

HiGH

EDIÇÃO 42 | SETEMBRO/OUTUBRO 2013 | R\$18,00



PILATUS PORTER PC-6

SESSÃO DE

CURTA

METRAGEM

PRODUTO DOIS CARROS E UMA MOTO PARA A SUA LOCOMOÇÃO
MODA OS GRANDES ACESSÓRIOS PARA A SUA BELEZA
TURISMO AS DIVERSÕES PARA A SUA VIDA NO SUL DO PAÍS
DIA A DIA DA CACHAÇA A LABACE ESQUENTA O MERCADO

Conte com o Leasing Bradesco: Presença lado a lado com as suas conquistas.

Seja um avião, um helicóptero, um barco ou um carro, com o Leasing Bradesco você fica a um passo da sua conquista. Conheça as condições exclusivas do Bradesco. Fale com seu Gerente ou ligue 0800 273 3486.

Crédito Bradesco. Presença lado a lado para você realizar.

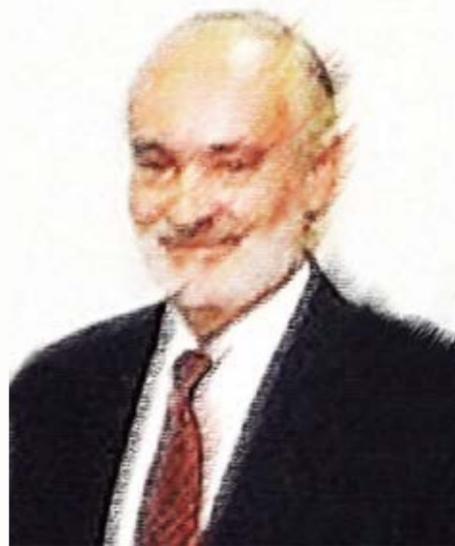


Fone Fácil Bradesco: 4002 0022 / 0800 570 0022
SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383
SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099
Ouvidoria: 0800 727 9933
bradesco.com.br
twitter @Bradesco
facebook.com/Bradesco

A HISTÓRIA DESSE HOMEM

Nas horas mais bravas, a elegância. Nas felizes, a melhor companhia. Nas conversas, as impagáveis histórias muitas vezes sob a suspeita de terem passado por uma dose a mais de floreio. Até poderiam, mas não havia importância. Os textos eram sempre mágicos. Me deu a chance de ser alguém nas pretinhas como ele denominava as letras datilografadas, pois foi a base de onde absorvi as referências para estruturar um texto. Ele e as leituras do Lucas Mendes. Foi um editor que defendia com unhas e dentes a melhor condição de trabalho de quem era ligado à ele. Isso pouco existe hoje. Era jornalista de fazer a pauta na mesa do bar. Genialidade rara hoje. É um norte para ser espelhado quando se perde a referência. Esse cara é Roberto Manera, falecido no meio de setembro deste 2013. Apesar de recluso nos últimos dias, viveu rodeado das melhores gerações de pessoas. Conheci na redação da Aero Magazine. Era nome conhecido na Quatro Rodas. Gostava de cavalos. A aviação ganhou muito com a chegada dele ao jornalismo deste segmento. E ele segurou muita bronca, de textos ruins aos interesses comerciais. Trabalhei para ele em anos de ouro de aprendizado e me arrependo amargamente de não ter dinheiro suficiente para pagar pelos seus serviços quando lancei a HiGH. Nosso último encontro foi numa coletiva da Airbus. Eu via no rosto dele que gostaria de poder colaborar com o seu talento. Tremi de medo de não poder cumprir com a responsabilidade de tê-lo na nossa equipe e não aceitaria que fizesse seu trabalho por migalhas. Agora ele se foi. Mas o aprendizado ficou. Agora é fazer por merecer. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe



ANO 7 | NÚMERO 42 | SET • OUT | 2013

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Roberta Castro
arte@revistahigh.com.br

ASSISTENTE COMERCIAL
Thabata Cárfaro
thabata.carfaro@revistahigh.com.br

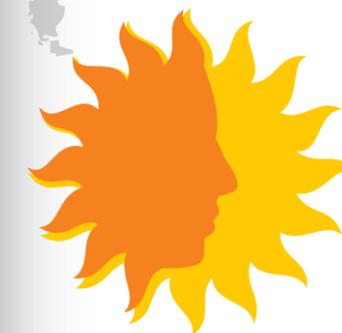
COMERCIAL
• Simone Frizzarin
simone.frizzarin@revistahigh.com.br
• Vanessa Schwarzenbeck
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

COLABORADORES
Francine Couto (make up & hair),
Gabriela Menin (modelo), Márcia
Leite Paes (revisão), Edmundo Reis,
Eduardo Baskertin (texto).

HiGH é uma publicação bimestral da Zoio Editora Ltda. Não nos responsabilizamos por opiniões expressas nos artigos assinados. Proibida a reprodução de qualquer material sem autorização.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA
Av. Paulista, 2518 - 5º andar - Cj.51
Cerqueira César - São Paulo - SP
CEP 01310-300
Tel.: (11) 2307-7763
Fax: (11) 2307-7762
redacao@revistahigh.com.br
www.facebook.com/RevistHiGH
twitter.com/Revista_High
www.revistahigh.com.br



**NATIONAL
FREIGHT**
TRANSPORTES INTERNACIONAIS

Importação e Exportação
Presente em 102 Países

- ★ Helicópteros
- ★ Carros
- ★ Aviões de Pequeno Porte
- ★ Partes e Peças
- ★ Barcos
- ★ Maquinários

Tel +55 11 5539-1819 | Fax +55 11 5082-3600
national@nationalfreight.com.br

www.nationalfreight.com.br

sumário

ENSAIO EM VOO

Pilatus Porter PC-6

Um avião para todo tipo de terreno e emoções.....08

Cessna C-150

O valor desse avião o fez regressar por cima no mercado.....30

TURISMO

Foz do Iguaçu

O paraquedismo mudou a cara do destino paranaense.....16

Don Abel

A visita à vinícola, em Casca, termina na boa mesa.....36

COMPRAS

Produtos exclusivos para quem quer viver bem.....24

PRODUTO

Audi A3 Sportback

Esse hatch premium tem muita tecnologia embutida.....42

Honda CR-V

O SUV japonês, além de versátil, agora é flex.....54

Ducati Diavel

Músculos e estilo nessa moto que chama atenção de todos.....82

MODA

Os tremendos acessórios para complementar a sua beleza.....48

MERCADO

São Joaquim da Barra

Inaugurando a nova fase do aeroporto.....60

Dorado Beach

Um empreendimento que reúne história e requinte.....64

GASTRONOMIA

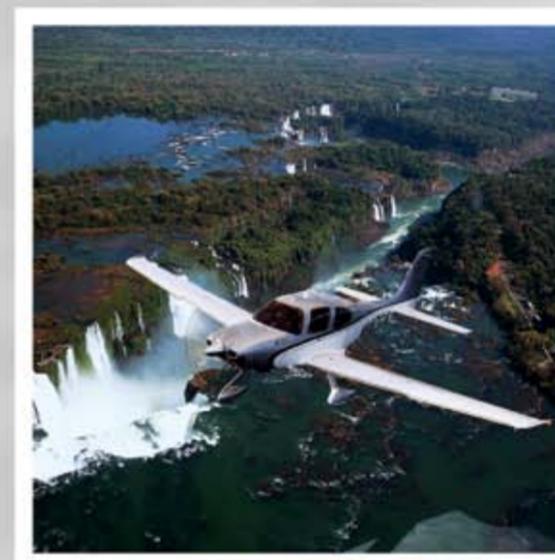
Pratos especialmente desenvolvidos para degustação a bordo.....68

PANORAMA

Um evento que fez decolar a imaginação de quem esteve presente.....78

DIA A DIA DA CACHAÇA

A Labace 2013 esquentou o mercado mesmo em dias gélidos.....88



“O mais sofisticado monomotor já fabricado”

- 5ª Geração
- 5 Lugares
- 3 Anos de Garantia
- Maior Carga Útil
- Ar Condicionado
- Maior Vida Útil do Motor
- CAPS – Sistema de Paraquedas Cirrus



CIRRUS | **2013**
AIRCRAFT

INFO@CIRRUSAIRCRAFT.COM.BR | 11 4582.6144

PILATUS PORTER PC-6

SESSÃO DE CURTA METRAGEM

Na grama ao lado da pista, a menos de 100 metros deles, os três amigos olham, incrédulos, o avião. Imóvel, nariz apontando para cima, de repente começa a acelerar a turbina e mal as rodas começam a girar ele já está voando, passando por cima das cabeças dos três. Ver um avião decolar curto é sempre bacana, agora, ver um avião decolar realmente muito curto é diversão impagável. O Pilatus Porter PC-6 é assim. Surpreende a todos quando é testada essa sua capacidade. Esse avião suíço chegou ao Brasil trazido pela Premier e de cara foi fazer o que lhe é mais adequado em qualquer parte do planeta, lançar paraquedistas. Depois de um período de experimentação em alguns lugares, o PC-6 das fotos ganhou base em Foz do Iguaçu (PR), na recém-inaugurada sede da Skydive Foz.

E ele foi escolhido para compor a frota do lugar não só pela sua capacidade de subir rápido, mas, principalmente, por descer rápido, ganhando tempo e dinheiro nesse tipo de operação. Esse suíço consegue fazer mergulhos usando o modo Beta no conjunto de hélices. Assim, o disco das hélices funciona como um grande freio aerodinâmico, impossibilitando que a velocidade cresça a níveis proibitivos. Além de ser uma plataforma de lançamentos, o PC-6 é um grande jipe. Se fosse carro talvez seria um

imagine o que é fazer considerações sobre o assunto nos dias atuais. Ele não foi repaginado em nada. O trem de pouso é enorme, as rodas também, e o desenho da empenagem utiliza o mesmo elemento para compor os estabilizadores verticais e horizontais. A bequilha parece ter sido pega de uma moto militar, robusta. As portas da cabine de passageiros



Land Rover Defender. Bruto, essencial, sem frufus e capaz de escalar paredes. O modelo voou pela primeira vez em 1959, ainda com motor a pistão Lycoming GSO-480-B1-A6 de 340hp, que depois foi substituído por uma turbina Turbomeca Astazou IIIE/G de 523shp. Na década de 1970 ganhou uma Pratt & Whitney PT-6A6A de 550shp e essa combinação de potência e máquina tem se mantido na maioria das versões que foram aparecendo desde aquela época até os dias de hoje. A versão atualmente comercializada possui uma PT-6A-27 de 650shp reduzida para 550shp. Se na década de 1950 ele já poderia ser considerado tosco em termos de desenho,

são um capítulo à parte em termos de design. As suas janelas parecem portas de salão de filme de banguê-bangue e ainda há uma vigia redonda. Não faz sentido algum. Os dois pilotos sobem à cabine usando estribos nos montantes e a impressão que dá é que você está indo para a boleia de uma Scania 111, daquelas laranja. Aliás, se não fossem as telas de 10.1" do conjunto de aviônicos Garmin 950, você bem que pensaria que voltou no tempo. O painel tem uma espécie de parapeito

No painel, a mais recente tecnologia trazida com a suíte de aviônicos Garmin G950 instalada numa arquitetura totalmente retrô.



SUBIR E DESCER EM POUCO TEMPO E COM LIMITADO ESPAÇO FÍSICO É COM ELE MESMO.

onde ficam o conjunto de manetes ao centro e comandos por switches dos compensadores, flapes e sistema alternativo de alimentação do motor. O manche fica passando por baixo. A ergonomia não é nenhuma Brastemp. Os pedais estão cada um colocados num conjunto central e o acionamento lembra os de carrinho de rolimãmas aqui você comanda o avião para o mesmo lado do pedal pressionado. E o manche funciona agregado com os pedais. Pedalando para a direita, o manche também é acionado para o mesmo lado. O motivo é que o PC-6 não é tão harmonioso de comandos, então, esse sistema ajuda nas coordenações das curvas. Os bancos de piloto e copiloto bem que poderiam ser mais confortáveis. Quando muito há o ajuste vertical. Pelo menos a visão para fora é boa. No nosso curto voo de avaliação o PC-6 estava do

jeito que gosta. Vazio, com três a bordo, tanques com 50 galões dos possíveis 170 (há ainda a possibilidade de colocar dois tanques subalares que somam mais 128 galões) e numa manhã de vento forte e temperatura baixa. Vimos então que ele, apesar de verde, não era tão ogro assim. Na pista de 1.000m do Clube de Voo Itaipu (SWIT) você começa a dar potência e assim que o Pilatus começa a embalar, vem a voz da consciência do Garmin alertando para o estol. Mas você está ainda no chão e a 20nós de velocidade. Não dá nem tempo de pensar, o velocímetro mal passa de ridículos 35nós e o avião está voando. Com um vento alinhado de 15nós o espaço percorrido foi algo como 80m. Das dicas para tirar esse bicho do chão, a mais importante é deixar o compensador de profundor na marquilha verde mostrada na tela do G950. Estará em neutro.

Se deixar cabrado ele pode assumir uma atitude excessiva de nariz em cima, o que pode ser perigoso. Segundo ponto a ser checado é o compensador de leme, deixado quase todo para a direita para contrapor ao torque da turbina. Na base esquerda do assento do piloto há uma chave que trava a bequilha reta para evitar que você saia como se estivesse querendo catar galinhas pela pista. E, a grande do dia, o Pilatus decola e pousa só no três pontos. Se quiser decolar levantando a cauda, vá comprar um Cessna. No PC-6 essa manobra vai deixar as pás das hélices muito baixas com relação ao solo, e você só vai prejudicar a performance comendo mais pista do que deveria e dando maior chance para

ele quer engrenar para fora. Na corrida de decolagem basta deixar o manche neutro e a marca é encostar o dedão (da mesma mão que está segurando o manche, meu cara pálida) no tal parapeito do painel, deixando o avião correr. Ele vai sair sozinho do chão. Tendo indicação positiva de razão de subida é levar o manche um pouco à frente para embarlar o avião manter as 1.000lbs de torque na turbina e seguir. Tirando os flapes que

ques internos está em 4,5horas. Se usar os subalares essa marca vai a 6 horas. Caprichando, atinge 7horas. As melhores características deste avião não estão aí. A coisa mais bestial e divertida a ser feita com esse monoturbina é o mergulho. E é simples. Trazendo a manete para trás até chegar no modo beta das hélices, o avião dá uma tremenda freada no ar e você manda o nariz dele para baixo controlando para não passar de 100nós. Acima desta marca o governador não aguenta mais atuar e o conjunto sai do modo beta automaticamente, acabando



estavam em posição 28° (a mesma usada nas aproximações normais para pouso) o PC-6 consegue chegar a uma razão de subida de 1.300pés/min com 80nós de velocidade. O Pilatus Porter PC-6 não é um avião veloz, a velocidade de cruzeiro ideal está em 115-120nós gastando uma média de 45galões por hora. Mas você não vai pensar em velocidade a bordo dele. A autonomia com os tan-

com a brincadeira. O mergulho é espetacular e com todos os comandos atuando perfeitamente. Você faz curvas e direciona a aeronave para onde você quer. Essa aproximação radical é bem providencial em lugares com grandes obstáculos perto da pista. O circuito para pouso é de deixar qualquer Paulistinha vermelho. Com flape todo embaixo e cerca de 75nós, você fecha o circuito cruzando as faixinhas da pista a 60nós. Mantendo a atitude do avião cabrado não é preciso fazer o arredondamento, basta



O trem de pouco é à prova de manicaca. A turbina PT6A-27 de 650shp mesmo reduzida para 550shp garante potência de sobra para o monoturboélice.

