

# HiGH



EDIÇÃO 46 | MAIO/JUNHO 2014 | R\$18,00



BELL 429WLG

## MOVIMENTO SOBRE RODAS

**DIA A DIA DA CACHAÇA** CRUZANDO O CARIBE DE HELICÓPTERO  
**GASTRONOMIA** A VERDADEIRA PIZZA ITALIANA NO BRASIL  
**PANORAMA** AIRBUS MOSTRA COMO ATENDER SEUS CLIENTES  
**PRODUTO** O NOVO FALCON 5X VAI VOAR LONGE

Y&R

Escolher o seu próprio caminho é tudo de **BRA**  
Leasing Bradesco

**BRA**

Chegar mais rápido ao seu destino é tudo de BRA. Fazer isso em seu próprio helicóptero também. Conte com o time de especialistas e as melhores soluções do Leasing Bradesco para comprar o seu helicóptero ou avião. Fale com o seu Gerente ou ligue 0800 273 3486.

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**

Tudo de BRA para você.

Crédito sujeito a aprovação.

# SOLENE

# URUBU



**Quem come os urubus? Em determinadas horas você quer total distância deles. Urubu voa bonito, guia o voo a vela, tudo que voa sem motor, mas, se chegar perto demais a colisão pode ser fatal.** Ninguém acha que andorinha, cisne, gaivota, pelicano ou pomba batem em avião. Só urubu bate, e é desastroso, mata gente. Sina desse bicho que vive em função de coisa morta. A imagem é de mau agouro, preto e fedido. Nem adianta dizer que de cara ele parece com o peru, iguaria de natal ou de gente que deseja emagrecer. Dizem que peru é cruzamento mal feito de pavão com urubu, que ficou com a pior parte dos dois. Mas ninguém liga. Poucos se importam com a dor do urubu, com o desespero dele diante da iminência de bater no para-brisa alheio. Ninguém sabe que fim levou o urubu nos seus últimos dias. Acho que nem o pior carniceiro quer saber. ■

**Marcio Jumpei - Editor Chefe**

ANO 8 | NÚMERO 46 | MAI • JUN | 2014

**DIRETORIA**  
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

**EDITOR-CHEFE**  
Marcio Jumpei

**DIREÇÃO DE ARTE**  
Luiza Meira/Chay Motta  
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**  
Márcia, Leite Paes (revisão),  
Edmundo Reis, Eduardo Baskertin,  
Raphaela Biesuz (texto).

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

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

**ctm**  
aero

Soluções inteligentes para voos tranquilos.



O CTM Aero - Centro Técnico de Manutenção em Aeronaves - nasce com a proposta de ser referência nacional em manutenção de aeronaves experimentais.

Seu conceito operacional foi concebido ao longo de mais de vinte anos atuando no setor pelo empresário e projetista aeronáutico Calo Jordão, fundador da Inpaer e responsável pelos projetos das aeronaves produzidas por aquela empresa - Conquest LSA, Excel, Excel Cargo e Explorer.



**Compra e venda**  
Compra e venda de aeronaves novas e usadas com garantia de até seis meses. Aeronaves à venda em estoque próprio ou em consignação. Condições especiais de negociação.



**Manutenção**  
Serviços especializados em aeronaves experimentais de todas marcas e modelos, com garantia de até 6 meses. Laudos de pré-compra e pré-venda.

Pague com

Rua Sylvia Da Silva Braga, 415 - Hangar 24 - Aeroporto Campos dos Amarais  
SDAM - Campinas - São Paulo - CEP 13082-105  
Frequência de Rádio: 125.775 - Localização: 22 51 33S - 047 06 29W  
Tel. (19) 3246.0871 /ctmaero

**ctm**  
aero

www.ctmaero.com



# sumário

**ENSAIO EM VOO**  
**Bell 429WLG**  
Com trem de pouso de rodinhas ele quer ser o mais vendido no Brasil.....08

**Aero Bravo Amazon**  
Projeto de Minas que é uma joia.....30

**Boeing 747-8**  
A nova rainha dos céus da Lufthansa.....74

**TURISMO**  
**Paraty**  
Vida nova depois de muitas idas e vindas.....16

**Monte Verde**  
Uma revigorada no destino do romance.....36

**COMPRAS**  
Abra a sua carteira para as novidades.....24

**PRODUTO**  
Triumph 675R  
Tudo na medida certa nessa média cilindrada.....42

**Maedax**  
Tudo limpo e brilhante na sua máquina.....48

**Peugeot RCZ**  
Linhas esportivas, espírito divertido para a sua garagem.....58

**Falcon 5X**  
Novo padrão entre os jatos executivos de longo alcance.....80

**PANORAMA**  
**CDC Airbus**  
Aqui o resultado sai melhor que a encomenda.....52

**MERCADO**  
**Hangar Embraer**  
Veja o que é o completo centro de serviços em Sorocaba.....64

**Azul**  
Ela se torna internacional daqui para frente.....84

**GASTRONOMIA**  
O Maremonti é a pura Itália.....68

**DIA A DIA DA CACHAÇA**  
Todos os detalhes para voar longe.....92

BELL 429WLG  
NOVA  
ESCOLHA



A Bell teve uma tremenda lição de casa para fazer. Ela vinha experimentando alguns modelos de helicópteros biturbinas leves desde 1980 quando fez e chegou a voar com o modelo 400 TwinRanger, um LongRanger com rotor quadripá do OH-58D Kiowa, duas turbinas Allison 250 e uma fuselagem gordinha, que nunca saiu da fase de protótipo. Teve também o Bell 206LT que teve produzidos apenas 13 exemplares e o Bell 427, digamos, pai desse 429 só que certificado para voar apenas por regras visuais. Nunca foi bem explicado o porquê de o Bell 427 não seguir o seu desenvolvimento. Foi o primeiro helicóptero desenvolvido puramente por computador e envolveu parceria com a KAI Korea Aerospace Industries e a japonesa Mitsui. Quando era para ser lançada a versão

427i, com fuselagem 36cm maior, painel totalmente digital e motores mais potentes, o programa, que já tinha cerca de 80 pedidos em carteira, foi cancelado para ser transformado no que é hoje o Bell 429. A fuselagem de formato bem maior é junta com a do MD902, detentora do melhor espaço interno da categoria, tanto para tripulantes como para os passageiros. A versão com trem de pouso de esquis foi a primeira a chegar ao mercado, a tão esperada versão com trem de pouso com rodinhas foi lançada em outubro de 2013 e chega agora, certificada desde 27 de janeiro de 2014 pela Anac. A Bell preparou um extenso calendário - talvez um dos mais longos - de demonstrações do novo 429WLG no país, mostrando durante semanas do que ele é capaz. A expectativa era grande.



## COM BOA RECEPÇÃO ENTRE OS BRASILEIROS, CHEGA AGORA A VERSÃO COM RODINHAS

O desenho geral do novo Bell 429WLG, ainda que mantendo linhas parrudas, está mais harmoniosa com eliminação dos esquis.



Com relação ao 429 de esquis, o trem de pouso de rodinhas é a única diferença. O sistema é simples, de comando elétrico ou por gravidade e acrescenta cerca de 100kg no peso básico da aeronave. Teoricamente a Bell diz que o 429WLG é cinco nós mais rápido em velocidade de cruzeiro. Alguns pilotos consultados nos disseram que essa diferença não deve ser tanta assim, será mais sutil. O 429WLG será, sim, mais liso em voo, com menor nível de vibração. O que vai pesar na escolha de um ou outro modelo será o tipo de operação da aeronave. Para aqueles que voam para fazendas, usam helipontos de grama ou pousam em locais mais hostis, a melhor escolha vai recair sobre o exemplar com esquis. Os outros vão optar pelo novo modelo. Um detalhe importante é que o 429WLG ficou 25cm mais baixo, o conjunto de trem é bem compacto, mas é visualmente muito parrudo, sendo assim, ele ficou mais fácil de ser acessado. O modelo com esquis é bem alto, o que dificulta o embarque de pessoas mais idosas, com algum problema de locomoção e até de alguém mais baixinho. Essa diferença pode ser decisi-

va. Outro ponto que pode influenciar é o preço. Há uma diferença de US\$ 360 mil entre os dois modelos, sendo o de rodinhas mais caro. A Bell que começa a entregar o 429WLG a partir de junho, acredita que o mix de produtos será meio a meio. Fora o trem de pouso, o Bell 429 é um projeto novo e se beneficia disso. Os concorrentes diretos, AgustaWestland A109, Eurocopter EC135 e MD902 Explorer são modelos que já carregam 20-25 anos de idade ou até 43 anos, se considerarmos o primeiro protótipo do A109. A Bell diz que estudou esse projeto ouvindo operadores, clientes e centros de manutenção. Ele foi o primeiro feito dentro do conceito MSG-3, um programa de manutenção que prioriza a redução de custos e aumenta a disponibilidade



Um dos principais tópicos decorrentes de um novo projeto, o painel digital e totalmente integrado. Tecnologia trabalhando em prol dos pilotos.



da aeronave pela facilidade de como ela pode ser feita. Na prática, o manual dá todo o caminho das pedras e se o componente estiver bom, não é preciso troca. O plano de manutenção mais simples e rápido é, segundo a Bell, equivalente ao de um Esquilo. De acordo com a empresa, entre os biturbinas leves o custo de manutenção do 429 chega a ser de 30 a 40% inferior. Nos bastidores, conversando com outros pilotos que já voam com o Bell 429, esse sistema de manutenção é realmente mais fácil. A forma como são feitas as inspeções, os acessos e o que deve ser vistoriado, tudo isso foi otimizado para reduzir trabalho e custos. Entrando na cabine dos pilotos o acesso, mesmo na versão de rodinhas, é meio alto e só existe um ponto de apoio para os pés, ou seja, para descer



é preciso certo cuidado. Já posicionado a bordo, a visualização externa é boa. O conforto é maior que o de um Agusta ou EC135, semelhante ao do MD902 e tudo está a mão. No painel, a suite BasiX-Pro nada mais é que o Garmin G1000 com todas as facilidades que esse sistema proporciona. Ele possui três telas 6x8" de múltiplas funções, que são fáceis de interagir. Com o modelo você pode computar o peso dos passageiros e pilotos por região de cabine, somar com o tanto de combustível e bagagem e ele vai te dar o peso e balanceamento, autonomia ou alcance. Fácil planejamento de voo. Você terá todas as informações de voo, performance e motores apresentadas de maneira simples e de fácil visualização. Acrescente mais um GTN



650 e um GTN 750 NAV/COM/WASS GPS, o que há de mais moderno na linha de GPS Garmin, e ainda com comandos sensíveis ao toque dos dedos. O espaço para os passageiros é bem amplo, os bancos foram montados sobre canaletas e são facilmente removíveis. O piso é plano, como o visto nos MD902 e não existe aquela parte baixa com aspecto de piscina que há no Agusta. Para embarcar e desembarcar é melhor. As pessoas com maior estatura não terão nem problemas com o teto, que é alto, nem com a administração de espaço para os joelhos com o passageiro sentado à sua frente. O nosso ensaio foi feito num dia com tempo bem capenga. Mesmo assim deu para sentir que o produto faz jus ao nome Bell. Ele tem comportamento

firme, os controles são justos e o nível e vibração é baixo. No voo houve uma pequena presença de vibração quando foi atingida a velocidade de 120nós, mas isso foi decorrente das presentes rajadas de vento que chegaram a 33nós. Comparado com o Agusta, ele é mais neutro nas transições do voo em cruzeiro para o pairado. Quem voa o Agusta A109 sabe que ele possui uma característica peculiar que é uma forte vibração na transição do voo reto horizontal para o pairado. O modelo italiano é mais áspero, vibra muito, enquanto isso não é sentido no Bell. O Agusta por ter uma aerodinâmica que prioriza a performance pura, exige um maior planejamento dos pilotos quando se quer matar a velocidade numa aproximação. No Bell 429 esse gerenciamento é mais fácil. Outro ponto importante. Para operações com único piloto, o 429 é mais simples. No Agusta as manetes de potência estão situadas no console superior e em situações de emergência, como fogo na turbina ou para voar monomotor, o piloto tem que ter três braços pois uma mão fica no coletivo, outra fica no cíclico e ainda é preciso gerenciar as manetes. No Bell elas ficam no próprio coletivo. E ainda, em caso de perda de motor, todos os caminhos das pedras para a operação são indicados



O interior da cabine de passageiros da unidade demonstradora estava configurada com apenas quatro assentos, o mercado tem preferido instalar de cinco a seis assentos. E num estilo menos rebuscado.



O rotor de cauda com dois conjuntos bipás foi uma forma de reduzir a emissão de ruídos mantendo a simplicidade de projeto.

## FICHA TÉCNICA

### Bell 429WLG

**Fabricante:** Bell Helicopters Textron Inc.

**Preço:** US\$ 7,1 milhões

**Motor:** dois Pratt & Whitney PW207D1 de 586shp em regime máximo contínuo cada

**Capacidade:** um piloto e até sete passageiros

**Diâmetro do rotor:** 10,98m

**Comprimento geral:** 13,10m

**Velocidade máxima de cruzeiro:** 155nós

**Alcance máximo:** 763km

**Peso Vazio:** 5.100lbs

**Peso máximo de decolagem:** 7.500 lbs

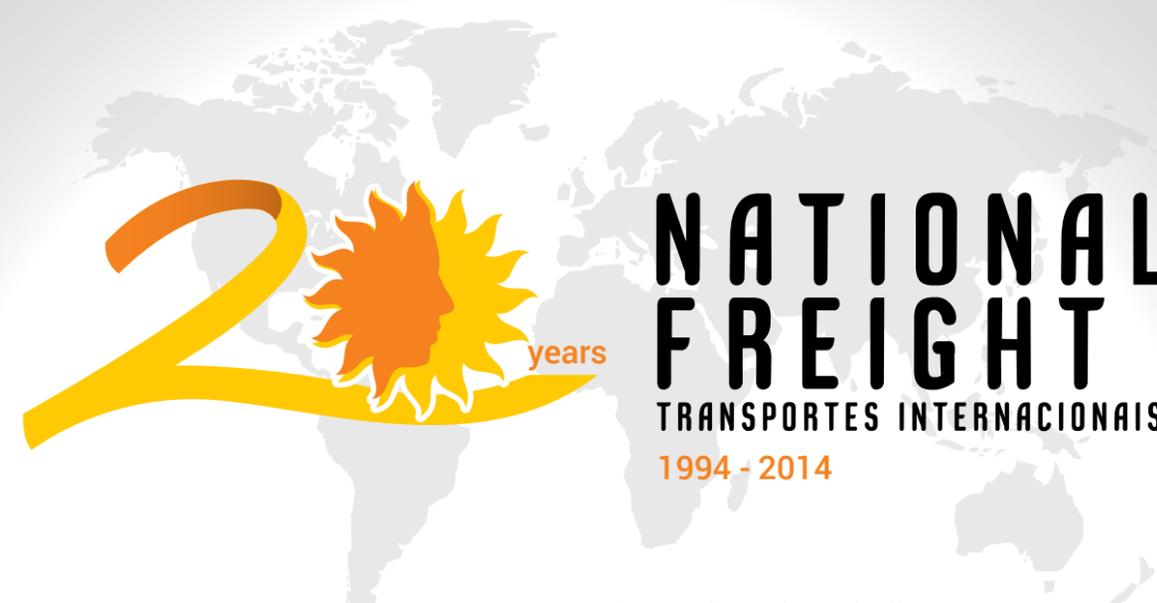
nas grandes telas do painel. Estão lá os parâmetros, os limites, o que você vai conseguir fazer com a condição da aeronave. Isso é novo na categoria e, basicamente, à prova de burro. O Bell 429 também foi planejado para trabalhar num limite maior de peso e potência. Ele está enquadrado na categoria de 7.500lbs por certificação. Um exemplo de como ele trabalha. Para decolar do heliponto da Líder, em Congonhas (SP), num Agusta A109E Power, o seu limite de peso estará no máximo em 2.900kg. Se estiver com 3.000kg você vai passar um certo sufoco, não é recomendável. No Bell, pilotos que voam o 429 disseram que ele sai lotado, com 3.400kg, ou seja, cerca de 500kg a mais, sem pestanejar. Fica fácil pensar que com pouca conta ele fará as 412nm (763km) de alcance marcados em seu folheto. É o ganho de um projeto novo. Mas em compensação, a novidade tem seu preço e a etiqueta mostra que são US\$ 7,1 milhões. Um Agusta A109E usado, e eles estão aos montes no mercado, vai lhe custar de US\$ 2 a 5 milhões. E vai fazer boa parte do que o Bell 429 faz. É realmente uma escolha difícil, tem gente que vai priorizar o lado racional da grana, mas muitos penderão para o sabor da novidade, afinal, querem se manter à frente do seu tempo. ■



### ONDEACHAR

Tam Aviação Executiva  
www.tamaviacaoexecutiva.com.br

Há 20 anos nascemos, crescemos e agora vamos mais além!



