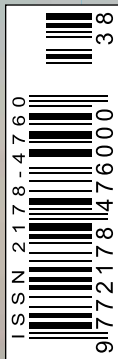


HiGH

EDIÇÃO 38 | JANEIRO/FEVEREIRO 2013 | R\$12,00



CESSNA C172 SP SKYHAWK

VAGAS PARA ALUNOS

SITE CONHEÇA O WWW.REVISTAHIGH.COM.BR JÁ NO AR
MODA PREPARAMOS UM EDITORIAL PARA O DIA DE NOIVAS
PANORAMA VOAR POR INSTRUMENTOS É PEGADINHA
PRODUTO O SEU BONECO AO VIVO E A CORES



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

Seja um avião, um helicóptero, um barco ou um carro, você e sua empresa podem contar com o Leasing Bradesco. Faça um arrendamento de até 100% do valor com prazo de até 60 meses. Fale com seu Gerente ou ligue 0800 273 3486.

Crédito Bradesco. Presença lado a lado para você realizar.



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

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.com.br

[twitter @Bradesco](https://twitter.com/Bradesco)

[facebook.com/Bradesco](https://www.facebook.com/Bradesco)



O PAPEL DO TURISMO

esquema natureza. Vista para o mar talvez. E como o moço precisa fazer o número 2, lhe dão dois baldes cheios d'água. Não queira tantos detalhes. No meio da vegetação um habitáculo com um daqueles panos que mais parece uma saída de praia fazendo as vezes de parede e porta. E lá vai o petiz, que no final, exclama que falta o papel. Você olha em volta e também sente a falta. O jeito é retornar a falar com a dona do lugar, pergunta aonde tem papel e ela meio que irritada, segue contigo até o meio da trilha, e mostra num galho seco, pendurados, vários rolos à tua espera. Penso que viajar se resume a saber enfrentar as diversidades dos banheiros. No Japão enquanto ainda existem aqueles modelos em que você encaixa os pés num gabarito no piso e tenta acertar um buraco, mas há as privadas hiper hi-tec. Dizem que George Harrison tinha uma dessas japas futuristas na sua casa que, todas as vezes que você dava a descarga, ela tocava Lucy In The Sky With Diamonds. Numa viagem entre o norte de Minas e Sul da Bahia, de ônibus, foi preciso esperar passar três cidades e cerca de 200km por estrada de terra para ver algo parecido com um banheiro. Em São Francisco Xavier, no Portal do Equilibrium e na Estalagem Wiesbaden, em Monte Verde, tem pétalas de flores no trono. Dá até pena...Banheiro, meu mundo por um banheiro. ■

Marcio Jumpei - Editor chefe

Relato de amiga minha. Descendo a serra para o litoral norte de São Paulo, filhos no carro, primeira rotatória da Rio-Santos vindo de Mogi (desculpas, para quem não se localizou, Google Maps por favor) e o alerta. Um deles precisa ir urgente ao banheiro. Olha de lá e de cá. Um lugar parece aprazível. Pergunta para a dona do estabelecimento aonde é o reservado e é indicado uma trilha. Ok



ANO 7 | NÚMERO 38 | JAN • FEV | 2013

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

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

ASSISTENTE
Natália Beloti Silva
natalia.beloti@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
Peterson Marques Emboava (Assistente de fotografia); Paula Zaragueta (estilista); Eduardo Bagnoli, Gilberto Assunção, Miguel Costa Jr (foto); Kathy Liprandi e Tatiane Alves (Make-Up & Hair); Cléo Alves - Mega Model Miami (modelo); Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Gilvan Passos, 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
www.revistahigh.com.br

A liberdade de criar o iate de seus sonhos

Autonomia transoceânica em infinitas possibilidades



Experiência de mais de 30 anos, gerando alta performance e amplos espaços internos em designs inovadores.



CUSTOM YACHTS
www.mcpyachts.com.br

sumário

ENSAIO EM VOO

Cessna C172SP Skyhawk

A instrução em nível mais alto.....10

CTLS

Um LSA avançado para o seu tempo.....32

TURISMO

Botucatu

Imagine quantas histórias estão por detrás desta cidade.....18

Grande Hotel

Nas Águas de São Pedro o luxo e o bom serviço fazem escola.....38

COMPRAS

O início do ano com a sacola cheia.....26

MODA

Uma visão do perfeito dia das noivas.....46

GASTRONOMIA

Combinar a cozinha brasileira faz bem.....54

PRODUTO

Leap Motion

O futuro dos computadores está nas suas mãos.....60

Kawasaki ER-6n

Uma média cilindrada na medida para a cidade e estrada.....68

Aston Martin

A tradição em fazer mitos de quatro rodas faz 100 anos.....74

Cirrus 2013

A marca inova mais uma vez neste ano.....78

Limited Edition

Boneco é mania para a vida inteira.....92

PANORAMA

O ensino de voo por instrumentos tem suas pegadinhas.....64

ABTAer

A associação quer mostrar uma nova cara no táxi aéreo.....86

MERCADO

A Líder quer formar a aviação do futuro.....80

Segatto

O verde esmeralda manda o seu recado no ambiente.....82



BOSS Stores São Paulo Brasília Belo Horizonte Rio de Janeiro Recife Porto Alegre

BOSS
HUGO BOSS

VANTAGE V8



Esportividade, desempenho e refinamento.



Faça revisões em seu veículo regularmente.

www.astonmartin.com.br

Rua Colombia, 799 - Jd. América
São Paulo - SP - Fone: (11) 3016-5050



ASTON MARTIN

CESSNA C172SP SKYHAWK

APRENDA DE **UMA VEZ** POR TODAS





Desde 1957 e em cartaz até hoje. A aviação sabe reconhecer um campeão de audiência. O Cessna C172 Skyhawk ao passar dos anos vive como o grande líder de vendas dentre os monomotores leves com motorização na faixa de 180hp. Ele não é tão mais eficiente, se compará-lo com o Diamond DA-40 da vida, bem mais moderno com o seu perfil de planador de alto desempenho, perde em termos de performance pura. Voar a cerca de 25 nós mais lento e faz etapas mais curtas. Mas decola com cerca de 65m a menos de pista e pouso mais curto. Seu consumo pode ser de 34 litros por hora, se caprichar no regime mais econômico, pode chegar a 28,39l/h. Não é um Honda Fit. Ok, seu desenho é

clássico, imutável arroz com feijão, tem a característica cara de Cessna reconhecível em qualquer canto do mundo. Em termos de espaço existe coisa oferecendo mais. De largura de cabine, o C172SP entrega 1m na altura das janelas, o CTLS, que é uma bolinha voadora, oferece 1,24m. Mas é mais seguro que coração de mãe. Sua baixa carga alar o faz voar muito bem em condições de falha do motor e é um modelo que perdoo muito os erros de principiantes, além de ser robusto. Por conta disso, é um modelo muito indicado para as escolas de pilotagem. E esse é o caso aqui. A Harpia Flight Academy acabou de formar a sua frota para oferecer instrução tanto inicial, a de piloto comercial, como a de IFR. Para o começo, as aulas são feitas no Cessna C150/152 de dois lugares. Trouxeram dois da Europa, mas o bolso permitindo, todo o curso pode ser feito no quadriplace Cessna 172SP Skyhawk. O da Harpia é daqueles que se chamam de achado. Fabricado em 2005, o único dono

americano voou apenas 1.427h. No interior, os bancos não tem nenhum desgaste em seu couro, há cintos de segurança com air bag, ainda não há sequer marcas de encardido nas partes plásticas e no painel, a grande diferença. O piloto vai ter a sua disposição uma suíte de aviônicos Garmin G1000 Nav III. O avião básico virou uma plataforma de voo por instrumento e a instrução nesse tipo de aeronave, prepara melhor o aluno para a transição ao mundo que ele vai encontrar na sua carreira. Simples, essa suíte G1000 é basicamente o que ele vai encontrar em boa parte do mercado, por exemplo, da aviação executiva. Até num Citation X ele vai ter uma filosofia de cabine semelhante. E nessa fase inicial de aprendizado, a docilidade do Skyhawk conta pontos. Ele é um avião que vai fazer aproximações a 75nós, com todo flape baixado, a velocidade de pouso varia entre 60 a 70 nós. Os estóis com ele ocorrem abaixo de 50nós, com todo flape embaixo, sem motor a irrisórios 40 nós. E a manobra é mamão com açúcar de ser feita. É uma plataforma nada arisca, o que facilita a instrução em voos por instrumentos, quando o aluno vai precisar de mais tempo para pensar no que está

fazendo. Será difícil esse Skyhawk voar à frente do piloto, como se diz no jargão da aviação quando o piloto ainda não domina a máquina. A adaptação a ele é fácil, mesmo para quem teve uma formação em Paulistinha, avião convencional, feito de pano e cano, onde a coisa mais moderna no painel era a bússola. De profundor ele se mostra leve. O C182 Skylane, irmão maior com motor de 235hp, tem característica oposta. E de aileron a resposta é bem simples. O Skyhawk não é nenhum primor de harmonia de comando, mas é neutro, médio. Pousá-lo é mais fácil que um Cirrus SR20 e se você deixar, ele pode



O painel Garmin G1000 é o grande diferencial desse Cessna. Aprendizado para o resto da carreira.

flutuar em cima da pista tanto quanto um EMB-712 Tupi. Só não queira levar quatro parrudos a bordo num dia quente. Aliás, nenhum avião de quatro lugares com motor de 180hp se presta muito a esse tipo de missão. Do Piper Cherokee 180 ao Tupi, esse padrão de modelo sempre deve ser considerado como um três lugares e meio. A não ser claro, que você esteja decolando da cabeceira 10 do aeroporto do Galeão (RJ) com os seus 4 km de extensão. Esse Skyhawk da Harpia também vem com um acessório não muito comum. Ele vem livre de tráfego aéreo, o motivo pelo qual



As linhas são conhecidas, da mesma forma o modo como essa aeronave voa. Uma ótima plataforma para instrução de voo por instrumento.

a escola da capital de São Paulo fundou a sua base de operações da parte prática na cidade de Botucatu, distante 199km em linha reta. Por estrada chega a 235km. A questão também é simples. Cidades como Jundiaí, Campinas, Sorocaba estão chegando na sua saturação de tráfego. Fora a capital, que sempre demandou mais tempo para que o aluno pudesse desfrutar de seus preciosos e caros minutos de voo (um procedimento no solo envolvendo taxiamento, liberações para ingressar na pista e decolar chegam a mais de 20 minutos), essas cidades do interior e que são alternativas para o ensino do futuro piloto, também estão começando a ter problemas de tráfego aéreo. Não é raro ficar mais de 30 minutos esperando para decolar para o voo de instrução. Enquanto isso o relógio na sua carteira vai fazendo tic tac. Em Botucatu, geralmente se encontra uma condição de livre pouso ou decolagem. Áreas para treinamento, livre de habitações, são vastas no entorno do aeroporto. Basicamente ao fazer a subida após a decolagem você já está em algum lugar possível de fazer treinamento de estóis. E para os procedimentos de aproximação por instrumentos, há Bauru que fica a cerca de 20 minutos distante. Em



Bragança Paulista, por exemplo, o local mais próximo é São José dos Campos, distante meia hora. E nem queira tentar usar Campinas para o seu treinamento. Muito provavelmente vão ter alguns comandantes da Azul achando nenhuma graça nisso enquanto veem você na frente deles voando a meros 100mph. Curioso como as coisas são. Na década de 80, vira e mexe, os alunos das cidades do interior de São Paulo eram quem faziam o planejamento para ir até a capital para fazer voos com tráfego aéreo, usar o rádio para treinar fraseologias padrão. Fazia parte. Atualmente é o contrário, as pessoas precisando sair para o mais longe da capital para conseguir fazer algo básico, que é poder decolar com a sua aeronave. A Harpia também possui um simulador na sua sede em São Paulo, o equipamento da marca Red Bird (com base no Flight Simulator) é um AATD (Advanced Aviation Training Device) configurado à semelhança com o 172SP de

Botucatu e das 25 horas que você pode fazer nele em curso, esse total pode abater até 20 horas de curso em avião real. Melhor para o seu bolso. Dá para fazer uma boa iniciação ao 172SP sem sair do chão. Essa parte pode ser interessante na hora de você adaptar-se aos recursos do painel Garmin G1000, que não é complexo, apenas lhe proporciona muita gama de informação e todas de maneira bem intuitiva, só que isso leva um certo tempo.

