motores de deslocamento baixo e feito para carregar pouca carga e quatro pessoas. A princípio não é muito estimulante

te ter pouca potência nesses casos, mas é preciso pensar bem no que você faria com ele antes de tirar uma conclusão precipitada. O avião é esteticamente bacana. É a cara do Vulcanair P68TC, asa alta cantilever, trem de pouso retrátil e nariz com o desenho fundindo com o parabrisas. A estrutura geral é de fibra de carbono e a motorização está a cargo de dois Rotax 912 S3 de 98hp que movimentam hélices MT bipás de velocidade constante. Bem acabado tanto externamente como na sua cabine, o

COM ELE VOCÊ TERÁ A BASE PARA CONHECER
O VOO COM MAIS DE UM MOTOR



de 38l/h. O fabricante diz que seu avião pode beber gasolina automotiva, mas isso vale em conta o padrão de combustível europeu e não a nossa sopa cheia de álcool. A Flyer, representante da Tecnam no Brasil inclusive não recomenda esse procedimento, a não ser que seja numa emergência e utilizando somente a gasolina Petrobras Podium. Entrar no P2006T levanta algumas observações.

Passageiros entram pela direita e pilotos entram pela esquerda, isso facilita a engenharia da estrutura do casco. Os passageiros tem que tomar um certo cuidado com os motores e principalmente não esbarrar a cabeça nas saídas dos escapamentos. Para quem vai no assento do copiloto a surpresa é a de não precisar fazer contorcionismos para chegar até o seu posto de trabalho. O avião tem uma cabine com piso plano à lá Honda Fit, tanto na frente como na parte dos passageiros, o que também facilita a colocação de cargas de grande volume. O formato quadrado da

pois a checagem visual é impossível. Mas os italianos foram bem espertos no posicionamento das hélices. O disco fica entre os ocupantes da frente e de trás, assim o nível de ruído se apresenta mais baixo do que o esperado. Curiosamente o tom emitido pelas hélices é grave, ouvindo parecer o de um motor maior. Tachando, as pernas curtas do P2006T sofreram um pouco com a pista um tanto parecida com uma estrada de terra batida do agreste do Rio Grande do Norte. Tanto é que na corrida de decolagem foi



P2006T é um grande passo para o fabricante que está mais acostumado a produzir experimentais leves. E sim, ele é homologado e pode ser configurado para voos por instrumentos. Sendo assim, abre para ele a possibilidade nada desprezível de ser utilizado em cursos de multimotor. Segundo a Tecnam, a escolha do Rotax para impulsionar o P2006T está baseada em dois fatores. Peso e área frontal. Enquanto que um motor Lycoming O-360-A1A de 180hp pesa 146kg e tem uma área frontal de 0,4m², o Rotax pesa 64kg e tem uma área frontal de 0,15m². Agregado a isso, está no peso geral vazio do P2006T de 840kg. Um Piper Seminole pesa vazio 1.070kg e um Beechcraft Duchess 1.110kg e ambos usam motor de 180hp. Em compensação o Seminole e Duchess voam cerca de 10nós mais rápido e podem carregar mais carga, cerca de 540kg enquanto que o P2006T levanta do chão com 410kg nas costas. No jogo de ganha aqui e perde aqui, mais um dado. O consumo de um Rotax é infinitamente mais baixo, bem tratado vai queimar 21litros por hora de gasolina, a média do Lycoming é



fuselagem ajuda. E tudo é muito espaçoso, muito mais do que se imagina olhando o bicho de fora. Os passageiros podem reclinar as poltronas e movê-las sobre trilhos aumentando o espaço para as pernas. E há boa folga de espaço na altura dos ombros. A visibilidade não chega a ser 100% lateralmente que quem viaja na parte traseira. Os pilotos tem só uma restrição visual para trás por conta da presença dos motores. Você tem que confiar totalmente no indicador de posição de flape

O espaço interno para todos os ocupantes é generoso e o acabamento geral do P2006T é de alto nível.

conveniente aliviar a bequilha a partir de uns 50 nós. Com quatro pessoas a bordo (cerca de 320kg), mais tanque cheio com 200l de gasolina, 30°C ao nível do mar, flape a 15° e zero bagagem, o Tecnam saiu do chão aos 65nós. Ok, não foi um vigor de ascensão. O P2006, foi mantendo uma subida de 500pés por minuto voando a 90nós com os motores com 27 polegadas de fluxo de combustível. Trem e flapes em cima, o bimotor vai embalando até conseguir se manter a 110nós elevando-se num ritmo de 550pés por minuto. Parece subida de Airbus A340-200. Sobe, mas é preciso paciência. Chegando aos 2.000pés a velocidade voando reto com 26 polegadas nos motores, foi bater em 135nós e então aproveitamos para tirar um dos motores para ver como ele se comporta mono. Primeiro o esquerdo e mantendo um motor bom no mesmo ritmo, foi só preciso cabrar um pouco o Tecnam e dar um pouco de pedal para a direita para ele se estabilizar, sem querer afundar e mantendo 105-110 nós de velocidade indicada. Fazendo tudo para o outro lado, o P2006T mostrou os comandos de manche um pouco mais pesados, entretanto o nível de pressão no pedal contrário, tanto numa com na outra simulação, sempre foi leve. Vale lembrar que as duas hélices giram em sentido horário. Mas fora isso o comportamento básico foi o mesmo, sem tendências em entrar em espiral. A harmonia dos comandos do P2006T é boa, se bem que ele tem uma autoridade de leme bem presente. O que incomoda um pouco é a buzina de estol que começa a apitar meio que cedo demais numa curva de grande inclinação. Brincando de perder sustentação, com motores reduzidos a 20 polegadas, os estóis aconteceram a 62, 59 e 48 nós numa sequência com flapes a

FICHA TÉCNICA

Tecnam P2006T

Fabricante: Construzioni Aeronautiche Tecnam srl
Motorização: 2 rotax 912S de 98hp
Capacidade: 1-2 pilotos + 3-2 passageiros
Comprimento: 8,7m
Envergadura: 11,4m
Peso máximo de decolagem: 1.180kg
Capacidade do bagageiro: 80kg
Velocidade de cruzeiro: 145nós (75% de potência)
Capacidade dos tanques: 200l
Alcance: 620mn



O painel Garmin esbanja tecnologia e praticidade. Sob o luar potiguar e sobre as paisagens de Natal as novas linhas desse bimotor evidenciam o moderno projeto.

0°, 15° e totalmente baixados, Na primeira, sem flapes, ele até quis cair de asa para direita, mas sem muita agressividade. Com motor aplicado, o avião acaba mantendo um nariz alto e se recusa a estolar. Dá para dizer que esse avião é uma ótima ferramenta para cursos de IFR e multimotor. Seus custos operacionais mais baixos (variando entre R\$ 350,00 a R\$ 400,00 a hora de voo) até com relação aos velhos Seneca I encontrados nos aeroclubes – que custam baratinho na hora de adquirir – mostram que nessas situações, aonde ele geralmente vai voar com pouca ou nada de carga e apenas dois a bordo, a certa falta de motor se torna um fator contornável. O preço de tabela na Flyer parte de €397.150,00 na versão VFR analógico, passa pelos € 411,710 mil da versão IFR analógico e chega até € 495,590 mil da versão instrumento digital com suite de aviônicos Garmin G950 e piloto automático S-Tec. Esta talvez seja a mais recomendada para escolas pelos recursos

que ela pode oferecer em termos de tecnologia embarcada e a possibilidade em executar procedimentos RNAV. O cliente pode optar por um financiamento da própria Flyer com uma entrada de 30% na hora do pedido e pagando uma parcela de 40% depois de 5 meses, outra de 10% no sétimo mês e mais 20% restantes na entrega que pode acontecer em oito a dez meses. Como o P2006T é homologado, é possível fazer um plano de leasing e conversações com o Bradesco estão em andamento. Também ficou mais fácil

de fazer seguro, a princípio o de casco está sendo oferecido pela Companhia Excelsior. O avião vem semi-pronto da Itália, é finalizado no Hangar B em Sorocaba, local aonde também são feitas as manutenções dos motores Rotax (a Flyer está em conversações com outra base de manutenção para atender os clientes do Nordeste). Na ponta do lápis o fator pessoal vai contar muito na decisão de compra de um avião desses. Ele não é a coisa

mais barata desse mundo, com o mesmo valor dá para comprar um RV-10 e andar mais rápido. Dá até para comprar um Cirrus SR22 bem equipado (a partir de US\$ 655mil posto aqui no Brasil) ou um Cessna 206 Stationair (US\$ 557.500,00 a versão aspirada preço FOB), mas o pessoal de casa pode não querer abrir mão de um segundo motor, mesmo voando mais lento. Uma boa pessoa de marketing diria que com o preço de um mono-



motor você terá uma aeronave com dois motores. Para as escolas de pilotagem, o P2006T tem como concorrente o mercado internacional de usados, é possível encontrar equipamentos maiores por valores mais em conta, contudo o custo de manutenções dessas aeronaves é mais alto. Dependendo do fluxo de trabalho, esse custo maior pode pesar no futuro. Aliás, modelos como o Piper Seminole encontraram nos voos de instrução uma fatia de mercado para se manterem vivos. E se você for uma pessoa que gosta de encher o avião de tralha na hora de viajar e quiser um bimotor com mais performance, vai ter que pensar em exemplos como o Piper Seneca ou Vulcanair P68. É um degrau acima, com motores maiores, custos de aquisição e manutenção também mais elevados. Ou seja, da mesma forma que na hora de voar, um bimotor requer treinamento mais complexo, a decisão da compra também pede uma análise mais criteriosa. ■



