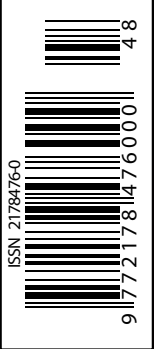


HIGH

HiGH



EDIÇÃO 48 | SETEMBRO/OUTUBRO 2014 | R\$18,00

www.revistahigh.com.br | www.twitter.com/Revista_High | www.facebook.com/RevistaHiGH



RACHA NA PISTA

ENSAIO EM VOO DOIS MODOS DE APRENDER A VOAR DIREITO
EVENTOS NESTA EDIÇÃO SÃO TRÊS PARA TODOS OS GOSTOS
MODA UMA VISÃO MODERNA DAS ETERNAS PIN-UPS
PANORAMA O QUE MAIS DESEJAM OS BILIONÁRIOS

SETEMBRO • OUTUBRO

Y&R

Escolher o seu próprio caminho
Leasing Bradesco

é tudo de

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.

EMOÇÃO VERSUS RAZÃO

Domingo de manhã, céu com sol, pouco trânsito, hora de aproveitar. Andando na avenida, o som vem de longe e provoca coceira nos dedos. Lá está ela, uma Honda 500 Four, ruim de chassi, freio, mas com um motor que é o máximo. Quatro minúsculos pistões girando alto em seus cilindros resultam numa forma de som que arrebatava fãs há décadas. Dizem que a Kawasaki deve fazer uma 250 tetracilíndrica em breve, mas vai saber a qual custo. Na busca pela eficiência, a Yamaha fez seus motores de quatro cilindros soarem como um V2, mudando o ciclo de detonação a cada giro do virabrequim, bum a cada 270°. Tem gente que gosta. Eu prefiro ouvir um quatro cilindros berrar como um quatro cilindros, com os giros lá em cima, e sentir que essa usina trabalha com um mínimo de vibração. Fora as Yamaha R1 e R6 mais antigas que andavam com apenas dois modos de condução desligados, e Valentino Rossi, estou pouco me lixando se o torque em baixas e médias rotações é quase inexistente. Gostaria de ouvir um som melhor saindo do motor. Eficiência, às vezes, estraga o produto. Na aviação é assim também. Antes os aviões pouco eficientes – principalmente os comerciais – tinham formas mais diversas, em alguns casos, como o Constellation, eram lindos. Hoje, na procura por 15% a mais de economia de combustível, todos se parecem com todos. A última boa ideia foi da Boeing. A cauda do 787 Dreamliner era um suspiro de estilo, mas não funcionou e foi trocada por algo de desenho qualquer, entretanto, mais eficiente. Esse racional precisa de mais sal na comida, mais porres na música. Senão vai ficar muito eficiente...e chato. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 8 | NÚMERO 48 | SET • OUT | 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
Dennya Carvalho, Flávia Marujo (beleza), Danny Alves (foto), Anne Coimbra (moda), Larissa, Aymé e Clara (modelo), Leila Rodrigues, Officeimshoot (produção moda) Márcia Leite Paes (revisão), Edmundo Reis, Eduardo Baskertin (texto).

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

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

ctm
aero

Soluções inteligentes para voos tranquilos.



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

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



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



Manutenção
Serviços especializados em aeronaves experimentais de todas as marcas e modelos, com garantia de até 6 meses.
Licença de pré-emprego e pré-venda.



Pague com



Rua Sílvia Da Silva Braga, 415 - Hangar 24 - Aeroporto Campos dos Amarais
SDAM - Campinas - São Paulo - CEP 13082-105
Frequência de Rádio: 125,775 - Localização: 22 51 335 - 047 06 29W
Tel: (19) 3246 087 | [f](#) /ctmaero

ctm
aero

www.ctmaero.com

sumário

Rush Praia – Top R\$ 150,00

Ensaio em voo

Bücker Bü 131 (CASA 1.131E)

Jungermann

O alemão que ensinou a arte de voar..... 08

Simulador RedBird

A realidade vista por outro ângulo.....30

Turismo

Classic Escola de Aviação

Mais que cursos, eles ministram todo um modo de voar.....16

Jundiaí

Aberto um novo destino gastronômico.....38

Compras

Dicas cheias de detalhes para todos os gostos.....24

Evento

Labace 2014

Muitos negócios, mas com a organização derrapando na estrutura.....44

Bonanza Fly In

Os bonanzeiros se reuniram mais uma vez para curtir sua sede.....74

EAB 2014

Em nova casa, a feira se renova para o próximo ano.....88

Racha Avião x Moto

Colocamos uma Triumph Daytona 675R e um Extra 330LX numa acirrada disputa em Maringá.....94

Produto

A Dassault quer incomodar a concorrência indo mais longe.....50

BMW M135i

Esse hatch premium tem espírito esportivo ao extremo.....60

Ventiladores Gerbar

Desenhados para refrescar e decorar.....84

Moda

O estilo Pin-up que nunca sai de moda.....54

Gastronomia

Nos pratos do Josephine a simplicidade feita no capricho.....66

Panorama

O que desejam os bilionários do mundo.....78

APRESENTANDO O FALCON 8X.

MAIOR AUTONOMIA,
MAIS ESPAÇO NA CABINE,
MAIOR CAPACIDADE.

A MESMA EFICIÊNCIA LENDÁRIA.



Conheça nosso novo destaque. Com autonomia de 6.450 mn (11.945 km), ele conecta as rotas mais frequentes entre as principais cidades do mundo. Por exemplo: São Paulo a Los Angeles ou a Londres, ou Paris a Hong Kong. São mais de trinta layouts de cabine, e além disso ele possui a incrível eficiência no consumo de combustível e a capacidade de operação em pistas curtas pelas quais os Falcons são mundialmente conhecidos. Estamos sempre ampliando os limites do que um jato executivo pode fazer por você. **Voe longe. Alcance mais.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | RODRIGO PESOA: +5511 3443 7043 | RODRIGO.PESOA@FALCONJET.COM

DASSAULT
FALCON
ENGINEERED WITH PASSION

BÜCKER BÜ 131 JUNGSMANN (CASA 1.131E)

TREINO PARA VALER



Pegue um piloto de Cirrus ou de outro tipo de avião bem moderno. Aquele acostumado a voar com um efis bem colorido aceso no painel. Leve-o para voar no avião que aparece nessas fotos e divirta-se com a cara dele. Se for um aviador sangue bom, vai parecer o Daniel Ricciardo que não para de rir quando corre de F1. Esse piloto moderno vai ter em mãos um dos poucos

Bücker Bü 131 Jungmann originais e em condições de voo do planeta. Devem existir aproximadamente umas duas dezenas deles, incluindo os exemplares semelhantes a esse, feitos na Espanha sob licença da CASA. Outras duas centenas de versões equipadas com motores Lycoming de 160 e 180hp foram feitas entre as décadas de 1960 e 1970. O projeto original é de 1932, mas o da matéria foi construído

Partida Armstrong da aviação de pano e cano. No porta trecos atrás da cabine além da mesa de trabalho, ia também receptáculo para a arma pessoal do piloto. Afinal, era um modelo feito para época de conflitos.

em 1954. O motor, apesar de ser um quatro cilindros em linha invertido, refrigerado a ar como os feitos na Alemanha, é um Tigre-IV com 150 hp com injeção de combustível, enquanto que os alemães eram equipados com um Hirth 504A-2 de 105hp. O Bücker foi o treinador básico de tudo quanto é ás alemão da Segunda Guerra, e na Espanha permaneceu na ativa até 1968. Esse dado serve para comprovar as indelévels qualidades que ele tinha para ser usado em cursos de formação e de acrobacia. Hoje é uma lenda, ainda mais no Brasil, por conta dos shows aéreos feitos pelo Alberto Bertelli e pelo Coaracy de Oliveira. O Decio Correa também teve um intenso calendário de apresentações usando o Bücker (versão Lerche, com motor Lycoming, do aeroclube de São Paulo) nos anos 80 e 90. Ter um desses à disposição para fazer umas brincadeiras em voo é puro deleite. So-



nho a ser realizado, ainda mais nesse que depois de restaurado recebeu uma pintura padrão da Luftwaffe. O biplano é minúsculo. Colocado ao lado do PT-26 que faz parte do acervo do pessoal da Classic, ele fica menor ainda. São duas escolas de treinadores bem díspares, os americanos fazendo aviões grandes, com muito motor, muita carcaça. Os alemães sempre correndo atrás da eficiência, usando pouco motor. E o avião é cheio de minúcias. Feito de pano e cano, você repara em diversos detalhes em V, são janelas de inspeção fechadas com cadarços. O vão entre a deriva vertical e o leme é preenchido com couro, também fixado com cadarços. Tudo é muito delicado. A bequilha (original) é de roda maciça e travada para a decolagem. E, ei, você que anda numa Harley, vibração não é defeito e sim característica. Então veja isso, o



motor desse biplano requer uma lubrificação dos balancins usando graxa. De tempos em tempos você injeta graxa. O motor em funcionamento então esquenta e a graxa vai aquecendo até virar líquido. A meleira acaba lubrificando não só os balancins, mas todo o motor em si, e mais o lado de fora dos cilindros, cabeçotes, capô do motor, coletores de escapamento, muito provavelmente os pilotos e certamente os mecânicos. Lindo de morrer toda vez que você abre os capôs. E não é defeito, é legítima característica. Olhando para as asas, elas parecem retiradas de libélulas, de tão pequenas. Entrando no cockpit do Bücker é de se imaginar a mente do projetista que achava que ali cabia um alemão de forma correta. A não ser que o piloto tivesse treze anos de idade e ainda não desenvolvido pelos no corpo, não faz sentido. Tudo é justo, pensado antes na performance e depois no humano que vai dentro. Ele que se ajustasse à máquina. O conceito de ergonomia talvez ainda não existisse. O painel fica tão próximo ao seu rosto que se o Tony Kanaan fosse o piloto, teria dificuldades em não deixar o nariz raspar nos instrumentos. No posto traseiro, e onde se voa solo, o painel é mais completo. Perto de sua bochecha à direita,



FEITO PARA FORMAÇÃO DE ASES, ESSE BIPLANO REQUER ATENÇÃO E QUEM GOSTE DE VOAR.