ONDEACHAR

Harpia Flight Academy
www.harpiafa.com.br

TAM Aviação Executiva
www.tamaviacaoexecutiva.com.br

FORMAÇÃO DE QUALIDADE REQUER RECURSOS À ALTURA



FICHA TÉCNICA

Cessna C172SP Skyhawk

Fabricante: Cessna Aircraft Company

Preço C172S 2013 0km:

US\$ 289.500,00 (FOB - Sem piloto automático)

US\$ 312.985,00 (FOB - Com piloto automático)

Motor: Lycoming IO-360-L2A de 180hp

Capacidade: 1 piloto + 3 passageiros

Envergadura: 10,84m

Comprimento: 8,16m

Peso vazio: 780,91kg

Bagageiro: 54kg

Capacidade dos tanques: 212l

Peso máximo de rampa: 1.160kg

Velocidade de cruzeiro: 124 nós (75% de potência)



Com esse sistema fica mais factível fazer a sua checagem planejada com 35-40 horas de voo. A Harpia tem fechado pacotes de 10 horas de voo por R\$ 5.000,00 sendo que a hora avulsa sai por R\$ 500,00. Para os alunos que são do extremo oeste do Estado, sul de Minas Gerais, norte do Paraná e do Mato Grosso do Sul, esse C172 SP pode ser a chance de fazer o curso num equipamento mais novo e atualizado, são poucas as escolas que possuem uma aeronave com uma suíte de aviônicos de nova geração, isso somado a doutrina da Harpia, que antes de tudo preza pela segurança de voo, afinal a escola faz parte da Aerogrips, empresa que vive de programas e implantação de procedimentos de operações em aeroportos que visam a maior segurança. Vantagens que vão sendo embutidas na sua própria doutrina de voo. Voar-se então melhor, com melhor equipamentos. ■



*Embarque na solidariedade.
Seja você o piloto desta causa adotando um leito.*



A Casa Hope foca o ano de 2013 no Projeto Adote um Leito, que garante a sustentabilidade necessária para o dia a dia das crianças e seus acompanhantes na instituição.

Com a sua contribuição, oferecemos moradia, alimentação, escola, acompanhamento psicológico, transporte para os hospitais entre outros tantos serviços que transformam o período de tratamento destes hóspedes possível, digno e cuidado.

O Projeto Adote um Leito nos possibilita contar com a ajuda de pessoas físicas e jurídicas com a doação mensal via boleto pelo período contratual de 12 meses.

Conheça o trabalho da Casa Hope de perto, informe-se sobre o retorno dado ao Adotador de Leito, e saiba exatamente todos os gastos que serão cobertos com o seu gesto.

H. Psiquiátrico
Aeroporto



SEGUNDO A HISTÓRIA





A CIDADE QUE NA PRIMEIRA VISTA NÃO MOSTRA NADA, ESCONDE UMA FRUTÍFERA CULTURA

Diário de bordo, data estelar 28235.1. Na Rodovia Marechal Rondon, o espaço à frente reserva Botucatu, terra de lendas e mistérios, aonde nenhum homem audaciosamente jamais entendeu. Botucatu em tupi guarani significa bons ares ou bons ventos. Já foi leito de mar, caminho de Bandeirantes e o território já chegou a ter cerca de um quarto da área do Estado de São Paulo. Terra de universitários, onde José Carlos de Barros Neiva estabeleceu sua fábrica e o engenheiro aeronáutico Joseph

Kovács começou mostrar ao mundo a que veio. Duas lendas da aviação em forma de gente. Dos galpões no aeroporto municipal saíram os 260 P-56C Paulistinha que somados aos 777 CAP-4 fabricados pela Companhia Aeronáutica Paulista tornaram esse treinador num dos aviões mais populares do Brasil, por muito tempo foi o modelo nacional com maior produção e padrão de instrução de baixo custo e alta qualidade. Dos mesmos galpões surgiu o T-25 Universal, avião de treinamento militar à prova de manicaca e o Regente, quadriplace asa alta, ambas crias do Kovács. Lendas, essa cidade está forrada delas que se escondem sob as sílabas do corriqueiro. O significado do nome vem da influência dos ventos que se formam devido a geografia do lugar. A cidade está num platô cheios de vales feitos em boa parte do vermelho arenito Botucatu. Na pista do ae-

O sobrevoo mostra o Gigante Deitado de onde dizem ser possível o avistamento de OVNIS e ser a entrada para um portal que o leva direto a Machu Picchu (na foto a direita).

roporto, o costumeiro vento de través faz você lembrar disso a cada pouso e decolagem. Nos vales estão as chamadas Cuestas, longas e altas escarpas e no meio fica o Gigante Deitado, um conjunto montanhoso que possui três pedras e que servem de marco onde passara o caminho de Peabiru. Era uma ligação dos indígenas sul-americanos, bem antes a chegada dos europeus no continente, que ia do litoral atlântico até os Andes, mais precisamente à Cuzco no Peru. Tudo muito lógico, mas com o passar dos tempos esse caminho que era feito à pé, ganhou portais. Você chegava em Botucatu e, zás, era materializado em Machu Picchu. Talvez fizesse escala em São Tomé das Letras. Para completar há também a história

da Mãe do Ouro. Tinha gente que fazendo as trilhas nos arredores, sumia por uns dias e quando voltava, tinha uma sacola ouro em mãos. Melhor que ganhar na Mega-Sena da Virada. Um morador da cidade vizinha de Conchas, segundo os mais velhos contam, na década de 50 e 60, passou por essa situações algumas vezes até que sumiu de vez. Explicando a piada, por ali também passaram diversas expedições dos bandeirantes, muitos em procura do ouro dos Incas e outros metais preciosos. Versões dão conta que algumas dessas expedições foram chacinadas por índios, ficando o ouro escondido ou perdido pelo caminho. Alguns sabendo disso, saíram à procura e acharam um ou outro carregamento. Para não dar muito na vista, faziam o saqueamento aos poucos. Para todos, era a Mãe do Ouro que provia o metal. As pedras do Gigante Deitado escondem mais do que o ouro andino. Dizem que



Acima a Praça do Bosque, local para contato com os sobreviventes de Atlântida. Abaixo o monumento Caminho para o Sol. Sabe-se lá para onde te leva.

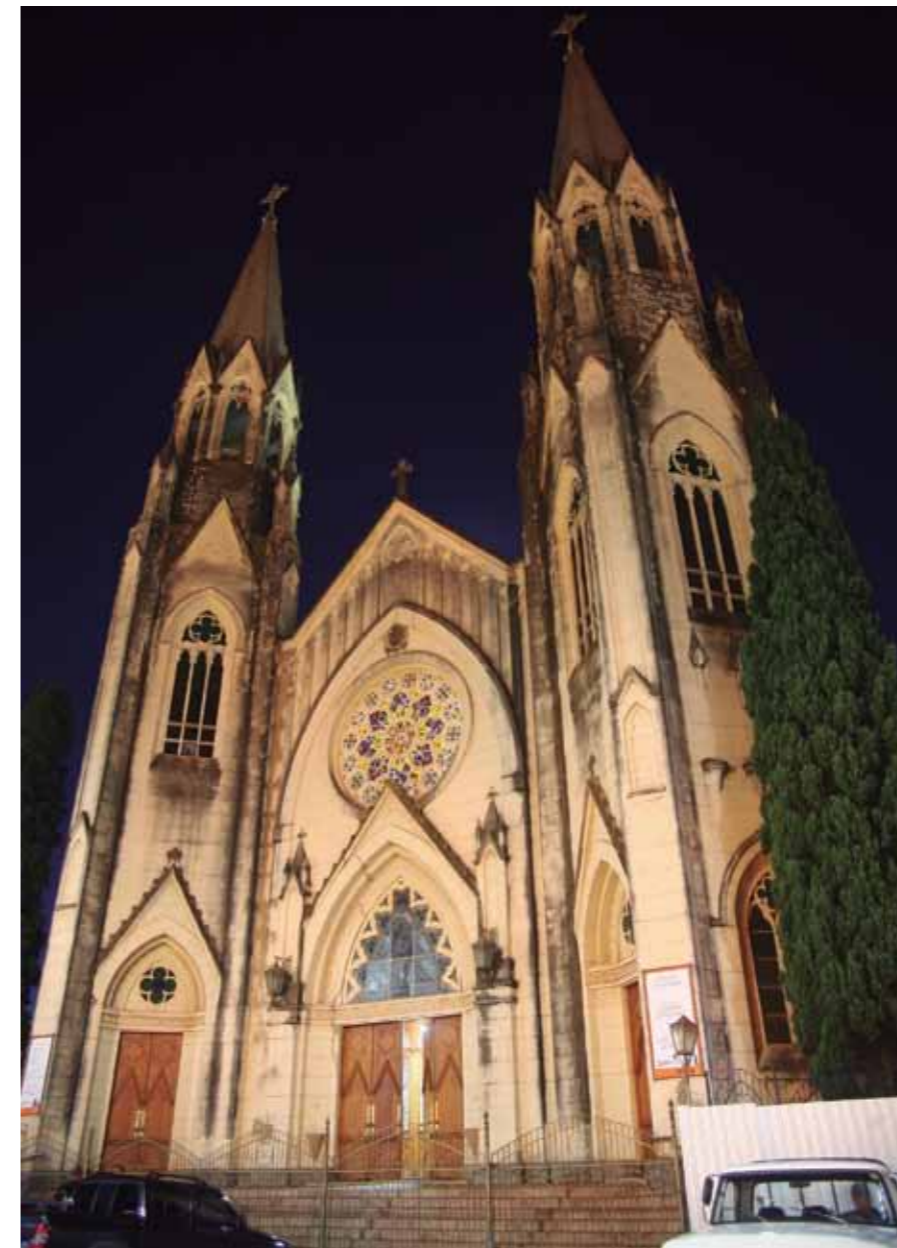


em Botucatu é fácil de ver disco voador. Sem dia, nem hora, eles dançam nos céus. Os irmãos José Oswaldo e Eduardo Guimarães, num dia fazendo trilha, bem que perguntaram para um dono dum sítio da Região se era verdade, se ele já havia visto disco voador. Disco mesmo nunca tinha visto, mas saci era fácil. Ou melhor, em outros tempos era mais fácil. Com a chegada da luz elétrica o saci foi sumindo. Se antes as pessoas se reuniam em torno da fogueira para a boa conversa, com a eletricidade, o hábito foi se esvaindo, as pessoas foram se afastando. E com elas as histórias do saci, que naquele dia, pela tarde, teria talhado o leite, rouba-

do a polenta que esfriava na janela ou dado o nó na crina do cavalo. Os dois irmãos ficaram com aquilo na cabeça. Noutra final de semana de trilha, em Itajubá (MG), conheceram outro dono de sítio e este criava sacis. Tinha até viveiro. Muita conversa e convenceram o mineiro que eram gente boa. Sendo assim, ganharam dois casais de saci para serem criados em Botucatu. Mas tudo com duas condições, a primeira de tratar bem os sacis e outra que nunca poderia fotografá-los. O motivo é que cada um tem um saci na cabeça, cada um faz o seu. Se fotografar, a imagem estará matando as outras e a criação diminui. Poesia, pura poesia. Montaram uma gaiola de 2x2m colocaram tudo numa picape F-4000 e seguiram caminho de volta para casa. E



De cima a pura normalidade. Ao lado, o registro do processo de desenvolvimento do Neiva T-25 Universal.



A catedral de Botucatu é a principal edificação do centro histórico. Mas de histórias mesmo, quem tem o melhor acervo é Eduardo Guimarães (abaixo) que junto com o irmão Oswaldo fundaram a Associação Nacional de Criadores de Saci.



de madrugada, para não ter a chance de serem parados pela Polícia Rodoviária. Seria difícil explicar para o Seu Guarda o carregamento de sacis. Providenciaram um canto na mata com um monte de brotos de bambu, comida preferida do Saci e que faz as pessoas se confundirem achando que ele sempre estava com um cachimbo na boca. Os dois irmãos fundaram a Associação Nacional dos Criadores de Saci e o movimento resultou numa população de pelo menos 20 sacis catalogados no último senso. Estudiosos, estão pesquisando para ver se há uma regra

para ter mais saci com a perna direita ou com a esquerda. Mas sabem que há dois tipos básicos, o Saci Pererê, médio em tamanho, com 80cm a 1,10m de altura e o Saci Mirim, de menor porte. Sabem que eles são do bem, traquinas, mas do bem. Vivem de fazer gozação. Para pegar um é ficar atento para o redemoinho, o saci fica em baixo. É só usar uma peneira com uma cruz e ser rápido para prender o saci numa garrafa de vidro escuro e fechá-la com uma rolha também com um desenho de cruz nela. Ele vai ficar invisível por dias, noites, meses ou anos, sempre em nú-

mero de sete. Se você conseguir pegar o gorro, ele vai se tornar uma espécie de servo. Vai sempre te acompanhar. Pedrinho, do Sítio do Pica Pau Amarelo conseguiu. Em Botucatu você vai ter as suas chances também. Eles fazem o Festival Nacional do Saci, estão na 12ª edição que começou a ser feita em agosto e agora é em outubro. Se não gostar de Saci, em Botucatu tem a história dos Escafrandros. São seres que chegaram à cidade por meio de uma falha no aquífero Guarani, que, por sua vez, faz uma conexão direta com a Atlântida. Os Escafrandros são descendentes diretos desta antiga civilização de 9.000 anos atrás e que se comunicam mentalmente com os botucatuenses. Tudo feito pela Praça do Bosque, marco Zero da cidade. Talvez seja a água da fonte dessa praça a base da cultura de Botucatu ou, como diz a lenda, que dessa conexão mental tenha sido possível sair tantas genialidades dessa cidade. Os irmãos Villas Bôas, Vital Brasil, Artur Bratke, Zé Maria (o boleiro), o compositor Angelino de Oliveira, o escritor Francisco Marins. Maria José Dupré (Éramos seis), Ítalo Rossi estão aí para comprovar e tirar todas as suas dúvidas. ■

MAPA DE ROTAS

ONDE COMER:

A situação o está melhor que há alguns anos. A gama de opções para achar uma boa refeição aumentou. Em frente ao hotel Chaillot existe o Mão na Roda, misto de cervejaria com pizzaria. Eles fazem alguns tipos de cerveja artesanal, mas nem sempre existe o que consta no cardápio. Novidade, fica lotado quase que a semana toda. O Java chama a atenção pela arquitetura com inspiração no estilo do catalão Gaudí. Brinca com a cozinha internacional oferecendo costelas suína ao estilo australiano (meio duro e acompanhado por batatas cozidas meio crua ainda, R\$ 36,00 para uma pessoa a R\$ 85,00 para três) ao indonésio Sate, frango com molho a base de pasta de amendoim (de R\$ 25,00 para uma pessoa à R\$ 60,00 para três).