Nestes 20 anos, percorremos um caminho repleto de trabalho, conquistas e realizações. Muito mais do que isso, temos a sua confiança.

Oferecemos para você as melhores soluções em **Importação e Exportação de Helicópteros, Aviões de Pequeno Porte, Barcos, Carros, Partes e Peças e Maquinários** com presença ativa em mais de 100 países dos 5 continentes e é com você que agora iremos mais além!



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

www.nationalfreight.com.br



# VIDAS COM RUMO





**As viradas que o mundo dá acabam na areia da praia. Gil e Jacira eram nomes da noite de São Paulo nos anos 80 e 90. Entre darks, punks e toda a sorte de gente do subterrâneo da música, das artes, do cinema, da publicidade, eram eles que comandavam os balcões servindo todo esse povo. O Gil pertenceu a um triunvirato que quando separado levou um a criar a cerveja Devassa, outro é o cara que divulga a cultura do comer bem na rua e ele a buscar a tranquilidade da luz do dia junto com a Jacira no litoral sul fluminense. Olharam Paraty com mais atenção, afinal, apesar de a cidade ter se remodelado muito, faz cerca de cinco anos que em função dos diversos eventos, a cidade tornou-se mais que um centro histórico, Amyr Klink e a feira literária Flip, que serviu de locomotiva para livrá-la da dependência econômica da alta estação praiana. Nesse contexto os dois se aventuraram em grelhar carne, um abuso num lugar onde se come peixe. Mas levaram em consideração que a maior parte dos turistas vem de São Paulo, e outra boa parte vem de Minas Gerais. Confiaram na sensação de que se no primeiro dia de hospedagem**



Oferecer carne em terra de peixe, o insólito foi o ponto de partida para o sucesso da dupla que sempre viveu da noite paulistana no litoral sul fluminense

o cliente quer lagosta, no segundo vai querer peixe e no terceiro o desejo pela carne falará mais alto. Ofereceram picanha e mais música na praia do Jabaquara. Outra quebra de paradigma. O seu comércio fica fora do centro histórico. Escolheram um quiosque que estava meio largado, de caçara mesmo, num lugar que em 2003 tinha poucas casas e ausência de asfalto nas ruas e hoje é o lugar onde ficam as personalidades que chegam para participar dos festivais de jazz, literatura, cinema ou teatro. De novo, depois de 30 anos trabalhando na noite, o casal está servindo um público que conhece, só que agora de dia e com uma vista privilegiada. Abrem o Biruta Grill de quarta a segunda, reservando todas as terças para aproveitar o que os arredores têm de melhor. Uma caminhada numa trilha, uma cachoeira aqui e um passeio de barco acolá. Não que a vida seja mole. Fazer picanha grelhada no fogo de carvão em Paraty exige destreza. Existe a dificuldade em arranjar o



produto vindo da Argentina e do Uruguai. A porção para duas pessoas (R\$ 88,00) tem o básico que se espera, arroz, farofa e vinagrete. Mas o sabor da carne tem um leve toque de shoyu. A casa oferece, é claro, pratos vindos do mar. Tem a lagosta e o peixe na folha da bananeira (R\$ 81,00 para duas pessoas) feito com molho de manteiga com ervas e alho. Quem chega também repara na trilha sonora do lugar. Afinal, o Gil e a Jacira sempre foram referência na noite paulistana em termos de novidades musicais, novas tendências. Há gente de fora que se surpreende ao ouvir por lá algo que se, na terra deles já é meio alternativo, imagine em Paraty. Para beber é possível tomar uma boa cerveja Colora-





do, mas o Biruta Grill ganhou o segundo lugar num concurso de caipirinhas feitas com cachaça da região, e a obrigatoriedade de experimentar a invenção é enorme. O Maraco Loco é feito com maracujá e em vez de usar açúcar o Gil usa melaço. Um arremate de licor de laranja e tudo é servido na própria fruta. Um brinde à nova vida. Paraty serviu de pano de fundo para outra história de mudança de rumo. O Olivier de Corta é francês, povo conhecido por gostar de explorar novas fronteiras. A história dele começou na África, em 1968, aquele ano que nunca acabou, onde foi lecionar. Em 1978 voltou para Paris e conheceu alguns brasileiros exilados pela ditadura. Conheceu também aquela que seria a sua primeira esposa, uma brasileira. Casou-se, mas continuou a morar na França apesar de ter vindo ao Brasil algumas vezes. Visitou o Rio Negro, passou por Belém e em 1990 vendeu tudo que tinha e

decidiu que a sua proa era mesmo o Brasil. A mulher não gostou quando chegou ao pé do morro onde ele viu que poderia construir uma vida. Nem havia um acesso de estrada. Chegava-se ao terreno por uma picada no meio do mato, subindo a montanha. Paraty ficava a 12 quilômetros e a praia mais perto uns cinco quilômetros distantes. Três meses depois houve a separação. Ela pegou as duas filhas e foi embora. Olivier preferiu construir a sua vida no meio daquele mato. Fez um hotel e deu o nome de Le Gite d' Indaiatiba. No primeiro ano de funcionamento teve três clientes, no segundo, nove. Conheceu a segunda mulher, Valéria, que trabalhava com comida macrobiótica em Paraty. Foi uma união realizada logo depois de três meses de namoro e eles estão juntos até hoje. O Le Gite, inclusive, sobreviveu muito pela gastronomia que foi tomando a forma dessas quatro mãos. Tem influência



francesa, um pouco da África e do Brasil. Nas fotos estão um ceviche (R\$ 75,00), uma caipirinha de mexerica (R\$ 18,00) feita com pinga Maria Isabel, de Paraty mesmo, e a sobremesa, um Marquise au Chocolat Blanc (R\$ 35,00) com molho de pitanga e pistache picado. O hotel tem cinco apartamentos em estilo rústico chique. Uma cachoeira ao lado da sauna vira uma brincadeira de luxo. Olivier levou em consideração um conselho do amigo João de Orleans e Bragança, que se hospeda lá de vez em quando. Palavra de príncipe. Ele viu uma horta no topo de uma colina e recomendou que fizesse uma área para pouso de helicópteros. Ia ser muito mais rentável que a plantação de salsinhas. Deu certo, até porque o acesso, apesar de ser todo já em asfalto, é trabalhoso. Paraty é, e sempre será, um lugar para reservar certa paciência para chegar. Os clientes do Le Gite, vira e mexe, preferem chegar pelo ar. Mas o espaço não interfere com o cotidiano do Le Gite, que é a calma só. A mesma calma que também fez os dois do Biruta Grill trocar a noite paulistana pelo trabalho à beira da praia. O próprio francês trocou Paris pelo mato da Serra do Mar. O que não é pouco. Ganham muito em cada um de seus dias. ■

A área de pouso é só o ponto de partida para descobrir as belezas naturais e gastronômicas em Paraty.

## MAPA DE ROTAS

### COMO CHEGAR:

Paraty fica na beira da Rio-Santos, no sul do litoral fluminense, portanto, não há outra maneira de chegar por via terrestre. Apesar de a estrada estar em boas condições, por conta de suas curvas ela não permite um ritmo muito acelerado. Nem vale a pena, pois o melhor mesmo é aproveitar a paisagem.

### DICA DO PILOTO:

O heliponto do Le Gite fica nas coordenadas 23°09'04.9"S/044°43'56.5W e basicamente possui uma rampa de descida e decolagem. É só um ponto gramado para embarque e desembarque. A aeronave pode permanecer no aeroporto de Paraty (SDTK 23°13'28"S/044°43'13W), que tem pista de asfalto (700m). Dica, aeronaves voando a 10nm do aeródromo devem fazer a fonia de coordenação na frequência 126.025

### MELHOR ÉPOCA:

Se quiser tranquilidade escolha ir nos meses de meia estação, como maio e

junho. É frio, você inclusive pode pegar algum dia de chuva, mas para relaxar é o máximo. E é recomendável checar pela internet a programação de eventos na cidade, há boas sugestões que vão desde a Flip (geralmente em junho) e o festival de blues, em maio.

### ENDEREÇOS:

Biruta Grill  
Av. Jabaquara – 8º quiosque  
Tel.: (24) 3371 1911  
www.birutagrillparaty.com.br

Le Gite d'Indaiatiba  
Rodovia Rio-Santos (BR 101) km 558 – Graúna  
Tel.: (24) 3371 7174 / 9999 9923  
www.legitedindaiatiba.com.br



# MD EXPLORER™



## SILÊNCIO COM A MÁXIMA SEGURANÇA



ÚNICOS COM A

TECNOLOGIA NOTAR®

 **HELICOPTERS™**

Distribuidor exclusivo MD Helicopters  
**HELICENTRO®**  
[www.helicentro.com.br](http://www.helicentro.com.br)

# com



## REAÇÃO ELÉTRICA

Venerado por todos os fãs da Harley-Davidson, o som do conceito apresentado pode soar como heresia. Talvez sim, talvez não, mas o projeto LiveWire serve para mostrar como a centenária fabricante de motocicletas pode integrar-se ao cenário no futuro. É elétrica, por isso, não espere por o característico som compassado do tradicional V2 que por enquanto não tem previsão de comercialização. Mas alguns clientes especiais nos Estados Unidos vão poder dar uma volta. A marca vai visitar 30 concessionárias no país, começando com uma viagem pela Rota 66. Para 2015 é esperado um tour pela Europa. O projeto foi elaborado para fazer um som diferente dos motores elétricos (em alguns casos bem irritante) que já existem e obviamente será diferente dos motores à combustão tão característicos. Resta esperar como será.

**Projeto LiveWire**  
[www.projectlivewire.com](http://www.projectlivewire.com).

# proads

## DOCE SAUDÁVEL

Os refrescos naturais Joy são feitos com baixo teor de açúcar e menos densidade no líquido. Não tem corantes artificiais nem conservantes. São seis sabores Frutas Vermelhas, Maça, Uva, Manga, Pêssego e Limão sendo que as quatro primeiras também são oferecidas em versões Zero. São novas opções aliando conceitos de sabor e saúde, perfeitos para uma harmonização gastronômica.  
Preço: de R\$ 6,00 a R\$ 7,00  
[www.joybev.com](http://www.joybev.com)



## O PERFUME DA GATA

A Cartier lançou um perfume que a fragrância é inspirada na pantera, um animal cujo cheiro é único, agradável e que no mundo real até ajuda na hora da caça não repelindo as suas presas. A fórmula desse novo Cartier La Panthère tem como base a gardênia.

Sugestão de preços:

30 ml - R\$ 390,00

50 ml - R\$ 490,00

75 ml - R\$ 690,00

Top Internacional

Rua Oscar Freire, 979 – SP

e-commerce: [www.topinternacional.com.br](http://www.topinternacional.com.br)

SAC Royal Opera: 0800-970 9877



## ESPECIAL DA HORA

Uma série especial e limitada Original Cronógrafo da Victorinox tem como destaque uma pulseira de couro que faz referência aos relógios militares usados na primeira metade do século XX. Serão produzidas apenas 1989 peças sendo que 50 serão comercializadas no Brasil. Ele possui moldura em alumínio e conta com movimento em quartzo, ETA G10-211, além de funções como contador décimos de segundo (às 2 horas), 60 segundos (às 6 horas), 30 minutos (às 10 horas).

Preço Sugerido: R\$ 1.845,00

Victorinox

SAC: (11) 5584 8188

[www.victorinox.com.br](http://www.victorinox.com.br)

## VERDADEIRA HARMONIZAÇÃO

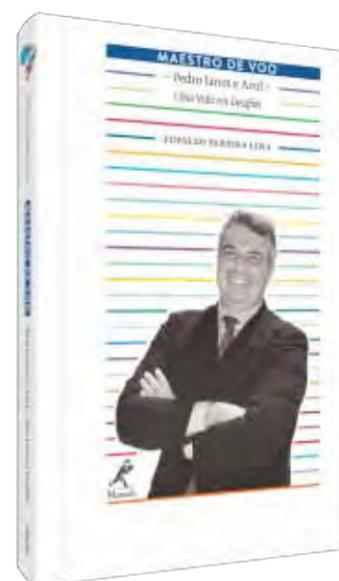
O 100 Barricas do Chile é um projeto inovador. Em única garrafa estão agrupados os 100 melhores vinhos chilenos de 12 vales. Estão dentro da garrafa Concha y Toro, Haras de Pirque, Laberinto, palo Alto, J. Bouchon, entre outros, cada um colaborando com 1% numa mistura de 93% de cabernet sauvignon, 5% de syrah, 1% de carmenère e 1% de Carignan. Foi preciso um ano de trabalho para equalizar todos os elementos.

Preço: R\$ 435,00

AC Terruares

Tel.: (11) 9 8799 1796

[vendas@terruares.com](mailto:vendas@terruares.com)



## PARA SER SEM DÚVIDA

O jornalista Edvaldo Pereira Lima que tem vasta carreira na cobertura da aviação mundial está lançando no dia 14 de abril às 18h00 na livraria Cultura do shopping Iguatemi (SP) o livro Mestre de voo uma biografia do empresário Pedro Janot que foi presidente da Azul na fase de lançamento da companhia aérea. Janot sofreu um grave acidente a cavalo que o afastou da companhia. Atualmente ele dá consultoria para o mundo da moda de alto padrão, faz palestras sobre gestão e consultoria de coaching para presidentes de empresas.

Mestre de Voo (328pgs)

Preço sugerido: R\$ 59,00

Editora Manole

[www.manole.com.br](http://www.manole.com.br)

## MAGRELA É ELA

Para as mulheres que gostam de usar uma bicicleta como meio de transporte sem abrir mão do conforto e qualidade a Trek apresentou a Neko S. Ela vem com transmissão de 24 marchas Shimano Acera, Pedivela Shimano Acera e bloqueio de suspensão e componentes Bontrager. E ela pode bem encarar um trilha de vez enquanto por conta de seu quadro robusto apesar de leve.