ONDEACHAR

Flyer
www.flyer.com.br

POR DEBAIXO DOS

LENÇÓIS



granel, começa a incomodar no centrinho da cidade, sendo que outra é mais grave. Na beira das estradas é elevada a quantidade de sacos plásticos, garrafas e embalagens de salgadinhos perambulando ao sabor do vento. Barreirinhas está com cerca de 54.930 habitantes, o número do censo de 2010, o que chega a surpreender, mas lembrando que pelas redondezas existe a exploração de petróleo, esse número é até coerente. Mas não fomos atrás de riquezas minerais e sim daquelas que fazem bem à alma. Para se alojar, o endereço que poderia bem estar no guia Roteiros de Charme. A pousada Encantes do Nordeste reserva no seu interior 20 chalés sendo 16 em padrão Standart e 4 nos chamados Eco. Chuveiro com aquecimento por energia solar, televisão de LCD, roupa de banho 100% algodão, ar condicionado split e detalhes de decoração dos banheiros em mármore fazem a diferença no pa-

drão entre os chalés Eco para o Standart. Ficaria facilmente restrito no lugar se procurasse uma temporada de descanso. Há a piscina, um bom lounge para leitura e os donos da pousada mantêm um restaurante no mesmo terreno, só que à beira do Rio Preguiças que margeia Barreirinhas. O Bambaê trabalha com cardápio misturando ingrediente regional com culinária, digamos, metropolitana. Tem Camarão à Bambaê (R\$ 50,00 para 2 pessoas) feito grelhado servido com purê de batatas com açafrão, molho de frutas vermelhas e mais arroz à grega. Na Pescada Atins (R\$ 55,00 para 2 pessoas) o peixe vem com molho de camarão, arroz de cuxá e salada de legumes cozido. E no Robalo Dona Alzina, que dependendo do dia pode ser uma pescada (R\$ 46,00 para 2 pessoas) a posta alta é cozida no leite de coco mais creme de leite temperado de leve com coentro, tomate e cebola, servido com ovo, arroz

branco e pirão do próprio peixe. A casa oferece também passeios para o que se deve fazer na Região. Sem os encantos das lagoas, vamos buscar histórias em outros lugares. Subindo de barco pelo Rio Preguiças, tem o Casa das Artesãs do Povoado de Marcelino, um grupo de mulheres que fazem artesanato usando a fibra do buriti, palmeira que lá existe em abundância. O SEBRAE coordenou um programa de qualificação e capacitação para garantir uma melhor renda para essas artistas. Bolsas, chapéus, adereços para decoração agora são vendidos sem a atuação de atravessadores que antes, minavam os lucros das artesãs. Sônia Maria Batista Cabral, uma das 96 mulheres de fibra nos mostrou os processos de tingimento da fibra. Plantas como a sororoca dá o azul, o urucum puro pinta tudo de laranja, se misturado com sabão, vem o vermelho. As peças que antes rendiam dois ou três Reais para cada artesã, agora são comercializadas por preços mais justos. Um chapéu vale de R\$ 10 a R\$ 45,00, uma bolsa chega a valer R\$ 86,00 e uma carteira R\$ 40,00, 10% desses valo-



Acima a gastronomia de primeira no restaurante Bambaê que faz parte do Encantes do Nordeste. Abaixo as mulheres e seu artesanato de fibra vegetal.

UMA VIAGEM COM MUITO SOL, PERSONAGENS E ALGUMAS ROUBADAS

Depois de percorrer quase 3.000km saindo de São Paulo à São Luís, passar calor e cansaço, eis que ao chegar ao destino, a cidade de Barreirinhas, a informação cai que nem pedra em abismo. Os Lençóis Maranhenses estão secos. O período de chuvas, o inverno deles, que acontece no começo do ano, em 2012 não existiu. Não ocorreu abastecimento natural para a formação das inúmeras lagoas que formam o cartão postal daquele lugar. No mais estilo Pepsi, na base do só tem isso então vai com isso mesmo, o passageiro não tem muita escolha. Bem longe de casa ou reclama para o bispo, processa a agência de turismo por vender

algo que não existe e nem avisam ou se entrega à outros encantos do lugar, e graças aos bons deuses, disso o lugar tem aos montes. Então sem piedade, vamos jogar areia nesta viagem. Barreirinhas que há bem pouco tempo atrás era destino de aventura pesada, nem tinha estrada asfaltada ligando à capital, 253km distante, vive em ritmo forte, recebendo turistas e empreendimentos com as vantagens e desvantagens que isso pode acarretar. Mais turismo é dinheiro em caixa para uma Região paupérrima, mas a sua presença desenfreada pode causar danos. A infraestrutura do lugar parece não dar conta do crescimento do movimento. Já há uma faculdade (Federal) com diversos cursos, entre eles pedagogia e turismo. Em todos os lados há imóveis sendo construídos ou reformados. O trânsito é caótico, meio sem lei. Motos vendem como água, a educação para pilotá-las nem tanto. A poluição visual, com seus cartazes à



A base de partida para os roteiros em Barreirinhas está na foto ao alto. A pousada Encantes do Nordeste será seu oásis nas dunas.





res vão para a cooperativa – com sede central em Barreirinhas - que administra a venda dos produtos até em outras cidades. Ao lado de Marcelino há a comunidade de Tapuio, parada para ver uma fábrica de farinha. Não se esqueça, toda essa parte do Brasil é Amazônia legal e os hábitos indígenas são muito presentes. Por essas bandas viveram os Tremembés, dormir em redes e a própria fabricação da farinha é herança desse povo infelizmente já dizimado. Isso quem nos contou foi o Zé Maria, um dos demonstradores oficiais, terceira geração de fabricante do alimento típico. A Casa de Farinha não é uma estrutura para turista ver, ela ainda é usada pela comunidade. Famílias chegam com

o resultado de seus cultivos de mandioca e de cada 50 litros de farinha produzido, 10% ficam para a Casa de Farinha. E dá-lhe tucupi, farinha d'água, a tapioca. Esqueça a fome e aponte o barco sentido norte do Rio Preguiças, indo para o mar. A paisagem vai mudar, a vegetação perde os buritis e açáis se tornando uma região mais de mangue. Na foz do rio há os pontos aonde segundo o pessoal do Encantes, o turismo ainda não é tão carne de vaca e dá acesso tanto a algumas das partes mais bacanas das dunas dos Lençóis Maranhenses como a Região conhecida como Pequenos Lençóis. Atins é nome do povoado principal. Com ruas de areia tão fofas a ponto de atolar um Toyota Hylux, é de lá que saem os passeios para o mar de dunas. O ponto de embarque é na Pousada Irmão Atins (R\$ 50,00 por pessoa em grupo ou R\$ 200,00 o casal), no roteiro as lagoas de Guagiru, Verde e o almoço no restaurante da Luzia (matéria da seção de gastronomia). Desta vez tivemos que relevar o fato da falta de água nas lagoas. A do Guagiru era basicamente a única sobrevivente, com o líquido doce e transparente na altura das cinturas dos turistas. Mas deu a oportunidade de um banho rápido. A Verde estava seca. Há roteiros que vão até o centro dos Lençóis onde existem dois oásis e segundo consta, ainda estariam algumas lagoas com água.



A lagoa Guagiru a única das mais acessíveis que resistiu à seca. O passeio de bóia vira alternativa a falta de lagoas. Enquanto isso a farinha feita de modo tradicional em Tapuio.



Mas isso requer disposição física, o acesso é somente à pé. Uma caminhada de um ou dois dias. Nem tão sacrificante, ao lado há Vassouras, porta de entrada dos Pequenos Lençóis com mais dunas secas e escolhida para ver o pôr do sol. Nos vales que se formam aonde seriam as lagoas acontece um fenômeno interessante. Se no topo das dunas o constante vento provoca ruído, na parte inferior o silêncio é imponente. Pegue esse momento para ti. Se tiver um GPS na mão para não se perder, deixe aquele guia falastrão para trás e vá fazer uma caminhada pelas dunas. Respire fundo e reconforte a alma. Mas isso só deve ser feito se tiver uma boa noção de orientação. Senão, levar o guia a tiracolo é obrigatório. A alternativa talvez seja colar um pedaço de fita silver tape na boca desses que insistem em soltar bordões (deve

ser genético) cheios de poética barata e seguir andando. Com a falta de lagoas, um roteiro extra. Tem o passeio de bóia no Rio Formiga em São João da Cardoso e a história de Dona Ivonete e Seu Milton. No meio do caminho, a tal roubada mencionado no olho da matéria. Não referimos a um passeio ruim e sim a histórias de falcatruas de políticos. Uma ponte de 60m de comprimento por 12,8m de largura sobre o Rio Formiga, que segundo matéria do Jornal Pequeno On Line, obra avaliada em R\$ 1.812.562,52 em 2005, virou monumento. Não se pode usá-la porque a estrada de terra não dá acesso as suas duas extremidades. O jeito é passar por debaixo dela (usando outra ponte, feita de tábuas

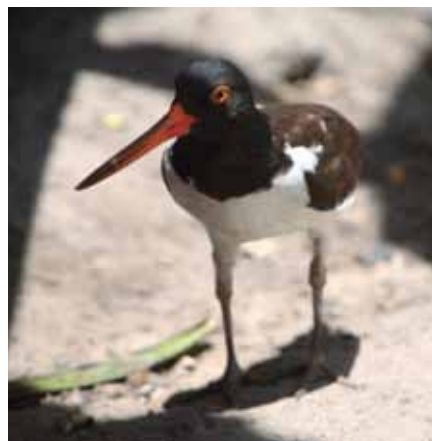


Barco vira ônibus escolar, o PF pedreiro do restaurante Santa Rosa vira cardápio exótico. Detalhes que enche o roteiro nos Lençóis Maranhenses quando o seu principal atrativo, as lagoas nas dunas estão secas.

de madeira) vendo que sob a sua estrutura existe um bar, uma mesa de sinuca e um varal de roupas, este sim bem utilizado. Essa estrada por sinal, que liga Barreirinhas à Parnaíba (PI), faz parte da Translitorânea, que no papel consta como asfaltada e na realidade é mais adequada ao Rali dos Sertões. Dona Ivonete e Seu Milton moram bem próximos ao ícone rodoviário. Inicialmente da lavoura, passaram a viver também do turismo depois que a energia elétrica chegou há uns cinco anos. Fizeram o restaurante Santa Rosa (PF de galinha caipira a R\$ 15,00 por pessoa e R\$ 65,00 para servir seis) e administram os

passeios de bóia no Rio Formiga. Entretanto a história dos dois chega a ser mais interessante que os minutos singrando. Casados há 35 anos nunca tiveram filhos, mas criaram dez dos outros. As primeiras seis crianças foram deixadas por vizinhos, assim simplesmente. Talvez alguns foram deixados para a criação depois que viram que o casal dava a boa atenção. O costume seguiu em frente, quatro filhos desses filhos adotivos também foram deixados





para serem criados pelos então avós. E a vida segue nessa tranquilidade do Rio Formiga que nas suas beiras, espera receber muito mais pessoas fazendo turismo. Movimento certo e que precisa ser acompanhado de qualificação dos nativos que trabalham com isso. Não de toda má, faltam alguns detalhes na Região para amadurecer. Vira e mexe você vai ouvir desculpas ou um não sei o que houve para justificar algo que deu errado num serviço aparentemente simples e óbvio. O rústico ainda verdadeiro (muitas vezes os banheiros ainda são as tais casinhas da gíria) pode ganhar um tapa de adequação sem cair na falsidade para gringo ver. Tudo para que a força das belezas da natureza dos Lençóis Maranhenses não sofra o que não mereça. ■



MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

A HIGH foi de TAM até São Luis. A capital maranhense recebe 10 voos diários da companhia, além de um voo (J3098) procedente do Galeão (RJ) que acontece às 2ª, 4ª, 6ª e domingos. Alguns como os J3350 e o J3321 utilizados nessa produção ligam sem escalas à Guarulhos (SP) sendo que o primeiro sobe de madrugada e é indicado para quem precisa utilizar o máximo tempo possível na capital paulista. O segundo em sentido sul, pode ser bem adequado para que vai fazer as conexões noturnas internacionais pois assim, não se perde muito tempo em Cumbica. De São Luis para Barreirinhas há as opções de fretar um taxi por cerca de R\$ 300,00, seguir de ônibus rodoviário comum ou de van, nossa escolha. Com preço de R\$ 40,00 por pessoa, esse serviço sai pela manhã de São Luis e retorna no período da tarde. Buscam e entregam na porta do seu hotel. Vale a pena e tudo pode ser agendado pelo pessoal do Encantes do Nordeste. O traslado leva 4 horas, com uma parada para lanche. Seguir de carro alugado não vale a pena, pois o uso do veículo é bem restrito em Barreirinhas.

DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Barreirinhas atualmente está interditado. Na verdade nunca foi homologado e não possui designativo. A prefeitura já tem uma verba de R\$ 4,430 milhões para a construção de um terminal e adequação do entorno. Nas imagens do Google Earth é possível ver duas pistas prontas, uma de 1.500m e



outra de cerca de 1000m e segundo fonte na Prefeitura da cidade, serão necessários 210 dias para a conclusão das obras, com estimativa de entrega para o primeiro semestre de 2013.

MELHOR ÉPOCA:

A partir de agosto, teoricamente inicia-se a melhor época para ver as lagoas nas dunas, mas neste ano devido à seca, nada de água no cartão postal dos Lençóis Maranhenses. A expectativa agora é que o inverno deles, no início do ano, seja mais chuvoso e possa na hipótese mais otimista, suprir as lagoas de água até fevereiro de 2013. Antes disso, indague a sua agência de viagens sobre as condições das lagoas antes de embarcar.

TARIFAS:

Pousada Encantes do Nordeste
Diárias de alta temporada e feriados com café da manhã incluso.
Chalés Standart: de R\$ 190,00 (single) a R\$ 396,00 (quádruplo)
Eco Chalés: de R\$ 231,00 (single) a R\$ 305,00 (duplo)

ONDE ACHAR:

Pousada Encantes do Nordeste
Rua Boa Vista s/nº - Bairro Boa Vista
www.encantesdonordeste.com.br
Tel.: (98) 3349 0288 / 3349 0260

ArteCoop (cooperativa das artesãs de linho de buriti)
Av. Brasília, 120 - Barreirinhas
Tel.: (98) 9153 1475 / 8844 9072

Darlan Passeios Turísticos - Barreirinhas
Tel.: (98) 911 6945 / 8865 5827

Pousada Irmão Atins
Tel.: (98) 3349 5013 / 8822 5820
www.pousadairmaoatins.blogspot.com

Restaurante Santa Rosa
São João da Cardosa
Tel.: (98) 9126 7140

Chega de escritório.

O ar livre também é um ótimo negócio.

A agenda cheia, reuniões, portas fechadas e o ar-condicionado já são rotina. Mas a liberdade também pode ser.

Com mais de 30 anos de história, somos uma das mais tradicionais escolas de paraquedismo do Brasil graças à marcante atuação da Equipe Azul do Vento em competições e quebras de recorde.

Nossa excelente infraestrutura, equipamentos próprios e instrutores experientes são fundamentais para que o salto de paraquedas seja a genuína expressão de liberdade.

Aeroporto Municipal de São João da Boa Vista/SP
Rodovia Dom Tomás Vaquero (SP 344), Km 219
(19) 3246-0455

Facebook /AzulDoVentoParaquedismo

Twitter @AzuldoVento1

www.azuldovento.com.br



Expressão de liberdade.

COZINHA

ORIGINAL



Nos dois primeiros dias de viagem só se falava dela. A cozinheira que prepara um camarão como ninguém. Nas dunas dos Lençóis Maranhenses

não há onde se coma melhor. Para arre-matar ainda mais a proeza, a cozinha que se para quem é da área nada fala demais, para quem é de fora, mistura o rústico e o folclore, mas também guarda a mesma ordem militar de qualquer restaurante de cidade grande. No fogão de barro, cada boca é uma base côncava e nela é colocada carvão em brasa feito de uma madeira que não estala ou solta faíscas e nem resquícios que possam acabar com o fruto do mar que está sendo grelhado. Não há janelas ou coifas, totalmente aberto, é arejado naturalmente. E tudo, ao contrário do que se possa imaginar, é meticulosamente limpo, todos tem respeito às panelas mesmo as de metal mais barato. Luzia Dinis Santos, a chef, nos recebeu e se preparou. O banho, a ajeitada no cabelo, o melhor vestido e leve perfume. Isso tudo para preparar camarão. Cuidadosa com o prato e com a entrevista, não cansa de mostrar que não usa esmalte colorido nas unhas e nem luvas para manusear o camarão. A borra-cha pode comprometer o sabor do crustáceo. Ela nasceu ali mesmo na ponta do mar, Canto do Atins, e há nove anos, com autorização de IBAMA e tudo abriu o res-



NOS INGREDIENTES, MUITO SEGREDO MAS SEM NADA A ESCONDER NA SATISFAÇÃO

taurante que leva seu nome. E ela queria servir algo que fosse a cara do lugar. Para nós fez um churrasco de camarão pescado na noite anterior, temperado com um segredo composto de 15 ingredientes. Não deu para identificar os elementos, o óleo que serve como liga parece ser de coco, mas ela nega. Ela só diz que não tem dendê, azeite de oliva nem coentro que os paulistas não gostam. A princípio pareceu ter um pouco de pimentão além do sal e alho. No retorno da viagem um improvável suco de acerola tinha um fundo de semelhança com molho que foi por cima do camarão. Falando assim parece análise de vinho com suas notas de madeira, turfa ou fruta. Limpos em quatro banhos de água, abertos e temperados, os camarões foram levados ao calor da brasa. Em poucos minutos estão prontos, defumados e servidos com uma guarnição de arroz também com camarão. Uma salada foi feita para acompanhar e com ela uma outra guarnição com o mesmo arroz só acrescentado de uma molho semelhante ao de um strogonoff só que feito com a polpa do coco verde e mais o seu óleo. A cor vem do pimentão vermelho e mais tomate. Se fosse num restaurante em São Paulo, o prato seria contemporâneo, iriam denominá-lo fusion cuisine. Naquelas areias é um prato que é a cara do lugar. Simples, direto na nossa memória. ■



ONDEACHAR

Restaurante da Luzia
Aberto de segunda à segunda das
11h00 às 16h00 e das 18h00 às 21h
Tel.: (98) 9132 3187 / 8709 7661



BEBENDO COM MODERAÇÃO

Final da tarde, roda de pilotos à beira da piscina discutindo sobre avião. Neste mundo de RV-10, Cirrus e Corvalis a pergunta era o porquê alguém ainda iria comprar um Skylane. Projeto da década de 50 (o primeiro saiu da linha de produção em 1956), quase que imutável e apesar de ser uma mãe na hora de voar, aceitando as piores condições

de habilidade e ainda entregando segurança, o desempenho puro começava a desejar. Beberrão, o asa alta da Cessna equipado com o motor Lycoming TSIO-540-AK1A turbo de 235hp voando com 85% de potência, 28 polegadas de fluxo de combustível e 2.400rpm, chega a consumir 66l/h. Reduzindo o ritmo, trazendo o fluxo para 25 polegadas, o consumo pode baixar para algo próximo de 60l/h e você estará vendo o ponteiro do velocímetro indicando 145nós. Não é o quadrilplace mais rápido da categoria, o próprio Corvalis do catálogo da Cessna vai andar bem mais que isso. Mas o Skylane tem sim suas qualidades, uma cabine ainda boa de espaço, os passageiros dos bancos traseiros po-

dem recliná-los e descansar durante o vôo, a asa alta dá outra visão da paisagem por onde se passa e ele é bom de decolar e pousar em pistas curtas. No painel uma suíte de instrumentos Garmim 1000, sem mercedor de dúvidas. Pois eis que nesse novo mundo, a Cessna chega em Oshkosh deste ano para anunciar um novo Skylane. Mas nada de fuselagem de fibra de carbono, o avião para alegria de toda uma comunidade que adora esse modelo, ainda é de lata, mudou o que pode ser o seu tendão de Aquiles. Sai de cena o Lycoming e entra um francês Safran SMA SR305-230E-C1, turbo, de 230hp ciclo diesel e consumindo querosene. Esse namoro da Safran com a Cessna já dura décadas, nas mais variadas feiras já forma vistos versões de Skylane com esse tipo de motor. Agora a coisa é para valer. Com a nova usina de força, a Cessna declara que o Skylane J182T (originalmente era Skylane NXT, mas o nome foi trocado por conta de existir já o experimental Remos NXT) vai voar em ritmo máximo de cruzeiro a 155nós (287km/h, dez a menos que a antiga versão) consumindo de 30 a 40% a menos, por volta de 11 galões de querosene por hora de voo. Com isso o alcance vai dos 971mn para 1.400mn (2.592km). O preço subiu um tanto, segundo a Leonardo Fiúza, diretor comercial da TAM Aviação Exe-



cutiva, que representa a Cessna no País, o preço de tabela começa com US\$ 513 mil. Nos Estados Unidos o Skylane Turbo com motor à gasolina estava sendo oferecido por a partir de US\$ 443.500,00, mas esse diferença é facilmente compensada pelo menor consumo e pelo custo operacional, que segundo Fiúza, deve baixar também em cerca de 30-40%. Esses motores também emitem zero CO2 e chumbo. Como giram em regimes mais baixos, serão mais silenciosos aumentando o conforto para os ocupantes e para quem está do lado de fora (no chão, não voando nas asas como a wingwalker Marta Bogнар).

ONDEACHAR

TAM Aviação Executiva
Tel.: (11) 5582 9689
www.tamaviacaoexecutiva.com.br

Acima a versão tradicional que será substituída pela movida à querosene. As características indelévels do Skylane agora estão somadas ao consumo mais de acordo com os novos dias.

UMA MOTORIZAÇÃO DÁ UMA NOVA ÁLMA AO CLÁSSICO AVIÃO



O motivo da Cessna ter optado pela troca de motorização está na maior oferta de locais oferecendo querosene, principalmente na Europa. E o fabricante não está sozinho nessa empreitada. A Piper deve apresentar em breve modelos com motor ciclo diesel. Para ver como essa será uma nova tendência, Jeff Umscheid, diretor da Cessna para os modelos 172, 182 e 206, declarou em Oshkosh que o lançamento do J182T mostra o caminho que a Cessna deve trilhar de agora em diante. Ou seja, é bem capaz que o C182 Skyhawk e o C206 Stationair devam um dia consumir querosene. A TAM não divulga quantos J182T eles já venderam, dizem apenas que a primeiras unidades devem chegar ao Brasil em 2013, logo após a certificação que deve sair em abril nos Estados Unidos e no trimestre seguinte por aqui. ■

R66[®] TURBINE HELICOPTER



5 LUGARES



TURBINA ROLLS ROYCE RR300



AMPLO BAGAGEIRO

ROBINSON R66 TURBINE

O R66 Turbine incorpora os mesmos dispositivos de design que consagraram o R44, incluindo um rotor de duas pás, cíclico em T e configuração de cabine aberta. As maiores diferenças são o aumento de reserva de potencia, aumento de desempenho em altitude, cinco lugares, e um maior compartimento de bagagem. Faróis de pouso de alta intensidade (HID), assentos em couro e um painel de áudio estéreo são equipamentos standard no R66.