DICA DO PILOTO:

O aeroporto (SDBK 22° 56' 12"S/ 048° 28' 03"W) atualmente sob responsabilidade do DAESP terá a sua administração repassada ao município, o que deve melhorar as condições gerais. A pista tem 1.000x30m e há duas grandes áreas de pátio. Numa delas, a grama brota de frestas no asfalto. A grama alta também encobre as luzes de balizamento. O terminal é muito modesto, não há rádio e a torre, que existe fisicamente, hoje é somente decoração. Estudos estão sendo feitos para o deslocamento de uma torre de telefonia celular que

está alinhada com uma das rampas de pouso, impedindo a implantação de procedimentos por instrumentos ou GPS.

ONDE FICAR:

Botucatu não tem nenhum hotel de charme e nem com muito luxo. A oferta é mediana em conforto. Os melhores são o Excellence Plaza Hotel e o Hotel Chaillot, ambos fáceis de achar, limpos e organizados. Só não queiram contar muito com a presteza de quem trabalha atrás do balcão na recepção. Geralmente não sabem de nada ou pouco podem te ajudar. Diárias negociáveis girando entre 100 a 200 Reais dependendo do tipo de quarto.

ENDEREÇOS:

Java
Rua Dom Lúcio, 783
Tel.: (14) 3814 7916

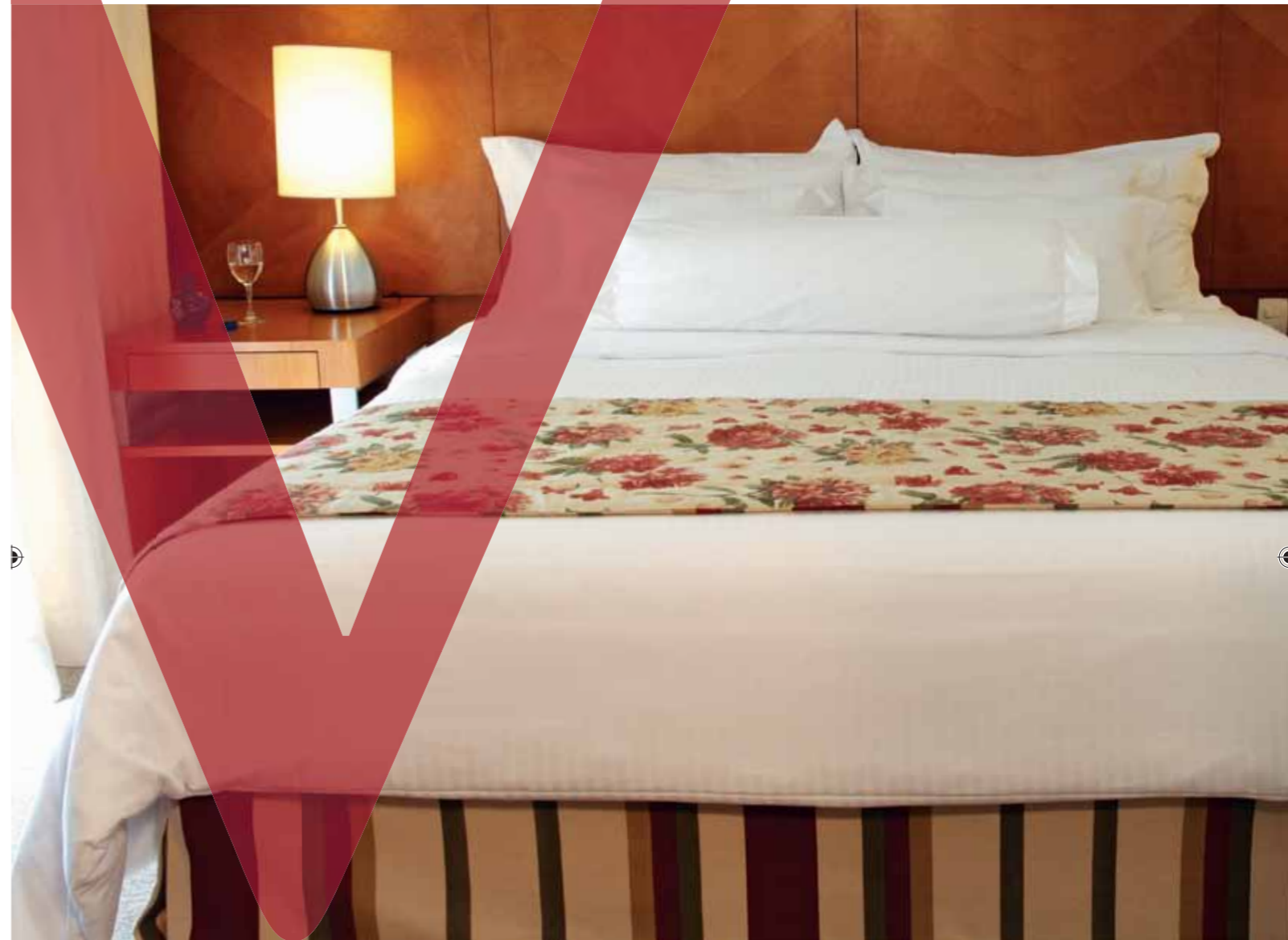
Mão na Roda
Av. Vital Brasil, 898
Tel.: (14) 3815 2845
www.maonarodapizzaria.com.br

Chaillot Plaza Hotel
Av. Vital Brasil, 1051
Tel.: (14) 3881 2055
www.hotelchaillot.com.br

Excellence Plaza Hotel
Rua Dom Lúcio, 1036
Tel.: (14) 3112 0900
www.excellenceplazahotel.com.br



O CONFORTO
MORA AQUI.



Dois endereços em São Paulo:

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

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

No Facebook: www.facebook.com/georgevresidence

centraldereservas@georgev.com.br

Central de Reservas: 0800 773 4663

GRUPO ALDAN
HOTELS AND PROPERTIES

GEORGE V
RESIDENCE

ALTO DE PINHEIROS
CASA BRANCA

com



TORPEDO DE RUA

Essa Suzuki GSX1300R Hayabusa ano 2003 ganhou uma nova alma depois de ser customizada pela Top Hat, empresa que trabalha com a personalização de motocicletas em São Paulo. O motor foi retrabalhado e agora entrega 230hp. O sistema de escapamentos ganhou um kit Akrapovic modificado e na parte traseira da moto foi colocada uma nova balança estilo dragster alongada em 25cm. Na largura ela possui 45cm o suficiente para acoplar um enorme pneu Metzeler Marathon 300/35 VR18 montado numa roda Custom Chrome de aço inox, feita sob medida no perfeito estilo VIP com a borda do aro aparente. O sistema de transmissão com duplo conjunto de corrente impressiona. O sistema de freio traseiro recebeu um freio margarida. Para completar há o kit de pedaleiras Rizoma, as manetes Paso de curso rápido e o banco com costura baseada na encontrada na Lamborghini Murciélago. Com as modificações o comprimento total ficou em 2,42m, sendo um entreeixos de 1,80m.

Preço: R\$ 80.000,00

Customização em moto 0km; de R\$30 a 40 mil

Top Hat Custom Shop

Av. Dr. Arnaldo, 128 - São Paulo

Tel.: (11) 3255 6645 / 7888 3100

tophatcustomshop.blogspot.com.br

prods

NOVA REFERÊNCIA

O novo GPS Garmin nüvi 3560LT agora fornece todas as informações por meio de uma tela de 5", nela você pode ter além do perfeito direcionamento, informações atualizadas sobre o trânsito, localização de radares, indicador de limite de velocidade e mapas com cobertura de 12 países sul-americanos e mais o estado da Flórida (EUA).

Pontos históricos no seu caminho são mostrados em 3D.

Preço: R\$ 1.199,00

Garmin

www.garmin.com.br



PARA QUALQUER PERCURSO

Tanto faz se o percurso é de asfalto ou de terra, a BMW Mountain Bike Enduro tem a perfeita afinação entre conforto, geometria do quadro em alumínio hidroformado, posição de assento, suspensões FOX na dianteira (140mm) e traseira (145mm), câmbio Shimano XT de 30 velocidades e os freios à disco de acionamento hidráulico. Todo um conjunto para disponibilizar desempenho puro à pedal.

Preço - R\$ 22.000,00

BMW Group Brasil

www.bmw.com.br

SAC 0800 019 9797



CURTINDO O VERDE

Segundo a Pantone, que dá as diretrizes de cores para a indústria gráfica, o verde esmeralda será a cor de 2013. Apostando nessa tendência a Butzke, indústria catarinense especialista em móveis de madeira certificada apresentou uma reedição da linha Tajá, criada em 1978 pelo designer Sergio Rodrigues usando essa cor e está disponível na Dpot_Mobiliário Brasileiro.

Preço: R\$ 2.446,00

Butzke

Tel: (47) 3312 4000

www.butzke.com.br

VERÃO A SUA PELE

A ADCOS colocou à venda um novo bronzeador para você manter os cuidados com a pele nesse verão.

O Biobronze tem fator de proteção 8 com ação anti UVA e UVB, permite um bronzeamento seguro.

Possui colágeno e vitamina C. Hidrata, nutre e restaura a elasticidade da pele. Não é oleoso, tem rápida absorção e toque seco. Indicado para todos os tipos de pele.

Preço sugerido: R\$ 65,00
(embalagem com 140ml)

ADCOS

SAC: 0800 722 1123

www.adcos.com.br



DESENHO ORIGINAL

A Tora Brasil está propondo mesas de centro que aproveitam a forma original da madeira. Não há qualquer intervenção no desenho formando peças únicas, sendo todas certificadas com o selo FSC e mantêm as características como cheiro e cor da madeira. As novas mesas laquã e Awa, que em Tupi Guarani significam Volta ao Rio e Redondo foram feitas de modo que seu encaixe as tornassem peças atemporais, típicas da marca.

Preço sob consulta

Tora Brasil

Rua Padre Leonardo, 504 - São Paulo

Tel.: (11) 3819 8001

www.torabrasil.com.br



TRANSPORTE VIP

A Targus é conhecida pelos cases para notebooks e agora ataca com um produto feito especialmente para a terceira e quarta geração do iPad. O Slim Case pode ser usado também como suporte e é confeccionado com material à prova d'água e de fácil limpeza. Outro recurso é o fechamento magnético da aba frontal acionando a função liga e desliga automática do tablete.

Targus Slim Case

Preço sugerido: R\$ 199,00

À venda nas lojas especializadas,

megastores e lojas da web

Mais informações: www.targus.com.br

AMOR DIFUNDIDO

Dentre os novos kits e estojos de presentes com cosméticos, fragrâncias e perfumes para a casa da Mahogany está uma embalagem sofisticada na cor branca e com detalhes em dourado para difusor de ambientes. Combina com qualquer ambiente e o kit vem com um porta difusor para 300ml e mais cinco varetas. Preço Sugerido: R\$49,00
Mahogany
SAC: (11) 3686-6999
www.mahogany.com.br



O SABOR DA VERDADEIRA COZINHA MEDITERRÂNEA.

