

HiGH



EDIÇÃO 44 | JANEIRO/FEVEREIRO 2014 | R\$18,00



EMBRAER TUCANO T-27

SE VIRA NOS TRINTA

ENSAIO EM VOO DO MAIS SINGELO AO MAIS SOFISTICADO
PANORAMA BEECHCRAFT E CESSNA SOB A MESMA ASA
GASTRONOMIA SEM TEMPO QUENTE COM ESSAS DELÍCIAS
PRODUTO UMA LINHA DE BRINQUEDOS SEM VERGONHA



**CONTE COM O LEASING BRADESCO
E FIQUE MAIS PERTO DAS SUAS CONQUISTAS.**

Seja um helicóptero, um avião, 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 é BRA. BRA de Bradesco.

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  @Bradesco  facebook.com/Bradesco



Bradesco

A VOZ DA RAZÃO



Você que vai atualmente num show aéreo no Brasil pode se considerar um sortudo. É só chegar, sentar e ver o avião decolar. Num bom evento existe a sorte de poder contar com a narração do Vadico. É fácil saber se é dele a voz que sai dos alto-falantes. Se o Dino, um ônibus Mercedes antigo que serve de trailer e base operacional, estiver estacionado próximo da pista, é sinal que boa parte da graça do evento será transmitida com a perícia do Vadico. Nem sempre foi assim. Tempos atrás a coisa era mais mambembe. Houve a época do Mair Prado, diretor do aeroclube de São Paulo. Uma das suas pérolas ao microfone surgiu durante uma apresentação de paraquedismo. Sol de meio-dia na cara do povo e lá ia o Mair gritando para todo mundo olhar para cima. O salto não dava para ver, mas estava bonito, segundo o cabra. Nem a Esquadrilha da Fumaça escapou. E olha que eles são tão bem treinados para narrar quanto para voar juntos. Uma vez no Broa Fly-In o integrante novato, que tempos depois se tornaria líder do Esquadrão, foi designado para narrar a apresentação. Na hora do cruzamento, com todos os T-27 ao mesmo tempo, a coisa não saiu assim tão coordenada. E de lá do microfone, esquecido aberto, veio um que m... O Vadico também teve seus tropeços mas estudou, se interessou, foi saber das manobras, das aeronaves, das personagens. Nisso tudo ele colocou o seu molho pessoal. Valeu a receita. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 8 | NÚMERO 44 | JAN • FEV | 2014

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Luiza Meira
arte@revistahigh.com.br

ASSISTENTE COMERCIAL
Bruna Sales
bruna.sales@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
Beatriz Vianna (make up & hair), Rogério Macon (modelo Way Model), Márcia Leite Paes (revisão), Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Hernani Dippolito (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

Motorizado pela Pratt & Whitney Aprovado pela Beechcraft

Há apenas um motor digno do seu King Air C-90. Os engenheiros da Beechcraft acertaram quando escolheram as turbinas PT6 para motorizar o King Air C90, a Blackhawk dá continuidade a este sucesso com o upgrade XP135A. Troque suas turbinas antigas por turbinas Pratt & Whitney PT6A-135A novas de fábrica com garantia, suplemento do manual de voo, crédito para horas remanescentes e uma rede de suporte sem igual.

É a melhor solução de upgrade do mercado, movido por turbinas PT6-135A novas de fábrica movida.

**BLACKHAWK
STRONG**

Ligue hoje para um especialista em performance da Blackhawk.



+55 15 9124 1293 | mauricio@blackhawk.aero | www.blackhawk.aero

sumário

ENSAIO EM VOO

Piper J3 Clipped Wing

Todo o romantismo surge na forma desse clássico08

Embraer Legacy 450

O estado da arte tecnológico decola no novo jato30

CULTURA

O Looping

Um curta-metragem feito na raça e paixão 16

TURISMO

Maringá

A cidade canção tem tudo para atrair o povo da aviação.....36

COMPRAS

Todas as melhores ofertas para o início do ano 24

PRODUTO

Volvo S60 T6 R-Design

Surpreendendo pela rapidez nas respostas 42

Ovo

Brinquedos que ativam a imaginação.....66

MODA

Expulso de casa, nosso homem se dá bem48

MERCADO

Um hangar com estrutura de primeira e tão grande quanto o mercado54

Beechcraft/Cessna

A compra da Textron vai mudar todo um setor..... 70

PANORAMA

100 anos de Força Pública

Águias com muitas histórias para contar.....60

EAB 2014

Agora eles vão ao norte do Paraná atrás da aviação.....80

Programa FX-2

Finalmente o escolhido. E é sueco84

GASTRONOMIA

Um frio mais que bem vindo das sorveterias premium..... 74

DIA A DIA DA CACHAÇA

Embraer T-27 Tucano

Três décadas de prestação de serviços e fôlego para muito mais.....88



PIPER J3 CLIPPED WING

CURTINDO A VIDA ADOIDADO





CORTARAM-LHE AS ASAS MAS, SURPRESA, NÃO A LIBERDADE DE VOAR TRANQUILO.



Nova lorque encanta tanto que o turista, mesmo sendo à primeira visita, já se sente em casa. Tantos textos escritos, tantas crônicas publicadas misturam fascinação e reconhecimento na cabeça do recém-chegado. Você deixa as malas no quarto, volta à rua e já sabe que deve ir para a esquerda ou direita. E faz isso com um natural e agradável sorriso no rosto. Mais ou menos assim é sentar num dos bancos de um Piper J3. Talvez não tenha aviões que carreguem tal grau de fascinação. Simples, encantador, em boa parte porque gerações tiveram suas habilidades de voo forjadas nesse tipo de avião. E são amarelinhos, graciosos, de cano e pano. Todo mundo quer ter um. Ok, para toda parte da população que aprendeu a voar com painéis de Efis e fuselagens de fibra de carbono, deve ser espantoso ver como voa uma coisinha dessas, de trem de pouso convencional. Aqui no Brasil o J3 Cub também tem uma legião de fãs. É primo distante do Paulistinha, são semelhantes no desenho geral, como tantos outros concebidos na mesma época, os anos 30. Meio complicado para entrar, no assento dianteiro

a ergonomia dos pedais não é aquele supassumo e se você estiver calçando botas grandes fique atento para não acionar os freios indevidamente com o calcanhar. Não há ajuste de bancos e a chave seletora de magnetos e da partida que está numa posição central, na parte superior esquerda da fuselagem, é mais fácil de ser manuseada para quem senta no banco de trás que, aliás, é o posto ideal em voos solo. O comando de mistura de combustível está na base esquerda do painel e a manivela do compensador de profundor foi colocada na parede inferior esquerda da cabine. É

tudo meio espalhado, mas, por incrível que pareça, como naquela bagunça da sua mesa de escritório, você vai achar que tudo está no seu devido lugar. No painel, o minimalismo. Apenas quatro relógios. Você só precisa saber, da esquerda para a direita, a quantas andam o ritmo do motor, a velocidade em que está voando, o altímetro e como está a vida do seu óleo. No meio, a bússola. O manche está ali, a porta bipartida idem. A janela do lado esquerdo abre e fecha, mas, olhando para fora parece que você sofreu um golpe de vista. A asa parece diferente. Descendo e olhando o bicho de frente vem a constatação, esse é um Piper J3 Clipped Wing, tem asa mais cur-

Simple como o seu painel, o voo do J3 é a pura essência da aviação. E a versão Clipped Wing ainda permite algumas graças acrobáticas.



ta, projeto da Reed Conversions. A envergadura passou dos originais 10,35m para 8,53m. A diferença foi tirada na junção com a fuselagem, região que também sofreu modificações para receber o novo encaixe. O ângulo dos montantes também foi alterado. A proposta da Reed era deixar o J3 mais estável, principalmente durante o pouso. Com menos asa ele fluíria menos, principalmente naqueles dias mais turbulentos e com solo vertendo calor. Só que a modificação não afetou os ailerons, que permaneceram





performance e suavidade de comportamento entre os Clipped Wing. Dar a partida, mesmo num dia quente, foi fácil. O taxiamento outra beleza, um ritual com aquele zigue-zague até o ponto de espera junto à cabeceira. Esse J3 estava com freios bem efetivos, qualquer toquinho nos pedais ele respondia de bate pronto. O bom é que é quase desnecessário o seu uso no taxiamento. Cheque de motor feito a 1.600rpm, Clipped Wing colocado na cabeceira é só dar potência e seguir em frente calçando de leve o pedal direito. Mesmo com a baixa potência ele vai querer apontar um pouco o nariz para a esquerda. Cauda levantada e pou-

do mesmo tamanho e com a diminuição da envergadura, se tornaram enormes, ocupando quase que toda a área do bordo de fuga das asas. O avião ficou mais esperto de rolagem e, enfim, acrobático. Você teria então um modesto avião de 65hp capaz de fazer brincadeiras para aquele final de tarde especial. Até há outras derivações com motor de 90 até 180hp, estrutura em alumínio, cauda modificada, parte traseira da fuselagem mais curta e a colocação de asas de Taylorcraft com perfil simétrico. Coisas feitas para assustar o seu amigo de Cirrus quando você aparecer na ala dele voando invertido. O J3 Clipped Wing da matéria é umas das variantes mais comuns, equipado com motor Continental O-200 de 100hp, mas, limitado a 90hp. Talvez o melhor balanceamento entre



Finais de tarde e atmosfera sem turbulências. A porta aberta e a alegria dos minutos pilotando um dos aviões mais clássicos da história.

co tempo depois, com 60mph, ele já voa sozinho. O dia estava quente, com 32°C, dois a bordo (mais ou menos 130-140kg) e tanque inferior cheio, com 37 litros de combustível (o superior de 30 litros estava vazio), saindo de uma pista a 2.000pés de altitude. Com esta fórmula o J3 com sua asa mais curta sobe mais ou menos. Sem a indicação de variômetro, dá para pensar em algo como 300-400pés/min. Com um único a bordo e num dia frio, dá para acreditar que ele faça algo como 500-600 pés/min. Se fosse sair para uma navegação, com os dois tanques cheios,

daria até para cumprir etapas de três horas (considerando 30 minutos de reserva de combustível) consumindo entre 20 a 22litros por hora. A dica é sair numa ascendente suave, ganhando velocidade sem se preocupar em chegar rápido ao seu nível de cruzeiro. Até porque ele não vai fazer nada rápido. Subindo você estará a 75mph, um Chevette 1.0 vai passar mais rápido que você na estrada e quanto mais alto, a performance de subida vai deteriorar ainda mais. Em cruzeiro, mantendo 2.400rpm no motor, o velocímetro vai se estabilizar em 85mph. Mas a graça desse avião não é ir de Corumbá até Natal. O bom é divertir-



FICHA TÉCNICA

Piper J3 Clipped Wing

Fabricante: Piper Aircraft Inc.
Motorização: Continental O-200 de 100hp (limitado a 90hp)
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 8,53m
Comprimento: 6,79m
Área alar: 13,29m²
Velocidade de cruzeiro: 85mph
Razão de planeio: 6,8:1
Velocidade de estol s/ motor: 35mph
Carga paga: 183,25kg

se trocando a posição do céu e chão por mágicos instantes. O estol é manso, feito com motor ou sem motor, o ponteiro do velocímetro nunca indicou mais que 35mph na hora que o nariz do J3 virava para o solo, sem vibração ou quedas abruptas de asa. O comando de pedal sempre esteve bem ativo como não poderia deixar de ser o comportamento dos ailerons. Nesse reconhecimento do voo, hora de fazer um parafuso. Essa curiosidade não mata, só dá alegria. Quando você pensa que ele vai entrar de forma agressiva, despencando o nariz e propor-



sensação literal de perda de chão, a resposta vem no giro lento, suave. Você tem tempo de sobra para ver onde e como quer parar. Como ainda havia energia e altitude, a saída do parafuso foi completada com um tunô entrando com 110mph e para a esquerda, por favor, pois fazer essa manobra para o outro lado não é das coisas mais harmoniosas deste planeta. O tunô também é feito de modo muito tranquilo, quase nada de G, peso não há no manche e você fica curtindo o horizonte girar através do para-brisa. Nota dez nesse quesito. Para o pouso, mais uma vez, tudo parece estar no lugar, apesar de a primeira tentativa resultar num catrapo bem feio aos olhos



Tanto com motor de 65hp ou 100hp o J3 Clipped Wing tem comportamento dócil. A harmonia de comandos até parece que melhorou com as asas mais curtas.



“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 | 2014
AIRCRAFT

INFO@CIRRUSAIRCRAFT.COM.BR | 11 4582.6144

O que leva um homem a amar uma máquina?

O Looping

UM FILME DE FILIPE RAFAELI

Bruno Catelli Ricardo Haag



O FOCO DA CENA



COM LUIZ GUSTAVO ALVES COMO CO-ROTEIRISTA E DIRETOR DE DRAMATURGIA, PLÍNIO LINS, FILIPE RAFAELI, DANIEL DOMBROSKY, PABLO MEDINA E HERNANI DIPPOLITO NA FOTOGRAFIA, COM RENATO BONVENTI, ENZO GARCIA COMO AVÔ E NETO, MAURICIO, SUZANNE, MELISSA E MANUELA CATELLI COMO FAMÍLIA, HOMERO BOZZO NA TIELLA SONORA, GUSTAVO ASSIS NOS ADELANTOS E PRODUÇÃO MUSICAL, HERNANI DIPPOLITO NA PILITAGEM DO AVIÃO, MAURICIO CATELLI, RICARDO HAAG, PLÍNIO LINS E FILIPE RAFAELI COMO PILOTOS DE APOIO, RENATA RAPOSO E SUZANNE CATELLI COMO CONTINUISTAS, BETO ANDRIK NA COLORIZAÇÃO, PABLO MEDINA E FILIPE RAFAELI NA EDIÇÃO DE SOM, BIANCA DALLAPE E ANA CAROLINA FINOCHIO NA MONTAGEM, FLAVIO FORNER COMO DESIGNER, FILIPE E PLÍNIO NA EDIÇÃO, RICARDO BECCARI NA FOTO DO CARTAZ E DVD.

