

HiGH

ISSN 23.284.76-0
9 1772 1784 760001
47

EDIÇÃO 47 | JULHO/AGOSTO 2014 | R\$18,00



PROJETO NA PROA DOS ANDES

PAI E FILHO

EM RITMO DE AVENTURA

ENSAIO EM VOO DOIS ASA ALTA EM DIFERENTES PROPORÇÕES

FEIRA NEGÓCIOS COM SOTAQUE BRITÂNICO

EVENTO A VELHARADA EM GRANDE FORMA

PRODUTO UMA HISTÓRIA DE AMOR EM TEMPO CERTO

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 sua própria aeronave 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.

FUTURO SEM GOSTO



Quase consigo ver a imagem, é como se fosse hoje. Toda vez que o tio da perua escolar fazia curva para a esquerda, a buzina tocava. Uma beleza para a zoeira da molecada a bordo. Era uma Kombi 71, corujinha. Em dias de chuva a buzina fazia mmmmmffffh, mmmmmmfh, afogada num pouco de água que entrava no dispositivo. Às vezes, para fazê-la tocar, era preciso tirar o miolo da direção e puxar um fio que ficava lá retorcido. Hoje os carros não têm graça. A suprema tecnologia faz com que eles simplesmente parem sem dar aviso, ou melhor, dão um monte deles em forma de luzinhas e mensagens no painel. Geralmente o humor não é dos bons. Tranquilamente eu achava mais graça naquele trambolho escolar. Uma vez eu vi um táxi em Cumbuco (CE) que nas curvas para a esquerda, abria a porta da direita. O passageiro tinha que ir ali segurando para que ela não abrisse. O taxista tinha a cara do Shazam do Paulo José. Dia desses um carro moderno teimava em dizer que eu estava sem a chave de partida, sendo que ela estava na minha mão. E você fica reclamando que aquela versão não tem GPS ou vidros elétricos. Em breve esse carro vai sozinho, sem você poder fazer nada, querer te levar para casa, enquanto você pretende ir pra casa da - ou do - amante. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 8 | NÚMERO 47 | JUL • AGO | 2014

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
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
Marcos Junglas (foto), Gabriele
Klaumann Ribeiro (modelo), Márcia
Leite Paes (revisão), Edmundo Reis,
Eduardo Baskertin, Gustavo Bonato
(texto)

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

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

sumário

Ensaio em voo

Agnus

Um experimental que vai além das aparências.....08

Cessna Grand Caravan EX

Deram mais motor para esse verdadeiro jipe voador.....30

Turismo

Curucaca Hotel / Fazenda Condomínio

Pouso na Serra
A opção de chegar voando foi uma ideia que deu certo.....16

Prudentópolis

O paraíso das cachoeiras precisa ser melhor valorizado.....36

Compras

Prepare para o segundo semestre.....24

Feira

Farnborough mais uma vez mostrou a sua força.....42

Produto

Triumph Thunderbird

Os ingleses oferecem duas versões para agradar os eu gosto.....48

Volvo V40 CrossCountry

Para botar o pé na estrada com toda a segurança.....58

Van Cleef & Arples

Uma história de paixões com tempo contado.....84

Moda

Quando o retrato falado é a imagem do fotógrafo.....52

Evento

2º encontro das Velhas Águias

Mataram a saudade no Museu TAM.....64

Veteran Car Club

Numa esquina a realidade muda completamente.....68

Gastronomia

A desculpa foi a final da Copa. No gosto deu empate, a fome, foi vencida.....72

Panorama

Para quem acha que não teve caos nos aeroportos, vamos lhe contar algumas coisas.....78

Dia a dia da cachaça

Pai e filho se lançam numa aventura voando pela América do Sul.....88



JATO, HELICÓPTERO, BARCO OU CARRO ESPORTIVO?

NA DÚVIDA, FIQUE COM TODOS.



PRIME JETS



PHENOM 100¹
 A partir de US\$ 1.260.231

PHENOM 300¹ ▶
 A partir de US\$ 3.677.844²
 Entrada e saldo em 10 anos.
 Taxa Finame de 3.5% a.a.

LEGACY 500¹
 A partir de US\$ 7.851.596²
 Nacionalizados.
 Valores equivalentes a uma cota (1/3).
 Consulte condições especiais de pagamento.



PRIME HELI



ESQUILO AS 350 B3 E¹
 A partir de US\$ 654.380²
 Nacionalizado.
 Valor equivalente a uma cota (1/5).
 Entrada e saldo em 6 anos.
 Taxa Finame de 4.5% a.a.

◀ **AGUSTA GRAND¹**
 A partir de US\$ 1.550.000²
 Nacionalizado.
 Valor equivalente a uma cota (1/4).
 30% de entrada e saldo em 12 meses.



PRIME YACHTS



AZIMUT 68S ▶
 A partir de US\$ 1.100.000²
 Nacionalizado.
 Valor equivalente a uma cota (1/4).
 30% de entrada e saldo em 12 meses.



PRIME CARS



PORSCHE Cayman + BMW Z4 SDrive 23i
 A partir de R\$ 158.000² (Grupo 8)

AUDI R8 + PORSCHE Cayman
 A partir de R\$ 279.966² (Grupo 9)

◀ **FERRARI California + MASERATI Gran Turismo S**
 A partir de R\$ 578.948² (Grupo 10)
 Nacionalizados.
 Valores equivalentes a uma cota (1/4).
 Consulte condições especiais de pagamento.



*O Prime Fraction Club é a empresa pioneira no país em gestão de compra compartilhada de bens de luxo.
 Com o Prime, você fica dono de uma parte do bem.
 Ele é seu na hora de usar e de todos na hora de pagar.
 E a única a oferecer quatro linhas diferentes de produtos, com opções de marcas e modelos, para você realizar melhor os seus sonhos.*

Prime Fraction Club. A forma inovadora, rápida e responsável de ter.

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

(1) Modelos nacionalizados, atendendo a todos os requisitos de aeronavegabilidade da Anac e regularização junto à Receita Federal. (2) Além do valor da cota, existe taxa fixa e variável de manutenção e uso conforme cláusulas contratuais. Veja no site outras opções de produtos, modelos e de composição de cotas. Os valores podem ser alterados sem prévio aviso. Sujeito à aprovação de crédito. Fotos meramente ilustrativas.



O jeito inteligente de ter



AGNUS
AS APARÊNCIAS
ENGANAM



O JEITO GORDUCHO NÃO CONDIZ COM A SUA PERFORMANCE ACIMA DAS EXPECTATIVAS



Tem uma nova opção para voar pelo Brasil. Empresa de Lagoa da Prata bem à moda mineira, trabalhando quieta, colocou um novo experimental no mercado. O projeto foi concebido inicialmente por Gustavo Arthur que já trabalhou na Inpaer. Entretanto, o Agnus nada tem a ver com os Conquest, o perfil da asa é diferente, a única semelhança é o fato de ser um avião experimental asa alta semi-cantilever, triciclo e movido por um motor Rotax 912ULS de 100hp. A Agnus Aviação em seu tempos iniciais foi também representante da Inpaer, chegou a ser chamada de Empraer – Empresa Pratense de Aeronáutica. Muito parecido com Embaré, que faz doces na mesma cidade e da própria Inpaer, de sonorização semelhante. Melhor trocar. Independência feita, esses mineiros foram atrás do desenvolvimento da aeronave. O próprio Gustavo se desligou posteriormente e a Agnus tocou o projeto por conta própria. O avião ficou pronto em 2013 e ao que parece nasceu bem. Alguns detalhes foram sendo modificados. O leme cresceu em 10cm na sua área, no conceito original os pilotos usavam um

side stick, a engenhoca foi substituída por manches tipo yokes convencionais, funcionaram bem melhor. Tem boa pegada e tamanho bom. O avião teve a sua cabine pensada para abrigar gente de corpanzil avantajado. O tamanho deixa a impressão que o avião seja bem mais pesado do que é. Vazio ele pesa 390kg. Conseguiram manter o valor baixo em parte pela forma de construção da fuselagem. Feita por infusão, moldada à vácuo numa mistura de espuma divinílica e tecido de fibra. Talvez um engenheiro alemão, austríaco ou da República Tcheca, de onde saem algumas

das referências desse segmento, diria que o cone de cauda pudesse ser bem mais estreito. O acesso ao seu interior é muito bom, você entra nele como se estivesse num sedã médio. Sem contorcionismos, sem bater a cabeça em molduras de portas. Excelente para pessoas de mais idade. O curioso é que o manual da aeronave indica que ele tem 1,10m de largura interna da cabine. É menos que o 1,20m do Tecnam P2008 que é relativamente apertado dentro. Um CT-LS, referência nesse quesito, possui 1,24m de largura e oferece grande área transparente dando a impressão de que o espaço interno é maior ainda. O nacional também não tem vigia traseira, que poderia iluminar melhor a cabine.

O painel ainda é um padrão da aeronave protótipo, tem até um Ipad fazendo papel de instrumento.



Curioso mesmo, pois a impressão é que existe pelo menos 1,20m disponíveis. Os ombros dos ocupantes não ficam esbarrando como num Cessna 150 que possui mero 1,0m. O espaço para as pernas é bom e os assentos correm sobre trilhos facilitando o ajuste mesmo em voo. A Agnus vai providenciar um trilho novo, estilo Fiat onde os bancos quando corridos para trás descem um pouco e se elevam quando colocados à frente. Atrás dos bancos, o bagageiro, limitado a 20kg, pode receber objetos de grande volume, mas o acesso é





25°C. O Furnas Park está a 2.589pés e temos algo como 800m de pista. Colocamos 1 dente de flape, o que equivale a 15° e tocamos a manete à frente, a expectativa é de decolar usando pouca pista. Com 55mph o Agnus começa saltitar no asfalto e com 65mph tiramos ele do chão. Até que não foi mal, deu para sair com metade de pista do que tinha disponível. Ele avança mantendo a razão de 500pés/min com 80mph, tirando o flape a velocidade sobe para 110mph e a razão melhora até manter-se em 900-1.000pés/min. A atmosfera está bem turbulenta, as várias diferenças entre superfícies de água e terra no solo

somente pela cabine, não há porta dedicada ao compartimento. No painel há os instrumentos analógicos de motor na parte de responsabilidade do co-piloto. No centro um GPS Garmin 196, transponder, rádio e na direita um fantástico iPad. Ok essa modernidade por meio de um aplicativo pode lhe mostrar um monte de coisas. Uma simulação do terreno sobrevoado, alguns instrumentos como o velocímetro ou variômetro mais o horizonte, este que teimava em indicar que você era o verdadeiro Sean D. Tucker em seus melhores dias de acrobacia. Meu caro comprador, pode ser até interessante esse iPad, mas, por favor, um Garmin da próxima vez. Alinhado na cabeceira vamos fazendo as contas, são 186kg de seres humanos a bordo, nos tanques há 60 litros de combustível e a temperatura está em



A acesso a cabine é um dos melhores da categoria. Os dois assentos permitem o ajuste longitudinal mesmo durante o voo. Neste primeiro protótipo, o leme (pág. ao lado) ganhou 10 cm de área. O trem de pouso principal tem amortecimento tradicional por lâmina.

colaboram para o aumento dos sacolejos. O Agnus se comporta de forma bem neutra mesmo em subida. Estabilizado em voo reto horizontal, o ponteiro do velocímetro vai em busca da marca de 120mph, chega a morder as 125mph, dentro do padrão estipulado da categoria LSA. O avião apesar do seu aspecto gorducho ganha velocidade com facilidade, as asas são bem afiladas e compensam o maior arrasto da fuselagem. Os pedais se mostram um tanto pesados, estão com uma calibragem diferente de retorno de mola do que foi colocado originalmente, o comando

era meio molenga, mas agora ficou um pouco duro demais. Talvez um ajuste fino o deixaria em melhor harmonia com o comando de aileron. Estes mordem bem, desde as mais baixas velocidades, mas em algumas curvas, dar a dose certa com os pés merecia um certo costume para não deixar o avião derrapar. A Agnus planeja em breve, colocar ailerons com uma maior assimetria na deflexão que, em tese, facilita a vida do piloto, deixando a aeronave com aquele jeitão de não precisar de pedal para coordenar bem uma curva. Mas uma boa harmonia entre aileron e leme, pode sim, facilitar as coisas em aproxima-



FICHA TÉCNICA

Agnus

Fabricante: Agnus Aviação
Motorização: 01 Rotax 912S de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 9,5m
Comprimento: 6,720m
Área alar: 11,16m²
Velocidade de cruzeiro: 125mph
Razão de planeio: 14:1
Velocidade de estol: 54mph (4.200rpm de motor, sem flape)
Autonomia: 6h
Capacidade dos tanques: 110l
Alcance: 1.150km

ções com atmosfera turbulenta ou mesmo na hora de glissar. Numa boa sequência de estóis, usando as três posições de flape (0°, 15° e 30° com comando elétrico por teclinhas), com motor e sem, as velocidades variaram de 60mph a 50mph para que o Agnus deixasse de voar. Em todos os casos o avião perde a sustentação de forma simples, não há vibrações antecedendo o estol, em algumas vezes houve uma pequena queda de asa para a esquerda, mas o conserto foi fácil com pouco uso do pedal contrário. Faltou só mesmo uma buzina de estol. Fora isso, para recuperar a



sustentação era preciso apenas um leve mergulho que ele voltava a voar sozinho. Nesse exercício também foi notado a boa atuação do profundor, apesar de ser aparentemente pequeno. Com motor reduzido a melhor razão de planeio aconteceu mantendo uma velocidade de 75mph e ele mantinha uma descida de 500pés/min. Gerenciar a rampa de descida com ele é fácil, deu até para decidir com boa antecedência que arremeter era a melhor

ar, um certa parcimônia pois a bequilha louca pode vibrar mais do que o desejado. O fabricante também havia mexido no acionamento dos freios, anteriormente você tinha que flexionar muito os pés, bem no estilo bailarina, para ter a atuação correta. Isso foi resolvido. E olha que que ficou até bom demais, com uma freada bem direta. O Agnus está sendo vendido com preço básico a partir de R\$ 209.626,55 e sendo nacional, deve ser possível financiar o valor com o cartão BNDES. O fabricante estipula um prazo de 4 meses para a entrega da aeronave, já venderam uma unidade e já existem três possíveis encomendas. O avião nasceu bem, não tem vícios graves de projeto. O acabamento em



A hélice Sensenich bipá garantiu uma boa velocidade de cruzeiro. A Agnus pretende oferecer um conjunto tripá como opcional, que teoricamente garantiria maior tração.

saída numa das tentativas de pouso. A operação na cabeceira 24 do Furnas Park está mais adequado para DHC-5 Buffalo, por conta de uma plantação de eucaliptos em frente dela. No que seria a rampa ideal, não se vê a cabeceira. É preciso vir alto e glissando o avião, caso contrário é capaz de você varar a pista. E nunca é recomendável passar perto e lento de uma linha dessas árvores com atmosfera turbulenta, o topo delas envergam ao sabor do vento, criando verdadeiros mini windshears. Fazendo o circuito ao contrário e numa longa final, a 80mph, bem estabilizado apesar do forte vento de travéz, com flape todo embaixo, o Agnus cruza as faixinhas da pista com 65mph e é só manter o nariz levemente acima do horizonte para ele assentar no trem principal. Na hora de fre-

geral é bom mesmo sendo um protótipo o avião testado. É fácil de voar e em nenhum momento demonstrou traiçoeiro. A Agnus deve em breve também formar uma escolinha, em boa parte para dar instrução aos novos proprietários de seus produtos, coisa boa pensando que alguns dos seus clientes serão comandantes de primeira viagem. E que esperam fazer muitas a bordo da sua nova aeronave. ■

ONDEACHAR

Agnus Aviação
Tel.: (37) 3261 1952
www.agnusaviacao.com.br



Decole com potência de sobra.