MEMÓRIA INSTÂNCIA

Uma das grandes vantagens da fotografia digital foi a possibilidade de usar cartões de memória para armazenar várias imagens. Não gostou da imagem é possível descartá-la e usar o espaço de memória para outra foto ou vídeo. Os cartões Sandisk SD e CF (compact flash) Extreme com capacidade de 30 a 60mb/s/200X a 600X são ideais para fotos e vídeo em Full HD.
Preço: de R\$ 40,00 a R\$ 400,00
Angel Equipamentos Fotográficos
Tel.: (11) 3257 3498 / 3259 5450
vendas@angelfoto.com.br
www.angelfoto.com.br



PARA NÃO SE PERDER

A Samsonite lançou a linha Cube de malas feitas em policarbonato, leves mas de alta resistência. O grande diferencial é a paleta de cores, com opções em laranja, vermelho vivo e azul royal, o que as tornam fáceis de identificar. A linha Cube é oferecida em três tamanhos, possuem rodas spinners que giram 360° e cadeados TSA embutidos.
Preço: R\$ 999,00 (tamanho 73cm), R\$ 899,00 (tamanho 66cm) e R\$ 799,00 (tamanho 55cm)
Samsonite
SAC (11) 5181 1617
www.samsonitebrasil.com.br



R. DR. MELO ALVES | 674 | JARDINS | SÃO PAULO | SP | 11 3037.7323
www.domenicoristorante.com.br

VOANDO POR PAIXÃO



TEXTO: EDMUNDO REIS
FOTOS: MARCIO JUMPEI

EXEMPLO DE COMO O VALOR PAGO
POR UM PRODUTO POR SER MAIOR DO QUE
O CONSTA NA NOTA FISCAL

Lembrança de tempos passados. A menina vendo um show aéreo, olha para um avião ali estacionado dentre tantos e dispara à mãe a pergunta se aquele era de brinquedo. Avião branquinho, sem decoração, desenho redondinho, asa alta, pequeno e ainda portando uma hélice vermelha. Não tinha como escapar da observação, parece mesmo. Uma gracinha como diria a Hebe. Surpreendente diria o pessoal da aviação. O modelo em questão era o CT, projeto alemão com manufatura ucraniana da Flight Design,

na época trazido e montado pela Flyer e que atualmente é representado pela JustFly, nova empresa com base em São Pedro (SP). Em terras de RV ele é pouco conhecido, mas as suas referências são ótimas. Feito desde 1997, já ultrapassou a marca de 1.800 entregas e é considerado como um dos melhores ultraleves avançados do planeta. Nos Estados Unidos ele detém cerca de 15% do segmento de mercado onde participa. Com essas credenciais, chega a ser admirável a falta de popularização do CT por aqui e isso tem uma única

razão, o seu preço. Apesar de excelente máquina, era mais caro que modelos como o Kolb, Conquest e uma enorme gama de RV. Na batalha do bolso, performance e finesse de engenharia não conseguiram se sobrepor. Perdeu o consumidor. Com a chegada da Just Fly no mercado, novo round para o CT, agora batizado de CTLS pois ele se enquadrou nas normas LSA. E veio com novidades, sua fuselagem cresceu 39cm no comprimento a partir das portas, a envergadura aumentou alguns tantos centímetros por conta da presença de winglets. Sua estrutura básica é feita de material composto, sendo que a parte central da fuselagem tem elementos feitos de kevlar que aumenta a segurança aos ocupantes. A fibra

de carbono quando quebrada pode formar lascas com pontas indesejáveis à saúde. O seu desenho, além de possuir o item gracinha, também é uma jóia de engenharia aerodinâmica. No giro rápido de inspeção, é notável o acabamento tanto geral como nos elementos menores como os atuadores de comandos e a preocupação com a limpeza aerodinâmica. O desenho do CTLS alia o formato bolha na parte dos ocupantes com uma traseira finíssima, bem ao estilo planador. Os dois a bordo contam com uma cabine com 1,24m de largura, mais do que existe no Cessna Skylane. Espaço de sobra ampliado ainda mais com as enormes janelas e parabrisas. Este é um daqueles aviões nos quais boné e protetor solar deveriam ser itens de série. As enormes portas com abertura vertical ajudam na hora de entrar no CTLS, talvez se ele fosse um tanto mais curto de trem de pouso a manobra ficaria perfeita. De qualquer forma, não é preciso muito contorcionismo. Os bancos podem ser ajustados no solo tanto em inclinação

do encosto como para frente e para trás em cerca de 15cm e possuem um detalhe interessante, são equipados com uma bomba de ar manual que infla e desinfla o tanto o encosto como o assento. Dependendo da inclinação dos bancos, pode ser aberto um espaço atrás deles para carregar algum cacareco, fora isso há o bagageiro com capacidade de 50kg e acesso por duas portinholas na fuselagem. Nesse bagageiro também está instalado o paraquedas balístico BRS 1350 e numa checagem rápida, nota-se que é preciso acondicionar as bagagens com certo cuidado. Há diversos comandos passando por ali como também os dutos de sistema de freio.

A asa alta cantilever e as grandes janelas proporcionam um incomparável campo de visão. O painel (pg ao lado) é bem completo, digital e funcional.



O painel do CTLS das fotos é o que se espera de um LSA, a base é digital composta de duas telas Dynon Skyview de 10" com transponder incluso e sistema de visão sintética, no centro, um Garmin G795. Há também outros três padrões de painéis para todos os tamanhos de bolsos, alguns com GPS Aera, outros com telas Garmin G3X para navegação e monitoramento de motor. Piloto automático Garmin GTN 650 e 750 fazem parte do catálogo de opcionais do CTLS. No console central o que chama a atenção são os compensadores. Coisa rara nessa aviação super leve, há compensadores para todos os eixos. Ponto para o conforto e redução no trabalho de pilotagem. Mas como o mundo não é perfeito, as roldanas são meio pequenas e de certa forma meio difíceis de serem acionadas. Questão de adaptação. Findo a etapa de reconhecimento no chão é hora de sair voando com esse LSA. A temperatura no aeroporto de São Pedro está em 20°C o que vai ajudar na decolagem da pista de 1.000m e 1.800pés de altitude pois estamos pesados, com 63lts de combustível nos tanques, dois a bordo não

FICHA TÉCNICA

Flight Design CTLS

Fabricante: Flight Design
Motor: 1 Rotax 912 ULS de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Comprimento: 8,34m
Envergadura: 8,46m
Capacidade dos tanques: 130l
Velocidade de cruzeiro: 118nós
Distância de decolagem: 250m
Alcance máximo: 1.800km

muito adeptos de regime e mais num tanto de bagagem, chegamos a bater no limite dos 600kg da categoria. Alinhado na pista, manete à frente e o CTLS mostra um bom vigor, corrida curta, flape 15 e com 52nós indicados ele saiu sozinho do chão mantendo 500pés de razão de subida com o motor girando a 4.680rpm. Tirando os flapes deu para colocar 90nós no velocímetro e manter uma razão de 400pés. E de cara entenda uma coisa, esse avião pode fazer mais. O limite aqui foi dado pelo diretor da JustFly e isso em todos os parâmetros. O mo-



Com uma boa largura de cabine os dois ocupantes tem conforto fora do comum nessa categoria de aeronave. A densidade tanto do encosto como do assento podem ser reguladas por bomba pneumática (pg ao lado). No console central está o conjunto completo de compensadores.

tor dessa joinha é um Rotax 912ULS de 100hp que normalmente é mantido em 5.000 – 5.100rpm para voo de cruzeiro, mas aqui foi estabelecido que 4.900rpm seria o mais adequado. Com isso, o ritmo de cruzeiro ficou variando em torno dos 100nós. Com um pouco mais de giros no motor essa marca pode chegar fácil aos 120nós, a favor conta também o flape que pode ser aplicado a 6º negativos. O Rotax 912ULS bem regulado vai consumir algo como 18-22l/h dependendo do seu ritmo de voo e a JustFly já anunciou que vai trazer também o CTLS equipado com o novo Rotax 912iS com injeção eletrônica de combustível e que deve melhorar o consumo em cerca de 21%. E vamos pegar um pouco a mão e pé dessa avioneta. Firme e com harmonia de comando soberba, é um dos melhores LSA do mercado. Fazer uma chandelle com ele é uma delícia, curvas de grande para ambos os lados são fáceis e é preciso pouco trabalho de pedal para manter a bolinha de derrapagem centrada. Um senão fica com o desenho da fuselagem perto dos pedais. Se você estiver calçando botas, dessas de caminhada, pode ser que seu pé do lado externo fique enroscado numa saliência da fuselagem. A dica é voar usando a parte mais ao centro dos

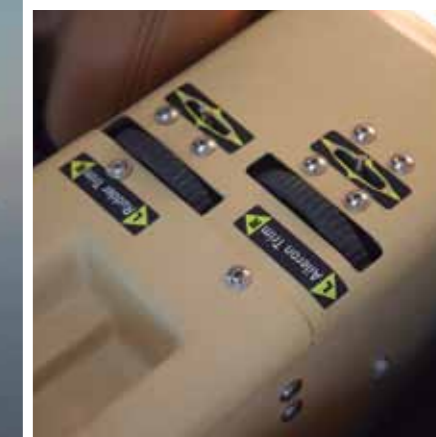
pedais. O jeitão do seu voo é de avião de maior porte e isso pode ser visto nos estóis. Com e sem motor, todas as perdas foram feitas de modo simples, sem quedas de asa. Era apenas ficar atento a leve vibração no manche para levar o nariz em baixo e ver o CTLS voltar a voar tranquilo. Com motor e nada de flape, o CTLS para de voar com 50nós indicados, o número decresceu para 44nós com 15º de flape até 35nós com todo flape abaixado (30º). Sem motor esse números foram de



55 a 39nós. Inclusive, fazer um estol completo com todo flape baixado, e principalmente, com motor, é bem difícil. O CTLS tende a ficar cabrado e afundando numa razão de 500pés/min. Para o pouso, nada de surpresas, a única coisa para administrar bem é a velocidade. Liso, o CTLS pede um tempo para mostrar que a velocidade está diminuindo. Feito isso, na rampa final é só manter 65nós com todo flape baixado que o CTLS vem para a cabeceira da pista determinado. Poderia ter caprichado um pouco mais no pouso, infelizmente o tempo se esgotou e não pudemos fazer mais algumas tentativas. No solo começam as contas para ver se vale a pena ter um CTLS. Pagar R\$ 350 mil pode ser um pouco a mais do que você pagaria por algo semelhante no mercado, mas aqui você vai comprar mais do que o avião em si. A JustFly está fazendo um trabalho para atrair um público que



vai dar valor ao produto mais refinado. Uma das ações é propor que o voo do CTLS seja complementado com uma estrutura pós pouso. Isso significa a construção de um novo hangar em São Pedro. Também há os programas de gerenciamento de aeronaves, de propriedade compartilhada e mais do que isso, propor pacotes para o entretenimento da família inteira. É fato que na maioria das vezes os proprietários homens, precisam gerenciar as suas saídas nos finais de semana para fazerem os seus voos. Então a ideia é que as esposas possam também aproveitar tendo seus momentos de satisfação



numa estrutura de um bom hotel ou um passeio complementar aos voos. A cidade de São Pedro já foi um destino de veraneio e possui algumas boas opções de lazer familiar. Essa tática pode ser usada em programas de utilização da máquina que leva em consideração não somente os números racionais de performance. O que a JustFly quer propor é que embutido no valor do CTLS venha também a fatia de satisfação pessoal. Com esses argumentos, eles já venderam dois CTLS novos, a partir de 2013 esperam chegar na meta de dez aeronaves comercializadas ao ano no Brasil. É o poder dos números frios que poderão manter quentes as paixões em voar esse novo CTLS. ■

ONDEACHAR

Just Fly
Tel.: (11) 3876 0836
www.justflyaero.com.br

O SEU BEM ESTAR



O Governador Júlio Prestes mandou fazer um furo na terra para procurar petróleo. Nada se achou senão uma água escura e mal cheirosa. Na

década de 30, o empresário Otávio Moura Andrade, nascido em Brotas, aviador, deu uma chegada nas suas terras em São Pedro para tratar de negócio do café. Viu a água que vertia e levou amostras para serem analisadas no Instituto de Pesquisas Tecnológicas, anexo da Escola Politécnica de São Paulo. Com o resultado teve a certeza que daquelas águas sairia negócio e começou a trabalhar as suas idéias. Fundou a companhia Águas Sulfídricas Thermaes de São Pedro S/A, construiu um aeroporto para dar maior



A OFERTA DE UM BOM SERVIÇO GARANTE A VIDA DE UMA HISTÓRIA



acessibilidade e mandou fazer um hotel que aproveitasse o valor das águas e suas propriedades hidroterápicas. Foi visionário, fez nascer uma estância hidromineral, hoje a cidade classificada com o segundo melhor índice de desenvolvimento humano do país. O Grande Hotel abriu suas portas em 1940, quatro anos depois da inauguração do aeroporto. Em 1945 o empresário, que já teve Caudron Aiglon e Stinson Reliant organizou a Revoadá Pan-Americana reunindo nada menos que 450 aeronaves, número difícil de ser igualado ainda hoje. Foi um ato para incentivar a aviação. Ele mesmo oferecia o traslado de São Paulo para São Pedro a bordo de um De Havilland Dove

para os hóspedes do Grande Hotel. Com a proibição dos casinos no país em 1946, categoria em que o Grande Hotel se encaixava, começou um período de decadência e em 1969 foi feito um acordo de comodato com o Governo Estadual e o SENAC que passou a utilizar o Grande Hotel como base para estudantes de cursos profissionalizantes gratuitos, tudo ligado ao ramo de hotelaria. Honrosa salvação. Aos 73 anos, o Grande Hotel é um dos únicos no país com essa idade que não fechou as portas em momento algum. Enorme, contrasta com a pequena Águas de São Pedro, menor município do Estado e o segundo menor em extensão territorial no Brasil. Na cidade existem cerca de 2.700 habitantes, no hotel circulam cerca de 1.200 estudantes por ano. Em meio à decoração estilo art déco, Marcelo Picka Van Roey, coor-

As linhas art déco estão na parte externa e interna do Grande Hotel. Mas a culinária é moderna como pode comprovar a aluna de hotelaria Jade Ventura (página ao lado).