FICHA TÉCNICA

Pilatus Porter PC-6

Fabricante: Pilatus Aircraft Ltd.
Motorização: 01 Pratt & Whitney PT6A-27 de 650shp reduzida para 550shp
Capacidade: 1 piloto e até 10 passageiros
Envergadura: 15,87m
Comprimento: 10,90m
Velocidade de cruzeiro: 119nós
Distância de decolagem com obstáculo de 15m: 475m
Distância de pouso com obstáculo de 15m: 315m
Teto máximo: 25 mil pés
Peso máximo de decolagem: 2.800kg

deixá-lo seguir em frente até tocar e assentar sobre o trem de pouso no três pontos. Este, por sinal, absorvem os mais crassos erros. E cuidado para a hélice não entrar em Beta, é proibido, pois pode perder o fluxo e comando de arfagem. Se você insistir no arredondamento pode fazer com que o avião volte a voar mesmo antes de chegar no chão. Se for para pegar é melhor tocar antes, de leve, com a bequilha, e deixar o próprio peso do avião colocá-lo no chão. Dando reverso mal é preciso usar os freios, e é bem provável que precise dar um pouco de

tríciclo. E este anda mais. Só não faz os mergulhos que o suíço é capaz de fazer e nem consegue operar em espaços tão pequenos. Entretanto o PC-6 pode ser muito bem considerado para quem tem restrições de ampliar a pista por conta, por exemplo, do Ibama ou mesmo por fatores naturais. Um órgão público poderia usá-lo como ambulância em localidades remotas no norte do país. O próprio Ibama teria uma bela ferramenta nas mãos, com mais alcance e no tamanho dos helicópteros que usa para entrar e sair



motor para chegar até àqueles três amigos, um pouco à frente, que passam a manhã, boquiabertos, observando seus toques e arremetidas na beira da pista. Motor desligado chega a hora de analisar o mercado deste avião. Ele não tem concorrentes diretos. Com relação ao Caravan, tanto o 675 de fuselagem curta como o Grand Caravan EX (de US\$ 2,065 a 2,400 milhões, preços FOB) o PC-6 (a partir de US\$ 1,980 milhão) perde em cubagem interna. É mais fácil carregar e descarregar a carga do Cessna, que é

de lugares bem inóspitos. Um GrandCaravan lotado, e de tanque cheio, é meio chocho na hora da decolagem. O PC-6 tem uma atitude mais firme nessas situações. Se no Cessna o mercado já é um pouco específico, para o Pilatus esse horizonte é mais restrito ainda, mas existe. E o avião garante as suas qualidades. ■

ONDEACHAR

Premier
 Tel.: (11) 5589 7000
www.premieraereo.com.br

O interior perfeito para lançamento de paraquedistas. E tudo foi pensado para a auto-suficiência, até na hora de alcançar o bocal do tanque de combustível.



MD EXPLORER™



SILÊNCIO COM A MÁXIMA SEGURANÇA



ÚNICOS COM A

TECNOLOGIA NOTAR®

 **HELICOPTERS™**

Distribuidor exclusivo MD Helicopters
HELICENTRO®
www.helicentro.com.br

SALTO DE QUALIDADE

O casal era formado por dois quase adolescentes, ambos israelenses. Ele saído do serviço militar obrigatório e ela estilo caloura de faculdade.

Em férias, resolveram buscar o inusitado e foram parar em Foz do Iguaçu. De ônibus. Passaram 16 horas a bordo do coletivo para ficarem 24 horas na cidade paranaense e depois aguentarem outras 20 horas seguindo para o Rio de Janeiro. No roteiro viram as cataratas, os pássaros

do Parque das Aves e na manhã antes do embarque iam fazer o passeio de barco no Rio Iguaçu e tomar banho de mega cachoeira. Já testemunhei muito turista fazer o mesmo bate e volta só para ver o quão impressionante são as cataratas. Em alguns casos o programa inclui uma chegada no Paraguai para comprar alguma quinquilharia. No trivial, o casal colocou um item a mais. Foram fazer um salto duplo sobre Itaipu. Isso sim é novo. A Skydive Foz abriu suas portas há 3 meses e no começo de setembro o programa foi incluído no roteiro oficial do turismo da Região. Isso dá uma certa revigorada naquela parte de Foz do Iguaçu.





solo com um sorriso estampado no rosto. Testemunhamos um outro turista que, além do salto, voava pela primeira vez. É programa de primeira linha. O lugar foi uma ótima escolha para o pessoal da Skydive Foz. Eles tinham o Pilatus Porter PC-6, avião ícone do paraquedismo no mundo inteiro. Trouxeram-no por pura paixão e não só pela máquina mas também pelo esporte. Faltava o lugar, o ninho. Acharam a base do Táxi Aéreo Hércules que fica ao lado da usina e possui uma pista asfaltada de 1.000m. Campo bom, com uma boa área de pouso. Um pessoal do parapente a motor também se reúne no mesmo lugar. O lugar é aconchegante. A sede da Skydive Foz é grande, tem sala para instrução e um espaço coberto

reservado para a dobra dos paraquedas. Mas o melhor mesmo é ficar no grama-do sob a sombra das árvores curtindo o dia, vendo quem sobe, quem desce. Parte dos frequentadores são atletas e dividem espaço com os turistas. Quem quiser pode fazer o curso completo de paraquedismo. A empresa possui três instrutores na casa e também disponibiliza os equipamentos. Hoje existem seis alunos em formação e apesar de novo, o lugar começa a atrair gente de todos os cantos. A proximidade com a Argentina faz com que os hermanos estejam sempre por lá e, claro, tem muita gente daqui mesmo querendo saber como é saltar em Foz do Iguaçu. Para os voos com menor lotação é usado o Cessna 185. O Pilatus é usado para lançamentos com maior quórum e a altitudes mais elevadas pois ele consegue subir aos 13.500pés com dez paraquedistas a bordo em 15 minutos e leva dois minutos para descer.

PROGRAMAÇÃO DIFERENCIADA PARA QUEM VAI FAZER TURISMO NA TRÍPLICE FRONTEIRA



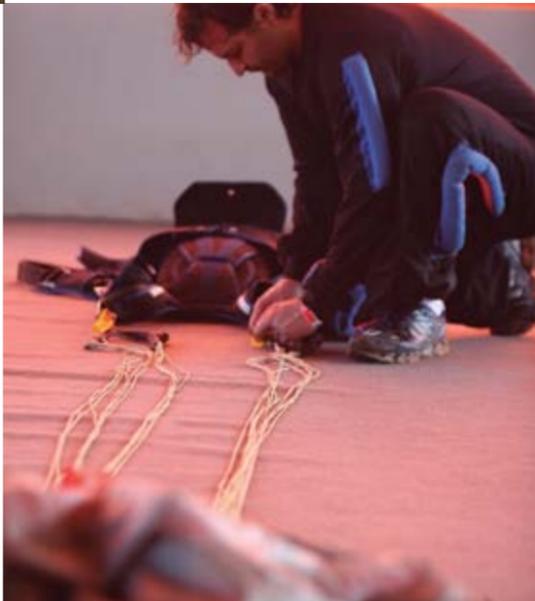
Não é todo mundo que se desloca até lá para ver a maior usina hidrelétrica do planeta. Programa meio nerd. A maioria prefere se concentrar na área das Cataratas. Os grandes hotéis estão para aqueles lados. Mas vamos dar uma chance aos dois para saírem do óbvio, afinal, andaram tanto. Uma van os trouxe no final da tarde, vento calmo e depois da escolha do pacote, que pode incluir o registro do feito em vídeo ou foto, são passadas as instruções de como se comportar no salto duplo feito a 10.000 pés. Tudo muito simples e rápido. Serão feitos dois lançamentos, assim cada um pode ver a aterrissagem do outro. Bom plano e lá vão eles a bordo do Cessna 185. De calço a calço é pouco mais de meia hora. O salto em si consome uns cinco minutos. Mas para eles levou uma vida, ou melhor, virou lembrança para uma vida inteira. Ficou no registro a visão de cima da grandza do lago de Itaipu mais a emoção do salto. Não tem quem não volte ao





Um roteiro cheio de detalhes. Da dobra do paraquedas a todo o preparativo do salto. No Hotel Bella Itália a noite italiana significa a boa gastronomia à mesa. Depois é só procurar o conforto nos apartamentos.

Um Grand Caravan leva 20 minutos para subir e 4 minutos para descer. Nesses três meses a Skydive Foz tem feito uma média de 200 saltos por mês, entretanto, projeta uma média de 400 saltos por mês quando a divulgação estiver mais madura. O Estância Hércules que serve de base também é alternativa de pouso naquela cidade. O proprietário está construindo um novo hangar com cerca de 700m² e fornece abastecimento de gasolina e querosene de aviação. Virou um roteiro interessante. Você pode ir com a sua própria aeronave para fazer o salto. Dá para passar o dia vendo todos os procedimentos de dobra, as instruções e o povo saltando. E a trilha sonora no lugar é boa. Se quiser pernoitar também é fácil. Ficamos fora dos grandes hotéis que estão no caminho das Cataratas mesmo porque eles ficam longe, do outro lado da cidade. A opção foi pelo Bella Itália localizado no centro, vizinho de um shopping center e distante dez minutos do Estância Hércules. É um hotel tradicional. Pequeno, possui três andares e 135 quartos de três categorias. A suíte tem dois ambientes e mais banheiro com jacuzzi.



Há também os quartos duplos e triplos. Você vê que ele segue um estilo meio antigo na decoração. Tem muita parede na área comum revestida de embuia o que, às vezes, dá um tom demasiado escuro. Mas os quartos são bons, espaçosos e como dizem, bom de cama e chuveiro. O que chama a atenção neste hotel está na cozinha. Nas sextas é oferecido o café colonial (R\$ 29,00 por pessoa) e tem gente que janta assim pois ele é servido das 16h00 às 22h00. Aos sábados tem a Noite Italiana (R\$ 55,00 por pessoa) com muita coisa boa servida em sistema de rodízio e mais um bufê de frios e queijos. A variedade é enorme e a qualidade surpreende. Algumas massas são feitas no próprio hotel e apesar de rodízio, várias opções estavam no ponto de cocção desejável. O penne com molho picante

acompanhado de codorna foi além do esperado. Um tortelloni com recheio de abóbora cabotiã e molho vermelho, idem. A carta de vinhos apesar de contar com rótulos comuns, tinha algumas opções com custo benefício bem interessantes. Há alguns vinhos argentinos por meros de R\$ 35,00. Não são complexos e não há grandes malbec ou carmenère, contudo, salvam qualquer noite, ainda mais por esse preço. Mas como nada é perfeito tente fugir do show de música. A dupla deve ser amiga do dono do hotel. Ou não descobriram as mágicas do auto-tunes, o photoshop da voz tão usado por duplas sertanejas dos rincões afora.

MAPA DE ROTAS

DICA DO PILOTO:

O Estância Hércules (SSFE 25°27'42"S/054°35'50"W) possui pista de 1.000x18m e vai ter um hangar de 700m². Possui abastecimento de querosene e gasolina. As operações são coordenadas com o APP-FOZ. Planos de voo são apresentados ao APP via fax (045 – 3529 6645) ou telefone (045 – 3529 8229). O aeródromo funciona visual diurno. O telefone de contato é (045) 9975 1606.

COMO CHEGAR:

Fora a opção de chegar direto à Estância Hércules, Foz do Iguaçu é bem servida pela linha aérea mas devido às reformas que acontecerão no aeroporto internacional é recomendável verificar as alterações de horários em virtude das obras.

TARIFAS:

Skydive Foz
Curso com teórico e mais um salto: R\$ 1.060,00
Curso com 10h de teoria e mais 8 saltos: R\$ 1.765,00
Vaga no avião para quem já sabe saltar: R\$ 155,00

Salto duplo simples: R\$ 480,00
Salto duplo com filmagem com handcam: R\$ 580,00
Salto duplo com foto e vídeo feito por um segundo paraquedista: R\$ 750,00 (R\$ 810,00 com três câmeras).

Hotel Bella Itália
Quartos Duplos sem varanda: R\$ 310,00 (tarifa balcão)
Quartos duplos com varanda: R\$ 330,00 (tarifa balcão)
Suítes: R\$ 750,00 (tarifa balcão)
Garagem: R\$ 10,00 a diária

Recomenda-se verificar as tarifas com desconto na baixa temporada. No site, a diária para baixa temporada na Suíte estava a R\$ 417,00. Sempre será cobrada uma taxa de R\$ 2,00 sobre qualquer quarto.

Onde achar:
Skydive Foz
Tel.: (045) 3027 5070
www.skydivefoz.com

Hotel Bella Italia
Av. República Argentina, 1700 – centro
Tel.: (045) 3521 5000
www.hotelbellaitalia.com.br

Os dois tiozinhos rasgam de Police a Pepino di Capri e você tem vontade de rasgar os seus tímpanos. Escolha uma mesa mais afastada e se concentre na gastronomia, vale a pena. O hotel também tem um belo café da manhã e se você tiver uma programação intensa ao longo do dia, o conselho é se esbaldar nas opções oferecidas. Está aí então um roteiro diferenciado, o esporte agradece e a Secretaria de Turismo de Foz do Iguaçu também pois consegue de uma forma simples dar uma revigorada no destino que em vinte anos melhorou muito, mas, às vezes, só sabe viver em função das Cataratas. ■



Diminua distâncias. AUMENTE SEU TEMPO.



Ir de um lugar para outro nunca foi tão fácil. Com o R66 Turbine você viaja com rapidez, segurança e conforto. **Power Helicópteros. O mundo fica pequeno para quem voa.**



Aproxime seu celular do QR Code e conheça detalhes do R66 Turbine.

Rua Guará s/n | Lote 06 | Aeroporto Leite Lopes | Ribeirão Preto - SP
Tel.: (16) 3628 2244 | Fax.: (16) 3628 0779 | www.powerhelicopteros.com.br



com



COMO UMA LADY

O marcante estilo dos anos 50 está talhado na modernidade do corte a laser e na mistura de elementos como tachas, zíperes e o couro estampado. Estes são também alguns dos detalhes da nova coleção verão 2014 de Patrícia Motta. A grande dose de couro, pítón, chamois, seda pura e organza, bem característica dos trabalhos da estilista, vem acompanhada dos tons de Turmalina Paraíba, Esmeralda, Agatha e Safira. A modelagem tem uma silhueta mais ajustada, característica dos anos 50, com muito monograma aliado às tramas em couro, bordado e micro paetês, imprimindo às peças um toque extra de feminilidade. Para completar, a estilista mineira sugere acessórios que vão das sandálias em metal com saltos personalizados às bolsas charme, que surgem em formato mini, cobertas de pítón e bordadas com paetês.

Patrícia Motta
Conceito Showroom (SP)
www.conceitoshowroom.com.br
Tel.: (11) 4114 6310

Flagship Santo Agostinho
R. Juiz de Fora, 1374 – Belo Horizonte

BH2Mail
R. Juvenal Melo Senra, 500 A – 13 – Belvedere (BH)

prods

JÓIA ETERNA

Entre as novas coleções de Stephanie Stein, joalheira que desde criança convive nesse ambiente, há a série de anéis que contém a essência dos seus trabalhos. Batizada de Plumárias, a coleção mistura técnicas atuais com as da joalheria tradicional. O belo resultado se traduz nos Anéis Ouro Negro Azul que usam zircônia, topázio, rubi, ametista e esmeralda.

Preço: R\$ 149,00 (cada unidade)
Stephanie Stein
Tel.: 4799-0376
www.stephaniestein.com.br



CARREGANDO O MUNDO

Tradicional marca de mochilas para foto, a Lowepro tem no seu catálogo a Photo Sport 200AW com capacidade de abrigar uma câmera DSLR profissional, sem grip de bateria, com uma lente básica e mais o flash. Leve, pesa cerca de 1,3kg, mede 19,5x9x34cm, é perfeita para quem faz esportes de aventura e precisa levar seu equipamento com segurança e conforto. Vem nas cores preto e laranja.

Preço: R\$ 550,00
Angel Equipamentos Fotográficos
Tel.: (11) 3257 3498 / 3259 5450
vendas@angelfoto.com.br
www.angelfoto.com.br



A PRIMEIRA IMPRESSÃO

A nova coleção de Sarah Chofakian traça um paralelo entre a moda e a arte, mais precisamente com o Impressionismo do século 19. O olhar apurado nos detalhes é que faz a diferença nesses calçados. Tranças em couro, amarrações em tecido e as bolinhas em relevo com desenhos inusitados trabalham para realçar a feminilidade. O destaque está na cartela de cores, também influenciada pela técnica impressionista e suas pinceladas de tons puros. Tons quentes como tangerina, tomate, coral e framboesa convidam as mulheres a saírem da mesmice.

Preço:

Sarah Chofakian
www.chofakian.com.br



SEM FAZER BARULHO NENHUM

Ele ainda é novo no mercado, mas já está virando ícone. O fone de ouvido Bose A20 foi desenvolvido para garantir com conforto e estabilidade a melhor redução de ruídos, mesmo em ambientes mais barulhentos. Ele vem com conexão para outros aparelhos como o GPS, ou celulares através do bluetooth.

Preço:
Com Bluetooth US\$ 1.400,00
Sem Bluetooth US\$ 1.250,00

Aristek Comércio Aeronáutico
Av. Olavo Fontoura, 386 – Campo de Marte – SP
Tel.: (11) 2224 4355
www.aristek.com.br

PARA ENXERGAR OS DETALHES

A linha de óculos Gucci Bamboo é feita artesanalmente e reflete o conceito de luxo contemporâneo da marca. A elaboração do bambu é essencial na produção do modelo. O material natural é cuidadosamente selecionado baseado no seu tamanho e somente os pedaços menores são adequados para a utilização nos óculos.

Preços sugeridos:
Gucci Bamboo 2235S-J5G – R\$ 1.248,00
Gucci Bamboo CSX – R\$ 1.296,00
Gucci Bamboo 2235s – R\$ 1.398,00

Gucci para Safilo
SAC: 0800-701-207



A ELEGÂNCIA DE TODOS NÓS

A camisaria Shirtstock tem uma completa linha de gravatas feitas em seda jacquard. Todos os tecidos são importados da região do Como, no norte da Itália e há desde os modelos com desenho mais clássico até os baseados nas novas tendências.