Independente da missão o desempenho do seu avião será 25% melhor com motores novos da Pratt & Whitney. Acrescente uma economia de 50.000 dólares por ano em custos operacionais e um maior valor de revenda e você tem uma vantagem importante, que agrega valor a cada voo.

O upgrade da Blackhawk é o melhor do mercado e mais de 450 operadores de turboélice já estão se beneficiando da vantagem XP.

**BLACKHAWK
STRONG**

Fale hoje com um especialista em desempenho Blackhawk.



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

LUGAR DE

PASSARINHO



Pouso autorizado. Na serra catariense, eis que surge uma pista para chegar com as máquinas. Receita que devia ser mais difundida no país, a de hotéis com pista de pouso. O negócio surgiu em 2000. Carlos Jansen e Silvana Krüger eram casados, ele dentista e ela pedagoga. Moravam em Angelina, perto, e atendiam famílias que queriam fazer suas consultas odontológicas. Uma cliente tinha parentes na região, entre as cidades de Bom Retiro e Urubici, e numa das visitas eles conheceram o lugar onde iriam comprar, tempos depois, um vale cheio de araucárias. Adquiriram o terreno e começaram a montar um hotel como sonho de vida. Observando o entorno, viram um bando de Curucacas, ave um tanto grande, do tamanho de uma garça, com bico fino para perfurar o terreno e fisgar a comida. Elas serviram para batizar o lugar, que virou Curucaca Hotel.

A combinação hotel e pista poderia ser melhor difundida no Brasil. Ao lado a curucaca espécie que serviu para batizar o hotel. Abaixo a produção dos pães, tudo artesanal nesta casa.



Para viabilizar o empreendimento foi criado no mesmo lugar um condomínio rural com 50 lotes de 33.000m². Parte do espaço foi transformada em RPPN, um parque ecológico, e a outra foi usada para construção de áreas privativas. As construções medem a partir de 1.030m² tendo a maior, 5.000m². Com uma visão bem ecológica, nenhum terreno confronta com o vizinho, há corredores verdes de 10 a 20m de distância entre um lote e outro, funcionando como um biombo. Todas as casas têm telhado verde de grama, estações de tratamento de água e cabeamento de luz



subterrâneo. No total já há dez casas montadas, sendo duas com moradores fixos. Se quer saber, ainda há lotes disponíveis para compra. Por cerca de R\$ 150 mil dá para fazer negócio. Certo dia uma turma de argentinos passou pelo lugar e deu a sugestão de construir uma pista na parte mais baixa do vale, bem próxima à estrada. Notaram que era possível fazer um campo com até 900m de pista. E assim foi feito. O Carlos era entusiasta da aviação desde moleque, quando morou em Florianópolis. Vira e mexe os dois saíam, mais ele do que ela, para saltar de parapente. A ideia da pista, então, agradou. Em 2010 o casamento terminou, e na separação, a Silvana ficou com o hotel e o Carlos com a pista. O Curucaca Hotel e o Fazenda Condomínio Pouso na Serra são dois empreendimentos que convivem juntos e se complementam. Inclusive, no Pouso na Serra, estão sendo oferecidos outros 70 lotes de 20.000m², 31 deles com acesso direto à pista (tabela de preço também na base de R\$ 150 mil). No primeiro final de semana de agosto, por exemplo, aconteceu o 1º Rallye Aéreo, com competições de navegação, precisão de pousos e decolagens. O dinheiro arrecadado com as inscrições, além de outras doações, foi re-

O estilo rústico chique impera na decoração. Todas as construções do lugar tem telhado verde, que mantém a temperatura interna constante.



passado para a campanha de erradicação da poliomielite, mantida pelo Rotary Club. É o típico evento possível de ser feito nesse lugar. Fora de datas especiais a ida ao Curucaca é uma boa desculpa para utilizar a máquina voadora. Na época da separação o hotel tinha apenas duas cabanas de 42m². Hoje o hóspede pode escolher entre dez, sempre bem espaçosas, e uma delas tem estrutura para receber cadeirantes. As diárias começam a partir de R\$ 280,00 e chegam a R\$ 450,00. As unidades têm cama box king size ou super king size, TV com sistema Sky e DVD. Algumas



têm hidromassagem, outras ofurô. Mas o mais importante é a decoração nota dez. A atenção com a preservação e a sustentabilidade do meio ambiente influenciou a arquitetura geral das cabanas. Há muito material reciclado. Carrocerias em madeira de caminhão serviram para fazer a estrutura de uma. São vários móveis antigos que foram reaproveitados. A base de uma penteadeira, por exemplo, serviu para a colocação da pia de um banheiro. No geral o estilo segue o jeitão rústico chique, troncos de árvores servem de pilares e a estrutura geral está à mostra. Na sede o Curucaca tem um restaurante e uma sala de estar com uma enorme lareira. Um spa ainda está sendo finalizado, mas o hotel já entrega uma boa sauna, salas para massagem e um local para banho holandês, que é feito usando óleos essenciais (a casa ainda está selecionando o fornecedor) e mini duchas. A tabela de preços dos tratamentos varia de R\$ 75,00, cobrados pela hidratação facial, até R\$ 110,00, valor da massagem com pedras quentes, tudo agendado com antecipação. A Silvana no seu processo de formação, além de fazer uma pós-graduação em gestão hoteleira, também finalizou um curso de gastronomia, vendo que o Curucaca podia ser um bom restaurante. A princípio eles trabalham com um café da manhã

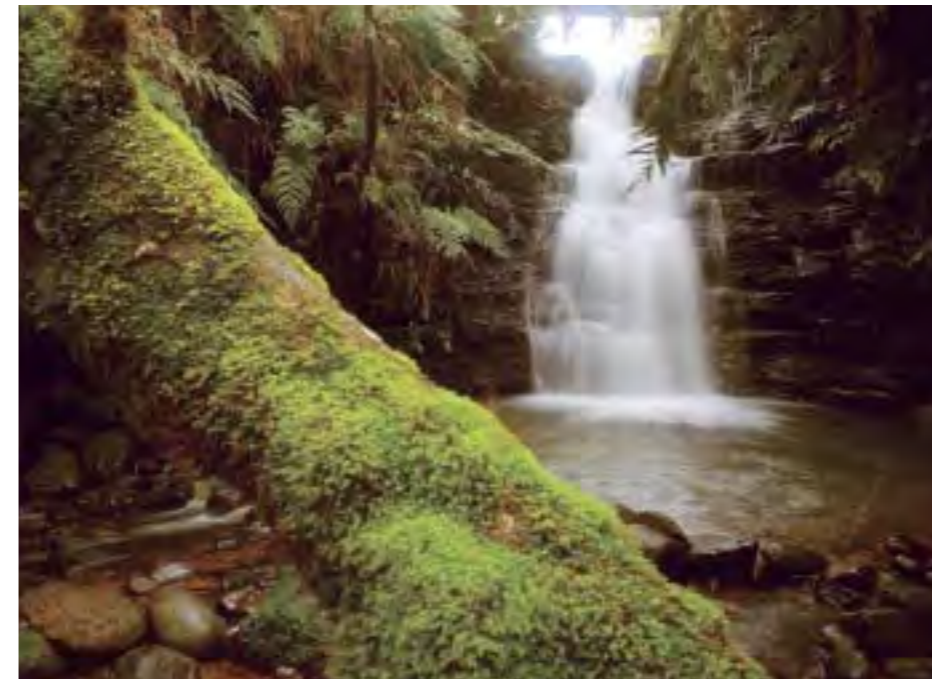


O hotel disponibiliza serviços de Spa na sede principal. Para os amantes da visualização de pássaros o local garante uma grande variedade.

com horário estendido, geralmente até 10h30/11h00. Os hóspedes podem almoçar no lugar, mediante reserva (eles fazem almoços para eventos também). No jantar é oferecido um pacote completo no valor de R\$ 50,00 por pessoa. O cardápio vem com uma salada, um caldo, duas opções de prato principal e sobremesa. Na nossa visita a salada de folhas veio com um molho de aceto balsâmico e shoyu, mais lascas de parmesão, damasco e azeitonas. O shoyu serviu para quebrar a acidez do aceto. O caldo era uma canja caseira, boa, leve e no ponto certo de sal. Os pratos principais navegam numa culinária com um pé na italiana. O tortelone com recheio de pinhão e cordeiro é bem servido e muito saboroso, com elementos bem harmonizados. Outra opção foi uma truta muito bem defumada acompanhada de arroz integral e legumes. Na parte dos



A gastronomia tende para a cozinha italiana combinando bem com o ambiente. No entorno as trilhas valem a visita com diversas cachoeiras.



vinhos, o Curucaca tem a preferência em trabalhar com rótulos da serra brasileira. Nos foram apresentaram o Joaquim (R\$ 60,00) e o Francesco (R\$ 80,00), ambos da vinícola Villa Francioni, e o Quinta da Neve (R\$ 80,00), da vinícola de mesmo nome. Todos de Santa Catarina. Enquanto o Joaquim (cabernet sauvignon+merlot) e o Francesco (merlot, cabernet sauvignon, cabernet blanc e malbec) são mais fáceis de entender, mais frutados, o Quinta da

MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

O lugar fica entre as cidades de Bom Retiro (15km) e Urubici (20km) e às margens da rodovia SC430. Florianópolis fica a 150km e Lages a 90km. Destas cidades há frequências de linha aérea somente na capital. Lages pode receber um voo da Azul em breve. As negociações estão sendo feitas com a Prefeitura local.

DICA DO PILOTO:

O aeroporto do Pouso na Serra (SIJN 27°51'48,3"S / 049° 34' 42,5"W) foi bem feito. Possui uma pista de 650m de grama e ainda há espaço que pode servir para ampliá-la para 1.000m. Por enquanto não é cobrada taxa de pouso ou permanência. Apesar

de ficar na base de um vale, as rampas de aproximação são boas, mas sendo um lugar de Região serrana, é preciso um bom planejamento de voo para não encontrar surpresas, ou seja, teto baixo demais para chegar ou sair de lá.

ENDEREÇO:

Curucaca Hotel
Rodovia SC 430, Km8 – Bom Retiro
Tel.: (49) 9136 9186 / 9136 9184
www.curucaca.com.br

Fazenda condomínio Pouso na Serra
Rodovia SC 430, Km8 – Bom Retiro
Tel.: (49) 9127 8734 / 9179 7733
www.pousonaserra.com.br



Neve 2011 (cabernet sauvignon) é bem complexo, um tanto amadeirado e exige um pouco mais de atenção para ver se vai do seu gosto ou não. Ele combinou mais com o sabor destacado do defumado da truta, que era quase um potente arenque nórdico. Difícil de ser achado para comprar, vale a oportunidade de experimentá-lo no Curucaca. Talvez essas combinações retratem bem o lugar, cheio de detalhes. A visita vale também pelas trilhas. Dentro da fazenda existem 15 cachoeiras e está sendo feito um plano de manejo para viabilizar as trilhas, algumas

serão auto guiadas, e outras terão o acesso somente com guia. Para quem gosta de observar pássaros, o lugar é um prato cheio. Da sacada do restaurante, sem esforço, dá para ver as curucacas voando. Saira-sete-cores, sanhaço fogo, cabeça de velho, trinca ferro verdadeiro, uma profusão de beija-flores e até urubus rei são alguns dos tipos que habitam o lugar e que agora vão ter que dividir o espaço aéreo com outros irmãos, maiores, de lata, madeira ou fibra de carbono, que roncam em vez de piar. Mas que vão trazer mais e mais admiradores de seus voos. ■

O primeiro rallye aéreo organizado teve uma boa presença da aviação da região. Primeiro passo para chamar a atenção de outros do resto do país.

PENSE BUSINESS

Quando se trata de vantagem competitiva nos negócios, você precisa do melhor.

Com um de nossos helicópteros, você voa mais rápido, com mais segurança e maior conforto.

Invista em um EC130T2.



com



VISUAL SUSTENTÁVEL

Sustentabilidade, palavra da vez. Ela que sempre flerta com a moda, ganhou mais uma forma de se expressar. A marca de acessórios Saiissu apresenta produtos elaborados com um mínimo de 60% de material reciclado, podendo chegar até 98%. Os materiais vão da garrafa PET à borracha e algodão. Na coleção estão carteiras, malas, mochilas, pulseiras, cintos e necessários, todos artesanais e altamente sofisticados em termos de estilo e contemporaneidade. A Saiissu também quer ser conhecida por apresentar itens práticos de usar, pois muitos são impermeáveis e resistentes. A ideia é da designer Luly Viana que desde 2009 passou a viver numa ponte aérea entre Estados Unidos e Índia. No Brasil começou a trabalhar em parceria com a ONG Cabrueira, uma instituição que fica no bairro de São Miguel (SP) e oferece cursos de costura para as mulheres da região e agora trabalha na confecção de produtos a partir da reciclagem de câmaras de pneus. Tudo feito manualmente.

Preços

Mala Azul - borracha 100% reciclado forro reciclado: R\$ 580,00

Mala Laranja - borracha 100% reciclada bolso em forro reciclado: R\$ 580,00

Mala preta com cadarço 100% reciclado forro em nylon paraquedas: R\$ 520,00

Saiissu

Rua Artur Frazão, 37 - São Paulo

Tel.: (11) 3384.7561

www.saiissu.com

para

CORTE EM CORES

A Victorinox sugere o Cepo de Facas Coloridas como ideal para os que gostam de design e sofisticação. Além de auxiliar no preparo de receitas, o cepo é um excelente acessório de decoração. As seis facas coloridas que o compõem, possuem lâmina serrilhada de 12 cm, ideal para cortar e fatiar alimentos macios e de crosta dura. As peças possuem cabo nas cores vermelha, azul, verde, pink, amarela e laranja.
Preço sugerido: R\$ 252,00.