denador geral dos hotéis escola do Senac nos explica o porquê o hotel conseguiu se manter por tanto tempo. Claro, graças ao sucesso dos cursos do Senac. A taxa de conclusão atinge os 90% e o de empregabilidade dos formados é de 100%, o que faz sustentar uma demanda na procura pelos cursos. Com a boa mão de obra, os serviços chamam a atenção dos hóspedes. O efeito Tostines mantém o Grande Hotel vivo. O coordenador, que também é cria do próprio Senac, fez curso de hotelaria, deu aulas e não pretende abrir a sua pousada no futuro, ele sabe muito bem aonde os calos doem, mos-

tra que cerca de 50% dos alunos querem se tornar chef, alguns fazem o curso de hotelaria pensando em viajar pelo mundo. Com a decoração do Grande Hotel, esse aluno vive em uma verdadeira transição de espaço e tempo. O prédio é um maciço glamuroso dos anos 40. Nas suas escadas, no piso quadriculado em preto e branco, nos lustres, uma ode à essa época, e quando se menos espera, deve haver uma Rita Hayworth olhando para ti. Pin ups em pose nos sofás combinariam com tanto classicismo. Todavia, nos pratos dos três restaurantes da casa, nos recursos dos quartos e na bem completa adega, a lufada de modernidade. Veja os exemplos. Da cozinha os chefes (acredite, os nomes são esses mesmos) Djalma Boa Sorte e Jorge Da Hora, o menu degustação (R\$ 120,00 com 4 etapas e mais o couvert) veio com um risoto de camarão defumado com queijo coalho ao perfume de coentro muito bem equilibrado e um carrê de cordeiro com redução de vinho do Porto, mil folhas de palmito pupunha com presunto Parma



e musseline de banana d'terra. O buffet não fica muito atrás, principalmente as entradas, parte apresentadas como finger tips. Em alguns momentos, no jantar, os pratos quentes estavam abaixo do esperado. Se quiser, as entradas podem servir muito bem como substitutivo. O atendimento é mais do que se pode esperar, sempre levando em consideração que há alunos entre as pessoas que trabalham no ambiente. Jade Ventura tem 18 anos e faz hotelaria no Senac em São Paulo, está no Grande Hotel durante 20 dias porque a passagem por lá faz parte do curso. Pegamos ela na confeitaria aprendendo como se faz. E ela que nunca soube enrolar um brigadeiro, se viu aprendendo a cortar carne, fazer cookies e flambar banana. Para ela, que um dia pretende ter o seu negócio, a vantagem



é passar a ter o conhecimento na total prática. Enquanto isso, por favor, as sobremesas. Uma torta de chocolate branco com biscuit de bolacha champagne gera a dúvida para a escolha da alternativa, um sorvete de baunilha (que pode ser de cupuaçu) com brownie de chocolate que parece uma mousse. Tanta magnitude que chega até dar tristeza. Se na barriga a satisfação é plena, o cochilo por favor. O Grande Hotel tem 117 unidades divididas em apartamentos, suítes e as 5 da Vila do Golfe. Estas ocupam os



terrenos que antes eram das casas dos gerentes que ficaram em desuso com o passar dos tempos. Reformadas, tem versões com um e dois quartos, adegas climatizadas, ofurôs para os pés, menu de travessieiros, lareira, salas de jantar e de estar. Quase uma casa mesmo. As diárias giram em torno de R\$ 2.435,00 a R\$ 2.825,00 e está incluído o serviço de mordomo das 11h00 às 23h, uma hora gratuita de golfe, um jantar para duas pessoas no Restaurante Engenho das Águas e café da manhã personalizado. São ultramodernas, espaçosas, mas talvez pecam pela falta de personalidade. Não existe o clima nostálgico, retrô, tão em moda atualmente, que é possível encontrar dentro da estrutura do prédio principal do hotel, onde estão as demais unidades de apartamentos (com diárias a partir de R\$ 1.410,00), algumas com serviço de mordomo. O cheiro de madeira que exala pelos corredores é inebriante, há uma certa respeitável pompa ao tomar algum vinho ou martini nas poltronas do bar. Um luxo que não está nas caras diárias e sim na história acumulada. Talvez o próprio Senac não se dê conta disso, ou caso positivo, não deixa que a história se sobreponha ao legado de seus cursos. Colabora um pouco também a questão que poucos

Os banhos são pouco utilizados pelos hóspedes que preferem o conforto e os serviços oferecidos pelo Grande Hotel.





hóspedes sigam para o Grande Hotel visando os banhos nas águas sulfurosas. Essas de cheiro forte, de ovo podre mesmo, garantem bons tratamento para a pele e saúde em geral. Há um certo preconceito do brasileiro em achar que ir para um lugar para fazer um tratamento em águas termais é coisa de terceira idade. Para somar a isso, nem a prefeitura da cidade, trabalha para explorar mais as águas termais. Talvez o uso do conceito wellness – o termo em inglês pode ajudar – que é exatamente o que se oferece no Grande Hotel, seja melhor para animar novos clientes. De qualquer forma, não são poucas as pessoas que se surpreendem ao saber que o Grande Hotel é um destino caro, um hotel de luxo, mesmo sendo um hotel escola. Há de se levar em consideração a diferença entre ser formado com padrões em altos patamares de qualidade ou ser formado em um ambiente que tudo é meia boca, e isso custa dinheiro. Esse padrão de conhecimento, como tudo, você carrega para sempre na vida e você nunca poderá ser magnífico se criado dentro da mediocridade, seja ela profissional, musical, artística ou em modo de atendimento. E o que você encontra no Grande Hotel é basicamente referência, em tudo que essa palavra pode significar. ■

MAPA DE ROTAS

DICA DO PILOTO:

O Grande Hotel possui o seu heliponto próprio (SIUE – 22°35'56"S/047°52'51"W), é balizado e feito dentro da categoria 5 toneladas. Fica ao lado do campo de golfe. Na cidade vizinha de São Pedro há o aeroporto feito pelo empresário Otávio Moura Andrade (SDAE – 22°49'00"S/042°53'46"W). Com pista de terra de 1.000m, fica a cerca de 5 quilômetros do hotel. A JustFly está construindo lá mais um hangar para serem feitas as montagens dos CTLS e abrigo para as aeronaves dos clientes).

COMO CHEGAR:

Águas de São Pedro tem acesso pela rodovia SP 304 Geraldo de Barros que a liga à Piracicaba (29km) e São Pedro (7km). Mas de qualquer forma é de fácil acesso, apesar de alguns pontos o asfalto já pedir alguma intervenção para manutenção.

MELHOR ÉPOCA:

No inverno há a diminuição das chuvas e períodos mais amenos.

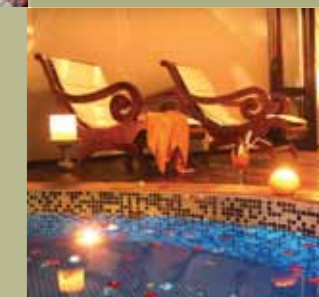
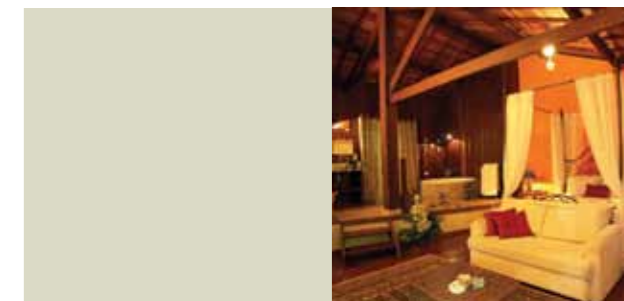
Entretanto nos últimos anos houve uma maior condição de dias com temperaturas altas mesmo nesta estação, principalmente entre julho e setembro. E em períodos de grande estiagem, há incidência de queimadas.

ONDE ACHAR:

Grande Hotel São Pedro
Hotel Escola Senac
Parque Dr. Otávio de Moura Andrade,
s/n - Águas de São Pedro - SP
Tel.: 0800 7700 790 ou
(19) 3482-7600
www.grandehotelsenac.com.br
hoteis@sp.senac.br



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

OOCULTO VEU REVELADO

FOTOGRAFIA: MIGUEL COSTA JR
MODELO: CLÉO ALVES (MEGA MODEL MIAMI)
HAIR-MAKE UP: KATHY LIPRANDI E TATIANE ALVES
ESTILISTA: PAULA ZARAGUETA
ASSISTENTE DE FOTOGRAFIA: PETERSON MARQUES EMBOAVA

VÉU DE NOIVA: TULE E RENDA





VESTIDO EM SEDA PURA COM DIVERSOS TIPOS DE RENDA FRANCESA TRABALHADAS EM CAMADAS, COM TULE POINT D'SPRIT, E BORDADOS EM MINI PÉROLAS E CRISTAIS

VESTIDO EM TULE ILLUSION
FRANCÊS E RENDA FRANCESA



ONDEACHAR

ATELIÊ PAULA ZARAGUETA
R. OSCAR FREIRE, 329 - SALA 51
TEL: (11) 3062-1046
WWW.PAULAZARAGUETA.COM.BR
PREÇO: SOB CONSULTA





VESTIDO EM TULE ILLUSION FRANCÊS COM TULE ELIE SAAB
TRABALHADO COM APLICAÇÕES DE MINI FLORES EM TULE E PAETÊS

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 COUTINHO, 37 PINHEIROS

11 3032.7403

COMBINA COM TUDO



Matuto metido a besta - camarão matuto enriquecido com pão de ervas frescas. Ao seu lado, um delicado nhoque de tapioca com queijo coalho ao molho de tomates frescos, crocante integral e um vitral de tomate. R\$ 78,00

Harmonização: Amalaya Blanco Biodinâmico - R\$ 78,00

Este branco da casta Torrontés (com Riesling) é perfeito para este prato de camarão com nhoque de tapioca com queijo de coalho (pastoso). O perfume da Torrontés soma-se às ervas aromáticas do prato e sua acidez marcante se encaixa perfeitamente no pastoso leve do camarão com o nhoque.

Entre o mar e o continente de Natal, o desafio ao consultor de vinhos. Ingredientes e inspirações da culinária brasileira do cardápio do restaurante do Manary Praia Hotel, tudo sendo harmonizado com os melhores vinhos disponíveis na adega deste que foi eleito o melhor restaurante de peixes e frutos do mar da capital potiguar. ■



Mini Bruschettas - Torradinhas cobertas com tomate, queijo manteiga e banana da terra. R\$ 16,00
Harmonização: Bossa Brut Rosé - R\$ 51,00
A presença do queijo de manteiga (calórico), banana da terra e geleia de pimenta (doce) da bruschetta clamam por um vinho com bastante acidez e frescor, visto que acidez e doçura se completam. A acidez ainda emulsionará a gordura do queijo. A harmonização funcionará pelo fato de ser um vinho leve, fresco e muito frutado, com uma acidez que valorizará o sabor dominante da bruschetta. Teremos aí uma harmonização por contraste e semelhança.

ONDEACHAR
Manary Praia Hotel
Tel.: (84) 3204 2900
www.manary.com.br

Caçuí Matuto - Degustação de sabores do Nordeste, Carne de Sol desfiada, feijão verde, purê de macaxeira, purê de jerimum, maxixada e arroz. R\$ 42,00

Harmonização: Arrongant Frog – R\$ 86,00

O sabor levemente salgado da carne de sol, mesclado ao herbáceo do feijão verde e à textura da macaxeira e do purê doce do jerimum, rogam por um vinho cujo conjunto mescla frescor e equilíbrio de corpo com taninos polidos e bem resolvidos numa harmonização por semelhança.



Lagosta - Cauda de lagosta premium grelhada e servida com concasse de tomates ao azeite de ervas. Acompanha macaxeira (aipim) crocante e fondue de queijos sertanejos com um leve toque de pimenta dedo de moça. R\$ 139,00

Harmonização: Terranoble Reserva Chardonnay – R\$ 73,00

O Chardonnay com sua acidez marcante e volume de boca é o parceiro ideal para a carne da lagosta com sua tendência ao doce e sabor marcante. Uma harmonização clássica.

Mouse, não o Mickey, pode estar com os dias contados. Criado em 1968, era de madeira, só foi ter sucesso em 1983 quando a Apple aplicou o dispositivo apontador de tela nos seus produtos. Quando surgiu o Windows, ele se tornou tão primordial que ficava quase que impossível navegar sem o uso de um mouse. Douglas Engelbart, o inventor, ganhou uma graninha ao vender a patente por US\$ 10 milhões. Talvez ele próprio não teria visto o potencial do seu invento. Vale muito mais. Hoje a tendência é que o dispositivo seja substituído por sensores que captam o mo-

SE LIGA
NO

MOMENTO

vimento do corpo ou das mãos. Seu filho vai achar isso de pouca relevância ou mera novidade. Ele já sabe disso faz tempo, desde que você comprou um Wii para ele. O sistema Kinect da Microsoft trabalha também com comandos corporais e vocais. Mas ambos são dispositivos para brincadeiras e precisam de uma distância mínima entre a televisão e o usuário que às vezes não é possível de ser mantida. Segundo Eros Carvalho, sócio da Funny Beak, uma empresa brasileira que desenvolve jogos para dispositivos móveis, o que existe no mercado tem por exemplo, alguma restrição de interatividade com crianças devido ao corpo pequeno. O Kinect por exemplo, não diferencia se você está com quatro ou cinco dedos levantados. Esses, digamos, defeitos, podem ser resolvidos com a proposta da Leap Motion. Talvez seja o futuro. Segundo a empresa que apresentou o dispositivo terá uma natureza intuitiva sem precedentes. O segredo está no software desenvolvido pelo co-fundador da empresa, David Holz. Muita matemática associada com o intensivo uso de sensores de mini câmeras que podem captar e distinguir movimentos de 1/100 de milímetro e em distâncias mínimas, o que possibilita a interface com o seu computador usando os mais



O sensor que pretende mudar a sua rotina na informática. Uma integração mais intuitiva para mudar o relacionamento homem máquina.