está o contagiros. Fazendo o caminho para a esquerda estão o indicador de pressão de combustível, o altímetro, que veio de um Spitfire, a bússola, o indicador de temperatura de óleo, o velocímetro em quilômetros, o pau e bola, a seletora de magnetos e o altímetro. Na frente, o painel é mais simples ainda, não há pau e bola, indicadores de motor, ou algum tipo de variômetro. Os comandos de ar quente, mistura, manete de potência estão espalhados na parte esquerda da parede interna, o compensador está do lado direito. Na decolagem, por exemplo, você tem que ficar trocando de mão no manche para ir calibrando tudo isso. E vai fazer dando risadas porque esse avião voando é uma graça só. O trem de pouso desse Bücker teve a cambagem recalibrada, mais aberta, para operar melhor em pista de asfalto, mes-

mo assim a bitola ainda é estreita e o taxiamento e a corrida para decolagem não são as coisas mais suaves desse mundo. Na decolagem chama a atenção o ruído do motor, que trabalha em baixa rotação. A marcha lenta, por exemplo, é de 600rpm. Com manete toda à frente, ele vai trabalhar a 1.500rpm. Quem vê de fora acha estranho, os giros não sobem, parece que o piloto não deu potência



Abaixo o conjunto de manetes no verdadeiro estilo antigo. É preciso reeducar os acionamentos. O desenho clássico do Bücker combina muito bem com o ambiente encontrado no Vale Eldorado.



máxima. A corrida é curtinha, com 110km/h ele sai do chão, mas você vai ter que ser paciente. A razão de subida vai ser de 500pés/m com o velocímetro apontando 120km/h e nada mais. Reto nivelado com o motor a 1.300/1.400rpm ele chega a fazer 140km/h. E um detalhe, quem está no banco dianteiro recebe uma boa carga de ar quente vindo do motor. Imagine você no lombo de uma Ducati 1198 parado num congestionamento ao meio-dia de verão em São Paulo. Vai assar do mesmo jeito. Falando em motocicletas, a sensação de voar na cabine aberta do Bücker é também semelhante a de pilotar uma moto. Tem o som do vento passando ao lado do seu gorro e mesmo com a baixa visibilidade à frente (pior no assento traseiro), não ter uma estrutura ao redor da cabeça modifica em muito a sua percepção espacial. Na frente não há indicador de derrapagem, então, precisaria de uns minutos a mais para acostumar o pé a fazer as curvas direito. O Bücker é um avião para ser voado coordenando muito bem pés e

mãos, em compensação é muito fácil fazer isso. Os comandos são muito leves e precisos. O estol é manso, sem motor, acontece aos 90-100km/h, mas é preciso colocar uma certa atitude de nariz para cima nele, senão, começa a afundar embarrigado sem estolar. Com tanto estaçamento entre as asas, o avião precisa de energia nas acrobacias. No looping o jeito é aplicar o nariz bem embaixo, a 45°, e deixa-lo embalar até 180km/h e ficar de olho na rotação do motor. O ideal é sempre manter 1.600rpm, mesmo no topo. Se reduzir muito é capaz de fazer um looping em forma de E, mais fechado e não tão bom esteticamente. Como o comando é leve, deve-se ter cuidado para não cabrar o manche com demasiada força. A velocidade para entrar no tunô é de 160km/h e depois de elevar o nariz para uns 30° acima do horizonte, basta dar o comando para o lado que quiser



com uma leve picada quando estiver invertido. E em todas as manobras, como também no parafuso, quando o avião entra na descendente, ele não chega a embalar muito, graças ao seu arrasto proveniente do monte de estais. Não é um Pitts de meio metro de fuselagem com um motor de 450hp no nariz. A acrobacia com esse alemão é mais delicada, tem que ter paciência e por isso mesmo chega a ser mais bela. Com relação à versão Lerche, esse Bücker vibra menos no topo das manobras. A configuração do motor Lycoming, de cilindros contrapostos e maior área frontal, gera uma espécie de vortex que corre ao longo de toda a fuselagem criando vibra-

O detalhe das costuras com fechos de cadarços são, na verdade, as vigias de inspeção. A pintura de época valoriza o lado histórico desse biplano.



FICHA TÉCNICA

Fabricante: Bücker Flugzeugbau GmbH (esta versão, CASA)

Preço: Estimado US\$ 170.000,00

Motor: 01 Tigre-IV de 150hp

Capacidade: Dois pilotos

Envergadura: 7,40m

Comprimento: 6,62m

Área alar: 13,5m²

Velocidade máxima: 183km/h

Autonomia: Cerca de 3h

ção. A finesse do projeto original é melhor. No circuito de pouso tudo é feito a 100km/h. Se estiver solo, o piloto vai olhando o velocímetro do posto da frente. Fica mais fácil, pois o dele fica muito próximo e abaixo do rosto. Há quem goste de fazer uma final meio glissada já emendando na perna base, para facilitar a visualização da pista. E sempre é bom vir com o avião escorado no motor, para fazer um toque de pista com 90km/h e, por fim, deixar a cauda baixar. Esse é daqueles aviões que uma hora de voo parece cinco minutos. Se você tiver US\$ 170 mil no bolso, dá para comprar um em muito bom estado. Mais do que o avião, você será dono de momentos de romantismo. Vale a pena decolar nessa. ■

ONDEACHAR

Classic Escola de Aviação
Tel.: (11) 9 8228 0185
www.airclassic.com.br

EAB AIR SHOW
18ª FEIRA INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO

UMA FEIRA PARA QUEM FAZ DE SUA PAIXÃO UM GRANDE NEGÓCIO

DE 09 A 12 DE JULHO DE 2015 MARINGÁ - PARANÁ

PREPARE-SE!
WWW.EABAIRSHOW.COM.BR

RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO!
(11) 3845.1344 / (11) 3045.3757
contato@eabairshow.com.br

CURSO DE ARTE CLÁSSICA





O título chama a atenção, mas não deixa de ser uma pegadinha. O que vamos fazer aqui é a descrição de uma escola de pilotagem de nova geração, vista e gerenciada como uma empresa. Mas, no seu âmago, a escola tem suas raízes num tema clássico, ensinar a voar, e não ser apenas uma instituição formadora de pessoas com carteira de piloto. Uma discussão de muitas rodas de aviadores ao final do dia. Você já viu esse aluno. No início do curso de piloto privado, é ele quem pergunta sobre o tempo que vai levar para ganhar o salário de comandante máster. Algumas pessoas têm olhado para a aviação desse jeito,



esquecendo que antes de serem pilotos, bem que poderiam ser aviadoras. A Classic Escola de Aviação, pelo nome, pela sua localização dentro do Condomínio Vale Eldorado - próximo à Atibaia e Bragança Paulista (SP) - e em boa parte por ter algumas aeronaves clássicas, se não em sua frota de instrução, mas agregadas em programas paralelos, usa um bocado dessa mistura de romantismo, exaltação dos bons tempos de uma aviação, coisa que anda meio rara atualmente, para formar a sua imagem e atrair alunos. A escola decolou pela primeira vez em fevereiro de 2014, coisa recente. Cezar e Vitor Pulschen, pai e filho, ambos de convívio na aviação comercial e executiva, são os sócios na empresa. Desse meio trouxeram doutrinas e, em tempo recorde, conseguiram a certificação de cursos práticos para piloto privado, comercial, instrutor de voo e piloto comercial. Talvez, quando você estiver lendo essa matéria, o curso

de multimotor já esteja homologado. Eles ainda não oferecem a parte teórica, mas pensam, assim que existir estrutura, em ministrar essa fase, e também um curso para comissários de bordo. A rapidez na certificação dos cursos tem a ver com trabalhos já realizados dentro de companhias aéreas, em cursos para a estruturação de instrução das tripulações da casa. Cezar, inclusive, fez parte da equipe de formação original da Gol. Tinham experiência sobre os parâmetros exigidos. Para compor a frota eles foram atrás de dois Cessna, um C-150 e

O treinamento fica mais prático. Tráfego aéreo mais livre e áreas de manobras bem ao lado. O aluno não perde tempo e acaba economizando no bolso.



um C-152, um Piper PA-11 e um Seneca I. Numa das salas do hangar principal foi montado um simulador Elite PI 135, fixo, AATD, onde é possível fazer treinamento de mono ou multimotor e voos por instrumentos. A hora custa R\$ 110,00 e eles fazem pacotes de 20 horas onde o custo cai para R\$ 100,00 a hora. O simulador também é usado para dar instrução de sinalização de aeroportos. Uma matéria que chega a ser prosaica, mas para um piloto novato conhecer sinais, placas, luzes que margeiam as pistas e vias de acesso dentro de um aeroporto, são assuntos que não precisam ser ensinados com os gastos de um motor de verdade queimando gasolina. A proposta da escola é que o aluno que for fazer os voos noturnos ou de instrumentos, faça uma hora no simulador para antecipar o conhecimento do aeroporto onde será ministrada a instrução. Em todo o curso, procedimentos levando em conta



padrões operacionais de companhias aéreas ou, bem dizendo, padrões de limites operacionais, muito em voga atualmente, são considerados e aplicados. Desde cedo os alunos são doutrinados a não querer exceder limites de segurança. Os voos noturnos são feitos geralmente em Bragança Paulista e os cursos de instrumentos, em São José dos Campos. Eles explicam que como os Cessna da escola têm painel para esse tipo de voo, fica mais fácil para o aluno fazer todas as transições. No geral os alunos tendem a fazer parte do curso usando o PA-11, que é mais em conta (R\$ 336,00 a hora de voo, o pacote com 20h sai por R\$ 260,00 a hora). Numa sequência para tirar a carteira de Piloto Comercial, que envolve 150h, cerca de 70 são feitas no avião de trem de pouso convencional, e o restante usando os C-150/152 (R\$ 378,00/388,00 a hora de voo individual, no pacote de 20h o custo cai para R\$ 330,00/ 340,00 a hora). O ambiente serve também de chamariz. Em poucos passos você coloca os pés na grama, está do lado da pista. Ao redor da



cabeceira, em frente ao hangar, a imagem chega ser lúdica. Tem um Pitts S1 sendo colocado para funcionar. Olhando para cima, o silvo de um motoplanador chama atenção. Richard Bach gostou do que viu quando fez uma visita lá. O clima incentiva o voo. O condomínio, entretanto, fica meio fora de mão. O acesso é um pouco tortuoso, feito por estrada de terra com pouca sinalização. Por conta disso, a escola tem um serviço de leva e traz para os alunos que não querem ir com o próprio carro. Eles vão buscar as pessoas nas rodovias de Atibaia ou Bragança Paulista com uma picape, e cobram R\$ 30,00 ida e volta. O condomínio em si possui uma estrutura de 16 chalés que podem ser usados como alojamento para até quatro pessoas. A diária sai R\$ 60,00, ou R\$ 350,00 por mês. Quadras de esportes, churrasqueiras e piscinas estão à mão. A imersão nessa escola traz algumas vantagens na hora da instrução. Sair para um voo é mais prático, o baixo tráfego local faz você ganhar tempo. Basicamente você está voando logo depois de dar a partida na máquina. Uma das áreas de treinamento é a mesma usada pelos pilotos do aeroclube de São Paulo, só que para quem