Preço: R\$ 2.999,00

TREK

SAC: 11 4806-8800

Site: [www.trekbikes.com.br](http://www.trekbikes.com.br)



## OLHAR DELA

Inspirados nos óculos das divas mais estilosas dos anos 50, os óculos gato prometem continuar nas ruas também neste inverno. Marcas como Chanel, Prada, Dior e Tom Ford lançaram suas versões do modelo, mas a mais cobiçada foi criada pela Noir da Miu Miu, com hastes mais grossas e irregulares.

Preço: R\$1.264,00  
EÓTICA  
www.eotica.com.br  
Tel.: (11) 3064-3003



## SOM CRISTALINO

A Somma Aviation está trazendo para o Brasil o fone aeronáutico AKG AV100. Ele é fabricado pela Harman dona da JBL, Digitech e Lexicon. Com construção primorosa vem com sistema atenuador de ruídos Hybrid ANR, luzes de LED embutidas para leitura, bluetooth para celular e áudio externo, entrada auxiliar e o cabo adaptador de 6 pinos para 2 pinos, facilitando o uso em aviões e helicópteros. A garantia é de dois anos.

Preço promocional: US\$ 1.350,00 (as primeiras dez unidades, US\$ 1.450,00 nas demais)  
Somma Aviation  
Tel.: (11) 2171 9289  
www.sommaaviation.com.br

## NOVA VISÃO

A linha de câmeras mirrorless da Fuji ganhou mais um modelo. A X-T1 tem aparência das câmeras de lentes intercambiáveis (e ela também troca as lentes) vintage, possui sensor de 16 megapixels e consegue fazer vídeos em FullHD. Um destaque é o enorme visor eletrônico e o rápido sistema de auto foco. Ela trabalha com sensibilidades de 200 até 6.400 ISO é resistente à água e está agora disponível na Portssar que se tornou a representante exclusiva da Fuji para o Brasil.

Preço: R\$ 6.500,00 (com lente 18-55mm)  
Portssar Comércio  
Rua 7 de Abril, 79 cj 205 – São Paulo  
Tel.: (11) 3257 1632 / 3255 6067  
www.lojaportssar.com.br



 Crafted in Switzerland

# PC-12 NG



## PILATUS

## A AERONAVE QUE OPERA EM QUALQUER LUGAR.

Aonde o Pilatus PC-12 NG se encaixa em seu departamento de voo? Em qualquer lugar que precise. Sua economia é convincente e a performance vai além da versatilidade. Com custos de aquisição e operacionais consideravelmente mais baixos que seus concorrentes biturbina, você terá velocidade, alcance, cabine para nove passageiros e a vantagem de operar em pistas curtas e não pavimentadas, transformando suas preocupações em soluções.

www.pilatus-aircraft.com



Mais informações: 11 2089.8020 | WWW.SYNERJET.COM



AEROBRAVO AMAZON

# JOIA MINEIRA





**Saiu do forno mais uma produção de Minas Gerais. Depois de anos fabricando o Bravo 700, a Aerobravo está colocando no mercado, de olho nos seus próprios clientes, um produto.**

O Amazon lembra um pouco o KolbFlyer, desenho simples, menos sofisticado que o Tecnam P2008, mas um belo passo à frente do Bravo 700. O projeto começou a ser desenvolvido em 2011 e as primeiras entregas aconteceram em 2012. Esse exemplar da matéria é o de número oito e já existem 13 voando. Feito em cima das regras de LSA, é uma aeronave para pesar pouco, ficando dentro do limite máximo de decolagem de 600kg. A con-

dos ocupantes. O para-brisa é grande e com pouca inclinação, garantindo uma boa visão até cerca de 45° nas laterais, só um pouco atrapalhado pelas orelhas das raízes das asas. Por sinal este encaixe, no topo superior do para-brisa, poderia ganhar um acabamento um pouco mais caprichado. As janelas das portas têm bom tamanho e para trás a vigia também possibilita boa visibilidade. O bagageiro, onde é possível carregar até 20kg, possui



(que apesar de funcionais mereciam um desenho melhor do que uma simples vareta de metal dobrada) servem também de apoio para mantê-las abertas. O painel desta unidade é básico, mas possui um Garmin 795 e um Dynon D-100 com as informações integradas de motor, performance e navegação. Há TAWS e TCAS e é possível baixar o sistema de visão sintética. Os instrumentos analógicos de motor estão agrupados do lado direito enquanto que o altímetro, o variômetro e o velocímetro analógicos estão posicionados entre as duas telas de LCD. A manete de potência fica no console central que também agrega o comando elétrico dos flapes, por teclas,



e as tomadas para os fones. Os bancos, com acabamento em bom couro, são bem confortáveis. Há cintos de quatro pontos. O assento bem que poderia ir um pouco mais à frente. De ajuste possível somente no chão, sem ninguém sentado nele, os bancos não ficaram numa boa posição mesmo posicionados o mais adiante possível. A distância para os pedais era maior que o tanto de pernas existente. A fábrica disse que está colocando novos assentos que podem ser ajustados em voo, tanto longitudinalmente como na inclinação do encosto, resolvendo essa questão. O nosso voo foi feito na região de Sorocaba e se nas fotos o horário foi na calma da manhã de outono, a avaliação foi feita já perto do meio-dia, com atmosfera turbulenta

## TRABALHARAM PARA ESSE AVIÃO VOAR MAIS RÁPIDO. CONSEGUIRAM.

strução é toda feita em alumínio, as asas são semi cantilever, apoiadas em dois montantes, e a empenagem é bem tradicional, com um leme de grandes proporções. O que chama a atenção é o longo nariz, bem semelhante ao do Bravo 700. O motor Rotax 912ULS de 100hp está abrigado numa carenagem sem muitas frescuras. Não há entradas de ar LoPresti, como as do Inpaer Conquest ou coisas do gênero. O desenho geral é reto, seco. A cabine tem 1,13m de largura e possui ótimo espaço na altura dos ombros

uma área generosa para abrigar objetos de grande volume. Entrar no Amazon é do jeito Ferrari. Primeiro você senta de lado e depois gira as pernas para dentro. O manche tem um formato que facilita a passagem (a Aerobravo está disponibilizando novos yokes também) e há uma alça de apoio na parte de cima da moldura das portas. Estas abrem e fecham verticalmente e as maçanetas externas



que essa plataforma era bem estável, a avioneta pouco sambava entre uma sacolejo e outro. Nos estóis tudo ocorreu entre 58 e 44mph a medida que íamos colocando flapes, usando ou não o motor. Nada de muitos avisos antes do estol, nada de vibrações e tão pouco alguma queda de asa. E ele recupera a velocidade muito rapidamente. Esta é uma característica desse modelo. É um bagre ensaboado. Reduzindo o motor para 4.200rpm ele consegue manter 80mph sem nada de esforço. É um ritmo bem econômico, pois nessa hora você estará consumindo cerca de 13-14ls de gasolina por hora. Com 5.200rpm, nivelado, o Amazon vai chegar fácil as 120mph com um consumo de 18-20l/h. E durante o teste, a ocorrência de uma pane. Por duas vezes, durante os exercícios de es-

antevendo a chegada de uma frente fria. Mesmo assim nos primeiros metros da corrida para a decolagem o Amazon já mostrava do que era capaz. A decolagem foi super curta, em menos de 80m já foi possível colocar o avião para voar. A fábrica declara 45m para decolar e pousar com ele. Com 58 mph o nariz já apontou para o alto num dia com temperatura de 27°C e numa altitude de 2.500pés, com dois a bordo e tanques com cerca de metade da capacidade de 140l. O Rotax rugindo a 5.200rpm a ascensão foi mantida em 500pés por minuto (a 80mph). Recolhendo o flape a velocidade estancou em 95mph, mantendo a mesma razão de subida. Os comandos se mostraram muito harmoniosos e leves. As turbulências serviram para mostrar



tóis, ao comandar todo flape para baixo, ele ficou travado na mesma posição. Ele só recolheu quando a aeronave estava no solo, parada. Segundo a Aerobravo, o erro aconteceu na programação do sistema de comando eletrônico instalado. Eles têm outros dois sistemas opcionais, um elétrico com comando por única tecla e barra indicadora em LED, e um totalmente mecânico, com a alavanca ajustável em três posições, 0°, 15° e 30°.



De linhas simples esse experimental entrega mais que o básico. A performance mostra a eficiência de seu projeto.

## FICHA TÉCNICA

**Aerobravo Amazon**  
**Fabricante:** Aerobravo Ind. Aeronáutica  
**Motorização:** 1 Rotax 912ULS de 100hp  
**Capacidade:** 1 piloto + 1 passageiro  
**Envergadura:** 9,60m  
**Comprimento:** 6,30m  
**Velocidade máx. de cruzeiro:** 124mph  
**Alcance:** 1.350km c/ tanques de 140l  
**Teto máx. operacional:** 12 mil pés

**ONDEACHAR**  
 Aerobravo  
 Tel.: (31) 3411 1300  
[www.aerobravo.com.br](http://www.aerobravo.com.br)

A graduação dos flapes no Amazon das fotos estava regulada em 0°, 10°, 20° e 30°. A aproximação com o Amazon necessita de atenção, o avião não perde energia facilmente e sendo assim, se a rampa de descida for mal calculada ou se a velocidade for pouca coisa acima do ideal, ele vai continuar a voar e a tendência é de usar mais pista do que o imaginado. Com flape todo embaixo ele teima em seguir em frente. Não existe aquela situação de nariz embaixo fazendo uma rampa acentuada. Uma glissada pode ajudar, mas é preciso ficar esperto e tomar rápidas decisões que pode ser uma nova volta e aproximação. Melhor um ego arranhado desse jeito do que o estrago e as posteriores justificativas de uma varada de pista. O Amazon ganha nessa questão de velocidade, mas lhe cobra um bom gerenciamento nas aproximações. Essa característica, inclusive, atende uma parte dos clientes do Bravo 700 que apesar de gostar do avião, o acha um pouco lento. O Amazon pode ser comprado tendo US\$ 75 mil no bolso. Dá para financiar com o cartão BNDES, o que facilita um bocado na hora da negociação. E o proprietário vai ter, sim, uma máquina que até tem um apelo estético satisfatório, mas garante conforto e uma eficiência exemplar. ■





**Respirar os ares de Monte Verde vez ou outra é bom. A moldura feita das araucárias, os eucaliptos das fazendas de reflorestamento, o ar de altitude com temperatura sempre amena fazem a alma agradecer. A cidade é distrito de Camanducaia e tem gente que reclama que o prefeito de lá dá a Monte Verde uma atenção menor do que devia. Talvez. O asfalto da estrada** que liga as duas cidades já foi melhor. Entregue em 2011 apresenta cicatrizes, tapa buracos improvisados e a possibilidade de ter que remenda-lo outras vezes. Mas a placa do grande investimento de recuperação da via está na estrada para todo mundo ver.

estruturados. Os donos sofrem de inquietude. Olharam para o que tinham, receberam os elogios, e trataram de reformar tudo. Nem precisava, mas ficou melhor. Novos banheiros, atualização na decoração, ampliações nos espaços com a reorganização da estrutura que já existia. Jardins de inverno com direito a ofurôs foram montados em algumas unidades. O chalé 5, o maior da casa, cresceu de 55m2 para 80m2, foram instalados um ofurô e hidromassagem e fizeram uma



# SEM PERDER TEMPO



A via de entrada, onde se concentram os turistas, podia ser mais bem cuidada e ter um charme maior, afinal, boa parte de quem vai até essa cidade mineira está em busca de um clima romântico. O movimento continua bom e até que não há muitos ônibus que transportam o temido turismo predatório, aquele em que verdadeiras hordas de farofeiros, que pouco ou nada consomem do comércio local, deixam na saída apenas o lixo como lembrança. O pouco visitado centro comercial e residencial, o lado B de Monte Verde, tem crescido, subido os morros e há pouco para acreditar que exista algum planejamento. Há quatro anos mostramos o Estalagem Wiesbaden, lugar para romance com apenas nove chalés, todos muito bem

varanda na frente. O chalé 7 (65m2) ganhou uma cama 2x2m. Para setembro as obras continuam, com a reforma da unidade 2 e das casas de banho de outras duas unidades. A essência continua a mesma, o Wiesbaden é um lugar para você não ser visto. Há pessoas que chegam ao lugar somente para descansar, sem querer se envolver com a muvuca que passeia pela rua principal. A Monte Verde dessas pessoas está no cheiro defumado que vem da lareira, na cobertura recém colocada e, principalmente, no silêncio do lugar. O Wiesbaden trabalha





com serviços diferenciados. O café da manhã vai até às 16h00. Pode vir com tudo que se possa imaginar. Com isso há muitas pessoas que até largam mão do almoço e concentram a saída para um jantar. Alguns até ocupam o tempo ao longo do dia para uma caminhada nas montanhas. A vista de alguns mirantes é fenomenal. Apesar de a pousada oferecer serviços quase que exclusivos, como o fondue de chocolate ou queijo que são preparados pelos donos do lugar, uma hora é preciso sair para um restaurante. Monte Verde ganhou um endereço certo para uma refeição digna. O endereço é familiar, os pais trabalham nas panelas e os filhos no salão. Severino Alves da Silva é pernambucano e se mudou para São Paulo onde começou a gostar de coz-



inhar ao ver a cunhada, napolitana, preparar as receitas típicas italianas. Usou a família como cobaia e foi se dando bem. De tantos conselhos para abrir um restaurante, já que os amigos achavam que ele realmente tinha o dom para a cozinha, em uma visita à Monte Verde achou o lugar certo. Abriam o Cantina Portale di Napoli, bem na entrada da cidade. O carro chefe no cardápio é o polpettone em versão grande (R\$ 39,00) e mini, que geralmente vem acompanhada de uma massa (R\$ 37,00). Acredite, é melhor que o do Jardim di Napoli (SP). O restaurante também oferece massas frescas e





O Chef Severino (abaixo), de entusiasta à dono de restaurante. O seu capricho no cardápio italiano vieram à calhar em Monte Verde. Pratos com o perfil do típico cliente da Estalagem Wiesbaden (pág. anterior).