ONDEACHAR

Leap Motions
<https://leapmotion.com/preorder/new>
<https://forums.leapmotion.com/forum.php>
support@leapmotion.com

UM DOS SÍMBOLOS DA ERA DA INFORMÁTICA PODE SUMIR

naturais gestos das mãos. O resultado, pelo que falam os executivos da Leap Motions, é cerca de 200 mais preciso que por exemplo o Kinect, que necessita de movimentos gestuais de grande amplitude para funcionar direito. O que eles querem não é somente o mercado de jogos e sim uma gama de utilizações que vão dos campos educacionais, manipulações fotográficas e engenharia 3D. Num próximo estágio, essa tecnologia poderá ser aplicada por exemplo para dirigir um automóvel, usar tablets, celulares, equipamentos médicos ou ainda na sua geladeira. Engenheiros poderão fazer estudos de projetos mais facilmente. Vão mover o que seriam blocos de concreto. Moldar equipamentos sem ter que usar complexas luvas cheias de sensores. Tony Stark riria disso. Ele já tem tudo isso em casa. Com a chegada do Leap Motion no mercado (a US\$ 69,99), a sua diferença para ele talvez resumiria ao fato de não poder beijar a Pepper Pots. Mesmo assim, para Eros Carvalho, o Leap Motion ainda não seja uma ferramenta para quem vai trabalhar com um Excel. Estes ainda usariam o mouse.

Mas o fato é que em 50 anos, talvez a cura para aquelas lesões de movimentos repetitivos possam estar próximas com a chegada desses dispositivos. A Leap Motion está ainda na fase de colher os pedidos, tudo via internet, e as entregas deverão começar no primeiro trimestre de 2013, e metade da produção desses sensores deve ser enviada para fora do mercado americano. ■



MUDE O RUMO DE SUA VIDA DECOLE CONOSCO!



Cursos Teórico e Prático

- ✈ Piloto Privado
- ✈ Piloto Comercial
- ✈ IFR
- ✈ Comissário de Voo

Unidade São Paulo
Rua Baronesa de Bela Vista 307
Vila Congonhas
(11) 3044-4152 | 3044-0178

Unidade Botucatu
Av. Alcides Cagliariari 2601
Sala 121 - Jd. Aeroporto
(14) 3813-6345

comercial@harpiafa.com.br | www.harpiafa.com.br



COMPLEXA INSTRUÇÃO

A pouco tempo a legislação brasileira foi atualizada em relação ao IFR de helicópteros, sigla derivada do inglês que significa Instrument Flight Rules – Regras de Voo por Instrumento. Esta licença, a de IFR, sempre gerou questionamentos referente a legislação por causa dos altos custos envolvidos para adquiri-la, principalmente a dedicadas aos pilotos de helicóptero. O IFR de helicóptero sempre foi muito restrito pela razão de que poucas pessoas tinham o privilégio de ter acesso a uma aeronave que possui os equipamentos necessários. Na legislação, helicópteros com capacidade de voar por instrumentos devem ter mais de um

motor, piloto automático de 3 ou 4 eixos, fora os equipamentos mínimos para o voos IFR sendo, dois horizontes com um de reserva, ADF, VOR, ILS, DME, etc. Ou seja, mais caros de operar fazendo que o custo das horas de voo torne-se altíssimo, inviabilizando, na maioria das vezes, os planos do piloto que estava iniciando sua carreira. Muitos se animaram com a nova notícia de que aeronaves de pequeno porte poderiam ser homologadas para treinamento de alunos para IFR de helicóptero usando a modalidade sob capota, termo utilizado para a utilização da viseira ou cobertura do para-brisa que simula uma condição de voo, sem ter o horizonte como referência. Com a mudança, é possível que pilotos brasileiros executem o treinamento e façam os cheques em aeronaves homologadas

O PIOR DE VOAR POR INSTRUMENTOS
EM HELICÓPTERO NÃO É A
CONDIÇÃO DESFAVORÁVEL DO TEMPO

como o Robinson R-22, Schweizer 300 ou o Robinson R-44. Mas apesar do treinamento ser permitido, o cheque feito nesta aeronave de pequeno porte não tem muita aplicação no mundo IFR, pois se não for efetuado em aeronave bi-turbina, a habilitação é emitida com a restrição Somente VFR (VFR Visual Flight Rules – Regras de Voo Visual). O Comandante Tiago Forner explica a discrepância. Segundo ele, checar o IFR em aeronave menor só deixa o piloto mais preparado para um próximo passo na carreira, mas não pronto. Com esta licença só permite voar de noite em condições visuais, mas não por instrumentos e em condições meteorológicas adversas.



Deste modo, o cheque do IFR em aeronave maior fica inviável para um piloto que já investiu muito. Você pode calcular cerca de R\$ 35.000,00 apenas para cheque em uma aeronave bi-turbina IFR. Para piorar, este equipamento em geral também não está disponível nas escolas ou centros de treinamento. Fica então a dúvida da serventia do novo cheque de IFR autorizado pela ANAC. Segundo o Comandante Paulo Higa da EDRA Aeronáutica, que possui uma das mais completas escolas de voos em helicópteros, ele explica que o aluno precisa efetuar o cheque em aeronave que execute procedimentos de voo IFR real. E ponto final. Atravessando a fronteira, rumo à países onde o sistema de aviação civil se preocupa não apenas com a segurança – prioridade no nosso meio – mas com o desenvolvimento e saúde econômica deste setor, as regras aparentemente são mais flexíveis, porém exigem muito mais da responsabilidade do piloto como ser humano e profissional. Conversando com a instrutora especializada em treinamento IFR nos Estados Unidos, Comandante Kalynn Cresse, ela explica que as exigências americanas, apesar de não permitirem realizar o treinamento de uma situação real de IFR com o monoturbina homologado, o conteúdo do que é exigido é bem criterioso e o piloto-aluno deverá estar apto a executar todo tipo de procedimento encontrado em um voo IFR real. A forma

é feito do mesmo modo do Brasil, sob capota. Cresse nos explicou que o mais importante é fazer com que o aluno tenha a capacidade de manter a aeronave em uma atitude desejada apenas por interpretação e referência dos instrumentos. E um dos fatores que facilitam e alavancam o aperfeiçoamento do aluno lá é que a maioria dos aeroportos nos Estados Unidos conta com equipamentos destinados a procedimentos IFR e muitos são designados quase que exclusivos para a prática de pilotos-alunos. Um cenário bem diferente do encontrado no Brasil. Segundo Higa, é oferecido um treinamento de altíssimo nível ao aluno porém, na hora de mostrar na prática, os aeroportos não permitem a entrada no circuito de tráfego aéreo, pois essas aeronaves de instrução são mais lentas. Existem Notam, os avisos aos aeronavegantes, proibindo a utilização destes aeroportos para treinamentos em qualquer hora do dia. Em alguns casos, as normas de

alguns aeroportos acabam restringindo o espaço aéreo ao seu redor a suportar apenas três aeronaves ao mesmo tempo. A cada dia que passa, os espaços em solo e no céu estão cada vez mais congestionados e com muito pouco investimento no sentido de melhorias operacionais. Soa estranho e improvável o fato do aluno não ter permissão para treinar, mas infelizmente isso acontece no Brasil. O currículo do treinamento prático reserva quase que com exclusividade manobras de aproximação com o uso

do simulador. Não é incomum o aluno checar o IFR sem nunca ter feito uma verdadeira aproximação ILS, por exemplo. O questionamento toma uma proporção ainda maior porque nos Estados Unidos o aluno quando checa nas condições similares ao Brasil e a sua carteira é válida para ele utilizar seus conhecimentos em situações reais. Segundo Cresse, a atitude por referência dos instrumentos em um helicóptero monoturbina ou biturbina é a mesma. A navegação é a mesma. Na visão dela, em um R-44 que não tem pi-

loto automático, a aeronave é voada manualmente o tempo todo. Num EC 135, por exemplo, que tem o equipamento, você poderá apertar alguns botões e observar a aeronave voar. As regras de voo por instrumentos e procedimentos não muda de acordo com o tipo de aeronave. Para a instrutora, os pilotos serão treinados de acordo com o que realmente irão encontrar e o que se deve esperar enquanto estiver voando IFR. Por aqui resta a pergunta do porquê no Brasil este piloto não usufrui das mesmas regras do jogo e se não é o momento que o país, que tanto ocupa um espaço no cenário mundial como referência em número de frota de aeronaves, possui uma legislação menos burocrática e restritiva. ■



Dilema na instrução de voo por instrumentos para helicópteros. Os custos altos restringe a formação em aeronaves com mais de um motor e completas de equipamentos de voo.

PRATICAMENTE TUDO

A satisfação na medida do possível. Toda vez que montamos numa moto a pergunta vem e não se cala. A dúvida é se aquele modelo estará andando à frente ou não de quem vai em cima dele. As superesportivas geralmente estão. Poucos são os pilotos que conseguem extrair de forma segura, e ainda por cima, nas ruas, toda a capacidade que essas máquinas oferecem. A não ser na hora em que estão estacionadas e os donos vão liberando conversa fiada a respeito da performance em sua última volta no quarteirão, uma moto com mais de 120cv será potencialmente um animal arisco, pronta para lhe dar uma dose cavalgar de adrenalina mais em função dos sustos que você inabilmente pode levar do que pela última curva feita deixando uma trilha de borracha. Há momentos que menos é mais e nesses se enquadra a nova versão da Kawasaki ER-6n. Ela é uma naked média cilindrada que vai lhe garantir muito mais prazer pelos R\$ 28.880,00 pedidos pelo modelo mais completo



equipado com ABS (sem o dispositivo ela custa a partir de R\$ 25.990,00). São 650cc trabalhando nos dois cilindros paralelos para entregar 72,1cv a 8.500rpm e um torque de 6,5 kgf.m a 7.000rpm. Vendo assim não são números de arrebatador corações, ainda mais pensando que ela pesa 204/206kg. A Yamaha XJ6N (R\$ 28.410,00), pesa a mesma coisa em ordem de marcha e tem um motor com dois cilindros a mais e cerca de 7cv a mais de potência

com 6,9 kgf.m de torque a 8.500rpm. Mesmo assim, essa quantidade de força motriz já lhe garante sorrisos num uso diário, principalmente na cidade. Essa Kawasaki é muito fácil de conduzir. Magrela, esgueira fácil no trânsito. Baixinha, com o banco com altura de 805mm com relação ao chão, permite que pessoas com 1,70m de altura se ajeitem com facilidade. As mocinhas mais baixinhas vão achar isso tudo de bom. E como entrega quase a mesma

MÉDIA EM TAMANHO, ENTREGA GRANDEZA EM SATISFAÇÃO



Compacta por todos os ângulos, a ER-6n se torna ágil na cidade e em estradas tortuosas.



quantidade de torque que a Yamaha, só que num ritmo 1.500rpm mais baixo, o trancado trânsito da cidade parece abrir à sua frente. Tal relação torque mais leveza beneficia também o uso em estradas se você não quiser checar a toda hora a lenda sobre radares que não registram a multa se você passar por eles a mais de 210km/h. Uma viagem de média distância pode ser

muito bem encarada com a ER-6N, o banco é de tamanho razoável e confortável tanto para o piloto como para o garupa e o conjunto de suspensão, já na configuração entregue pela fábrica (e com o conjunto traseiro sendo possível ajustar na pré-carga da mola) garante um equilíbrio entre conforto e estabilidade em curvas. O comportamento do bicilíndrico, sempre mais ríspido, com mais vibrações, que qualquer tetracilíndrico, não prejudica em nada o prazer na pilotagem. A opção pela suspensão traseira deslocada para a direita, ao que parece, foi melhor resolvida que a usada na Yamaha MT-03 que fazia curva de modo quadrado para um dos lados. A posição de pilotagem lembra um pouco as motos fora de estrada, com o corpo atacado à frente, o que às vezes prejudica um pouco a leitura do painel, este que é bem completo indicando a média de consumo, tem um sinal mostrando que você está sendo econômico na sua tocada e ainda há um hodômetro que marca quantos quilômetros você já andou na reserva. Nessa brincadeira tecnológica o mostrador indicava uma média de 22,1km/l, na estrada andan-



ONDEACHAR

Kawasaki Motores do Brasil
www.kawasakibrasil.com.br



do durante um bom tempo a constantes 120km/h. Em termos de estilo, pouco há do que reclamar, o desenho do farol (que não tem um fecho lá muito bom à noite) embutido na mini carenagem está bem melhor que na versão anterior e é bem mais harmônico que, por exemplo, descontados os gostos pessoais, o jeitão de cara de linguado da irmã Kawasaki Versys. No geral, a ER-6n parece ter mais músculos que realmente possui. O conjunto de escapamento todo compactado na parte mais baixa do chassi auxilia



para melhorar o centro de gravidade e o som que emana é simpático, mais agradável que o que se ouvia na Suzuki GS500. Na fatura, essa Kawasaki montada em Manaus cobra um preço relativamente adequado pelo que ela entrega. Entre as concorrentes você poderia incluir a BMW F800R, mas só se levar em consideração a concepção de motor. Ambas são bicilíndricas, mas a BMW tem volume maior, 800cc, potência de 87cv, mas custa a partir de R\$ 36.900,00. Talvez você faça a mesma coisa com ambas. A Honda daqui um ano deve voltar a ter uma 500cc bicilíndrica (55cv) no mercado e supõe-se que vá custar um pouco menos. Por enquanto, a Kawasaki vai nadando de braçada no meio em que vive agradando tanto quem está em cima dela pilotando, quanto quem está na calçada, desejando uma. ■

O indefectível verde Kawasaki é outra opção na roupagem da ER-6n que também pode ser comprada na cor preta. No topo os ótimos freios à disco margarida.