está no Vale Eldorado praticamente não existe tempo gasto com deslocamento, pois ela fica bem ao lado, quase na perna do vento. Cezar ainda não fez as contas, mas imagina que só com esse fator, o custo do curso deva baratear 20% em relação à mesma coisa feita em São Paulo. Talvez por isso, com pouco tempo, a Classic tenha chegado, em oito meses de funcionamento, a uma média de 250 horas de instrução ao mês. Não são números absurdamente altos, mas em vista do mercado em baixa, até que estão bons. O lado B dessa escola é uma novidade no Brasil. Eles têm um Fairchild PT-26 ano 1942, um Bücker Bü 131 Jungmann ano 1954 feito sob licença na espanhola CASA, e estão restaurando um Naval Aircraft Factory N3N-3. São três curiosas filosofias de avião de treinamento para uma época relativamente semelhan-

te, de cerca de 70 anos atrás. Se você quiser, pode fazer uma doação de R\$ 700,00 para cada hora de voo – esses aviões são mantidos por uma fundação – e, assim, poder sentir como é essa aviação histórica. Dá para ter uma espécie de instrução, uma assimilação de como é voar essas máquinas, comprando um pacote de dez horas. Tem curso teórico e mais testes para ver se você conhece esse tipo de aeronave. Você aprende até a decolar e pousar a máquina. Não fará acrobacias e também não sairá solo. Sempre terá um instrutor contigo. Esses pacotes têm atraído desde pilotos já formados, que nunca tiveram a oportunidade de fazer voos em aviões antigos, até



O ambiente do próprio condomínio estimula o interesse do aluno. Os aviões clássicos também auxiliam em manter sempre aceso o interesse pelo voo.

APRENDIZADO QUE MISTURA HISTÓRIA, MODERNISMO E UMA BOA DOSE DE EMOÇÕES



MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

O condomínio Vale Eldorado, onde está baseada a Classic fica entre as cidades de Bragança Paulista e Atibaia, com acesso via rodovia Don Pedro. O caminho até a entrada é feito a partir da saída do KM 79, dela existe uma estrada vicinal asfaltada que no seu final passa a ser de terra. O GPS não vai indicar, mas o Waze sabe localizar o local. Se não, vale a boa dica de ir perguntando pelo caminho onde fica o condomínio próximo ao Morro do Padre.

DICA DO PILOTO:

A pista do Condomínio Vale Eldorado (SDVH – 23°00'15"W/ 046°34'29"W) é asfaltada e possui 740m e o circuito de tráfego deve ser feito pelo setor oeste do aeródromo para evitar os morros. O hangar sede da Classic fica bem em frente da cabeceira 04.

ENDEREÇO:

Classic Escola de Aviação
Tel.: (11) 9 8228 0185
www.airclassic.com.br



O mago Jorge Luis Stocco participava da restauração do biplano N3N recém adquirido pela Classic antes de seu prematuro falecimento. Os agradecimentos pelo seu trabalho estarão em cada futuro voo.

quem voou esse tipo de aeronave no seu passado pessoal. Tem muita gente que nunca viu um motor em linha invertido, um radial em funcionamento ou voou de cabine aberta. Não há quem desembarque sem um sorriso no rosto depois de passar alguns momentos no ar a bordo desses clássicos. De quebra, eles são moldura para quem está fazendo o curso normal de pilotos. Pessoas que voarão até jatos cheios de recursos tecnológicos, automatismos absurdos, sistemas de alertas e guias de navegação via satélite, mas que espere um momento, uns bons minutos, para sempre lembrar que a parte mais importante dessas carreiras está ali, na frente do hangar, cheirando a óleo queimado e gasolina de alta octanagem. ■



A gente põe o cliente lá em cima. E, todo ano, o prêmio Skytrax faz a mesma coisa com a gente.

Azul. Pelo 4º ano consecutivo, a melhor empresa aérea low cost da América do Sul.

O Skytrax World Airline Awards é a grande premiação da aviação mundial. É uma pesquisa feita com 18 milhões de pessoas. E a Azul, mais uma vez, saiu vencedora. Nosso orgulho não poderia ser maior ao ver que a satisfação e o reconhecimento dos clientes estão, cada vez mais, lá em cima.

www.voeazul.com.br



Azul  **Você lá em cima.**

com



COM TOTAL ENERGIA

O BMW i3 é o primeiro carro elétrico fabricado em série pela marca bávara e foi logo colocado à venda no mercado brasileiro. Apesar de existir duas versões, uma totalmente elétrica e outra equipada com um motor à combustão auxiliar, para cá virá somente a segunda já que o Brasil não possui uma estrutura de recarregamento público. O motor elétrico entrega 170cv e um torque máximo de 25,49kgf.m ao mais leve toque no acelerador. Enquanto isso o motor à combustão de 647cc gera 34cv mas não são usados para tração, esse motor serve apenas para gerar energia para o conjunto de 8 módulos (96 células) que compõe as baterias e aumentar o alcance de 160km para até 300km. Segundo a BMW, essa marca atende cerca de 80% das necessidades dos clientes. Com o uso do motor à gasolina, essa taxa sobe para acima de 90%. O i3 faz de 0-100km/h em 7,9s e roda sem fazer barulho algum. Do tamanho de um compacto, com carroceria feita em fibra de carbono e chassi de alumínio, ele é recheado de recursos tecnológicos como a conectividade com serviços de concierge da fábrica, de alertas de baixa carga na bateria, avisos de época de manutenção e apoio logístico caso o carro pare por alguma falha mecânica ou mesmo acidentes. No acabamento foram usados diversos materiais reciclados como as garrafas pet usado em 40% da forração interna. Nas contas da BMW o i3 terá custos por quilômetro rodado de cerca de 80% mais baixos se comparado com um BMW 118i, algo como R\$ 0,05/km. Para recarregar totalmente as baterias, o dono do i3 gastará cerca de R\$ 7,00. Essa operação pode levar de 3 a 5 horas usando um dispositivo especial da fábrica (um kit que chega a custar R\$ 7.450,00) ou de 8 a 16h se plugado em tomadas de 220 ou 110V.

Preço:

De R\$ 225.950,00 a R\$ 235.950,00

www.bmw.com.br

produtos

EXCLUSIVO TAMBÉM NO PERFUME

As fragrâncias Bentley são inspiradas nos automóveis de luxo da marca e em sua produção quase que artesanal. As embalagens e os frascos refletem o caráter inconfundível de um automóvel Bentley, com seu design icônico. As opções Bentley for Men e Men Azure vem em embalagens de 60ml (R\$ 199,00) e 100ml (R\$ 269,00) enquanto que a Men Intense está disponível somente na embalagem de 100ml (R\$ 299,00).

Onde encontrar
TOP Internacional.
SAC: 0800 970 9877
www.topinternacional.com.br



EXCLUSIVA É A IDEIA

Olavo Hermoso é um gemólogo formado em Israel e é especializado em peças com diamantes e a maior parte de suas peças são feitas sob encomenda como forma de captar perfeitamente a essência do que o cliente deseja. Isso desde a seleção das pedras até o extremo cuidado na produção. O anel Supreme é um solitário de ouro branco 18kt, composto por 1,06cts de diamantes laterais, e 1 diamante central de 2,30cts com lapidação brilhante, na cor G e pureza VVS1 (GIA). O brinco Trançado é feito em ouro branco 18kt, composto por 4,88cts de diamantes com lapidações tipo brilhante, princess, marquise e baguete.

Preços sob consulta

Olavo Hermoso

Tel.: (11) 3729 4583 / 98411 4842



PARA PEZINHOS DE ANJO

A Miu Miu traz ao Brasil as novas sandálias da coleção Fall Winter 2014. Em duas estampas, camurça preta ou pele de leopardo, as peças se ajustam a qualquer look do guarda-roupa feminino. Possuem saltos bem altos que valorizam a silhueta da mulher contemporânea, enquanto o zíper atrás e a tira no tornozelo garantem um ajuste seguro ao look.

Preço:

Sandália com estampa Leopardo: R\$ 3.350,00

Miu Miu

JK Iguatemi – Tel: (11) 5525 6370

Cidade Jardim – Tel: (11) 3552 1040

Village Mall – Tel: (21) 3252 2640

www.miumiu.com

SAÚDE EM LÍQUIDO

A Press Juice é uma loja no bairro dos Jardins (SP) com a proposta de oferecer sucos prensados à frio. O método requer uma máquina especial que possui um sistema de pressão hidráulica à frio que faz que o suco mantenha intactas todas as enzimas, vitaminas e minerais minimizando a oxidação. O suco se mantém vivo por até 72 horas e tudo é feito sem adição de água, conservantes ou adoçantes. São cerca de 14 opções entre as quais, quatro de sucos verdes, três de variações citrus, outras três com base de raízes e os de frutas.

Preços: De R\$ 7,00 a R\$ 19,00

Press Juice Brasil

Rua Haddock Lobo, 938 – Jardins - SP

Tel: (11) 2936 4571

www.pressjuicebrasil.com.br



PURO AZEITE

Chega ao mercado brasileiro o primeiro Azeite Orgânico da Herdade do Esporão. Produzido nos 80 hectares de olival certificados para produção orgânica é resultado de um verdadeiro sumo de duas variedades de azeitonas – Cobrançosa e Arbequina – 100% puro, sem aditivos ou misturas. As azeitonas, colhidas em novembro 2013, foram enviadas em poucas horas para o lagar do Esporão, local onde é feita a extração, limpeza e filtragem do azeite, sob uma temperatura inferior a 27° C, de forma a preservar os aromas dos frutos. Importado exclusivamente pela Qualimpor, o Azeite Orgânico pode ser encontrado em lojas especializadas, supermercados e empórios, em embalagem de 500 ml. Preço sugerido: R\$ 49,90

QUALIMPOR

SAC: 0800 7024492

www.qualimpor.com.br



MOBILIDADE SEMPRE

A Sense é a nova marca de bicicletas elétricas que está com linha de montagem em Manaus (AM). O diferencial de seus modelos Easy, Breeze e Wind é o conjunto motriz elétrico de 36V que dá autonomia de até 35km. O ciclista pode inclusive ajustar a intensidade do auxílio elétrico nas pedaladas. As bicicletas são feitas em alumínio e as baterias de lítio podem ser recicladas. O tempo de recarga é de cerca de 6 horas.