o cuidado com os molhos é evidente. Os vermelhos são preparados com fogo bem baixo, durante horas, eliminando qualquer traço de acidez. O ragu pedaço que veio com o fettuchini (R\$ 42,00) chegava a ser levemente adocicado, o pesto também é soberbo, de perfume inebriante sem ser pesado. Qualquer nonna aprovaria. A casa tem uma boa carta de vinhos, um Costasera Amarone Masi sai por R\$ 560,00, mas existem opções mais em conta. Um D.V. Catena sai por R\$ 160,00 e foi a referência para o fettuchini com molho branco com funghi (R\$ 37,00). A matriarca fica responsável pelas sobremesas. Tem a pastiera di grano (R\$ 10,00) opção bem diferenciada com um recheio de ricota muito leve. O lugar aos poucos se tornou referência para quem mora em Monte Verde. Não é um restaurante para turistas, estes ainda se acotovelam em outros endereços para comer um rodízio de fondue ou uma truta feita com menos esmero. Um dia alguém será capaz de acordar e começar a preparar pratos típicos da região de forma correta. Monte Verde

podia aproveitar melhor a sua condição de destino onde se pode chegar pelo ar. Público existe. Mesmo com quase nada de infraestrutura o aeroporto chega a ser folclórico. É o aeródromo mais alto do Brasil, fica a 1.555m de altitude, o que já serve de desculpa para uma visita. Na pista de terra batida, de rampa bem pronunciada, a regra é decolar morro abaixo e pousar morro acima. Há um comentário na cidade que envolve o herdeiro do antigo dono do terreno onde está o aeroporto. Ele teria o interesse em lotear a área. Tentamos contato com esse herdeiro para ver se procede a informação, mas não tivemos sucesso. O fato é que, por enquanto, há um NOTAM expedido em 17/07, que restringe as operações até que sejam apresentados documentos do plano básico de proteção. Traduzindo, o DECEA – Departamento de Controle Aéreo, quer que a administração do aeroporto mostre uma espécie de plano diretor do uso do seu entorno. Não pode ter árvore, construção, antena de celular, nada que possa atrapalhar as operações. Podiam cercar melhor o lugar, uma vez que entrar e sair sem permissão e ver animais invadindo a pista não é nada difícil. O curioso é que recentemente foi feita uma manutenção na pista, uma motoniveladora deixou o terreno mais homogêneo, e não há buracos ou erosões típicas de pista de terra. Tudo in-

A pista de Monte Verde, se não houver união das pessoas da cidade, pode ser que dê lugar a um loteamento. A cidade perderia como também o turista.



dica que pouco será feito para que seja aprontada a documentação que liberará novamente o aeroporto, a não ser que os potenciais usuários se unam para desatar esse nó. O roteiro envolvendo um final de semana com hotel de charme, o bom prato e a tranquilidade de poder ser feito com uma aeronave é pouco explorado, mas podia ser muito mais bem aproveitado. A cidade ganharia com a manutenção e melhoria do aeroporto. Bonito, paraíso no Mato Grosso do Sul, ganhou muito quando construíram um aeroporto próximo das suas maravilhas naturais. Enquanto isso é preciso ficar com as barbas de molho na cidade mineira. Uma rua está sendo aberta bem ao lado da cabeceira superior. A cidade está comendo o aeroporto pelas bordas em vez de renovar o que pode trazer vantagens. A pousada e o restaurante fizeram isso para si. ■



## MAPA DE ROTAS

### COMO CHEGAR:

De carro o acesso mais fácil para quem vem do norte via Minas Gerais ou do sul via São Paulo é por Camanducaia, na beira da Rodovia Fernão Dias. Da cidade até Monte Verde são cerca de 28km, num roteiro tortuoso e cheio de belas vistas. Há um comércio de beira de estrada que pode esconder doces ou queijos artesanais, até que de boa qualidade.

### DICA DO PILOTO:

Monte Verde possui o aeródromo mais alto do país. No Rotaer deve ser procurado como Camanducaia/Monte Verde SNEJ ( 22°51'35"S/046°02'15"W). De piso de terra a pista possui 1.110m de comprimento e está a 1.555pés na sua cabeceira mais alta. O curioso é ver o variômetro indicar razão descida durante a decolagem, sempre feita morro abaixo. Esse aeródromo está com restrição operacional por meio de NOTAM. É bom ficar atento da validade pois, a liberação depende da apresentação de documentação do plano básico de proteção.

### MELHOR ÉPOCA:

Este começo de anos em chuvas, e a promessa de um inverno com temperaturas baixas é um convite perfeito

para aproveitar o clima de montanha da cidade. Se chover, a Estalagem Wiesbaden se mostra o local perfeito para você matar o seu tempo. A estalagem está com diversas tabelas para as suas diárias, sempre com pacotes mínimos de dois dias de estadia de um casal. Nos meses de maio e agosto, os preços podem variar de R\$ 415,00 para o chalé 2 no meio da semana a R\$ 970,00 para os chalés 5 e 6 no final de semana. Em junho e julho esse valores podem variar de R\$ 506,00 a R\$ 1.197,00 nas mesmas condições nos mesmo chalés. Entre o mês de setembro a 20 de dezembro os valores variam de R\$ 343,00 a R\$ 927,00. Pacotes de feriados podem ser montados como também de decoração e receptivo especial.

### ENDEREÇOS:

Estalagem Wiesbaden  
Rua Bem-Te-Vi, 459  
Tel.: (35) 3438 1121 / 3438 1635  
www.wiesbaden.com.br

Cantina Portale di Napoli  
Av. Monte Verde, 215  
Tel.: (35) 3438 1956  
www.portaledinapoli.com.br

# MÉDIO FORMATO

PEQUENA NAS DIMENSÕES E MOTOR,  
GRANDE NA ENTREGA DE PRAZERES

Certo, você quer uma motocicleta, você precisa de uma para os seus deslocamentos diários e sempre que possível para dar uma escapadinha numa viagem até o local de desejo. Geralmente as pessoas procuram algo que reúna certo conforto e uma boa performance. Ninguém quer se locomover com algo que anda tão rápido e leve quanto uma dessas bicicletas elétricas da moda, que na subida pedem para você descer dela e seguir empurrando porque as baterias não aguentam, e que em retas anda menos que uma tradicional movida a pedal porque é pesada demais e as baterias não aguentam deslocar o seu peso e mais o dela por mais que dois metros. Você também acha que uma motocicleta com mais cavalos que um derbi inteiro não se faz necessário e uma grande custom lhe faz aparentar uns 80 anos a mais do que você realmente tem. Então, olhe essas

fotos. A moto pode ser uma joia, na medida certa para seus desejos. Essa Triumph Street Triple 675 já existia no mercado brasileiro e agora recebeu um R maiúsculo. A grande diferença da 675R para a sua versão normal está na suspensão KYB (antiga Kayaba) que pode tanto ser regulada na pré-carga da mola como no retorno do amortecedor. A 675 normal só permite ajustes na mola. A suspensão no modo fábrica já lhe entrega um pa-

pistões Nissin, em vez de dois, atuando sobre os dois discos de 310mm. O conjunto se mostrou muito fácil de modular e na única vez que foi sentida uma certa trepidação na manete do freio, restou a dúvida se era mesmo o ABS atuando ou se o fenômeno era resultado da má qualidade do asfalto por onde a gente estava passando. A posição de pilotagem é boa, mas poderia ser um pouco menos atacada. No primeiro contato você acha que as pedaleiras estão um pouco à frente, mas com o tempo você se acostuma. Não é como a Yamaha MT-03 que mais se assemelhava a uma off-road com o tronco notadamente inclinado para a frente, porém, em alguns momentos

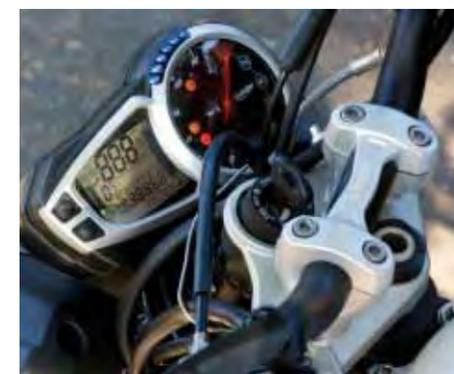
A 675R agora conta com ABS de série. Segurança extra nesta moto que é muito precisa nas suas trajetórias. Vista de trás, o conjunto mantém a harmonia de desenho.



drão excelente entre conforto e estabilidade. Se deixá-la mais firme, a condição para uma viagem em estrada pode até melhorar caso você esteja em algum lugar com asfalto bom. Do contrário a falta de conforto não compensa o ganho em curva. Na cidade esqueça também a opção de deixá-la mais mole para absorver melhor as irregularidades do asfalto brasileiro. Não vale a pena. Os freios dianteiros da nova Street Triple têm quatro

você vira demasiadamente a cabeça para checar os retrovisores. Eles ficam abaixo demais dos seus ombros. E o formato dos espelhos é bom, mas não mais que isso, pois o ajuste é meio restrito. O painel é bem completo, bonito, contém um bom computador de bordo. Ele lhe fornece a média horária de consumo e o quanto você consegue andar com a quantidade de combustível no tanque. Há também um cronômetro de voltas caso esteja num, hipotético, circuito. O relógio bem que poderia ser um pouco maior e há as luzes de alerta de giros no topo. Os dutos da embreagem e do freio dianteiro às vezes atrapalham a visão

pois passam bem em frente à parte inferior do painel, principalmente se você estiver com o tronco abaixado. A Triumph está pedindo R\$ 35.490,00 pela 675R, a Street Triple normal tem preço de tabela de R\$ 32.490,00. Pela precisão de trajetória que a versão R proporciona e mais o ABS de série, a diferença de R\$ 3 mil pode ser uma grande quantia de dinheiro já que a motorização é a mesma com 85cv e torque máximo de 6,22kgf.m, mas dá para pensar que não. A Yamaha XJ6N SP com ABS sai a partir de R\$ 32.590,00 e entrega 77,5cv, mas é um projeto mais antigo. A 675R é muito precisa, fácil e ágil nas mudanças de trajetória. Ela é leve, pesa apenas 182kg. Aos 120km/h o con-



O duplo farol é uma das características básicas dessa Triumph. O painel é bem completo e equipado com computador de bordo eficiente.

ta-giros marca pouco mais de 6.000rpm, aos 8.000rpm o ponteiro do velocímetro crava 150km/h e as luzes azuis no topo do painel estarão todas acesas e piscando. Não dá para entender muito pois elas ou avisam a hora de trocar de marcha ou quando já deu um basta em termos de acelerar. E como, segundo a fábrica, o pico de potência acontece aos 11.200rpm (quando ela chega próximo a 215km/h) ou dá para entender que ela acha que somos tão braço duro ou a voz da razão está agindo sobre a eletrônica da moto como prevenção. Havia uma discrepância entre os hodômetros parciais. Numa das medições, enquanto

o Trip 1 marcava 147,9km rodados o Trip 2 indicava 152,2km. Fazendo um percurso de estrada, andando forte com o motor geralmente girando entre 6.000 e 8.000rpm, a média de consumo levando em conta a diferença dos marcadores foi de 17,02km/l e 17,57km/l. O computador de bordo indicou uma média de 17,2km/l. Com o tanque de 17,4l dá para fazer pernas de até 260-290km, isso andando no ritmo imposto inicialmente. Passando a forçar o motor a média de consumo piorou e foi chegar a 11km/l mas isso incluindo etapas, andando com o acelerador todo aberto e mais as acelerações para medições. E, ótimo, esse tricilíndri-



co ainda não aderiu à moda de ciclos de tempo de explosões descompassados, aos 270°, que a Yamaha tem usado bastante. Pode ser que o torque pudesse ser mais alto, em compensação o som emitido é fenomenal. Agudo, quase o de um tetracilíndrico, inebriante desde a marcha lenta e com pouca vibração. A partir dos 6.000rpm ele toma outro tom, mais grave, melhor ainda. Esse motor é um daqueles que parecem que a curva de potência não tem fim, se bem que a partir dos 8.000rpm a subida não é tão vertiginosa quanto a que começa aos 6 mil até atingir esta marca. Se o motor não tivesse perdido tantos cavalos, cerca de 20cv, por conta da sua adaptação às regras brasileiras de controle de emis-



são, essa moto seria mais divertida ainda. E olhe que ela do jeito que está é uma delícia de pilotar. Talvez com mais cavalos a proporcional entrega de torque em baixa a deixaria ainda mais fácil de andar na cidade. Em alguns momentos ela se mostra mais lenta que uma Kawasaki ER-6N que entrega um torque de 6,5 kgf.m aos 7.000rpm. Mas, definitivamente, não é uma moto que vai lhe exigir infundáveis trocas de marchas a cada quarteirão. Ela será sempre assim, uma média, mas impondo respeito. ■

#### ONDEACHAR

Triumph  
[www.triumphmotorcycles.com.br](http://www.triumphmotorcycles.com.br)  
[sac.triumph@europ-assistance.com.br](mailto:sac.triumph@europ-assistance.com.br)

À direita os manicotos, padrão dentro do que é oferecido no mercado. As linhas gerais da 675R não mudaram com relação à antiga versão. Continua bela do mesmo jeito.



VEJA O LEARJET EM AÇÃO



## LEARJET AGORA É LÍDER. PORQUE VOAR É DA NOSSA NATUREZA.

A LINHA DE JATOS LEARJET DA BOMBARDIER É REPRESENTADA NO BRASIL PELA LÍDER AVIAÇÃO. ISSO SIGNIFICA TER AO SEU ALCANCE JATOS DE ALTA PERFORMANCE, ESTILO E EFICIÊNCIA ALIADOS AO ATENDIMENTO EXCLUSIVO, À INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA COMPLETA, À MANUTENÇÃO RIGOROSA E À EXPERIÊNCIA QUE SÓ A LÍDER PODE OFERECER.

[WWW.LIDERAIVIACAO.COM.BR](http://WWW.LIDERAIVIACAO.COM.BR)



# BRILHO NAS ALTURAS

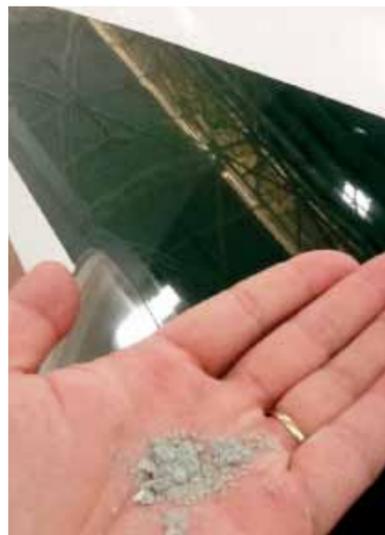
**Olhando o pessoal da McLaren no box da F1 dá para ver como eles são obstinados por manter os carros imaculados, limpos, brilhantes.** Para quem vive de ganhar milésimos de segundo, qualquer detalhe conta. Manter o bólido livre de qualquer grão grudado na pintura não é só para bem mostrar o patrocinador, é para manter a eficiência aerodinâmica em sua plenitude. Ganha-se tempo e posições na corrida. Se essa condição vale para carros de F1, você pode tirar um paralelo com aeronaves. Detalhes podem afetar o desempenho dessas máquinas de alta performance. Uma asa com superfície suja, áspera, vai certamente aumentar o consumo, vai diminuir o rendimento da aeronave.



Técnica é tudo no trabalho de polimento. Ainda mais quando agregado com produtos de ponta. Abaixo a linha da Alcance, parceiros da Maedax. Produtos nacionais e certificados. No detalhe, o sal retirado nos trabalhos em cima de um jato executivo.