SAC Victorinox:
Tel.: (11) 5584 8188
www.victorinox.com.br



ÂNGULO SEGURO

Os sensores de ângulo de ataque Eagle AoA da Alpha Systems indicam aos pilotos, em tempo real, quanta sustentação a asa está gerando por meio de um equipamento leve, moderno e acima de tudo, acessível para a aviação geral. Com ele é possível verificar a melhor velocidade de subida, a melhor razão de planeio e sempre ficar sabendo, com antecedência, a proximidade do estol.

Preço: US\$ 2.400,00 (impostos inclusos)

Somma Aviation
Tel.: (11) 2171 9289
www.sommaparts.com.br



SENTAR COM ESTILO

A Sierra SP Maison apresenta a poltrona Papasan e a chaise Hera, que compõem a coleção Sierra Garden. Peças que reúnem estilo leve e confortável para os momentos de descanso e lazer. A poltrona Papasan é produzida em madeira maciça e revestida com fibra natural. As almofadas são feitas em fibra siliconizada e proporcionam maior conforto. A chaise Hera, cuja estrutura oferece leve balanço, é produzida em madeira Teca maciça e seu futon pode ser feito em espuma com tecnologia anti micróbio, que impede a formação de fungos e bolores.

Poltrona Papasan
Preço: R\$ 3.790,00

Sierra SP Maison
R. Colômbia, 84 – SP
Tel.: (11) 3082 3231
www.sierrasp.com.br



SOM FIEL

Com design elegante, arrojado e compatível com todos os tablets e smartphones que tenham conexão sem fio Bluetooth, o Bluetooth Sound Newdrive é um reproduutor de áudio que promete potência e fidelidade sonora. Funciona sem fios numa distância de até dez metros do dispositivo móvel, e pode virar também um suporte de tablets. A bateria de lítio permite quatro horas de reprodução contínua e recarga por meio do cabo USB.

Preço sugerido: R\$ 229,00

Informações
Tel.: (71) 2107 7700
www.handytech.com.br



INSPIRAÇÃO NACIONAL

A Rimowa lançou a linha de malas Bossa Nova. A edição que vai ser vendida até outubro exclusivamente no Brasil e só depois será exportada para o resto do planeta, vem com pintura em verde e detalhes em couro para dar o toque amarelo. É a primeira linha produzida na fábrica de Indaiatuba (SP) e foi inspirada na artista Margaret Mee (1909-1988) que fez retratos da flora amazônica. Quem comprar algum dos modelos dessa linha até outubro, ganha um exemplar do livro da artista, Flowers of The Amazon Forest.

Coleção Bossa Nova
Preço sugerido: de R\$ 1.500,00 a R\$ 2.500,00

Rimowa
www.rimowa.com
Loja virtual
www.rimowashop.com.br



CARA CHEIROSO

Feita para o homem urbano atual, a nova versão Édition Noire do clássico perfume Pasha de Cartier tem uma fragrância que mescla o amadeirado com toques verdes cítricos, dando muita personalidade ao produto. O frasco preto fosco com logo prateado e tampa que termina com os clássicos três anéis prateados – o Triple Cartier –, é inspirado no design da caneta de Cartier. Pasha de Cartier Édition Noire é uma edição limitada, já à venda nas melhores perfumarias do país.

Preço sugerido: R\$ 575,00 (100ml)

Onde encontrar
www.topinternacional.com.br
SAC: 0800 9709877



NUNCA SAI DE MODA

A coleção Abstrato, de Sarah Chofakian, está na sua 2ª edição e desta vez foi criada em parceria com o estilo único da stylist Vanda Jacintho. São 12 modelos, em quatro linhas (For an Endless Summer, To Dance, To Die, To Work), inspirados em diferentes momentos do dia e da noite, e como é de praxe nos produtos da marca, a paleta de cores vai do sóbrio, em preto e azul marinho, ao vibrante, com muito pink, amarelo, verde e vermelho..

Preço:
Modelo In Style - R\$ 756,00

Sarah Chofakian
www.sarachofakian.com.br



DIVERSÃO PARA A FAMÍLIA

A Seadoo Spark vem com dois ou três lugares, possui freio e reverso que permitem parar a moto aquática em até 38,4m antes de qualquer outra moto aquática e garante maior facilidade de atracção. São duas opções de motor, o Rotax 900 ACE ou o 900 HO ACE, ambos de quatro tempos, 899cc, três cilindros e, segundo a fábrica, consomem sete litros por hora.
Preço: A partir de R\$ 22,899,00 + frete

Casarini
Tel.: (11) 3392 3000
www.casariniseadoo.com.br

CERVEJA INSANA

Feita em Palmas, no Paraná, a Cerveja Insana tem conquistado prêmios por onde é degustada. Artesanal e diferenciada, possui quatro rótulos, Gold (boa para acompanhar carnes vermelhas e grelhados), Weizen, premiada com medalha de prata no Festival da Cerveja em Blumenau em 2013, Chocolate Porter, medalha de ouro no mesmo festival, e American Pale Ale, com toques cítricos e boa para harmonizar com queijos de sabor acentuado. Há também uma série especial feita com pinhão, bem leve e refrescante.

Cerveja Insana
www.cervejainsana.com.br

Onde achar:
Cantu Importadora (para os estados de SP, SC, PR,RS, RJ,PE e PA)
www.cantuimportadora.com.br

Dichopp Cervejas Especiais – Distribuição exclusiva do chopp Insana no estado de SP
Rua Paulo Emídio Pereira, 94
Tel.: (11) 3685 2555



VENHA CONHECER NOSSO NOVO ESPAÇO!

GASTRONOMIA
CONTEMPORÂNEA
CARNES DE CORTE ARGENTINO



Rua Vupabussu, 293 - Alto de Pinheiros • 3375-8232 • www.makanudo.com.br

CESSNA GRAND CARAVAN EX

TOPA TUDO



Um projeto bem bolado. A simplicidade do Cessna Caravan lançado nos anos 1980 - sua certificação ocorreu em outubro de 1984 - foi o que conquistou o mercado. Fácil de voar é um Cessna que, mais do que coração de mãe, perdoa os erros dos pilotos mundo afora. A estrutura parruda, inclusive, possibilitou que o Caravan fosse usado para desenvolvimentos paralelos, já que muita gente queria que ele fizesse mais do que fazia. Nesse campo as versões produzidas pela Blackhawk são as mais conhecidas. Eles instalaram motores PT6A-42 A de 850shp

e hélice quadripá que garantem melhor razão de subida e aumento de velocidade de cruzeiro em cerca de 15%. Existiu também a proposta da Soloy, com um par de turbinas PT6D-114 trabalhando com uma caixa de transmissão que fazia girar um conjunto único de hélices Hartzell, projeto que não deu certo e não teve continuidade. Mas a proposta era clara, dar uma apimentada na performance do projeto original. O Caravan é versátil, mas carregado totalmente de combustível, carga ou passageiros, os 674shp entregues pela turbina PT6A-114A disponíveis



NOVA MOTORIZAÇÃO NÃO MUDA A ESSÊNCIA DESSE UTILITÁRIO



A nacele da turbina possui leves alterações. Ao lado a enorme porta de carga.

zer milagres. Ou ele decolava chocho ou você tinha que fazer contas para sair do chão. Só que do outro lado desta história está o perfil de utilização dessa máquina pau para toda obra. Tem Caravan fazendo os mais diversos tipos de missões, que vão de ambulância aérea até o transporte de malotes ou mesmo o uso executivo. Muitas vezes quem compra um avião desses irá utilizá-lo como um verdadeiro jipe, ou burro de carga. Vai querer operar numa pista que garimpeiro não tem sa-



dade nenhuma e talvez em temperaturas ou altitudes que minam o desempenho de qualquer máquina. A Cessna deu, então, uma atualização no seu produto. O avião continua o mesmo, a grande diferença está no nariz com a instalação de uma turbina Pratt & Whitney PT6A-140 de 867shp e 3.600h de tempo entre as revisões gerais. E esta turbina é realmente nova. Apesar de pertencer à família PT6 o projeto é diferente. Ela possui uma estrutura de três estágios, é ligeiramente mais larga, com isso o berço que a abriga também é maior. O sistema de partida agora trabalha com 300amp, uma centena a mais que o anterior. Visualmente há uma tênue diferença no desenho da carenagem, com a entrada de ar ligeiramente menor, enquanto que a boca onde fica o radiador de óleo é maior. Os pilotos contam com um painel Garmin G1000 (padrão desde 2008) com três grandes telas com sistema de visão sintética, dados de motor, navegação como é de praxe nesta plataforma. O G1000 trabalha em conjunto com um piloto automático GFC 700 que possibilita o gerenciamento de todas as ações entre a decolagem e o pouso, além do procedimento de circuito de ar-

remetida. O novo Caravan EX com configuração básica, segundo Humberto Vinhais, da representante TAM, sai do chão com tanque cheio, lotação máxima, cumprindo etapas de até 918nm sem pesternejar, coisa que o Caravan antigo não consegue fazer. Se usar todos os limites estruturais para bagagem, ou seja, 490kg do bagageiro externo mais os 145kg que podem ser acomodados no fundo da cabine e colocar lotação máxima, o Grand Caravan EX vai poder fazer etapas de 700km. O avião bem equipado, com tanque cheio e lotação máxima, chega a ter o exato peso máximo de decolagem de 3.994kg. A decolagem melhorou significativamente com a mudança de motor, reduzindo muito a corrida de pista. Dá para tirar o avião com velocidade de



70nós. Numa das decolagens, saindo de Jundiaí com nove a bordo, dia de temperatura amena, meio tanque, ele manteve uma razão de subida de 1.800pés/min. Num segundo voo, com quatro a bordo, tanque pela metade, 25°C de temperatura ambiente, o Caravan EX saiu de Atibaia (2.592pés) usando cerca de 400m da pista de terra batida, com o indicador de velocidade em 65nós e mantendo uma razão de 1.920pés/min. O Caravan EX consegue manter essa razão até os 14.000pés, mesmo estando carregado. Ele supera o Caravan com kit Blackhawk

O painel com aviação Garmin G1000 é padrão desde 2008. No interior a configuração básica (à esquerda) e a Oasis executiva.



(que consegue manter 1.200 pés/min) e deixa bem para trás o Caravan de motor menor que, carregado, mal chegava aos 600pés/min. Em voo de cruzeiro o Caravan EX consegue atingir 181nós, cerca de 20 a mais que o possível num Blackhawk e bem mais que os 142nós que voava o modelo com motor de 625shp. Bem ajustado, o consumo do novo produto foi a 360lbs/h, quarenta a mais que o registrado anteriormente. Não tem almoço de graça mesmo nesta história. Com isso o alcance ficou em 904nm ante as 1.094nm do Caravan antigo. Mas aí há uma dica, com tanto motor muita gente tem reduzido a potência e voado mais lento em

que o primeiro operador do Caravan EX no Brasil, a Rima Táxi Aéreo, tem mantido uma economia de 4% de combustível em voos entre Porto Velho e Rio Branco, típicas missões que eles fazem. E, afinal, há uma questão de conceito, você ao comprar um Caravan pouco vai pensar em velocidades supersônicas, para isso compre um Citation X, mas este não pou-



A acessibilidade é característica básica do Cessna Caravan, é porta para todos os lados, facilitando desde a manutenção ao acesso.

cruzeiro para voltar a ter o alcance maior. Segundo Humberto Vinhais, o modelo EX se ajustado para consumir no mesmo padrão do irmão mais velho, ainda vai manter uma velocidade de cruzeiro de três a cinco nós superior, e volta a ter um alcance de 1.094nm. Ele nos contou

sa no campo de futebol da sua fazenda. Na descida, o piloto do Caravan EX deve ficar atento em não ultrapassar as velocidades programadas. A nova hélice, embora tenha pás mais largas, é um conjunto tripá e assim o avião gosta de embalar em regime de descida. Inclusive, num dos voos de avaliação, indo e voltando de Paraty, o alarme de excesso de velocidade apitou seis vezes. O Blackhawk por ser quadripá não possui esse problema. Tanto é que em missões de lançamento de paraquedistas, o Blackhawk ganha em



versatilidade. Os dois sobem no mesmo ritmo, mas é no mergulho de retorno que é feita a diferença. Com o motor novo o Caravan EX ficou com o seu centro de gravidade levemente adiantado, mas no geral ele se comporta dinamicamente como o Caravan antigo e é muito parecido com o modificado pela Blackhawk. Dá para fazer com segurança pousos com velocidades abaixo de 60nós. Um Caravan como o do ensaio sai a partir de US\$ 2,450 milhões, mas este possui um interior básico. Se quiser, dá para configurar a máquina com interior Oasis de padrão executivo, pagando US\$ 200 mil a mais. Com esse padrão de interior, o Caravan EX vira um grande SUV de luxo. O conforto é grande para quem vai a bordo, mesmo não tendo pressurização. E a velocidade baixa, mesmo andando a 180nós, ou a 160nós em regime econômico (um

Pilatus PC-12NG vai voar a 280nós), é compensada pela versatilidade de operação. Onde esse Cessna vai, poucos de tamanho equivalente vão. Hoje um bom concorrente dele é o Quest Kodiak, com quem parece até esteticamente. De qualquer forma, para etapas curtas e médias em cenários como de muitos rincões do Brasil, esse novo avião pode ser a síntese da palavra utilitário. ■

ONDEACHAR

TAM Aviação Executiva
www.tamaviacaoexecutiva.com.br

FICHA TÉCNICA

Cessna Grand Caravan EX

Fabricante: Cessna Aircraft Company

Motor: 01 Pratt & Whitney PT6A-140 de 867shp

Capacidade: 1 / 2 pilotos + 8 / 12 passageiros

Envergadura: 15,88m

Comprimento: 12,71m

Velocidade de cruzeiro máx: 185nós (10 mil pés)

Comp. de pista para decolagem: 658m

Teto máx. operacional: 25 mil pés lbs



Prudentópolis, em alguns momentos, faz você se sentir em outro país. Em outros, no mesmo brasilão velho de guerra. A cidade no centro do Paraná tem a maior comunidade ucraniana no Brasil. Os tempos atuais de guerra naquela região e a derrubada do Boeing malaio serviram para despertar a nossa atenção. Sabe-se lá como os moradores estão vendo a situação crítica de sua terra natal. A curiosidade aumenta com a dica de um amigo nosso, trilhado nas horas vagas. O lugar tem cerca de 80 cachoeiras, algumas enormes, com mais de 100m de altura. A natureza é absurdamente bela. Na hora da produção da pauta, outro detalhe, a cidade não tinha mais um aeroporto público, mas uma pessoa estava construindo um particular.