Preço: R\$ 3.490,00 qualquer modelo

Sense Bike

Tel.: 0800 737 3673

www.sensebike.com.br



POSTAGEM CORRETA

A Veuvet Clicquot trouxe ao Brasil a coleção Mail, uma linha de embalagens que remete a tradição da Madame Clicquot em se comunicar por meio de cartas. São quatro versões, a Mailbox, metálica, se baseia nas caixas de correio americanas, a Clutch é térmica capaz de manter a bebida na temperatura ideal por até 2 horas, a Express, feita em papel cartão resistente utiliza das referências das embalagens usados nos correios (acompanha uma garrafa de 750ml de Veuvet Clicquot Brut) e a Envelope é uma embalagem dobrável com detalhes da Maison, inclusive o selo que relembra a âncora Veuve Clicquot Ponsardin.

Preços sugeridos:

Mailbox: R\$ 320,00

Clutch: R\$ 390,00

Envelope: R\$ 320,00

Express: R\$ 320,00

LVMH SAC.: (11) 3062 8388



CÂMERA

Se você pretende ter uma câmera fotográfica que lhe entregue imagens de ótima qualidade, mas que seja mais simples de usar que as profissionais do mercado a dica pode recair na Canon G1x. Essa compacta tem um sensor de 14.3Mp, uma lente de zoom 4x (equivalente a uma 28-112mm) e possui uma certa gama de controles manuais.

Preço: R\$ 2.790,00

Portssar Comércio

Rua 7 de Abril, 79 cj 205 – São Paulo

Tel.: (11) 3257 1632 / 3255 6067

www.lojaportssar.com.br



OLHOS DE GATA

A linha de óculos Ana Hickmann Eyewear apresenta opções de design contemporâneo, com chapas de acetato mazzucchelli e aplicação de cristais Swarovski Elements. Os modelos permitem, com um mecanismo de giro nas hastes, que você tenha basicamente dois modelos em um único. A linha Ana Hickmann é distribuída pela GO Eyewear.

Preços: de R\$ 529,00 a R\$ 559,00

Go Eyewear

Rua Digo Moreira, 132 – Cj 2201 – São Paulo

www.generaloptical.com.br

AGNUS
Aviação

Conforto e Desempenho em Altos Níveis

Uma Aeronave LSA para grandes homens!



FICHA TÉCNICA

Agnus

Fabricante: Agnus Aviação
Motorização: 01 Rotax 9125 de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 9,5m
Área alar: 11,16m²
Velocidade de cruzeiro: 125mph
Razão de planeio: 14:1
Velocidade de estol: 54mph (4200rpm de motor, sem flape)
Autonomia: 6h
Capacidade dos tanques: 110l
Alcance: 1.150km

De tamanho avantajado e design elegante, o Agnus foi projetado para clientes exigentes que gostam de voar confortavelmente, mas não abrem mão de alto desempenho. O interior tem espaço de sobra para as pernas e enormes portas com grandes janelas que proporcionam fácil acesso e visibilidade incomparável. "Voe um Agnus e descubra por si mesmo o prazer de voar".



Ligue e agende um vôo de demonstração!

(37) 3261-1952 - www.agnusaviacao.com.br

comercial@agnusaviacao.com.br

R. D, nº. 185 - Distrito Industrial - Lagoa da Prata/MG.



REDBIRD

AIRTraining

VIDA PARALELA



Simuladores, sonhos de consumo de quem voa. Neles você passa por cima de um dos únicos sentimentos que lhe põe contra a parede, o congelante medo de errar pilotando uma aeronave. Nesses equipamentos, o pênalti ao fazer a coisa errada, a morte, pode ser deixada de lado. Você pode ir tomar uma cerveja no balcão do bar com os mais chegados depois da instrução, que tudo bem, amanhã será um novo dia. Se no passado você só tinha alguns modelos bem precários, em geral usados para instrução básica de voo por instrumentos e os altamente sofisticados, usados para treinamento de tripulações de companhias aéreas, atualmente estão ficando cada vez mais populares os equipamentos intermediários, que se não reproduzem os movimentos com tão alto grau de acuidade como aqueles vistos

nos caríssimos modelos nível D, esses conseguem já entregar uma realidade virtual de forma bem convincente e num custo atraente. Em Jundiaí funciona a Air Training, centro de treinamento que basicamente surgiu com a chegada dos Cirrus ao Brasil. Os pilotos desses equipamentos estavam diante de novas tecnologias de painel e havia também a nova doutrina do uso do paraquedas balístico para as emergências mais graves. Para a Cirrus, esses cursos de transição aos seus modelos, serviram como ferramenta de pós venda e de marketing, além do propósito básico, o aumento da segurança nas operações de cada um de seus clientes. É um pacote que vai lhe custar a partir de R\$ 5.500,00 e disponibiliza toda a parte teórica feito em dois dias, 2 horas em simulador e mais 10 horas de voo real na aeronave da Flight Training. Há planos que podem ser customizados para atender uma necessidade específica do aluno e até disponibilizar que os instrutores sigam até onde ele mora para ministrar o curso. Outro ponto que é muito enfatizado nesse curso é a doutrina da lista de checagem. Há listas mandatórias para todas as etapas do voo, da inspeção

No simulador, além da maior praticidade e segurança o piloto pode absorver informações que serão usadas posteriormente no voo real.



pré-acionamento da aeronave ao seu desligamento. É quase à prova de burros. Mas o grande elemento que é disponibilizado pela Air Training é o simulador de voo que eles compraram da RedBird. O representante da marca no Brasil, diz que a unidade instalada em Jundiaí é a mais completa no país. O comandante Faria, da Air Training, nos disse que uma dos motivos da aquisição do simulador que chega a custar R\$ 270 mil, é a de poder equipá-lo, em breve, com um dispositivo que simula o acionamento do paraquedas balístico que equipa os Cirrus. O RedBird vem acoplado numa estrutura de eixos que garante uma boa dose de mobilidade. Ao ligar o equipamento, ele monitora via feixes de laser, se há espaço em torno dele que permita a correta movimentação. Você não vai fazer um tunô ou looping de modo adequado com esse equipamento, se fizer, vai descalibra-lo e levar uma bronca, mas

A facilidade de configuração do RedBird possibilita que em minutos ele possa ser convertido em vários modelos de aeronaves. A unidade da Air Training deverá receber um kit para simular o acionamento do paraquedas balístico do Cirrus (foto abaixo).



perdas e toda uma gama de manobras são completamente plausíveis de serem feitas a bordo do RedBird. Voamos nele, é bem interessante. No interior vão o aluno e mais o instrutor que por meio de um teclado pode comandar as mais variedades de panes, condições meteorológicas e selecionar o ambiente onde está sendo feita a instrução. O da Air Training está configurado para receber o painel de um Cirrus ou de um Piper Seneca. Se quisesse, poderia ter no mesmo equipamento, padrões de outras aeronaves como um Cessna Skyhawk. A RedBird possui outros modelos para aeronaves maiores como um King Air C90, Cessna Caravan ou CJ1+. E o cliente pode encomendar que o painel tenha uma suíte de avônicos x ou y. No da Air Training, é possível ter um painel referente à avionica Garmin G1000 ou Avidyne para os Cirrus e um padrão analógico para o Seneca. Em questão de minutos é possível fazer a conversão. O painel, na verdade, é uma grande tela transparente onde são geradas as imagens dos instrumentos. Há uma espécie de moldura que replica a disposição das telas de múltipla função. Botões tem acionamento semelhante ao



real, alguns comandos como o do acionamento do flape são genéricos, switches e fusíveis idem. O console de manetes também pode ser trocado facilmente e tanto faz se a aeronave usa manches normais ou side sticks. Tudo pode ser adequado. De um modo geral, o avião que está no simulador é uma forma genérica do modelo real. Os aspectos de performance serão baseados na realidade. O Cirrus do simulador vai estolar nas mesmas velocidades que num de verdade. Seu corpo estará lá sentindo a inclinação do voo no pré-estol e a reação do simulador é idêntica ao momento da perda de sustentação. Se feita a aproximação de modo errado, você vai varar a pista. Como a nossa atenção foi a de checar o comportamento do simulador, deixa-



mos de lado um pouco os números operacionais. Mas sempre ficamos atentos para verificar se o que acontecia não era tão díspares à realidade. Olhando para a cabine do simulador você repara que a cadeira não representa nada aeronáutico. É uma cadeira apenas. Mas seu cérebro começa a achar que você está realmente num avião a partir do instante que dá a partida no motor. Gostaria que os pedais fossem um pouco mais baixos. Do jeito que são, é possível frear mais do que o necessário. O som



do motor pode ser baixado, para facilitar a conversa entre aluno e instrutor, mas o ideal é deixar num volume similar ao que encontraria de verdade. Se deixado mais baixo, a sua mente não processa a informação direito. O resultado dessa combinação aconteceu na primeira decolagem. Como não se ouvia direito, demorou a perceber que o avião, freado, se arrastava na pista e quando solto, veio a vergonha de ver o avião correndo como caçando galinhas. A relação entre a força que você aplica aos pedais e a velocidade que a imagem se desloca, principalmente no chão, a princípio é mais arisca. Colabora para isso, uma certa falta de vibrações e de deslocamento do corpo. Mas é uma questão de costume. As imagens do RedBird são projetadas em seis telas e dão uma boa cobertura

SIMULADOR DÁ OUTRA GRAÇA AOS CURSOS DE PILOTAGEM E AUMENTAM O NÍVEL DE SEGURANÇA



de visão. Fui pego tentando olhar para trás através de uma das telas laterais. Em glissadas é preciso ficar atento, pois a tendência é de ficar olhando as telas frontais, ao invés de virar a cabeça para os lados, como seria feito naturalmente, facilitando a perda de referências. Mas a grande sacada é o que se pode fazer num simulador que não é possível fazer numa aeronave real. Parar o momento para explicar ao aluno o que foi feito de errado ou não, o que deveria ser feito e repetir sistematicamente o mesmo

As sensações a bordo do RedBird com sistema de movimentos faz que o ambiente para o aluno esteja mais próximo da realidade.