Aviação, que no cinema só dá tragédia, quando filmada com paixão, é sucesso. Fora o recente filme O Voo, com o Denzel Washington, faz um bom tempo que o tema não é produzido. Isso levando em conta mais o lado humano, ou a arte que é o voo, e menos tapas, tiros ou explosões. Na década de 1980 ou 90 o pessoal do aeroclube do Rio Grande do Sul fez um curta que mostrava um Paulistinha que ganhava vida própria e

Abaixo o idealizador e diretor Filipe Rafaeli, o curta começou sua vida há dez anos e pode ser realizado com o avanço da tecnologia das câmeras fotográficas que filmam em Full HD.



saía para um voo, sem ninguém, só para curtir o seu momento. Teve também o clássico Cloud Dancer, com o David Caradine, que mostrava a vida de um piloto de acrobacias. Este filme tinha Tom Poreznny, diretor da EAA, como consultor técnico. Seguindo a linha de o O Voo, na década de 1970 foi feito O Piloto, que contava a história de um comandante de linha aérea com problemas de alcoolismo. Em todos esses casos recursos foram captados e trabalhos foram feitos, em grande parte, movidos pela paixão pelo assunto. Em algum momento tinha gente da aviação por trás desses projetos. O assunto é lúdico, dá boas imagens

e misturar paixão e técnica de filmagem geralmente tem bom resultado. Ainda mais hoje em dia, com equipamentos profissionais mais acessíveis. As câmeras fotográficas, que gravam em Full HD, são fáceis de manejar e garantem um material de altíssima qualidade. Grande parte das produtoras de vídeo já partiu para o uso indiscriminado desse equipamento. Séries de TV e até filmes para cinema são feitos com essas câmeras. Assim, câmera na mão, as ideias vão surgindo. Foi basicamente dessa maneira que um grupo de gente de porta de hangar resolveu produzir o curta-metragem O Looping, meia horinha de cinema. Feito na cara e na coragem mesmo, pois ninguém tinha a mínima noção ou experiência de como fazer um filme. Roteiro, decupagem, story board, sonorização eram só termos de dicionário. O passo inicial foi dado por Filipe Rafaeli. Piloto que gosta de tirar fotos de avião vinha há dez anos cultivando a ideia de produzir uma história que envolvesse acrobacia e admiração de um menino com esse mundo. Teve que esperar a tecnologia ter algo acessível para que ele, que não conta com os re-



UM ENCONTRO DE AVIADORES QUE VIROU CENA DE CINEMA.

curtos de uma produtora de cinema profissional, pudesse fazer o seu filme. Enquanto isso foi mostrando as suas ideias para quem estava à sua volta. Os amigos lá do aeroporto de Atibaia (SP) foram se aproximando e cada um dava as suas sugestões, pois, roteiro mesmo, daquele de papel com centenas de páginas, ainda não existia, só um esqueleto que seria desenvolvido a cada dia de filmagem. Entre as pessoas do grupo, uma delas tinha o Piper J3 Clipped Wing visto no ensaio em voo desta edição. Avião clássico, da era romântica da aviação, que mesmo parado já transmitia emoções para quem gosta do voo. E era acrobático, de manobras sossegadas, para curtidão. Uma cara do filme já estava sendo moldada com o J3 em cena. O avião virou referência. O Maurício Catelli, que já foi diretor do aeroclube de Atibaia, topou e envolveu também o resto da família na empreitada. O menino, personagem principal da história, seria o filho dele, Bruno. O instrutor de voo do mesmo aeroclube, Ricardo Haag, encarnou o papel do piloto que iria contracenar com o menino. A história do encontro desses dois seria

a linha mestra do curta. O menino, morador de uma fazenda em algum rincão do Brasil de 1942, apaixonado pelo que voa, tem a grande oportunidade de ficar perto de um avião, que em pane, poussa perto de sua casa. Ele vai lá, conhece o piloto e surge uma amizade. Roteiro sucinto. A coisa começou em 2011 com uma câmera Canon T2i básica, mas, à medida que o trabalho foi se prolongando, outras câmeras entraram em ação. Plínio Lins, funcionário público e aluno de PP, do mesmo núcleo de Atibaia, tinha outra Canon, uma 60D. Ele a usava no seu hobby de fotografar aviões. Foi ajudar a gravar algumas cenas e acabou



se aprofundando no processo de produção. Outras três Canon 7D foram usadas nas gravações, mas, em geral duas eram usadas em cada cena. E mais gente foi participando. Todos com algum vínculo com a aviação. Mesmo as meninas que faziam o trabalho de produção tinham familiares na área. Assistindo, O Looping é um filme belo. Claro, não existem arroubos de atuação. Há algumas falas meio rebuscadas, até porque ninguém é ator de verdade, daquele que entende que o fazer nada pode ser muito melhor, complexo e denso do que um festival de caras e bocas. A própria direção do Filipe Rafaeli poderia ser mais redonda, mas, é iniciante, pouco provável de se pedir mais e pelas circunstâncias em que foi feita toda a produção ele já fez

muito. A atuação do Bruno Catelli tem a vantagem da espontaneidade própria da idade. Os adultos que aparecem usam suas referências emotivas para construir a cena. O piloto, como nos contou o Ricardo Haag, tem muito da sua própria pessoa. Mas também não é uma produção feita de qualquer maneira. Existe uma preocupação com detalhes que chega a ser surpreendente para um trabalho amador. A fotografia é esmerada. Foram usados horários adequados de



O J3 Clipped Wing inspirou o clima do roteiro deste curta. Deu mais molho à história da paixão do menino pela aviação.



luz para fazer as gravações. Buscaram locações. O figurino também recebeu um bom trabalho. E se o som em alguns momentos está meio baixo, a edição, trabalho árduo que pode derrubar qualquer produção, não compromete. Só para ter uma referência de algo malfeito que poderia estar na mesma prateleira, o filme francês Cavaleiros do Ar é uma superprodução sem pé nem cabeça que só serve para a pessoa ver cenas – estas incríveis – de aeronaves em voo. A obra que teve apoio da Força Aérea Francesa e da

Dassault, com um caminhão de dinheiro investido, peça, e muito, na edição. Em O Looping, feito sem dinheiro de ninguém, não há degraus grotescos entre cenas. Levou um bom tempo para que tudo fosse finalizado, outro ponto decorrente da falta de experiência de toda a equipe. Viram que era negócio mais complexo e cheio de detalhes para fazer. Na locação usada como campo de pouso, os trikes passavam baixo a toda hora, parando a gravação. De repente, um complemento de cena, sugerido de último instante, dava outra tônica à cena e demandava tempo extra de filmagem. Detalhes que provavelmente não estavam previstos no imaginário da equipe. O curta deve entrar em festivais de cinema ao redor do Brasil. Se pode ganhar algum prêmio, isso é uma incógnita, mas seria algo surpreendente pelo perfil de estreante e pela estrutura de produção que a obra

tem. Para quem participou da produção o resultado vai além do que é mostrado no vídeo. Para a família Catelli ficou uma obra para ver e rever durante décadas, até como uma referência de vida para o Bruno, uma criança de oito anos, no sentido de ter vivenciado um compromisso e como pode ser difícil e complicado concluí-lo. Plínio Lins absorveu as técnicas de filmagem, diferente do que ele está acostumado, para aplicá-las em outros curtas, mais simples, com foco em apresentações aéreas. O diretor e roteirista Filipe Rafaeli tem pretensões maiores, vai usar a sua experiência para fazer outros filmes, certamente com maior estrutura e já com objetivos mais comerciais. Mas o ponto crucial de admiração desse filme é traduzido no testemunho do piloto Ricardo Haag. Fizeram a coisa por afeto, para deixar algo para a própria aviação que, aqui, virou cultura.



A produção apesar de totalmente amadora, sem salários ou qualquer tipo de cachê, mostrou um resultado acima do esperado. Digno de filme profissional.



ALA Aviation
Representante Extra Aircraft no Brasil
Denis Schwarzenbeck
Tel.: +55 19 99163 7415 | E-mail: denis@voeala.com
Facebook: www.facebook.com/voe.ala.1
Site: www.voeala.com

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

A VIDA COM UMA

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

LIBERDADE EXTRA



com



FAZ BEM PARA A SUA MEMÓRIA

Uma mistura de alta tecnologia para um dispositivo de uso cotidiano e a arte decorativa de cultura secular. A Christofle existe desde 1830 trabalhando em ourivesaria, tradição francesa em que materiais como a prata são usados na fabricação de objetos para a mesa e casa. Já a LaCie é uma marca reconhecida no mundo da alta tecnologia e sempre apresenta ao mercado produtos de desenho sofisticado com uma nova proposta de ergonomia ou inovação. As duas que mostraram o pendrive Galet em 2010, uniram seus talentos para projetar o Sphere, um disco rígido feito em prata com 1TB de memória. O corpo é feito à mão na França e em seguida a tecnologia é integrada na LeCie. O resultado é uma peça que pode ser exposta tanto num escritório ou numa residência, como um artefato tecnológico ou um objeto de decoração inovador.

Preço sob consulta
Christofle
SAC Brasil: (11) 3864 4288
www.christofle.com

prods

TECNOLOGIA GASTRONÔMICA

Mais que um simples cepo de facas, a peça da Vitorinox foi projetada para ser um porta-tablet ou mesmo um apoio de livro de culinária, facilitando a vida do chef. Fora isso a peça feita em madeira clara comporta 12 tipos variados de facas e possui mecanismo giratório na sua base.

Preço sugerido: R\$ 1.295,00.

Vitorinox

SAC : (11) 5584 8188

www.victorinox.com.br



MELHOR QUE ANTES

A Angel está oferecendo a verdadeira coqueluche entre as câmeras, a Go Pro Hero3 Black Edition. A câmera é 20% menor e mais leve que a versão anterior, ganhou lente grande angular 2.8 super nítida, vem com wi-fi embutido, porta mini USB/HDMI, sensor de 12mp e o seu processador de imagens é duas vezes mais rápido. Capaz de mergulhar até 60m, ela faz filmagens em Full HD e possui acessórios disponíveis para todas as situações. A garantia é de 12 meses.

Preço: R\$ 1.990,00

Angel Equipamentos Fotográficos

Tel.: (11) 3257 3498 / 3259 5450

vendas@angelfoto.com.br

www.angelfoto.com.br

O BOM PRATO

O crítico gastronômico Josimar Melo lançou o Guia Josimar 2014. O livro reúne suas avaliações sobre 697 restaurantes, 266 lojas para gourmet e 157 bares e cafés. Publicado desde 1992 neste ano 32 restaurantes já estreiam com uma estrela em sua cotação (para um máximo de três estrelas). Para o crítico não importa se o lugar é simples. Se a cozinha for boa, ele pode superar outro exemplo mais elegante ou melhor equipado.

Preço: R\$ 35,00

Guia Josimar 2014

Editora DBA

www.dbaeditora.com.br



O TEMPO URGE

Os novos Panerai Luminor Marina 8 usam um sistema que permite o funcionamento por oito dias consecutivos. A corda é feita manualmente e usa um calibre Angelus de 16 linhas. Tudo resultado de especificações da Marinha Italiana que em suas missões precisava contar com um relógio de confiabilidade completa e duradoura. Os modelos estão disponíveis com caixa de aço inoxidável ou em ouro rosa.

Preço: Luminor Marina 8 dias Ouro Rosa – R\$ 74.510,00

Luminor Marina 8 dias – R\$ 21.600,00

Officine Panerai Boutique
Shopping JK Iguatemi – São Paulo
Tel.: (11) 3152 6620
Av. Juscelino Kubitschek, 2.041 - Loja 129



PARA CARREGAR SEMPRE

Chega ao Brasil a nova linha Fiero de malas rígidas da Samsonite. Uma coleção que satisfaz os clientes mais exigentes graças à combinação de flexibilidade, durabilidade e leveza. Disponível nas cores cinza escuro, rosa e preta e nos tamanhos bordo, médio e grande, a Fiero possui um design único e arrojado e mais resistente ao desgaste por atrito, pois possui textura de microdiamante.

Preços: Bordo (56 cm): R\$ 369,90

Média (67 cm): R\$ 429,90

Grande (80 cm): R\$ 499,90

Samsonite

www.samsonite.com.br



O NOME DO JOGO

A Amend tem uma nova linha de cosméticos premium e com diferentes ativos a fórmula básica combina o óleo de avelã, Liponutrientes da Manteiga de Karité e Aminoácidos Reparadores que ajudam os fios a resistirem aos efeitos da idade e à ação de agentes externos como sol, vento, água do mar e piscina.

Shampoo Maciez e Brilho

Preço médio: R\$ 21,00

Condicionador Maciez e Brilho

Preço médio: R\$ 20,00

Máscara Maciez e Brilho

Preço médio: R\$ 23,00

Tratamento Cosmético Pós-Lavagem Maciez e Brilho

Preço médio: R\$ 21,00

Ampola Maciez e Brilho

Preço médio: R\$ 12,00



NOVO OLHAR

Ano novo também significou nova coleção para a Chilli Beans. São 35 peças entre óculos e relógios assinados por nomes como Alexandre Herchcovitch, Ronaldo Fraga, Isabela Capeto e A Mulher do Padre. A coleção chegará a todos os pontos de venda com preços sugeridos de R\$258,00 para as armações solares e R\$298,00 para a vista. Os relógios estão a partir de R\$358,00.

Chilli Beans
SAC 0300 555 0300
www.chillibeans.com.br
www.angelfoto.com.br



OUSADIA EM METAL

A Chaise Lofty está em destaque na Montenapoleone, marca de móveis de design autoral. Assinada por Piergiorgio Cazzaniga, ícone do design italiano, e projetada pela MDF Italia, a Lofty é resultado de uma ousadia utilizando chapa de aço inoxidável e técnica de moldagem, o que garante curvas incertas que imprimem beleza singular ao produto.

Preço: sob consulta.

Montenapoleone
Al. Gabriel Monteiro da Silva, 1.572 - SP
Tel.: (11) 3083 2300
www.montenapoleone.com.br



MÚLTIPLA INSPIRAÇÃO

A coleção inverno 2014 da Viviela London, batizada de Skyfall, teve inspiração nos Alpes Suíços e também nas cores da aurora Boreal, para contrastar com os tons sóbrios do inverno. Entre os materiais utilizados nos 32 modelos, estão o couro de tilápia, bovino e pítom. Tecidos, vinis e rendas aumentam ainda a carga de contrastes ao mesmo tempo em que dão um ar de modernidade.

Alameda dos Maracatins, 1217 – cj 911 - SP
Tel.: (11) 3564-7001

Scaroin The Beatles - R\$ 625,00

Scarpin The Cure - R\$ 650,00

Peep toe Black Sabbath - R\$ 625,00

Bota de cano longo Queen – R\$ 1100,00

Fashionroom Viviela London

Al. Dos Maracatins, 1217 – cj 911 – São Paulo

Tel.: (11) 3564 7002

www.viviela.com



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.