PARAÍSO DAS CACHOEIRAS

A DICA É PARA O PODER PÚBLICO ACORDAR E
VER O QUE TEM AO SEU REDOR

O nome dele é Carlos Chociai que, além apicultor, virou um baú de histórias, algumas bizarras, sobre o lugar onde vive. Foi ele quem nos contou que o antigo aeroporto desapareceu há cerca de 15 anos, depois de uma invasão de sem-terras, segundo ele, incentivada por um candidato a prefeito na cidade. No lugar hoje existe um bairro. Na área em que era a da pista, há uma rua asfaltada, com residências bem acabadas, comércio, luz e rede de esgoto. O apicultor está fazendo uma pista de 30x1.150m, com recursos do próprio bolso, numa propriedade de 32 alqueires, distante cerca de 12km do centro de Prudentópolis, na colônia Capanema. Isso por gostar de aviação e ter uma visão do potencial turístico da

região. Potencial tem mesmo, e chega a ser incrível como não é aproveitado. Mais uma história do Carlos apicultor. Em 1892 o governo paranaense ordenou uma pesquisa com técnicos alemães e franceses para ver quais os lugares de maior potencialidade turística do estado do Paraná. Prudentópolis foi considerado o primeiro, à frente de Foz do Iguaçu e da Ilha do Mel. As razões foram as cachoeiras e o fato de a cidade estar sentada sobre inúmeras



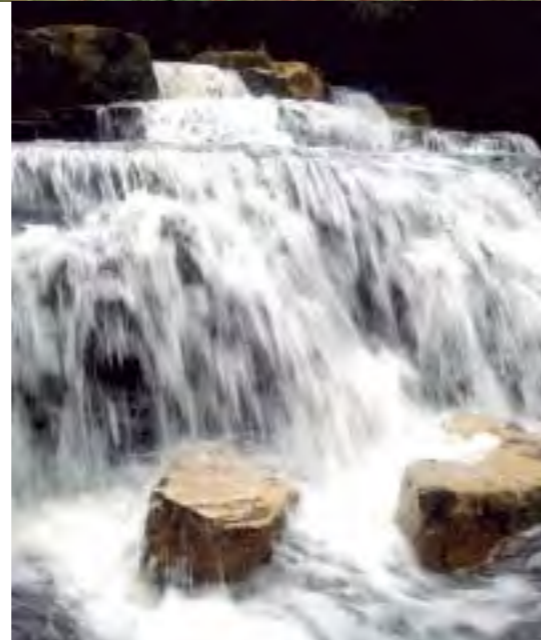
Detalhes que lhe faz pensar que está fora do Brasil. A arquitetura da igreja, o perfil étnico e a gastronomia são os destaques da maior comunidade ucraniana do país.



A beleza na natureza de Prudentópolis vai além das cachoeiras e é vista nas paredes às margens dos rios. Carlos Chociai em seu terreno onde quer construir um aeroporto para melhor aproveitar esse potencial turístico.



fontes termais. Inclusive, naquela época, foram construídas três termas que aproveitavam as fontes de águas quentes e sulfurosas, assim como as que existem atualmente em Araxá (MG) e Águas de São Pedro (SP), só que com o passar dos anos essas termas foram abandonadas e viraram ruínas. Nem os habitantes sabem direito se eram fruto de lenda. Alguns mais novos nem sequer conhecem essa história. Na teoria de Chociai, a classe política local, com receio de perder poder, nunca teve interesse que esse potencial turístico se desenvolvesse. A cidade é pequena, tem cerca de 50 mil habitantes, e vive do comércio e de algumas fábricas de tijolos e cerâmica. É a maior produtora de feijão preto do Brasil e a cada ano, no aniversário do município, é oferecida



é comum a qualquer outra do interior do Brasil. Nada de especial. Mas ao lado do clube de campo municipal, há uma estação de captação de água. Num canto, verte água quente sulfurosa de uma tubulação. A história contada pelo Chociai é de que a empresa de águas do Estado perfurou o solo, mas o produto encontrado não servia para o consumo comum da população. E tudo foi deixado de lado. O líquido que sai continuamente como numa torneira bem aberta, é jogado fora, num rio ao lado. Ninguém na cidade pensou em fazer um spa ou seguir o exemplo de Caldas Novas ou Olímpia, que vivem das suas águas quentes. E o clube fica do outro lado da rua. As próprias belezas das cachoeiras são subexploradas. Uma das mais próximas da cidade, a Salto Barão do Rio Branco, tem uma estrutura precária de visitação. É até perigosa. A cerca que existe não impede que uma criança caia no vão de 64m de altura da cachoeira. A maior de todas, Salto de São Francisco,

a maior feijoada do planeta. Usam até uma escavadeira adaptada para mexer o caldo. No centro há o comércio de embutidos, o Krakóvia é o mais conhecido. A comunidade tem várias igrejas em estilo ucraniano, há um cemitério dedicado somente aos descendentes daquele país. Numa loja é possível comprar artesanatos ucranianos, mas alguns sinais dão aval à teoria da falta de interesse político em ver a cidade ganhar dinheiro com esse setor. O centro de auxílio ao turista fica fechado nos finais de semana e feriados. Um museu da cultura da cidade só fica aberto até pouco antes do almoço e só nos finais de semana. Claro, não vá achar que todos os moradores usam roupas típicas todos os dias para ir na esquina comprar pão. Não é a Disney. A arquitetura geral da cidade





MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

A cidade fica na beira da estrada BR 373 que a liga a Foz do Iguaçu e Ponta Grossa e é caminho natural de quem vem de São Paulo, por exemplo. Estrada em boas condições, apesar de suas pistas simples.

DICA DO PILOTO:

Mesmo constando no Rotaer (SSZN 25°10'55"S/050°55'25"W), esse aeródromo não é o da cidade e sim um particular próximo ao Recanto Rickli. Possui 400m de terra. A pista municipal que existia na cidade, próxima à antiga BR que fazia a ligação com Foz do Iguaçu, virou um bairro.

ENDEREÇOS:

Ózera Hotel Fazenda
Tel.: (42) 3446 5316
www.ozera.com.br

Pousada Salto São João
Tel.: (42) 8846 1736
www.pousadasaltosaojoao.com.br
www.facebook.com/pousadasaltosaojoao

Recanto Pehouski
Tel.: (42) 3446 3329

possui 196m de queda livre e tem acesso bem difícil, por uma estrada de terra ruim. Você vai sofrer para chegar lá de carro comum, a não ser que visite o ponto utilizando a estrada feita pela cidade vizinha de Guarapuava, que também construiu um mirante. Para visitar o Salto São João as coisas melhoram. Claudio Lis, colono que largou o plantio de fumo, construiu uma pousada e um restaurante. A propriedade dele dá acesso a uma cachoeira com 84m de altura. O bom é passar um

dia na pousada, que fica cerca de 22km da cidade. As oito suítes, e mais dois quartos, são bons e com água aquecida por energia solar. Comidinha da roça no cardápio. A diária para casal é de R\$ 140,00 com café da manhã. Para quem só for visitar, é cobrado R\$ 5,00 para o acesso. Mas ele está preocupado. A prefeitura quer fazer um mirante ao lado da cachoeira e um segundo ponto de observação da estrada. Disseram para ele que se a estrutura for feita, os turistas não poderão fazer as visitas através da sua propriedade. Ele vai perder todo um investimento. Ironicamente o folheto oficial do município alerta que se a pessoa não tiver experiência neste tipo de ambiente, é recomendável a contratação de um guia capacitado. Que bem que poderia ser o próprio Claudio, afinal, ele mora lá. O Recanto Pehouski também possui uma boa variedade de que-

Os principais elementos para alavancar o turismo de Prudentópolis já existem, basta saber aproveitá-los melhor.

das d'água. A estrutura é simples, dá para acampar, cobram R\$ 20,00 por um farto almoço (visitação por R\$ 5,00) e, seguindo o Rio Barra Bonita, o aventureiro tem uns três quilômetros disponível de diversão. É possível fazer rapel e as paredes de pedra nas margens, esculpidas pela água do rio, dão um ar de gruta. Ou seja, potencial de exploração para o turismo a cidade tem aos montes, mas desperdiça na falta de incentivo ou até da compreensão do resultado que a cidade pode absorver. Se a atitude do apicultor Chociai vingar, pode ser uma mão na roda para quem é de fora. Ele pretende estabelecer um circuito de visitação aérea sobre as cachoeiras. Algo como a Helisul faz em Foz do Iguaçu. Mas é preciso estrutura para isso ser viabilizado. O turista tem poucas opções de hotel na cidade. Ficamos na melhor delas. Estilo hotel fazenda, o Ózera é bem montado. Possui 20 chalés com opções de duas ou até três camas. As diárias começam em



R\$ 497,00 para o casal, com pensão completa. Crianças até seis anos não pagam, de sete a dez anos pagam R\$ 98,00 e de 11 a 14 anos pagam a partir de R\$ 198,00. Há trilhas leves pela propriedade e uma estrutura para receber famílias. Lá, aos sábados, é servido um jantar ucraniano. Os pratos típicos vão do Peroghe, um rissole cozido, costela com molho agridoce, charutos de repolho recheado com carne de porco ou queijo. A sopa ucraniana borsch leva beterraba, costelinha de porco, repolho picado e um toque de vinagre. Na sobremesa um Kutiá, espécie de arroz doce feito com trigo. Entretanto o vínculo com a cultura ucraniana no hotel termina na última garfada do hóspede. O Ózera não possui nenhuma decoração que lembre aquela parte do planeta. Uma certa pena, pois tudo é muito novo, arrumado. O hotel já agrada, mas falta maior personalidade, o que certamente garantiria um maior interesse do turista que passa aos milhares na frente de sua porteira, na estrada, indo e vindo de Foz do Iguaçu. Este também poderia parar e atravessar o portal da cidade. Por trás da cúpula de metal, existe um destino turístico. Pena que muito mal explorado. ■



APRESENTAÇÃO QUE É SHOW

Semana seguinte à Copa do Mundo quem é da aviação desvia a atenção da bola e olha para o céu. Se der, em Londres, mais precisamente nos céus do vilarejo de Farnborough. Outra vez a nata da aviação comercial, militar, um pouco da executiva e da indústria espacial se reuniu para montar um verdadeiro circo, cheio de negócios valendo bilhões de dólares, com muitos sons de pós-combustores a pleno vapor e o balé impressionante das exibições aéreas. A Airbus iniciou os trabalhos descortinando o seu novo produto. Quer dizer, meio novo, pois é uma atualização. Os A330-800neo e A330-900neo seguem a linha adotada na família A320neo. Novos motores Rolls-Royce Trent 7000 (semelhantes ao Trent 1000 dos Boeing 787) vão impulsionar o jato de fu-

selagem larga, prometendo uma economia de combustível da ordem de 14% e alcance cerca de 400nm a mais que o A330 atualmente em produção. O novo Airbus tem novas asas com 3,7m a mais de envergadura e interior remodelado com mais mimos para os passageiros. O A330neo, ora vejam só, vai ser basicamente uma opção em cima de outro produto da casa, o A350-800 que apesar de ser bem mais moderno, e nem ter entrado em serviço, tem pouco mais de 30 pedidos e deve morrer na praia. Os novos A330neo vão competir com o Boeing 787-8 e 787-9. A Boeing, por sinal, refuta o percentual de economia do novo A330neo. Acha que os 14% são exagerados e espetam a concorrência dizendo que apesar dos novos motores, nova aviãoica e cabine de passageiros, o Airbus não deixa de

ser um projeto da década de 1980. Na contabilidade da Airbus, eles fecharam em Farnborough cerca de US\$ 75 bilhões em negócios envolvendo 496 aeronaves. Só do A330neo foram 121 pedidos (US\$ 33,2 bilhões). Uma pena foi a Airbus ter cancelado a apresentação do A380 nas cores da Qatar. A aeronave que estava prevista para ser levada à feira não ficou pronta. Segundo o que se comenta no mercado, a entrega do primeiro de três A380 da Qatar estava prevista para junho, mas alguns itens, probleminhas de finalização bem dizendo, foram constatados e a empresa aérea divulgou que não receberia o jato até que eles fossem sanados, o que deve acontecer somente em agosto ou setembro. Pelo menos o A350XWB com



O A400M continua sendo uma das atrações das demonstrações aéreas. Na vista de cima a tradicional aglomeração das maiores novidades do mercado.



o logo da Qatar pode ser visto tanto em exposição estática como em voo. Essa companhia aérea também foi a responsável pelo maior anúncio de vendas da Boeing, uma centena de 777-9X, negócio que pode chegar a US\$ 37,7 bilhões. A companhia vai comprar também quatro 777 cargueiros com a opção de aquisição de outros quatro. Em 16 de julho, eles anunciaram a venda de 50 737-8 Max para a chinesa Hainan. Na parte de exposição, a Boeing colocou o 787-9 pela primeira vez na feira (dá para ver o vídeo do treinamento da exibição no <https://www.youtube.com/watch?v=GZRKm6PG918>) e também foi a primeira vez em anos que Airbus e Boeing mostram seus produtos em voo na mesma feira. Outro modelo que chamou a atenção, principalmente nas exibições aéreas, foi o P-8 Poseidon (<https://www.youtube.com/watch?v=kQbYoBoRjQU>), versão dedicada a missões de patrulhamento marítimo do 737. A Boeing anunciou que deve fabricar um 737-8 Max com capacidade de 200 assentos. Previsto para entrar em serviço em 2019, o foco deste modelo são as empresas de baixo custo, prometendo 20% a mais de eficiência de consumo de combustível. Dos grandes da aviação comercial, a Embraer deu a notícia da assinatura

de um memorando de entendimento para a encomenda de 100 E175-E2 pela Trans States Holding dona da Trans States Airlines, Compass Airlines e GoJet Airlines. Um pedido que pode chegar a US\$ 2,4 bilhões. As entregas estão programadas para começarem em junho de 2020. As aeronaves serão configuradas com 76 assentos em duas classes. Na mesma feira a Embraer apresentou o interior dos seus novos jatos comerciais. Os assentos possuem 18,3 polegadas de largura, os compartimentos acima das poltronas cresceram em 40% e os comandos de luzes e ar-condicionado dos passageiros foram reformulados. A Azul também anunciou que vai comprar até 50 E195-E2 (US\$ 3,1 bilhões negociados), tornando-se a



empresa lançadora do modelo. No fechamento da feira, a Embraer saiu com 155 aeronaves negociadas (e mais 4 que a Royal Air Maroc pegou através de uma empresa de leasing internacional). Para ficar entre os jatos regionais, a Eastern Airlines fechou a compra de 20 Mitsubishi MRJ 90 que serão entregues a partir de 2019. O contrato prevê também a opção de aquisição de outras 20 aeronaves do mesmo modelo. Um avião que poderia ser interessante ao



O 787-9 debutou em Farnborough, e a Boeing levou um pito dos organizadores pelo display arrojado. Outro modelo da casa em voo foi o P-8 Poseidon. Mas a grande notícia da feira foi a apresentação do Airbus A330neo.