Quem garante é Augusto Maeda. Ele e o sócio, Luiz Serra, estão dando um brilho extra na função de polidores de veículos. Começaram há alguns anos fazendo trabalhos para uma locadora de carros em Sorocaba. Ficaram conhecidos na Jac Motors, que usa os serviços da Maedax para deixar tinindo os carros em exposições. Há quatro anos conseguiram entrar para o mercado da aviação, fazendo limpeza e polimentos na Planavel (Campo de Marte, SP). A empresa tem clientes no Helicentro, Helipark e Helicidade e é vista, também, no hangar da Dassault ou na JetCare em Sorocaba. O diferencial foi perceber que polir um carro ou aeronave não é função para um funcionário mais novo. E, normalmente, é isso que acontece. Você vê empresa

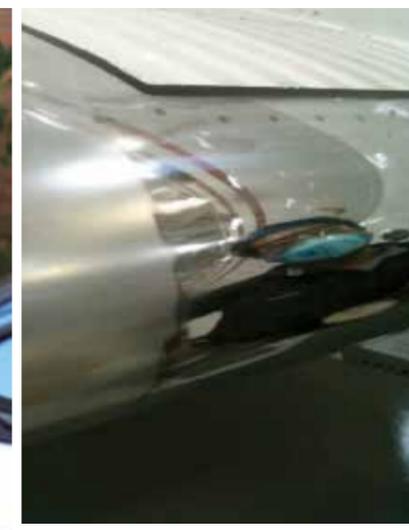
destacando pessoas com pouca experiência para dar o acabamento, quando deveria ser o contrário. E lá vai o funcionário com um produto não adequado fazer tudo com pano de chão, algumas vezes usado. O resultado tem nome. Teia de aranha, efeito de holografia são dois exemplos. Você já viu algo parecido quando mandou fazer o polimento no carro e ele voltou com aquelas marcas redondas dos discos da máquina de polir. Isso quando o veículo não volta com riscos ou manchas porque usaram sabão em pó na lavagem e aquilo acabou queimando a pintura. A sacada é simples, usar material de qualidade e ter técnica apurada. O óbvio, a técnica envolve delicadeza em vez de força para polir uma pintura. Não existe nenhuma ferramenta nova no processo. Está nas mãos deles o segredo para o bom resultado. E o menu de serviços vai da manutenção à correção de defeitos de pintura. Uma superfície com aspecto de casca de laranja, uma diferença nos tons num retoque, tudo isso faz parte do cotidiano dessa empresa. Um bordo de ataque ou entrada de turbina em metal descoberto precisa de um cuidado extra para manter o polimento e o aspecto homogêneo. No final, o brilho salta aos olhos. Certa vez, trabalhando em cima de um Embraer Legacy, o Augusto vinha sofrendo com uma ardência nos olhos, algo incomum. A causa era o sal. O avião vivia ao relento no Rio de Janeiro, área de maresia,



e estava coberto com uma fina camada de sal. O polimento serviu não só para dar acabamento, mas para livrar a aeronave de um elemento que dia a mais, dia a menos poderia causar problemas de corrosão. Fazer um trabalho desses numa aeronave não é como num carro. A grande diferença, além do tamanho, é fazer algo que não vai atacar as partes sensíveis da aeronave, como um sensor de algum instrumento ou uma antena. Eles foram atrás de produtos que não causassem estática. Fizeram parceria com um fornecedor de Brasília, a Alcan-

de menor qualidade pode ficar acumulado nos rebites, nas junções de chapas, o que pode dar outro trabalho de manutenção. Na tabela da Maedax, o serviço de polimento de um helicóptero sai em média de R\$ 1.000,00 a R\$ 1.500,00. Um jato como um Falcon 7X, custa por volta de R\$ 3,5 mil a 4 mil. O trabalho

## TÉCNICA DE ACABAMENTO MANTÉM A BELEZA E O RENDIMENTO EM DIA



ce. A grande vantagem desses produtos, além da melhor qualidade, é o fato de terem certificação da Anvisa. Todo o processo da Maedax é feito para não usar água, o que torna o processo ecologicamente correto. A busca do melhor produto também tem a ver com o uso diferenciado da aeronave. Uma cera de baixa qualidade não vai reagir bem às variações de temperatura enfrentadas durante o voo. Em grandes altitudes a película de cera vai congelar e quando voltar ao chão, no aquecimento natural, ela acabará evaporando e com isso um polimento que deveria durar três meses, terá uma vida útil menor. Um produto

da Maedax inclui também o interior das aeronaves. A cada serviço de polimento está inclusa a higienização do interior. O couro das poltronas é hidratado. Carpetes têm produtos específicos para limpeza. É possível fazer pacotes de serviço que incluem as limpezas pré e pós-voo e um polimento extra como cortesia. No cotidiano de parcerias, eles estão trabalhando com um mestre de pinturas na aviação, Valdemir Peninha Rodrigues, e com a Destak, empresa de adesivos de Guarulhos. Será mais um passo nos serviços da casa, pacote completo. Pintam, decoram e lustam. O resultado é comprovado a olho nu. ■

Nos carros o mesmo cuidado feito nas aeronaves. No bordo de ataque em metal exposto dá para perceber a diferença antes e depois do polimento.

### ONDEACHAR

Maedax  
Tel.: (11) 9 4816 4057  
www.maedax.com.br

# FAÇA SEU PEDIDO





## UM CENTRO DE CUSTOMIZAÇÃO FAZ PARTE DE UM CONTEXTO NOVO DE AERONAVE



A Airbus mostrou no novo departamento que as atenções estão voltadas ao atendimento ao cliente, entregando soluções para gerenciamento de espaço até questões de pura decoração.

**Você embarca no avião, dirige-se ao seu lugar, senta e ajusta o cinto de segurança. Tem gente que repara em tudo.** Se a distância do seu assento para o da frente é suficiente para acomodar as suas pernas, se a decoração das poltronas agrada ou não. Você já fez isso ao comprar um modelo de carro de categoria superior. Tem até um departamento específico para customizar o interior do veículo ao seu mais puro gosto. A Bentley lhe mostra uma enorme paleta de cores só para o estofamento dos assentos. A Embraer se orgulha de ter o mesmo serviço para seus clientes da aviação executiva. Antes de receber as chaves é feito todo um estudo para chegar ao padrão que você deseja. Isso num patrimônio seu. Agora, imagine ter que pensar em algo que seja um reflexo da imagem da sua companhia e ao mesmo tempo seja aprovado pelos clientes, pelos passageiros a bordo das suas aeronaves. As empresas aéreas quebram diariamente a cabeça com isso e precisam também levar em conta a viabilidade desse projeto. As poltronas não podem ser da cor que 98% dos passageiros sintam nojo

ao sentar nelas. Ninguém vai querer voar numa companhia aérea que tem o piso do banheiro escorregadio na hora da turbulência. Aproveitando o lançamento do A350XWB, a Airbus lançou mão de uma receita digna de segmento de carro de luxo, só que voltada para as companhias aéreas. Um departamento inteiro para atender o cliente e planejar como a aeronave vai ficar quando pronta. O CDC – Cabin Definition Centre fica na base da companhia, em Hamburgo (Alemanha), e foi feito porque, afinal, o produto é novo. Isso quer dizer que as pessoas responsáveis pelas empresas aéreas querem ver, in loco, como é o espaço para as pernas ou ombros dos passageiros que sentam junto às janelas, pois as paredes desse novo avião estão quase na vertical, não são mais curvadas. Essas pessoas sabiam que o seu avião poderia acomodar cento e

tantos passageiros na classe econômica ou que a poltrona da executiva em vermelho rubi combinaria mais com o carpete em cinza chumbo, isso nos folhetos ou detalhados em documentos oficiais. Mas nada como ver, tocar e visualizar a coisa em seu tamanho real, em formato real. A estrutura do CDC possui dez mock-ups que podem ser utilizados por até dois clientes ao mesmo tempo. Esses mock-ups externamente parecem containers montados em uma sala escura com paredes e teto pintados totalmente de negro e com corredores decorados com imensos painéis eletrônicos projetando desenhos geométricos coloridos. Meio hollywoodiana a entrada

neste setor, assim como nos demais que compõem o CDC, não puderam ser fotografados na visita oficial. Em cada um desses mock-ups há uma réplica da cabine de passageiros do A350XWB que pode receber a configuração exata do que foi discutido anteriormente em várias etapas entre o pessoal da Airbus e as equipes dos clientes. Estas passarão por salas de reunião com enormes telões e diversos esquemas e plantas baixas da aeronave, como também por espaços com piso parecidos com aque-





tecidos, forrações, tipos de piso, será muito difícil encontrar duas escolhas iguais ou meramente semelhantes. A Airbus fez o Centro para o A350XWB e considerando apenas as configurações de classes econômicas e executivas, talvez no futuro também sejam feitos os trabalhos em cima das cada vez mais populares classes econômicas premium. As voltadas à primeira classe são feitas diretamente com os fornecedores, pelo grau de exclusividade que são feitos os pedidos. Talvez no futuro possa existir um CDC para o A380 ou outros modelos Airbus. O CDC também é uma peça em torno do A350XWB, com o intuito de atendimento ao que o mercado pede. O próprio avião foi pensado em suprir novas vontades que vão além da redução de consumo ou emis-

les gabaritos que vinham nas revistas de corte e costura compradas pela sua mãe. Só que os diversos traços no chão são as medidas de todos os setores da aeronave, delimitando áreas onde serão as galleys, assentos, armários ou banheiros. Isso já considerando as versões de fuselagem curta e alongada do A350. Vale lembrar que o A350XWB pode receber os assentos com 18" de largura que conseguem ser agrupados em fileiras com até nove assentos nas versões de alta densidade, algo novo e que as empresas querem ver como é em três dimensões. Segundo o pessoal da Airbus que monitorava a nossa visita, cada empresa gasta pelo menos duas semanas de trabalho para concluir a configuração. E pela quantidade de opções de



são de gases ou ruídos. Começaram a pensar mais nos passageiros. Quem vai dentro da aeronave quer mais é saber se terá conforto e não se vai ser economicamente viável para a companhia aérea de quem ele comprou a passagem. O conceito de comodidade desse passageiro tem mudado. Ele, que sempre vai querer um assento que não destrua as suas costas depois de quatro horas de voo, está mais sedento pela conec-



tividade. Se possível usando seu celular. Cerca de 69% são viajantes que usam diariamente algum tipo de rede social, muitas vezes de forma portátil. Do total, 56% também gostariam de ter contato com essas redes sociais durante o voo. Algo em torno de 79% gostariam de usar o celular para fazer os procedimentos de check-in e embarque. Olhando para esses números os engenheiros tiveram que trabalhar com novos sistemas de entretenimento de quarta geração que, mais do que serem capazes de armazenar uma maior quantidade de filmes ou música, são capazes de interagir melhor com os aparelhos pessoais de cada um dos passageiros, seja por conexão via tomadas USB ou por wi-fi mesmo. A nova tecnologia também ajudou no conforto. Não há mais aquelas caixas dos sistemas roubando o espaço para os pés embaixo das poltronas. Tantas novidades são as frações de um produto novo que apesar de ter tido uma gestação complexa e longa - o A350XWB foi lançado em 2006 e só chega ao mercado em 2015 - é resultado de uma nova geração de aeronaves que vai substituir os jatos pensados na década de 1980. Com todos os ajustes que o próprio planeta passou em todo esse tempo. ■

A visita ao CDC - Customer Definition Centre da Airbus foi a oportunidade de ver pela primeira vez um A350XWB com real configuração de interior. A curiosidade eram os instrumentos montados a bordo para, entre tantos testes, simular a temperatura de cabine com lotação máxima.



# AFASTA- MAU-OLHADO



**Ainda bem que deixamos passar uma geração para vermos como é o Peugeot RCZ. Quando esse esportivo francês nasceu, todo mundo dizia que era um concorrente direto do Audi TT.** Realmente o conjunto da carroceria meio que redondo, meio parecendo um perfil aerodinâmico, lembrava muito o do TT. A frente era mais Peugeot, com uma carinha de pokemón feliz. A segunda geração ficou bem melhor. Recebeu uma cara mais esportiva e menos de brinquedo. Na hora de conhecer o carro, e olhando melhor para ele, o conceito de concorrente do Audi se desfez, afinal, não é bem assim. Se você quiser uma melhor definição do RCZ, ele

é uma versão atualizada, moderna, do VW Karmann-Guia. Ainda mais na unidade testada, de cor vinho com os arcos da capota em alumínio e teto negro. Sim, o clássico que todo mundo gostaria de ter aqui, aparece pronto para os dias de hoje. E por que você pode definir o RCZ desta forma? Pelo menos na versão que vem para o mercado brasileiro, motorizada com o versátil THP de 165cv turbo e com torque máximo de 24,5kgf.m já disponível aos 1.400rpm, o mesmo usado nos Citroën DS3, C4 Lounge, Peugeot 308CC e 3008 além de diversos Mini Cooper, o RCZ não é páreo para o TT, que tem motores de 211 a 340cv. Na Europa há versões com o THP de 200cv e até o RCZ R, que se movimenta com uma usina de 270cv. Estes sim seriam modelos para concorrer diretamente com o Audi. Mas



mais agressivo, mais másculo. Olhando as fotos feitas no contra luz o RCZ lembra um protótipo de endurance, com seus para-lamas saltados. Estes, principalmente os traseiros, dão mais um toque de Karmann-Ghia ao carro francês. É o que nos faz lembrar olhando pelos retrovisores e vendo aqueles calombos em torno dos pneus montados em rodas de 18". E é um barato. O carro é baixinho, tem 1,32m de altura total, e para entrar, a melhor maneira é sentar primeiro de lado e depois colocar as pernas para dentro da cabine. A sensação é de sentar num nível mais baixo que de um Audi TT ou de um Mini

Muito charme nas linhas gerais do RCZ. No interior o espaço para os dois ocupantes na dianteira é bom, já na traseira os bancos são só burocráticos.

a vinda deles para cá foi barrada pelos altos custos de certificação, além das naturais diferenças de suspensão e sistema de freios com discos de maior diâmetro. Uma pena. Mas mesmo assim o RCZ daqui é um carro com motor de sobra para os 1.297kg. Mas ele se vale mais pelo seu estilo. E nisso ele é até mais chamativo que o Audi TT. O carro alemão talvez as pessoas não olhem tanto, porque é o que se espera dele, mas, esse francês chega com maior alarde. É espalhafatoso e alegre, até mais que o TT de nova geração apresentado neste ano, como era de certa forma o Karmann-Guia que não andava mas era lindo. Antes de tudo você comprava um estilo e depois um carro. A mesma coisa acontece com o RCZ, só que com um bocado a mais de potência. Ele tem requintes de detalhes até no teto, com uma curva na parte traseira que, segundo o lavador do posto de gasolina, parece uma bela bunda. E isso não é ruim, é sexy. Todos querem andar em companhia de uma bunda dessas. A frente do carro, como falamos, tem ar



Cooper. O ambiente é menos exuberante do que se espera. No painel o console lembra muito o do 308 de quem, aliás, compartilha a plataforma. O conjunto de mostradores é bem convencional. Na parte central você tem uma tela retrátil de 7" com direito a acesso aos sistemas de entretenimento e GPS. Não há câmera de ré até porque, surpreendentemente, a visão para trás é excelente. Em compensação há os sensores de aproximação. Os bancos têm ajustes elétricos e aquecimento. Os comandos de rádio e ajustes do computador de bordo podem ser feitos por hastes satélites atrás do vo-

lante. Não é a melhor configuração que existe no mundo. Gostaria de ter no lugar deles as borboletas para trocas de marchas. Em compensação há um charmoso relógio logo abaixo da tela do GPS. O ar-condicionado é digital de dupla zona. Os passageiros de trás que se contentem com as escolhas de quem vai na frente. Por falar em passageiros do banco traseiro, o espaço é mais um segundo porta-malas (o oficial tem 321l além de espaços no assoalho aumentando em mais 30l) do que um lugar para levar gente. Só dá para um anão sem pernas, pois mesmo para uma criança o espaço é exíguo. Ou