Na Air Training o simulador dá mais praticidade ao curso, principalmente nas etapas de aprendizado de procedimentos em circuitos de tráfego aéreo complexos.

procedimento. Na vida real, além da explicação, o aluno tem ainda sobre si a carga de manter a aeronave voando. A disponibilidade de fazer treinos em aeroportos ou terminais desconhecidos, mas que podem ser justamente o próximo destino, é outra vantagem do uso do simulador. E ganhar tempo. Não é preciso fazer todo um voo entre Macapá e Belo Horizonte se o que importa é ganhar o conhecimento do circuito de pouso do destino. E também é possível, por exemplo, o instrutor mostrar as consequências de uma desorientação espacial com toda a segurança. O aluno vai poder verificar todos os parâmetros que uma situação dessas pode provocar. Tanto que a tensão corporal é a mesma como se estivesse voando de verdade. E nisso o RedBird fica pouco devendo aos

grandes simuladores nível D. Pelo valor, esse equipamento poderia muito bem ser comprado por uma comunidade de um condomínio aeronáutico para manter a proficiência dos condôminos em alta. Uma hora de voo num simulador RedBird similar ao da Air Training custa por volta de R\$ 220,00 / 250,00. A gama de uso vai além, pode ser muito bem para mostrar os princípios do voo para um potencial aluno. Esse candidato a piloto embarcaria para o seu primeiro voo real com mais parâmetros em sua mente. Serviria até para cursos de combate à fobia do voo, afinal, muitas vezes as pessoas tem medo de voar simplesmente porque não tem noção do que acontece dinamicamente com uma aeronave. O horizonte é vasto nesse RedBird. Basta aproveitar. ■

ONDEACHAR

Air Training
Tel.: (11) 4582 0891
www.airtraining.com.br

RedBird
Henri Chazan
Tel.: (51) 9122 2800
www.flyredbird.com



VENHA VOANDO PARA A SERRA CATARINENSE



SUA CASA HANGAR NA FAZENDA

Nas terras altas de Santa Catarina, ao lado de Urubici, com clima de montanha, entre araucárias, trutas, macieiras, vinhos finos de altitude, águas cristalinas e pousadas aconchegantes.

Um condomínio fazenda com aeródromo, áreas privativas a partir de 1500 m² integradas com a natureza, com lindas vistas do vale ou com acesso à pista.

Bioarquitetura, trilhas para prática de caminhadas e bike, lagos, 90 hectares de mata preservada e mais de 15 cachoeiras.

Pouso na Serra – SIJN, 27° 51' 48" S / 49° 34' 42" W, 2.900 pés
60 Nm de Florianópolis e 300 Nm de São Paulo



PARA CONHECER AS BELEZAS E AS TRADIÇÕES DA SERRA



Receptivo e reservas
Hospedagens, fly fishing, bike, 4x4, montanhismo, cavalgadas, lida campeira e roteiros regionais.

DEIXAR DE SER

Em São Paulo virou até piada estampada em camiseta. Você está na rua e vem um promotor querendo oferecer ingressos para assistir peças de teatro. Geralmente eles têm descontos, uns até são de graça. Tudo para que você se associe a uma espécie de comunidade que incentiva esse hábito. Na maioria das vezes as peças são desconhecidas, algumas de qualidade questionável. O nome dessa comunidade é Vá ao Teatro, e seus promotores enchem o saco. Ficam na sua frente, te pegam pelo braço, se fazem de amigos pedindo aquele seu minuto escasso de atenção. Faz um tempo apareceram as camisetas com a estampa Vá ao teatro, mas não me chame. Teatro é bom, mas em alguns casos é o próprio inferno no tablado. Textos chatos, trupe amadora, algumas vezes verdadeiros engodos encobertos pelo manto do dito alternativo. Você sabe que aquilo é ruim, malfeito. Mas não reclame, é alternativo. Não queira que eu vá desperdiçar meu tempo com ele. Vá você na frente que eu vou

LUGAR COMUM

depois. Isso me faz pensar em Jundiá, cidade encravada entre as duas maiores metrópoles paulistas, Campinas e São Paulo. Ela própria até que pode ser considerada, se não uma metrópole, uma cidade bem grandinha. Cerca de 370 mil pessoas residem lá, o que a torna o 15º maior centro urbano do Estado. O clima é bom, tem a Serra do Japi, a cidade é limpa e nela circula um bom dinheiro. Há ótimos, e elegantes, condomínios residenciais. Dizem que tem muito roubo de carro. Apesar das coisas boas, ninguém pensa em fazer turismo em Jundiá. Você não iria percorrer 500km para passar um final de semana lá, onde ou se trabalha, ou se dorme, apesar de lugares interessantes, como o Teatro Polytheama, reformado na década de 1990 pela Lina Bo Bardi. Não conte isso para o pessoal do

Vá ao Teatro. Jundiaí, para o pessoal da aviação, também é visto como um ponto de transição. Como não se pode mais ter aeronave em São Paulo, e o atual prefeito da capital quer dificultar ainda mais essa condição, as pessoas têm colocado essas ferramentas de trabalho em locais num raio de até 120km da capital, como Sorocaba, Campinas, Americana e Jundiaí. É como se você guardasse os seus rolos de papel higiênico na despensa do vizinho. E como aeroporto, na visão da maioria dos políticos, não dá voto, o de Jundiaí, apesar de ter um grande movimento, nem sempre foi visto como é atualmente, com grandes hangares bem estruturados e salas vip impressionantes. O asfalto na rua de acesso só foi realizado quando a divisão de aviação executiva da TAM

de prato feito, estilo mosca frita. Claro, ninguém passava horas naquele terminal aguardando o seu voo. Fora alguns casos específicos, as pessoas chegavam, embarcavam ou desembarcavam diretamente, nem sequer iam ao banheiro. Desse jeito o comércio naquele lugar nunca prosperou. Num efeito Tostines, se todos sabiam que ali não tinha nada de interessante, inexistia o hábito de frequentar o terminal para comer ou passar o tempo. Quem precisava, inclusive, só tinha direito a uma televisão antiga instalada na parede. Entretanto, só no aeroporto, há um contingente de 800 pessoas que trabalham e precisam se alimentar.

O restaurante no terminal de Jundiaí tanto facilitou a vida de quem circula neste espaço como pode também ser uma nova sugestão gastronômica para quem é da cidade.



inaugurou o seu centro de manutenção, em 2004. De tempos em tempos é levantada a hipótese de ampliação da estrutura, com uma pista maior ou a instalação de equipamentos para aproximação por instrumentos. A torre de controle começou a funcionar recentemente. Entretanto, a estrutura do terminal, mantido pelo Daesp – Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, sempre foi acanhada, só uma construção básica com um escritório, sala AIS para planos de voo, banheiros simples, uma área de espera comum e, conforme a época, uma lanchonete ou, no máximo, um restaurante

Como opção, fora o restaurante da EJ Escola de Aviação, alguns hangares ao lado atendem basicamente seus alunos, funcionários, num bandeirão. As pessoas precisavam pegar um carro e, no mínimo, seguir até a cidade para achar uma boa mesa. Mas veja essa. A empresa de catering Miss Flight viu naquele espaço uma oportunidade de fazer algo inédito, oferecer comida boa. Simples assim. Eles se instalaram no terminal de Jundiaí para atender aos pedidos de serviço de bordo

MAPA DE ROTAS

COMO CHEGAR:

O aeroporto fica num verdadeiro entroncamento de estradas. O acesso direto é feito pela rodovia SP-300 que a liga a Itu. Ela faz conexão com as rodovias Anhanguera e Bandeirantes. Uma das entradas é feita pela Av. Antônio Pincinato que chega direto ao centro da cidade. Mas em todos os finais de dia os congestionamentos são enormes. Se necessitar de táxi para algum deslocamento é preciso um pouco de paciência, pois tem que pedir de algum ponto na cidade. Lojas de aluguel de carro não estão disponíveis no terminal do aeroporto.

DICA DO PILOTO:

O aeroporto de Jundiaí (SBJD 23°10'54"S/046°56'37"W) possui uma pista de 1.180m asfaltada, balizamento noturno, mas só é utilizada para procedimentos visuais. À noite são proibidas decolagens pela cabeceira 18 e aproximações pela cabeceira 36 devido à proximidade com a Serra do Japi. Aos finais de semana é preciso atenção com as operações de planadores. Tráfego geralmente intenso principalmente de aeronaves em instrução.

ENDEREÇO:

Gastrô Bistrô Av. Emílio Anthonon, 871 – Aer de Jundiaí Tel.: (11) 4492 8226



ser feito um trabalho com quem é da cidade. O Gastrô pode virar uma opção de cardápio em Jundiaí. O carro chefe da casa é o risoto de frutos do mar (R\$ 52,00), que vem com cinco variedades dessas delícias. Mexilhão, lula e polvo no ponto certo, vòngole e camarão em boa quantidade, no arroz feito com base de caldo de peixe. Se você for carnívoro convicto as alternativas também agradam. A melhor opção foi o T-Bone bovino (R\$ 42,00) grande e com duas opções de acompanhamento. Nas fotos o tomate recheado com cream cheese e ervas e as batatas rústicas temperadas com sal e alecrim fizeram não só a boa composição para a imagem. A picanha argentina, com cerca de 350gr (R\$ 44,00) vem com batata assada aos quatro queijos e mais um arroz bem temperado com azeite e alho. Se quiser um medalhão de filé mignon, o prato é servido com duas peças com molho de redução de aceto balsâmico (R\$ 36,00), legumes cozidos e mousse de beterraba. Entre as sobremesas tem o pudim de leite (R\$ 12,00), uma panacota com geleia de frutas vermelhas (R\$ 15,00) e o mini fondue de chocolate (R\$ 18,00). Você pode dizer que esse menu pode ser encontrado em qualquer esquina, entretanto, vale checar só outra coisa. A vista das janelas do restaurante dá para o pátio geral do aeroporto. Você

da aviação executiva que passa por lá, e que não é pouca coisa. Já que necessitavam montar uma cozinha, esta poderia servir também para produzir pratos que fossem consumidos no terminal. O espaço estava vago. Uma boa reforma e, pimba, surge o Gastrô Bistrô, um restaurante de alto padrão em pleno aeroporto. O foco está nas pessoas que desejam uma gastronomia mais elaborada. E tanto faz se elas vão ao aeroporto para voar ou não. No entorno há várias empresas de grande porte, que da mesma forma, não têm muitas opções para oferecer um almoço a um cliente. Dá também para



também consegue ver a movimentação da pista, e isso não existe em qualquer esquina. Aeroporto sempre foi praia de paulista. Pode ser divertido passar alguns momentos da vida vendo um teco-teco subir e descer na sua frente. Muito aviador começou a carreira assim. Quando criança, da sacada do terminal do aeroporto, viu o primeiro avião decolando e fazendo barulho. Tem gente do meio que gosta de fazer uma sessão seca pouso a cada final de dia. E pode descer uma cerveja bem gelada. O próprio Gastrô Bistrô quer aproveitar essa possibilidade, já que estão reformando o jardim em frente ao terminal. Por enquanto eles abrem so-



O padrão, bem mais elevado do que existia antes, não está somente nos pratos, mas também no ambiente.



mente para o almoço, mas vão colocar mesas e ombrelones que, certamente, terão uma boa utilização no final do dia e mesmo à noite. O pôr do sol neste aeroporto é sempre fantástico. Pronto, com apenas um pouco de boa vontade você transformou um lugar que estava às moscas em algo cheio de charme. O trânsito de final do dia nas proximidades é caótico, então a chance de um bom happy hour com o cenário do aeroporto na sua frente é iminente. Ok, o Daesp precisa entrar no jogo, reformando o resto do terminal, disponibilizando um banheiro mais adequado. Quem sabe faça isso. O aeroporto está com nova administração. Uma pintura de faixa e via para pedestres no pátio, uma escada que dá um melhor acesso ao estacionamento (gratuito) e o cuidado de deslocar as lixeiras para longe do restaurante já dão sinais de que melhorias são possíveis. Dessa forma, vale a pena sair de onde está e ir até o aeroporto de Jundiaí apenas por divertimento. A cidade pode ganhar um novo ponto de visitação, justo onde nunca foi investido, mas que sempre teve potencial. ■

BEBER COM MODERAÇÃO

BONS VINHOS
só podem ser
RESULTADO de
GRANDES SAFRAS

VINHEDOS A 800m DE ALTITUDE

CABERNET PREMIUM 2012:
 A NOVA PROMESSA NO CENÁRIO
 DO VINHO NACIONAL.