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

 /AzulDoVentoParaquedismo

 @AzuldoVento1

www.azuldovento.com.br

**Azul do Vento**
PARAQUEDISMO

Expressão de liberdade.

SUA MAMA JESTA



DE OVO POULO

TEXTO: EDUARDO BASKERTIN
FOTOS: DIVULGAÇÃO

Ele é um chá inglês. Um momento que deve ser respeitado sem fronteiras. Há cem anos um carro esportivo faz parte do coletivo referente à cultura britânica. Só mesmo num Aston Martin, um esportivo por natureza, o seu melhor traje seja um bom corte de terno e a impecável gravata. É o supra sumo do esporte chique e esse humor tinha que ser britânico. Em 1913 Robert Bamford e Lionel Martin formaram uma empresa de produtos fundamentados na elegância e luxo, o nome Aston Mar-



tin nasceu um ano depois quando venceram a prova de subida de uma montanha chamada Aston. De lá para cá as conquistas de corridas fomentaram a fama. Em 1947 surgiu a legendária sigla DB, quando o empresário David Brown comprou a Aston Martin por £ 20.500,00. Mudou de dono mas não mudou o perfil, a de construir carros vencedores em competições. Provas como as 24h de Le Mans servem de palco até hoje para as conquistas da marca. A era DB significou a grande fórmula para a Aston Martin aumentar a lenda sobre si, na década de 50 além da prova francesa, o circuito de Nürburgring também serviu de palco para as vitórias da marca. E nas melhores coincidências, o ícone James Bond se deu bem a bordo de um DB5. Em 1963, o carro começa a virar cultura



A grade frontal à lá boca de tubarão é a marca registrada dos modelos britânicos. Esportividade, pompa e elegância tudo misturado com a melhor performance.



com Sean Connery ao volante. Depois da década de 70, época em que os modelos ganharam nova identidade, linhas retas dominaram a arquitetura geral, os modelos anos 80 (com novos donos) começam a revitalizar as formas mais fluídas até que nos anos 90 a designação DB voltava ao catálogo da marca, coisa que nunca deveria ter saído. Nascia em 1993 o DB7 com linhas que lembravam o tradicional perfil conhecido, mais fluído, como o vistos nos DB5. Esta época

foi marcada pela chegada da Ford como controladora da marca. A volta ao espírito Aston Martin surgiu nas telas com dois filmes da grife 007, o Goldeneye e Tomorrow Never Dies. A vira da século marcou o encerramento da fabricação do motor V8 de 5.3 l usado nos Aston Martin durante 30 anos e o lançamento do Vanquish, um bólido com motor V12 e que também estrelou um filme de James Bond, o Die Another Day, com o ator Pierce Brosnan. Em seguida vieram os modelos DB9 Volante, oV8 Vantage e o DBS (007 – Casino Royale/ Quantun of Solace) além do DBR9 feito para as pistas. De 2009 para cá, os anos mostraram

uma Aston Martin mais ágil, com novos donos, aumentando a cadência de produção e por um momento lançando novos produtos, em outros afinando o que já existe. Na onda dos carros urbanos premium surgiu o Cygnet, feito em cima da plataforma do Toyota IQ. Um claro exercício para mostrar o pode ser feito em termos de estilo foi o One-77. Série limitada com 77 unidades movido por um motor V12 de 7.3 l e 750hp, na época o motor aspirado mais potente do mundo segundo o fabricante. Os britânicos também se renderam ao estilão super cupê familiar, nicho inaugurado com o Porsche Panamera e lançaram o Rapide, um quatro portas capaz de fazer de zero a 100km/h em 4,9s. Em outra mão mostraram o Martin Virage, esportivo mais do que puro e o V8 Vantage. Em 2012 foi apresentada a nova geração do Vanquish e do DB9, ambos como sempre associando a esportividade com muita elegância. No

Brasil a bocarra característica dos Aston Martin ainda guardam uma aura de exclusividade. Não são muito vistos, mas são perfeitamente reconhecidos. Esse ingleses hoje em dia tem no sangue um pouco do espírito italiano, já que um fundo de investimentos, o mesmo que trabalhou coma Ducati em 2006, comprou 37,5% da companhia no final de 2012, um negócio que vai gerar uma injeção de capital na base de £ 150 milhões. Para um futuro imediato espera-se que cerca de £ 100 milhões sejam investidos em desenvolvimento e pesquisa em cima de novos modelos. Vida longa ao reinado da marca. ■

ONDEACHAR

Aston Martin
www.astonmartin.com.br

EM CEM ANOS DE EXISTÊNCIA, ESSES CARROS INGLESES NÃO PERDERAM A MAJESTADE



PARADO NUNCA



Típico da marca. Entra e sai ano, com crise econômica mundial ou não, a Cirrus não perde o passo para apresentar alguma novidade. O SR22

modelo que revolucionou o mercado de aeronaves monomotores leves está na sua quinta geração. Como novidade principal está o aumento no peso máximo de decolagem em 200lbs (90,7kg), disponibilizando uma carga útil de 680kg. Segundo o fabricante o SR22 se torna o modelo com maior disponibilidade de carga útil no mercado dentro da sua categoria. Na prática ele pode levar cinco pessoas a bordo e todo o combustível suficiente para 7h de voo ou 2.000 km de alcance. Na estrutura o projeto recebeu um reforço nas asas e trem de pouso, que recebeu polainas de novo desenho. Os sistema de flapes foi modernizado e o

paraquedas balístico CAPS recebeu um velame maior e o foguete-extrator é de geração mais avançada e com acionamento elétrico. No painel o SR22 vem equipado com transponder ADS-B adequando a sua operação de acordo com as mais recentes normas da OACI - Organização Internacional de Aviação Civil. Opcionalmente ele pode vir equipado com o Global Connect, telefone via satélite que pode receber e fazer chamadas em qualquer ponto do planeta. Esse sistema habilita a aeronave a receber informações meteorológicas em voo e em tempo real. ■

ATUALIZADO, ELE SEGUE À
FRENTE DA CONCORRÊNCIA



ONDEACHAR

Cirrus Brasil
Tel.: (11) 4582 6144
www.cirrusaircraft.com.br

O MERCADO EXIGE

Offshore, bolsa de valores do futuro. Desde que anunciado o petróleo do pré-sal, o litoral do Brasil não foi o mesmo. A praia virou limite e porta de entrada de um mercado que vai crescer de dobro em dobro. Muito provavelmente seja o mercado que mais vai absorver profissionais a curto prazo. E esta demanda não está sendo abastecida como necessita. Segundo números da ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral, a frota de helicópteros de médio e grande porte que serve atualmente o setor de apoio às plataformas de petróleo é composta de 160 aeronaves, voam uma média de 110 horas por mês e transportam 1 milhão de passageiros ao ano. Essa frota deve aumentar para 271 aeronaves até 2020 e transportará 2,5 milhões de passageiros ao ano. Os investimentos que vão girar em torno desse crescimento somam R\$ 2,5 bilhões. Vai ter frota, mas as empresas estão alertas para a falta de profissionais. A Líder Aviação anunciou neste começo de ano a oferta de um curso para a formação de pilotos de helicópteros, muito especificamente voltado para abastecer o mercado de off shore. O curso (formacaodepilotos@lideraviacao.com.br) é feito em parceria com a Bristow Academy e dura 12 meses. Lembre-se que a Bristow Group, que é uma das maiores empresas competindo nesse segmento à nível mundial, comprou 42,5% da Líder Aviação em 2009, na época um negócio

Mais que aumentar a frota as operadoras de taxi aéreo que trabalham no mercado de off-shore estão correndo atrás de tripulantes qualificados.



de US\$ 174 milhões. Ou seja, pelo menos na proposta, estamos todos em casa. Não é um curso barato, é feito no centro de treinamento da Bristow, na cidade de Tuitusville, Flórida e custa a bagatela de US\$ 100 mil. O candidato precisa ter ensino médio completo, será avaliado quanto as suas capacidades físicas e psicológicas além da fluência no inglês. A carga total do curso soma 500 horas, sendo 180 horas de voo. Todas as despesas referente à moradia, alimentação, transporte são por conta do candidato, que ao final sai com carteira de pilotos comercial de helicóptero em mãos. Segundo Guilherme Medina, diretor de recursos humanos da Líder, o investimento

é alto mas pode ser revertido em pouco tempo. Aqueles que conseguirem pelo menos 85% de aproveitamento poderão participar dos processos seletivos para se tornar piloto da Líder. O potencial previsto é do Brasil se tornar o próximo Mar do Norte em termos de exploração em plataformas de petróleo e de carona, mais que o mercado para pilotos na aviação comercial, o setor de asas rotativas deve proporcionalmente ser o mais importante da aviação brasileira, mas apesar de grande, promissor, depois de um imediato período de demanda aquecida, as vagas deverão entrar em processo de estagnação. Vantagem para quem estiver desde já no mercado. ■

MUNDO VERDE

O verde esmeralda foi escolhida como a cor do ano pela Pantone, tabela referência de cor para designers, arquitetos e estilistas mundo afora. E com uma parceria com a arquiteta Consuelo Jorge, a Segatto, loja especializada em móveis planejados de alto padrão, um dos ambientes do showroom da marca em São Paulo foi montada

de acordo com a nova tendência. Uma opção diferenciada para o padrão mais comum usado na decoração de armários planejados, que geralmente não foge muito dos tons neutros, como o preto, bege e branco. No ambiente, o verde esmeralda aparece no acabamento Velutatto do móvel para TV e equilibra o restante da decoração feito em marrom. ■



ONDEACHAR

SEGATTO
Al. Gabriel Monteiro da Silva, 949
Tel. (11) 3088 6924
www.segatto.com.br



HANGARAGEM COM EXCLUSIVIDADE E PRIVACIDADE



Hangar no aeroporto de Americana com infraestrutura de alto padrão, pronto para ser utilizado.

1008,42 m2 de área construída
500 m2 de pátio pavimentado
Portão para acesso das aeronaves acionado por controle remoto

6 vagas para carro dentro do hangar com 3 portões acionados por controle remoto
4 vagas para carros na área externa
Sala com dois ambientes
Cozinha americana
1 banheiro social

1 banheiro de serviço
Mezanino
1 suíte
Ar condicionado
Internet / Sky
Câmeras que cobrem toda a área interna e externa
Projeto paisagístico
Alarme

CONTATOS

Tel.: (19) 9502 2999 - Nextel: Id *89*111923

CONSCIÊNCIA COLETIVA



O convite nada atraente, acordar cedo e passar o sábado num encontro de entidade de aviação. O pouco entusiasmo foi trocado logo para o estágio surpresa ao passar pela porta de entrada da Helimarte em São Paulo. Lá estavam aglomerados os principais nomes do setor de táxi aéreo no Brasil. Surpreendente até para o Jorge Bittar, dono anfitrião da Helimarte e para Milton Arantes executivo da goiana Pec Táxi Aéreo e que acumula o cargo de presidente da ABTAer – Associação Brasileira de Táxis Aéreos. Veio gente de Fortaleza, veio também de Alta Floresta. Chegaram pessoas do Recife e pousaram direto-



A UNIÃO FAZ A FORÇA E AS EMPRESAS DE TÁXI AÉREO QUEREM MOSTRAR A SUA



res de Salvador. Na pauta principal a esperança de poder contar com uma entidade que aglutinasse os interesses da categoria numa só voz. E eles querem ser ouvidos e em primeiro grau, pela ANAC. Chegou a ser constrangedora a tentativa de manter a pose serena dos dois representantes do órgão regulador, Roberto Honorato e Antônio Dias, gerentes da ANAC, a cada bateria de questionamentos dos participantes do evento. E isso desde as indagações para a mudança na ótica da ANAC em considerar aeronaves com peso máximo de decolagem até 12.500lb (5.700kg) enquadradas como classe e não como tipo, como o órgão regula atualmente, gerando complexidades na certificação de tripulantes. A discussão, inclusive, abriu um parêntese sobre o exemplo básico desse problema considerando os 385 Beechcraft King Air série 90, 100 e 200 que são usados pelos táxi aéreos no Brasil. Para a ANAC além de ser considerado Tipo é exigido o treinamento de pilotos em simuladores classe C/D (os mais modernos e que repli-

cam com alto grau de fidelidade todos os momentos de um voo) e não consideraria o treinamento na própria aeronave por esta ser uma determinação do fabricante. A ABTAer contesta essa posição alegando que consultado, o fabricante respondera que não exigia tal situação, tal requerimento, segundo a ABTAer fora determinado por um posicionamento errôneo do órgão que se baseou num estudo feito pela Flight Safety (que produz simuladores de voo e cursos de treinamento de pilotos) e isso precisava ser revisto. Outro ponto levantado foi a complexidade das normas RBHA 135 que exige a mesma estrutura de uma empresa que tem uma grande frota daquela que tem apenas uma ou duas aeronaves. Tema que fez Cândido Albuquerque, dono de um táxi aéreo de um único Piper Seneca em Fortaleza protagonizar um dos momentos cômicos se não tristes, subindo no palanque e descarregar suas

agruras sobre tanta burocracia. E ao lado, os dois gerentes da Anac não sabendo muito o que dizer a não ser que tanto a questão dos King Air como as burocracias do RBHA 135 poderiam ser estudadas no futuro. Mais um ponto, a reunião previa um encontro com a liderança do DECEA para discutir a isenção das taxas de navegação aérea incidentes nas aeronaves do setor com peso máximo de até 12.500lb. A isenção de taxas também foi pedida para a Infraero, neste caso, a respeito das tarifas de pousos. O DECEA mandou uma mensagem que não poderia comparecer por questões legais. Esses pedidos de isenções, segundo a ABTAer, se baseiam na gama de