Vel cruzeiro.....aprox 120 kts
Alcance (sem res.)...aprox 325mn
Hover Ceiling IGE + de 10k pés
Hover Ceiling OGE + de 10k pés
Razão de subida + de 1000 pés/m
Max altitude14.000 pés

Peso máximo.....2.700 lbs
Peso vazio (óleo e avion.) 1.280 lbs
Cap. combustivel (73,6 gal) 493 lbs
Pax + bag. (com comb.)..... 927 lbs

Audi Helicópteros
(11) 2990 5000

WWW.HELICOPTEROS.COM.BR



A FERA DA SELVA



VESTIDO CURTO COM APLICAÇÕES DE PÉROLAS
E PAETÊS – PATRÍCIA BONALDI – R\$ 3.835,00
SAPATO SALTO ALTO GLITTER – SCHUTZ – R\$ 320,00





VESTIDO ESTAMPA MISSONI COM ANÁGUA AZUL
ELEMENTAIS – R\$ 249,00



CASACO LONGO ROXO
KARIN MATHEUS – R\$ 799,00
SAPATILHA PRETA
LUIZA PEREIRA – R\$ 529,00
ÓCULOS REDONDO CINZA COM
DETALHES EM VERMELHO E HASTE
METÁLICA – ISABELA CAPETO
PARA CHILLI BEANS – R\$ 248,00

SAIA BRANCA PLISSADA COM FENDAS LATERAIS
AMIKI – PREÇO SOB CONSULTA
CASAQUINHO BRANCO CHIFFON FLUÍDO
NUTRIA BY NUTRISPORT – R\$ 240,00

ONDEACHAR

CHILLI BEANS
TEL.: (11) 3818 3030
KARIN MATHEUS
TEL.: (11) 3060 9020

LUIZA PEREA
TEL.: (11) 3818 3030

NUTRIA
TEL.: (11) 3081 6619

THAIMAÇU LODGE
TEL.: (66) 3563 2055
WWW.THAIMACU.COM.BR

AMIKI
TEL.: (11) 3596 5805
WWW.AMIKI.COM.BR

MARY MARY
TEL.: (85) 3214 2034
WWW.ESTILOMARYMARY.BLOGSPOT.
COM.BR

ELEMENTAIS
TEL.: (71) 3083 1090
WWW.ELEMENTAIS.COM.BR

PATRICIA BONALDI.
TEL.: (11) 3062 5020

SCHUTZ
TEL.: (11) 4508 1499

ROUÇO ENCANTO

Sempre há um motivo. As pessoas compram um sonho de consumo e esperam ter em mãos, ver in loco, detalhes que para elas serviram com referência de vida. E pode ser com qualquer coisa, o suco vermelho que vinha numa embalagem de plástico com formato de revólver, um All Star cano alto e feito de pano, um Paulistinha. Esse tipo de feitiço parece que vem bem a calhar quando se compra uma moto. Com essas belezuras a razão geralmente fica em segundo plano na hora de tirar o dinheiro da carteira. Com a Harley é assim, numa Ninja você vira Top Gun, numa Bonneville é Steve McQuinn. Para elas, o item referência, o ícone, o legado geralmente fala mais alto. E uma fábrica como a Yamaha sabe disso. Tanto é que não são um ou dois modelos da marca dos três diapasões que vivem de ser mito. A Ténéré, a RD 350, XT600, VMax, todas já ultrapassaram a condição de serem simplesmente uma moto. São quase que produtos intocáveis e com esse sentimento na cabeça, o assombro acontece quando uma YZF-R1 nova em folha passa acelerando pela rua. A R1 desde que foi lançada em 1998

MAIS DÓCIL E EFICIENTE ESSA MOTO GANHA SISTEMA DE CONTROLE DE TRAÇÃO À PROVA DE BURROS

tem a imagem da esportiva supra sumo do mercado. Leve, quase com os mesmos números de cavalaria no motor e o peso, tinha uma personalidade forte. Seu motor com cinco válvulas por cilindro nas primeiras versões era tudo ou nada, até o modelo 2004, a roda dianteira teimava em não ficar no chão. Era enfim uma Yamaha, daquelas que tem sangue quente e não uma Honda que sempre prioriza a facilidade de condução, seja lá qual for o modelo. Esse perfil fez história e fãs, além disso, a R1 sempre foi um exemplo de desenho. Entre as superesportivas, era a que mais tinha cara de moto de corrida que você poderia colocar para andar nas ruas. Parada ela parecia com uma bala recém disparada, a subida de giros e o som do seu motor eram inebriantes. E eis que quando a nova R1 acelera ao lado o queixo caiu. O urro agudo foi trocado por um som grosso, abafado, algo entre um V2 da Ducati e o V4 da Honda. Em alguns casos soa como um bicilíndrico paralelo, meio como o que se ouve saindo de uma CB500, em outro parece até um V8 automotivo, funcionando em baixa rotação. Isso foi resultado do trabalho dos engenheiros da casa em busca de uma moto mais dócil de ser usada. O motor trabalha de forma diferente, em um compasso irregular. O intervalo das explosões em cada cilindro segue a cadência de 270°-180°- 90°- 180°. A sua concepção tem nome, Cross Plane Crankshaft e foi trazido das M1 que disputam o campeonato de MotoGP. Essa fórmula faz que a entrega de potência seja mais linear, controlável e aproveitável. Isso aconteceu na virada de 2009 para 2010 e teve muita gente que reclamou, mas os japoneses bateram o pé. Ia ficar assim mesmo. Agora na versão 2013, a R1 recebeu outro item que este sim, sempre foi muito bem aguardado. O



No manicoto esquerdo a tecla de seleção do controle de tração. De frente ou vista de trás poucas mudanças estéticas, mas a agressividade continua. No conjunto de faróis a novidade são as molduras de LED com função de luz diurna.

controle de tração de 7 níveis que associado a três modos de condução possibilita 21 configurações. É mais do que o necessário para conseguir ter a máquina na mão para a maioria dos mortais. No modo de funcionamento a pleno, esse controle de tração transforma essa R1 numa Sport Touring bem mansa. Chega a ficar um tanto chocha nas saídas de farol,



sensação ampliada com o som abafado que sai dos escapamentos e do próprio motor. Difícil de colocar a roda para cima nesse caso. Aliás todo o sistema funciona desta forma, sensores aliados à uma ECU sentem quando uma das rodas gira mais que a outra e ajusta automaticamente a ignição, a injeção de combustível para combater uma falta de controle. Por isso a dificuldade em levantar a frente desta moto. Na escala apresentada no painel digital (controlado por uma tecla no punho esquerdo) que indica o nível selecionado do controle de tração, deixar dois gominhos apagados pode ser uma boa equação entre ter uma moto mansa mas com suficiente resposta rápida para ser usada na cidade. A medida que esse controle é atenuado, a R1 não se comporta como a BMW S1000RR que se torna



um touro xucro nos modos mais livres de controle. Mas as 182 bestas estão lá no motor dessa R1 para carregar 166kg se considerar seu peso seco, ou 206kg se abastecida de todos os líquidos necessários para o uso diário, isso fora a mula que vai em cima. Não há Ferrari que supere as emoções de velocidade que essa R1 entrega. Em baixa velocidade, abaixo dos 3.000 rpm ela é meio resmungona, andar na cidade querendo manter-se livre das multas é um exercício de paciência. Para manter os 60km/h o ideal é manter 4ª marcha, 4.000 rpm e ser delicado no punho da direita. Tendo espaço, com cinco gominhos apagados, andar com o motor acima dos 7.000 rpm é um ilegal deleite. Pena que a moto não venha equipada com ABS e nem um power shift (mas tem uma enorme luz de aviso no topo do painel) para a troca de marchas mais rápida como existe na BMW. E se você quer saber o quanto ela é faminta, no uso urbano fizemos 9,38km/l enquanto que na estrada em ritmo animalesco o consumo foi de 13,86km/l chegando a 19,425km/l respeitando os limites legais de 110 e 120km/h, isso sempre usando gasolina comum aditivada. O ajuste do conjunto de suspensões mantido pela fábrica

é suficiente para enfrentar a textura das nossas vias. Ela é bem mais tolerante que uma Ducati 1198 que transmite ao piloto todos os ressaltos da via de forma crua. A R1 é mais humana, talvez um tanto mais Honda. Colabora também a geometria entre banco, tanque e guidão para quem mede seus 1,75m. A R1 chega a ser mais confortável que a CBR1000RR. É também possivelmente uma das 1000 superesportivas mais fáceis de ser tocada que existe no mercado e ainda por cima ela é linda. A frente manteve o par de olhos de Ultra Seven – se não souber o que é isso, Google por favor – que agora recebem uma moldura de LEDs. Impressionante, depois que descobriram o LED, tudo tem isso para fazer o que chamam de luzes diurnas. Daqui a pouco até mobilette e geladeira vão ter um adereço de LED. Por R\$ 61.490,00, preço sugerido em Guarulhos (SP) a R1 apesar de mais rouca e transmitir um nível de vibração e aspereza um pouco além do desejado num motor 4 em linha, é um produto acertado a ponto de não deixar decepcionados seus fãs, os mais tolerantes, pois os mais ardorosos, estes vão pedir de volta um motor 2004 mais refinado. Quem sabe um dia. ■



ONDEACHAR

Rede Autorizada Yamaha
www.yamaha-motor.com.br



ALA Aviation
Representante Extra Aircraft no Brasil
Denis Schwarzenbeck | Tel.: +55 19 9163 7415 | E-mail: denis@voeala.com
Site: www.voeala.com | Facebook: www.facebook.com/voe.ala.1

Av. Sylvia da Silva Braga, 415 - Hangar 5
Jardim Santa Mônica | CEP:13082-105 | Campinas | SP | Brasil
22° 51' 29.960"S 47° 6' 40.108"W

A VIDA COM UMA

A liberdade como a ausência de limitações, movimentar-se sem impedimentos e capaz de realizar o que se quer. Nos céus uma nova forma de voo que vai além do conhecido. Chegou o Extra, feito para a sua liberdade.