Preço: R\$ 119,00
Shirtstock
Rua Iaiá, 72 – Itaim Bibi – SP
Tel.: (11) 3071 4185
www.shirtstock.com.br





EXPLORE ESSE MUNDO

O uísque Glenfiddich ganhou uma edição exclusiva com três variações. A série Age of Discovery baseou-se em grandes exploradores da história do planeta. A versão Madeira Cask homenageia os descobrimentos dos portugueses no século XV e o single malt é envelhecido em barris usados para vinhos do Porto. A Bourbon Cask inspirou-se nas rotas dos grandes rios americanos e é maturado em barris de Bourbon por 19 anos. A versão Red Wine Cask celebra as rotas de Charles Darwin e a maturação é finalizada em barris de carvalho, usados em vinhos da América do Sul.

Preço: US\$ 165,00
Disponível nas lojas Dufry Duty Free
www.dutyfreedufry.com.br

Whisky Glenfiddich
SAC: (11) 2833-3333/2833-3200
www.williamgrant.com

ARTE NA MESA

A Schmidt e a Francesca Romana Diana fecharam uma parceria e lançaram uma linha de porcelanas, são peças que retratam o calçadão de Copacabana e outras que trazem pinturas feitas à mão, da artista plástica Lelli de Orleans e Bragança. O básico dessa linha é enaltecer a originalidade e personalidade da arte brasileira traçando um paralelo com as coleções de acessórios da designer.

Preços:
Prato raso 15cm - R\$ 20,00
Prato raso 19cm - R\$ 23,00
Prato raso 27cm - R\$ 50,00
Xícara de café com pires 08 - R\$ 26,00
Xícara de chá com pires 20 - R\$ 40,00

Francesca Romana Diana
www.francescaromanadiana.com



DESENHO DO CONFORTO

A Butzke apresentou em parceria com o designer Paulo Alves a linha de móveis Day Beds Charlotte. As peças são fabricadas em madeira maciça FSC e recebeu os Prêmio Design Museu Casa Brasileira (2012) e Salão Design Casa Brasil (2013). O grande diferencial da linha está na impressão que estão fluando devido ao posicionamento dos pés traseiros de cada peça.

Preço sob consulta

Butzke
Rua Fritz Lorenz, 4879 - Timbó - SC
Tel.: (47) 3312 4000
www.butzke.com.br



*Um motivo?
Porque minha
privacidade é meu bem
mais valioso.*

Dois endereços em São Paulo:
George V Alto de Pinheiros | www.gvap.com.br
George V Casa Branca | www.gvcb.com.br
Facebook: [georgevaltodepinheirosecasabranca](https://www.facebook.com/georgevaltodepinheirosecasabranca)
reservas@grupoaldan.com.br
Central de Reservas: 0800 773 4663

GRUPOALDAN
HOTELS AND PROPERTIES



ALTO DE PINHEIROS
CASA BRANCA

CESSNA C-152 AEROBAT

O VALOR DO APRENDIZADO

Aos poucos foram aparecendo. Um cá, outro lá. A maioria migrou dos Estados Unidos feito andorinhas.

Se na década de 1980 se contava nos dedos das mãos quantos Cessna 150 ou 152 tinham matrícula brasileira agora parece que o Cessninha virou o queridinho das escolas de aviação e, também, de quem está atrás de um avião de dois lugares comprovadamente fácil de manter, fácil de voar e confiável. O modelo está em tudo quanto é lugar e o motivo básico recai sobre a crise financeira mundial. O americano da classe média quebrada teve que se desfazer dos seus aviões e, de repente, havia uma enorme frota de Cessna C-150/152 para vender. Soubemos de gente comprando esses aviões quase por quilo. O valor de um modelo em bom estado podia chegar aos US\$ 25 mil, mais barato que carro popular. Somando importação, reforma, pintura nova para ficar nos trinques, temos um avião bacaninha aqui no Brasil por algo em torno de R\$ 150 mil.

Um C-152 Aerobat, acrobático, sai por um pouco mais: R\$ 180-200 mil. A Stoco Aviação de Goiânia trouxe vários e os vendeu como pão quente. E, convenhamos, se esse avião fosse carro seria quase uma barqueta. Só não é porque não dá para ser conversível. Mas, se comparar, é um Mazda Miata, pequeno, lugar para dois, motorização sem grandes exageros e divertido. Sendo assim, estamos embarcando num C-152 Aerobat, da Harpia Flight Academy, baseado em Botucatu (SP). Nele a escola de pilotagem ministra os cursos práticos para piloto privado e piloto comercial. O PR-HFG é ano 1982. Sem olhar muito é um dos C-152 em melhor estado que se encontra nas escolas de aviação. A Harpia tem mais um C-152 na frota, de versão não acrobática, o PR-HFE, ano 1979. Por dentro é simples, espartano, mas tem tudo o que é necessário para o voo visual.

Entrando é aquela coisa. Acho que nos anos 1950 o pessoal se alimentava com melhor qualidade, pois, devia ser todo mundo bem magrinho. As moças eram todas Twiggy. Só assim para explicar o 1,01m de largura total de cabine. São dois voando ombro a ombro, literalmente. Um Tecnam P2008 com 1,20m de largura interna de cabine entrega mais conforto. Em compensação há um vasto espaço traseiro que pode abrigar uma bagagem volumosa, respeitando o peso limite de 54kg. A altura de cabine também é razoável. Ajustado o banco, cintos (tipo acrobacia) atados e a partida do Lycoming O-235-N2C de 110hp (o C150 tem um Continental O-200-A de 100hp) é dada num estalo. O pessoal da Harpia é bem criterioso nos seus procedimentos, desde a checagem antes de entrar na aeronave. Metódicos, há uma completa lista para checar e o aluno é obrigado a absorver essa doutrina desde o início do curso. E, sim, é estabelecido todo um roteiro em caso de pane logo após a decolagem. Na cabeceira nada de alinhar e simplesmente soltar os freios dando potência para



VELHO PERSONAGEM DO MERCADO AERONÁUTICO VOLTA COM TOTAL JOVIALIDADE

decolar. Nas faixinhas a manete é colocada toda à frente, mas, antes de soltar os freios é afinada a mistura. Vamos sair com 10° de flape. Estamos num dia de temperatura amena e muitas rajadas de vento que, pelo menos, está relativamente alinhado com a pista situada a 3.020pés. Nos tanques só cerca de 50lts. Livre para a decolagem a corrida começa com uma aceleração, digamos, compatível com a de um Uno Mille. Com 50nós indicados, a bequilha começa a ser aliviada, 10nós mais rápido o C-152 sai do chão para manter uma subida com 65nós e razão de 500pés/min e 2.400rpm no motor. Tirando os flapes com 400pés de altura, a velocidade consegue subir um pouco, para 70nós, mantendo a mesma razão positiva. O dia está com uma quantidade de rajadas e mesmo assim o projeto do Cessna mostra uma aeronave equilibrada.



O avião é leve, com boa harmonia de comandos. Na memória de um voo de 152 feito há mais de duas décadas, e por isso mesmo não tão confiável assim, a impressão era de um avião um tanto arisco. Nessa atualização o Cessna se mostra bem espertinho de comandos, mas, longe de ser arisco. Como plataforma de instrução é bem melhor que um Piper Cherokee, que gosta de sambar um tanto além do desejável num cenário de turbulências. Nos estóis o comportamento foi bem neutro, apesar dos constantes avisos para ficar atento e não deixá-lo cair de asa. Não sei se foi um excesso de zelo, talvez tenha cedido o comando de man-



Clássico, básico e sem surpresas. Esse Cessna de dois lugares pode ser tudo que você deseja para o seu voo.



che um tanto cedo demais, mas isso não ocorreu nenhuma vez. O Aerobat da Harpia foi bem neutro nas perdas. Buzina de estol de som parecido com aquele quando se brinca de esvaziar bexiga, nada de vibrações e se estiver sem motor e zero flape, o nariz desce quando o ponteiro do velocímetro estiver abaixo dos 40nós. Com o flape, idem. Colocando motor o avião não para de voar. Em alguns casos, como com flape 20 aplicado, ele custava a manter uma ascensão de 500pés/m. Com todo flape arriado e sem motor, ele entrava numa descendente embarrigado. No pré estol os comandos se apresentaram bem atuantes, até mesmo o aileron. O Cessna é bastante honesto, não vai lhe apresentar nenhuma armadilha de última hora, o

que é fundamental para o aprendizado do aluno. Um Paulistinha certamente vai exigir um maior trabalho de pé e mão. O C150/152 será mais fácil de conduzir e é mais treinador que o Cherokee. No pouso feito com aproximação a 75nós (55-65 nós com flapes segundo a fábrica) por conta do vento agitado, requer mais técnica que o C172 Skyhawk e muito menos se comparado com um C170 ou com o C185. Fora do ambiente da escola de pilotagem o 150/152 carrega a grife Cessna. Seu projeto da metade dos anos 50 perde em eficiência para os mais recentes modelos de experimentais. Qualquer RV-9 dá pau na performance desse Cessna biplace. Ele também não é a coisa mais rápida desse mundo com a sua velocidade de cruzeiro de estupendos 107nós. Um LSA vai voar quase 20nós mais rápido. Dependendo, um Cessna Skyhawk pode custar só um pouco a mais e fará bem mais, carregando pelo menos um passageiro a mais. Contudo, essa barchetta que voa, não deixa de ser bacana. Consome pouco. No mesmo dia da ava-



liação o PR-HFE chegava de um voo de navegação com um aluno em checagem. Na média consumiu 22 litros de gasolina por hora. A prova de robustez está na própria carreira. A lata desses Cessna levaram um bocado de pancada de manicacas mundo afora e não entortaram nem um pouco em mais de meio século de uso. A Harpia oferece a hora de voo de instrução por R\$ 375,00 sendo que se comprado um pacote de 10 horas, o valor cai para R\$ 350,00. Dá para imaginar o quanto barato seria o custo operacional de uma aeronave particular e pelo valor que está sendo oferecido no mercado esses pequenos Cessna podem virar um xodó para quem curte a aviação na sua essência. Daquele roteiro de chegar no hangar, empurrar a sua máquina para fora, dar a partida e sair voando. Só pelo puro prazer da coisa. ■

FICHA TÉCNICA

Cessna C-152 Aerobat

Fabricante: Cessna Aircraft
Motor: Lycoming J-235-L2C de 110hp

Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro

Envergadura: 10,18m

Comprimento: 7,35m

Peso vazio:

503 (C-152) 518kg (C-152 II)

Bagageiro: 54,43kg

Capacidade dos tanques:

98,42l (tanque padrão) 147,63l

(tanque opcional)

Peso máximo de decolagem:

757,5 kg

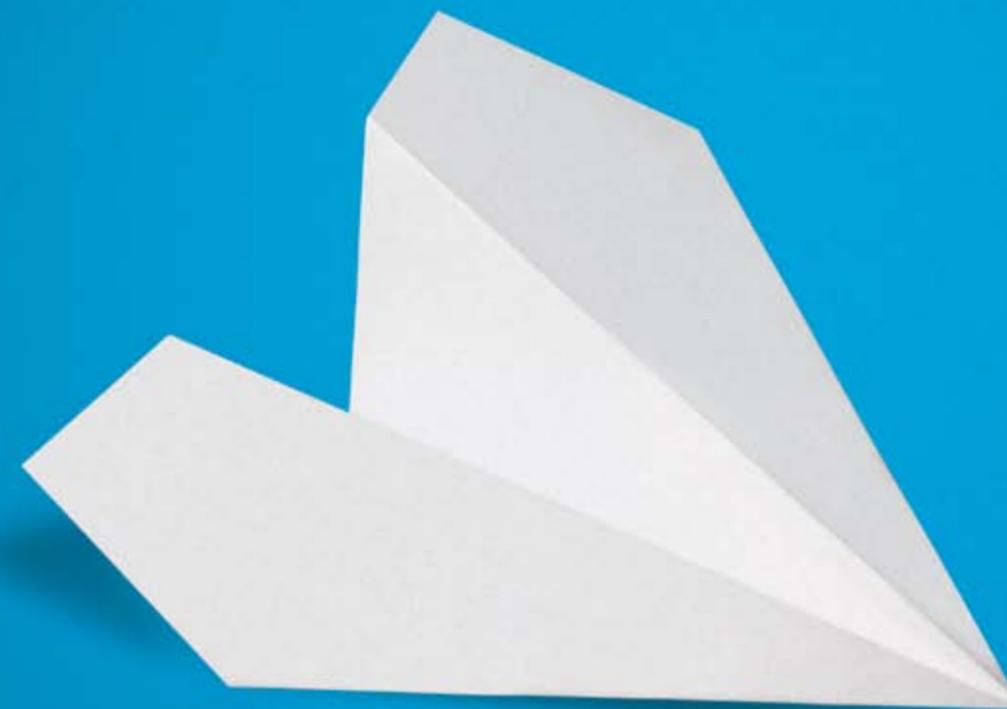
Velocidade de cruzeiro: 107nós com 75% de potência

Alcance: 320nm com 75% de potência

ONDEACHAR

Harpia Flight Academy
www.harpiafa.com.br

Simplicidade é tudo.



Inclusive na hora de fazer um seguro aeronáutico.

Na **Good Winds** você escolhe, de forma rápida, prática e fácil o seu seguro ideal. Presente no mercado nacional e internacional e especializada em seguros aeronáuticos, a **Good Winds** oferece seguros para aeronaves, helicópteros, hangares, operadores de rampa, tripulantes (CCF e vida) e viagem. Trabalhamos ainda com outras modalidades, como: seguro auto, seguro para embarcação, seguro residencial, seguro risco de engenharia, seguro notebook, seguro garantia, D&O seguro de vida e previdência. Consulte já um corretor especializado. **Aqui, você encontrará os melhores produtos com os menores custos.**