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:



Embraer Legacy 450

ENFRENTANDO OS GRANDES RIVAIS



Para toda a equipe de engenheiros, pilotos e pessoal da linha de produção, aquele 28 de dezembro pode ser comemorado como o real início do recesso de final de ano. Quando os pneus dos trens de pouso do Legacy 450 finalmente livraram o asfalto da pista 15/33 do aeroporto de São José dos Campos (SP), essa equipe que ficara trabalhando, enquanto na fábrica desde 20 de dezembro era só silêncio, teve um respiro de alívio. Não podiam sair de 2013 sem ver o mais novo produto da casa voar pela primeira vez. Estava no cronograma fazê-lo voar um ano após o Legacy 500, que decolou do mesmo aeroporto em 27 de novembro de 2012. Também deve ter sido, sem querer querendo, um golpe de marketing em cima da Bombardier que

estava para voar ainda em 2013 o Learjet 85 (que concorre mais diretamente com o Legacy 500) e não conseguiu. Pouco após o meio-dia de um sábado, calor infernal de verão e alguns CBs formando nos arredores, o Legacy 450 deu a partida nas duas turbinas Honeywell HTF7500E de 6.080lbs de empuxo cada. A bordo estavam os pilotos de teste Eduardo Camelier e Eugênio Cará mais o engenheiro de ensaio em voo Carlos Kobayashi. Ao redor do avião, toda a expectativa de sempre quando se trata de um voo inaugural. Por mais que seja um derivado de outro modelo e exista 95% de comunalidade com o Legacy 500, a máquina é nova, há uma certa base, mas nunca se sabe de fato o que pode acontecer quando chega a

hora do vamos ver. Na cabeceira da pista 15, as manetes são colocadas à frente, freios soltos e o jato começa a sua corrida para a decolagem. Simples assim. O avião sobe para os seus primeiros testes de manobrabilidade. O Legacy 450 é a próxima página no catálogo de aeronaves executivas da categoria MidLight e como virou costume nos produtos da Embraer, é um tanto difícil definir um único posicionamento do produto no segmento. Nas apresentações o fabricante o compara, em termos de cabine, com o Citation XLS+, o Hawker 750, o Learjet 60XR e o futuro Cessna Citation Latitude. Este sim deverá ser o seu concorrente mais direto. O Hawker 750 saiu recentemente de linha, o Learjet 60XR e o XLS+ são menores, o Latitude é ligeiramente mais estreito em



A NOVIDADE FOI AOS ARES PARA CHEGAR MAIS CEDO AO MERCADO

diâmetro de cabine, assim como é menor em comprimento. A Embraer até o coloca como páreo do Gulfstream G150, que é da categoria MidSize, um degrau acima. O pé direito da cabine de passageiros do Legacy 450 tem 1,82m, sete a mais que o encontrado no Hawker 750, e o piso é plano. Com 150pés cúbicos (4,24m³), o mesmo do Legacy 500, a capacidade total de bagagem é a maior do segmento e chega a oferecer mais espaço que o Cessna Citation Sovereign (135 pés³) e o Learjet 85 (130 pés³). A Embraer fez um refino no desenho original e ampliou em 50,8mm o comprimento da fuselagem na área,

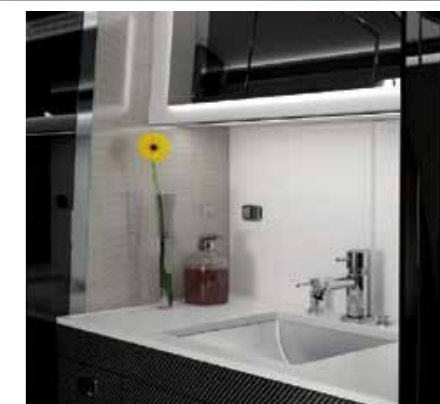
logo após a porta, e outros 101,6mm na área da asa. Assim, foi possível aumentar a distância entre as poltronas, de 42" para 46". No total o comprimento de cabine do Legacy 450 ficou em 7,31m enquanto que o Cessna Latitude possuirá 6,63m. O menor dos concorrentes é o Learjet 60XR, com 5,39m. Na última NBAA outros dados de desenvolvimento do Legacy 450 foram mostrados. Com quatro passageiros, dois pilotos, e considerando a velocidade de cruzeiro bem econômico, as reservas padrão de autonomia com um aeroporto de alternativa distante em 200nm do destino, o alcance foi de 2.300nm (4,260km)



para 2.500nm (4.630km), a mesma coisa divulgada para o Cessna Latitude. Quem se aproxima mais da dupla é o Learjet 60XR (2.292nm) Nessa mesma fórmula, considerando a velocidade de Mach 0,80 e com seis passageiros a bordo, o alcance foi de 2.150nm (3.980km) para 2.300nm (4,260km). Isso que dizer que na primeira configuração o jato consegue alcançar todas as capitais da América do Sul, sem escalas, saindo de São Paulo. Ou então, saindo de Salvador ou Belém, ele consegue ir até Paris ou Roma sem escalas, o que o torna bem interessante para aqueles que não costumam voar com máxima lotação e precisam fazer voos com pernas mais longas. Normalmente essa pessoa pensaria numa aeronave maior e mais cara. O Legacy 450 com preço de tabela de US\$ 16 milhões (o Latitude custa US\$ 16,250 milhões) já oferece conforto suficiente para esse tipo de missão. Os engenheiros da Embraer também trabalharam para diminuir a altitude de cabine. Legacy



450 e Cessna Latitude trabalham uma pressurização que, voando aos 45 mil pés, a altitude de cabine seja de 6.000pés (1.801m). Os Learjet 75 e 60XR trabalham com 6.545pés, e o Citation XLS+, com 6.800pés. O Legacy 450 também é mais veloz comparado com seus concorrentes. A máxima de cruzeiro é de Mach 0.82 (sendo que a MMO é de Mach 0.83) enquanto os concorrentes variam de Mach 0.75 do Citation XLS+ a Mach 0.81 do Learjet 75. Os Learjet 60XR e Citation Latitude voam respectivamente a Mach 0.78 e 0.77. Em compensação o Embraer requer uma pista de 1.200m para decolar. Mais que ele, só o Learjet 75 que precisa de 1.333m de pista. Quem decola mais curto nesse quesito é o Latitude, consumindo 1.177m. Como o avião começou os seus testes, vamos basear os números de



Mais que um primeiro voo a chegada do Legacy 450 cria novos parâmetros de mercado. Modelo a ser seguido de agora em diante com o sistema total de controle de voo por fly-by-wire.



FICHA TÉCNICA

Embraer Legacy 450

Fabricante: Embraer

Motor: 2 Honeywell HTF 7500E de 6.080lbs de empuxo cada

Capacidade: 2 pilotos + 7 passageiros (opcional até 9 passageiros)

Envergadura: 20,25m

Comprimento: 19,68m

Velocidade de cruzeiro rápida: Mach 0.82

Alcance: 4.630km (2.500nm)

Comprimento de pista para decolagem: 1.219m

Nível máximo de cabine: 6.000pés



O interior do Legacy 450 oferece padrões de conforto sem igual. Na página ao lado os três sortudos da Embraer que voaram o novo jato pela primeira vez.

performance no que está sendo divulgado pela Embraer. Segundo o fabricante, o consumo do Legacy 450 na primeira hora de voo é de 272 gal, baixando para 191 gal na segunda hora. Mantendo o avião em ritmo de longo alcance, numa missão de 300nm (cerca de 46 minutos de voo) serão consumidos 1.531lb (695kg) de combustível. Numa missão de 1.000nm (02h31m de voo) o total será de 3.650lb (1.656kg). Esses dados sempre consideram 4 passageiros a bordo. Outro incremento ao avião que foi apresentado recentemente é o sistema de HUD HGS-3500, dispositivo que permite que os pilotos vejam as principais informações de voo numa tela posicionada na frente do para-brisa, na altura dos olhos. Esse pode



atuar em conjunto com o EVS-3000, tecnologia que fornece imagens em infravermelho do que está à frente da aeronave, mesmo em condições de baixa visibilidade. O EVS-3000 é compatível com as luzes de LED que estão sendo instaladas nas pistas dos aeroportos. Esse número pode muito bem mudar até a certificação da aeronave, prevista para 2015. A suíte de avionics Rockwell Collins Pro Line Fusion é igual à que equipa o Legacy 500, com cinco grandes telas de 15,1" e todo o sistema está capacitado para se adequar, por exemplo, a tecnologia de navegação CNS/ATM. Como o seu irmão, o Legacy 500 inaugura o uso de comandos atuados totalmente por meio de pulsos eletrônicos, o conhecido Fly-By-Wire. Muita coisa desse processo deve ser extraída da própria certificação do Legacy 500, prevista para o primeiro semestre de 2014, tanto é que o irmão maior vai utilizar quatro aeronaves para os testes, enquanto o 450 terá apenas duas para seu processo de homologação. Será um programa até que rápido para mudar de vez a cara desse mercado. ■

ONDEACHAR

Embraer
www.embraer.com.br



DESTINO



TEXTO: EDUARDO BASKERTIN
FOTOS: DIVULGAÇÃO

PLANEJADO



Procure no Google, mas ao vivo será bem melhor. A síntese de produzir uma matéria sobre Maringá pode ser esta. Você pode dizer que Maringá saiu de uma folha de papel em branco. Ela foi planejada dentro de um empreendimento da Companhia de Melhoramentos do Norte do Paraná em 1947. Viveu atrelada à Mandaguari até 1951 e depois cresceu sem parar.

Como foi planejada desde o seu nascimento, abriu espaço para o verde, seguindo as diretrizes do inglês Ebenezer Howard, pré-urbanista que em 1898 propunha cidades onde as pessoas viviam em harmonia com a natureza. Daí surgiu o conceito de cidades-jardins. Da mesma forma foram projetadas Goiânia e o bairro de Cidade Jardim em São Paulo. A própria Companhia de Melhoramentos fez uso das mesmas diretrizes em Umuarama e Cianorte. Maringá, música de Joubert de Carvalho, era cantada hora sim outra também pelos operários da construção da cidade. De tanto ser entoada virou o nome da cidade. Virou cidade canção. Foi de lá que saiu Sônia Braga para conquistar o Nacib e depois Nova Iorque. Mesmo crescendo por décadas, o seu lado jardim foi preservado. Ela é considerada uma das que mais oferecem área verde para a população



com 26,65m2 por habitante, há 90 alqueires de mata nativa e 17 bosques. Dentro do município há o Horto Florestal, o Parque dos Pioneiros, o Parque do Ingá. O Parque do Japão é novo apesar de ter sido idealizado em 1973, quando foi feito um acordo de irmandade entre a cidade paranaense e a cidade japonesa de Kakogawa e sua construção foi efetivada em 2006, ano do centenário da imigração japonesa ao Brasil. Vale a pena dar uma olhada, pois é o maior parque japonês fora do Japão. O sujeito de Maringá vive do agronegócio mas o que sustenta mesmo a economia local é o setor de serviços. Tem a pessoa que pernoita na cidade indo para Foz do

O Parque do Japão surpreende pelo tamanho, um jardim enorme que tem bem a ver com a cidade cheia de espaços verdes. A gastronomia de Maringá é outra surpresa, acima o Mignon Caprese, cardápio do Baco Restaurante.

Iguaçu e há o mato-grossense que passa por ali na época de férias a caminho do litoral. Ambos são exemplos de gente que faz circular o dinheiro na cidade. A moda também faz lá o seu dinheiro. Pensando no que fazer para o futuro, foi idealizado o Polo Aeronáutico e Aeroespacial que será ligado ao aeroporto. Também está sendo implantado o Parque Tecnológico de Maringá, resultado de uma parceria da Incubadora Tecnológica de Maringá e a Universidade Estadual de Maringá. Com um investimento de R\$ 3 milhões será feita uma estrutura para abrigar pelo menos 18 novas empresas que vão se juntar às outras 13 que já existem. E um parêntese, em matérias publicadas no jornal O Diário em julho do ano passado, uma holding suíça assinou um protocolo de intenções com o governo do Paraná para instalar uma fábrica de aviões e he-

Em termos de hospedagem, apesar do perfil corporativo, o Bristol Metrópole Hotel entrega apartamentos com padrão de conforto além do mínimo esperado.

lua de mel se divertir sem ser incomodado. São 162 quartos bem montados. Em todos há ar-condicionado split. Na decoração nada de comprometedor, o estilo é moderno, limpo e o metro quadrado dos quartos é generoso. As camas são todas king size e em 20% dos apartamentos há banheira de hidromassagem. Como a frequência de estrangeiros a negócios é grande, o serviço de recepção é bilíngue. O hotel tem boa estrutura para a sua hora particular de academia, no descanso na beira da piscina ou numa sessão de sauna. Não há erro nesse endereço, não tem como achar que vai