LIBERDADE EXTRA





Brasil, ame e não deixe-o. Deve haver uma cartilha com esse título estampado enorme na capa para cada vendedor de aeronave no mundo. Se quiser ganhar dinheiro, a bola da vez está aqui. O país hoje ocupa o segundo posto em números de aquisição de aeronaves. De carona, o treinamento ganha espaço. Componente importante que quanto mais valor for atribuído, melhores índices de segurança operacional e técnica serão alcançados. Os Estados Unidos possuem uma das melhores referências em aviação hoje em dia, tanto na indústria, como no desenvolvimento, formação e segurança de vôo. A padronização dos americanos e a seriedade com que tratam esses quesitos serve como proa para a obtenção de um alto nível de segurança, reflexo de escolhas realizadas na formação de cada piloto. E aqui nessas linhas, alguns exemplos de onde investir seu

A BASE DO TREINAMENTO



dinheiro para continuar voando com saúde. Charles Fisher é gerente de treinamento da Bell Helicopter Training Academy e se refere ao brasileiro como cliente leal, que reconhece o produto que está adquirindo e se preocupa com a qualificação de seus profissionais. A Bell atualmente possui uma academia na cidade de Dallas (EUA) onde conta com 14.000 metros quadrados de infraestrutura para atender apenas treinamento, 270 hectares de área privada para treinamento prático, 4.000 metros quadrados dedicados aos mecânicos, 18 salas de aula com inovações tecnológicas no apoio ao ensino e 3 laboratórios. Diante de tudo isso são oferecidos mais de 140 cursos diferentes atendendo 136 países e já formaram mais de 125 mil alunos. Seus instrutores possuem em média 12 mil horas de vôo e por ano fazem 50 mil autorotações, e sem aliviar a vida do aluno, vão até o chão simulando uma pane. Além

disso, possui 6 simuladores onde complementam o aprendizado. Com todo este potencial, o foco principal é na segurança. Os pilotos aprendem formas de minimizar erros e adquirir maior conhecimento para sair de uma situação de emergência com maior facilidade e êxito, pois quanto maior o conhecimento do mecânico e dos pilotos, melhores as chances de sucesso. Fischer ainda complementa que o primeiro ponto a ser discutido, independente do curso e da sua extensão (que varia de uma semana a 1 mês), sempre são os fatores humanos, pois é onde tudo começa. A comunicação, atenção, conhecimento, assertividade, trabalho



TREINAMENTO CONSTANTE AUMENTA A SEGURANÇA EM VOO E TRAZ BENEFÍCIOS AO BOLSO DO OPERADOR



de equipe, recursos, cansaço, pressão, normas, distração, disponibilidade e stress são os principais fatores a serem abordados. Pilotos e mecânicos adquirem conhecimento técnico através dos treinamentos que completam e o utilizam no dia a dia para uma maior experiência, porém, fatores humanos são a chave de sucesso no emprego desta técnica. É de conhecimento universal, que 80% dos erros provêm de falha humana. No outro exemplo, Gene Haggerty é gerente de treinamento da Bombardier Aircraft Training. Ele nos explica a importância do treinamento com a grife do fabricante e, vendendo seu peixe, diz que a empresa é o único fabricante que possui seus próprios simuladores para todos os tipos de aeronaves em linha de produção, e que pilotos de clientes de jatos de médio porte para cima, recebem a instrução de um piloto da fábrica por 14 dias consecutivos para, na prática, solucionar dúvidas que possam surgir. E Haggerty

mostrou os relatórios, em 2011 a organização teve 3100 alunos, sendo 2/3 de pilotos e 1/3 de mecânicos. Leandro Ruda, comandante brasileiro, estava realizando o curso do Learjet 45 na Bombardier. Para ele a quantidade enorme de informação cria uma certa tensão no início, mas a condução dos cursos ameniza a sensação. Ele vê os simuladores como espelhos de observação e exploração de conhecimentos e viu, na prática, o monitoramento dos instrutores no desenvolvimento de cada um dos alunos ao longo do curso. As horas de imersão nesses centros de treinamento oficiais de fábrica vão afetar o bolso do cliente. Reduções nos custos de seguros, reconhecimento de certificações mais rápido pela Anac são dois exemplos básicos. Para o empresário que adquire a aeronave, enviar seus pilotos para um treinamento em centros de renome significa ter certeza que ele só será aprovado se estiver à altura de um alto padrão de qualidade. E sob

O treinamento prático ou teórico na aviação é mais do que acúmulo de conhecimento, é geração de segurança.

a ótica do piloto, adquirir tanto conhecimento através de recursos de última geração e através de instrutores de alto padrão, traz a confiança de que o que se aprende, é o que existe de melhor. Espelho do mercado, o número de brasileiros que têm participado desses treinamentos de excelência tem aumentado. Bem diferente do que acontecia nos anos 80 e 90 quando o treinamento de tripulantes e mecânicos era visto mais como gasto e não investimento pelos proprietários de aeronaves. Na mudança de comportamento também está do outro lado do balcão. Na véspera da Labace, no começo de agosto, a Embraer e a CAE, empresa especializada em instrução em simuladores, anunciaram a abertura de um centro de treinamento em Guarulhos (SP) para os jatos executivos da família Phenom. Esse é terceiro do gênero nessa parceria e o quarto no planeta a disponi-

bilizar um simulador de voo pleno com todas as capacidade de movimento. Em 23 de abril de 2001, quando a CAE abria a sua portas no Brasil para atender o mercado de aviação comercial, com contratos com a TAM e a Gol, a possibilidade de oferecer cursos para a aviação corporativa no Brasil era vista como uma possibilidade muito remota, inviável. Em 11 anos, além da ação com a Embraer, o centro também vai oferecer a partir de novembro cursos para Sikorsky S-76 em uma segunda unidade instalada em Congonhas (SP). A movimentação acompanhou então o perfil desse segmento, que é justamente dar voltas no mundo. ■



TRADICIONAL SURPRESA

ESSE INGLÊS DEIXA O AR DE LORDE PARA TRÁS
E ADOTA UMA POSTURA MAIS ROCK N'ROLL

É um nome que carrega em si uma enorme porção de tradição. A Rainha Elisabeth tem e dirigia um pessoalmente. Arquétipo melhor que ilustre essa condição, não tem. Land Rover, Range Rover, é fácil imaginar como é um, linhas retas, até brutais. A palavra resistência anda num desses veículos, nos Range, tudo vem bem acompanhado de muito luxo. Ver um desses carros na rua é saber que, se bem cuidado, pode durar uma vida inteira e ser eficiente para a sua vida inteira. Dáí chega a ser até meio duvidosa a apresentação do Evoque. Era muita quebra de paradigma, eis um carro com uma enxurrada de estilo, desenho que todo mundo diz que quer ter um para si. Um avanço enorme com relação aos outros Range Rover, anos luz se comparado ao Freelander, de tamanho semelhante e de quem compartilha a mesma fábrica. Mas a dúvida sempre pairou sobre como seria esse carro, talvez seria tristemente um Range Rover de boutique. Talvez a Paris Hilton tivesse um. Uma conhecida tem, vi quando ela recebeu um 0km, era só sorrisos e nem me arrisquei a perguntar se gostara da transmissão 4x4 contínua. Eis que então chega a hora de colocar as mãos num Evoque desses, versão Prestige Tec Pack (R\$ 245.000,00), quatro portas, topo de linha que vem ao Brasil. Sem dúvidas o carro impressiona, se compará-lo com os outros SUV Premium disponíveis no mercado, seu estilo está várias braçadas à frente. Ao lado dele, apesar de ter mais idade de mercado, só mesmo o Volvo XC60 tem linhas que chamam tan-



ta a atenção. Audi Q3 e BMW X1, apesar de mais novos, são bem mais caretas em termos de estilo. Olhando de frente o Evoque lembra um pouco aqueles bichos do filme Predador, os olhos são parecidos, faltam os dreads. Ao mesmo tempo que aparenta ter músculos a torto e a direita, ele é bem compacto com seus 4,365m de comprimento. Achar vagas para ele não é tão difícil, até porque ele conta com sistema de estacionamento automático. Mas se você quer saber, a direção em manobras é muito leve e a câmera de ré com gráfico indicativo para onde você está indo o ajudam muito, quase que dispensando o sistema. Seguindo o capítulo câmeras, esse Range Rover possui outras quatro, duas nas suas extremidades dianteira e duas para baixo do retrovisor. As duas frontais servem muito bem naquela saída de garagem com boca direto na calçada, dá para ver se vem alguém pela calçada ou checar a aproximação de algum carro obstruído por outro estacionado logo ao seu lado. E num trajeto em estrada de terra, uma outra utilidade curiosa. Um rebanho de gado à frente, uma vaca deitada à direita na estrada e um touro olhando para ti na beirada esquerda. O cuida-



A seletora do câmbio tem forma inusitada. Um botão retrátil que substitui a tradicional alavanca. No mesmo lugar estão os botões de modo de condução adaptando o carro para enfrentar diversos tipos de pisos.



do era de não passar em cima da pata da vaca e ver o que o touro iria fazer. Com as câmeras ficou fácil o monitoramento. As apontadas para baixo do retrovisor vem a calhar quando estacionamos em ruas com o meio fio alto, como as encontradas em Tiradentes (MG). A viagem para a cidade histórica mineira serviu para colher diversos parâmetros. Em primeiro lugar a rodovia cheia de curvas e boas condições de rodagem. Bom para ver como o modo esportivo iria deixar o comportamento do Evoque. O câmbio segue a mesma linha do resto do carro, quebrando paradigmas. De comando totalmente eletrônico, dispensou a alavanca tradicional por um grande botão retrátil. Em um

giro você seleciona além dos modos normais para frente, ré ou estacionado, o esportivo e três dedicados ao fora de estrada. O câmbio entretanto se mostrou de comportamento mais acadêmico do que o esperado. Ele não é como os novos que equipam os Audi mais recentes. Nesses é difícil ser melhor e tão rápido quanto as reações de suas embreagens duplas. No Evoque se você quiser ficar brincando com as palhetas atrás do volante deve seguir à risca o pedido, ele demora mais tempo para retornar a fazer tudo automaticamente depois que você comandou as marchas uma ou duas vezes depois do farol abrir. Lá fora, as pessoas vão ficar olhando para você a bordo de um Evo-

que berrando em terceira ao longo do quarteirão. Os modos dedicados ao fora de estrada garantem a reputação desse Range Rover para enfrentar lamaçais ou trilhas com cavas. Está lá o sistema que auxilia a descida em ladeiras, a atuação contínua do controle de tração mais o de frenagem não deixam ele passar de 5 ou 10km/h e seguindo em frente, dependendo do modo que você quer, o carro lhe entrega mais ou menos potência e administra a tração. É nítido o controle nas acelerações. Fomos aonde um Toyota Bandeirante não entrou, e com muito mais conforto e facilidade. Os ângulos de entrada e saída desse carro são dignos de um Defender, salientado ainda mais pelas belas e enormes rodas de 20" que equipava o Evoque branco cedido pelo fabricante, mas dava uma tremenda dó em colocá-lo em uma trilha com aquele monte de galhos rangendo por toda a lataria. Selecionado o modo S ficam mais rígidas a suspensão e a direção. O Evoque vira um grande kart com pouca inclinação da carroceria em curvas. No painel a iluminação sai de um azul acinzentado para o vermelho. Com o motor 2.0 de quatro cilindros e 240hp girando a 2.200rpm a 120km/h em sexta

marcha, a estimativa é de que esse carro fizesse uns 11km/l na estrada. Mas abastecido com gasolina aditivada de Deus me livre, foi uma certa decepção. No máximo chegamos a fazer 8,21km/l. Em certos momentos o computador de bordo acusava 7,19km/l e no final das contas a média ficou em 6,75km/l. Mas o cheiro medonho que saía do escape já dava sinais de que essa medição não chegaria nem perto do desejado. Na cidade fizemos uma prova um pouco mais pesada. Colocamos nada menos que pacotes com 800 revistas a bordo, algo como 400kg (100kg a menos que o limite do fabricante) e fomos rodar na cidade de São Paulo, num dia em que a paciência dos motoristas estava também sendo testada. Nesse sofrimento a média de consumo foi para 4,117km/l. Vazio e com um cotidiano mais ameno dá para fazer mais, estima-se que chegue a algo perto do conseguimos na estrada. Outro dado de performance, esse Evoque é rápido, as nossas tentativas de fazer o 0-100km/h giraram entre 7,9 a 8,1s (7,6s na tabela da



Os fones permitem que cada um dos passageiros possa ouvir a sua programação preferida.