Casa cheia. Grande parte das empresas de táxi aéreo participaram do encontro da ABTAer mostrando que tem interesse em mudar as muitas discrepâncias do setor.

serviços que ficam pendentes da atuação do táxi aéreo no país e como esses podem ficar inviáveis para as empresas menores, por sinal, a grande maioria entre os cerca de 50 associados. É uma justificativa baseada nos números das cerca de 3.600 localidades brasileiras contendo um aeródromo e sendo que destas, apenas cerca de 160 são atendidas pela aviação comercial. Portanto para a grande maioria, serviços do táxi aéreo, que podem muitas vezes ser de primeira urgência, são de caráter essencial. Tais exigências encareceriam os custos operacionais dos táxis aéreos e ao mesmo tempo, estimularia a existência dos TACAS, gíria para aqueles que fazem



O presidente da associação, Milton Arantes. De transporte aéreo clandestino à dificuldades nas legislações. Vai ter muito o que fazer.



transporte aéreo clandestino. Sim, eles existem e são mais corriqueiros do que você imagina, cobrando se não mais barato nos serviços, tendo menores custos operacionais e burocráticos. Na lista de problemas, a ABTAer também necessita fazer um trabalho interno. Os membros discutiram a fraca atuação do seu sindicato, o SNETA, e chegaram a conclusão que é necessário uma união para a convocação de eleições para uma nova diretoria que faça o que a ABTAer quer. Ter voz mais ativa. ■

www.agsholding.com

AGS. DA ORIGEM AO DESTINO, SUA AERONAVE NAS MÃOS DE QUEM MAIS ENTENDE.

AGS. From origin to final destination, your aircraft on the hands of those who know better how to take care of it.

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER

FRETE INTERNACIONAL

24.7

OPERATIONS CENTER

Atendimento 24h por dia e 7 dias por semana com monitoramento constante da carga e atualização de status em tempo real.
On duty 24 hours a day, 7 days a week, with non-stop follow-up and status updated in real time.

A.O.G.

AIRCRAFT ON GROUND

A AGS conta com uma equipe de profissionais altamente especializados na logística de partes e peças de aeronaves.
AGS has a specialized logistics team to bring your aircraft parts.

DOOR TO DOOR

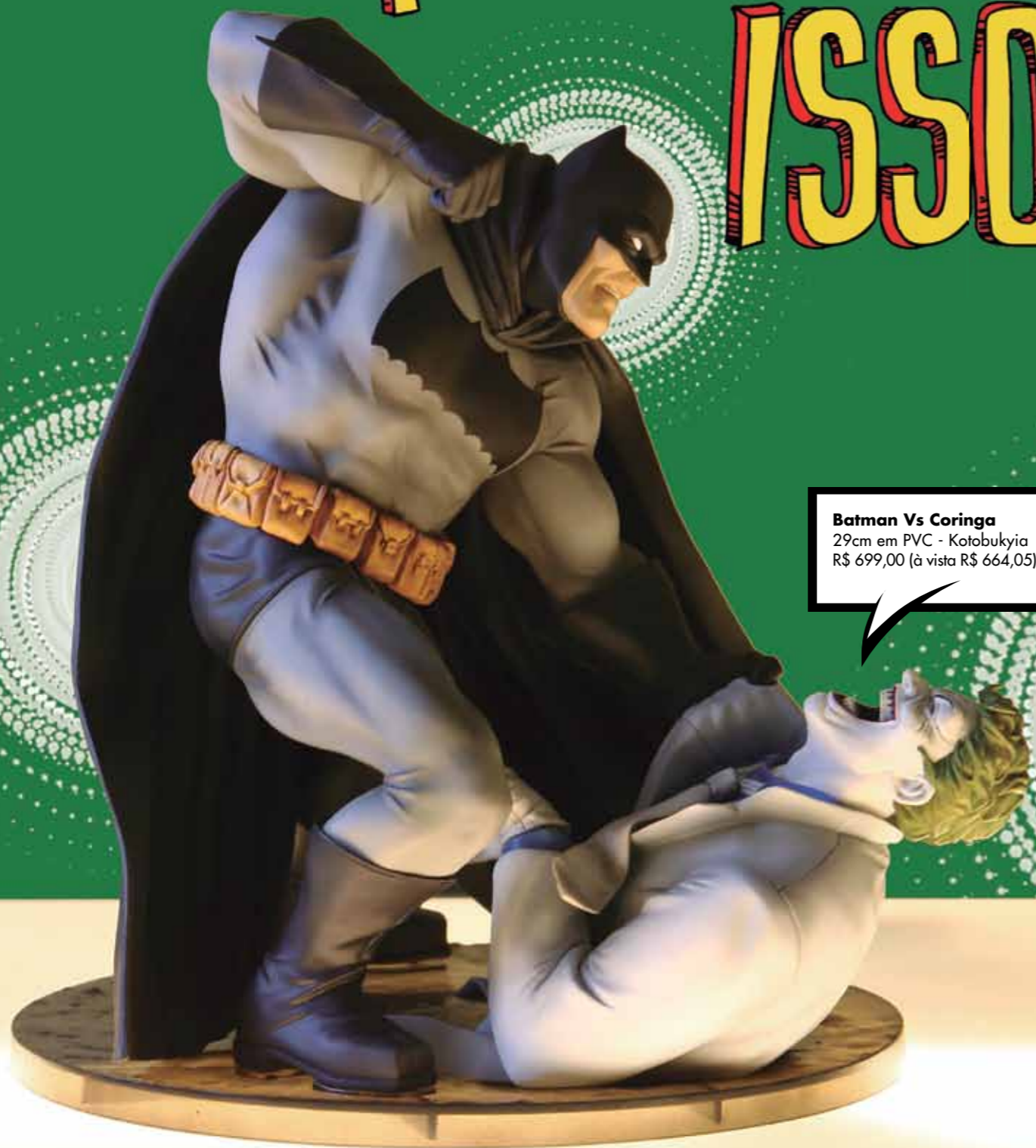
Da porta do embarcador à porta do comprador, a AGS tem controle preciso e absoluto, oferecendo total tranquilidade à seus clientes.
From supplier to buyer, AGS has precise and absolute control, offering our customers peace of mind.

AGS

There, it's here.

agenciayo.com.br

ENQUANTO ISSO



Batman Vs Coringa
29cm em PVC - Kotobukya
R\$ 699,00 (à vista R\$ 664,05)



Asuka Kazana - Série Tekken Tag 2 - 23cm em PVC - Kotobukya - R\$ 259,00 (à vista R\$ 246,05)

Lucy - Ghostbusters - 23cm em PVC
Kotobukya - R\$ 199,00 (à vista R\$ 189,05)
Mistica - Marvel - 14cm em PVC
Kotobukya - R\$ 199,00 (à vista R\$ 189,05)



Bobba Fett - Star Wars
30cm, articulado, uniforme em tecido, acessórios - Sideshow
R\$ 699,00 (à vista R\$ 664,05)



Michael Jackson BAD - 30 cm
38 pontos de articulação, 5 pares de mãos intercambiáveis, sistema de posicionamento dos olhos - Hot Toys
R\$ 1.390,00 (à vista R\$ 1.320,50)

MIB Agentes K e J - 32cm - Agente K vem com 4 armas, ambos com quatro pares de mãos extras, cachorro com roupa e óculos - Enterbay
R\$ 1.390,00 (à vista R\$ 1.320,50)



Cofre Walking Dead Bust Bank - 21 cm
Diamond - R\$ 109,00
(à vista R\$ 103,55)



Jake Sully - Avatar - 45cm - 36 pontos de articulação, acessórios, 4 pares de mãos intercambiáveis, base iluminada - Hot Toys
R\$ 1.090,00 (à vista R\$ 1.035,50)



Darth Maul versão Peissue Star Wars - 30 cm - 30 pontos de articulação - 2 sabres de luz - capa e túnica - binocular Medicom/Sideshow
R\$ 999,00 (à vista R\$ 949,05)

Sereia Shirahoshi - 17cm - Banpresto - R\$ 199,00
(à vista R\$ 189,05)



Don Corleone - Escala 1:6, 32 pontos de articulação, roupas em tecido, cadeira, gato e copo - Hot Toys
R\$ 2.490,00 (à vista R\$ 2.365,00)



Capacete Darth Vader - Edição limitada a 1.000 unidades. Com as mesmas imperfeições do modelo original usado no filme, réplica em tamanho real, possível de ser vestido - 28cm - EFX - R\$ 3.090,00 (à vista R\$ 2.935,00)



Diorama Seya de Pegasus Vs Aldebaran de Touro - Cavaleiros do Zodíaco - Escala 1:7 em Polystome e pintura automotiva - Iron Studios PiziiToys - R\$ 379,00 (à vista R\$ 360,05)





Thor - 56cm - Edição limitada 1.100 peças, feito em Polistone - Kotobukya R\$ 799,00 (à vista R\$ 759,05)

Nico Robin - Série Portrait of the pirates - 32cm em PVC base, 2 pares de braços, 2 óculos - MegaHouse R\$ 389,00 (à vista R\$ 369,55)



Super Homem Christopher Reeve - 30cm, 30 pontos de articulação, 3 pares de mãos intercambiáveis, roupas de tecido, parte da renda da venda é revertida para a Fundação Christopher & Dana Reeve - Hot Toys R\$ 999,00 (à vista R\$ 949,05)

Homem de Ferro Mark I - Escala 1:6, iluminação por LED no reator ARC, capacete articulado, diversos acessórios, 36 pontos de articulação Hot Toys - R\$ 799,00 (à vista R\$ 759,05)

ONDEACHAR

Limited Edition
Rua da Consolação, 2753
Jardins - SP
Tel.: (11) 3081 0128
www.limitededition.com.br

The logo for EAB Air Show, featuring the letters 'EAB' in a large, bold, orange font with a white outline, and 'AIR SHOW' in a smaller, white font below it. The background is a blue sky with white clouds and several jets flying in formation, leaving white smoke trails. In the foreground, the silhouette of a person wearing a headset is visible on the right side.

EAB AIR SHOW

EAB AIR SHOW 2013

O GRANDE ENCONTRO DA AVIAÇÃO GERAL

NOVO FORMATO

⊕ AERONAVES ⊕ SHOWS AÉREOS ⊕ NEGÓCIOS

11 a 14 de JULHO 2013

DCTA | DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA AERESPACIAL
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SP - BRASIL
11 to 14 of JULY 2013

www.expoaerobrasil.com.br

galeria



Imagine que você não é um profissional da fotografia, nem sequer deseja ser um amador avançado. Mesmo assim, gostaria de poder ter em mãos uma câmera que fosse ter mais capacidade que o seu celular, capaz de captar imagens tanto de muito perto como de muito longe, não importando com um resultado fotográfico ultrapreciso e ainda por cima fosse fácil de ser manuseada. Se vier com um sistema de estabilização de imagem melhor ainda. A Nikon Coolpix L810 é tudo isso e um pouco mais. Sua lente Nikkor 26X 4-104 é capaz de fazer fotos em modo macro em distâncias de 1cm e em outra ponta, trabalhar com um zoon equivalente a 2.340mm e com padrões de sensibilidade que vai de ISO 80 até 3200. Ela pode fazer imagens 3D que podem ser vistas em monitores de TV com essa capacidade. Possui mais de 15 modos de cena, reconhece e aplica vários deles de modo automático durante o clique. E ainda captura até dez fotos ao mesmo tempo, salvando a que ficar mais nítida. Na Angel, essa facilidade custa R\$ 790,00 tornando essa câmera numa ótima ferramenta até mesmo para os profissionais nas horas em que desejam ficar despreocupados, sem ter muitas preocupações. ■



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

EXTRA!



EXTRA!

O novo site da HiGH já decolou. Agora você conta com mais um canal com as melhores matérias de ensaio em voo, a análise de mercado, a mais perfeita gastronomia, o turismo de sonho e os produtos que você não pode deixar de conhecer. Produções exclusivas e todo o conteúdo da versão impressa ao seu dispor. Tudo muito fácil de ver. Basta um clique e os seus horizontes vão se abrir à sua frente.

Acesse e saiba mais

WWW.REVISTAHIGH.COM.BR

HiGH