Don Abel
 VINHOS PREMIUM

www.donabel.com.br

RSC 324, km 50 - Casca/RS - Brasil | [f](#) /vinhosdonabel

EXPOSIÇÃO DE ERROS E ACERTOS

Negócios mornos e estresses aquecidos na Labace 2014, que aconteceu entre os dias 12 e 14 de agosto no aeroporto de Congonhas (SP). Não é sabido ao certo o que ocorreu. Ninguém da organização deu uma justificativa plausível, mas depois de 11 anos tropeçaram em erros de iniciante. Demora pra decidir onde seria feita a feira, sistemas de internet que não funcionaram, filas de até quatro horas para entrar no evento, coisa que não existe na NBAA, mas que aqui parece ser de praxe. Na véspera da abertura, dia de montagem final dos stands, veio a reclamação de uma executiva de uma das empresas (e das grandes) sobre o estado dos únicos banheiros disponíveis entre outros que estavam lacrados. Algo parecido com um pterodáctilo em estado de decomposição jazia dentro do vaso sanitário. A justificativa de um membro da organização era de que a feira ainda não havia começado. O

dia 12 se mostrou lindo, céu sem nuvens e calor de agradar europeu, mas para quem trabalhava ou circulava dentro do pavilhão fechado, o dos stands menores, o calor fazia o local mais parecer uma sauna. Por ali não havia ar-condicionado, sequer ventiladores. No mesmo dia, um terço da feira estava sem receber energia elétrica para fazer funcionar tanto os GPU quanto os equipamentos de ar-condicionado de solo, que garantiriam uma temperatura adequada no interior das aeronaves. Bombardier, Embraer e Gulfstream estavam com seus modelos totalmente desligados. Em situações de emergência, lia-se quando chegava um cliente mais importante, o jeito era ligar a APU da aeronave (pequena turbina interna que fornece energia), uma coisa cara de manter funcionando e que emite um ruído elevado. O motivo da falta de energia elétrica era mais inacreditável, não havia os cabos de força. O problema só foi resolvido no final da tarde. Durante a noite, no meio do coquetel oferecido pela TAM, a energia (sempre ela) sumiu, da mesma forma que aconteceu na Labace 2013. No dia seguinte São Pedro trocou o modo calor senegalês pelo frio ártico. E trouxe chuva, garoa das mais paulistanas possíveis. Inverteram os papéis, o interior do pavilhão dos sem avião se tornou abrigo. Lá fora stands quase se desmanchavam. O da



Avantto e da TAM foram dois dos mais atingidos, do teto brotavam cascatas. As calhas instaladas estavam subdimensionadas, o piso do pátio em paralelepípedo acumulava água formando rios, os carpetes encharcavam, as moças de salto reclamavam. A Cirrus tinha um espaço formado com diversas tendas, dava para ver as bolsas de água aumentando em cima do simulador da Red Bird e do Audi RS6 exposto. Para piorar, a péssima notícia logo pela manhã do acidente com o Citation 560XL (PR-AFA) que vitimou o candidato à Presidência da República Eduardo Campos. Deve ser difícil fazer negócios enquanto para alguns o cara morreu num jatinho particular que, independente de marca, é algo parecido com o que está em exposição e que estão querendo vender para ele. Na noite daquele dia 13 estava sendo aguardada a visita do ator John Travolta no estande da Bombardier. Ele é embaixador da marca no mundo. Mas

Primeiras aparições. O mock-up do Bell 505, que já vende bem no Brasil. John Travolta veio mas não conseguiu chegar à feira. Culpa do trânsito e da chuva. Outras novidades, o EC-130 T2, o Cessna M2 recém certificado e o Bombardier Challenger 350. No mais a sempre presença da JP Martins com a linha Piper e a Falcon que no ano que vem pode vir com mais novidades.

não deu. Com tanta chuva não havia espaço que acolhesse todo o povo que iria se aglomerar para ver o astro do cinema. Tony Manero foi jantar com alguns clientes VIP da marca. Olhando mais uma vez para a feira o que se viu foi uma Labace menor. Reflexo do mercado que continua a andar de lado nas vendas, apesar de um ou outro fabricante dizer que os negócios estão surpreendentemente bons. A Bell estava toda sorrisos na feira. Trouxe o mockup do 505 que está dando alegria aos seus vendedores. Já são 35 vendidos no país. O novo helicóptero leve da Bell tem causado dor de cabeça à Robinson, pois a diferença de preço de tabela do R66 com relação ao 505 é bem estreita. O Bell 505 ano 2014 custa todo equipado US\$ 1,230 milhão (FOB) enquanto que um Robinson R66 também equipado, e já aqui no Brasil, custa de US\$ 1,158 milhão a US\$ 1,181 milhão. Gulfstream e Embraer também mostraram números otimistas. A primeira declara que a sua frota no Brasil triplicou nos



últimos cinco anos, indo para um total de 40 jatos. A Embraer fala em números mais globais. Depois de cinco anos da entrada no mercado, a frota de seus jatos executivos chega ao patamar de 780 aeronaves, sendo o Phenom 300 o produto mais entregue no mundo em 2013. E para não dizer que não houve cerimônia de entrega, teve uma da Líder Aviação (um Bonanza G36) e duas da Helibras (um Esquilo B3e mais um EC130T2). O fabricante de helicópteros anunciou também que começou a operar o regime de despacho aduaneiro expresso Linha Azul. Com eles os trâmites aduaneiros podem cair de cinco para um dia. A Somma Aviation, apesar de não ter levado o Epic LT, saiu da feira

ficativa nem foi o preço cobrado pelo m2 mas, sim, a demora da organização em definir o local da feira e o novo arranjo dos espaços de expositores. Segundo Ricardo Zuccolo, que gosta de caprichar na apresentação dos modelos de helicóptero que vende, a planta do evento deste ano não possibilitaria a ele fazer nada criativo. Quem também não deu as caras foi a Prime Fraction Club, outro expositor que não estava contente com a distribuição de espaços. Ofereceram para eles um que não valia a pena, já que ficariam demasiadamente escondidos. Mais uma vez a Airbus não trouxe algum de seus ACJ, mas os seus executivos estavam presentes. No ano que vem quem, oxalá, como diz Lau-

A IMPORTÂNCIA DESTA FEIRA AUMENTA AINDA MAIS AS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS FALHAS COMETIDAS

com a venda de um modelo do experimental (US\$ 2,38 milhões nacionalizado). É o terceiro que vai chegar ao Brasil. Entre as ausências estavam os dois principais representantes da Robinson. Nem Power nem Audi Helicópteros deram as caras. Evento caro demais para vendas de menos. A Sikorsky não apareceu também. A AgustaWestland mostrou produtos já conhecidos. Pelo menos a Via Itália dava um pouco de molho à feira ao mostrar uma Maserati ao lado de dois A109. O Helicentro, que representa a MD, não foi e a justi-

rent Goutal executivo da Airbus Corporate Jets, pode ser que um desses grandes jatos volte a ser mostrado na Labace. Em compensação o público pode ver algumas boas novidades. Teve Eclipse 500 (mas um exemplar antigo da série, já com matrícula brasileira), o TBM 850 da Algar, os Cessna Grand Caravan EX, Corvalis TT-X e o Citation M2 recém-certificado no Brasil. Na Bombardier, o Challenger 350 fez a sua primeira aparição em solo brasileiro. Essa visita foi um pouco ofuscada com o anúncio da certificação pela Anac (e em



A grande notícia da Gulfstream estava fora da Labace, o novo hangar foi inaugurado em Sorocaba. Da Embraer veio o anúncio da certificação do Legacy 500. E se você quiser comprar algo diferente, os russos querem vender aqui no Brasil.

breve pelo FAA e EASA) do Embraer Legacy 500, um dos seus principais concorrentes. Quem esteve na feira pode conferir o interior desse novo avião e dos outros produtos que, a cada dia, como o pessoal de São José dos Campos gosta de dizer, foca no padrão de qualidade oferecido pela Gulfstream. O Quest Kodiak voltou a ser exposto, agora com representante oficial. O utilitário voador que concorre diretamente com o Cessna Caravan EX promete melhor performance em pistas curtas. Pode valer a pena, se considerar que na legislação brasileira um monomotor turboélice é limitado a transportar até nove passageiros o que, segundo a Quest, tiraria a vantagem do GrandCaravan EX ter cabine maior. Uma curiosidade que não era aeronave. A Maga Air, oficina especializada em manutenção de Learjet, levou uma viatura de apoio aos mecâni-

cos. Uma verdadeira oficina móvel capacitada para atender os clientes no Brasil inteiro. Pode até carregar uma turbina inteira ou fornecer energia para a aeronave. Uma novidade da Labace ocorreu fora dos seus limites. A Gulfstream inaugurou oficialmente a sua nova base em Sorocaba, um hangar de 3.230m² capaz de abrigar, por exemplo, até quatro G550 junto com outros cinco G280. A Dassault, que mostrou um Falcon 7X e um 2000LX, além de um mockup da cabine do 5X, noticiou que vai disponibilizar mais uma área para seus serviços em Sorocaba. E os russos estão chegando. Pela primeira vez a Russian Helicopters, que reúne fabricantes como a Kamov e a Mil, montou um estande na Labace. Mas a sua capacidade de negociação precisa ser melhorada para dar alguma chance de negócio ao representante brasileiro. Chegava a ser cômico tentar falar com algum dos executivos que no máximo sabiam dizer sim, independente se você quisesse saber se eles plantavam batatas, criavam pombos ou achavam que havia algum modelo de helicóptero com real potencial de vendas no Brasil. Pelo menos, segundo anúncio na Labace, a Russian Helicopters certificou o Helipark como centro de serviço. Depois de três dias a Labace volta ao estágio que se encontrava em 2013. Mais uma vez a conversa é que Congonhas não abrigará a feira no ano que vem. A lição de casa, então, será essa e mais as soluções para que os erros primários deste ano não se repitam. ■

PORTO SEGURO, SÃO PAULO



Quem voa pelo estado de São Paulo sabe que sempre poderá contar com uma base segura na hora de abastecer. Em Americana já existe o hangar de 750m² com possibilidade de pernoite gratuito, sala de reuniões, estacionamento para o seu veículo e Wi-Fi livre, recurso também disponibilizado em Jundiaí. Em todas as bases você conta com uma gama de produtos Shell Aviation, além da linha de lubrificantes industrial, naval, agrícola e automotivo. Venha conhecer todo o controle de qualidade e o ágil atendimento que a MJ Aviation oferece há mais de 16 anos.