Range Rover feito provavelmente com melhor gasolina), bom para um modelo de 2.350kg de peso bruto. E se o seu interesse for pela tecnologia embarcada, o Evoque não vai decepcionar. Ele foi feito para uma família que se odeia. No monitor de múltipla função de 8" no topo do console, o passageiro consegue assistir a uma coisa enquanto que o motorista vê outra. Fora isso, essa central que tem comando por toque dos dedos, também acessa os sistemas de entretenimento, que vai do rádio, passa pela



A tela no console principal além de permitir a visualização de dois assuntos ao mesmo tempo pelo motorista e passageiro também mostra imagens das câmeras externas (abaixo).



televisão e chega ao DVD, que nos bancos traseiros, podem ser assistidos em duas telas de LCD com funções independentes, instaladas nos encostos de cabeça dos bancos dianteiros. E três ocupantes podem fazer tudo isso usando ótimos fones que trabalham por meio de wi-fi. Enquanto isso, o motorista pode ter acesso a tudo que o seu iPhone disponibiliza, mas fazer as chamadas por comando de voz às vezes foi meio complicado. Não teve jeito de fazer o sistema reconhecer Shayene como um nome válido. Imagino que ligar para o Facebookson também será difícil. O Evoque também tem um completo GPS integrado, mas como no BMW Série 1M, é uma senhora lusitana sisuda que fala contigo. E nem sempre funcionou de acordo. Para fazer o trajeto de São Paulo para Tiradentes, essa que parecia uma daquelas viúvas portuguesas, insisti até o final para seguirmos um caminho via Rio de Janeiro e cerca de 350km mais longo. E curiosamente depois de dois dias na cidade mineira, ela do nada, declamou que havia chegado ao destino. Esse GPS possui

vários tipos de apresentação de mapa, um deles pode causar uma discussão dentro do carro. Em um deles, tudo é vinculado ao norte magnético, sendo este o topo da tela, e dependendo para onde você segue, a rota estará de ponta cabeça. Isso pode gerar confusão, melhor escolher os outros modos de visualização aonde o destino e caminho está sendo apontado para frente. Ou seja, o Evoque é mais um daqueles carros aonde você deve passar algum tempo lendo o manual do proprietário e estudando todos os seus recursos para saber que pode oferecer muito mais do que andar para frente e para trás. E por falar nisso, ele também está ao seu dispor parado, só por causa do seu desenho. Uma paquera com ele fica bem fácil. ■

ONDEACHAR

Land Rover
www.landrover.com.br



AGUSTA POWER 1999

O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO DE UM BITURBINA PARA VOO POR INSTRUMENTOS. PAINEL SUPERCONFIGURADO E SOMENTE 1.600 HORAS VOADAS SEMPRE EM USO CORPORATIVO.



INFORMAÇÕES TÉCNICAS

NÚMERO DE SÉRIE: 11057
HORAS TOTAIS: 1.600 HORAS

EQUIPAMENTOS E ACESSÓRIOS

- AR CONDICIONADO
- BAGAGEIRO ESTENDIDO 1,9M
- 8 FONES BOSE X
- TANQUE AUXILIAR
- ROTORES EM COMPOSITE
- DUPLO COMANDO
- FREIO ROTOR
- FAROL DE BUSCA RETRÁTIL

AVIONICS

- PILOTO AUTOMÁTICO
- DUPLO VHF COMM NAV GPS GARMIN 530
- AVIDYNE EX 600 MÚLTIPLAS FUNÇÕES
- DUPLO TRANSPONDER KING KFS 576
- ALERTA DE TRÁFEGO TCAS 497 GOODRICH
- DME KING KDM 706A
- RÁDIO ALTÍMETRO AA300
- STORMSCOPE
- PILOTO E COPILOTO EHSI
- ADICIONAL H.S.I. ANALÓGICO
- ADF KING KDF-806
- RADAR METEOROLÓGICO KING RDR2000
- MARKER BEACON



JÁ NÃO ERA SEM TEMPO



Frederique ficaria orgulhoso e Dona Constant também. Foi com o nome deles que seus tataranetos Aletta Bax e Peter Stans criaram uma marca de relógios suíços que, bem trabalhada, oferece produtos com todos os clichês que se pode esperar de uma máquina de registrar o tempo. A grife Frederique Constant é relativamente nova, foi aberta em 1988 e a primeira coleção foi lançada em 1992. Em 2000 mudou-se para Chene-Bourg nas cercanias de Genebra e seis anos mais tarde inaugurou a sua grande sede com quatro andares e 3.200m2 em Plan-les-Ouates. Nesses 23 anos de carreira, a marca tem crescido numa taxa de 25-30% ao ano. No Brasil até este ano a marca vinha sendo importada de forma independente e mesmo assim chegou a marcar a venda de 2.000 relógios em um ano, só na Dryzun, chegou a vender 30 exemplares por mês. Em 2012 eles fecharam um acordo de representação exclusiva com a



Runabout que remete aos barcos esportivos, em especial aos modelo Riva, clássico náutico da década de 50-60. Todos que adquirirem uma das 1.888 peças recebem também como mimo, uma réplica em escala do barco feito em mogno. Para as moças, a linha Ladies Heart Beat tem um exclusivo desenho com um duplo coração, idealizado por Aletta Stas, e feito para deixar a linha ainda mais feminina. Esses modelos também vem envoltos à uma campanha de apoio às instituições que cuidam de crianças com problemas no coração em países em desenvolvimento. Mais do que os gordos cheques que o casal proprietário da marca doa a cada ano, em 2010 o American Heart Association recebeu um de US\$ 50 mil e o International Children's Heart Foundation recebeu US\$ 50 mil em 2008 e US\$ 75 mil em 2011, US\$ 50,00 de cada venda de um Double Heart são revertidos para as doações. ■

MARCA SUÍÇA QUER UM MINUTO DA SUA ATENÇÃO PARA MOSTRAR A COMBINAÇÃO DE LUXO E VALORES ACESSÍVEIS



Magnum, que comercializa por exemplo, modelos Champion, Cosmos e a estimativa é de aumentar esse patamar de vendas para algo como 3.000 unidades. O segredo é a distribuição e preço. Na primeira fase, a Frederique Constant está disponível em 25 pontos de vendas, e ela quer chegar a 45 até dezembro. Em termos de preço o batente superior estará em interessantes R\$ 7.000,00. Em contrapartida A Frederique Constant que lhe entregar um estilo válido em material de qualidade e recheado de histórias. Para comemorar a 24ª edição do rali La Carrera Panamericana que acontece no México, a marca lançou dois modelos em série limitada a 1.888 peças cada versões. Os modelos com caixa de 43mm feito em aço, pos-

suem uma característica da Frederique Constant, você pode ver o maquinário de movimento por meio de uma janela feito em safira na traseira do relógio. Dentro dessa linha de elegância esportiva, a Frederique Constant também possui a linha



A elegância clássica de um rali inspirou uma coleção. Esporte fino, tem sido a tônica da Frederique Constant.

ONDEACHAR

Magnum
Sac 3149 2590 ramal 173

VOO SOLO

Exuberância aeronáutica de um caça no Toyota TS030-Hybrid, pilotado pelo austríaco Alexander Wurz (Ex Benetton e McLaren na F1) e pelo francês Nicolas Lapierre (revelação da fórmula GP2), vencedor da competição em Interlagos.



Durante as 6 Horas de São Paulo realizadas recentemente em Interlagos, prova válida para o Campeonato Mundial de Endurance, tivemos a oportunidade de ver os carros com o maior embargo de eletrônica de última geração associados com a aerodinâmica mais avançada, para proporcionar uma experiência de voar literalmente sobre o solo. ■



O Audi R18 Ultra, pilotado pelo brasileiro Lucas Di Grassi (Ex F1 com a Virgin Grand Prix), pelo dinamarquês Tom Kristensen (o maior vencedor da lendária 24 de Le Mans com 8 vitórias na prova) e pelo escocês Allan McNish (Ex F1 Renault e Toyota), ousadia no conceito aerodinâmico.



A Lola B12/60 Toyota, pilotada pelo suíço Neel Jani (Ex piloto de testes da Red Bull na F1) e pelo francês Nicolas Prost (filho do tetra campeão Alain Prost).



O fenomenal Audi R18 e-tron, com tecnologia sustentável associado a propulsão convencional, vencedor das 24 Horas de Le Mans 2012 e segundo lugar na etapa brasileira, pilotado pelo suíço Marcel Fassler, pelo alemão André Lotterer e pelo francês Benoit Treluyer.