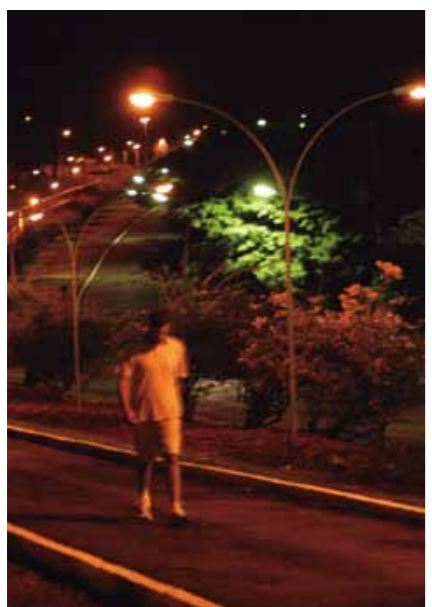


licópteros em Maringá. Seriam investidos R\$ 174 milhões para estruturar a fábrica da Avio International Group em Maringá só que, logo em seguida, alguns blogs locais começaram a divulgar que o dono da Avio, Luigino Fiocco, haveria aplicado golpes na Itália o que levou o prefeito Carlos Roberto Pupin a pedir esclarecimentos sobre esse assunto. Em resposta ao jornal, a Avio declarou que as informações eram referentes a um processo de dez anos atrás e que teria sido resolvido na justiça italiana. Na hora de dormir, não há tempo ruim. A opção da boa cama recaí no Bristol Metrópole Hotel, categoria grande, feito para abrigar convenções, grupos e famílias. Dá para um casal em

dormir mal neste cep. Para comer vamos deixar de lado a opção no Bristol. A cidade é bem servida e seria desperdício não experimentar a boa mesa local. E isso pode ser um porco no tacho, prato típico da cidade (se bem que disputa a preferência popular com os inúmeros cachorros quentes vendidos a cada esquina) que é temperado 12 horas antes e feito, de acordo com o nome, num tacho de ferro em fogão à lenha. Simples



bem classudo é o Habanero Restaurante. Juliana e Leandro, os donos, se casaram e foram morar nos Estados Unidos. Durante 11 anos ele fez cursos e trabalhou em restaurantes. Na volta ao Brasil, em março de 2012, abriram a sua casa em Maringá. Não é um bistrô, mas é pequeno, intimista. São apenas 18 mesas e é preciso reservar o lugar pois o Habanero costuma lotar. O cardápio de linha contemporânea muda a cada temporada, pois, os donos prezam pela qualidade e frescor dos elementos usados nos pratos. Peixes e frutos do mar são comprados direto de pescadores no litoral e chegam quase que diariamente de avião. Mas há



como nos lugares em que é servido. De alta gastronomia há uma surpreendente variedade. O Baco segue uma linha chique, tem pianista entregando a trilha do ambiente depois das 20h30, calçada em jazz e bossa nova. É um endereço para um momento mais romântico, quando quiser impressionar a companhia. Dá para ver bem pelas fotos dos pratos. O Bacalhau Alentejano é servido numa posta de 300gr do peixe grelhado no azeite e acompanhado de brócolis, ovos, tomates, batatas, azeitonas, cebola e salsa (R\$ 76,00). O Mignon Caprese vem com a carne grelhada acompanhada de muçarela de búfala, regado com pesto. Junto também vem um risoto de tomate cereja e manjeriço (R\$ 59,00). Outro

os carros- chefe da casa. A entrada feita com coração de alcachofra grelhada (R\$ 23,00) serve duas pessoas. As saladas são individuais, a Ceasar é tradicional, mas, o molho é caseiro (R\$ 10,00). Como prato principal a escolha pode recair no carrê de cordeiro marinado 24h no molho de tomate e grelhado (grella com pedras vulcânicas) que vem acompanhado de risoto de alho poró, ervilhas frescas e cebola caramelada. Sai por R\$ 65,00 o prato individual. O Mediterraneo Internacional é claro no que vai lhe servir. Já foi até mais espanhol um tempo atrás, mas agora o seu cardápio desceu um pouco de longitude e passeia na Região mediterrânea. Nos pratos a Tosta do chef feito em ciabata com camarões e cogumelos

Mais comida à vontade. Acima o Mediterraneo, que como o nome diz, tem culinária daquela Região. A Tosta do Chef leva camarões e cogumelos numa ciabatta. Na página seguinte o Bacalhau Alentejano (topo) do Baco e embaixo a entrada de alcachofras do Habanero Restaurante.



frescos ao molho bechamel gratinado com parmesão (R\$ 24,90), a Piccata ao Limone que é um medalhão de mignon grelhado que vem acompanhado de risoto de açafraão ao molho roti e limão siciliano (R\$ 44,90). Como opção um salmão ao molho cítrico que vem com risoto de morangos frescos (R\$ 49,90). Muito provavelmente você não esperaria um lugar desses para comer no norte do Paraná. Os restaurantes em si refletem bem o perfil desta cidade. Muito mais estruturada do que você imagina, planejada não só para manter uma boa harmonia com seus habitantes, mas de olho nos grandes negócios. ■

MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

Maringá é um entroncamento de grande vias ligando o sul com o sudeste do País e também à Argentina e ao Paraguai. São cinco grandes rodovias e a atenção maior recai na PR-323 que indo para oeste liga a cidade à Paiçandu, Cianorte ou Umuarama. Tem tráfego pesado mas toda a via é de pista simples. Foi apelidada de Rodovia da Morte.

taxa é de R\$ 1.200,00, o pernoite custa R\$ 130,00. Os valores para um Citation Jet II ou King Air C90 são de R\$ 1.650,00 para o pouso diurno, R\$ 2.195,00 o noturno e R\$ 180,00 o pernoite.

ENDEREÇOS:

Habanero Restaurante
Av. Mauá, 2694
Tel.: (44) 3029 6930
www.habanerorestaurante.com.br

DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Maringá (SBMG 23°28'46"S/052°00'44"W) é muito bem-estruturado, a pista possui 2.100m de comprimento com 45m de largura e deve ser ampliada para 2.400m. É habilitado para tráfego aéreo internacional de carga. A Gol e Azul/Trip possuem nove frequências diárias cada uma.

Restaurante Baco
Rua Luiz Gama, 106
Tel.: (44) 3026 2500
www.bacorestaurante.com.br

Restaurante Mediterrâneo
Av. Luiz Teixeira mendes, 662
Tel.: (44) 3029 1779
www.mediterraneointernacional.com.br

MELHOR ÉPOCA:

Para pousar um Baron no Terravista a taxa de pouso diurno é de R\$ 630,00 para pouso noturno a

Bristol Metrópole Hotel
Avenida 15 de Novembro, 470
Tel.: (44) 3221 8100
www.bristolhoteis.com.br



Pense um pouco. Se você estiver à procura de um carro com dotes esportivos é pouco provável que a palavra Volvo venha à sua cabeça. A marca é mais lembrada pelo fator segurança. Mas comece a mudar um pouco sua opinião quando estiver de frente com o carro das fotos. Nos entregaram um Volvo S60 T6 no padrão R-Design, com visual mais esportivo. O mercado brasileiro será abastecido nes-

se padrão apenas com o S60, tanto para a versão T6 como para a T5 e, veja, mais de perto ele é bem interessante. Dispõe de para-choques modificados, difusor traseiro, ponteira de escapamento cromada, rodas de 19 polegadas em liga leve. Por dentro há todo um ambiente sofisticado, mas, com detalhes de esportividade que aparecem nos pedais com acabamento em alumínio. Os bancos, muito bons, que envolvem os ocupantes – principalmente os da frente – oferecem segurança, muito conforto e possuem ajuste elétrico com memorização. Os passageiros de trás têm espa-



RÁPIDO
NAS RESPOSTAS



O interior com bancos além de confortáveis, envolvem os ocupantes de forma eficiente para a tocada mais esportiva. Não se engane pelas linhas sóbrias desse carro, ele anda, e muito.

ço de verdade e se você estiver levando apenas um par de humanos, o encosto do assento central pode virar um apoio com porta-copos. O acabamento geral do S60 T6 R-Design é primoroso para a categoria. O console central continua bem nórdico, seco, sem muitas firulas, mas é completo. Os comandos, às vezes, são complexos demais para você chegar até onde deseja. Há a grande tela de 7" no topo do console central que reúne os comandos de entretenimento, computador de bordo, GPS – não muito atualizado com as ruas brasileiras – e a câmera de ré com guias que se ajustam à medida que você gira o volante. Nele também pode ser acessado um opcional de conectividade, o sistema Sensus Connected Touch. O dispositivo multimídia custa R\$ 7.190,00 e é basicamente um



tablet com acesso à internet via modem portátil ou sincronizando com um celular. É comandável por meio tátil na tela e algumas funções podem ser acessadas por meio vocal. No painel de desenho bem interessante, há três tipos de configurações que priorizam o lado esportivo, o econômico e, digamos, o sofisticado. Na verdade esse painel principal é uma grande tela de alta definição que você pode mudar a visualização de acordo com a sua preferência. Mas o item mais importante desse carro está sob o seu capô: um 6 cilindros em linha 3.0 turbo com 304cv a 5.600rpm e torque máximo de 40,79kgm.f disponíveis entre os 2.100 e 4.200rpm. São números muito respeitáveis para um sedã de 1.752kg. Real-

mente é um coração que tem a ver com a roupa esportiva que este Volvo veste. Ele não é só agressivo externamente, seu comportamento também é. O modelo custa R\$ 205.950,00 e, tecnicamente, ele está ao lado do BMW 335i M Sport (R\$ 289.950,00), equipado com motorização semelhante só que entregando 2cv a mais. Curiosamente o torque máximo é igual, contudo, o 6 cilindros da BMW o entrega na plenitude em regimes mais

baixos, já a 1.200rpm. Outra diferença entre os dois está no câmbio que no sueco é automático de 6 velocidades, duas a menos que a oferecida pelo alemão. O Volvo possui tração integral enquanto o BMW tem tração traseira. Não andamos no BMW mas, pelos números da fábrica, o 335i M Sport faz de 0-100km/h em 5s. Os números da Volvo mostram que o S60 T6 cumpre essa medição em 5,9s. Fizemos isso em 6,7s num dia quente com 27°C e numa altitude de 748m, com duas pessoas a bordo. O nosso Volvo não tinha

como selecionar o modo de condução mas vimos no manual que esse opcional existe lá fora. As teclas ficam na base do console central à frente da manopla de câmbio. Certamente selecionando um modo mais esportivo, desligando o controle de tração e num dia mais frio, a marca baixaria facilmente. O S60 T6 R-Design é um sedã muito esportivo e confortável para esse padrão. A suspensão não é tão seca e rígida a ponto de maltratar seus ocupantes em nossas ruas padrão superfície lunar. A direção de as-



sistência eletro-hidráulica também não é tão pesada. Podia ser até um pouquinho mais em velocidades mais altas. Alta é a sensação de segurança em curvas. A tração nos quatro sapatos ajuda. Para o bem ou para o mal, ele não tem reações ariscas na sua condução. É um executivo em plena forma e como qualquer Volvo é recheado nos sistemas de segurança. O carro tem controle de frenagem em curvas e capotagem. No teto, junto ao retrovisor interno, há o botão de emergência. Em caso de algum acidente ou pane, é só apertá-lo que em seguida alguém da Volvo vai entrar em contato com você ou mesmo providenciar todo um aparato de resgate. Esse sistema também pode ser acionado automatica-

mente como se fosse um ELT que equipa as aeronaves. O S60 T6 vai lhe alertar sobre pedestres, animais e outros obstáculos que estiverem em rota de colisão. Há o sistema de limitação de velocidade e distância do veículo da frente e o carro até lê as placas de sinalização mostrando no painel o limite de velocidade naquela via. O carro é equipado com sensor de mudança inadvertida de faixa. Você tem que dar pisca para fazer a mudança.



No topo, o painel multi-configurável na sua versão esportiva e que tem mais a ver com o espírito deste Volvo, sem esquecer o seu perene lado sóbrio como visto no console central.

Se não fizer isso, e ele percebendo que você está constantemente beliscando as faixas, vai receber uma bronca. O consumo misto – urbano e estrada – bateu nos 7,62km/l. A pior média foi de 6,3km/l. Levando em consideração só trechos de estradas, a melhor marca foi de 11km/l. Não é grande coisa mas, levando em conta o potente motor e o perfil desse carro, ok, ele bem que poderia ter algum modo de desativação de cilindros do motor quando não solicitados ou mesmo um modo de parada total quando estivesse imóvel no semáforo, tudo para tentar ser mais econômico. No mínimo por questões de imagem já que performance ele comprovadamente entrega. Ele é meio Kimi Raikkonen. Vai andar rápido, muito rápido, mas nunca com estardalhaço. Pouco sorrirá para ti. Mas se ele não lhe for o suficientemente empolgante nas reações, vai ser um carro que

beira a exclusividade. Não será sempre que você vai alinhar com outro igual no farol da esquina, já que a sua frota é bem mais reduzida. Um BMW 335i M Sport será esteticamente igual ao 320i estacionado na vaga ao lado e esses existem em número suficiente para deixarem de ser uma real novidade de fazer as pessoas virarem o pescoço. A bordo do S60 T6 das fotos, ainda mais na cor vermelha, não foi raro ver alguém demandando alguns momentos para admirar essa máquina. E você vai achar graça apertando o pedal da direita. ■

ONDEACHAR

Volvo
0800 707 7590
www.volvocars.com/br

OSCAR ONO[®]
PARIS

PARIS |

AMSTERDAM |

DUBLIN |

MIAMI |

NORWAY |

BELGIUM |

SAUDI ARABIA |

GERMANY |

MOSCOW |

MONTANA |

HONG KONG |

ST BARTH |

SÃO PAULO

Atendimento com hora marcada para o seu maior conforto.
Rua Cônego Eugênio Leite, 933 | 101, Pinheiros, São Paulo
+ 11 3294 8096 | oscarono.com |

EXCLUSIVE FLOORING

Piso G5
Gris Montaigne
Carvalho Europeu

O FUTURO DO **HOMEM**

Isso é coisa de macho, está no subconsciente de todo homem. Aprontou, discutiu e lá vão as suas coisas para a porta de casa. Do lado de fora. Homens não fazem isso com as suas mulheres, dá muito trabalho. Há mulheres que até nessa hora, deixam tudo arrumado, mas, do lado de fora da casa. Cena emblemática.

CAMISA ALGODÃO FIO 50 –
SHIRTSTOCK – R\$ 139,00
TERNO LÃ FRIA SUPER 120 –
SHIRTSTOCK – R\$ 759,00



Não tem choro nem vela. Homem sozinho em apartamento vazio, pelas leis da fofoca, é sinal de que levou um pé no traseiro, alimento para a conversa na varanda ou na portaria. Mas, no espaço que é só seu, melhor deixar as agruras da porta para fora. Do espaço de lá para cá, um brinde para os novos tempos.

CALÇA RICE - HUGO BOSS - R\$ 635,00
 CAMISA ENDER - HUGO BOSS - R\$ 598,00
 PALETÓ ABRAS - HUGO BOSS - R\$ 2.148,00
 TÊNIS GELO AZUL - DI POLLINI - R\$ 228,00
 VINHO ROTA 324 - 100% CABERNET SAUVIGNON 2005 - DON ABEL - PREÇO SUGERIDO: R\$ 83,00
 CORTINA DE LINHO CRU - PREÇO SOB CONSULTA - AMAGDA CORTINAS



Homem perdido parece com cachorro abandonado. Caminha na rua sem rumo, querendo saber, em cada esquina, se há algum sinal para onde deva seguir. Isso é um perigo, pois, ao menor aceno ele logo corre atrás de algum aconchego.