Brasil, se existisse uma real política de incentivo e manutenção de companhias aéreas regionais, é o Evektor EV-55 Outback. Bimotor de asa alta, turboélice (duas PT6A-21), possui capacidade de levar de nove até 14 passageiros. Na feira foi noticiado que a fabricante conseguiu um aporte financeiro de US\$ 200 milhões para acabar o processo de desenvolvimento (que custará cerca de US\$ 50 milhões), iniciar a produção em série e estabelecer um centro de serviços. O primeiro protótipo voou pela primeira vez em 2011 e já acumula 172 horas de voo de testes. Outra curiosidade que rebata na memória dos brasileiros, a Netherlands Aircraft Company está em busca de grana para voltar a fabricar o Fokker 100, que poderá se chamar F120NG. A versão será maior,



A Embraer também teve destaque na feira conseguidos anúncios de vendas da família E-Jet E2. A Azul emcomendou 50. Os visitantes conferiram também o novo interior desses jatos. Abaixo o Evektor EV-55 que poderia ter um bom mercado no Brasil.

com capacidade de transportar de 125 a 130 passageiros, as asas serão novas, com maior envergadura e as turbinas seriam as Pratt&Whitney PurePower PW1X17G de 17.600lbs de empuxo. Vale lembrar que tentaram ressuscitar em 2011, em Goiânia, a construção do Fokker 100 no Brasil, mas o projeto não foi levado à frente. Quem esperava ver o Lockheed Martin F-35 que deveria estreiar em Farnborough, se desapontou. Pouco depois da abertura da feira o Departamento de Defesa Americano até afrouxou as restrições operacionais (mesmo assim limitando o envelope de voo) decorrentes de um incidente onde um motor desse modelo de caça

pegou fogo durante a decolagem, e quatro F-35B com capacidade de decolagem e pouso vertical estavam de prontidão nos Estados Unidos para seguirem para a feira do outro lado do Atlântico. Mas a missão foi abortada. A festa só não merecia a nota pesada da queda do Boeing 777 da Malaysia, provavelmente abatido, na quinta feira, dia 17 de julho, sendo que normalmente esse dia é o último em termos de negócios para os expositores. De quinta até domingo o público majoritariamente de terno, gravata e tailleur abre espaço para o pessoal que deseja ver os shows aéreos. Mas desta vez, o brilho do espetáculo estava um pouco ofuscado pela tragédia. ■



EPIC E1000



1.200SHp • 325KTas • FL340 • + 3.000FPM
1.650NM • 530KG DE PAYLOAD COM TANQUE CHEIO.

Epic

SOMMA
aviation

11-2171-9289

www.epicaircraft.com.br



Dizem que o rock inglês toca diferente do americano. Menos rancheiro, mais ou menos igual às pitadas do blues. Mas ambos tocam os corações ao redor do planeta. Moto custom, ou cruiser, bem ao estilo do mercado americano, se não feitas a partir do solo do Estado de Wisconsin, todo mundo diz que são opções de

mercado. E são mesmo. Mas vamos aqui ver motos que se propõem como alternativa, concorrentes, e de forma digna. Esse foi o modo de pensar dos ingleses da Triumph. Olharam para as Harley-Davidson Fat Bob e Fatboy e disseram que iriam fazer algo que encantasse tanto, com qualidade tecnológica. Eles sabem fazer coisas que encantam, têm a Bonneville e a Thruxton no catálogo. Primeiro diferencial, eles colocaram um motor de

A DIFERENÇA NOS DETALHES

dois cilindros paralelo. A regra diz que nessas motos o motor é V2. A Kawasaki já tinha feito isso com a Vulcan. Ficou interessante, mas toda quebra de paradigma leva tempo para ser assimilada. O motor dessa concepção ajuda a não cozinhar quem está em cima da moto. Dá para colocar os cilindros todos à frente. Mas o som não é grande coisa se comparado

com o compasso de um V2. A Triumph, então, concebeu o seu com o intervalo de ignição a 270° do giro do virabrequim. Com isso o comportamento dinâmico e acústico ficou mais parecido com um V2. Depois fizeram a moto ao ser redor. Em 2011 ela lançou a Thunderbird Storm, modelo trazido para o mercado brasileiro desde que a marca se estabeleceu oficialmente no país, em 2012. Conseguiu uma média de vendas de 120-150 unidades

ao ano. No ano passado ela apresentou mundialmente a versão Commander e eis que desde julho ela já está disponível para os brasileiros. O mix de vendas, segundo a Triumph, deve ficar em 50% para cada versão. A Thunderbird Commander é uma versão, digamos, mais clássica, mais custom que a Thunderbird Storm. Esta tem pegada mais urbana, espartana, muito detalhe em preto, guidão reto mais baixo e escapes diferenciados. A pintura da Storm tem estilo mais militar, fosca, a Commander é brilho para todos os lados, muitas peças cromadas. Estruturalmente elas se diferem um bocadinho. O quadro foi remodelado na Commander, mais baixo



Os detalhes marcam a diferença dos dois modelos Thunderbird, mas a motorização é a mesma apesar de potência diferente. A Commander (vermelha) é mais clássica enquanto que a Storm (pág. ao lado) tem espírito mais esportivo.



NOVA MOTORIZAÇÃO NÃO MUDA A ESSÊNCIA DESSE UTILITÁRIO

na sua parte central, o que garantiu manter a distância do solo de 700mm (a mesma do modelo anterior) mesmo com um banco com mais espessura. Suspensões foram modificadas para a Commander com a dianteira contendo garfos Showa de 47mm de diâmetro e 120mm de curso, a mesa é mais larga. Na traseira são dois amortecedores com pré-carga ajustável e molas de elasticidade dupla e curso de 109mm. O ângulo de câster é diferente, o entre eixos é maior na Commander, 2,442m versus 2,340m da Storm.

O sistema de escape dos dois modelos difere bem. O da Commander, apesar do estilo menos sisudo, é mais discreto, com detalhes nas ponteiras que lembram uma metralhadora Gatlin de múltiplos canos. A Storm segue o estilo mais cornetão. A grosso modo a Storm parece, em termos acústicos, com uma Harley, e a Commander, com uma Ducati. Mas o motor é o mesmo, um bicilíndrico paralelo, 1.699cc, só que na versão Storm ele desenvolve 98cv a 5.200rpm e o torque máximo é de 15,91kgf.m a 2.950rpm. Na Commander o



motor desenvolve 93,8cv a 5.400rpm e 15,4kgf.m a 3.550rpm. A menor potência e torque do novo modelo são decorrentes de toda uma reestruturação de caixa de ar em virtude do formato do quadro, novo sistema de escape e, segundo o fabricante, o próprio peso, que é 9kg superior. A concepção de ignição a 270° melhora também a curva do torque. Um pouco mais ou um pouco menos, ambas as Thunderbird lhe entregam a força que se espera de uma moto de 1.700cc e estilo Cruiser. Andando a 60km/h para alcançar os 120km/h foi preciso algo como 4s. Medida feita de forma bem informal, diga-se de passagem. Em todas as situações experimentadas, fazendo retomada dos 100 para os 120km/h, a moto garante uma agilidade para você poder sair de qualquer enrosco numa estrada, fazer ultrapassagens seguras. Com 140km/h no velocímetro ela ainda consegue acelerações extras com vigor. Não é sentido o peso excessivo que elas têm. A balança registra 348kg em ordem de marcha para Commander. A Triumph não divulgou o consumo da nova Thunderbird Commander, mas segundo informações, deve ficar entre 11 e 13km/l, algo que é conseguido com a Storm. O tanque de combustível possui capacidade de 21,7 l (22 na Storm) ou seja, é possível chegar a um alcance de cerca de 210-250km. Conforto ela oferece de sobra. O conjunto banco mais espesso e guidão mais curvado faz com que o piloto ande como se estivesse

se numa boa poltrona sobre rodas. E o espírito dessa moto, mesmo sendo uma cruiser, é de preservar, uma agilidade acima da média. Na Storm esse conforto ainda existe. Particularmente até achei o modelo antigo mais interessante de pilotar. O preço de tabela da Commander é de R\$ 53.900,00 para a Storm. A etiqueta básica começa em R\$ 49.900,00. Ambas as motos possuem um extenso catálogo de acessórios. Um conjunto de duas malas laterais pode sair por R\$ 4.125,00, a capa protetora, em couro, do tanque por R\$ 459,54, o tampão de combustível com chave vale R\$ 320,00. O para-brisa do Commander sai por R\$ 3.299,96 e por



assim vai, tudo para deixar a moto com a sua cara, como é feito com as Harley-Davidson. A vantagem da Triumph com relação ao produto americano é a quase total presença de vibrações mecânicas, o que pode fazer muitos torcerem o nariz, mas ajuda a manter as obturações nos devidos lugares. O carisma vem com o tempo. É uma batalha que os caras da Grã-Bretanha querem vencer para também serem lembrados como um fabricante desse tipo de moto, eles que no Brasil já têm boa imagem pelas esportivas e pelas fora de estrada. A Boneville, bem, essa é uma história à parte. ■

ONDEACHAR

Triumph
www.triumphmotorcycles.com.br





Modelo: Stephanie Friedrich
Beauty: Allan Jhannes
Cenário e cavalo: Lea Hein

NA VISÃO DELE



Essa cara é a do Marcelo Spatafora. As outras, gente que ele fotografou, estão por aí nos editoriais, nas propagandas, nas fotos de comida que dão gosto, nos portfólios de modelos e potenciais modelos. Ele está há vinte anos no mercado e você já deve ter visto algo. Suas fotos circulam faz todo esse tempo, e circularão por mais um tanto que vem pela frente. Agora você vai ver um pouco da luz que ele faz, e se aqui é só tem gente, no resto do seu tra-

balho tem carro, tem produto, bastante móvel e decoração. Bem perfil de quem dominou a técnica e os meandros dessa profissão. Depois de um café, ele pode vir com uma boa ideia de como fazer a próxima foto. Ele gosta de café. E dos Beatles. A parede do seu estúdio mostra isso. Ele também dá cursos para os interessados. Você que tem uma câmera, se quiser se transformar num bom fotógrafo, pode aprender muito com ele, que é a versatilidade plena. ■



Modelo: Lucia Helena Tavares
Styling: Deborah Lopes
Beauty: Paulo Renso



ONDEACHAR

Daylight Produções Fotográficas
www.spata.com.br

Agradecimentos Editora Inbook e
BPP Publicações.

Modelo: Gabriela Kohn
Styling: Deborah Lopes

OSCAR ONO[®]
PARIS

PARIS |

AMSTERDAM |

DUBLIN |

MIAMI |

NORWAY |

BELGIUM |

SAUDI ARABIA |

GERMANY |

MOSCOW |

MONTANA |

HONG KONG |

ST BARTH |

SÃO PAULO

Atendimento com hora marcada para o seu maior conforto.

Rua Cônego Eugênio Leite, 933 | 101, Pinheiros, São Paulo

+ 11 3294 8096 | oscarono.com |

EXCLUSIVE FLOORING

Piso G5

Gris Montaigne

Carvalho Europeu

PENSE EM COMPRAR



Quem desbravou essa seara foi a Fiat. Talvez nem de longe ela sabia o quanto iria influenciar o mercado fazendo um carro de passeio que equipado com alguns acessórios, a maioria de cunho somente estético, ofereceria uma proposta fora de estrada. Ok, meio que de mentirinha, mas o povo gostou. Tanto aqui no Brasil como no mercado externo. Agora olhe para esse carro. É um hatch premium, um Volvo V40 Cross Country. Os suecos acharam que valia a pena fazer um carro com essa cara fora de estrada. Está certo que as modificações até que são bem discretas. Algumas partes em plástico preto na frente, saias laterais do mesmo jeito. Na traseira algo que poderia ser chamado de extrator imita o alumínio e tem a identificação Cross Country em baixo relevo. As rodas são belas, aro 18" de alumínio pintadas em chumbo escuro. Nas portas uma soleira diferente, também em alumínio, e com o nome do carro. Mas basicamente esse é um V40 T5 R-Design. O motor é um cinco cilindros 2.0 turbo que entrega 210hp a 6.000rpm e tem torque máximo de 30,59kgf.m aos 2.700rpm. Essa usina ainda não é a Drive-E,



MESMO COM UMA MOTORIZAÇÃO ANTIGA, ESSE CARRO AINDA FALA MUITO

oferecida lá fora nos V60 e S60 novos e até no V40, que possuem quatro cilindros e pesam cerca de 23kg a menos, gerando até 243cv e que, segundo o fabricante, são 27% mais econômicos. Portanto não foi surpresa a checagem da fama desse carro ser um tanto beberrão. Na cidade andamos 370,8km consumindo 60,86l de gasolina comum. Média de 6,09km/l, feitos em regime de trânsito congestionado carregando 480kg a bordo entre motorista e lastro distribuídos no habitáculo e porta-malas, simulando o carro cheio. Até que não foi ruim. Na estrada andando sempre com velocidade legal, máxima de 120km/h, e na mesma condição de ocupação, o V40 fez 8,95km/l. Esperava-se mais, mesmo levando em conta o carro pesado. Pisando fundo, com o pon-

teiro do rpm lá no alto, usando o modo esportivo no câmbio com trocas manuais e não tendo dó da máquina, a coisa apertou. O consumo chegou a picos de 3,57km/l e desta vez o carro estava vazio, com apenas duas pessoas a bordo, num dia de temperatura amena, 25°C, e em altitude média de 820m. O abismo de consumo entre andar na maciota, e com o pé embaixo, foi grande. O V40 Cross Country é um bom esportivo, 210hp é uma potência já bem suficiente para deixar esse hatch de 1.634kg esperto. Um BMW 128i M Sport vai lhe entregar 218hp (1.440kg), um Audi A3 terá 180hp na versão A3 Sportback (1.295kg) ou 280cv (1.445kg) com a S3 Sportback. Um Mercedes Classe A250 possui potência semelhante, 211cv (1.465kg). Ou seja, por enquanto o V40 Cross Country está na mesma média oferecida no mercado, mas ao mesmo tem-

po é o mais pesado de todos. Esse carro tem tração constante nas quatro rodas, o que gera peso, mas facilita a vida na hora de enfrentar uma estradinha de terra a caminho do sítio. Você não está a bordo de um Land Rover, mas ele te oferece sistema de assistência ladeira abaixo, evitando se tornar uma massa desembestada, sem controle (e com você dentro), gerenciando automaticamente o trabalho da suspensão, a tração nas quatro rodas e a aceleração. E funciona bem. Na estrada, a harmonia entre a reação da direção e a rigidez da suspensão aumentam a sensação desse carro ter o caráter mais para o esportivo do que para um fora de estrada, apesar de a suspensão não maltratar as costas dos ocupantes. A direção elétri-