Helimarte

No ar ou na terra a melhor parceria para seus negócios



2 Hangares no Campo de Marte • Serviços de Hangaragem • Fretamento de Aviões e Helicópteros

Atendimento de Pista • Sala VIP e Estacionamento exclusivo nos 2 Hangares



Hangar Helimarte I
Av. Olavo Fontoura, 1078
Hangar Helimarte II
Av. Olavo Fontoura, 850
Aeroporto Campo de Marte


Helimarte
táxi aéreo

Informações e Reservas
11 **2221 3200**

GRANDE MERCADO

O chão irregular de paralelepípedos da antiga área da Vasp no aeroporto de Congonhas recebeu mais uma edição da Labace. Com o registro de público em 16.722 pessoas – e isso inclui uma boa quantidade de alunos de escolas de aviação que podiam ingressar sem pagar os R\$ 200,00 pedidos pela entrada – ela se tornou definitivamente a segunda maior feira do setor de aeronaves corporativas do planeta e a maior feira de aviação da América Latina, pelo menos em quantidade de visitantes. Durante três dias, e com o calendário ajustado para finalizar o evento na sexta-feira ao invés do sábado como acontecia antes, a feira foi palco para a mostra de 70 aeronaves que disputam um concorrido mercado em ascensão. Segundo a Abag – Associação Brasileira de Aviação Geral, a frota do mercado onde ela atua cresceu 6,4% de 2010 para 2011. A participação dos jatos foi a que mais cresceu, cerca de 15% em doze meses. Já faz dois anos que a Labace tem expandido o leque de atrações. No ano passado a Airbus trouxe um ACJ318, era a primeira vez que um jato de porte maior que os Gulfstream era exposto na feira. Também foi a primeira aparição do Eclipse 500, precursor dos VLJ – Very Light Jet. Em 2012



mais novidades puras. Meio que escondido no fundão da feira estreou o Quest Kodiak, um asa alta semi cantilever, de robusto trem de pouso, motor Pratt & Whitney PT6A-34 de 750shp, 10 lugares, não pressurizado e capaz de pousar e decolar de uma colher de chá. Não tem o que negar, esse avião, já certificado no Brasil, é basicamente um Caravan melhorado por quem desejava uma melhor performance. Na tabela 2013 custa a partir de US\$ 1,770 milhão e eles esperam nomear um representante tão logo seja possível visto que já há a possibilidade de fechar a venda de 3 ou 4 exemplares. O Kodiak estava meio que sobre as asas dos dois maiores aviões da feira, o Airbus ACJ318 que retornou este ano e o Embraer Lineage 1000, este em sua primeira Labace. Para a Airbus que no ano passado divulgou que menos 5 potenciais clientes vieram dar uma olhada no seu jato executivo, neste ano esse número seria menor. Reflexo de um mercado mais estreito aqui no Brasil. Pelo menos por enquanto, pois se o Lineage 1000 estreava na feira isso pode ser um sinal de que aviões corporativos de grande porte podem se tornar mais comuns neste território. Aviões que trocam alcance por volume de cabine. O que pode ser interessante para grandes empresas que tenham que transportar uma equipe com mais de vinte ou 30 pessoas em seus voos. Agrupados



logo ao lado estavam os Gulfstream. Mas nada de G650 ou G280, essas novidades ficam para o ano que vem. O visitante pode ver como é o interior Elite e o seu funcionamento por meio de um aplicativo que pode ser acessado de um celular. O abre e fecha das persianas, controle de iluminação da cabine, acesso ao conteúdo de DVD. Tudo feito com poucos comandos e ainda que pode ser adaptativo a outros aviões. Ou seja, se você trocar de aeronave, esta outra vai reconhecer seu aplicativo automaticamente e você continuará a ter as mesmas comodidades. Outra novidade entre os grandes era um banheiro. A Bombardier trouxe um Global 6000 com esse opcional. Instalado na parte traseira da fuselagem, tem um tanque de água que permite até 45 minutos de banho. O equipamento é amplo e semelhante a

qualquer box de um apartamento, tem múltiplas bocas de jatos d'água, pode ser feito com acabamento em metais preciosos, fibra de carbono ou pedras e custa US\$ 1 milhão para ser instalado. Seguindo na parte das reais novidades da feira, a americana Nextant Aerospace colocou um 400XT em exposição. Apesar de usar a base de um Beechjet 400A eles taxam o modelo de uma nova aeronave por conta das modificações. A principal delas é a troca das turbinas originais Pratt & Whitney JT15D-15 de 2.965lb de empuxo por um par de Williams FJ44-3AP de 3.050lbs. Eles prometem uma melhora de alcance de



A CADA ANO A LABACE AUMENTA EM VOLUME DE NEGÓCIOS, PÚBLICO E NO TAMANHO DAS AERONAVES EXPOSTAS. MAS O ESPAÇO CONTINUA O MESMO



Nestas páginas os bons parceiros de sempre mais as belezas da feira, o chuveiro a bordo, do Global 6000 e a dourada proposta da Nextant para atualizar o Beechjet 400.



50% passando de 1.333mn para 2.005mn, sempre com quatro passageiros a bordo. O custo de manutenção de motores decresceria em 27% e no painel é instalada uma suíte de aviônicos Rockwell Collins ProLine 21. A Hawker Beechcraft, no estande da sua representante Líder Aviação,



O Rummingbird é a proposta de helicóptero experimental. O King Air em versão de vigilância era uma curiosidade. E nós fomos a Labace de Honda Civic. Com maior porta malas foi útil no transporte do material da HiGH.



também estava divulgando as melhorias do Hawker 400XPR, que é basicamente a mesma proposta da Nextant. As turbinas do XPR são duas Williams FJ44-4A-32 de 3.200lbs e que, segundo o fabricante, permitem que com seu peso máximo de decolagem, o jato suba diretamente para 45 mil pés de altitude enquanto que o produto na Nextant precisa permanecer 70 minutos em um nível mais baixo antes de subir para os 45 mil pés. Os aviônicos do 400XPR também são o conjunto ProLine 21. De qualquer forma, ambas as versões estão de olho em um único concorrente, o Embraer Phenom 300. A Hawker Beechcraft trouxe um King Air B200 em versão de vigilância aérea, mais uma curiosidade do que um produto efetivamente interessante para o mercado Brasileiro (mas que poderia ser um modelo a ser estudado por países menores na América Latina). No estande da JP Martins, o mote era a certificação do turboélice Piper Meridian para operações em pista de terra. Na Cirrus, o SR22 Max, versão feita visando o mercado brasileiro, com um pacote especial de equipamentos. No setor de helicópteros o

que mais chamou a atenção foi o Kamov Ka-32 A11BC da Helicargo, empresa fruto da parceria do Helipark com a Guindastec para trabalhar em serviços de guindaste aéreo e missões como a de combate à incêndios. A sua engenharia com o conjunto de rotores contrarrotativos, o aspecto de besourão além do tamanho e da cor laranja não passava incólume por ninguém. A AgustaWestland entre as mostras de Koala, Power e GrandNew, levou um mock up da cabine do AW169, helicóptero que entra na categoria de 4 toneladas, deixada pelo Bell 430. O primeiro do lote inicial de 9 encomendados desse biturbina (duas PW 210A de 1.000shp) para até 10 lugares, todos em versão VIP, chega ao Brasil até 2015. Quem voltou a mostrar seus produtos na Labace foi a MD Helicopters, muito em virtude da primeira entrega do biturbina Explorer no Brasil. O Helicentro, representante da marca colocou em seu estande além do Explorer um MD600N e um MD520N, todos equipados com sistema Notar que substitui o sistema de rotor convencional. A Stoco Aviação levou para a Labace o conceito de helicóptero experimental. Mais do que comum entre os aviões, os helicópteros enquadrados nessa categoria são novida-

de aqui. Ao lado do Safári, uma réplica do Bell 47, estava exposto o Hummingbird. Originalmente um Sikorsky S-52, o modelo de quatro lugares foi readequado para a nova categoria pela Vertical Aviation Technologies e serve como uma alternativa ao Robinson R-44. Pode ser equipado com motor Lycoming de IVO 435-A1F de 265hp ou com um LS7 derivado de um bloco V8 Chevrolet com 325hp. Básico, o Hummingbird custa US\$ 398 mil. Outros setores da aviação começaram a mostrar mais a sua cara nesta Labace. A Prime Fraction Club que concorre com a Avantto (ex-Helisolutions), já existia desde 2010 oferecendo planos semelhantes, nesta edição montou um estande maior com maior visibilidade. Querem mostrar as vantagens desse tipo de uso de aeronaves. No exemplo dado por eles, um proprietário de jato, ao optar por usar uma aeronave compartilhada reduziu seus custos mensais de R\$ 130 mil mensais para algo em torno de R\$ 40

mil e coma diferença ele ainda comprou a cota de um barco. Os condomínios aeronáuticos empresariais começaram a dar as caras também. Uma grande maquete mostrava em frente ao hangar principal de expositores, como será o Catarina, empreendimento a ser erguido pela JHSF em Araçariquama (SP) e que deve ficar operacional para a Copa. Vai ter shopping, residência de alto padrão, centro empresarial, espaço para hotel, centro de convenção além do aeroporto executivo. Será uma grande alternativa para a aviação executiva durante o evento em 2014. Em Santa Catarina também está sendo oferecido outro condomínio aeronáutico. O Fly Ville



lançado pela Contrutora Locks é voltado ao mercado corporativo, fica 28km distante de Florianópolis e é capaz de atender jatos. Fica bem ao lado da BR 101. E como sempre a Labace é um grande teatro em que seus atores, os representantes e fabricantes, usam para anunciar fechamentos de negócios, entregas de pedidos ou melhoras em produtos e serviços. A Líder fez os seus estardalhões com os anúncios de vendas. Buzinações pontuaram as

Hello. Você está sendo filmado. Os sonhos de consumo variam de tamanho. Pode ser um Lineage 1000 o maior jato executivo da Embraer ou o compacto MD 600N com o seu sistema NOTAR que dispensa o rotor de cauda convencional.



gação mais caros). O FAA considerou que esse regime de exceção poderia ser visto com um favor à Bell em detrimento aos outros fabricantes. A Power Helicópteros de Ribeirão Preto, que estava participando em conjunto com a Columbia Trading, divulgou que fora comercializado na feira um EC130B4 por US\$ 3,85 milhões e um Robinson R66. A Audi Helicóptero que disputa as vendas de helicópteros Robinson com a Power, saiu da Labace com sorrisos pela venda de quatro máquinas entre R44 e R66, melhor resultado que no ano anterior. No mais a Labace mais uma vez serviu para a exposição de marcas. A Jet

Aviation está vendo um novo local para erguer seu hangar pois o que eles tinham em Sorocaba foi passado para a Gulfstream fazer seu centro de serviço. Conversações incluem Viracopos e o próprio empreendimento da JHSF. Prestadoras de trading como a Sertrading, Timbro, Cotia e a própria Columbia montaram seus estandes para receber seus clientes. Cada um buscando a melhor forma de gerenciar as negociações de importação e ex-