JAQUETA CAMPERA MOTO - ETIQUETA NEGRA - R\$ 3.500,00
 CAMISA - ETIQUETA NEGRA - R\$ 350,00
 CALÇA - ETIQUETA NEGRA - R\$ R\$ 380,00
 CINTO - ETIQUETA NEGRA - R\$ R\$ 240,00
 SAPATO OXFORD CAMURÇA - VR - R\$ 222,00
 MALA FIRELITE - SAMSONITE - R\$1.690,00

Não resta dúvida. Se passar por essa situação, deboche. O homem do carro amarelo (se não sabe quem é, por favor, Google) é um deboche. Para o final da tristeza, deboche. Se fizer com muito estilo, melhor. Pegue seu conversível, a melhor beca, e saia por aí. Se o desafeto o ver na pose, não resta mais nada a fazer, deboche.

CASACO BRANCO – PEÇA SOB ENCOMENDA -

2|DOIS - R\$ 450,00

BERMUDA – PEÇA SOB ENCOMENDA -

2|DOIS - R\$ 450,00

COLETE ALFAIATARIA CHUMBO -

VR - R\$ 399,00

BROGUE OFF WHITE - RICHARDS -

R\$ R\$ 179,00

MALA INOVA - SAMSONITE - R\$ 1.240,00

PEUGEOT 308CC – R\$ 137.490,00



ONDEACHAR

PEUGEOT
WWW.PEUGEOT.COM.BR

SHIRTSTOCK
RUA IAIÁ, 72 – SÃO PAULO
TEL.: (11) 3071 4185
WWW.SHIRTSTOCK.COM.BR

2|DOIS
CONTATO ATELIER:
JADRANIERE@YAHOO.COM.BR
WEIDERSILVEIRO@HOTMAIL.COM

HUGO BOSS
TEL.: (11) 3152-6104
WWW.HUGOBOSS.COM

DI POLLINI
SHOPPING ELDORADO - SP
TEL.: (11) 3813 4164
WWW.DIPOLLINI.COM.BR

ETIQUETA NEGRA
SHOPPING JK IGUAEMI - SP
TEL.: (11) 3152 6700

RICHARDS
SHOPPING IGUAEMI – SÃO PAULO
TEL.: (11) 3814 1739

VR
SHOPPING IGUAEMI - SP
TEL.: (11) 3612 9475

DON ABEL
TEL.: (54) 3347 2064 / 9985 9235 / 8143
1222
WWW.DONABEL.COM.BR

AMAGDA
TEL.: (11) 98265 9556
WWW.FACEBOOK.COM/PAGES/AMAG-
DA-CORTINAS

SANSONITE
SAC: WWW.SAMSONITE.COM.BR

CORAÇÃO DE MÃE



Espaço, a fronteira final que tem levado homens, bravamente, a procurar lugares nunca antes explorados. Mas não vamos sair galáxia afora. Sorocaba está mais perto. O local tem chamado a atenção da aviação executiva que está à procura de um endereço decente para abrigar as suas aeronaves, ainda mais nessa época pré-Copa do Mundo.

O aeroporto da cidade tem recebido alguns melhoramentos. A pista que era de 1.480m já foi ampliada para 1.630m e talvez cresça até 1.750m. As operações são 24h e uma torre de controle deve ser feita. Quem sabe o lugar possa se tornar internacional, com posto da Polí-

hangar que, acredite, inicialmente era para abrigar somente a frota da companhia e mais um centro de gerenciamento de segurança de toda a sua rede. Todavia, a direção viu que uma outra, e até óbvia, oportunidade de negócio estava se abrindo. São 8.000m² de área total, sendo metade hangar, metade pátio. Mesmo se toda a frota da companhia fosse colocada dentro do hangar, ainda sobraria muito espaço. Um Legacy 650 ou um Falcon 7X parecem minúsculos estacionados lá. De altura livre há 10m nesse prédio. A priori é possível colocar no seu interior 10 jatos de grande porte e mais dois ou três da categoria de um Citation Sovereign. Com isso numa mão e o

mercado procurando lugar para abrigar suas aeronaves, foi fácil readequar a função de todo o investimento. Uma nova empresa, a CBAir, está sendo estabelecida com certificação junto à Anac. A sobra de espaço virou negócio e a própria frota do Grupo Casa Bahia Comercial Ltda deve ser utilizada no futuro para serviços de táxi-aéreo. Saiu a tal central de segurança e entrou uma estrutura para receber os usuários da aviação, sejam eles passageiros ou tripulantes. E coloque estrutura nisso. São inúmeras salas para tripulações. Em longos corredores cheios de portas, há desde salas para descanso rápido com aquelas poltronas do papai e outras com sistema



Na completa estrutura, a segurança é reforçada. Privacidade exemplar para o usuário do novo hangar em Sorocaba.

NESSE LUGAR, INFRAESTRUTURA É PALAVRA QUE NUNCA SAI DE MODA

cia Federal, que já possui uma estrutura na cidade. Aliás, na Copa será montado um esquema provisório transformando o local em porto seco. Quem sabe essa operação possa ser estendida para um padrão definitivo. Com um bom terreno que pode receber uma ampliação na estrutura, e já prevendo a operação de aeronaves de grande porte, o que se vê hoje em Sorocaba (SP) é o pulular de novos e grandes hangares. A Dassault, Gulfstream e Embraer montaram centro de serviços lá e há certa corrida para erguer mais infraestrutura. Na ponta mais ao oeste do terreno, o Grupo Casa Bahia Comercial Ltda. ergueu um enorme



de massagem, a cômodos completos com TV, cama, banheiro e armários. Espaços para guarda de pertences ou para estudos e reuniões estão igualmente disponíveis. Os passageiros podem ter a maior privacidade possível uma vez que o hangar possui três elevadores, sendo um exclusivo para cargas, permitindo, por exemplo, que você entre e siga direto para a sala vip de 400m² sem ser incomodado. Enquanto você se acomoda, as suas bagagens seguem para a aeronave. Essa estrutura feita num espaço anexo, acima do piso principal do hangar, é

um verdadeiro apartamento, finamente decorado no estilo que você sutilmente quer compartilhar na sua casa. Podia morar fácil lá. Há conforto suficiente para quatro ou cinco famílias utilizarem o mesmo espaço até o embarque ou finalização do desembarque. Mario Amaral, 19 anos no mercado, foi contratado para gerenciar esse novo empreendimento em Sorocaba. Foi ele quem nos contou que uma taxa de embarque ou desembarque em Congonhas sai, no mínimo, por R\$ 800,00 e que a hangaragem de um jato executivo de grande porte custa



Da sala vip, o cliente tem visão total do hangar e o acesso antes do embarque é simples e rápido.

cerca de R\$ 60 a 80 mil no mesmo endereço. Pelas contas do Mario, esses valores serão 50% mais baixos no hangar da CBAir. Operacionalmente alguns serviços foram agregados às taxas de utilização do lugar. A hangaragem inclui a higienização da aeronave, o uso de fonte de energia externa e a disponibilidade de oxigênio e nitrogênio (calibração dos pneus) para o aparelho. E como não há problemas de slot e o funcionamento do aeroporto é contínuo, o usuário pode muito bem chegar de viagem às 03h00 sem nenhum problema. Eles estão vendendo também a disponibilidade de serviço de transfer entre cidades. E isso tudo já a serviço, a tempo de fugir da bagunça da Copa. A inauguração oficial está prevista para meados de fevereiro, mas, o legado vai ficar para o futuro, como uma opção para esta aviação que está só a procura de um lugar para ser bem tratada. ■



ONDEACHAR

CBAir

Tel.: (15) 3229 5220 / 99801 6893
mario.amaral@cbaair.com.br



Finest In-Flight Catering

/ menus personalizados

/ ingredientes frescos & selecionados

/ apresentação refinada

Miss Flight

missflight.com.br



Se você está no Estado de São Paulo, olhe para o céu. Tem um policial de olho em você. E ele está lá faz cem anos. Pouco tempo depois de Santos-Dumont mostrar que era possível o homem voar, a Força Pública do Estado de São Paulo já mostrava interesse em ter aeronaves. Em 17 de dezembro de 1913 foi então promulgada a lei que previa a implementação de várias ações nesse sentido.

Foi criada a Escola de Aviação Militar e em torno dela foram aparecendo os nomes dos pioneiros. Eduardo Pacheco Chaves era diretor e Cícero Marques era instrutor, os dois tinham tirado as suas



SOBRE AS SUAS

carteiras de piloto na França. A escola inclusive começou a funcionar usando dois aviões particulares do Edu Chaves. Em 1914 estourou a 1ª Guerra Mundial que até o seu final, em 1919, basicamente interrompeu o funcionamento da escola pois não dava para fazer algum tipo de importação de peças para manutenção. Mas desde aquela época a aviação da Força Pública foi importante na história aeronáutica brasileira. Edu Chaves fez os primeiros voos noturnos e a primeira viagem sem escalas entre o Rio de Janeiro e São Paulo. Durante os anos 20 os aviões foram empregados em combates no movimento Tenentista. Em 1926 esse corpo aéreo paulista foi usado em conjunto com o Exército para atacar a Coluna Prestes. Até para formar uma indústria aeronáutica ele serviu, pois, a Força Pública contribuiu na construção do biplano São Paulo usado para treinamento. O primeiro-tenente-aviador João Negrão foi tripulante do Savoia-Marchetti S-55 Jahú que fez a travessia do Atlântico, vindo da Itália para o Brasil entre 1926 e 1927 (o voo em si durou 57h03m, mas,

CABEÇAS





chegada de outras aeronaves trazidas por pilotos da Aviação do Exército que aderiram ao movimento e mais outras de particulares. A Força Pública chegou a ter uma frota de 14 aviões nos três meses de conflito. Durante a Revolução foi registrado um dos primeiros combates aéreos abaixo do Equador. Foi em oito de agosto de 1932, quando um Potez 25 TOE atacou e abateu perto da cidade de Buri outro Potez, do mesmo modelo, pertencente à Aviação Militar. Quatro dias depois aconteceu o primeiro ataque noturno a um alvo terrestre da América Latina. Um Waco CSO foi usado para atacar o aeroporto de Resende. Com o fim

houve vários episódios que determinaram tanto tempo para ser concluída). Ele se tornou o segundo piloto, ao lado de Ribeiro de Barros, líder dessa epopeia. Na década de 1930, com aeronaves mais modernas, essa aviação foi usada contra Getúlio Vargas, apoiando as tropas legalistas. Devido a isso, a Força Pública sofreu retaliações posteriores. Teve as aeronaves transferidas para o Campo dos Afonsos (RJ) que ficaram sob o poder da Aviação do Exército. Em 1932 a ação da Força Pública foi importante no cenário da Revolução Constitucionalista, movimento armado contra o governo de Getúlio Vargas. Com direito a invasão do Campo de Marte e posse de quatro biplanos, sendo dois Potez 25 TOE e dois Waco CSO e a



do conflito mais uma vez a Aviação Militar da Força Pública de São Paulo foi desmantelada e só retornaria às atividades 52 anos depois. O perfil era totalmente diferente, a nova aviação era baseada em helicópteros. Primeiro foram usados dois Bell JetRanger emprestados da CESP. Essas máquinas eram usadas para dar apoio ao trabalho da polícia nas ruas. Era uma plataforma de observação. Além dos JetRanger foram usados três Hughes 500 alugados da Votec e outros três AS350B Esquilo da Selecta Táxi Aéreo. A tripulação ainda era civil, mas, complementada por policiais do Choque como observadores. Em 1984 foi comprado

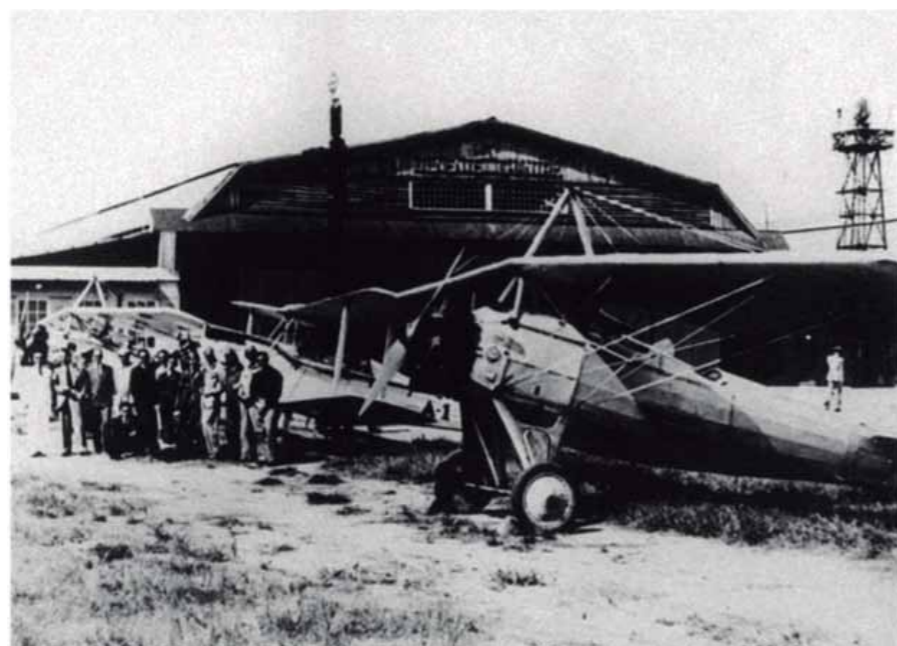


Exemplo de bom uso do dinheiro público. Bem estruturada, equipada e treinada, a equipe do GRPAe se tornou essencial no cotidiano dos grandes centros paulistas.



o primeiro Helibras Esquilo e ativado o GRPAe – Grupamento de Radiopatrulha Aérea, o que seria a volta da Aviação Militar Paulista. Do Águia Uno (PT-EID) até hoje foi um belo salto. O GRPAe tem uma frota de 21 helicópteros Esquilo, dois Schweizer H269 e um EC 135T2, fora isso foi comprado um AgustaWestland A109SP GrandNew pela Polícia Ambiental, que será entregue no final de 2014. O GRPAe também opera alguns aviões. Há um Cessna 210 Centurion, um Beechcraft King Air B200GT, um Bonanza A-36 e um Piper Seneca II que são usados em deslocamentos mais longos ou que necessitem de mais rapidez. O GRPAe está espalhado pelo Estado inteiro. O governo paulista determinou que não importa onde você esteja, estará num raio de 15 minutos de tempo de atendimento de um helicóptero do GRPAe. As ações do trabalho desses policiais dão ibope. Não há programa vespertino de jornalismo que não fique atento aos inúmeros resgates dos Águias do grupamento. Viraram até programa de sucesso da Discovery com a série Águias da Cidade, que vai para a sua segunda temporada mostrando o cotidiano de toda a equipe. As emoções transbordam em cenas que vão do resgate de vítimas do incêndio da favela do Moinho ao primeiro voo solo de um piloto da corporação. Esse tópico vai ganhar mais fôlego neste ano com os primeiros voos das duas pilotos mulheres policiais do Brasil. As primeiro-

Um século separa o início das atividades da força pública paulista para a atual estrutura. Das primárias aeronaves de asa fixa aos modernos helicópteros, os dois momentos estiveram à frente dos seus respectivos tempos.



tenentes Lara Duarte e Mayara Tanaka devem assumir o posto de 2P ainda este ano. Voam como qualquer outro piloto, mas, certamente, vão chamar a atenção. Até porque são poucos que sabem que o Grupamento já possui tradição em ter mulheres trabalhando na equipe. E se no retorno às atividades a principal missão da aviação da PM em São Paulo era de observação e apoio às missões de perfil mais tático, a cada dia o trabalho de resgate vem ganhando espaço. Recentemente a base de Campinas foi a primeira no interior a receber completo equipamento de resgate aeromédico e isso deve ser ampliado para o futuro. Só isso comprovaria a importância dessa aviação, que não quer só fazer parte da história. ■



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 Herclio 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.