GOOD WINDS
CORRETORA DE SEGUROS

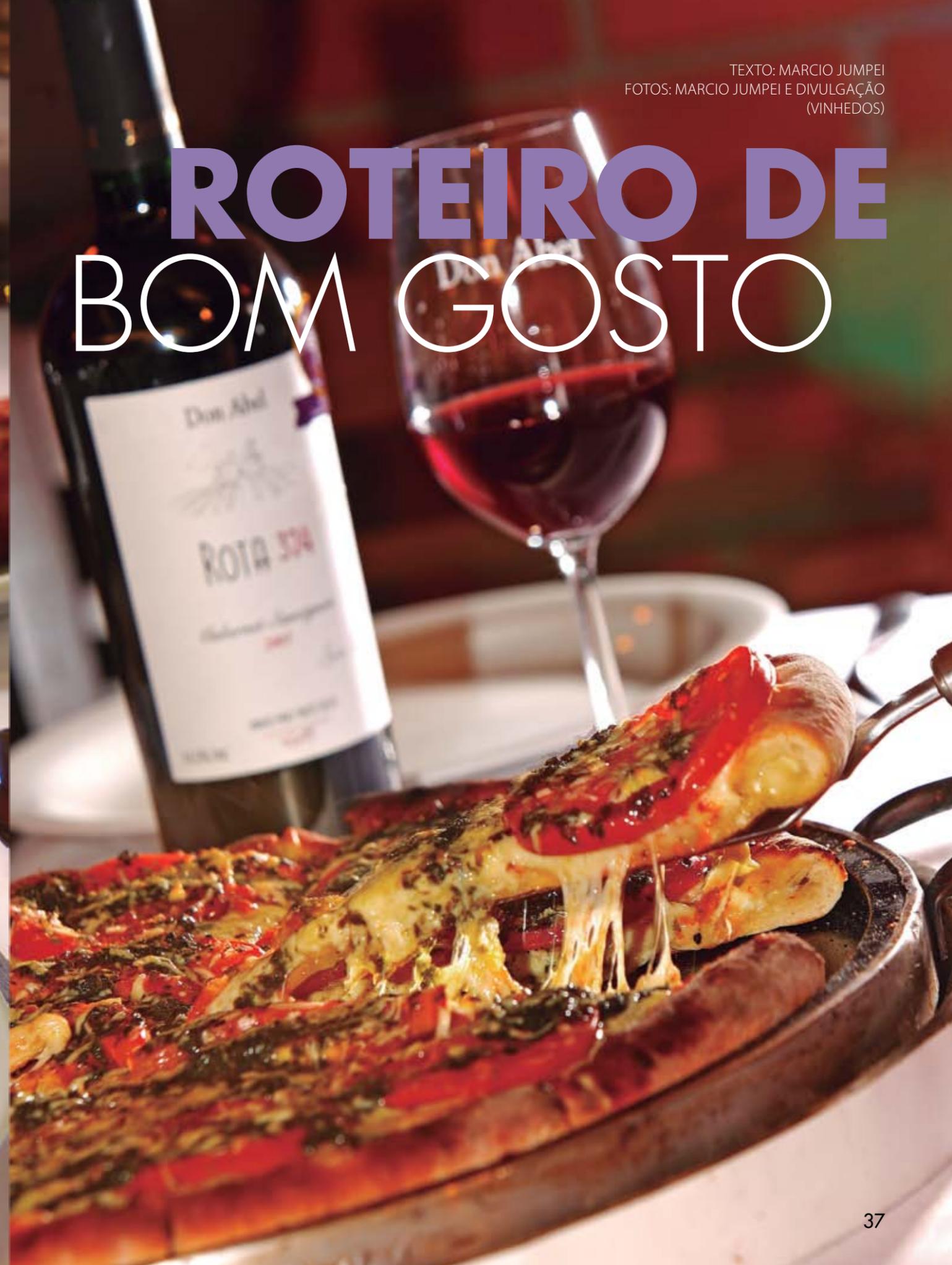
Bons ventos sempre

Tel. +55 (11) 3624-6785

GOODWINDS.COM.BR



ROTEIRO DE BOM GOSTO



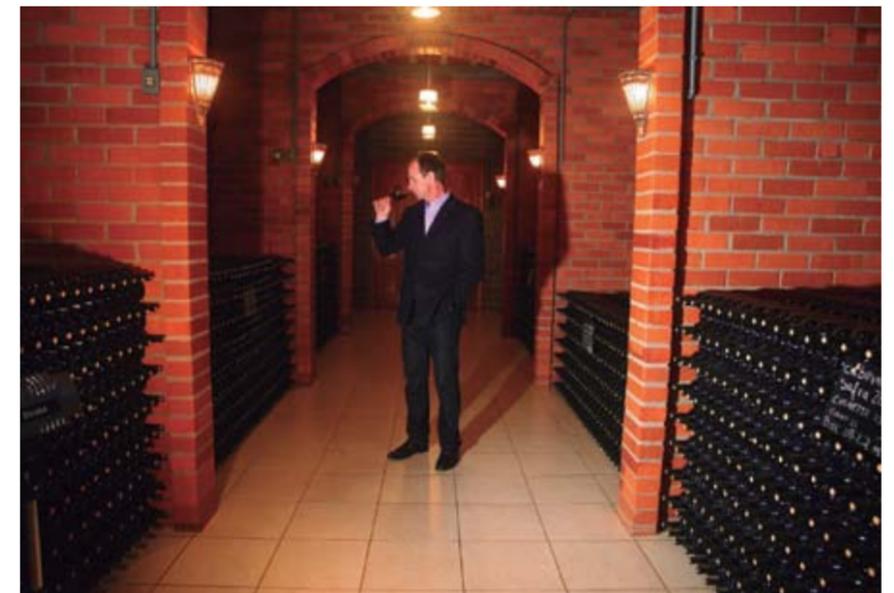
Nas terras dobradas do Rio Grande do Sul, um momento para sorver a boa bebida. Mas desta vez não será um chimarrão. A cuia dá lugar a taça. No norte da serra gaúcha há um pedaço de terra a 815m de altitude, de inclinação meticulosamente caprichada, composição arenosa e clima com umidade ideal para plantar vinhas importadas diretamente da França. Estava naquele terroir e nas mãos de um descendente de italiano uma virada de vida para cuidar e produzir um vinho que pudesse honrar com o nome do avô. O lugar fica a 28km do centro de Casca, na mesma cordilheira onde estão as cidades de Vacaria, Bom Jesus e Lagoa Vermelha. Em 2004 foi apresentada o resultado da primeira vinificação da Don Abel com 23 mil garrafas, todas vendidas no varejo local. Então sentamos à boa mesa para ouvir o que tem a dizer Sergio Bastiani, o italiano. Ele nos contou que o interesse em fazer vinho vem de família, um legado curtido desde criança. Optou por fazer algo em pequena quantidade, querendo conquistar o mercado pela qualidade. A Região está um tanto desgarrada do tradicional circuito do vinho gaúcho, o que pode ser bom e ruim, dependen-

do de como você encara a questão. Considerando o copo meio vazio, a Don Abel está 98km distante do turismo perene conquistado por Bento Gonçalves, mas também está na distância certa para fugir do pré-conceito do vinho nacional, um tanto caro e em certos casos, um tanto ácido demais. Dentro das pretensões do Sergio, a idéia era de fazer um vinho com pouco ou nada de envelhecimento em madeira. Ok, ele oferece o melhor cabernet sauvignon de 2013, o Rota 324 (o nome tem referência a estrada que passa em frente), segundo um guia de vinhos brasileiro, e a preciosidade é safra 2005 envelhecido 6 meses em barricas de carvalho francês. Mas na degustação feita com todos os vinhos da casa, a maioria en-

Do vinhedo à cave, o metódico trabalho da Don Abel, que para complementar seu produto oferece um perfeito roteiro gastronômico na sua sede em Casca.



tregava pouco de madeira. Sem apelar muito ao vinhonês chato, os produtos da Don Abel parecem em muito com vinhos do Velho Mundo. A memória gustativa é de um DNA italiano, sim, mais ácido, mas sem exageros, gastronômico. O conceito de fazer algo que fosse sempre um patamar além do aceitável restringiu até na produção de pinot noir. A Don Abel, segundo Sergio, fez um muito bom em 2005, foi o que fez a marca merecer as devidas atenções do mercado até acabar em 2007. Entretanto daquele ano para cá, a uva, geniosa, não ofereceu uma produção que possibilitasse um vinho digno. Sendo assim, a vinícola preferiu não produzir mais nenhum pinot noir enquanto não tivesse algo no padrão desejado.



Atualmente no seu mix de produtos 70% são de vinhos tintos (tannat, cabernet sauvignon e merlot), 10% são brancos (chardonnay) e 20% de espumantes (moscatel e brut), sendo que a casa anda experimentando a técnica da champenoise. Se o vinho é gastronômico, vale a pena saber como ele se comporta à mesa. O roteiro aqui inicia-se com uma chegada até Casca para um final de semana de pizza, galetto e vinho servidos na vinícola. Casca é pequena, tem algo como 8.300 habitantes. O programa oferecido pela Don Abel dá a possibilidade de dar uma espiada no entorno. Falando com quem vive lá, eles dizem que existem muitas possibilidades de turismo de aventura, mas não há guias formados que possam ser contratados. Como alternativa há Guaporé que oferece mais do que as corridas no autódromo local. Distante 40km, tem um forte comércio voltado às lingoerics e semi-jóias.

Para quem possui uma aeronave de pequeno porte pode usar o aeroporto onde fica o aeroclube. Para se hospedar a proa a ser seguida vai te levar até Serafina Corrêa, separada de Casca por 15km. Essa cidade tem as curiosidades concentradas na Avenida Via Gênova. Um antigo prefeito começou a construir réplicas de prédios históricos italianos. Não espere algo muito fidelíssimo, mas é curioso. Na rua paralela há o Via Gênova Parque Hotel, por sinal, de propriedade do filho do ex-prefeito. Por fora a construção remete a uma casa suíça. É a melhor opção de hospedagem na Região. E leve isso à sério. É simples, daqueles que dá



A boa hospedagem na região é possível num único local. O Via Gênova apesar de simples, garante conforto. Localizado em Serafina Corrêa, fica apenas 15km distante da vinícola.

vontade de passar um tarde conversando com o dono para lhe sugerir que com pouco investimento, muito pouco mesmo, é possível deixá-lo com uma cara ainda mais charmosa do que já é. Eles estão investindo numa cantina no porão. Poderiam direcionar esse dinheiro numa reforma dos 25 quartos e da cabana anexa, muito usada para noite de núpcias. Mas ainda está valendo. É confortável, é simpático, é honesto. A pequena distância que separa a cama da mesa é uma boa condição para esse roteiro

gastronômico no Don Abel. No sábado o restaurante vira uma pizzeria. E entrega produtos de impor respeito a qualquer paulistano. Há uma parte do cardápio com opções com recheio de filé mignon, picanha, camarão ou salmão. Alternamos nas opções mais tradicionais dividindo uma redonda (R\$ 52,00 com 12 fatias) em margherita, de salame de javali (com sabor marcante, adequado) e a basca que é basicamente igual a primeira acrescida de bacon. Entre os vinhos o primeiro a ser experimentado foi o Rota 324 (R\$ 83,00). Bem presente, faz frente aos sabores marcantes da pizza. Bem italiano, não sucumbiu aos padrões tão propagados – e meio que pasteurizados – pela Wine Spectator. E por fim, o Tannat Reserva, direto na suas apresentações. Seria melhor entendido acompanhado por uma suculenta carne ao invés da pizza.

MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

Se quiser chegar de aviação comercial para esse roteiro gastronômico é bom fazer uma consulta na Azul (www.voeazul.com.br) pois é quem consegue oferecer chegada e partida, via Passo Fundo, durante o final de semana, mas com ressalvas, a volta para aproveitar o galetto dominical, deve ser feita na manhã de segunda-feira. Pela Avianca (www.avianca.com.br) e Brava (www.voebrava.com.br) você precisa chegar um dia antes e sair um dia depois.

DICA DO PILOTO:

Guaporé, 41km distante, possui um aeroporto (SSGR 28°53'41"S/51° 51'19"W) com uma pista de 1.100m em cascalho onde fica o aeroclube. Como alternativa há os de Nova Prata (SSNP 28°48'09S/051°36'15"W) com pista de 1.000 que fica a cerca de 50km de Casca. Além desses dois há o de Passo Fundo (SBPF 28°14'43"S/052°19'43"W) distante cerca de 60km, possui pista de 1.700x23m asfaltada e abastecimento de querosene e gasolina de aviação.

MELHOR ÉPOCA:

Uma visita ao vinhedo é mais recomendada de dezembro até fevereiro, quando os parreirais estão mais carregados. O roteiro gastronômico que também inclui toda a apresentação da parte industrial da vinícola fica assim mais completa.

TARIFAS:

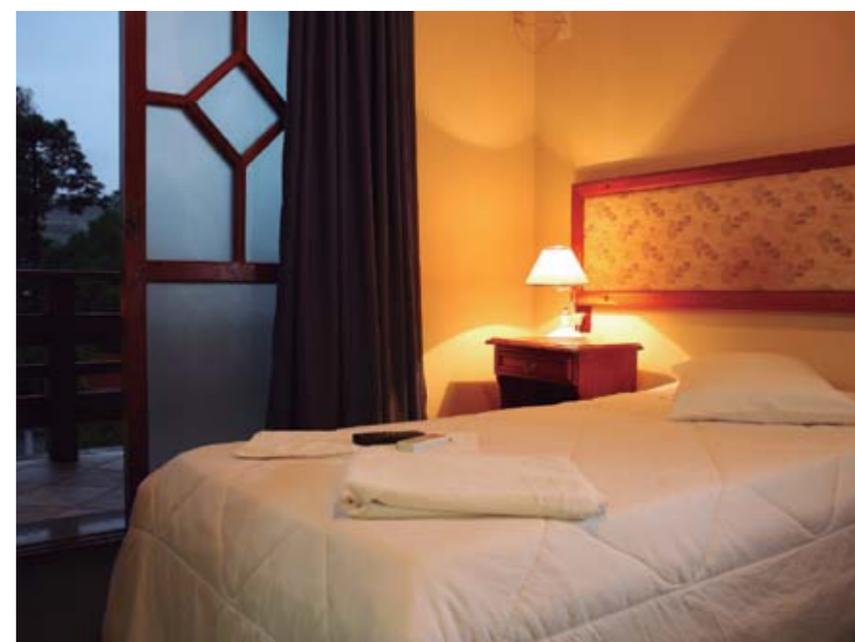
Via Gênova Parque Hotel
Diária quarto solteiro: R\$ 75,00
Diária quarto duplo ou casal: R\$ 140,00
Diária Cabana: R\$160,00

ENDEREÇOS:

Don Abel
RS 324, km 50 – Casca – RS
Tel.: (54) 3347 2064
www.donabel.com.br

Via Gênova Parque Hotel
Av. Miguel Soccol, 2591 –
Serafina Corrêa – RS
Tel.: (54) 34444 1664 / 3444 1619
www.hotelviagenova.com.br

Em todos os casos, bebia-se um terroir, algo com alma e personalidade mais do que esperada de uma vinícola tão nova. No domingo, o almoço à base de galetto primo canto. Cardápio típico de italiano gaúcho. Com sopa de caldo de galinha caipira e capeleti fresco, feito à mão. A bateria da comilança foi completa com radicchio com bacon frito, maionese de galinha com casquinha de focaccia, polenta, massa com molho vermelho e costelinha suína. Come-se à vontade (R\$ 39,00 por pessoa). Na taça, outro cabernet (R\$ 65,00), o Premium, 14% de teor alcoólico, que chega a ser até um tanto mais imponente que o Rota 324. Se quiser mais um capricho deles, na sobremesa há um sublime sagú. Bom contraponto a tanta gulodice e feito sob medida para fechar um final de semana de bom gosto. ■



PORTA BANDEIRA

Entre os mais novos é uma batalha sem fim. Decidir qual é o hatch compacto premium com mais vantagens é tarefa dura. Todos os fabricantes

querem que uma nova geração de consumidores seja forjada desde a base. O trio Audi, Mercedes e BMW, mais a Volvo e, porque não, a Volkswagen com o novo Golf GTi, estão bem parelhos no que oferecem e não está sendo longo o tempo em que mais novidades chegam aos seus respectivos modelos. O carro que você vê nas fotos é o A3 Sportback 2013 e se não tiver um exemplar 2012 estacionado ao lado, será um verdadeiro jogo dos sete erros achar as diferenças para o A3 que você encontrava nas lojas há alguns meses. Os faróis têm desenho mais afilado, a grade tem cantos chanfrados na sua parte superior e há muito mais vinco nas colunas e laterais. Não tanto em quantidade, mas sim no desenho, mais pronunciado. Na base do para-choque dianteiro, onde estão o que seriam as entradas de ar para os freios, há os faróis de milha. Na

traseira, mais cortes secos, retos na linha que une as lanternas e o espaço para a placa. No geral o desenho do A3 Sportback segue linear como todo Audi porém mais agressivo. Entrando no seu habitáculo você vai sentir-se em casa. Tudo é presumível. Você reconhece o painel e não se perde nos diversos comandos dos sistemas de entretenimento e apoio de condução que estão no console central. Neste local fica o botão para acessar as diversas funções do sistema MMI. O seu topo é sensível ao toque e permite até escrever letras ou números que serão usados, por exemplo, para anotar um endereço na agenda de bordo ou no GPS. A tela de 7" multimídia é escamoteável e não existe mais a alavanca de freio de mão, substituída por uma tecla.



O A3 Sportback ganhou 58mm de distância de entre eixos sendo que o dianteiro foi deslocado 40mm para a frente gerando, certamente, mais estabilidade. Na hora do recebimento do carro na Audi uma verdadeira aula de engenharia nos mostrou o quanto de tecnologia de construção foi aplicada ali. A estrutura geral da carroceria foi feita com cinco tipos diferentes de aço, além do alumínio usado no capô e para-lamas. Desses aços, dois têm destaque maior. Há o aço moderno de alta resistência que foi utilizado nas longarinas e existe o aço de altíssima resistência formado a quente que foi usado da coluna A até a coluna B, no reforço debaixo dos bancos e na parede de fogo, formando o conjunto da gaiola de sobrevivência. Esse material é aquecido a 900°C e nessa fase é dado o seu formato. Em seguida, quando os equipamentos de forja encontram seus batentes de gabarito, é lançada água gelada que vai colaborar para uma têmpera superior do aço. O motor de quatro cilindros em linha 1.8 turbo recebe um duplo sistema de injeção de combustível, além do mul-



UMA CONFIGURAÇÃO ENXUTA MAS DE QUALIDADE SUPERIOR NO NOVO AUDI



tiponto indireta normal, ele está em companhia de um outro conjunto de injeção direta nas câmaras de combustão. Este motor entrega 180cv e torque máximo de 25,49kgf.m entre 1.250 e 5.000 rpm e a grande pergunta é o porque a Audi está oferecendo um A3 Sportback com motor menor que a versão anterior? O A3 Sportback 2012 tinha motor 2.0 turbo de 200cv e torque máximo de 28,6kgf.m a 1.700rpm e fazia de 0-100km/h em menos de 7s chegando a consumir 1 litro de gasolina a cada 13,5km. Segundo o engenheiro da Audi o novo A3 apesar de ter conjunto motriz menor consegue ser

cerca de 1s mais rápido nas retomadas o que, no uso normal, é o fator que mais importa. A razão está ligada à perda de massa no projeto do novo A3, o que o fez ficar mais leve. O uso do tal aço super-resistente resultou numa economia de 37kg na mesma estrutura em relação ao modelo anterior. O uso do alumínio que também é encontrado na subestrutura do eixo dianteiro baixou a marca na balança em outros 12kg. No total a Audi declara uma redução de 90kg perante o modelo vendido em 2012. Na ponta do lápis o novo A3 também ficou mais econômico. A média em circuito de estrada bate fácil os 15km/l e o 0-100km se manteve em torno dos 7s. Na cidade, em trânsito nem sempre favorável, você deve usar algo como 40% do potencial desse

motor, portanto, a vantagem da maior potência específica do 2.0 da versão anterior acaba sendo diluída. O menor peso garante maior agilidade pois a diferença de entrega de torque não é tão grande assim. Com um câmbio S Tronic de dupla embreagem e sete velocidades, extra preciso, o comportamento do carro nas ruas é muito similar na agilidade com o do BMW 118 e um pouco menos agressivo que o BMW 125i M, ambos com transmissão traseira, ao contrário do Audi. No A3 você pode escolher o modo de condução. No modo Eficiência ele busca a maior economia de combustível. E vai além do uso do sistema start-stop do motor (que funciona em qualquer modo selecionado). A cada tirada do pé do acelerador, é ativado um modo como se fosse um ponto morto, ou uma roda livre, o carro vai andar contando mais com a sua própria inércia. De certa forma o A3 fica meio esquisito de conduzir. As respostas ao acelerador ficam muito lentas, o carro fica pouco harmonioso de pé e mão. No modo Conforto eu passei cinco segundos

até achar que algo poderia ser melhorado. Dentre as opções existentes a Dinâmico é a que melhor combina com esse carro. Com certeza ele vai consumir mais, a direção e suspensão estarão mais firmes lhe transmitindo as características de cada buraco da rua, mas você pode ter certeza que o preço pela sua maior satisfação ao volante vai ser irrisório. Se você só quer pensar em economia, compre o A3 1.4. Vai andar menos e gastar também menos, mas continua sendo um A3. Há como ele compreender o seu jeito de andar, como se fosse um sapato que já pegou a forma do seu pé, usando o modo Auto ou o Individual. Mas nessa hora eu me lembro daqueles liquidificadores que têm 88 velocidades e você só quer saber de usar duas, desligada e ligada, para fazer a sua vitamina.