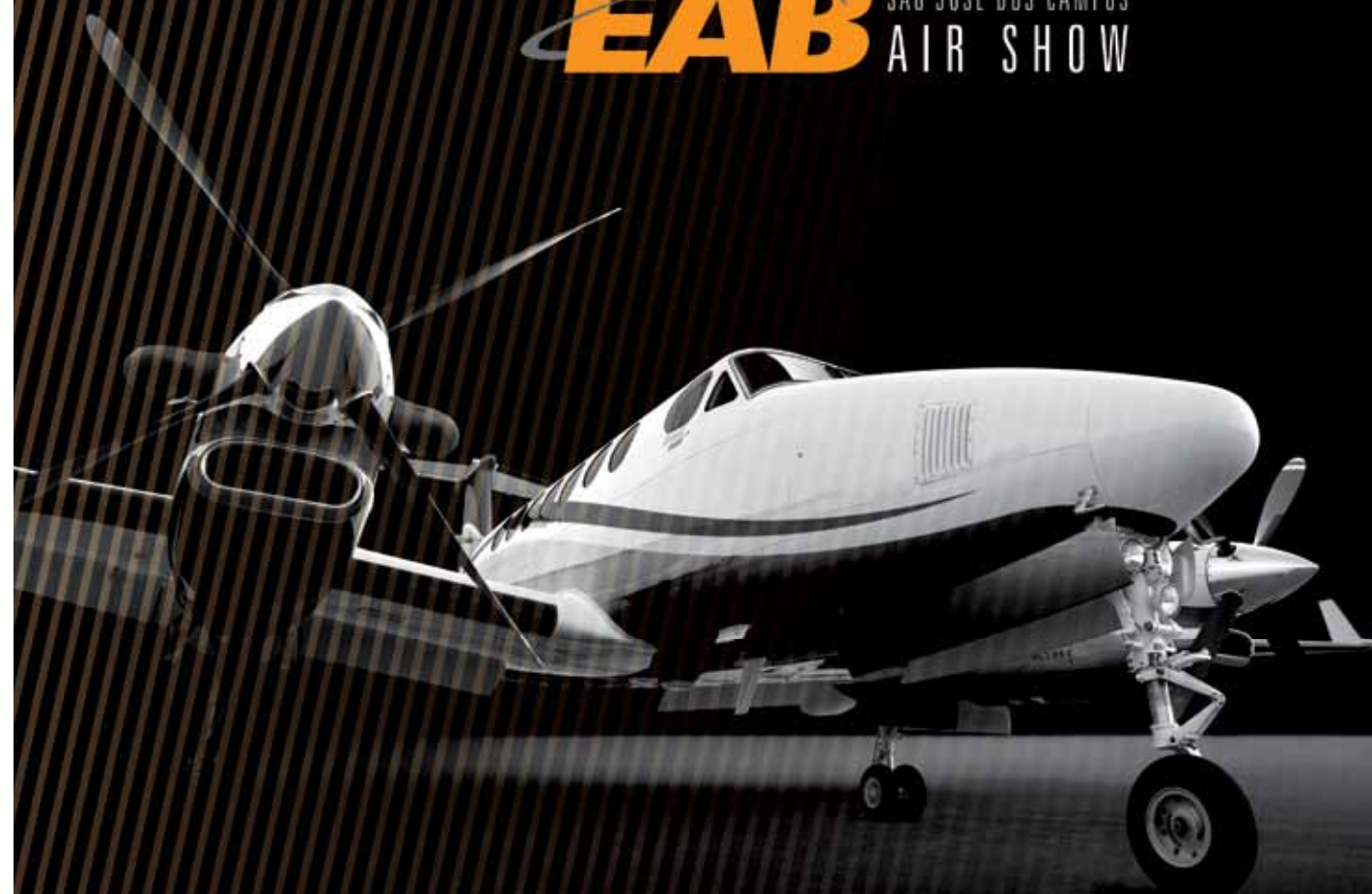
duas vendas de Baron G58 durante a Labace. A Helibras divulgou a venda de cinco helicópteros sendo que uma de EC130 T2, a primeira deste modelo atualizado que foi lançado neste ano. As outras vendas foram de um Esquilo B2 e três B3. No estande da TAM alegrias e tristezas. A Cessna divulgou o maior alcance para o jato Citation Latitude. Vai ser capaz de fazer etapas de até 4.630km, 9% a mais do que foi anunciado originalmente em 2011. Em contraponto, saiu durante a feira a notícia que o FAA negara a certidão para aumento de peso máximo de decolagem em 500lb (226,8kg) pleiteado pela Bell no modelo 429 e que tinha sido concedido pelo Canadá e segundo o fabricante, em outros 12 países. Esse aumento seria feito em modo de exceção dentro das normas da categoria FAR27 e com isso, possibilitaria a instalação de mais equipamentos para o voo de instrumentos. O 429, segundo a Bell é tecnicamente capaz de decolar com os tais 226.8kg a mais, mas em termos legais, com esse peso, ele teria que ser certificado na categoria FAR29 (com processos de homolo-



portação de aeronaves. E nisso o Bradesco, que detém cerca de 70% do mercado de financiamento e leasing aeronáutico no país estava com a sua tropa de elite visitando estande por estande, sempre presente e de olhos nas futuras parcerias. Na cola dessas empresas, as que fazem o transporte especializado, AGS e National Freight à frente desse mercado. Festa boa essa feira, que na sexta feira fechou suas portas para mais uma vez não saber para onde iria. O espaço está sendo pleiteado pela Infraero para ampliar a estrutura do terminal de passageiros de Congonhas. Mas recentemente, a administradora veio à público dizer que as reformas do aeroporto central de São Paulo não são prioridade, e que se algo for feito, só acontecerá 2014, depois da Copa. O que deixa margem para que a edição de 2013 da Labace aconteça no mesmo endereço. Que pode ser bom, mas está ficando apertado ante o seu próprio crescimento. ■

Trazer produtos tão díspares como um helicóptero ou um avião utilitário é foco das empresas de trading que a cada ano investem mais na sua participação na Labace.

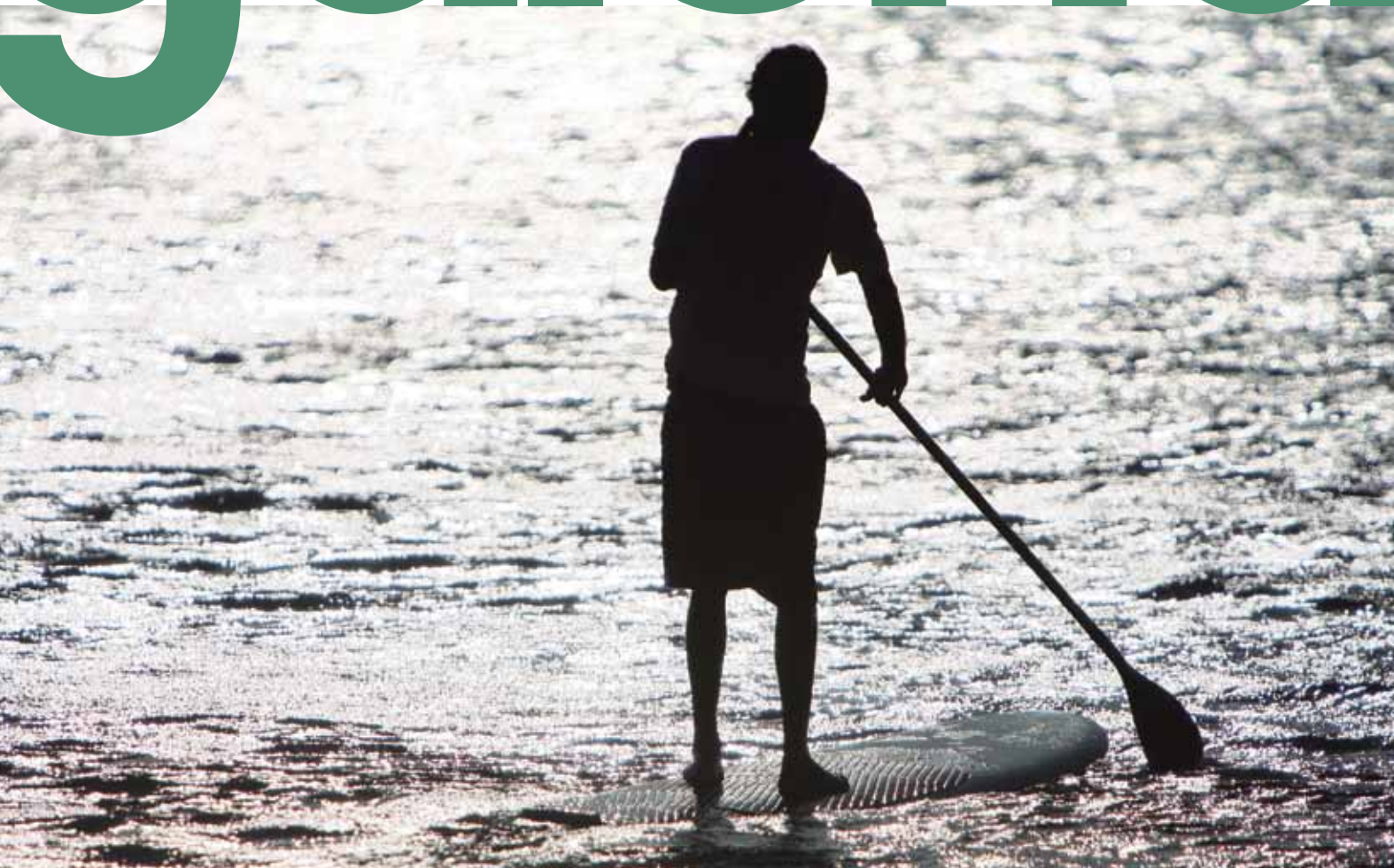
EAB SÃO JOSÉ DOS CAMPOS
AIR SHOW



23 a 26 de MAIO 2013
DCTA | DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA AEROESPACIAL
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP - BRASIL
23 to 26 of MAY 2013

www.expoaerobrasil.com.br

galeria



Fotografar hoje em dia deixou de ser uma atividade tão complexa quanto pilotar uma aeronave ou ir para Marte. A tecnologia fez aproximar, para o bem ou para o mal, profissionais e amadores. Os recursos das câmeras também ficaram mais acessíveis e isso sem falar da qualidade do produto final. Uma opção é a Nikon D3200, a mais nova câmera da marca para concorrer no segmento de entrada entre as modelos reflex digital. Ela vem com um enorme sensor CMOS de 24 megapixel e faz fotos em arquivos RAW e JPEG trabalhando com sensibilidade de 100 a 6400 ISO e velocidades de 30 a 1/4000, sendo que com velocidade de 1/250 ela chega a disparar 4 fotos por segundo. Para completar ela também é capaz de produzir vídeo em Full HD. Na Angel essa beleza, equipada com lente padrão 18-55mm 3.5-5.6 AFS DX, sai por R\$ 2.300,00. Custo benefício incomparável. De câmera nova nas mãos, um pouco de treino no olhar, a paciência para aguardar a melhor luz do dia e bingo, eis que surge a boa foto. ■



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

Em um quilômetro de rodovia, você pode dirigir por um quilômetro.
Em um quilômetro de ferrovia, você pode viajar por um quilômetro.

Com um quilômetro de pista,
você tem o mundo inteiro.

- Ed Bolen



CIRRUS
AIRCRAFT

2012

BMW Motorrad
Brasil

0800 707 3578
bmw-motorrad.com.br




Puro Prazer de Pilotar

app

A DISTÂNCIA É
APENAS UM DETALHE.
K 1600 GT. UNSTOPPABLE.



Acesse www.bmw-motorrad.com.br e encontre a concessionária BMW mais próxima.

BMW Serviços Financeiros  Consulte nossas opções de financiamentos e seguros: 0800 019 9797 ou www.bmwfs.com.br



 /BMWMotorrad_BR

 /BMWMotorrad.BR

Capacete é a proteção do motociclista.