MJ AVIATION



Rodovia Luiz de Queiroz km 125 - Aeroporto 13479-300 - Americana - SP
Tel.: (019) 3467-3241 - vendas@mjaviation.com.br
www.mjaviation.com.br



PARA IR ALÉM DOS SEUS DESEJOS



rem, a Dassault lançou o Falcon 8X. O trijato de ultra longo alcance, promete fazer etapas de até 6.450nm (11.945km), o que significa sair de São Paulo e ir até Los Angeles, ou Moscou, sem escalas, levando oito passageiros. Tudo voando a uma velocidade Mach 0.80. Esse francês nasceu da plataforma do Falcon 7X. A fuselagem é a mesma. Possui igual largura interna de 2,34m e o pé direito é de 1,88m, sendo que a coisa muda no comprimento. O 8X entrega 13m (excluindo a cabine de pilotos e o bagageiro traseiro) enquanto o irmão 7X possui 11,91m. Foram colocados dois anéis a mais na estrutura da fuselagem. O volume de cabine sai dos 44m³ e vai para 48m³. Nesse espaço o fabricante oferece mais de 30 opções de configurações que vão desde uma ala para descanso de tripulantes com cama integrada, à galley ampliada e um verdadeiro lounge com TV na parte traseira. As asas vão receber novos winglets e o próprio perfil, segundo a Dassault, será otimizado. Os motores serão da mesma família Pratt & Whitney PW307, entretanto, mais modernos e eficientes, tanto no consumo de combustível como na menor emissão de poluentes. Levado pelo conjunto de turbinas, a velocidade máxima do novo 8X será a mesma do 7X, Mach 0.90, sendo Mach 0.80 a de longo curso. Mantendo o padrão de Mach 0.85 ele ainda será ca-

FRANCESES TRABALHAM PARA ATENDER UM SEGMENTO SEM CRISE.

A cada lançamento no mundo da aviação, uma das perguntas mais comuns envolve os outros projetos do fabricante. Lançou um, deve lançar mais. E apesar da crise que vem se arrastando desde 2008, até que os fabricantes de aeronaves executivas têm oferecido novos produtos, tanto faz o segmento. Claro, nesse mundo os grandes jogadores passam ao largo dos abalos da economia. Eles não se preocupam com os boletos próximos de vencer. A aviação deles, de grande porte, voa longe da crise. Para chegar onde eles que-

paz, pelos números do fabricante, de fazer etapas de até 5.200nm. Para os pilotos a cabine terá uma suíte de aviônicos EASy da Honeywell em versão mais atualizada. Ambos poderão ter o sistema HUD – Head Up Display e nele podem ser acendados os de visão sintética e por infravermelho. O 8X é uma aposta feita a custos menores de desenvolvimento para a Dassault. Poderiam ter usado a base do projeto do 5X, que terá fuselagem mais larga e com pé direito maior. Mas o modelo ainda está em fase de certificação, seria mais trabalhoso, então preferiram



desenvolver algo em cima de um produto já existente e operacional. O objetivo é entrar para competir com o Gulfstream G550 (6.750nm) e o Bombardier Global 6000 (6.000nm). Comparado com eles, terá cabine menor e o alcance será intermediário, mas, segundo o pessoal do escritório da Dassault no Brasil, os custos operacionais serão cerca de 40% menores. Com mais cabine, o novo produto entregará mais conforto ao passageiro, se comparado ao 7X. E a fábrica ainda bate na tecla de que o 8X e o 7X são dois produtos que podem fazer voos transoceânicos e operar em aeroportos menores que os concorrentes mais diretos. O cliente potencial do novo 8X será, em parte, aquele que já possui um 7X e quer

se manter na marca. Precisa ir mais longe, porém não quer pagar a diferença de grana que separa o 8X (US\$ 60 milhões) de um G550 (US\$ 60 milhões) ou do Global 6000 (US\$ 62,003 milhões), sempre considerando preços de lista. Nesta faixa você também pode incluir o Embraer Lineage 1000E (de US\$ 55 a 60 milhões). Apesar de não ter o mesmo alcance, o modelo cumpre etapas de até 4.600nm, mas vai oferecer cinco zonas de cabine enquanto que o Falcon, o Gulfstream e o Bombardier entregam até quatro, dependendo da configuração. Nessa mesma batida está o Airbus ACJ 318, outro modelo que tem menor alcance, 4.200nm, mas também oferece uma grande cabine, que chega a ser até 65% mais larga que a concorrência, porém é mais curta que a do Lineage 1000E. O Airbus, entretanto, é bem mais caro, US\$ 72 milhões. Como se pode ver, a própria proposta da Dassault com o 8X, de se situar entre o G550 e o Global 6000, tem a ver com o que se pensar na hora da compra de um jato dessa categoria, ou seja, o que deve ser priorizado e como tirar vantagem disso. ■

ONDEACHAR

Dassault Falcon
www.dassaultfalcon.com

Com base no 7X o novo Falcon 8X oferece um ganho de alcance, maior espaço de cabine, tudo para começar a incomodar os concorrentes da Bombardier e Gulfstream.



Finest In-Flight Catering

- / menus personalizados
- / ingredientes frescos & selecionados
- / apresentação refinada

Miss Flight

missflight.com.br



MODA DE ÉPOCA

Elas são eternas, sobreviveram aos campos de batalha. Estamparam os focinhos dos aviões da Segunda Guerra em homenagens às namoradas, musas e até mães de pilotos. Garantiam alguns momentos de distanciamento de todo o cenário bravio, trágico. São referência de um estilo de vida, de anos ditos dourados. Pin-ups. Assim se escreve a imagem dessas Lolitas que não saem de moda, são eternas, verdadeiras pinturas.

Rush Praia – Top R\$ 150,00



ESSE – Body R\$ 324,00
H&M – Óculos US\$ 12,00



Forever 21 – Saia US\$ 13,90
Rush Praia – Body R\$ 280,00
Tabita - Sandália R\$ 252,00

Saia - Forever 21 + US\$ 13,90
Top - acervo

ONDEACHAR

Rush Praia
www.rushpraia.com.br
Tabita
www.tabita.com.br
Forever 21
www.forever21.com
H&M
www.hm.com
Posthaus
www.posthaus.com.br
ESSE
Rua Gomes de Carvalho, 397 - SP
Tel.: (11) 3845 0047

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



SELVAGEM COM DISCRICÃO

Uma grande dúvida pairou quando pegamos o carro na garagem da BMW. Talvez estivessem nos entregado o veículo errado. O que era para ser um modelo série Motorsport, com todos os caprichos da divisão de preparação da marca alemã, mais parecia um exemplar comum. Eis o BMW M135i, mas a gente jurava de pé junto que era o mesmo BMW 125M testado há um ano. Até a cor era idêntica. Realmente esse carro é mais discreto do que devia, afinal, quando você olha para um BMW com o logotipo M ladeado pelas três faixinhas coloridas, espera algo perto do espalhafatoso, mais agressivo. O finado Série 1M Coupé era assim. Tinha paralamas salientes, rodas enormes, frente com grandes entradas de ar e, dependendo do seu gosto, vinha pintado num tom de bronze metálico bem chamativo. O próprio CEO da Motorsport, Friedrich Nitschke, já declarou que o M135i não é um série M puro-sangue e sim classe M Performance. Porém, assim que você liga esse hatch compacto, nota que não está sentado em qualquer coisa. O motor é um seis cilindros, turbo duplo (uma câmara que atua em baixas rotações e outra para altas), 3.0 que desenvolve 320cv e entrega 45,89kgf.m de

torque a 1.300rpm. Isso para um carro que pesa 1.520kg e tem o tamanho de um VW Golf. O interior é bem alemão, bem BMW. Chega a ser um pouco pelado, até como se eles quisessem dizer que naquele habitáculo você tem que ficar prestando atenção em dirigir e não em fru-frus, como sistema de vídeo para os passageiros do banco de trás. Mas há um belíssimo sistema de som Harman Kardon. O material que reveste a direção é excepcional, tem câmera de ré, GPS com comando por voz que pensa que está em Portugal e não no Brasil (insistia em achar endereços do outro lado do Atlântico enquanto você queria ir ao quarteirão vizinho), bancos com ajustes elétricos que faz qualquer pessoa encontrar um bom posicionamento. O carro se conecta à internet e lhe fornece até notícia ou previsão do tempo pelo BMW Live. A chave é presencial, mas não abre as portas automaticamente ou tão pouco liga o carro à distância, como faz o Dodge Durango. Não há sistemas de alerta de possível colisão, como num Volvo, ou mesmo de visão sintética. Esse é um carro que você tem que sentar e dirigir para ver o que de melhor ele oferece.



Interior sóbrio, até demais, para um carro com vocação esportiva. O repetidor de pisca no retrovisor é um dos poucos detalhes externos, o irmão Série 1M Coupé era mais espalhafatoso.

Dentro, os passageiros do banco de trás tem espaço razoável de acomodação, o túnel central atrapalha. Em compensação os assentos são confortáveis e há saídas de ar dedicadas.