Florisa Tinturaria
A TECNOLOGIA DA COR
(47) 3044-8500 | www.florisa.ind.br

BRINCADEIRA SEM VERGONHA

Com 117 prêmios de design na carteira, além do sugestivo nome, a OVO inova por puro prazer. Alemã de Berlim, a empresa produz brinquedos para os seus momentos mais íntimos e não tem vergonha disso. Algumas peças têm tão refinado desenho que se esquecidas em cima da mesa da sala passam por objetos de decoração, e não por brinquedos sexuais. Mostrando a embalagem, ou mesmo o produto em si, alguém vai dizer que você comprou algo novo para o seu iMac ou iPhone. E conte também com uma aula de engenharia embutida, coisa de alemão mesmo. Esses brinquedos vibram sem fazer barulho. O revestimento de silicone não contém chumbo - e eles gostam de dizer que por isso não há perigo de contaminação - e o produto tem 1 ano de garantia. Portanto, abra as próximas páginas e divirta-se. ■



Preço sugerido
R\$ 177,00



Preço sugerido
R\$ 93,00

Preço sugerido
R\$ 435,00



Preço sugerido
R\$ 447,00



Preço sugerido
R\$ 177,00

ONDEACHAR

Adão & Eva
Tel.: (11) 2020 9090
www.adaoeevatoy.com.br
OVO
www.ovo.de



SOB NOVA DIREÇÃO



Notícia de Natal. A Textron comprou a Beech Holdings. É mais um capítulo na história da Beechcraft que quase faliu, quase passou pelas mãos de um grupo de investimento chinês, eliminou a sua linha de modelos de jatos e havia concentrado seus esforços no que de melhor sabia fazer, aviões movidos à hélice.

Agora a novidade, um negócio de US\$ 1,4 bilhão, faz com que as duas das maiores marcas da aviação geral estejam em um único catálogo. Só de monomotor a pistão o cliente vai ter à sua disposição seis opções, que vão do C172 Skyhawk ao bimotor Baron. Entre os turboélices, o Cessna Caravan vai voar ao lado da família King Air, isso sem falar nos projetos que a Beech ainda guarda em segredo, mas, que deve ser um monoturboélice para concorrer com o Pilatus PC12 e, talvez, alguns modelos menores que seriam o degrau acima para os proprietários de Bonanza e Baron. No total serão 21 produtos sob a mesma marca. Ainda



Com as duas linhas de produtos, a Textron vai oferecer um catálogo quase que totalmente completo de produtos.

não dá para dizer quem saiu ganhando nesse acordo, mas, uma dica, as ações da Textron subiram cerca de 14% depois que foi anunciado o negócio. À princípio a Beech consegue assim um suporte financeiro para se manter viva. Aliás, a marca vinha mantendo números positivos de vendas de seus turboélices desde que abandonou a linha de jatos. Bate-ram em 47% no aumento de vendas nos três primeiros trimestres de 2013. Para a Cessna que acumulou um declínio nas vendas de 2013 de cerca de 24%, um catálogo mais completo talvez seja a chave para enfrentar tempos de crise. Não tanto por ter uma gama maior de modelos para ofertar e, sim, para fazer com que o pouco dinheiro que circula no mercado fique somente num bolso. O grupo Tex-

tron, por sua vez, pode ter feito a compra olhando simplesmente para uma oportunidade de mercado. Faz um certo tempo que não vão tão bem as vendas nas categorias de jatos onde a Cessna mais atua, os modelos de médio porte para baixo. As boas vendas dos turboélices da Beech – foi a família de aeronaves que menos sofreu na recente crise econômica mundial – poderiam contrabalançar esse cenário. No negócio também foi incluída a aquisição da certificação dos jatos Hawker 4000 e Premier IA, o que é bem curioso pois a Cessna possui produtos que seriam concorrentes diretos des-

corrência de Embraer Phenom 100 e 300 do que Citation CJ propriamente dito. Talvez cada um fique no seu quadrado. Tentamos contato com as duas. A Líder nos informou, via nota, que nada mudou, que mantém a exclusividade de representar a Beechcraft no Brasil. A TAM, por meio de sua assessoria de imprensa, disse que não vai se pronunciar sobre o assunto. A Textron disse que ainda é muito cedo para saber como serão alinhados os negócios. Mesmo assim há uma terceira ponta desse negócio que precisa ser bem avaliada. A Líder, há cerca de um ano, fechou parceria com a Bombardier.



ses produtos. Toda essa novela ainda vai passar pelo crivo do governo americano, pelo Cade deles, a fim de certificar se isso não gerará algum tipo de monopólio. A decisão final deve sair no final do primeiro semestre de 2014 ou até adiante desse prazo. Mas desde já o assunto levanta diversas questões. A maior delas refere-se a como ficarão as representações ao redor do planeta. No México o atual vendedor de Beechcraft também representa a HondaJet que, sem dúvidas, será rival de um monte de Citation. No Brasil o cenário é mais complexo pois Beechcraft e Cessna estão nas mãos da Líder Aviação e TAM, respectivamente. As duas empresas são historicamente concorrentes. Fora a linha leve movida a pistão, os produtos oferecidos por cada uma não são diretamente concorrentes. Alguns modelos de King Air têm tido mais con-

DEIXANDO AS DIFERENÇAS DE LADO, DUAS GRANDES FABRICANTES AGORA PERTENCEM AO MESMO GRUPO.

A marca canadense tem opções que vão brigar diretamente com os jatos maiores da Cessna. Aí a coisa pode ficar mais feia, pois, certamente, a Textron não iria gostar de ver seu representante trabalhando para o inimigo. Só uma curiosidade, a Bombardier foi atrás de todos os representantes no mundo que trabalhavam com produtos Hawker para que eles comesçassem a vender os jatos canadenses. E isso aconteceu no Chile e no México, além do Brasil. Até questões sobre o comissionamento de vendas deverão ser revistas, afinal, TAM e Líder devem trabalhar com parâmetros distintos e teria que ser feita uma equalização. Outra questão, se por um lado a Textron terá mais po-

der de barganhar com fornecedores, ganhando preços mais baixos pelo maior volume de consumo, ela terá que ver se o seu quadro de funcionários não estará inflado e necessitará de algum tipo de redução. As suas fábricas estão baseadas em Wichita (EUA) o que por um lado vai facilitar a logística de produção, pode também significar otimização – leia-se corte – de pessoal. Cessna e Beechcraft também costumam trabalhar de forma distinta. A primeira seria mais popular, a segunda prefere produzir produtos com mais requinte e durabilidade. Algo como era a VW e a Ford na década de 1970. Alinhar essas duas filosofias será antes de tudo um trabalho de vida. Ou morte. ■

FRIOZINHO NA BARRIGA

Não só no verão, esses novos sorvetes são para degustar em qualquer época. De uns tempos para cá os gelados no Brasil têm elevado a qualidade. Parte do motivo foi o surgimento de máquinas de manejo mais fácil que produzem essas maravilhas. Outro fator veio da crise econômica mundial que fez com que fabricantes de equipamentos virassem seus olhos do velho mundo para cá. Mais facilidades para adquirir aqui esses maquinários, melhoraram o cenário que era totalmente o oposto há dez anos. De carona, mais pessoas chegaram ao país trazendo a técnica italiana da sorveteria. Viram que um bom sorvete, ou melhor, um ótimo sorvete cairia no gosto do brasileiro.



Tortura ou gostosura, três sabores da Purogusto. Na foto, o de pistache, carro chefe da casa, o de frutas vermelhas (amora e morango) e o sorbet de chocolate 70%. Engenharia típica italiana, produtos de primeira. Resultado, um sorvete bem acima da média e de

textura mais cremosa. O de frutas vermelhas não é ácido em excesso, o de pistache é divino e o chocolate não carrega no amargo. Tudo é feito na própria loja diariamente e conforme a demanda são duas saídas por dia. Do total de 28 sabores disponíveis sempre há quatro deles diferenciados. Pode ser, por exemplo, de arroz doce. O copinho pequeno sai por R\$ 9,00, o médio R\$ 11,00 e o grande R\$ 13,00. Se quiser um quilo, vai desembolsar R\$ 65,00, meio quilo custa R\$ 35,00.

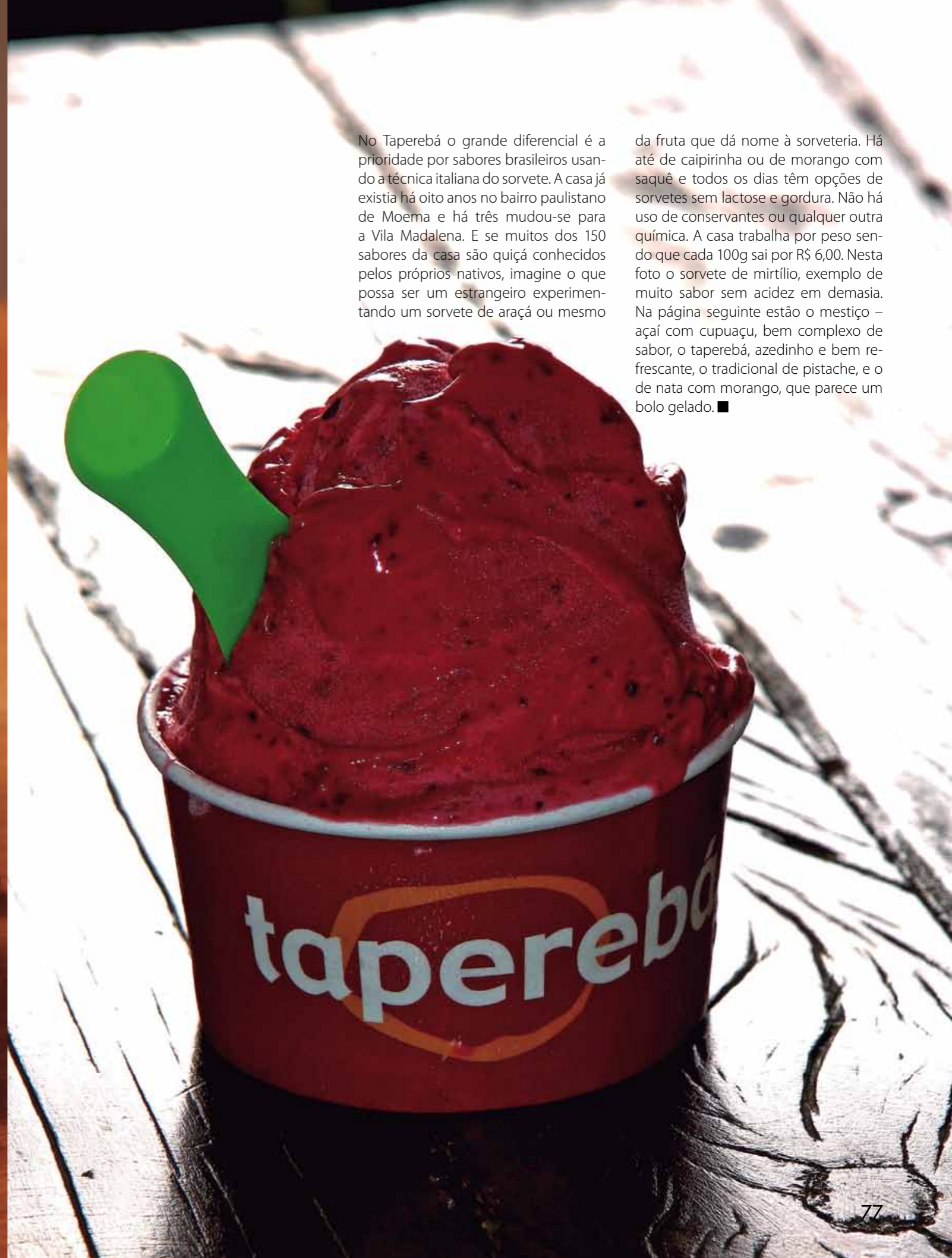
ONDEACHAR

Purogusto

Rua Oscar Freire, 502 – São Paulo
Tel.: (11) 3062 1862

Aberto de seg. a seg. sendo que de dom. a qui. das 11h00 às 23h00 e de sex. e sáb. das 12h00 às 00h00.

www.purogusto.com.br



No Taperebá o grande diferencial é a prioridade por sabores brasileiros usando a técnica italiana do sorvete. A casa já existia há oito anos no bairro paulistano de Moema e há três mudou-se para a Vila Madalena. E se muitos dos 150 sabores da casa são quiçá conhecidos pelos próprios nativos, imagine o que possa ser um estrangeiro experimentando um sorvete de araquá ou mesmo

da fruta que dá nome à sorveteria. Há até de caipirinha ou de morango com saquê e todos os dias têm opções de sorvetes sem lactose e gordura. Não há uso de conservantes ou qualquer outra química. A casa trabalha por peso sendo que cada 100g sai por R\$ 6,00. Nesta foto o sorvete de mirtillo, exemplo de muito sabor sem acidez em demasia. Na página seguinte estão o mestiço – açai com cupuaçu, bem complexo de sabor, o taperebá, azedinho e bem refrescante, o tradicional de pistache, e o de nata com morango, que parece um bolo gelado. ■



ONDEACHAR

Taperebá
Rua Girassol, 401 – São Paulo
Tel.: (11) 2501 7771
Aberto de ter. a qui. e aos dom. das
12h00 às 20h00 e de sex. e sáb. das
12h00 às 22h00
www.tapereba.com.br

TEMPO LIVRE É RARO E PRECIOSO APROVEITE AO MÁXIMO O VERÃO VENHA VOANDO!