Detalhe do spoiler retrátil que abre automaticamente aos 80km/h e garante segurança e maior aderência em altas velocidades.

vai a cadeirinha, ou vai a criança. Escolha outro veículo se tiver que ir com mais de dois passageiros, a altura que resta de cabine naquele lugar só é bom para quem tem um máximo de 60cm da bacia até o topo do crânio. Mas esse carro nunca foi pensado para ter bancos traseiros. Colocando esse Peugeot para andar parece, a princípio, um 308 baixinho. Andando um pouco mais a impressão continua. Talvez gostaria que ele parecesse mais um Mini JCW, combinaria melhor com o perfil do carro. As suspensões estão calibradas para entregar conforto. A harmonia entre direção e suspensão não está tão afinada. A direção é pesada como convém a um carro com pretensões esportivas, mas, a suspensão é muito mole. O Mini e o Audi TT são bem mais firmes nesse ponto. Você tem a sensação de que está dirigindo sentado na altura dos eixos do carro e





120km/h, colocando o modo esportivo para atuar, subindo um trecho de serra e sendo bem agressivo no pedal direito. Ar-condicionado sempre no talo, com um a bordo, o carro exigiu mais para andar tanto. O consumo foi para 8,7km/l. Na cidade a marca foi de 4,98km/l. Agradeça ao demente trânsito paulistano. Em cidades com menos problemas de engarrafamentos talvez você consiga chegar aos 6km/l. Por R\$ 137.990,00 o RCZ lhe entrega um nível de satisfação muito grande apesar do seu espírito não ser condizente com o jeito que ele anda. Mas pelo preço não existe muita coisa no mercado que atraia tanta atenção. Uma melancia no pescoço talvez. Se esse for o seu objetivo, é uma barganha. Se você se incomodar com tanta exposição, melhor comprar outra coisa. ■

a suspensão é longa como de uma moto fora de estrada. Selecionando o modo de condução esportiva ele só fica mais arisco de motor, deixando ainda mais a disparidade com a suspensão. Pelo menos os bancos são muito confortáveis e seguram bem o seu corpo durante as curvas. O carrinho acelera bem. O fabricante diz que ele faz de 0-100km/h em 8,4s e chega a 213km/h. Não fizemos a medição da máxima mas a aceleração ficou entre 8,7 e 9s com uma pessoa a bordo, tanque com gasolina comum, pela metade, temperatura na casa dos 30°C e numa altitude de 680m. Talvez com uma gasolina melhor essa marca fosse mais baixa. O RCZ possui um engenhoso aerofólio traseiro retrátil. Ele é acionado automaticamente a 85km/h num ângulo de 19°. Atingindo 155km/h ele se eleva a 34°, inclinação que pode ser também acionada por meio de um botão no console e permanecer aberto, se assim o condutor desejar. Esse aerofólio evita que o carro, que tem um perfil aerodinâmico de uma asa, comece a ganhar sustentação indesejável e, conseqüentemente, perca aderência e, bumba, receita perfeita para bater no próximo poste, como acontecia nos primeiros Audi TT. Como média de consumo em estrada chegamos a fazer 14,1 km/l andando a no máximo



Detalhe do relógio no centro do painel. Dá um ar de requinte mesmo não sendo de nenhuma marca de luxo.

#### ONDEACHAR

Peugeot  
www.peugeot.com.br

# OSCAR ONO<sup>!</sup>

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](http://oscarono.com) |

EXCLUSIVE FLOORING

Piso G5  
Gris Montaigne  
Carvalho Europeu

# MELHOR QUE CORACÃO DE MÃE

Com a abertura do novo hangar da Embraer, em Sorocaba (SP), o usuário da aviação executiva pode ter algumas constatações. Dentre aquelas paredes com vasto vão livre, o espaço de 20.000m<sup>2</sup> (13.000m<sup>2</sup> de área construída, sendo o pé direito de 12m) impressiona, mas este não deve ser o grande mote a ser explorado pela empresa. Ali está o seu primeiro centro de serviço além da fronteira do chão de fábrica, e isso influenciou no modo de encarar esse tipo de operação. A Embraer precisava de um lugar assim. Não havia espaço disponível em São José dos Campos. As manutenções de Lineage 1000, por exemplo, tinham que ocupar hangares dedicados à linha de produção. A base tinha, sim, um espaço desde 2009 para atendimento da aviação executiva, mas, com mais de uma centena de jatos da marca operando no Brasil, criou-se a necessidade de algo maior e melhor. Só para se ter ideia, em 2007 a Embraer estimava uma frota

de 30 Phenom voando no Brasil, número bem abaixo da atual realidade. Os estudos começaram em 2011 com as primeiras pesquisas entre os clientes sobre a localização do novo empreendimento. Sorocaba, se nunca apareceu no topo da lista, sempre esteve como terceira ou quarta opção até se tornar a primeira em termos mais realistas. Distante 104km da capital, que não tem mais onde por suas aeronaves corporativas e possui uma série de restrições operacionais nos seus três aeroportos, a cidade passa por uma transformação física radical. Há os planos de aumentar a pista do aeroporto dos atuais 1.481m para 1.630m. Ele está aberto dia e noite, há balizamento, mas não há a torre e nem procedimento de pouso por instrumentos. Entretanto, há bom espaço para abrigar aeronaves de grande porte. Lá moram cinco Embraer



trole, planejamento e programação de manutenção da sua aeronave que inclui o monitoramento de boletins, a atualização de documentos, revisão de itens de aeronavegabilidade e acompanhamento das paradas de manutenção com direito a técnico dedicado. Isso é a parte já esperada do centro de serviço. Para um futuro é prevista uma área para atender o cliente na fase de customização da aeronave, num padrão tão alto como a que existe na base americana na cidade de Melbourne. Em Sorocaba a Embraer fez algo novo, abrindo o leque de atuação. Com tanto espaço disponível (é possível

Legacy e está baseada a maior concentração de Dassault Falcon do país. Nos números da Embraer ali são efetuadas 80 mil operações da aviação executiva ao ano, o que é bem respeitável. Há a promessa de tornar o aeroporto internacional, colocar procedimentos GPS e a instalação de papis em pelo menos uma das cabeceiras. No recinto da Embraer há alguns serviços diferenciados. O setor de manutenção poderá fazer a maior parte dos serviços de todos os modelos executivos da casa. Há reparos de componentes, de interiores novos ou não, e terá estoque dedicado a peças de reposição. Poderão ser feitos até reparos em partes de material composto. Em Sorocaba também está sendo disponibilizado o serviço de E-GTM de gerenciamento técnico de manutenção. Ele cuida de todo o con-



abrigar uma média de 40 aeronaves) eles também estão disponibilizando os serviços de FBO tanto em hangaragem como no atendimento aeroportuário. O serviço, que é gerenciado em parceria com a Universal Aviation, é multimarca e o toque da Embraer é visto nos detalhes. Nas várias salas de receptivo, tanto para passageiros como para tripulantes, sempre há um mimo de um serviço de catering, gratuito. Bem dizendo esse padrão não é visto em nenhuma sala vip da aviação executiva no país e pouco visto em outros mercados. Com decoração elegante, todas as salas são amplas e arejadas. No

Um novo mega hangar dedicado à aviação executiva abriu suas portas no aeroporto de Sorocaba. Desta vez com a grife Embraer. Serviços e atendimento de fábrica.



andar superior há diversos espaços que servirão de salas de apoio às tripulações das aeronaves hangaradas permanentemente no local. E sim, há bons banheiros com chuveiros e salas de descanso com direito a poltronas totalmente reclináveis. Para quem necessitar fazer uma reunião antes ou depois do voo, o hangar dispõe de bons espaços mais uma vez sempre

bem decorados e com os tradicionais recursos como wi-fi ou TV a cabo. Com essa estrutura há bons motivos para o cliente optar por colocar seu jato para viver em Sorocaba. Com a pista do jeito que está, um Legacy 650 com quatro passageiros a bordo sai do chão podendo ir até Miami direto. Se vingar a promessa de transformar o lugar em aeroporto internacional e ainda aumentar a pista mais um tanto (tem gente que acha que existe espaço de terreno ao redor do aeroporto para aumentar até 1.800m), as possibilidades de uso do centro de serviço da Embraer aumentam mais ainda. ■





# PADRÃO ITALIANO

**Saiu detrás do balcão da mercearia em Joanópolis e foi para a capital paulista. Juscelino Pereira foi garçom, aprendeu a ser sommelier, viu a melhor cozinha italiana.** É sócio do restaurante Maremonti, que tem como prato chefe, a pizza. Nada demais numa cidade como São Paulo onde existe uma pizzaria em cada esquina. O que a faz especial é a sua certificação pelos italianos como sendo um legítimo produto napolitano. Aqui é obrigatório o uso de ingredientes da Itália, da farinha caputo ao tomate. A engenharia do forno a lenha é igualmente padronizada, com temperatura controlada, e os pizzaiolos fazem curso para o preparo. A pizza é feita nos padrões do país, menor se comparada com as comuns brasileiras e anualmente o lugar é inspecionado por italianos para ver se tudo está conforme o exigido. A Maremonti nasceu em 2000 na Riviera de

São Lourenço e agora possui cinco outros endereços, um dos mais recentes está em São José do Rio Preto, e deve dobrar o número de casas até o final do ano. Há novidades no cardápio como a salada Maremonti, que combina folhas com lulas e cogumelos grelhados e a nova pizza San Paolo, feita com massa integral, sem glúten, mozzarella e mortadela da Bolonha. Há também opções de outros pratos da cozinha italiana, sempre com um pé na inspiração da região de Nápoles. ■



Carpaccio di Polipo – Fatias hiper finas dos tentáculos de polvo cozido regadas ao azeite, rúcula, vinagrete de palmito e tomate. Custa R\$ 37,00 (pequeno) e R\$ 47,00 (grande). É uma entrada leve, bem verão, para combinar muito bem com os pratos seguintes. Para harmonizar o vinho branco Farnese Trebbiano.



Pizze Napoletane, individual com massa leve e borda macia. A Margherita mostrou a diferença de um molho de tomate feito com produto diferenciado. Nada de acidez e muito sabor aliado ao manjericão. Para complementar a mozzarella de búfala. Custa R\$ 46,00. Tradizionalli Pizze Maremonti. Pode ser feita com massa tradicional ou massa integral, preparada com molho de tomates italianos, a versão da foto é a Zucchine. A abobrinha grelhada acompanha o queijo brie bem perfumado com alho e parmesão R\$ 51,00 (individual) e R\$ 72,00 (grande).



Banana al forno a legna é feito com banana São Tomé caramelada ao forno a lenha com sorvete artesanal de canela R\$ 23,00. O segredo aqui é regar a banana com licor e o açúcar, antes de levá-la para assar.

**ONDEACHAR**

Maremonti  
[www.maremonti.com.br](http://www.maremonti.com.br)

BOEING 747-8

# NO ALTO DA CLASSE



Há uma certa aura em torno de alguns aviões. O Boeing 747 tem a dele. Para os comandantes, até pouco tempo, pilotar um jato desses era o ápice da carreira, para fazer valer as quatro faixas nas berimbelas. Para os passageiros, talvez ainda seja uma classe à parte, ainda mais se a sorte lhe contemplar com um assento no deque superior, o grande diferencial do 747 até a chegada no mercado do Airbus A380. Pela vidraça do terminal 2 de Cumbica o novo 747-8 da Lufthansa mostra a sua cara. Ele é o mais recente lançamento da família. Lançado em 14 de novembro de 2005, o modelo não está vendendo tão bem ou como venderia em outrora. Fo-



ram 120 encomendados, 51 na versão para passageiros e 69 na cargueira. Em março de 2014 a carteira computava a entrega de 20 passageiros e 48 cargueiros, e a cadência de produção está em 1,5 por mês. O Airbus A380 tem 324 encomendas, com 128 entregas. Em maio de 2012 a Lufthansa foi a primeira empresa aérea a receber o 747-8 de passageiros (de uma encomenda de 19 unidades) e desde 29 de março ele está sendo usado na rota que liga São Paulo à Frankfurt. O 747-8 possui 5,6m a mais de comprimento geral se comparado com o 747-400, chegando a 76,30, sendo que desse total, 4,1m foram colocados um pouco à frente da asa e 1,5m logo após o seu bordo de fuga. A



corcova também cresceu. Na configuração da Lufthansa essa área foi destinada a 32 dos 80 assentos da classe executiva. O nosso voo LH 507 tinha hora marcada de decolagem para às 18h40 de um sábado, e foi conveniente ter à disposição uma sala vip para matar o longo tempo de antecedência imposto a nós mesmos para não haver estresse numa fila para a checagem de passaportes. Em abril as salas utilizadas para as classes executiva e primeira ainda eram da TAM. O espaço da executiva está bem montado, com decoração moderna. Na parte dos chuveiros o passageiro tem produtos L'Occitane, toalhas de qualidade superior e espaço bem generoso. No salão principal há uma boa

estação de computadores com acesso à internet. São oferecidos dois tipos de vinhos tintos e brancos, espumantes e boa variedade de destilados. Nos sólidos boa parte é de lanches frios e há um caldinho à disposição. Passada essa etapa, fila para embarcar às 17h55 e entrada no bicho. Sachen é o nome de batismo do 747-8 deste voo. O cartão de embarque indica que o nosso lugar é o 85H, na terceira fileira logo atrás da cabine de pilotos e de um par de banheiros. Você vai sentir como se estivesse voando num jato de fuselagem estreita de único corredor. Este avião apresenta a nova classe executiva da Lufthansa. Estão sendo investidos cer-



A caipirinha de cachaça dá as boas-vindas as passageiros. O serviço de bordo é sucinto mesmo na Executiva, entre tanto conforto não falta.



ca de € 3 bilhões até 2015 para a melhoria do produto. Os assentos Reccaro estão agrupados aos pares, sendo que os do corredor são ligeiramente inclinados para dentro, enquanto que os da janela são alinhados à proa da aeronave. Há um grande porta-treco nas laterais de quem senta junto à janela, e as grandes novidades são a tela de 15 polegadas e a poltrona que reclina 180° e mede 1,98m quando totalmente na horizontal. O serviço de boas-vindas é rápido e até é oferecida uma caipirinha de cachaça, boa, no ponto certo de açúcar e sem amargor. A nécessaire vem num estojo de plástico e porta apenas o essencial. Demonstrados

se encontra em aeronaves com motores Rolls-Royce. Através de duas câmeras externas é possível acompanhar as faixinhas da pista passando mais rapidamente até que, na altura do morrinho dos fotógrafos de aviação, o 747-8 roda e começa a ganhar altitude. Não há com perceber, de ouvido, os ajustes e reduções de motor à medida que ele vai voando pela terminal São Paulo. Poucos minutos depois começa o serviço de bordo. Gravlax, ou seja, salmão marinado com açúcar, sal e endro, com bolinho de grão de bico de