O interior é típico Audi, limpo, objetivo, mas bem equipado. A tela multimídia agora é escamoteável. O porta malas de 380l é razoável para a categoria.

elétricos mais teto solar saía por R\$ 131.000,00. Na tabela a BMW 118i GT custa R\$ 127.950,00 e a versão Full, topo de linha, custa R\$ 145.950,00 e é preciso ver por quanto um Golf GTI (2.0 de 220cv) vai ser oferecido. A estimativa é que o preço do primo mais popular do A3 Sportback esteja em torno de R\$ 95 mil quando chegar às lojas. Resta saber se a Audi vai trazer um dia o A3 Sportback S com motor maior, e quanto ele custaria. A retomada da linha de produção no Brasil finalmente foi confirmada. Será feito em modo semelhante ao que já aconteceu. Da mesma linha de montagem em São José dos Pinhais sairão produtos Audi e VW. Mas para surpresa de todos o A3 sedã e o Q3, a princípio, serão montados no Paraná.



Em qualquer modo, o A3 Sportback é um carro confortável, apesar de calçado em rodas de 17". Quem vai dentro não sofre tanto com as irregularidades do piso devido a uma suspensão bem calibrada que até favorece o conforto, apesar do cunho esportivo desse Audi. Na revenda você vai perguntar sobre a ausência de bancos de couro, sensores de estacionamento ou câmera de ré. Falta até o controle de velocidade. Pois é, a tecnologia embarcada do novo A3 Sportback cobrou seu preço. Em época de dólar alto, para ter um pacote de preço competitivo, esses itens ficaram de fora. Na tabela o carro custa R\$ 124.300,00 (a versão 1.4 sai por R\$ 94.700,00). O A3 anterior com pacote de acessórios Ambition dotado de bancos de couro e comandos

Não concorrer diretamente com o primo Golf (que será montado no mesmo local) é a razão mais clara para não termos o A3 Sportback nacional. Resta saber se no pacote que está sendo oferecido e mais o peso das quatro argolas na grade frontal serão suficientes para justificar a diferença de preço entre dois produtos que, na vista grossa do consumidor, podem ser considerados mais do que primos, chegando a ser quase irmãos de sangue. ■

ONDEACHAR

Audi
www.audi.com.br



Florisa 40 anos

NO PEQUENO GALPÃO, TRABALHAVA também a esposa Charlotte, que sugeriu o nome Florisa

O FILHO NÍVIO IMHOF começa a participar do controle da empresa

15 DE ABRIL DE 1973 Hercílio Imhof abre uma pequena estamperia em Brusque/SC

O RAMO TÊXTIL CRESCE em Brusque e a empresa segue ampliando suas instalações

EM 1984, A EMPRESA adquire equipamentos para alvejar a malha e aplicar corantes

A FLORISA ATUA COM BENEFICIAMENTO TÊXTIL E É HOJE UMA DAS MAIORES empresas da região, com área construída de 30.000m²

COM TECNOLOGIA DE PONTA PARA TINGIR todas as fibras, utiliza os melhores segmentos de produtos químicos e auxiliares

A BUSCA PELA INOVAÇÃO E A QUALIFICAÇÃO da mão de obra garantem agilidade e flexibilidade na entrega a preços competitivos

Florisa Tinturaria 40 ANOS

MAIS EXPERIENTE. MAIS MODERNA. MAIS COMPLETA.



A TECNOLOGIA DA COR

(47) 3044-8500 | www.florisa.ind.br



A exorbitância, o quase exagero. Admiradas com espanto, mas admiradas, são as peças que se fossem gente, seriam mulheres voluptuosas, cheias de desejo, feitas para brilhar desde os primeiros minutos do seu dia. Então, abram-se as cortinas, esse show vai começar. ■



Top preto fecho e renda dourados – INNI - R\$ 99,90
Saia floral anos 50 – Weider Silveiro - R\$ 480,00
Meia calça preta padrão étnico – Galtus - R\$ 65,00
Colar franja laranja queimado – Flavia Baldi - R\$ 340,00

Beleza Stein Make Up (complementar)
Base líquida – R\$ 37,00
Fixador de glíter – R\$ 20,00
Batom pink – R\$ 29,00
Máscara Marrom alongadora – R\$ 45,00



Colar universo Ouro Correntes –
Francesca Romana Diana - R\$ 950,00
Brincos Gabriela Pires Vinho Loulou com
cristais Swarovski - R\$ 149,00

Beleza Stein Make Up (complementar)
Sombra compacta salmão – R\$ 25,00
Sombra compacta chocolate – R\$ 25,00
Blush – R\$ 53,00
Gloss rosa Penélope – R\$ 37,00
Pó compacto claro – R\$ 45,00



Scarpin Pérolas com cristais Preciosa –
Fernando Pires – R\$ 3.100,00

Scarpin Bandeira Inglesa –
Fernando Pires – R\$ 1.150,00

Scarpin Marilyn camurça
bege com cristais Preciosa –
Fernando Pires – R\$ 1.916,00

Sandália gladiadora ouro com cristais
Preciosa – Fernando Pires – R\$ 1.615,00



Pescoceira metal rígido ouro branco –
Stephanie Stein – R\$ 395,00

Beleza Stein Make Up (complementar)
Sombra em pó turmalina – R\$ 29,00
Sombra compacta canela – R\$ 25,00
Máscara de cílios azul definidora – R\$ 45,00

ONDEACHAR

Fernando Pires
Rua da Consolação, 3534 – São Paulo
Tel.: (11) 3068 8177
www.fernandopires.com.br

Flavia Baldi
www.flaviabaldi.com.br

Galtus
Tel.: (11) 4107 8788
www.galtus.com.br

INNI
www.innistore.com.br

Stein Make Up
Tel.: (55) 3537 2097
www.steinmakeup.com.br

Welder Silveiro
weldersilveiro@hotmail.com

Francesca Romana Diana
Shopping Iguatemi – 3º piso – SP

Gabriela Pires com cristais Swarovski
Elements
Tel.: (11) 3816 7111
www.gabrielapires.com.br

Stephanie Stein
Tel.: (11) 4796 9649
www.stephanistein.com.br



FEITO SOB MEDIDA

Engatando sua quarta geração, o Honda CR-V quer manter a liderança de vendas entre os SUV de médio porte oferecidos no Brasil. O carro vem em duas versões, com tração nas quatro rodas ou somente nas dianteiras, e três padrões de acabamento. O grande diferencial é a possibilidade de abastecê-lo tanto com álcool como gasolina. É o mesmo motor usado no Civic 2.0 que possui sistema ECOM, aquele que gerencia o motor e até o funcionamento do ar condicionado, priorizando a economia. A partir deste ano o câmbio manual deixou de ser oferecido, ficando somente o automático de 5 velocidades.

Pesando 1.586kg e tendo um motor de quatro cilindros, 2.0, 16V desenvolvendo 155/150cv com álcool ou gasolina, o CR-V EXL 4WD das fotos, com o sistema ECOM ativado, é um veículo meio lerdo. Seu comportamento lembrou um pouco o Civic 1.8 com o mesmo sistema. Portanto é um carro que vai agradar mais aquelas famílias bem tranquilas que não consideram ruim se o veículo necessitar de mais de 10s para atingir os 100km/h partindo da imobilidade. Até mesmo porque este CR-V não transmite nenhum arroubo de emoção nos mais de 12s que levou para atingir a tão propalada marca. Em nome da economia temos



SATISFAÇÃO TAMANHO FAMÍLIA DENTRO DESSE CARRO FEITO, TAMBÉM, PARA APARECER

aqui um SUV que não lhe faz lembrar da última vez em que você estacionou no posto para abastecer depois de uma pisada mais funda no pedal da direita. Na estrada, andando na maciota, nunca passando da legalidade dos 120km/h, o nosso Honda chegou a fazer 11km/l de álcool. Na cidade, enfrentando trânsito pesado, a média chegou a 7km/l, mas, em outros momentos, com tráfego mais leve, o número chegou a 9,5km/l. Usando os 71 litros do tanque de combustível fizemos uma boa etapa de 600km. De certa forma não faz muito sentido você andar com o ECOM desligado, o carro não vai começar a andar como se fosse um hatch esportivo. Fazê-lo andar como um touro chucro de uma esquina a outra não vai te levar a lugar algum mais rapidamente. A única coisa que vai chegar mais cedo é o ponteiro na parte de baixo do marcador de combustível e a comprovação de que um SUV pode ser tão sacolejante como gelatinas coloridas

que as avós faziam nos finais de semana. Antes que o pessoal da Honda queira manter toda a nossa redação empalada em exposição pública o CR-V tem, sim, um bom sistema de controle de tração e de estabilidade (combinada com o controle de reação da direção eletro assistida) que garante segurança quando conduzida nos seus limites. Se você precisar de um pouco mais de fôlego há o botão D3 no câmbio que funciona como um modo esportivo, deixando o carro mais esperto para uma ultrapassagem. Mas lembre-se, você não está dirigindo um Mini Cooper JCW. Numa sessão de fotos em estrada de terra, a tração nas quatro patas funcionou muito bem quando encontramos um lameiro pela frente.

Câmbio em primeira e descemos a bota para ver o que esse SUV faria numa subida com aquele típico barro vermelho, que quando respinga na roupa não sai nunca mais. A luz do controle de tração ia acendendo, você ouvia a transmissão funcionando e, apesar das cavas altas no caminho e os pneus de perfil mais urbano, o CR-V não ficou sambando para todos os lados como se esperava. Até fazendo o que não se deve - parando no meio da lama para bater as fotos - tirar o veículo da imobilidade não teve nenhum fator complicador. Em termos de mimos para o condutor o CR-V EXL 4x4 vem bem recheado. Tem câmera de ré, mas não o sensor de estacionamento (dá para pedir como opcional); o GPS com tela sensível ao tato às vezes escolhia caminhos difíceis de acreditar, mas, em compensação, fornece boletins de



problemas de trânsito dos entornos por onde você vai passar. Há entrada para o seu iPhone ou iPod e sistema Bluetooth. O computador de bordo é bem visível em uma tela no topo central do painel e o ar condicionado digital é de dupla zona. O painel em si tem desenho bem rebuscado, com diversos círculos sobrepostos e o mostrador de economia de consumo no centro. Há uma régua de acabamento imitando superfície marmorizada que vai de lado a lado do painel. A forração é feita em bom couro, com textura agradável ao toque. Para aqueles que gostam de um ambiente mais sofisticado, é possível colocar um kit de iluminação azul interna. A mesma iluminação também pode ser encontrada na soleira. Na versão EXL o motorista conta com sistema de auxílio de partida em acives, que mantém o carro imobilizado durante 3 segundos, tempo suficiente para você conseguir tirar o pé do freio e decidir acelerar um pouco para o carro seguir em frente. Na tabela ele está sendo oferecido a partir de R\$ 98.900,00 na versão LX 4x2; R\$ 109.900,00 na versão EXL 4x2 e R\$ 114.900,00 na EXL 4x4, a das fotos. O carro garante um bom nível de conforto e os ocupantes tanto da frente, como

de trás, têm um bom espaço para se acomodarem. Aliás, o acabamento é primoroso nesta classe. O porta-malas poderia ser um tanto maior, mas, mesmo assim, possui capacidade para 589 l. Se quiser mais vai ter que desembolsar um bocado de reais extras e partir para algo como um Land Rover Evoque (a partir de R\$ 175 mil) ou, quem sabe, escolher um Fiat Freemont (R\$ 109 mil) com motor maior, um 2.4 de quatro cilindros e 172cv, com capacidade para levar até sete pessoas, mas sem tração integral. ■

ONDEACHAR

Honda
0800 701 3432
www.honda.com.br

A partir de
R\$ 2.824.737*
Nacionalizado

Valor equivalente a uma cota (1/3)
da aeronave Phenom 100.

Opções: Phenom 300 e Legacy 500.

Consulte condições especiais de pagamento.
Cotas com opções Finame.



A partir de
US\$ 249.989*
Nacionalizado

Valor equivalente a uma cota (1/5)
do helicóptero R-66 Turbina.

Opções: Esquilo B3 E e Agusta Grand.

Consulte condições especiais de pagamento.
Cotas com opções Finame (para o Esquilo).



A partir de
R\$ 410.000*
Nacionalizado

Valor equivalente a uma cota (1/4)
do barco Ferretti 460 Platinum.

Opções: Fairline 42 Squadron,
Azimut 68S, 72S e 88.

Consulte condições especiais de pagamento.

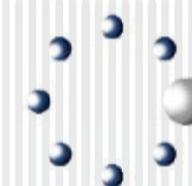


A partir de
R\$ 112.895*
Nacionalizado

Valor equivalente a uma cota (1/4)
do Grupo 1: dois automóveis (Camaro SS
e BMW Z4 SDRIVE 23i).

Opções:
Grupo 2: Audi R8 e Porsche Cayman.
Grupo 3: Ferrari California
e Maserati Gran Turismo S.
Grupo 4: Porsche 911 Carrera 4S,
Ferrari 458, Aston Martin Vantage Coupe
e Lamborghini Gallardo LP-560-4.

Consulte condições especiais de pagamento.



PRIME FRACTION CLUB

O jeito inteligente de ter.

**PRIME FRACTION CLUB.
PARA QUEM QUER TER,
MAS NÃO GOSTA
DE RASGAR DINHEIRO.**

*Tempo é dinheiro?
Com o Prime Fraction Club,
empresa de gestão de compra compartilhada
de bens de luxo, é. E só é!
Porque você é dono de uma parte do bem;
ele é seu na hora de usar e de todos na hora
de pagar. Confira os preços, faça as contas
e responda: existe fórmula melhor de
otimizar seu tempo, rentabilizar seu dinheiro
e realizar seu sonho do que esta?*

Experimente
11 4195 8307 | 11 4195 8308
Saiba mais
www.primefractionclub.com.br

*Além do valor da cota, existe taxa fixa e variável de manutenção e uso.
Veja no site outras opções de produtos, modelos e de composição de cotas.
Valores sujeitos à alteração sem prévio aviso. Fotos meramente ilustrativas.