REQUINTE E
CONFORTO
A SERVIÇO
DO SEU LAZER

| Destino | Tempo de voo estimado | Valor estimado a partir de |
|-----------------------|-----------------------|----------------------------|
| Guarujá | 30 minutos | R\$ 1.800,00 |
| Juquehy | 40 minutos | R\$ 2.400,00 |
| Maresias | 45 minutos | R\$ 2.700,00 |
| Ilha Bela | 50 minutos | R\$ 3.000,00 |
| Ubatuba | 60 minutos | R\$ 3.600,00 |
| Paraty | 75 minutos | R\$ 4.500,00 |
| Angra dos Reis | 90 minutos | R\$ 5.400,00 |

Helimarte
táxi aéreo

Informações e Reservas 11 **2221 3200**

- Estes valores consideram o embarque no Aerop. Campo de Marte em São Paulo e se referem a aeronave Robinson44 para até 3 passageiros.
- Os tempos de voo e os valores acima são estimados e não incluem taxas de pouso. Se houver, serão acrescidas ao custo final do voo.
- O mesmo valor é aplicado caso haja o inverso do trecho. / - Para ida e volta, considerar os números acima multiplicados por dois.
- Consulte-nos para outras origens, destinos e aeronaves de maior capacidade. - Os valores acima podem ser alterados sem aviso prévio.

Prepare a sua bússola, a EAB vai mudar de endereço. Depois de Sorocaba, Araras e São José dos Campos a feira pela primeira vez vai atravessar a fronteira do estado paulista e montar a sua estrutura em Maringá (PR).

Muda tudo mesmo, a data, inclusive. Se o costume era ter o evento no primeiro semestre, em terra roxa paranaense a coisa está programada para acontecer entre os dias 28 e 31 de agosto. Em maio, mês que normalmente era realizada a EAB anteriormente, acontece a Expoingá, feira

NO EMBALO



DESSA CANÇÃO

agropecuária que faz parte das comemorações do aniversário da cidade. A principal razão da mudança de CEP foi para escapar das restrições que existiam no aeroporto de São José dos Campos, que iam desde limitações de pátio para receber as aeronaves visitantes, até a escassa permissão para os voos de demonstração e de show aéreo. Dois pontos básicos que espantaram muita gente. Show aéreo sem voo não existe. Chegar pelo ar era difícil. Os incomodados, então, que se mudem. Daí veio a ideia de procurar outro local e a escolha recaiu na Cidade Canção. Maringá já tem a experiência de um evento desses. Lá aconteceu a Brazil



Maringá pretende ser a sede de edições da EAB tão memoráveis quanto as que aconteceram em Araras ou Sorocaba. Desta vez, com menos restrições de pátio e espaço aéreo.

Air Fair, em setembro de 2007, com uma dinâmica semelhante à da EAB, que naquele ano não aconteceu, pois estava de mudança de Araras para São José dos Campos. O plano agora, segundo Decio Correa, idealizador da EAB e que hoje comanda a feira em parceria com o Sérgio Franco (Adventure SportFair), é participar diretamente de um projeto para transformar Maringá num polo aeronáutico internacional. O aeroporto é bem estruturado, tem pista de 2.100m que deve ser ampliada para 2.400m, possui depósito alfandegado, é um porto seco e o lugar está homologado para operações de carga internacional. A Gol serve a cidade com nove voos diários e a Azul com outros nove. A prefeitura tem um programa de desenvolvimento da indústria aeronáutica, o Paranaero, e a UniCesumar, universidade local, tem vários cursos na área de ciências aeronáuticas e de engenharia aeronáutica.

Cultura desse meio eles têm. Segundo o Decio, será assinado um contrato de 25 anos da permanência do evento na cidade, o que pode ser uma garantia de longevidade. Em 26 de janeiro foi aprovada pela câmara de vereadores de Maringá a liberação de R\$ 1,5 milhão para investimentos na EAB. Em termos de infraestrutura a cidade já possui 29 hotéis de boa qualidade e há 135 restaurantes, quantidade suficiente para absorver o público da EAB, por maior que ele seja. Esse capítulo não deve ser a grande questão da feira. Agora, mais do que nunca, o que as pessoas querem saber é se haverá um evento que possa ser um passo adiante do que já foi encontrado nas versões ocorridas em Araras ou Sorocaba, pois o deslocamento para o norte do Paraná tem que ser recompensador. Para os expositores idem, ainda mais pela proximidade com a Labace que vai acontecer entre os dias 12 e 14 do mesmo mês em São Paulo. Apesar de o foco ser diferente, alguns dos expositores atuam nas duas feiras. A própria imprensa especializada vai ter um mês conturbado para fazer a cobertura de dois grandes eventos e coordenar com a produção de outras pautas. Se existir a real possibilidade



O CONVITE PARA A AVIAÇÃO EM GERAL SE ENCONTRAR TEM NOVO ENDEREÇO

do avião chegar com a sua aeronave e poder pousar e usufruir de um pátio com custos baixos, atrair esse público pode ser mais fácil. Na teoria Maringá pode ser uma porta de entrada mais fácil para aqueles que gostam da aviação geral, que é a real vocação da EAB. Tráfego aéreo mais livre e certa sinergia de modo de vida com a qual esse público está acostumado, ao contrário do que é encontrado em São Paulo, pode soar mais convidativo. Contudo, as duas recentes edições da EAB não se tornaram as melhores recordações para essas pessoas. Algumas podem não querer pagar para ver. Mas, se boas atrações estiverem programadas, é certeza de que a casa pode



estar cheia na abertura dos portões no dia 28 de agosto. A Cirrus tem feito seus eventos particulares ao redor do país e mesmo em lugares bem remotos, a presença de proprietários tem sido boa. E eles vão porque sabem que vão encontrar o que desejam, uma desculpa para usar a máquina, boa comida, boa conversa, rever os amigos e falar de aviação. A EAB em Maringá terá que seguir esse caminho. ■



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 HARPIA 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.



HARPIA
FLIGHT ACADEMY

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

www.harpiafa.com.br



CAPÍTULO FINAL

Não adiantou nada a visita do presidente da Dassault, Éric Trappier, ao Brasil para até falar com a Presidente Dilma. E nem as seguidas entrevistas da nova embaixadora americana em nosso país dizendo que o produto deles era melhor e que o contrato, antes do escândalo da espionagem americana em cima de órgãos do Governo Brasileiro, estava em vias de ser fechado. Na tarde do dia 18 de dezembro de 2013, pouco depois das 17h30, o ministro Celso Amorim anunciava que o Saab Gripen NG era o vencedor do programa FX-2. Os suecos foram mineiros nessa negociação, comendo pelas bordas. A disputa perdurou por quase duas décadas, passou por duas concorrências e viu

o comando da Aeronáutica engolir resoluções do governo que, digamos, não estavam bem alinhadas com as suas reais necessidades e desejos, como o anúncio precipitado do então Presidente Lula em 7 de setembro de 2009, que dava como certa a compra do Dassault Rafale. Entusiastas torceram para que o Brasil comprasse os Sukhoi Su-30 ou algum derivado dessa plataforma. Avião que, segundo nossa conversa com uma pessoa ligada ao primeiro programa FX, seria um total desastre na frota da FAB. Falta total de programa de pós-venda e nenhuma garantia de que o modelo cumpriria os requisitos, fizeram com que o caça russo fosse descartado. O programa FX-2 surgiu depois de uma remodelação na proposta original FX, abandonada em



coisa precisa ser feita até que o primeiro modelo NG voe pela primeira vez. A estimativa é de que 40% do modelo e cerca de 80% da estrutura sejam fabricados aqui no Brasil. E isso envolve, principalmente, a Embraer e a Akaer. A Akaer foi a primeira empresa contratada pela Saab para o desenvolvimento local do caça. Eles devem ficar responsáveis pela fabricação da parte posterior da fuselagem, asas e portas de trem de pouso. Os jatos serão parte construídos em São Bernardo do Campo (SP) e a integração dos sistemas e a montagem final será realizada na Embraer de Gavião Peixoto (SP). E um detalhe, a versão biposta do Gripen NG deve ser inteiramente desenvolvida aqui no Brasil pois não será feita nem para a Suíça e nem para a Suécia, que também compraram o mesmo modelo. Estes países continuarão a usar a versão

24 de fevereiro de 2005. Enquanto o projeto inicial tinha um gasto da ordem de US\$ 700 milhões, o FX-2 deveria consumir de US\$ 2,2 a 3 bilhões. No anúncio foi divulgado que a compra dos 36 Gripen NG deve custar US\$ 4,5 bilhões até 2023. Mesmo assim, o Saab suplantou o F-18 e o Dassault Rafale num relatório de 28 mil páginas por ser mais barato e mais adequado aos planos da Força Aérea. Bem lembrado, ele não pertence à mesma categoria de seus dois concorrentes. É monomotor, é mais leve e leva menos armamentos. Além do F-18, do Rafale, do Sukhoi e do ganhador Gripen NG, estava no páreo o Typhoon II, do consórcio Eurofighter. O custo da hora de voo dos Gripen está estimado em US\$ 4 mil. O avião apesar de estar ainda no estágio de desenvolvimento tem a sua plataforma básica já bem voada, sendo usada por cinco nações (além da Grã Bretanha em programas de treinamento de pilotos de caça). Mesmo assim muita



O Saab Gripen NG será a terceira geração da aviação de caça de primeira linha da FAB (no topo o Mirage III e acima o Mirage 2000), em comum à todos, a asa delta. Na página ao lado, o painel do Gripen na versão C/D.



de treinamento D da geração anterior. Outro detalhe, como ainda está em fase de desenvolvimento, fica mais fácil de configurá-lo para alguma especificação própria da FAB pensando numa maior integração com os sistemas já usados nos programas de modernização de modelos como o A-1M ou F-5M que, não por acaso, é trabalho feito pela Embraer. Como os Gripen NG começarão a ser entregues somente em 2018, a Saab deve oferecer um plano B com o empréstimo de pelo menos 12 Gripen C/D como plano tampão. Assim, haverá um tempo extra de adaptação dos pilotos a essa nova plataforma, muito superior em

DEPOIS DE UMA ESPERA DE QUASE 20 ANOS É ENCERRADA A BATALHA PELOS CAÇAS

performance ao Dassault Mirage 2000 que foi aposentado definitivamente em 31 de dezembro de 2013. O negócio deve ter sido muito festejado na cúpula da Saab. Um dia depois do anúncio, as ações da empresa sueca dispararam na bolsa de Estocolmo. No início do pregão chegou a aumentar em 30%, se estabilizando num aumento de 26%. Enquanto isso as da Dassault tiveram um recuo de 3% no mesmo dia. O valor do negócio aqui no Brasil está mais baseado na tal transferência de tecnologia e o que isso pode gerar de recursos intelectuais na indústria local. ■

SE VIRA NOS TRINTA





Trinta ano atrás o zunido da turbina Pratt & Whitney PT6 A-25C de 750shp marcava uma nova fase na história da FAB e da Embraer. Em setembro de 1983 (três anos depois de o protótipo fazer seu voo inaugural) foi entregue o primeiro EMB-312, ou T-27, para a Esquadilha da Fumaça,

um projeto assinado pelo mago engenheiro Joseph Kovács. Ele, que já havia feito o T-25 Universal (outra máquina incansável, também treinador de pilotos na AFA), não desenhou apenas um novo avião, tinha feito um modelo que se tornaria uma referência mundial quando se fala em um avião de treinamento militar

O TEMPO DEU MATURIDADE E VALIDOU O PROJETO DESSE TREINADOR

os primeiros a utilizarem o novo avião de treinamento que vinha, principalmente, para substituir os Cessna T-37 na formação de pilotos na Academia da Força Aérea em Pirassununga (SP). Moderno e muito mais econômico de operar, apresentava os assentos ejetáveis Martin Baker BR8LC, uma cabine em tandem com o instrutor ficando em piso mais elevado e manete de potência única eliminando a de passo de hélice e de combustível. Sua concepção era parecida com a de um verdadeiro caça. Ele até podia transportar armamentos em quatro pontos sob a asas. E melhor, seu desenho tinha grife. Era mais

turboélice. Para a Embraer, Joseph Kovács fez um dos seus maiores sucessos de venda, que atingiu a marca de 664 unidades produzidas e exportadas para 16 forças aéreas em cinco continentes. Virou ícone. Três décadas depois da encomenda original de 168 aeronaves, restam 44 exemplares que estão ativos na Academia da Força Aérea Brasileira. Os demais T-27 e AT-27 de outras bases e esquadrões foram gradualmente substituídos pelo AT-29 Super Tucano ou perdidos pelo tempo e uso. Considerado um dos melhores aviões de instrução militar do mundo já é cobiçado no mercado civil, onde alguns exemplares da versão

EMB-312S produzida pela Shorts Brothers com motor Garret TPE331-12B de 1.100shp, foram colocados à venda. Hoje um desses vale cerca de US\$ 1,5 milhão. Para os instrutores da AFA a grande vantagem do T-27 é o seu comportamento dócil. Ele é lógico nos procedimentos permitindo o erro, deixando o instrutor muito confortável mesmo durante um equívoco do aluno como, por exemplo, na parte de configuração do avião em diversas velocidades. Se numa aproximação para pouso o cadete não se atentar às velocidades, deixando-as degradar, num avião de alta performance o instrutor não poderia permitir tal desacerto. No Tucano é possível de se dar ao luxo dessa permissão, apontar o erro para o aluno e corrigir na sequência. Ainda mais se levarmos em conta que a FAB utiliza um padrão de velocidade para o pouso de

Passamos por todas as etapas do pré-voo, exame médico e simulador, para checar como é o cotidiano do cadete na academia da Força Aérea.