## O JUMBO EM NOVA VERSÃO QUER MANTER A POSIÇÃO DE RAINHA DOS CÉUS

os procedimentos de segurança, o 747-8 começa a ser movido para fora do gate e lá no fundo quase dá para ouvir a partida dos motores, mas isso é um exercício de muita atenção. Alinhado na cabeceira 09 de Guarulhos as quatro GENx-2B67 entregam as 66.500lb de empuxo e, surpresa, o silêncio na cabine ainda é grande, claro, auxiliado pelo posicionamento alto da cabine com relação aos motores. Mas não há um zunido alto como geralmente

entrada fazendo companhia com um Riesling Geheimrat 2012, mais um filé grelhado com molho de cassis, vagens grelhadas e batatas servidas junto com um Cru Bourgeois, Chateau Mazails 2008 e finalizando com uma torta de maçã e mais um conhaque Lhéraud VSOP para arrematar. Nessa composição talvez a segunda opção de vinho tinto, um Anura 2011(merlot-cabernet sauvignon) sul-africano, harmonizasse melhor com o

molho frutado da carne. Na grande tela as diabruras Bourne, numa seleção de filmes que ficou devendo mais novidades. A revista de bordo mostrava que o filme Gravidade poderia estar disponível, mas não estava. E uma constatação, a grande tela que se desloca um pouco no eixo e lateralmente da sua base chega a incomodar o vizinho, quando a cabine está com as luzes reduzidas. Na hora de dormir vamos ver como é a nova poltrona. Totalmente reclinada ela fica quase que ao nível do chão, permitindo que você sinta todos os passos dos passageiros e tripulantes andando pelo corredor. Isso aconteceu várias vezes durante o voo. E a boa dica, depois de reclinar totalmente a poltrona é melhor forrá-la com a manta (dobrada em duas) e pedir outra para se cobrir. O conforto melhora substancialmente. Assim, esse assento se torna qua-



se parêlo em conforto ao encontrado na classe executiva da Swiss, que possui controle pneumático de densidade. E veja se consegue escolher um assento na parte traseira da corcova. O nível de ruído é bem menor, aliás, é bem silencioso. A poltrona 85H fica exatamente à frente das portas de emergência superiores e nessas áreas o ruído aerodinâmico é maior. No deque inferior os melhores pontos nesse quesito estão nos extremos anterior e posterior da executiva e nas três primeiras fileiras da econômica. Mas, de um modo geral, o 747-8 é bem mais silencioso que o -400 graças aos novos motores. Acordamos na executiva desse 747-8 com a impressão de que dormimos por pouco tempo. Parte por culpa de voar contra o fuso horário e parte por achar o ruído aerodinâmico alto demais. Mas o corpo não reclama muito. Dá para seguir direto para uma reunião após o desembarque o que, aliás, foi feito sem o receio de fazer feio. ■

**ONDEACHAR**

Lufthansa  
[www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)

QUAL FOI A ÚLTIMA VEZ  
EM QUE VOCÊ QUIS ESTICAR  
UMA VIAGEM A TRABALHO?



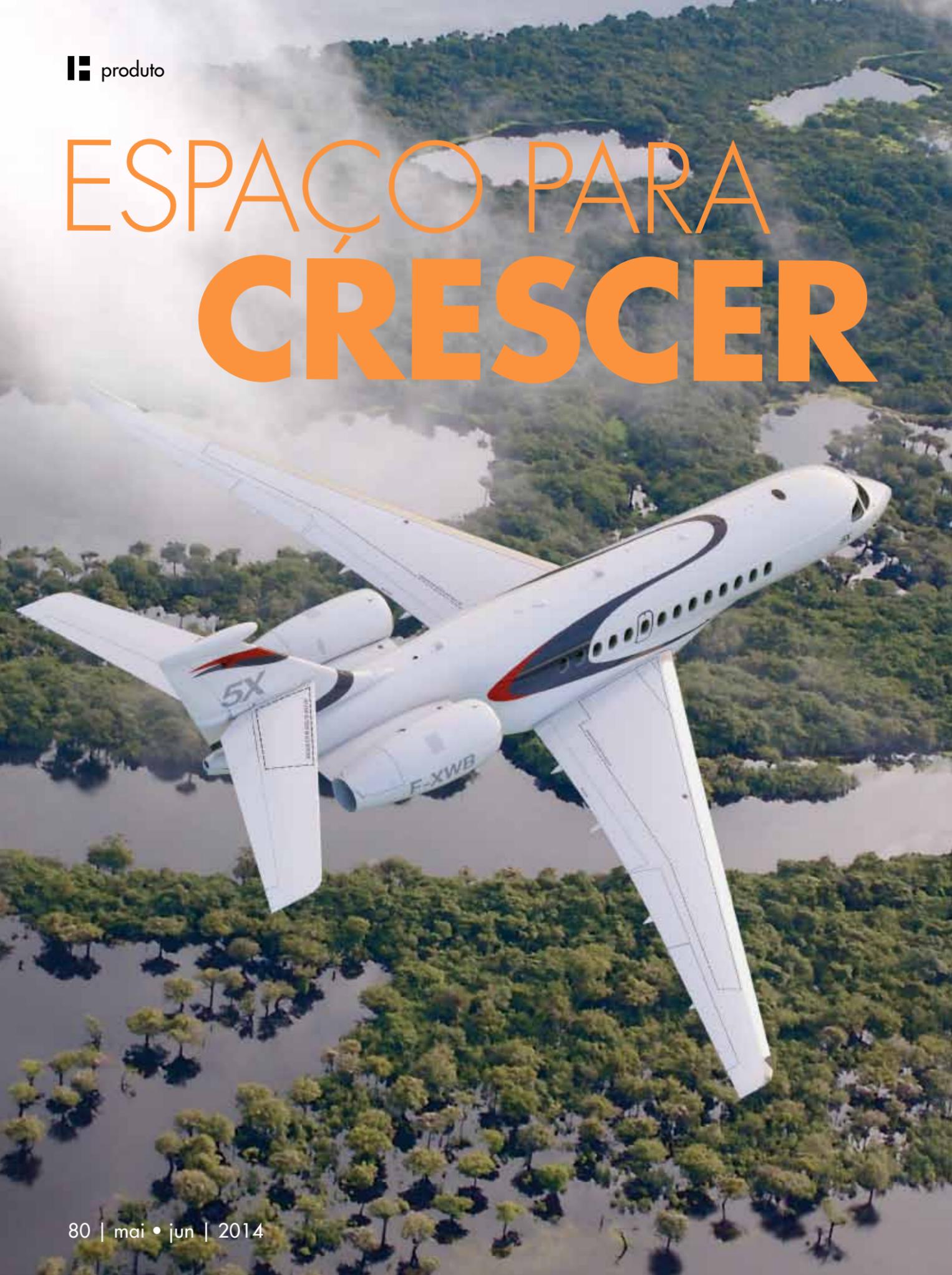
Dois endereços em São Paulo:  
George V Alto de Pinheiros | [www.gvap.com.br](http://www.gvap.com.br)  
George V Casa Branca | [www.gvcb.com.br](http://www.gvcb.com.br)  
[reservas@grupoaldan.com.br](mailto:reservas@grupoaldan.com.br) | 0800 773 4663

GRUPOALDAN  
HOTELS AND PROPERTIES



ALTO DE PINHEIROS  
CASA BRANCA

# ESPAÇO PARA CRESCER



**Até que está sendo bem rápido. Anunciado na NBAA do ano passado, o novo Falcon 5X toma corpo na fábrica, em Biarritz (França).** As asas já foram entregues, assim como as primeiras seções da fuselagem. O primeiro voo está estimado para início de 2015 e a certificação entre final de 2016 e começo de 2017, sendo as primeiras entregas para logo em seguida.

O jato francês muito provavelmente vai influenciar e se tornar um novo parâmetro dentro do mercado de aeronaves corporativas de longo alcance. O Falcon 5X chega para dar novos ares numa fatia de segmento que absorve de um lado o Gulfstream G450, e do outro o Bombardier Global 5000. Feito pensando no que o mercado pede atualmente, o 5X terá uma cabine até mais espaçosa que o 7X. Do piso plano até o teto, o passageiro vai encontrar 1,98m de pé direito, três a mais do que o do Gulfstream G650; dez centímetros a mais que o do Falcon 7X ou que o do G450 e sete centímetros a mais que os jatos da família Global. O vão do piso também é mais largo, 2,18m ou algo como três centímetros a mais que o maior jato da Gulfstream e sete centímetros a mais que o

Acima a primeira fuselagem em produção na unidade de Biarritz. A Dassault trabalha em ritmo acelerado nos testes dessa nova geração de jatos executivos.



Bombardier Global 8000. Em termos de comprimento de cabine de passageiros um Global 5000 vai entregar 13,92m de comprimento até o final do bagageiro interno, um Gulfstream G450 tem 12,29. Já o Dassault será mais curto 11,8m (sem considerar o bagageiro interno). Considerando apenas a área dos passageiros, sem levar em conta banheiros, galleys e bagageiros, o Falcon 5X terá o mesmo espaço interno de 26m<sup>2</sup> que o Global 5000. O Gulfstream G450 entrega 20m<sup>2</sup>, mas tem uma área traseira com banheiro, bagageiro e closet maior. Dá para ver que priorizaram o espaço livre na altura dos ombros dos passageiros, tendência possível graças ao emprego de materiais mais leves na construção, como a fibra de carbono no cone do nariz e tantas outras partes do Falcon 5X. A aerodinâmica mais eficiente das novas asas, assim como os dois motores Snecma Silvercrest de 11.450lbs de empuxo cada, possibilitam que os engenheiros possam





## MAIS DO QUE UMA SIMPLES NOVIDADE, UM NOVO MARCO ENTRE OS JATOS EXECUTIVOS



A cabine dos pilotos conta com o mais atual padrão de suite de aviônicos da plataforma Honeywell Primus Epic.

pensar em desenhar uma cabine mais larga – o que teoricamente provoca mais arrasto – sem degradar a performance. Segundo a Dassault, sendo o Falcon 5X um produto novo, ele foi feito para ser pelo menos 50% mais eficiente no consumo de combustível que seus concorrentes mais próximos. Por tabela ele será mais verde, terá uma emissão menor de poluentes. O produto francês promete voar com oito passageiros e três tripulantes a bordo a uma velocidade de mach 0.80, atingindo o alcance de 5.200nm, o equivalente oferecido pelo Global 5.000 e cerca de 750nm a mais que o Gulfstream G450. De São Paulo isso significa ir sem escalas até Paris (no sentido contrário, por conta dos ventos predominantes, ele vai até um pouco abaixo do Recife) ou até Chicago. De Nova Iorque ele chega fácil até Buenos Aires. Dentro da casa o Falcon 5X vai se posicionar entre o 7X (6.000nm de alcance) e o trijato 900LX. Para os pilotos, o Falcon 5X quer se mostrar bem versátil. A Vref é de 106 nós e o alcance de 5.200nm com oito passageiros a bordo pode ser feito a partir de uma pista de 1.535m (nível do mar e condições ISA). Nessas condições

ele poderá subir inicialmente até 41.000 pés e depois seguir para 45 mil pés de altitude para completar a viagem voando a mach 0.80. A Dassault declara que sempre considerando uma lotação de oito passageiros e três tripulantes, voando a mach 0.80, o Falcon 7X chegará a ter cerca de 40% a mais de alcance que um G450 nas mesmas condições. Os dois pilotos terão à sua disposição uma suite de aviônicos EASy (plataforma Honeywell Primus Epic) que segue o padrão encontrado em outros produtos, com quatro grandes telas de 14.1". Embutido nele está o radar 3D colorido e com capacidade melhorada de detecção de turbulência e tesouras de vento. O HUD agora tem também o sistema de visão sintética integrado. Por ele é possível visualizar as imagens captadas pelo EVS. Com o novo desenho da fuselagem, os pilotos também ganharam espaço. Há 30% a mais de área de para-brisas e maior espaço acima das cabeças dos tripulantes. Os assentos de ambos reclinam 130°. O Falcon 5X tem preço de tabela de US\$ 44,900 milhões, valor que já inclui US\$ 3 milhões em equipamentos como head-up display, sistema de visão sintética synthetic vision, o evs e satcom. Uma novidade, pois antes a tabela era quase referente ao avião pelado. Agora a política da Dassault é já disponibilizar o avião bem equipado. Tudo para abrir caminho num quase subsegmento que ele vai se estabelecer. ■

### ONDEACHAR

Dassault Falcon  
[www.dassaultfalcon.com](http://www.dassaultfalcon.com)



Com 1,98m de pé direito a cabine de passageiros vai entregar conforto de alto padrão dentro da categoria de jatos executivos de longo alcance.



# QUEBRANDO



# BARREIRAS

**E a Azul vai voar para longe daqui. No final de abril ela anunciou que vai começar a voar do aeroporto de Viracopos (Campinas) para os Estados Unidos. Os destinos ainda estão sendo estudados.** A princípio será escolhido um local na Flórida que pode ser Miami, Orlando, Fort Lauderdale; um outro ponto, mais no centro do estado americano e, quem sabe, Nova Iorque. A previsão do início dos serviços é o primeiro trimestre de 2015, sendo que as frequências ainda estão sendo vistas pela Azul. O anúncio incluiu também a novidade da compra de 11 aeronaves de grande porte para fazer esses voos e, de imediato, a companhia começará a receber ainda neste primeiro semestre

de 2014 seis Airbus A330-200 que foram arrendados junto à empresa de leasing internacional ILFC. Estas aeronaves virão do mercado de segunda mão, sendo duas da Gulf Air, três da Emirates e uma da Sichuan, todas ainda configuradas com os padrões de cada uma, com três classes. Posteriormente receberão um interior já com a cara da Azul, que não informou qual será o padrão de configuração de cada uma das três classes. Também não foi falado quem será o



Progresso em expansão. A Azul vai trazer aeronaves de longo curso para atacar no mercado internacional.

fornecedor das poltronas. Hoje em dia o termo da moda é Economy Premium, uma classe econômica com assento um pouco melhor, mais espaço entre as poltronas e um serviço de bordo levemente mais aprimorado. É um novo padrão para conquistar aqueles passageiros que deixaram de voar de executiva para baixar os custos das viagens, em sua maioria bancadas por empresas. Quem sabe a Azul esteja de olho nesse nicho ficando a aeronave com uma classe executiva, uma econômica e uma da nova categoria. A frota de A330 será complementada com cinco Airbus A350-900 0km que serão entregues a partir de 2017. Todos eles terão motores Rolls-Royce Trent.





Essa nova etapa da Azul vai mexer no mercado de emprego para tripulantes e pessoal de solo, profissionais que estão andando meio de lado. Como é natural, parte das tripulações serão formadas junto à equipe da casa, mas é bem provável que será feita uma busca nos quadros das outras companhias, bem dizendo da TAM, que opera com aeronaves dos mesmos modelos que a Azul vai voar. Segundo a assessoria de imp-

Com os novos Airbus mais os Embraer e ATR, a Azul vai poder adequar seus equipamentos aos diversos perfis de rotas domésticas e internacionais.