ENCONTRO DAS ÁGUIAS

Da máxima de que um aeroporto pode fazer a diferença na economia de uma cidade uma espécie de comprovação foi a inauguração do novo aeródromo de São Joaquim da Barra (SP), tema de uma matéria sobre destino na HiGH 41. O evento aconteceu em 18 de agosto, alguns dias após o encerramento da Labace. Trocamos o frio intenso da capital pelo ar de temperatura mais agradável do centro do estado de São Paulo. Foi um tempo de aproveitamento. Além da inauguração oficial o Luiz Gustavo, atual administrador do lugar, aproveitou para reunir a tropa do Bonanza Clube do Brasil que tem ele mesmo como presidente. O aeródromo foi escolhido como a sede da associação. E para você ver que há muita gente em busca de oportunidade para justificar um voo descompromissado com a sua aeronave, os

associados do Bonanza Clube começaram a chegar no dia anterior. Pernoitaram no Hotel São Jorge e jantaram no Deck Choperia. Parecem que seguiram a pauta descrita aqui na HiGH e nas primeiras horas da manhã do dia seguinte já estavam no aeroporto. Os moradores da cidade paravam nas ruas laterais ao aeroporto observando a intensa movimentação de aviões. Acho que nunca viram nada igual na vida. Os bonanzeiros vieram em peso. A Líder Aviação mandou um Beech King Air B250 que estava em exposição na Labace e que chamou a atenção pelo porte e pela pintura. Teve jato experimentando a nova pista de asfalto.



Um Hawker 400 e um Embraer Phenom 100 gastaram menos da metade do comprimento nos seus pousos. Quem chegou ficou fazendo o que há de mais bacana num domingo de sol, descansar e colocar as fofocas em dia e, o melhor, sob a sombra de um belo jatobá que é quase símbolo do aeroporto. Ao meio-dia todos foram buscar seus lugares à mesa para o almoço. Num evento em que eram esperadas 150 pessoas, apareceram 265 convidados. Todo mundo querendo ver o que tinha sido feito na reestruturação do aeroporto. Modeletes desfilavam apresentando a linha de joias da designer local Ângela Vicente. As mulheres presentes gostaram.



A INAUGURAÇÃO PARECEU SHOW AÉREO, REUNINDO MAIS AERONAVES DO QUE O ESPERADO



O Furnaspark fez um sorteio de um final de semana no hotel à beira do lago que fica na divisa de Minas Gerais com São Paulo. Enquanto o almoço era servido, a contabilidade registrava o nada modesto número de 49 aeronaves pousadas ao longo do gramado. O que chega a ser impressionante pois o evento apesar de bem feito e sem quase nada de pontos a serem revistos, era basicamente um encontro para um almoço. Não havia demonstração aérea de acrobacia, não tinha banda e mesmo assim reuniu uma quantidade respeitável de pessoas formadoras de opinião. Deu para ver como o pessoal do Bonanza Clube estava curioso a respeito do lugar. E meio que para comprovar a validade do aeroporto como alternativa a Ribeirão Preto, no final do dia um incidente com uma aeronave que pousou naquele aeroporto com a bequilha recolhida fez com que um Phenom 100 a caminho de Ribeirão alternasse seu pouso para São Joaquim da Barra. Sorte dos pilotos do jato que ainda puderam aproveitar uma lasquinha do almoço. Bom programa no final das contas. ■



VENHA APRENDER A TEORIA COM QUEM ENTENDE DA PRÁTICA!



INSCRIÇÕES ABERTAS PARA CURSOS TEÓRICOS DE PILOTO PRIVADO AVIÃO (PP-A), PILOTO COMERCIAL (PC-A) E COMISSÁRIO DE VOO (CMS)

Venha assistir a uma aula sem compromisso, e aproveite para experimentar o simulador AATD – C172 G1000 homologado da escola.

VENHA SE ENCANTAR COM O JEITO HÁRPIA DE ENSINAR A VOAR!

A Harpia Flight Academy conta com uma moderna estrutura para as aulas teóricas, montada ao lado do aeroporto de Congonhas, e com instrutores atuantes nas maiores empresas aéreas do país.

A Harpia conta também com estrutura para a instrução prática, com a operação de aeronaves Cessna C-152 e Cessna 172 SP G1000 em uma estrutura aeroportuária robusta e com tráfego tranquilo, muito adequado para as atividades de instrução e permitindo aproveitar ao máximo o tempo de voo para instrução, sem deslocamentos desnecessários para áreas de treinamento distantes.

Rua Baronesa de Bela Vista, 307

Vila Congonhas

São Paulo - SP

Fones: +55 11 3044-4152 | +55 11 3044-0178

Avenida Alcides Cagliari, 2.601

Jardim Aeroporto

Botucatu - SP

Fones: +55 14 3813-6345 | +55 11 3044-4152



HARPIA

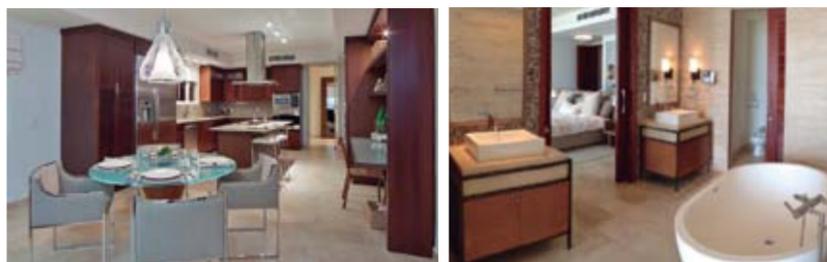
FLIGHT ACADEMY

www.harpiafa.com.br

LEGADO MILIONÁRIO

Já valeria a pena só pelo fato de ser um santuário ecológico mas o eco resort Dorado Beach, localizado em Porto Rico e fundado há 50 anos por Laurance S. Rockefeller, agora possui unidades residenciais que estão sendo comercializadas dentro de um plano de reestruturação pelos grupos Caribbean Property Group LLC e PRISA Group. Todas estão localizadas dentro do hotel Ritz-Carlton Reserve e hoje é possível ter uma casa de luxo numa ilha caribenha com todos os serviços personalizados, graças a esse empreendimento denominado Ritz-Carlton Reserve Beachfront Residence. Originalmente o espaço era uma fazenda de plantação e agora é um retiro íntimo, privado, cercado de recifes de corais. As praias têm areia dourada e é possível o acesso em voos comerciais partindo das principais capitais americanas. Para as famílias existem diversos parques aquáticos, campos de golfe, quadras de tênis, spas e alta gastronomia. Os projetos residenciais de Dorado Beach estão divididos em três opções: West Beach, Dorado Beach East e Plantation Village Residences.





As unidades West Beach são oferecidas em versões de 2 até 4 dormitórios com 235m² até 385m² e o preço inicial é a partir de US\$ 3,2 milhões. Todas têm piscinas privativas com azulejos de vidro, terraço mobiliado, porta de entrada de vidro com três metros de altura por conta do pé direito duplo e janelas igualmente grandes já que as unidades estão todas localizadas de frente para o mar. O projeto arquitetônico é inspirado na cultura dos índios tainos, que habitaram a região. Quem possuir uma das unidades West Beach também terá acesso aos serviços do próprio Ritz-Carlton Reserve, do parque aquático The Watermill, dos centros de fitness e wellness, do campo de golfe que possui o La Hacienda Golf Clubhouse e dos campeonatos que são realizados lá anualmente. Há também uma trilha de 18km conhecida como Rockefeller Nature. As unidades residenciais Dorado Beach East são oferecidas em duas opções de plantas com metragens que variam de 473m² até 750m². Os valores vão de US\$ 1,3 milhão a US\$ 1,9 milhão como nas versões Casona Carbia e Villa Carbia. Os proprietários terão

UM ESPAÇO QUE PODE SER SÓ SEU DENTRO DAS BELEZAS DO CARIBE

acesso ilimitado ao campo de golfe, ao Dorado Beach Resort and Club, ao parque aquático The Watermill e aos Fitness Center. Essas unidades também estão equipadas com quadras de vôlei de areia, de tênis e garantem o acesso exclusivo ao Livingston Park. As unidades do Plantation Village Residences são inspiradas nas plantações de Dorado Beach misturada às belezas das montanhas do entorno. Todas estão em edifícios de 4 andares para aqueles que, mesmo querendo muita exclusividade, preferem um toque mais simples. O desenho tem muita influência do estilo mediterrâneo, mais descontraído, e a vista é voltada para os campos de golfe. Todas já vêm mobiliadas e com tamanho partindo de 170m² até 340m² sendo o valor inicial de US\$ 850 mil. ■

ONDEACHAR

Dorado Beach
www.dorado beach.com



MONET

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



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

MONET
EAT, DRINK, CELEBRATE



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

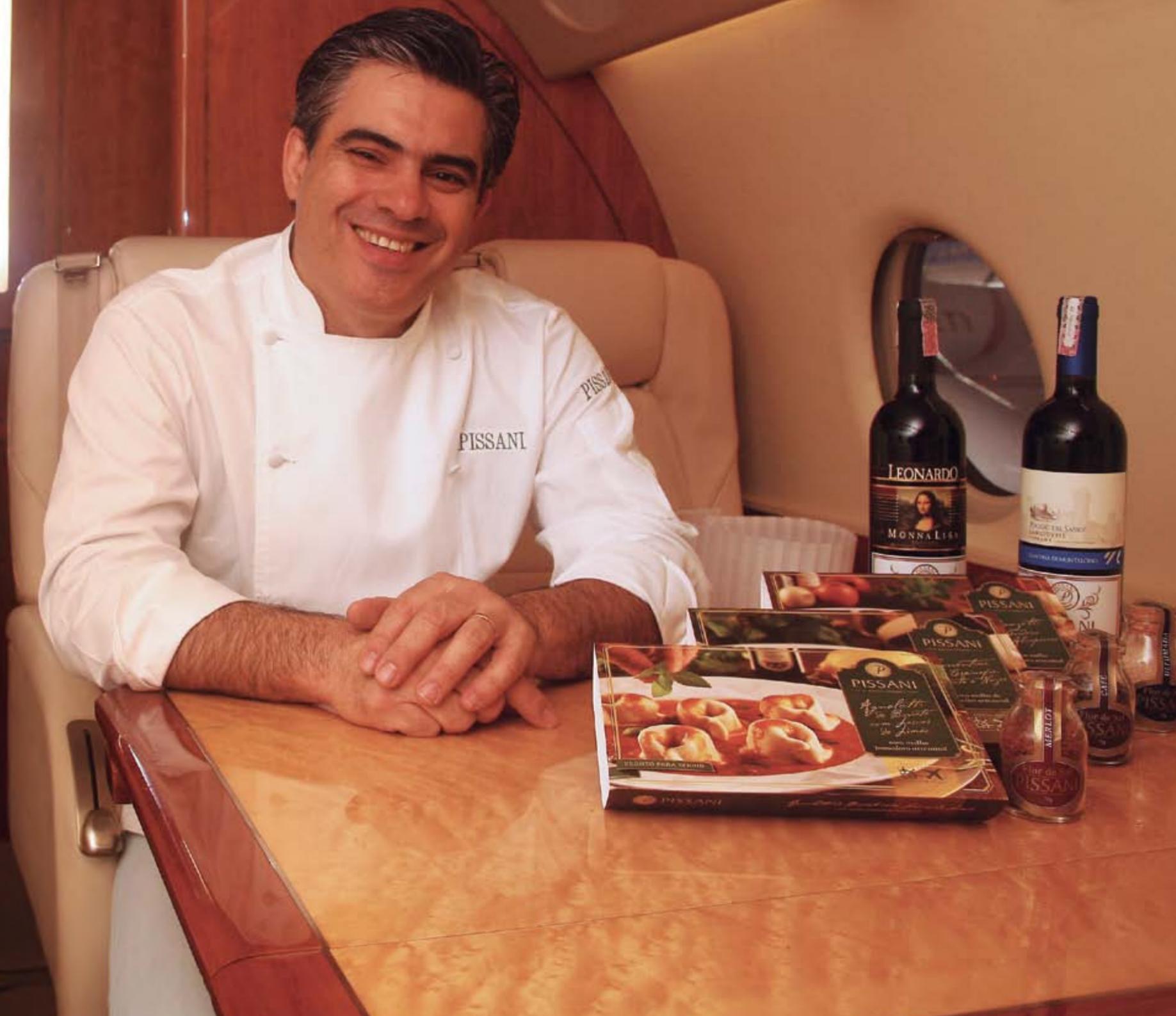
MONET RESTAURANTE
RUA FRADRIQUE COUтинHO, 37 PINHEIROS

11 3032.7403

BOM BOCADO

Comer bem a bordo. Há uma série de inconveniências para que o passageiro de um voo executivo tenha a sua disposição algo no mesmo nível do que ele está acostumado a comer à mesa de um bom restaurante. Isso vai desde aquele ingrediente que consiga manter textura, sabor e boa aparência depois de horas de voo, até a sua forma para que possa caber nas bandejas de um forno elétrico ou de micro-ondas, sempre com medidas menores que as disponíveis em casa. O desafio, no entanto, foi encarado pelo chefe uruguaio Carlos Pissani. Ele que já possui lojas próprias de massas em três Estados viu que embarcar boa comida era uma real necessidade. Produziu, então, três opções de pratos que também podem ser adequadas para o uso em barcos. As massas são vendidas prontas congeladas em embalagens de 300gr e têm validade de 60 dias. No forno elétrico do Gulfstream G200 da

Tropic Air Táxi Aéreo (a empresa possui também um Phenon 300 na base São Paulo e um R-44 na base Porto Seguro) que usamos como plataforma para a nossa degustação, daria para aquecer seis embalagens ao mesmo tempo, facilitando o trabalho da comissária. As receitas são harmonizadas com molhos artesanais feitos em cozimento lento e todas possuem baixo teor de sal. As massas são feitas à mão usando um blend de farinhas que resulta numa composição mais leve. Se for servir, basta aquecer levemente. Para uma perfeita combinação desse novo serviço de bordo, apresentamos para compor a matéria dois vinhos também comercializados pelo próprio Carlos Pissani. A praticidade foi destaque, afinal, se você tiver alguma loja da Pissani por perto, basta pegar a embalagem e levar até a aeronave. E todos os pratos têm sabor de produto fresco e não industrializado. Esteja bem servido então. ■





Agnelotti de burrata com
casca de limão – R\$ 22,50
Vinho Poggio del Sasso 100%
Sangiovese – R\$ 79,00



Sorrentini de espinafre
com ricota e nozes – R\$ 22,50
Molho de 3 queijos
(muçarela, parmesão, brie) – R\$ 28,50

Panzotti de cordeiro com
alcaparras – R\$ 24,50
Vinho Mona Lisa, vinícola
Leonardo – 80% Sangiovese,
20% Merlot – R\$ 59,00



ONDEACHAR

Pissani
São Paulo
Boutique Pissani
Alameda Franca, 1413 - Jardins
Tel: (11) 3081.6847
(Segunda a sexta-feira das 9h00 às
20h00 / Sábado das 9h00 às 19h00 /
Domingo das 10h00 às 14h00)

Shopping Anália Franco– Piso Tulipa Tel:
(11) 2671-0202

Rio de Janeiro
Shopping Leblon – 3º Piso Tel: (21) 2529-
2601

Brasília
ParkShopping - Piso Superior Tel.: (61)
3047.4759

Tropic Air Táxi Aéreo
Tel: (11) 2507 2922 / 2507 0922
gustavo.ricci@tropicair.com.br
luiz.gustavo@tropicair.com.br

SÓ CHEGA AO TOPO QUEM ESTUDA



-  Piloto privado
-  Piloto Comercial
-  Instrutor de voo
-  Comissário de voo
-  MULTI MOTOR
-  Hangaragem
-  Groundschool
-  Simulador AATD Red Bird Full Motion
-  Examinador credenciado pela ANAC
-  Cursos teóricos e práticos

Como fazer um manicaca sorrir? Dê a ele a chance de fazer as piores burradas e sair ileso de tudo. Essa foi a minha sensação ao entrar a bordo do Sky Knight, um simulador de voo de helicóptero que a Bravio Brasil Avionics está colocando no mercado. Eles já têm experiência nisso. No seu catálogo, por exemplo, há um AATD – Advanced Aviation Training Device, um simulador de voo avançado, só que fixo, certificado pela ANAC para treinamento do Helibras AS350B2 Esquilo. O Sky Knight é mais simples, mas cheio de sacações. Ele não retrata nenhum modelo específico. É um helicóptero e ponto. A ideia é

ser acessível tanto para uma criança de 7 anos, como para uma pessoa de 70 anos. E se um Brigadeiro sentar nele não vai achar que está num reles brinquedo. Esse cavaleiro tem dois horizontes para desbravar. O equipamento pode ser instalado num shopping center e servir simplesmente como diversão para as pessoas. Como a meta da Bravio é certificá-lo junto à Anac, ele poderá ser usado em cursos de formação de pilotos. Você que nunca achou que poderia pilotar um helicóptero e muito provavelmente não teria a chance de experimentar o que é essa maravilha numa aeronave de verdade, pode fazê-lo num Sky Knight. As reações desse simulador são muito realistas. O equipamento usa o software X-Plane como base de seu funcionamento e a Bravio fez um excelente trabalho na parte visual, principalmente nas cenas diurnas.