100nós, dez nós mais elevada que a definida no manual do fabricante. Na AFA o aviador tem contato com o T-27 a partir do 4º ano de instrução. Ele que já teve a oportunidade de voar 50 horas no T-25, vai passar por uma nova fase, com 110 horas a bordo do T-27. Também passará por uma bateria de voos em simulador. Estes, feitos na década de 1980, são usados para treinamento de navegação e procedimentos IFR. A partir do momento que começa a voar o T-27, o aviador segue uma rotina de instrução de voos pré-solo, manobras e acrobacias, voo em formatura com duas e quatro aeronaves, instrumentos, navegação e voo noturno. Para cada uma dessas fases o cadete tem um número determinado de voos para fazer em duplo comando e solo. Ele só sai solo se atingir os requisitos mínimos em cada fase. Se o cadete não atinge por um motivo ou outro os parâmetros desejados, ele passa por até duas reavaliações e, se mesmo assim levar bomba, será avaliado por um conselho acadêmico que vai levantar toda a sua vida pregressa, incluindo o histórico de voo e vida militar. Se o conselho concluir que vale a pena investir mais nesse cadete, a vida dele na AFA continua, claro,

com mais reavaliações. A taxa de aprovação tem sido alta. No ano passado, de uma turma de 107 aviadores, foram afastados apenas três. Em outubro de 2013, os T-27 registraram uma outra marca de respeito. Acumularam 500 mil horas de voo. Para nós uma hora foi o bastante para experimentar e confirmar que sim, esse turboélice entra e merece um lugar cativo na história da aviação. Exames médicos e de adaptação à cadeira ejetável feitos, o Hernani Dippólito embarcou no FAB 1361, que ganhou uma pintura comemorativa pelos 30 anos de serviço. E foi carregando a sua experiência em voos nos T-6 da Esquadrilha Extreme do Carlos Edo. Saindo do T-6 e sentando no assento traseiro do 1361, ele estava dan-



do um salto de pelo menos outros 30 anos no padrão de aeronaves usadas em instrução mundo afora. De cara a amarração no assento já dá algumas dicas de como o projeto é bem feito. Mesmo comparado com aviões de acrobacia atuais, um Extra 300 por exemplo que usa de sistema de catracas para a fixação dos cintos, os do Tucano são muito mais simples e funcionais. É claro que para acrobacia, o posicionamento do assento não é o melhor. O corpo do piloto ainda fica muito na vertical. Talvez se fosse um pouco mais inclinado, algo como 5°, o conforto seria melhor e mais adequado para a acrobacia. Mas isso mexeria com toda a estrutura da cabine da aeronave. O avião é surpreendentemente inteligente. O alcance das coisas está na medida certa. O controle de fluxo de oxigênio está no lugar correto, como está também o painel de áudio ou o porta-trecos do

lado direito do piloto. Freio de estacionamento, tudo está bem localizado. A visão para fora é ótima. A partida é muito simples, bem mais que o procedimento no EMB-110 Bandeirante, apesar de ser a mesma turbina. Ele é mais automatizado. Há poucos switches da parte elétrica, só é preciso conferir bombas de combustível, dar uma checada geral, bater no botão de partida e acabou. Estamos prontos para o voo. No taxiamento foi informado que naquela unidade o pedal estaria mais pesado que o normal, mas se aquela condição era considerada dura, numa aeronave que estivesse ok tudo seria bem mais simples, pois, é muito tranquilo de taxiar. Basicamente não se usa freio para fazer curvas ou em sequências de S. O sistema de manete é magnífico. Única em todos os sentidos e diferente do Cirrus, que só agrupa as ma-



Quase todos os T-27 Tucano da FAB estão baseados em Pirassununga. A manutenção da frota é extensamente feita no hangares da cidade paulista. Os últimos cheques antes da partida e vamos para os melhores momentos do voo.

netes de passo e potência. A manete do Tucano nem necessita de um dispositivo para regular o fluxo de combustível. Nela está também o compensador de leme, super simples e de fácil manuseio. Ainda não é automático, dando potência na decolagem, é preciso aplicar pedal contrário ao efeito de hélice. O compensador de aileron e profundor é comandado por meio de chapéu chinês no manche. O uso é comum antes de entrar nas manobras ou quando estiver voando em baixas velocidades. Pista livre e decolagem em ala, a potência é elevada para cerca de 85%, em seguida é feita uma sinalização para os alas, é completado os 100% de potência para então soltar os freios. A razão de subida é de respeito. Estávamos com 500lbs de combustível, dois pilotos, dia quente e os 8.500pés foram alcançado com razão de subida de

2.000pés/min, mantendo 115nós com 92% de potência. Essa altitude, segundo o pessoal da AFA, é a ideal de padrão operacional para treinamentos (não para cruzeiro) de acrobacia. Até subimos para 11.500pés para livrar uma certa bruma e melhorar as condições das fotos, mas treinamentos de estol, looping, oito preguiçoso, início de voo em formação, o melhor é permanecer entre 6.500 a 8.500pés. Mais alto ele fica um pouco chocho para fazer sequências em ala. Na sessão de acrobacias a PT6 é colocada em regime de 95 a 96% de N2 e manobras como immelmann foram feitas entrando com 220nós, puxando 3,5g e saindo com 105nós, mesmo desmanchando a manobra com o nariz um pouco alto, pois quem está sentado no banco traseiro não vê muito o capô do motor, sendo um pouco mais difícil ter as referências de nariz. Foram feitos dois tunõs segui-



dos entrando a 150nós, puxando o nariz uns 20°, girando duas vezes e parando com o nariz na linha do horizonte, tudo dando risada. O comando de aileron é muito bom, sendo que o manche é um pouco pesado para segurar no batente, o que é natural, da mesma forma que acontece no T-6. Só que a manobra é feita mais rápida, cerca de 50% mais ágil que o velho treinador que o antecedeu. Você pode chutar que o T-27 na configuração em que estava, gira um tunô de aileron com 150° a 160° por segundo. Com o avião mais na mão, esse número deve chegar perto dos 180° por segundo. Isso é razão de Búcker, Super Decathlon, que giram nessa base. O Pitts, que

é uma aeronave boa de aileron, gira 180°/s. Iniciando o parafuso, quando o velocímetro indica 85-75nós começa o aviso do buffeting e o avião entra na manobra com nariz um tanto alto, algo como 15° acima do horizonte. Nessa hora é só chutar o pedal e acabar de colar o manche. O T-27 faz um parafuso muito dócil. No primeiro ¼ de volta você percebe que o avião está estolado, de-



pois disso ele então começa a acelerar o giro. O desmanche do parafuso também foi muito fácil de ser feito, no momento exato planejado, com uma volta de parafuso e completando a potência até novamente manter os 95% de motor. No altímetro, a indicação de perda de 700pés, coisa normal para a manobra. Segundo o instrutor da AFA uma das menores dificuldades dos cadetes é o parafuso, de tão simples que é no T-27. As manobras verticais como oito cubanos, cubanos reverso (V zero não é currículo da academia) foram feitas com 200nós. E uma curiosidade, a Força Aérea Brasileira usa tradicionalmente um padrão de velocidade cerca de 20 nós de sobra nas manobras. Isso desde a época do T-6. Portanto, dá para imaginar que um immelmann que é feito entrando a 220



nós, poderia até ser feito a 180nós com segurança e sem perder rendimento. O T-27 exige um pouco de trabalho braçal de manche. Talvez uma sugestão seja deixá-lo neutro para a velocidade de 170nós. Essa seria possivelmente a melhor equação para fazer as manobras sem uma contínua intervenção de compensador, não deixando ele pesado demais para cabrar ou picar. Provavelmente no dorso, aí sim, seria necessário compensar para o voo não se tornar pesado demais. O Tucano mostrou uma rara harmonia de profundo, muito parecida com o T-6, atestando a qualidade do projeto bem feito. No pouso outra simplicidade. Da mesma forma que ele é muito simples de voar, dá para saber exatamente a hora em que ele vai colocar as rodas no chão. Basta configurá-lo certinho na aproximação e deixá-lo seguir até a pista com mínima intervenção no nariz, só para livrar a bequilha. Praticamente não foi usado o reverso nesse nosso voo, mas ele pode melhorar o controle da aeronave no chão, firmando a máquina na corrida do pouso. Depois de trinta anos de carreira, o T-27 continua um projeto válido, mas já existe um novo horizonte com a intenção de desenvolver uma modernização, boa parte baseada na troca de aviônicos. Na verdade esse passo já passou para um patamar de programa. A Embraer fez um trabalho para 14 Tucano da Força Aérea Colom-



biana (um feito na fábrica e 13 na Colômbia) com a instalação de novas asas reforçadas (como as que foram feitas para Fumaça e o resto da FAB), trem de pouso e instrumentos digitais. Esse padrão, por exemplo, permitiria que os Tucano fossem utilizados em novas etapas de instrução de navegação, usando recursos como visão sintética do terreno ou GPS. Se a FAB já tem o Bandeirante com painel digital e também o F-5M, P-3M, A-1M, o Super Tucano, C-130 Hércules, além do futuro Gripen NG, nada mais natural que o seu treinador também ofereça instrução com esse padrão de tecnologia. Para os pilotos, um ar-condicionado mais eficiente seria bem-vindo dando mais conforto ao instrutor que chega a ter uma rotina diária de seis horas de voo.

Com pintura comemorativa ou não, as linhas idealizadas pelo mestre Kovács para o T-27, se mostram atuais e harmoniosas mesmo depois de três décadas de conceito.



Um sistema OBOG de geração de oxigênio a bordo, que não precisa ser reabastecido de O2 a cada voo, também ajudaria na versatilidade da aeronave. De motor, os 750shp da atual PT6 A-25 já são suficientes para as missões feitas na FAB. A aposentadoria do T-27 está inicialmente programada para acontecer entre 2025 e 2030, mas, olhando no mercado, não existe um projeto da mesma categoria (sem mencionar a qualidade) em produção atualmente no planeta. E se com poucas mudanças você pode ter um T-27 muito mais eficiente, até poderia ser lógico um relançamento de uma nova versão atualizada do Tucano. A Embraer poderia até ter aí um mercado para a substituição das cerca de 600 aeronaves que ela própria colocou para voar. Talvez possa dar dinheiro. O pessoal da AFA agradecerá, pois, segundo os pilotos, sem pensar no trabalho, mas sim como puros aviadores, o Tucano é um avião no qual não se quer parar de voar. ■



Final de mais um dia e mais um voo de tantos feitos até hoje. O Tucano permanece válido como treinador militar para outras tantas décadas.

17ª FEIRA INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO

EAB AIR SHOW 2014



28 A 31 DE AGOSTO
MARINGÁ - PARANÁ

O MUNDO DA AVIAÇÃO POUSA NO NOVO CLUSTER AERONÁUTICO BRASILEIRO

Com nova sede e novo formato a EAB Air Show dá um passo importante para o crescimento e desenvolvimento do evento assim como para a implantação do novo Cluster Aeronáutico de Maringá.



NA EAB AS MUDANÇAS SE TRANSFORMAM EM VANTAGENS

- MODERNO E AMPLO AEROPORTO, COM CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO COMPATÍVEL COM UM EVENTO DE GRANDE MOVIMENTAÇÃO
- PISTA DE 2.100 MTS E 13.000 MTS DE PÁTIOS;
- TORRE DE CONTROLE PRÓPRIA
- AEROPORTO SOB ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL
- ESTACIONAMENTO PARA MAIS DE 2.000 AERONAVES VISITANTES
- LOCAL GEOGRAFICAMENTE ESTRATÉGICO, PRÓXIMO ÀS GRANDES CAPITALS ECONÔMICAS DO BRASIL E A TRÊS PAÍSES DA AMÉRICA LATINA
- FÁCIL ACESSO AÉREO COM MAIS DE 12 VÔOS COMERCIAIS DIÁRIOS DAS EMPRESAS AÉREAS GOL E AZUL

MAIS DO QUE UM NOVO LOCAL, UM NOVO CONCEITO PARA VOCÊ APRESENTAR SEUS PRODUTOS E SERVIÇOS!

RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO!

(11) 3845.1344 / (11) 3045.3757

contato@eabairshow.com.br

Para mais informações acesse:

www.eabairshow.com.br

Realização:

EXPOAIR

galeria



QUAL FOI A ÚLTIMA VEZ
EM QUE VOCÊ SE SENTIU EM
CASA FORA DE CASA?



As novas gerações das câmeras fotográficas digitais acabam facilitando a vida de muita gente. Os recursos estão tão à mão que, muitas vezes, com uma máquina não profissional, os resultados podem ser surpreendentes. Veja o que a Nikon Coolpix P520 pode lhe oferecer. A lente possui uma alta capacidade de zoom, 42X, o que seria algo como ter uma lente 24-1000mm. O sensor também é poderoso, de 18mp (medindo 31x42mm), trabalhando com sensibilidade que vai de ISO 100 a 3200. Você vai poder captar imagens a longas distâncias como, por exemplo, a de um surfista pegando onda. Essa câmera consegue bater até sete fotos por segundo e ainda faz imagens panorâmicas de 180-360°. Ela produz vídeo em Full HD em 3D, compatível com as atuais TVs 3D. A P520 ainda tem recurso de GPS. Por R\$ 1.495,00, o preço pedido na Angel, ela tem um belo custo benefício e é ideal para carregar em alguma viagem. ■



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

Dois endereços em São Paulo:

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

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

reservas@grupoaldan.com.br | 0800 773 4663

Pacotes Copa do Mundo: www.gvcopa2014.com.br

GRUPO ALDAN
HOTELS AND PROPERTIES

GEORGE V
RESIDENCE

ALTO DE PINHEIROS
CASA BRANCA



SERVIÇOS TÃO PREMIUM QUANTO NOSSOS VEÍCULOS.

A Eurobike Fleet Services é uma empresa do Grupo Eurobike focada no mercado de locação, que preza pela qualidade, personalização e gestão total de processos, proporcionando assim maior tranquilidade aos seus clientes.

Vantagens da terceirização de veículos:

- Foco na atividade fim (core business)
- Operação off balance
- Fluxo de caixa linear
- Redução de custos
- Custo de oportunidade
- Dedutibilidade de IR/PIS/COFINS*
- IR = 34% / (PIS + COFINS) = 9,25%
- TOTAL = 43,25% (dedutibilidade)

*Válido para empresas tributadas através de lucro real

Serviços Eurobike Fleet Services:

- Negociação
- Compra
- Financiamento
- Documentação
- Gestão de riscos e sinistros
- Gestão de manutenção e pneus
- Leva e traz (opcional)
- Veículo de substituição (opcional)
- Executivo de contas dedicado