ca, que possui regulagens em três níveis de atuação, é firme no peso certo. As trocas das seis marchas não são tão esperadas quanto a de um Audi. A sua atuação pessoal ainda pode ser mais interessante do que a do carro. Algumas vezes ele ficava lá andando a 2.500rpm, a 40km/h, em segunda, e nada de passar para uma marcha acima. E apesar de a entrega de torque máximo ocorrer um tanto acima, a 2.500rpm, do que o mercado já oferece, o V40 Cross Country retoma a velocidade bem e rápido, dando segurança em ultrapassagens. É um carro que vai fazer de 0-100km/h em menos de 8s (7,2s segundo a fábrica e 7,8s conosco). Em termos





isso diversas vezes ele lhe dá uma bronca e diz que está na hora de parar para tomar um café. Só falta lhe dar um tapa na cara para acordar. Ele também é equipado com o gerenciamento de distância do veículo da frente, coordenando o acelerador e freio com o sistema de piloto automático. O Cross Country tem sistema de auxílio de estacionamento, câmera de ré e sensor de aproximação. Tantos dispositivos ainda não suplantam o lado dinâmico deste carro. Custando a partir de R\$ 141.500,00, você provavelmente vai comprá-lo pensando no estilo, o que ele tem de sobra. O seu desenho, da dianteira até principalmente a traseira, é um

de conforto os bancos, principalmente para quem vai na frente, são muito bons, com um desenho que não permite o corpo escorregar nas curvas. O motorista vai ter um painel semelhante ao do S60, com a possibilidade de configurar os mostradores em três estilos, priorizando o velocímetro ou o conta-giros. No console central há a tela multimídia de sete polegadas, sensível ao toque dos dedos, e o carro pode ser equipado com o sistema Sensus Connected Touch que possibilita o acesso à navegação pela internet, ouvir música de rádios online, assistir vídeos do Youtube, interagir com redes sociais e ter informações de GPS com atualizações de tráfego em tempo real. O mimo custa R\$ xxxx,00 e trabalha por meio de um modem ou celular com rede 3 ou 4G. E você espera tudo em termos de segurança de um Volvo. Se você atropelar alguém o capô deste V40 se transforma numa plataforma de absorção de impacto, um airbag vai inflar sobre o motor (com velocidades entre 20 e 50km/h). Ele também detecta se algum pedestre, ciclista ou animal entra na sua frente e se existir o risco de impacto freia o veículo automaticamente. Se estiver numa iminência de colisão com algum outro veículo ele também avisa por sinal luminoso e sonoro, além de a fábrica dizer que o carro freia por si só em velocidades até 50km/h, o que não quisemos certificar na prática. Há também o sensor de mudança de faixa indevida. Se você começar a fazer



dos mais harmoniosos e chamativos da categoria. É um carro diferenciado não porque é o Cross Country, mas pelo que ele lhe oferece em termos de desempenho e que pode ficar ainda melhor com a chegada da nova motorização, algo que ainda não existe na previsão oficial, mas que deve chegar ao país ainda no segundo semestre. ■

A lanterna traseira tem desenho característico da Volvo. A tração permanente nas 4 rodas permite boas incursões nas estradas de terra.

ONDEACHAR

Volvo
www.volvo.com.br

Como aumentar o desempenho, diminuir o consumo de combustível e ainda deixar a aeronave brilhando como nova?

How to increase performance, reduce fuel consumption and still have the aircraft shining like new?

Além de proteger a pintura, nosso tratamento ajuda a diminuir o atrito com o ar tanto em aviões como helicópteros.

In addition to protecting the paint, our treatment helps reduce friction with the air in both airplanes and helicopters.

Polimento e Vitriificação
Polishing/Detailing

Pintura, Retoques e Restauração
Paint / touch up

Bordo de Ataque e Metais
Leading edge / metals

Higienização e Hidratação do couro
Interior and leather

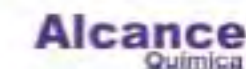
Proteção Water Blocking
Water Blocking



Com mais de quatro anos, a Maedax vem ganhando reputação por oferecer um serviço de excelência. Trabalhamos com processos e produtos certificados de altíssima qualidade que eliminam riscos, manchas e recuperam a pintura. Executamos a limpeza de forma sustentável. Atendemos no Brasil e também nos EUA (Houston e Miami). Além do serviço avulso, oferecemos a manutenção mensal e anual que aumenta a durabilidade da pintura e mantém a aeronave sempre impecável. *Certificado IR35 para executar serviços específicos.

*With over four years, Maedax has earned a reputation for offering a service of excellence. We work with certified processes and high quality products that eliminate scratches, stains and restore the paint. We provide services throughout Brazil and also in the USA (Houston and Miami). We offer one time services, as well as monthly and annual maintenance that enhances durability of the paint and keeps the aircraft impeccable. *Certificate IR35 to perform specific services.*

Contatos:
augusto@maedax.com.br - (11)94186-4057 (BR/SP)
luiz@maedax.com.br - (281)788-0688 (EUA)



AVELHA VOLTA AO NINHO



Parece coisa de criança grande. Um pequeno respiro, e a sirene começa a ecoar em todos os cantos. Se ontem esse som era assustador - significava que em pouco tempo bombas iriam cair sobre as suas cabeças - hoje ele vem acompanhado de risos. Sorrisos vibrando com mais uma restauração. O dispositivo é inglês, da época da Segunda Guerra, e hoje está em São Carlos (SP), no Museu da Tam. Ele deu o sinal para começar o 2º Encontro das Velhas Águias. Ano passado teve outro e em 2014 conseguiram fazer um repeteco. Junto com a



sirene, o momento foi de mostrar quatro novos aviões do acervo. Um Vultee BT-13, um NA T-6, um Globe Swift e um Aeronca Super Chief, todos em condições de voo, se juntaram às outras 93 aeronaves do lugar. O momento serviu para todo esse mundo de gente que gosta da aviação clássica e antiga, pousar naquele museu nos dias 14 e 15 de junho, bater papo e respirar um pouco mais de aviação. Teve Luscombe impecável, o PT-19 do Aeroclube de Pirassununga mostrando a sua boa restauração, a Esquadilha Extreme com conjunto completo, Beech B-18,



Rever os amigos e curtir as clássicas máquinas de voar. Pela segunda vez a receita deu certo no Museu TAM, teve até coleção de trator.



Tudo quanto é estilo e formas aerodinâmicas sobre as cabeças. Basicamente um século de aviação sendo visto.

tiu a CBT – Companhia Brasileira de Tratores, então, meio que homenageando esse passo, o pessoal de lá colocou algumas dessas máquinas para o pessoal dar uma olhada. Os antigos do Veteran Car Club do Brasil também fizeram uma visita, e não deu para resistir, uma pin-up de plantão não saiu da festa sem fazer uma foto dentro do carro deles. Boa integração desses dois mundos. Se neste ano estiveram presentes cerca de 3.000 pessoas, você pode começar a reservar um espaço na sua agenda. No ano que vem o encontro pode crescer ainda mais para virar uma das grandes atrações do calendário aeronáutico brasileiro. Bom para não falhar na memória ■



três T-6 e mais paraquedista para fazer o show aéreo junto com o Extra 330LX da Ala Aviation, representante da marca no Brasil. O pessoal do Broa levou a réplica do Demoiselle. Um Bücker Lerche, de matrícula PU, estava tinindo de bacana com a pintura nova. Outro biplano que sempre dá as caras nesses encontros era o Tiger Moth amarelo. O único Howard DGA-15P do Brasil fez uma rara aparição. Se você acha que o T-25 já pode entrar na lista de clássicos, então estavam lá dois da Academia. A FAB também levou um Brasília. Mas teve também coisas novas,

alguns sonhos de consumo de quem voa. A divisão de aviação executiva da TAM expôs o Grand Caravan EX (ensaiado aqui nesta edição) e mais o Corvalis TTX, que deve aparecer nas páginas da HiGH em um breve futuro. O jornalista e piloto William Waak era uma das celebridades aeronáuticas, mas, que me perdoe, o Beech Baron que o trouxe, com pintura do cinquentenário deste modelo, brilhou muito mais. A Polícia colocou um Helibras Esquilo (Águia 8) de sua frota e a boa quantidade de visitantes deu mais cor ao evento. O museu fica onde exis-

TUDO EM 11 VEZES SEM JUROS

ENTRADA 50% + 10x IGUAIS

condições

Casarini

Só a Casarini é assim!

CASARINI BEACH
Av. Miguel Stéfano, 4891 • Estrada de Guaruá, SP • Tel.: (11) 3162.9800

CASARINI AIRPORT
Av. dos Bandeirantes, 2200 • Vila Olímpia, S. Paulo, SP • Tel.: (11) 5004.6599

CASARINI DOWNTOWN
Av. Paulista, 931 - Santa Fúria - S. Paulo, SP
Tel.: (11) 3162.9800

VISITE NOSSO SITE: www.casarini.com.br

TEMPOS DE GLÓRIAS

uDomingueira de sol paulistano. Mal se espera e, pimba, eis que algo diferente pode mudar o seu humor. Depois de uma esquina, você acha que foi teletransportado para outra época. No ouro e na glória, a nostalgia descarta todos os problemas e ficam apenas as boas recordações. Esse é o clima, a cada segundo domingo do mês, num pequeno quarteirão. É a reunião da Veteran Car Club, em frente à Cinemateca de São Paulo. Coisa até informal. Você chega com seu carro, estaciona, admira, é admirado e bate um papo. Ninguém paga nada, ninguém cobra nada. É só curtidão, bebê.

década de 1960, com o empresário Roberto Lee (que também fez parte da direção do Museu da Aeronáutica de São Paulo) e mais um grupo que começavam a montar o esqueleto do que é hoje o Veteran Car Club do Brasil. Em 1975 juntaram 65 veículos e foram até Brasília tentar convencer os políticos que deveria ser estipulada a tal da placa preta, registro que marca a isenção do pagamento de im-



UMA FELICIDADE VINDA AO ACASO, NUMA EXPOSIÇÃO SEM COMPROMISSO.

Rafael Lebre Jr é presidente do clube. Ele, e mais o irmão Miguel, nos contaram que os encontros são constantes e que em maio de 2015 vão fazer acontecer o Concours D'Elegance, que reunirá a nata do carro antigo num verdadeiro desfile de estilo, soluções de mecânica e personalidade o que, de certa forma, está meio em desuso nos dias de hoje. O Veteran Car Club preza pela história do carro antigo. Aqui é preciso ter mais de 40 anos se for veículo nacional, e 50, se for importado. Foram eles que começaram a burilar a ideia de que a memória automobilística brasileira deveria ser preservada. Isso na

postos aos veículos antigos com mais de trinta anos e com alto grau de originalidade. Convenceram em nome da preservação da história, apesar de a resolução ter saído apenas em 1998. Agora trabalham para conseguir a isenção das taxas de importação de peças para a categoria. O resultado é visto na calçada. Muita gente nem sabe o nome. Talvez tudo ali seja Bel Air. Para os sócios não tanto faz. O orgu-

lho de ter um carro totalmente original, em condições de trafegar, motor girando redondo, é incomparável. E vá convencer que em nome da originalidade o estofado desgastado é melhor do que um novo. Para eles é o máximo, mas o público, bem, esse tem que se inteirar do que é bom. Um Buick Road Master conversível, capota em couro caramelo, pintura vinho impecável, motor V8, estaciona quase em silêncio. Não dá para imaginar essa joia com exageros de tunagem. E não diga que isso é coisa de velho. Na rodinha dos sócios, um deles tinha uma camisa com a capa do disco Revolver,



Décadas se passaram e esses carros parecem nem ligar para o tempo de serviço. Continuam belos e intocáveis. Os irmãos Miguel e Rafael Lebre nos contam tudo sobre os veteranos.

dos Beatles. Ok, foi lançado há 48 anos, mas esse rock está longe de ser velho. O prazer de ver um Mustang hard top 1968, com o metálico do seu azul da pintura brilhando num céu claro de inverno, ou a graça compassada do som do motor dos Ford modelo T, que andam como se estivessem saído da fábrica ontem, é juvenil. Uma manhã na companhia desses velhinhos e você sai renovado. Naquela esquina, o mundo deu um giro e parou para você admirá-lo melhor. Num tempo onde isso era permitido. ■

ONDEACHAR

Veteran Car Club do Brasil
facebook.com/pages/Veteran-Car-Club-do-Brasil-São-Paulo/212840268842616



Finest In-Flight Catering

/ menus personalizados

/ ingredientes frescos & selecionados

/ apresentação refinada



Miss Flight

missflight.com.br





Final do certame, inspiração para o prato. E haja força da gastronomia argentina e italiana nessa hora. O trabalho tem que ser sério. Nada de nouvelle cuisine. A coisa aqui é mais robusta, o que vale mesmo é uma boa fartura, além do pleno sabor. Escolhemos em dois tempos, sem prorrogação, duas opções que saíssem do lugar comum. O Makanudo, além de ser argentino é de Mendoza, terra natal

de uma das sócias. Boa parte da carta de vinhos é de lá. Rose e Mariana se conhecem faz tempo, da época em que faziam pedagogia na USP. Agora, juntas, querem lhe ensinar a saborear essa gastronomia com toques de modernidade, a casa oferece opções mais ao estilo



cozinha contemporânea. Do outro lado da cidade, perto da represa de Guara Piranga, e fora do eixo gastronômico tradicional, Diethelm Maidlinger, um senhor de forte sotaque germânico, oferece há 30 anos uma cozinha alemã de qualidade superior. O Bierquelle pro-

duz os principais itens que serve. São artesanais as salsichas, linguiças, o chucrute, as mostradas, o pickles de pepino, além de bolos de pão, o que faz a pura diferença com outros endereços desta cozinha que, se não possui uma variação de cardápio, precisa ser melhor entendida. Nesse embate, ao apito do juiz, deu empate. O vencido aqui foi o glutão, que mesmo assim saiu satisfeito.