VOANDO DENTRO DA SALA

A apresentação foi feita no Bar Brahma do Aeroclub de São Paulo onde qualquer um pode passar alguns minutos ou mesmo horas voando essa máquina. Há opções de sobrevoo numa plataforma de petróleo, porta-aviões e na cidade de São Paulo cujo cenário é bem rico em detalhes. Na parte mecânica, a falta de experiência em comando de helicóptero não atrapalha. Claro, é preciso um certo tempo para se acostumar com a sensibilidade dos controles e condicionar

os movimentos de cena ao seu corpo. Você tem que induzir a sua mente ao que está ocorrendo na tela à sua frente e deixar de lado a expectativa corporal em sentir uma carga de Gs ou alguma movimentação natural nas etapas do voo. Mas basta alguns minutos para ver o quanto de força você deve aplicar no coletivo, pedais ou cíclico para ter a reação necessária. Um pouco de instrução dos monitores que ficam à sua disposição, e você vai afinando o seu voo. No dia da apresentação oficial apenas um, dos três monitores, tinha tido aulas reais de voo. Os demais não tinham sequer uma hora de voo na carteira e mesmo assim voavam de forma correta. Surpreendente. Essa facilidade também serve para

OCUPANDO UMA ÁREA MÍNIMA, ESSE SIMULADOR PODE LEVÁ-LO PARA LONGE



Na imagem maior, a visão do que seria o Sky Knight, não é algum modelo específico do mercado. Mas o simulador retrata as reações básicas de uma aeronave de asa rotativa.



aqueles que possuem algum temor ao voo. Experimentar e fazer essa pessoa entender como ele acontece, serve para aliviar os medos. Funciona e acaba sendo divertido. Agora imagine esse simulador instalado num shopping ou em algum evento corporativo. Certamente terá fila de gente querendo experimentar. O equipamento pesa cerca de 80kg, o que significa que ele pode ser facilmente transportado e também cabe num espaço ínfimo. Se você quiser ter um desses em casa o Sky Knight sai por US\$ 45 mil. Um exemplar certificado como AATD deve sair por US\$ 80-90 mil e a Bravio pretende oferecê-lo equipado com aviônicos como o Garmin G1000 ou G530. Um aparelho desses serviria para dar instrução nessa suíte de instrumentos que a cada dia está mais popular. Numa escola a hora de voo nesse simulador deve ficar entre R\$ 250,00 e R\$ 300,00. Haverá até a possibilidade de a pessoa fazer o seu recheque de IFR num Sky Knight. O simulador pode ser programado em três níveis de dificuldade. No primeiro qualquer um vai conseguir voar o simulador, no terceiro a pessoa deve ser piloto. O Sky Knight pode ser conectado às redes de tráfego

aéreo virtuais ou numa rede fechada. Se existirem dois simuladores no mesmo lugar é possível fazer voos em ala. Com a integração na internet dá para trabalhar com a meteorologia em tempo real. Se do lado de fora da janela começar a chover, você poderá receber uma instrução nas mesmas condições. E todos os voos podem ser gravados. Um aluno pode muito bem armazenar o seu voo num pen drive e assisti-lo depois no computador de casa. Voar neste simulador deixou de ser mais que uma brincadeira, ou melhor, você pode encará-lo seriamente, mas sem perder a diversão. ■

ONDEACHAR

Bravio
Tel.: (11) 2221 5252
www.skyknight.com.br

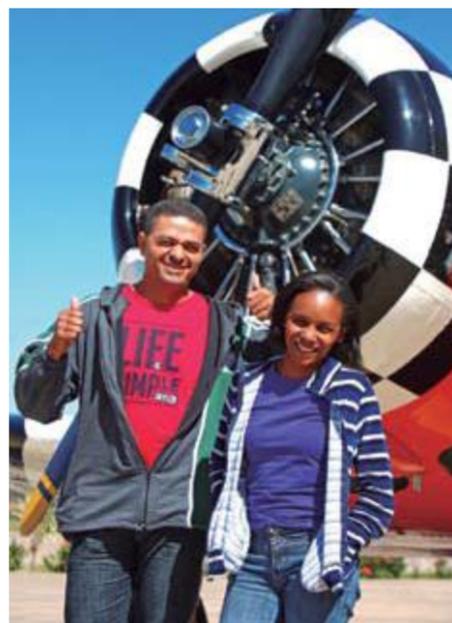




EMBARCANDO NA PROMOÇÃO



Um zunido, duas tossidas. A sequência é da partida do T-6. É inegável que toda vez que isso ocorre, o ambiente se transforma. A tranquilidade do dia vira evento com o despertar dos 9 cilindros da Pratt & Whitney R-1340. Desta vez dois sortudos tiveram o privilégio de dar uma volta, com direito a fina acrobacia, a bordo de um dos ícones da aviação mundial. É bem provável eles nem saibam o que é um T-6 e pouco se importem se o som emitido pelas duas pás seja considerado música para quem tem a aviação no sangue. Para eles, voar é fazer pirueta. Ambos foram sorteados através de uma promoção relâmpago da Jac Motors por conta do lançamento do modelo J3 reestilizado. O tema da campanha veiculada na internet (<http://www.youtube.com/watch?v=hxAixUD5vTs>) fazia uma brincadeira ao dizer que o novo carro chinês só faltava voar. Para Thayllane Santos Brandão e Jocileudo de Oliveira Silva nem isso falta mais. Os dois (Rosália Aparecida Campos e Cintia Jantsch, também ganhadoras, não puderam participar da fase final da premiação. A primeira, inclusive, levou um J3 0km), foram trazidos até o aeroporto de Americana (SP) para conhecer o mundo de forma diferente, de outro ângulo. Traslados de suas casas até São Paulo, pernoite, e no dia seguinte o roteiro começou bem cedo. Thayllane e Jocileudo puderam experimentar como é dirigir o novo J3 em caravana por 120km. Pegaram congestionamentos, engarrafamentos e autoestradas. Viram como é o carro em dois cenários diferentes. Souberam como é São Paulo para o motorista, e como o J3 se comporta dentro da megalópole. Em Americana, o clima foi outro. Na porta de um hangar o T-6 estava a postos para fornecer felicidade. Paramentados, briefing feito, um certo frio na barriga, afinal, nenhum deles havia voado numa aeronave daquele tipo, muito menos fazendo acrobacia.



Paraquedas conectado, passageiro instalado e o motor ruge. O céu em perfeito azul faz o convite para riscá-lo com fumaça. Um mergulho e a primeira puxada para um looping. Perfeito. Os ganhadores vão se acostumando. Primeiro não sabem direito o que está acontecendo, mas, depois que é dada a permissão para dar o melhor berro, parece que a coisa combina melhor. E lá vai o urro da Pratt &Whitney mais o grito do novo aviador. E desce o T-6 e mais o sorriso do vencedor. Ambos retornam com a felicidade inesquecível estampada nos rostos. Depois disso embarcam nos seus J3 de volta pra casa, levando a experiência na memória. Com ela o J3 também voa nas suas imaginações. ■



aeroalcool@aeroalcool.com.br
(16) 3701-7894 | (16) 8123-9788
Franca-SP



www.voequasar.com.br

O Quasar é uma aeronave totalmente projetada e produzida no Brasil pela Aeroalcool Tecnologia Ltda. Destina-se ao lazer (baixo consumo), treinamento (fácil comando) e pequenas viagens (autonomia de até 1600 km com tanque "long range"). É uma das primeiras aeronaves do mundo projetada totalmente dentro dos novos requisitos do LSA, que já começam a valer aqui no Brasil.

Devido ao grau de qualidade e nacionalização, é a única aeronave na categoria com financiamento através de FINAME. Conheça também outros planos de aquisição como carta de crédito Bancaria, Cartão BNDES e financiamento direto com a Aeroalcool. Realize seu sonho de voar, venha conhecer nossa estrutura e voar com o Quasar.



VELOCIDADE DE CRUZEIRO
105 a 115 kt



RAZÃO DE PLANEIO
15:1



RAZÃO DE SUBIDA
700 a 1.100 ft/min



AUTONOMIA STANDARD
6 horas
(1.020 km)



CONSUMO DE COMBUSTIVEL
9 a 13 l/h



PESO VAZIO
280 kg*



MANUTENÇÃO PERIÓDICA
A CADA 50h
R\$ 15,00/hora

* Depende dos equipamentos instalados no avião.

MAMBO ITALIANO

Olhando parece a moto do Akira. Para quem não sabe é um desenho japonês de sucesso nos cinemas na década de 1980 onde as personagens usavam umas motos de desenhos futuristas. Mas essa aqui é italiana.

O desenho é bem o modo que um italiano pensa sobre uma moto cruiser, um mastodonte de potência para engolir muitos quilômetros de viagens ou a melhor máquina para você arrancar de um quarteirão ao outro. Talvez o Moebius desenhasse algo igual. E realmente não há nada no mercado que tenha o estilo da Ducati Diavel, talvez a Triumph Rocket III. Ela é única até com relação ao rugido do seu motor. Esta usina de força é a mesma da Ducati 1198 retrabalhada para entregar mais

torque e potência em giros mais baixos. De qualquer forma, desse bicilíndrico em L com comando desmodrômico de válvulas, são entregues 162cv aos 9.500 rpm e torque máximo de 13kgf.m aos 8.000rpm. Para ajudar a máquina conta com um belo sistema de controle de tração com três modos e oito níveis em cada um. No modo Urban o motor fica limitado a 100cv e a programação de fábrica, que você pode ajustar a hora que quiser, já deixa o motor configurado para o nível 8, o mais fraco. Desse jeito a Diavel se torna um tanto lenta, mas, é ótimo para andar em condições sem muita aderência ou mesmo para economizar combustível. No modo Touring, intermediário, você já vai contar com os 162cv, mas, com o nível médio de controle de tração. Escolhendo o Sport a cavalaria também estará totalmente disponível e controle de tração nos mínimos.



Muitos músculos para todos os lados. O monobraço traseiro é uma obra de arte e de engenharia. O painel dividido em duas sessões é extremamente completo. As ponteiros remetem aos anos 70.

Nem lá nem cá, o modo Touring se mostrou mais a ver com a proposta da moto. A Diavel responde do modo que você espera, com uma certa brutalidade, mas ainda sem querer deixar você para trás, jogado no asfalto. Claro que é muito mais divertido sentir os ímpetus do motor totalmente liberado para despejar potência na roda traseira. Mas no dia a dia isso não faz muito sentido. A pergunta sempre é a mesma sobre a agilidade da Diavel. Muita gente não crê que seja possível andar com essa moto sem achar que está tentando carregar a máquina de lavar para o canto certo da lavanderia. O grande pneu traseiro 240/45-17 e 2,235m de comprimento ajuda nessa impressão. E o julgamento precipitado quase nos prega uma peça. O pneu dianteiro da moto cedida estava meio murcho, com 31 lbs enquanto o normal é 36 lbs nos dois. Com isso a frente estava pesada, as curvas saíam quadradas, difíceis. Um pouco de displicência e quase achamos que a Diavel era um trambolho, um verdadeiro trator em agilidade. Foi só calibrar para o padrão correto para ela se transformar.

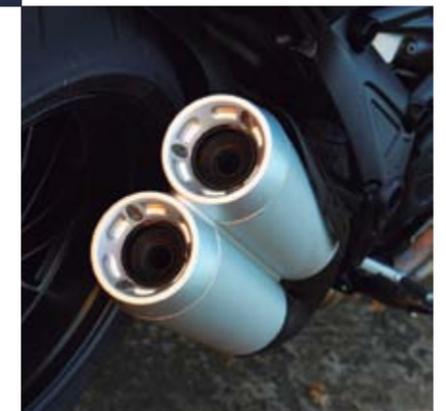


Ficou uma beleza, inclinando e fazendo curvas como uma moto bem menor. Ok, ela ainda tem um pneu enorme na traseira, é preciso uma energia ao comandá-la para dentro da curva. Mas a má impressão se foi com o vento. Uma amiga nossa, que tem uma Honda Shadow, achou a Diavel mais confortável e baixa possibilitando a ela, com cerca de 1,65m de altura, colocar os dois pés no chão, coisa que não consegue fazer na Shadow. Na cidade a Diavel reclama dizendo que não foi feita para essa rotina de não passar de 60km/h e manter o ponteiro do contagiros entre 2.000 e 3.000rpm. Ela soluça, parece que vai engasgar, emite sinais semelhantes ao de uma pane seca e o contagiros fica louco pipocando as escalinhas digitais. E como qualquer Ducati, a personalidade do seu motor talvez assuste os mais desavisados. Sim, estamos

diante de um motor que lhe mostra que tem peças móveis, não é um quatro cilindros japonês de comportamento extra macio. Ela é italiana, não queira que uma moça dessas se comporte como uma japonesa tímida. Plunct, plact, zum e boa viagem. Você sabe quando as válvulas, os comandos desmodrômicos, pistões e o que mais os valham estão subindo e descendo, fazendo seus movimentos. E isso para muitos é música. Mais música do que o compasso que sai dos escapamentos das Harley. No circuito urbano ela consumiu 1 litro de gasolina a cada 15,8km. Na estrada, andando bem mansinho, o consumo chegou a picos de 19km/l e, em ritmo forte, a média



oscilou em 12,64km/l. E você tem que ficar fazendo contas de quanto vai poder andar pois a Diavel não tem marcador de combustível. Com o tanque de 17 lt dá para fazer 200km com folga ou até que o sinal da reserva acenda indicando que você tem mais ou menos 30km para chegar ao posto de gasolina. E lembre-se, empurrar mais de 230kg de motocicleta não é para qualquer um. Um pênalti da Diavel é a sua total falta de lugar para amarrar qualquer bagagem.



produto

O garupa também não tem vida fácil apesar de existir um apoio retrátil no final do banco, que não é nada prático, só estiloso. Mas aí que está, essa moto foi feita para pessoas egoístas. Se quiser ir na garupa, o problema é seu. Para o piloto a posição é de extremo conforto, costas eretas, até parece de uma "fora de estrada". Passar o dia na estrada só curtindo a moto é um programão em cima desta Ducati. Talvez diria que essa cruiser, ao contrário de uma Harley, não é uma moto de velho. É preciso um certo espírito esportivo que não foi amansado com o tempo para sentar em cima dela e aceitá-la do jeito que é. Ela tem freios ótimos, dois discos de 320mm na frente com pinças Brembo de quatro pistões e na traseira há um disco de 265mm, tudo auxiliado com ABS. Ela tem esse conjunto



porque anda, facilmente vai fazer de 0 a 100km/h em menos de 3s, mas cuidado, você pode querer fazer isso saindo do farol e corre o risco de acabar estampado na traseira do veículo parado no outro quarteirão. O câmbio poderia ser um tanto mais preciso; vira e mexe você vai achar um ponto morto entre uma marcha e outra e isso não é bom na estrada durante uma ultrapassagem. Como uma moto premium ela tem coisas chiques, a chave é presencial, não precisa ser colocada em algum lugar e girar para iniciar a partida. O travamento da frente é feito pelo botão do corta corrente. O painel bem completo com dois elementos

poderia ter uma melhor leitura já que o inferior fica um pouco fora do alcance dos olhos, levando você a mexer a cabeça para baixo. O comando dos piscas também poderia ser um pouco mais ergonômico e falta o alerta. As três versões da Diavel (Black, Cromo e Carbon) têm preço de tabela a partir de R\$ 58.900,00 até R\$ 69.900,00 o que não é pouco, mas, agora existe a vantagem da Ducati estar à frente dos negócios no Brasil e o fato deste modelo ser montado em Manaus, com a nova gestão, o receio de um pós-venda mixuruca não deve existir. Realmente a Diavel é impressionante. Não é perfeita, mas, se você olhar fixamente para a Gina Lollobrigida depois de um tempo vai começar a achar que ela é meio gorda. Mesmo assim, certamente, você não recusaria um convite para jantar com ela. ■

ONDEACHAR

Ducati do Brasil
SAC 0800 7 382284
www.brasil.ducati.com

Apesar do grande porte esta italiana é tão ágil quanto uma moto de médio porte. No detalhe, o apoio para o garupa. É mais estilo do que função prática.

PCN

Energia Móvel Ltda.

GPU'S SEM FIO FONTE EXTERNA



Para sua tranquilidade tenha a bordo a Fonte Externa PCN GPU 28-3000, maleta com apenas 28Kg, garantindo o seu direito de ir e vir. Indicada para o Phenom 100 e 300.



PCN GPU 28-600 Booster Power
- Para Pilatus, King Air, Air Tractor e similares.



PCN GPU 28-2000
- A menor e mais potente fonte externa do Brasil.
- Para helicóptero Robinson 66.
- 18Kg de pura energia.



PCN GPU 28-800
- Para King Air, Air Tractor e similares.



PCN GPU 12/28-1200
- Para Learjet e similares.
- Para pista/hangar e manutenção.



À PROVA DE GELO

Com os negócios andando meio que de lado, a aviação executiva brasileira se reuniu para fazer a sua festa na Labace 2013. E o esforço foi grande.