## MAIS UMA OPÇÃO PARA VOAR PARA O EXTERIOR FAZ MEXER COM O MERCADO

rensa da Azul, centenas de contratações serão necessárias. No outro lado dessa história, com a transição dos tripulantes mais graduados dos Embraer E-190/195 da frota e, conseqüente arranjo dos tripulantes de ATR, mais outras vagas deverão ser abertas. Para o passageiro a fórmula Campinas- Estados Unidos deverá ter a mesma aceitação que ocorreu quando foram iniciados os voos domésticos da Azul. Mais facilidade de acesso para quem é do interior do Estado de São Paulo e melhor estrutura para recebimento do passageiro internacional devem chamar a atenção. E o preço do bilhete também. A bordo a assessoria de imprensa diz que o passageiro contará

com a mesma excelência do serviço encontrado nos voos domésticos. Tomara que não seja contando com os saquinhos de salgadinhos. Não se sabe, portanto, se o voo da Azul vai oferecer algo mais para o estilo da Virgin, cheio de novidades a bordo, ou se seguirá um padrão mais americano, correto para um voo internacional, porém, sem nada demais. Para a Azul esse passo tende a ser o primeiro para transformar a mais nova companhia aérea na digna portadora da bandeira brasileira no exterior. Isso está claro quando se olha como será a pintura na barriga das aeronaves. Estará lá a Bandeira Nacional, com toda sua ordem e progresso grafada para quem quiser ver. ■

# ASSOCIE-SE

Táxi Aéreo e Oficinas de Manutenção Aeronáutica

Juntos seremos ainda mais fortes!!!



Acesse o site da ABTAer – [www.abtaer.org.br](http://www.abtaer.org.br)

Participe das nossas ações.

Saiba que hoje existe uma voz ativa.

O futuro tem que ser aquele que um dia você sonhou.

**Desistir não faz parte dos nossos sonhos!**

  
Associação Brasileira de Táxi Aéreo e Oficinas de Manutenção

Fascínio de grande parte dos norte-americanos, de quem voa e de quem gosta da história da humanidade, Amelia Earhart deslumbrou a todos por ser pioneira da aviação e chocou a todos com o seu desaparecimento em 1937 no meio do Pacífico. Oficialmente ela foi declarada morta dois anos depois. Figura feminina arrojada num mundo feito por homens virou produto de marketing e vendeu bem. Tornou-se influência direta na vida de muitas mulheres nos Estados Unidos na década de 1930. Seu sumiço e as inúmeras histórias e lendas em torno do caso não têm fim. Ela saiu do óvni de Contatos Imediatos do 3º Grau, apareceu em Jornada nas Estrelas e Amy Adams

representou ela em Uma Noite no Museu 2. Os japoneses poderiam tê-la capturado e depois matado numa época de tensão pré-segunda guerra. Existiu até a teoria publicada em livro de que ela teria sobrevivido, se mudado para Nova Jersey, trocado de nome para Irene Craigmile Bolam e virado banqueira. Tese refutada depois da ameaça de processar a McGraw-Hill em US\$ 1,5 milhão pela publicação do livro. As buscas por seu paradeiro nunca realmente cessaram. Em 2007 uma expedição do The International Group for Historic Aircraft Recovery (Tigar) foi até a ilha Nikumaroro onde, em 1941, foi encontrado o esqueleto de uma pessoa que, segundo investigações, teria algumas evidências de se tratar de Amelia Earhart. Esse esqueleto inicialmente foi transportado para Fiji onde autoridades britânicas da época identificaram como sendo de um homem, entretanto, em 1998, uma nova análise determinou que os restos eram de uma mulher branca de ascendência norte-europeia. O esqueleto, de Amelia ou não, foi perdido em Fiji. Mais mistérios. No ano passado a Tigar localizou alguns destroços no fundo do mar próximo à ilha de Nikumaroro e acreditam que possam ser do avião de Amelia Earhart. O seu voo incompleto ao redor do planeta foi replicado em



## EPOPEIA É REVISITADA COM TODA A TECNOLOGIA VIA SATÉLITE



1997 pela empresária Linda Finch que o refez usando um Lockheed 10E Electra, igual ao usado originalmente. Agora, a história se repete. O avião não será mais o bimotores radial e sim um moderno Pilatus PC21NG. A curiosidade é que desta vez estará no comando uma outra Amelia Earhart. A xará tem um nome no meio para diferenciar: Rose. O voo acontecerá a partir de 22 de junho e vai percorrer a mesma rota feita pela pioneira com 17 escalas em 14 países, perfazendo um total de 45.000km passando, inclusive, pelo mesmo local onde a Amelia original desapareceu. O Pilatus vai decolar da Califórnia seguindo uma rota para leste e descendo para a América do Sul via Cari-



# AGORA SEGUINDO OS PASSOS

pior delas foi a falta de comunicação entre a piloto e o navio da marinha americana Itasca que deveria dar apoio logístico na ilha Howland onde ela faria a escala no Pacífico Sul. A Amelia atual seguirá viagem com um total apoio tecnológico. Ela vai ter a bordo conexão constante com o sistema Inmarsat em parceria com o Satcom 1. O equipamento vai possibilitar a transmissão de dados e voz simultâneos de até 128kbps e até 332kbps de informações em arquivo. Com isso ela poderá fazer transmissões em tempo real para a

be. A nova Amelia deve chegar em Natal (RN) e de lá vai cruzar o Atlântico indo para a África, passando em seguida pelo Oceano Índico, sudeste asiático, algumas ilhas do Pacífico para voltar novamente aos Estados Unidos. Ao completar a jornada Amelia Rose, 31 anos, será a mais nova piloto a fazer o circuito ao redor do planeta sozinha em um monomotor. Ela criou em 2013 a Fly With Amelia Foundation, entidade que oferece bolsas de estudo para mulheres que desejam se tornar pilotos, e trabalha em parceria com a Wings Over the Rockies Air and Space Museum para conectar a comunidade com o mundo da aviação. Enfim, trabalha para fomentar a cultura aeronáutica. E se o desaparecimento de Amelia em 1937 ocorreu numa conjunção de falta de planejamento e execução meio amadora, segundo alguns estudiosos do caso, a



equipe de apoio em terra. Vídeos ao vivo dos voos poderão ser vistos. Interatividade com redes sociais dará a possibilidade de pessoas de todo o planeta manterem contato via Facebook e Twitter usando a hashtag #flywithamelia. O sistema da Inmarsat também ficou recentemente conhecido no caso do desaparecimento do Boeing 777 da Malaysian. Foram eles que conseguiram recolher os últimos sinais via satélite do jato ainda desaparecido, o que não deixa de ser curioso o fato de a marca estar envolvida em duas histórias que poderão ficar escritas como os mais misteriosos casos da aviação mundial só que, desta vez, podendo monitorar tudo a cada segundo para que não se repita o mesmo capítulo que parou de ser contado em 1937. ■



17. 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 CAPITAIS 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**

# PERNA LONGA



Como profissão, ou meramente aventura, o traslado de uma aeronave de um país ao outro envolve sempre uma dose de adrenalina alinhada a muita seriedade. Nesse trajeto troque o conforto de um bom serviço de bordo, o sorriso da comissária e o cinema no avião, por algo mais aventureiro. E não se arrependa disso. Não

tudo garantido pela baixa altura em que são feitas as etapas. Mas, antes de tudo, é preciso muito planejamento, afinal, são duas aeronaves completamente diferentes. O AgustaWestland A109 K2 é um biturbina, possui duas Turbomeca Arriel 1K1 de 767shp cada, trem de pouso fixo, voa por instrumentos e é feito para ope-

## SE BEM PLANEJADA, A DISTÂNCIA ENTRE DOIS PAÍSES PODE PARECER MENOR.

é incomum. Todos os meses há alguém no mundo fazendo isso. Entre os Estados Unidos e o Brasil chega a ser corriqueiro. Isso graças ao mercado – se não aquecido nesses tempos de Copa do Mundo e com economia andando de lado – ainda ativo na importação e exportação de aeronaves. Mesmo assim veja se não é um desafio e tanto sair com um AgustaWestland A109 K2 e um AS350 Esquilo dos Estados Unidos e seguir com eles voando para o Brasil. Nada de embarcar as máquinas em navios. É preciso cruzar o mar caribenho, a selva amazônica, enfrentar calor, cansaço e as longas jornadas. Como retribuição, as belas paisagens e um mar cristalino,

rar em condições extremas de altitude e temperatura. O Esquilo B2 é bem conhecido, monoturbina, uma Turbomeca Arriel 1D1 de 641shp e voa só por regras visuais. O maior tem velocidade média de cruzeiro de 135 nós. O Esquilo vai no máximo a 115 nós. O A109 K2 consome 64 galões de combustível por hora, tem autonomia de 2,5 horas; o Esquilo pode cumprir etapas de até 666 km. Como um vai basicamente dar apoio ao outro, coordenar o voo das duas máquinas e a estratégia a ser adotada para a viagem é o grande exercício para os pilotos. Para aliviar um pouco essa vida, a tecnologia é uma grande aliada. Tudo ficou mais previsível, mais preciso.

As tomadas de decisões sobre onde e como seguir em frente podem ser feitas mais baseadas em bancos de dados reunidos anteriormente em terra firme, do que nas informações de acompanhamento ao longo da rota. O voo começou em Fort Lauderdale (Flórida), um dos pontos preferidos para quem sai dos Estados Unidos com destino ao Brasil. Cinco minutos depois da decolagem, voando para o leste, já é possível cruzar a fronteira do país e com um extenso mar a perder de vista na nossa frente. A sensação é uma mistura de euforia com atenção, pois nesse momento começa uma jornada que vai acumular cerca de 25 horas. E isso só até entrar no Brasil. Pelo para-brisa o que se vê é um horizonte de águas profundas, de um azul intenso. Na proa a melhor parte de toda a viagem, as paradisíacas paisagens das Ilhas Bimini, a cerca de 55nm, faz to-

Coordenar o plano de voo levando em conta as performances de duas aeronaves tão diferentes foi a base do planejamento dessa viagem



dos, momentaneamente, quererem puxar mais o coletivo, dar um pouco mais de potência e levar o cíclico um pouco à frente para ganhar velocidade e assim chegar mais rápido nas águas claras desse lugar. A mudança do tom de azul conforme avançamos é nítida e inesquecível. Apesar da melhor condição do alto em voo para ver e testemunhar tudo isso, a vontade maior é mesmo poder pousar em cada ilha. Várias de areia branca e com a vegetação emoldurando tudo. Duas horas e meia após a decolagem acontece o primeiro pouso para reabastecimento. A partir daí a constatação de que não se trata apenas de uma viagem de contemplação. A divisão de responsabilidades, o rígido critério da documentação, o pós e o pré-voo analisando a condição das aeronaves mostra a importância da sinergia das duas pequenas tripulações. Tanto que mal pousados, o objetivo foi sair o quanto antes para poder chegar em Providenciales, no arquipélago de Turks And Caicos, antes do pôr do sol. Um total de seis horas de voo percorridas em três etapas. E nesse início as lições que o Brasil deveria mais do que aprender. Serviços de atendimento, tanto para a aeronave como para as tripulações, com agilidade e conforto em diversas em-





presas dedicadas. O processo de pousar, apresentar documentação, abastecer, efetuar o pagamento de taxas, receber permissão para decolar e, por fim, conseguir voar o que se pretende, depende desta agilidade. O voo também serve para mostrar como é preciso um bom planejamento. São poucas as opções com pequenos trechos de terra que possam servir de apoio numa emergência. Uma rota nem sempre é feita totalmente em linha reta. É preciso fazer alguns desvios para sobrevoar o máximo possível uma ou outra ilha. Quebra-cabeças para quem está voando com duas máquinas de performances tão diferentes. Entra aí também o custo benefício, no sentido de tempo e recursos, aliados à segurança. Claro que a aeronave



foi feita para sobrevoar em qualquer superfície, inclusive grandes trechos sobre a água, mas, podendo minimizar em caso de pane, melhor que seja numa área de pouso mais seguro. Com isso, invariavelmente, você confere em torno do seu corpo se estão todos os equipamentos que vai precisar em caso de pouso na água. Você lembra o treinamento de emergência e como se faz para sair do helicóptero enquanto ele submerge. A desorientação embaixo d'água é grande. A bordo, graças a boa tecnologia moderna, um rastreador auxiliar vai enviando via satélite a



sua posição a cada 15 minutos. Se a paisagem é soberba, o sempre desejado céu azul para complementar pode ser um outro fator de estudo antes do voo. A análise da meteorologia dias antes do início da viagem, e o que pode se desenvolver nos próximos dias, determina a data de saída. Nada de ficar no bar do hotel esperando a liberação de São Pedro. E pode parecer piada, mas não é raro ter algum problema por conta de documentação. A burocracia é complexa. É a linha sem a agulha para pregar aquele botão da calça. Você se acha o mais notório dos inúteis quando o responsável pela imigração olha para você e diz que falta algo, e que dali você não pode sair, enquanto você lembra com quantas letras se escreve burocracia sem fim. E numa viagem como essa, onde se passa por diversas ilhas e cada uma com o seu próprio processo migratório ou acor-

do bilaterais com o Brasil, é fácil ocorrer um entrevero. Em uma das etapas, por exemplo, um dos pilotos viajava com o passaporte austríaco e em uma das ilhas, se não era necessário visto para brasileiros, o documento era exigido para europeus. Encrenca na certa. Detalhes fora do plano pré-estabelecido que podem, certamente, sacrificar o tempo disponível para fazer a próxima etapa, gerar custos adicionais, aumentar a ansiedade para chegar no destino, alterar o seu humor e diminuir a atenção. O exemplo do voo entre os Estados Unidos e o Brasil, na parte até a entrada em terras tapuias, serve para mostrar que a eterna disciplina de planejamento feita não só pela tripulação, mas também com a santa ajuda de empresas especializadas nesse tipo de voo, pode ser embutido no cotidiano de qualquer viagem por menor que ela seja. No mínimo vai servir para gastar menos dinheiro e aumentar a diversão. ■



# galeria



**A memória imaculada de uma foto. Essa é a graça da guarda de um momento, que em muitas vezes, na hora nem parece relevante. Mas depois de anos ela se mostra com valor incalculável, sentimental.** Talvez seja nisso que a Fuji se baseou para fazer uma câmera com aspecto tão retrô como a X100S. Ela se parece com as câmeras de filme da década de 50, com as quais muitos mestres da fotografia construíram suas carreiras e legados. Apesar de aspecto clássico essa câmera é um banho de tecnologia. A lente é fixa, de 23mm mas o sensor é um 16.3MP com sensor CMOS X-Trans de alta fidelidade de imagem e pode gravar também em vídeo Full HD. Ela pode ser encontrada na Portssar, nova representante exclusiva da Fuji no Brasil, por R\$ 4.450,00 sendo esse preço parcelado em 6x no cartão. ■



**Portssar Comércio**  
Rua 7 de Abril, 79 cj 205 – São Paulo  
Tel.: (11) 3257 1632 / 3255 6067  
[www.lojaportssar.com.br](http://www.lojaportssar.com.br)



*Miss Flight*

[missflight.com.br](http://missflight.com.br)

Finest In-Flight Catering

/ menus personalizados

/ ingredientes frescos & selecionados

/ apresentação refinada



# Gulfstream

SUPOORTE AO PRODUTO



## CONFIANÇA SE GANHA

Por onze anos consecutivos, proprietários de aeronaves elegeram a Gulfstream a nº 1 em suporte ao produto. Esse feito inspira nosso firme compromisso e, o mais importante, sua confiança. As Equipes de Apoio Aéreo e de Campo (FAST) são equipes móveis de manutenção. O serviço FAST estará presente durante a Copa de 2014 para apoiar eventuais necessidades de seu avião enquanto você assiste aos jogos.

Quando a questão é a sua experiência em serviços, escolha o melhor. Suporte ao Produto Gulfstream: Consider it Done™.