Anote aí, o Schlachplatte é uma exorbitância em forma de joelho de porco que, ao contrário do que é normalmente servido na cidade, além de cozido por duas horas recebe acabamento frito. A carne fica com um crocante externo que contrasta bem com a maciez da parte interna. Muito suculento com bom gosto de ervas. A peça vem acompanhada por três tipos de embutidos, um salchichão Bockwurt 100% bovina, uma Nürnberger, de carne suína pura, e as de vitela. Essa variedade serve para fi-

car experimentando as mostardas que vão de um toque suave e doce, a feita com dill, passando por diversas mais ou menos fortes até a apimentada. Não há sabor igual no mercado. O prato vem com grande porção de chucrute, dois bolos de pão e mais batatas. Três pessoas comem muito bem e tudo fica num custo benefício muito bom, pois o preço no cardápio é de R\$ 106,00. Na foto, para acompanhar, um chopp Warsteiner. (R\$ 9,80 copo de 225ml)



O Currywurst (R\$ 21,00) é um aperitivo, mas, acredite, serve como um prato. São duas salsichas de vitela sem pele, como todas as servidas, preparadas na casa e de incrível delicadeza que não se espera de uma gastronomia de fama rude. O molho é de catchup acrescido de curry e cebola. Acompanha batatas

fritas, bem secas e crocantes. As salsichas parecem empanadas pela cobertura crocante, mas na verdade são fritas na frigideira com gordura vegetal. Obrigatório muitas garrafas de cerveja para acompanhar. Se puder, a boa pedida para acompanhar são os pickles de pepino e um pouco de bolo de carne



ONDE ACHAR

Bierquelle
R. Professor Papini, 169 – Cidade Dutra – SP
Tel.: (11) 5666 3416
Horário de funcionamento:
De terça a sexta: das 18h00 às 00h00
Aos sáb: almoço das 12h00 às 16h00
jantar das 18h00 às 00h00
Aos domingos: Das 12h00 às 16h00
www.bierquelle.com.br

Fomos atrás do lado típico argentino desse restaurante. A Parrillada do Makanudo (R\$ 280,00) é diferente, culpa da avó de uma das sócias que aproveitava para colocar elementos extras. A enorme porção com cinco carnes escolhidas entre nove tipos disponíveis (bife ancho, morcilla com cebolas, calabresa defumada com muçarela de búfala, coxa e sobrecoxa desossada ao molho do chef, carré de javali, tapa de cuadril e linguíça de javali) é servida acompanhada de pimenta biquinho, cesta de pães além de três molhos. Há uma versão mais compacta com três tipos de

carne (R\$ 190,00). A sangria (R\$ 16,50 a taça, R\$ R\$ 36,00 a jarra) é uma dica da casa A da foto tinha o carré de cordeiro como o melhor corte. No geral as carnes estavam do jeito que se espera de um bom restaurante argentino, com ponto certo e sabor do defumado, apesar de o restaurante não usar nem lenha nem carvão na sua grelha (e nem deixam olhar o que usam). Esse prato, que chega em chapa quente à mesa, serve bem três pessoas, ou até quatro, se não forem de comer muito. Mas é um cerimonial para uma boa tarde, sem horário definido para sair do lugar.

Do lado contemporâneo da casa, o prato foi uma combinação de Mezzaluna de ricota com nozes e figo turco (R\$ 46,50) e um Assado de tira (R\$ 69,00 2 porções). Bom para quem não tem muito tempo para a boa mesa. A ricota que vai na massa dá uma quebrada no doce do figo e as nozes não interferem muito, não deixando o gosto rançoso, o que é normal quando se perde a mão na preparação. A carne estava bem magra, sem ficar seca. Para acompanhar, o vinho Don Nicanor Blend (R\$110,00). ■



ONDEACHAR

Makanudo

R. Vupabussu, 293 – Alto de Pinheiros – SP
Tel.: (11) 3375 8232

Horário de funcionamento:

Segunda e terça: das 12h00 às 15h30

Quarta à sábado: das 12h00 às 23h00

Dom e feriados: das 12h00 às 17h00

www.makanudo.com.br

PARA REFLETIR NA CABINE



Pouso em Divinópolis (MG). Aeroporto bom, manhã de domingo, ninguém voando, escala programada de duas avionetas experimentais indo para a Bahia. Voo de 11 horas com várias etapas. Para cumprirem as regras, os pilotos resolvem ligar para o controle e fazerem um plano de voo para seguirem viagem. Poderiam simplesmente decolar à revelia e tentar o contato já em voo, mas não, preferem avisar. Primeira dificuldade, não havia sinal de celular. Mas havia um orelhão disponível na sala de embarque, só que ninguém tinha cartão telefônico. Alguém teve que sair andando pelas ruas do bairro até achar num botequim e assim poder comprar um cartão. Isso demorou cerca de 50 minutos. Ligando para a sala AIS de Belo Horizonte só se ouve o sinal de linha ocupada. Uma hora depois alguém atende e do outro lado da linha diz que o piloto deveria ligar mais tarde, duas horas mais tarde, pois estava ocupado. O programa era chegar em Lençóis, na Bahia, ao final do dia. Não deu. O aeroporto de destino

não tem balizamento e nem é possível, por lei, fazer voos em período noturno com aquele tipo de aeronave. Perdeu-se tempo na viagem. Houve um gasto a mais em hospedagem, alimentação, diárias extras de tripulação, táxi entre aeroporto e hotel e paciência. Isso no dia 9 de julho de 2014, plena fase final da Copa do Mundo. Tripulações de aeronaves executivas levam até três horas para fazerem um plano de voo e cinco horas para terem a permissão de tirarem as rodas das suas aeronaves do chão do aeroporto de Confins, em Belo Horizonte. Em menos de oito horas você faz, de carro e até de ônibus, o percurso entre as duas cidades. No dia anterior, em Brasília, era necessária meia hora para fazer um plano de voo e a espera era de três horas para decolar. Na madrugada do dia 9, às 02h00, era possível contar dez aeronaves no céu sobre Guarulhos aguardando a vez para pousar. Gasto extra com combustível era o mínimo, levando-se em conta a irritação e reclamação do cliente que paga para voar. Isso sem contar com a depreciação da segurança. Sem querer querendo, essa possibilidade existe. Pilotos contactando os controles ouviram a resposta que voos eram suspensos para conter o fluxo de aeronaves nos céus do Brasil. Esses cenários - o de Divinópolis e da Copa - têm um intervalo de seis anos, mas só mostram o quanto a infraestrutu-

ra aeronáutica no Brasil está e continua defasada perante a real necessidade. Para o período da Copa a tecla batida sempre foi a da falta de infraestrutura aeroportuária. Foram e estão sendo feitas obras nos aeroportos principais, muitas ainda levam tempo para serem completadas. Mas todas estão direcionadas ao segmento da aviação comercial. Esta, realmente, não sofreu nenhum apagão no período do evento. Pelo menos nada foi divulgado oficialmente. A TAM, de acordo com o que saiu na mídia, tinha uma recomendação interna que, para não ocorrer atrasos, seria passível um voo partir sem o serviço de bordo (água potável era obrigatória). Na aviação geral a coisa foi diferente. Segundo fontes, no aeroporto de Brasília, na época das oitavas de final da Copa, aconteceu a seguinte história bizarra. Um avião de uso corporativo, vindo dos Estados Unidos, estava precisando limpar o seu sistema de latrina. Para quem não sabe, em alguns aviões, os dejetos resultantes do uso do banheiro ficam acumulados num recipiente embaixo do assento-privada. A limpeza é feita de forma manual. Alguém retira o recipiente e joga o seu conteúdo num lugar adequado. E lá foi o comandante com a dita caixa nas mãos procurando onde fazer o descarte. No meio do caminho pergunta a um funcionário de pista onde ele poderia fazer tal operação e a resposta foi a de que ali nada existia, pois era apenas um grande pátio de concreto feito recentemente e sem estrutura para tal ato. Ele

teria que manter o recipiente cheio dentro da aeronave e seguir viagem. Em sete anos, depois de saber que a Copa seria realizada aqui, ninguém foi capaz de fazer um pátio com um banheiro próximo. Num outro nível de infraestrutura a questão não foi tanto a falta, ou não, de pátios. Em dias de jogos, basicamente, não foi possível voar nas cidades sede. Quem desejava ir para Belo Horizonte com sua aeronave própria ou arrendada, foi deslocado para Divinópolis, distante 117km, e onde um King Air C90 é considerado avião grande. Segurança foi o argumento para a restrição de voos em áreas próximas aos estádios. Neste período foram estabelecidas restrições operacionais por meio de slots, o tal do agendamento para o voo, que se não cumpridos ou gerassem atrasos, acarretariam em multas que chegavam a R\$ 90 mil e até a cassação da carteira de tripulante. As restrições foram impostas, segundo a Anac,

para que as operações dos aeroportos não ultrapassassem a capacidade de infraestrutura e causassem problemas. O mercado norte-americano trabalha com uma frota de aeronaves 17 vezes maior que a brasileira e lá não existe uma situação equivalente. Segundo a Anac, essas medidas foram tomadas para estimular o uso consciente da infraestrutura aeroportuária, propiciando que todos os usuários tenham acesso aos horários disponíveis em cada aeroporto e a infraestrutura americana é diferente da brasileira, principalmente a disponível durante eventos de alta demanda. Coube aos controladores manterem a paciência e explicarem a situação aos tripulantes, que repassavam as informações aos seus passageiros que em alguns momentos eram seus clientes, em outros, seus patrões. Em alguns casos eram usuários de uma aviação do exterior, nada acostumados às novelas que surgem de tempos em tempos no Brasil e mais comuns do que deveriam. A indagação geral é a seguinte. Se a Copa estava prevista no país há sete anos poderiam ter trabalhado para estruturar melhor os serviços de apoio ao tráfego aéreo. Não é plausível imaginar alguma dificuldade da

TIM, Oi, Telefônica ou outra companhia, na instalação de uma ou duas linhas a mais em qualquer sala AIS desse Brasil. E não só por conta do evento em si, da vinda do Papa Francisco ou das Olimpíadas no Rio de Janeiro em 2016, mas prevendo o crescimento da aviação local. Segundo os dados da Anac a frota total de aeronaves no Brasil em 2014 cresceu 4,08% em relação a 2013. A categoria de aeronaves privadas homologadas aumentou 4,65% em um ano. De 2009 até 2014 houve um acréscimo de 2.335 aeronaves desse segmento no Brasil. Entre os experimentais, a categoria que mais cresceu de 2013 até março de 2014 (5,57%), você pode contabilizar 5027 exemplares registrados por aqui. Em 2009 esse número era de 3.764 aeronaves. A Anac não trabalha com projeções, mas se o mercado de aeronaves no Brasil não está trabalhando como em 2008, antes da crise financeira mundial, fica claro que a estrutura está mais ade-

quada ao cenário de frota menor do que algo que vá existir daqui alguns anos, mesmo crescendo num ritmo médio de 4,5% ao ano. E se a Anac responder que a prioridade está voltada para a aviação comercial, que transporta um volume maior de pessoas, há um dado interessante da NBAA – National Business Aviation Association. Cerca de 64% dos usuários de uma aeronave executiva, no mundo, a utilizam porque a aviação comercial não atende suas necessidades de horários. Enquanto isso, você que está sentado a bordo da sua aeronave e esperando sabe lá o que de autorização para voar, vendo o seu tempo correr inutilmente, veja se tramita no governo algo de real peso que possa reverter essa situação. E que você possa receber uma explicação mais esclarecedora sobre o problema do que as lacônicas que atualmente são emitidas todo momento pelos órgãos oficiais. ■



Amazon

A liberdade ao seu alcance



Conforto, segurança e a melhor assistência técnica do país

Conheça nossos modelos:

www.aerobravo.com.br

(31) 3411 - 1300

**AERO
BRAVO** 
Indústria Brasileira
Aeroporto Carlos Prates
Belo Horizonte - MG



TEMPO DE HISTÓRIA

O que se pode comprar quando se tem muito dinheiro? Talvez tudo, mas o que não se pode é o mais precioso. A história, o sentimento, estes têm valores imensuráveis. Um sonho em forma concreta, o efêmero, a poesia, a felicidade e a memória. A Van Cleef & Arpels fez uma coleção contando com o lúdico de uma história. Por trás da perfeição e exatidão mecânica, a preciosidade da fábula era uma vez a menina que buscou os seus amores. A história que faz parte do tempo de cada um.

Lady Arpels Féerie, essa que aparece no centro do mostrador, é a graça de um conto de fada. Suas asas e corpo em ouro branco ganham brilho extra com diamantes. E são 105 pedras distribuídas nesse relógio com movimento de 30 horas. A pulseira é em cetim. A varinha mágica indica as horas, uma das asas mostra os minutos. Ela é a fada que anuncia o conto que inspirou a coleção.



Une Journée à Paris, também com caixa de 38mm, ouro branco 18K e uma moldura em madrepérola sobre um fundo em ônix e adornado de diamantes, possui um movimento de 24h. Ele mostra um passeio romântico por Paris. Os ícones vão rotacionando no mostrador. Lá estão o Jardin des Tuileries, a vista L'île de la Cité e a Avenida Montaigne. O final do dia se encerra com a Ópera Garnier e a Place Vendôme.

O Pont des Amoureux feito numa caixa de 38mm com o uso de ouro branco 18k e cra-
vejado de diamantes, mostra a cena de dois
amantes em Paris. O contar do tempo os
aproxima cada vez mais até o encontro. A
moça carrega sua sombrinha, se movimenta
marcando as horas. O rapaz, com um buquê
de rosas, se move através dos minutos. Eles se
juntam e se beijam no centro de uma ponte
a cada 11h59m, à meia-noite e ao meio-dia.



Midnight Poetic Wish, feito com uma cai-
xa cheia de diamantes, tem mostrador
com pinturas miniaturizadas, esmalta-
das e com ouro esculpido. Nele há um
exclusivo movimento com repetidor de
cinco minutos. Esse modelo mostra a
personagem masculina desse conto de
fadas, ao pé da catedral de Notre Dame
em uma noite estrelada, fazendo o pedi-
do apaixonado a um cometa para rever a
sua paixão. No fundo aparece a figura da
Torre Eiffel, que faz a emenda da história
com a versão feminina do relógio. ■

Lady Arpels Poetic Wish. No contraplano
da cena apresentada no Midnight Poetic
Wish, a moça está ao pé da Torre Eiffel, so-
litária também, fazendo seu pedido apa-
ixonado ao ver uma pipa indicadora dos
minutos, para rever o seu amor que está
na catedral de Notre Dame (no modelo
Midnight Poetic Wish). Esse relógio possui
mostrador de 39mm, trabalho champlevé
em madreperla e ouro esculpido.