Um frio de rachar – na quarta-feira, 14 de agosto, os termômetros no aeroporto de Congonhas marcavam 6°C e a sensação térmica era de -1°C – abalou um bocado os ânimos na feira. Não há números oficiais, mas a estimativa era de uma redução de 50% do público. Apesar do frio e a garoa castigarem a todos nos três dias de exposição, quem queria mesmo fazer negócios esteve por lá. E não faltaram novidades. O anuário publicado pela ABAG – Associação Brasileira de Aviação Geral – dias antes da abertura da Labace mostrou que a frota brasileira de aviação geral cresceu 6,7% em 2012, um índice de 0,3% a mais em relação a 2011. Os jatos mostraram mais fôlego crescendo

mia de bom e outra de mau humor. Se tudo der certo, as perspectivas são de que o mundo absorva 9.250 jatos novos nesse período, um total de US\$ 250 bilhões em negócios. Se o mundo enfrentar novas crises financeiras esse patamar deve cair para 8.350 unidades, gerando um total de US\$ 218 bilhões em negócios. Mesmo assim o Brasil deve se consolidar como o segundo maior mercado da América Latina, pelo menos em ter-

NEM OS DIAS GELADOS FIZERAM DESAQUECER OS NEGÓCIOS NA FEIRA DOS EXECUTIVOS

16%, de 623 para 724 aeronaves e os helicópteros saíram de 1.654 para 1.893 exemplares, um crescimento de 14%. Os turboélices cresceram 11% e as aeronaves convencionais 4%. O curioso é o número de anfíbios que subiu de 30 para 35 unidades, um aumento de 15%. Mesmo divulgando que as médias de crescimento brasileiras são superiores às dos mercados internacionais, não foram poucos os fabricantes que, extraoficialmente, declararam que o cenário de 2013 foi um tanto decepcionante. Eles esperavam mais e querem ver como será em 2014. Numa coletiva da Embraer os executivos da empresa para o mercado executivo mostraram projeções para os próximos 10 anos levando em conta uma econo-

mos de jatos, passando o México. Dos 4.579 jatos da região, o México abriga uma frota de 800 exemplares e o Brasil 772. Nos próximos dez anos está prevista a entrada de 490 a 530 jatos novos no mercado brasileiro (US\$ 8,4 bilhões) e no México esse número deve oscilar entre 150 e 170 novas aeronaves (US\$ 3,5 bilhões). A feira neste ano teve cerca de 10% a menos de expositores. A Airbus, por exemplo, não trouxe o ACJ 318 como



fez no ano passado. Conversando com um executivo da Airbus na França o mesmo nos contou que houve um certo descontentamento com a feira, tendo em vista o que ele chamou de excesso de visitas pouco objetivas ao seu avião em 2012. Mas o executivo de vendas da marca circulou todos os dias na Labace. Desta vez não aconteceram grandes anúncios de vendas. Está certo que tais anúncios são basicamente jogadas de marketing, nada é definitivamente vendido na feira. Nesta edição foram anunciadas as entregas de dois Beechcraft Bonanza G36 pela Lider Aviação, um EC130B4 ao jogador Neymar (representado pelo seu diretor financeiro pois estava na Suíça jogando pela Seleção) pela Power Helicopteros, a assinatura da com-



Na foto à direita o novo G650. Abaixo na entrega do EC130B4 do Neymar, da esquerda para direita o Ronaldo Crissiuma, Diretor de Negócios da Columbia Trading; Dalvaro Lima, presidente da Power Helicopteros; Eduardo Marson, Presidente da Abag e da Helibras; Altamiro Bezerra, Diretor Financeiro da Neymar Sport e Marketing; Marcos Fábio, da Power Helicopteros.



pra pela Helimarte de mais um Esquilo B2 da Helibras e a venda de um Cessna Grand Caravan EX (US\$ 2,4 milhões) pela TAM. Ok, podia ser muito mais. A própria Helibras que mostrava o EC130 T2 que é novo e já estava vendido, anunciou um novo centro de serviços em Atibaia e estava com um novo Globocop (Helisul) sendo exposto. Poderia, como outros, ter feito ainda maior alarde. A Gulfstream que trouxe os novos G280 e G650 também deveria aproveitar e anunciar que esses dois modelos já têm clientes no Brasil. Em feira quem berra mais vende mais tomate. Os Gulfstream G650 e G280 impressionam. O primeiro por dar um toque a mais no que se pode chamar como classe A entre os jatos de ultra longo alcance. Ele deixa o G550, até agora o topo de linha da marca, parecer pequeno. Houve um substancial aumento da área de cabine, de asa, de tudo e com o mesmo alto padrão característico de acabamento. O G280 é o que se espera de um Gulfstream. O G200, antecessor, era um Astra SPX anabolizado e agora o G280 tem uma asa digna dos desenhos da marca. Espera-se uma performance bem mais competitiva dentro da categoria super midsize. Com a frota completa (havia mais o G450 e G150 em exposição) a Gulfstream estava disposta a fazer frente aos seus vizinhos de feira que tinham suas notícias para encher os olhos dos presentes.

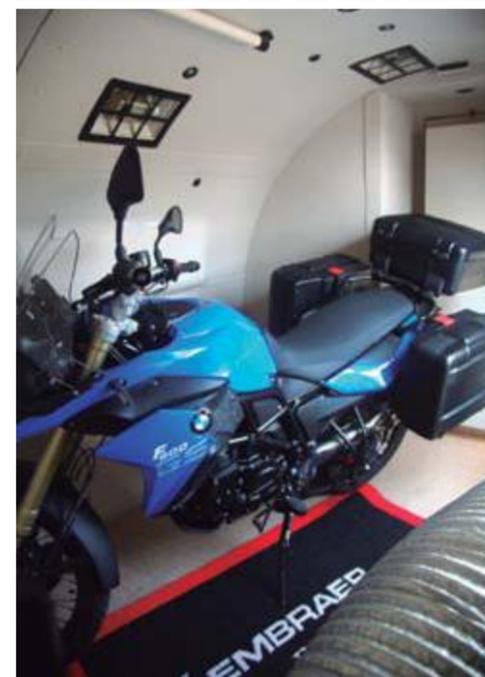




Acima a Bombardier virou notícia com a nova representante Líder Aviação. A Helibrás lançou oficialmente o EC130T2. Na outra página o S-76C++, a primeira vez da Sikorsky. Dava para comparar com o AW169. Cerimônias de entrega foram poucas, como a do Bonanza G36. E o exemplo de espaço a bordo no bagageiro do Lineage 1000.

A Embraer caprichou na apresentação do Lineage 1000. Levou um exemplar cheio de recursos de interatividade para os passageiros e um interior que fazia questão de dizer a todos que tinha acabamento compatível com os Gulfstream. De quebra, uma brincadeira de bom gosto. Colocaram uma BMW F800GS no bagageiro traseiro (acessível em voo) para mostrar o quão grande ele é. A empresa brasileira que tinha também a linha completa dos seus jatos executivos mostrou pela primeira vez o Legacy 500 ao público. Pena que ainda estava sem o interior montado. A Bombardier, outro dos gigantes da mostra, tinha como grande novidade não um dos seus modelos. O Challenger 350, por exemplo, não veio. A notícia estava na nomeação da mineira Líder Aviação como a sua representante no Brasil no lugar da Synerjet que agora tem mais liberdade para comercializar o Pilatus PC24, jato suíço que de uma forma ou outra chega a ser concorrente dos Learjet menores. É um contrato inicial de 3 anos mas quem sabe seja uma volta aos tempos de quando a Líder e a Learjet eram

quase conhecidas como Líderjet. Numa conferência a Bombardier falou que além da nova parceria deve aumentar seus centros de serviços no país com pelo menos um a mais no Sul (muita gente falando na PremiumJet de Curitiba) e outro na Região Norte-Nordeste. Os executivos da fabricante também deixaram em aberto se poderão um dia abrir um centro de treinamento em simuladores no Brasil. Não disseram que sim nem que não mas falaram que o número mínimo de frota local para justificar tal investimento pode ser semelhante ao do México. Lá eles têm 35 Learjet 45 e a frota no Brasil está mais ou menos no mesmo patamar. A Líder também estava em evidência por meio da Beechcraft. A nova fase da marca, que deixou de lado a Hawker e seus jatos, espera que em breve venha com novos produtos. Patrick Naldowski, presidente para as Américas, começou



a dar as dicas, entre um sorriso e outro, do que sairá das linhas de montagem de Wichita (EUA). Entre os leves quem sabe algo com propulsão turboélice. A primeira novidade deve nascer do Baron. Um monoturboélice também está nos planos. Como ele será ainda não foi decidido. Nadolski também acha que num futuro próximo seus aviões a pistão poderão beber querosene usando motores ciclo diesel. Ou seja, a marca prepara muitas surpresas para as próximas edições da Labace. Outras boas novidades na Labace. A Somma Aviação trouxe o Epic LT, monoturboélice para seis passageiros feito em material composto. Extremamente aerodinâmico, atraiu pelo espaço da cabine bem superior aos TBM 850 e Piper Meridian e pela performance de cruzeiro batendo nos 325 nós e razão de subida de 3.000 pés/min graças a motorização de 1.200shp da sua PT6A-67A. Por enquanto ele é vendido em kit (experimental de US\$ 2,750 milhões), mas deve ganhar a certificação até 2015. As encomendas da versão certificada (US\$ 3,4 milhões) já contabilizam 25 pedidos. Dos expositores tradicionais, a Piper (JP Martins) mostrou os seus dois carros chefes, o monoturboélice Meridian e o Seneca V, bimotor à pistão que é difícil de abater no mercado. A Cessna trouxe o

mock-up do Citation Latitude. Foi dentro dele que conversamos com o Leonardo Fiúza, diretor da TAM, representante da marca no Brasil. Ele acredita que 2013, com o acerto de vendas de 20 aeronaves no 1º semestre, deve fechar com o mesmo patamar de vendas do ano passado, com um total de 50 aeronaves (sendo 30% de helicópteros e 70% de asa fixa) e aguarda ansioso as certificações pela ANAC do Corvalis TTX (mostrado na feira) e do Cessna C182 com o motor diesel, ambos previstos para 2013. O primeiro tem pelo menos 5 unidades vendidas e o C182 tem de 3 a 4 reservas. O próprio Latitude, que ainda está em desenvolvimento pela Cessna, pode ser um sucesso no país com a sua cabine grande e alcance para 2.500nm assim como o Longitude da classe de 4.000nm. Perguntamos a ele sobre o contraste das notas divulgadas pela Cessna e pela Embraer a respeito do mercado de aeronaves executivas. A americana, semana sim e outra tam-



O Nextant quer provar ser uma boa opção também no Brasil. Como também é a intenção do novo Epic LT da Soma Aviation. O mock-up dava a real noção de espaço do Cessna Latitude. No estande da Aerogrips as melhores soluções e simpatia. E a tradição da JP Martins com dois destaques da linha Piper.



bém, solta um texto dizendo que o mercado está em baixa, que as vendas de jatos de pequeno porte andam mal das pernas e ela só vê boas chances nos mercados de aeronaves de maior porte. A Embraer diz exatamente o contrário, que tudo está muito bem e seus Phenom 100 e 300 vendem como pão quente. O investidor deve ficar maluco com isso. Fiúza rebateu dizendo que a Cesta, que lançou 8 produtos em 2 anos e meio e tem 50% do mercado de jatos no Brasil, não deve estar reclamando tanto assim da vida. A Labace também foi uma oportunidade de ver o que está sendo oferecido de planos de propriedade compartilhada de aeronaves. A Avantto que basicamente atuou nesse segmento

sozinha por diversos anos, estava com um concorrente bem ao lado, a Prime Fractional Club, que além de aeronaves (estava com um AgustaWestland Grand exposto) também trabalha com planos de barcos e carros de luxo. A Avantto aproveitou para mostrar que agora também tem aviões agregados aos seus planos. Nesta parte da feira havia o tremendo charme do estande da MD Helicopters. O representante Helicentro montou um espaço que lembrava um iate e colocou um MD520N no topo, como se num heliponto a bordo. Na parte da frente colocou um MD Explorer nas cores da Red

que é esse concorrente do S-76D e do Eurocopter EC155. Quem sabe no ano que venha eles apareçam com o produto real. Outra fofoca na feira dava como possível que os modelos da marca pudessem ser finalizados no país. A AgustaWestland de certo vai melhorar o atendimento de manutenção do AW139. No hangar, protegidos da chuva, frio e vento, os expositores de serviço e fornecedores de produtos para esse mercado não reclamaram muito. A intempérie do tempo ajudou fazendo com que os clientes permanecessem mais em seus estandes. A Aerogrips manteve uma série de



Bull que foi usado num viral onde lançaram dois paraquedistas num voo junto ao Cristo Redentor. Do lado deles, finalmente, a Sikorsky deu as caras na Labace. Levaram um S-76C++. Quem sabe agora eles tenham uma melhor política voltado para o mercado corporativo. No estande, inclusive, estava sendo mostrado bem discretamente o PZL M28, turboélice asa alta do mesmo porte do Bandeirante que até certo tempo atrás foi proposto para ser substituído do avião da Embraer na FAB. Negócio que não seguiu adiante. A AgustaWestland que no ano passado trouxe um mock-up da cabine do AW169 veio esse ano com algo mais completo. Deu pra ter uma melhor dimensão do



Sem dúvidas o estande do Helicentro era o mais criativo da Labace. Na Good Winds, o seu melhor plano de seguro. Abaixo a linha de produtos da Blue Sky, rastreamento e segurança na prática.



O Agusta era novidade da Prime Fractional Club. Outra estreia foi o Cessna Corvalis TTX. Para completar, a melhor equipe financeira em campo com o alto escalão do Bradesco em companhia da equipe da National Freight e a anfitriã Global Táxi Aéreo.



contatos para mostrar uma ampla gama de cursos que iam desde a adaptação ao painel Garmin G1000 aos de variados tipos de aproximação. Eles que levaram o simulador de voo usado na Harpia Flight Academy e são especialistas em desenvolver processos de homologação de pistas e procedimentos, também mostravam aos seus clientes o que podem fazer de gerenciamento de táxi aéreo na emissão de carbono. Na Goodwinds que faz, por exemplo, seguros aeronáuticos e de tripulantes, a novidade era o DIT- Diária por Incapacidade Temporária que o tripulante pode contratar para servir como um complemento ao que receberia do INSS enquanto estivesse afastado por motivo de convalescência. A Blue Sky estava mostrando os sistemas de rastreamento de aeronaves que funcionam através do Iridium e que em alguns modelos podem ser conectados via smartphones ou tablets. Bom equipamento para gerenciar frotas e aumentar a segurança. Sob a proteção de alguns estandes fechados, os negócios estavam a todo vapor. O alto escalão do Bradesco estava fazendo o que mostram nos seus anúncios, marcando presença, afinal, são donos de cerca de 65% do mercado de leasing e financiamento de aeronaves no Brasil. E são eles, assim como a própria Labace e seus expositores, que esperam por dias ainda melhores num futuro próximo. Se possível já na edição seguinte. ■



galeria



Foto Aérea do Kiaroa Eco-Luxury Resort



Restaurantes e bares



Bali

Aterrissando no paraíso.

UM PROJETO EXCLUSIVO E PRIVILEGIADO.
Apenas 30 lotes entre 1.300 e 2.500m², com pista de pouso particular.

Depois que a pessoa começa a fotografar e quer desenvolver a sua habilidade, a grande questão é contar com equipamentos cada vez mais complexos que vão lhe garantir imagens de qualidade cada vez mais superiores. Os detalhes contam, e o apuro na composição da imagem também. Qualquer lugar para que se olha vira um ponto a ser insistentemente fotografado. Para quem deseja algo mais que uma câmera básica, a Nikon tem no seu catálogo a D5200. Posicionada entre a D3200 de entrada e a D7100 profissional, é a mais recente câmera da marca a usar o sensor APS-C com 24mp, o mesmo da D3200 e D7100, mas, que possui uma extensão de sensibilidade para até 25.600ISO e é capaz de disparar até 5 fotos por segundo. Vídeos são produzidos em Full HD. A máquina faz foco usando 39 pontos e tudo pode ser visto por um monitor de LCD articulado. Com uma lente padrão 18-55mm VR, ela custa na Angel R\$ 3.100,00 e possui garantia Nikon do Brasil de 2 anos. ■



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



O conforto da sua casa aliado aos serviços exclusivos de um Hotel de luxo.

É um luxo estar com a sua família em um lugar onde o tempo passa sem pressa, desfrutando de toda estrutura de lazer e segurança* do Kiaroa Eco-Luxury Resort, com um atendimento impecável e serviços exclusivos.

Um estilo de vida incomparável localizado na Península de Maraú, ao sul da Bahia, internacionalmente conhecido como um dos destinos mais encantadores do Brasil.

SAIBA MAIS



INFORMAÇÕES:
+55 (11) 3552-4000
www.kiaroafly-in.com.br

COORDENAÇÃO E VENDAS:





Sarah Chofakian