ONDEACHAR

Boutique Van Cleef & Arpels
Shopping JK Iguatemi
Av. Juscelino Kubitschek 2.041 lojas
130 a 133
Vl. Olímpia – São Paulo/SP
Tel.: (11) 3152 6630
www.vancleefarpels.com/pt/br



COM 8906-03/ANAC

EFICIÊNCIA E CONFIABILIDADE
Efficiency and Dependability

Organização de Manutenção de Aeronaves
Aircraft Maintenance Organization



AERONAVES AIRCRAFTS

MOTORES ENGINES

ACESSÓRIOS ACCESSORIES

Motores Lycoming e Continental

*Magnetos - Motor de Partida - Alternador - Carburador - Bomba Hidraulica
de "Aeronaves e Helicópteros".*



REMAER Aviação e Comércio Ltda.
COM 8906-03/ANAC



Av. Angélica, 115 – Sorocaba/SP – Brasil, 18065-450
Aeroporto de Sorocaba (SDCO)
Fone: 55 (15) 3223-1126 comercial@remaer.com.br
www.remaer.com.br

UM HORIZONTE DE **AVENTURAS**



DE UM ENCONTRO DE AVIADORES O RESULTADO É UMA EXPERIÊNCIA DE VIDA PARA SER VISTA



Na imagem do vídeo, todo um cenário diferenciado. O chão tem uma areia de tom meio esverdeado, tudo é recoberto de cascalho, a cor do céu é diferente, a vegetação é rasteira. Definitivamente não é território brasileiro. Nessa cena, um Corisco turbo ano 1980 vai partir para mais um voo. No áudio captado, as duas pessoas a bordo estão preocupadas com o cascalho, que



pode danificar a hélice. Em poucos segundos com o motor girando, o temiam se torna realidade. O ruído dos pedregulhos batendo no metal indica que o grupo de propulsão está sofrendo. Mas não tem alternativa, vão ter que amargar com alguns arranhões se quiserem sair daquele fim de mundo. O termo é exato. Esse vídeo faz parte da coleção que está sendo trabalhada no projeto Na proa dos Andes, que basicamente surgiu em 2012. Naquele ano, Carlos Fortner e o filho Eric, na época com 12 anos, participaram do encontro aéreo Navegueta 2012 - Ushuaia, donde finaliza el Mundo y comienza el Cielo. Saíram de São Paulo e foram até a cidade mais austral do mundo. O encontro foi organizado pela internet, via Facebook, pelo aviador argentino Héctor Julio Freyre e atraiu cerca de 155 aeronaves vindas da Argentina, Chile, Uruguai, Brasil e Bolívia. A dupla não só participou do evento, como percorreu durante três semanas toda a Patagônia argentina até o Ushuaia. Se fazer isso numa aeronave leve por si só já é um tremendo desafio, imagi-

O selfie com cânulas de oxigênio é só um registro de uma viagem singular, cheia de planejamento e novidades a cada etapa.



ne para um pré-adolescente. Em 2013 o pessoal da Navegueta organizou uma segunda edição e a dupla seguiu novamente com proa sul. Eric, além de fazer as vezes de um copiloto, também foi o responsável pela operação das câmeras que foram instaladas dentro e fora do Corisco. O plano em 2013 cresceu, e foi além do extremo austral argentino. O Corisco cruzou a Cordilheira dos Andes indo até o Chile. Nessa rota ampliada, eles viram baías na Península de Valdez perto de Puerto Madryn, cruzaram a imensidão desolada da Patagônia Argentina, sobrevoaram geleiras monumentais em El Calafate, atravessaram o mítico Estreito de Maga-

lhães até chegar na Terra do Fogo e, através da ponta sul da Cordilheira dos Andes, alcançaram pela segunda vez o Ushuaia. Destinos turísticos com paisagens incríveis. Foram 23 dias, 31 operações de pouso e decolagem em quatro países e mais de 8.300 milhas náuticas percorridas nas 61 horas de voo. Esse roteiro, além da questão turística, tem a ver com algo de família também. O Carlos voou pela primeira vez aos seis anos de idade, com o pai Alberto, que estava na época tirando as carteiras. O avião era um Paulistinha do Aeroclube de São Paulo. Daquele voo até o hoje ele nunca mais deixou a aviação de lado. Agora, nos anos 2000, o filho do Carlos começava a voar com ele também com seis anos. Juntos fizeram vários voos e se fosse contabilizar, teriam mais ou menos 500 horas registradas até toparem em



ir para a Navegueta. O voo ate o Ushuaia apareceu como uma oportunidade, ainda que não fosse o primeiro voo internacional. Já estiveram na Argentina em 2008, e em 2007 participaram do traslado de um raríssimo Camair 480, ano 1954, da Flórida até o Brasil, numa navegação de nove dias e 32h de voo. Mas dá para imaginar o que representa para o guri conhecer a Cordilheira dos Andes através de um avião pequeno, o que é o Estreito de Magalhães, que ele só ouvira falar na escola, ou entender o porquê de o Chile ser tão verde e a Argentina tão perto, mas separada pela Cordilheira, tão árida. Naquela área, por rotas semelhantes, Günther Plüschow se aventurou nos anos 20 num frágil biplano alemão Heinkel, e nos anos 30 o piloto e escritor Antoine de Saint-Exupéry voou



pela Compagnie Générale Aéropostale, também pela mesma região. Informações a granel. De quebra, havia sempre aprendizado de navegação. Assimilar o manejo de um GPS, praticar o espanhol e ter o contato com outras culturas não são coisas que se aprendem em escolas convencionais. E claro, com grandes toques de aventura, afinal, o sul do continente tem uma meteorologia ímpar, o que faz de todo o planejamento da viagem um grande exercício. Ventos de 50 nós são bastan-

Os cenários e suas cores diferenciadas do que é normalmente visto em território brasileiro. O Corisco turbo enfrentou situações que botaram a sua performance à prova.



O outro lado de toda a epopéia, encontrar e conhecer gente nova, trocar experiências de voar em Regiões tão remotas.



te comuns. Houve várias operações de pouso e decolagem com esse padrão de vento. A turbulência requer uma atenção redobrada. É fácil ter que encarar ascendentes e descendentes de 2.000pés/min e na Cordilheira dos Andes, se existir uma diferença de pressão de 3mB entre os lados Chileno e a Argentino, fica muito arriscado realizar o cruzamento. A mudança de clima ocorre muito rapidamente. Os dois pegaram neve, sol, calor, ventos calmos, rajadas de 40 nós, céu encoberto, céu azul, tudo em questão de horas. Durante meses, antes de começar a viagem, o Carlos esteve acompanhando o comportamento da meteorologia local, tentando entender a dinâmica do clima naquela região. Isso foi de fundamental importância para o bom planejamento e

para evitar surpresas. O planejamento também tinha que prever a disponibilidade de abastecimento. Não é todo lugar que se encontra gasolina de aviação, o que limita a navegação ainda mais pensando nos fortes ventos que podem soprar bem no sentido oposto de onde se quer ir. O lado burocrático também teve que ser levado em conta. É difícil, mas não supera a burocracia encontrada no Brasil. Você vai precisar levar uma certa quantidade de cópias de documentação dos tripulantes, da aeronave e ter muita paciência e humor. As taxas, essas não têm jeito, no Brasil são imbatíveis. Imagine o que é voar sem pagar nada, ou quando é preciso, pagar US\$ 1,00 por um pouso. A fraseologia padrão na fonia é diferente da praticada no Brasil e como os voos aconteciam em lugares distantes e em aeroportos menores na grande maioria das vezes, pouco adiantou a proficiência em inglês no padrão ICAO nível 6. O que se fala em espanhol também teve que ser estudado, pois há diferenças, mesmo a Argentina sendo vizinha do Chile. O Carlos

nos explicou que quando comprara a aeronave tinha em mente uma utilização em certas aventuras. Inicialmente era para ter comprado um Corisco, aspirado pela manutenção mais simples e motor quatro cilindros. Mas venceu a maior versatilidade do motor turbo, que permitiu uma gama maior de voos. O Corisco é basicamente original, muito parecido com os 915 que foram produzidos tanto pela Piper, como pela Embraer/Neiva e pela Chincul na Argentina. Foi colocado um kit de oxigênio com cilindro portátil e cânulas para poder voar a altitudes acima de 12 mil pés. O maior diferencial neste avião é o painel. Retrofitado pela Eletronave há quatro anos, tem um sistema integrado que oferece um grau de segurança e

consciência situacional raramente visto num Corisco. Com tanto painel disponível, é preciso que quem o pilote tenha uma boa noção de voos por instrumentos, ainda que isso não seja indispensável, mas a margem de segurança é maior. O Corisco turbo, como tanto outros aviões leves, não foi projetado para voar em condições de gelo, portanto, foi preciso um belo conhecimento dos limites da máquina e se render a eles para, literalmente,



A visão das cordilheiras nevadas, assustadoras e de beleza impar. O painel todo modernizado foi elemento que facilitou a vida dos aviadores.





não ficar pelo caminho. Todo o material coletado, que é de 61 horas de voo, vai ser usado para o projeto de séries que poderão ser assistidas gratuitamente pela internet através de diversas plataformas. Foi montada uma página no Facebook (<https://www.facebook.com/papatangos>) por onde é possível obter informações. O Na Proa dos Andes tem uma página no Instagram (www.instagram.com/papatangoprods) e um site (www.papatangos.com.br). Muito do material ainda precisa ser editado, é preciso investimento para esse árduo trabalho. Por isso eles optaram

em trabalhar com sistema de financiamento coletivo. Através do site <https://www.opote.com.br/na-proa-dos-andes>, é possível tornar-se parceiro do projeto e ajudar a viabilizá-lo. Esse projeto será o primeiro a mostrar numa série, o documentário sobre uma aventura aérea feita por aviadores brasileiros. Pois sim, a definição para quem se atreve a seguir os mesmos passos num voo até o Ushuaia é esse mesmo. Você segue como piloto, mas volta como aviador. Isso tudo podendo ser visto no conforto da sua casa, ou em qualquer lugar do planeta. ■



A bandeira no ponto mais austral das Américas, não deixa de ser glorioso. Não é comum fazer uma viagem dessas com esse tipo de aeronave, mas poderia se tornar mais corriqueiro.



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 11.000 MTS DE PÁTIOS,
- TORRE DE CONTROLE PRÓPRIA
- AEROPORTO SOB ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL
- ESTACIONAMENTO PARA MAIS DE 2.000 AERONAVES VISITANTES
- LOCAL GEOGRAFICAMENTE ESTRATÉGICO, PRÓXIMO ÀS GRANDES CAPITALS ECONÔMICAS DO BRASIL E A TRÊS PAÍSES DA AMÉRICA LATINA
- FÁCIL ACESSO AÉREO COM MAIS DE 12 VÔOS COMERCIAIS DIÁRIOS DAS EMPRESAS AÉREAS GOL E AZUL

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

RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO!
(11) 3845.1344 / (11) 3045.3757
contato@eabairshow.com.br
Para mais informações acesse:
www.eabairshow.com.br

Realização: **EXPOAIR**



galeria

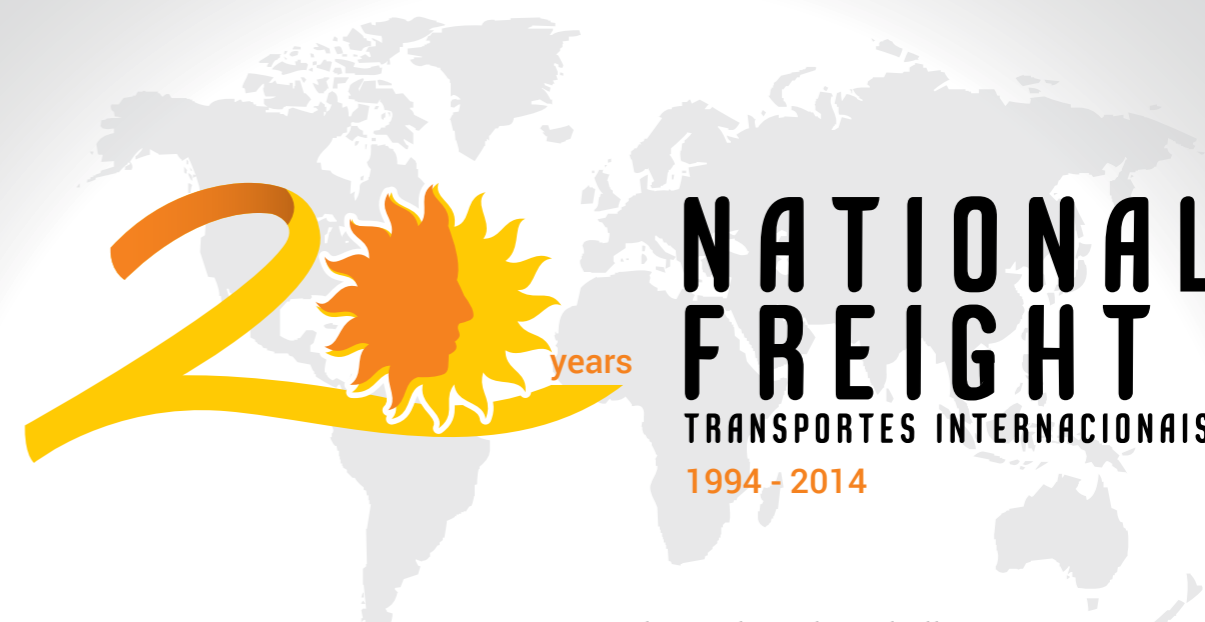


Garantir uma imagem de maior qualidade e carregar um equipamento grande, complexo e pesado. Dilema de todo fotógrafo que almeja um trabalho profissional. Há dias em que não se quer andar com quilos de equipamento, mas a grande foto pode estar ali, virando a esquina. A Fuji X-E2 é uma câmera da categoria mirrorless que pode intercalar lentes. O corpo tem desenho retrô e não deixa de ser uma máquina com capacidade de fazer fotos similares a de modelos profissionais e ainda possui porte bem compacto. O seu sensor X-Trans CMOS II de 16 megapixels garante a alta qualidade. O sistema de auto focus também é bem ligeiro, segundo a Fuji é o mais rápido do planeta, sendo que em modo de disparo lento (3 cliques por segundo) ela consegue refazer o foco entre os disparos. Ela trabalha com sensibilidades entre ISO 100 e 25.600. Na Portssar, representante exclusiva da Fuji no Brasil, essa câmera com lente 18-55mm 2.8/4 sai por R\$ 5.300,00. Apesar dos eu aspecto simples ela possui complexos sistemas como a compensação de exposição de +/-3 pontos. A X-E2 também é capaz de fazer vídeos em Full HD. É de relembrar a época de ouro do fotojornalismo, dos grandes artistas, que faziam muito com pequenas máquinas, mas de qualidade superior. ■



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



Kodiak 100

Versátil, confiável e robusto.



EXECUTIVO



COMERCIAL



ANFÍBIO



USOS ESPECIAIS

Uma aeronave, muitas missões.

Alcance
1132 nm

Velocidade de Cruzeiro
185 kt

Distância para Decolagem
284 m

Distância para Pouso
205 m

Distância Livre da Hélice
48 cm

Capacidade
1 Piloto + 9 Passageiros

Em exposição na

QUEST
AIRCRAFT DO BRASIL