A ALTA PERFORMANCE SE ESCONDE ATRÁS DE UM ESTILO MAIS CONSERVADOR

E você se acomoda bem, é baixo, mas não tanto quanto o Mini Cooper. O veículo foi feito para andar muito, mas colocaram um bocado de tecnologia nele para que fosse econômico. Em velocidades entre 50 a 160km/h a caixa de câmbio entra num estágio como se fosse da velha banguela, o carro sente que está em ritmo de cruzreiro. Há sistema de regeneração de energia das frenagens e sistema Start/Stop que desliga o carro assim que fica imóvel. Se quiser, você pode selecionar o modo Eco-Pro de condução. Nele o M135i é um veículo sem surpresas. A saída de um farol vai ser tranquila, morna como um banho de nenê. No trânsito congestionado você anda e para como se estivesse num 1.4 básico. A reação ao você pisar leve e moderadamente no acelerador é tudo que se

espera de um carro com bom motor, mas comportado. O câmbio vai trabalhar num patamar de 1.500-1.800rpm, trocando as marchas antes de chegar aos 2.000 giros. Usando esse modo na cidade, simulando com quatro pessoas a bordo e mais um porta malas carregado (80kg), esse BMW fez 8,36km/l. Uma excelente marca. O carro também trabalha com modo Comfort, que é ligeiramente mais esperto para quem não tem muita paciência, mas sabe que não adianta esbravejar no trânsito. Agora experimente dar um pouco de corda, no modo Sport todos os 320hp entregues pelo motor estão à sua disposição. O seu mundo muda aqui. O som do motor ressoa grave, pesado, dentro da cabine. O câmbio age de forma bem mais abrupta e olhe que nesse M135i você conta com um

sistema automático de oito velocidades. O Série 1M era totalmente mecânico, com pedal de embreagem e tudo mais. Se nos modos Eco-Pro e Confort as passagens de marchas são feitas como se tudo estivesse untado com o mais fino azeite português, selecionando o modo Sport voltam os coices, a entrega de potência é direta a qualquer pressão a mais no pedal da direita. É um carro rápido, bem rápido. Nas medições de 0-100km/h ele provou isso. Na ficha técnica consta que ele faz isso em 4,9s. E fez mesmo, muito facilmente. Mas o mais importante é como ele fez. Com o sistema de controle de tração desligado, com o carro freado, modo Sport acionado, não é preciso pisar o acelerador até o patamar do Kick Down, aquele estágio que está um degrau abaixo do que seria o fundo do curso. O torque generoso vai começar a fazer com que as rodas girem em falso bem antes desse ponto, e você vai perder tempo. Tanto que na primeira tentativa de medição, com dois a bordo e meio tanque de combustível, 6,3s foi o tempo marcado, desses, 1,4s foram perdidos em cantada de pneu e vendo a traseira sambar de um lado para o outro. É tremendamente divertido, mas não é eficiente. Fazendo a coisa certa, modulando o freio e o acelerador, aí sim os 4,9s foram atingidos e de forma simples, com o carro bem no trilho, estável até na hora de frear forte. Para sair de 60km/h e chegar aos 120km/h também foram gastos 4,9s, o que se traduz num nível bem elevado

O logotipo M mostra a diferenciação deste hatch premium para as demais versões da família. A condução privilegia um modo mais agressivo, por pura diversão.



de segurança em ultrapassagens. Ok, às vezes foi difícil convencer a razão de tudo isso para a senhora que saía da padaria e, meio irônica, questionava o porquê desse homenzinho querer ter um carro com tanta potência num país sem estradas adequadas ou limites de velocidade bem abaixo do que o M135i pode manter. Mas aí o errado não é o carro. O preço sugerido desse BMW é de R\$ 209.950,00. Um bocado, mas que dá um tremendo retorno, o prazer de dirigi-lo. Esperava um tanto mais esteticamente. Se conseguisse, e tivesse essa quantia na carteira, talvez fosse atrás de um Série 1 M Coupé de segunda mão. Eles vão andar de forma muito similar, mas o outro é bem mais espetacular. Do tamanho certo, agressivo e abusado na medida correta. Ou talvez espere pela versão M do Série 2. ■



ONDEACHAR

Dassault Falcon
www.dassaultfalcon.com



S 23° 33' 47" / W 047° 08' 12"
Este é o endereço dessa delícia da Gastronomia Portuguesa. Pra você vir voando!

Localizado em São Roque, o Vila Don Patto está a apenas 50 minutos de carro de São Paulo ou mais rápido, se você vier e pousar em nosso heliponto.

O Don Patto oferece culinária típica portuguesa, adega com os melhores vinhos, muito verde e uma bela vista da montanha. Tudo para você viver momentos únicos, cheios de sabor.

sorveteria, chocolateria, cafeteria, fazendinha e playground

VILA DON PATTO

Est. do Vinho km 2,5 São Roque - F: 11 4711 3001
Terça a quinta: 11h às 15h - Sexta a sábado: 9h às 23h
Domingos e feriados: 9h às 18h

www.viladonpatto.com.br
facebook.com/restaurante.viladonpatto

HORA MAIS QUE FELIZ

Está aqui um lugar que vive das coisas simples da vida. O Josephine pelo nome ou pela decoração poderia ter uma pegada meio que de um bistrô, parece um restaurante francês bem aconchegante. Sua jaboticabeira no centro de um salão e os detalhes da decoração vão dizer que você está num lugar do interior do Estado. O cardápio possui sugestões bem complexas e sofisticadas, mas ao que parece, as escolhas recaem nas opções que primam pela simplicidade cheias de lembranças de uma infância ou da cozinha da avó. É um lugar perfeito para ir com um amigo estrangeiro em visita à São Paulo. Ele também vai evocar as lembranças de quando fora criança. Afinal, avó é igual em todo lugar.



O Picadinho Josephine (R\$ 51,90) é um dos pratos chefe da casa. Comida de mãe. O capricho é visto no ovo frito de gema mole, que aguentou bem a sessão de fotos e não saiu do ponto. A receita é bem tradicional, filé mignon picado na ponta da faca, feito no próprio molho com pequenos pedaços de milho, abobrinha, ervilhas e zero de pimenta. Vem acompanhado de banana à milanesa, farofa feita na casa e arroz. Simples assim.



Esse prato é o seguinte, você compra primeiro a história e depois o cachorro quente. O nome Lourenço vem da homenagem ao colégio Lourenço Castanho que fica em frente ao Josephine. Muitos dos alunos, pais e mães davam uma pasadinha no restaurante e eles resolveram oferecer algo bem típico de cantina de escola. É basicamente pão, salsicha normal e molho de queijo cheddar (R\$ 15,90) tudo prensado ou não com acompanhamento de batatas fritas ou chips.



Na salada Elba vem figo, mix de folhas, manga, tomate caqui, parmesão gratinado, croutons, azeitonas e molho italiano. Para quem gosta de misturar o doce com o salgado. Um bom equilíbrio que também é sentido pelo crocante do parmesão e os pedaços de pães com o aveludado das frutas. A salada (R\$ 46,90) vem em boa quantidade para uma pessoa.



ONDEACHAR

Josephine
Rua Jacques Félix, 253
Vila Nova Conceição – SP
Tel.: (11) 3842 5891



De sobremesa o Mousse de coco com baba de moça (R\$ 20,00), vem com fatias de coco queimado e o manjar estava no ponto certo de açúcar, a baba de moça também veio sem estar doce demais. Típico doce brasileiro, da mesa de casa do interior. ■

*Perfeito para quem voa,
inesquecível para quem conhece!*

furnaspark
AIRPORT FACILITY RESORT



www.furnaspark.com.br

*Único lugar no Brasil que o seu avião receberá
o mesmo tratamento que você dá a ele.*

*É o local ideal para levar seus amigos
e acomodar muito bem a família.*



Rodovia Arlindo de Melo, KM 11
Ponte Vila - Formiga/MG
Cep: 35570-000 - Cx. Postal: 17
Tels.: (37) 3329-2900
reservas@furnaspark.com.br

Coordenadas do Aeródromo:
Prefixo: SWVV
Coordenadas: S20° 32' 10" W 045° 36' 17"
Altitude: 2588FT
800m de pista asfaltada





Ops, fizeram aquilo de novo. Os associados do Bonanza Clube do Brasil foram até São Joaquim da Barra (SP), no final de semana seguinte ao da Labace, para se reunir no seu encontro anual. Chegaram cerca de 30 aeronaves, um pouco menos que a edição do ano passado. Talvez por conta do Domingo Aéreo, que aconteceu no dia seguinte em Pirassununga, e de outro evento da aviação no mesmo dia. Ainda assim, debaixo de um céu de brigadeiro e um sol de rachar coco, o almoço foi uma boa desculpa para reunir os amigos. É o típico acontecimento que podia acon-

DIVERSÃO DE GENTE GRANDE



tecer mais vezes, ser mais costumeiro, para incentivar as pessoas a usarem suas máquinas. O espaço ganhou algumas melhorias. O aeroporto tem duas novas taxiways asfaltadas e sinalizadas, que facilitam o acesso ao pátio gramado. Outro pátio, este com piso de concreto, foi feito bem ao lado da sede principal, e dois helipontos, também concretados, foram criados. O canil que existia no local foi removido, abrindo espaço para a construção de um novo hangar. O aeroporto agora oferece abastecimento de querosene feito pela M&J Aviation, representante da Shell. Antes já havia a possibilidade de



PELA SEGUNDA VEZ OS FÃS DA BEECH SE ENCONTRAM NUM ALMOÇO DE SÁBADO

abastecimento de gasolina. Como fica a cerca de 60km de Ribeirão Preto, o espaço se torna uma alternativa para os dias com maior movimento, como em época de grandes eventos. Caso do Agrishow ou mesmo da Festa do Peão Boiadeiro, que acontece em Barretos, distante 100km. A vantagem é que o usuário pode ter maior privacidade neste lugar. Essa reunião é até simples, um almoço regado a conversa debaixo do grande jatobá, símbolo do aeroporto. Dá para chamar a família inteira. A galinha pintadinha era ouvida em todos os cantos. Alguns ficaram para o pernoite na cidade e preferiram voar de volta para casa no domingo. A Líder Aviação levou duas aeronaves para demonstração, um Baron G58 e um King Air C90 GTx. Ambas estavam expostas na Labace, em Congonhas. Para a Líder o encontro é uma oportunidade de fazer contato direto com um cliente que, antes de tudo, é aficionado pela marca. Afinal, você antes compra um Beechcraft e depois vê que ele é um avião. Convencer os sócios do Bonanza Clube a ver seus produtos nesse evento é mais fácil do que levá-los à Labace. Muitos não gostam de ir até São Paulo. O clima informal desse almoço, e a possibilidade de chegar voando, anima mais que passar alguns dias nos engarrafamentos

da cidade grande. Na Labace se usa terno e gravata, no Bonanza não. O evento também serve para fazer mais contatos entre os próprios sócios. Dá para sair algum negócio entre uma conversa e outra. No ano que vem a entidade completará dez anos, um ótimo motivo para fazer uma grande festa, e como disse Luiz Gustavo Junqueira, presidente do Bonanza Clube do Brasil, quem sabe com a participação da Cessna e da Bell, que fazem parte do mesmo catálogo de produtos Textron, nova dona da Beechcraft. ■

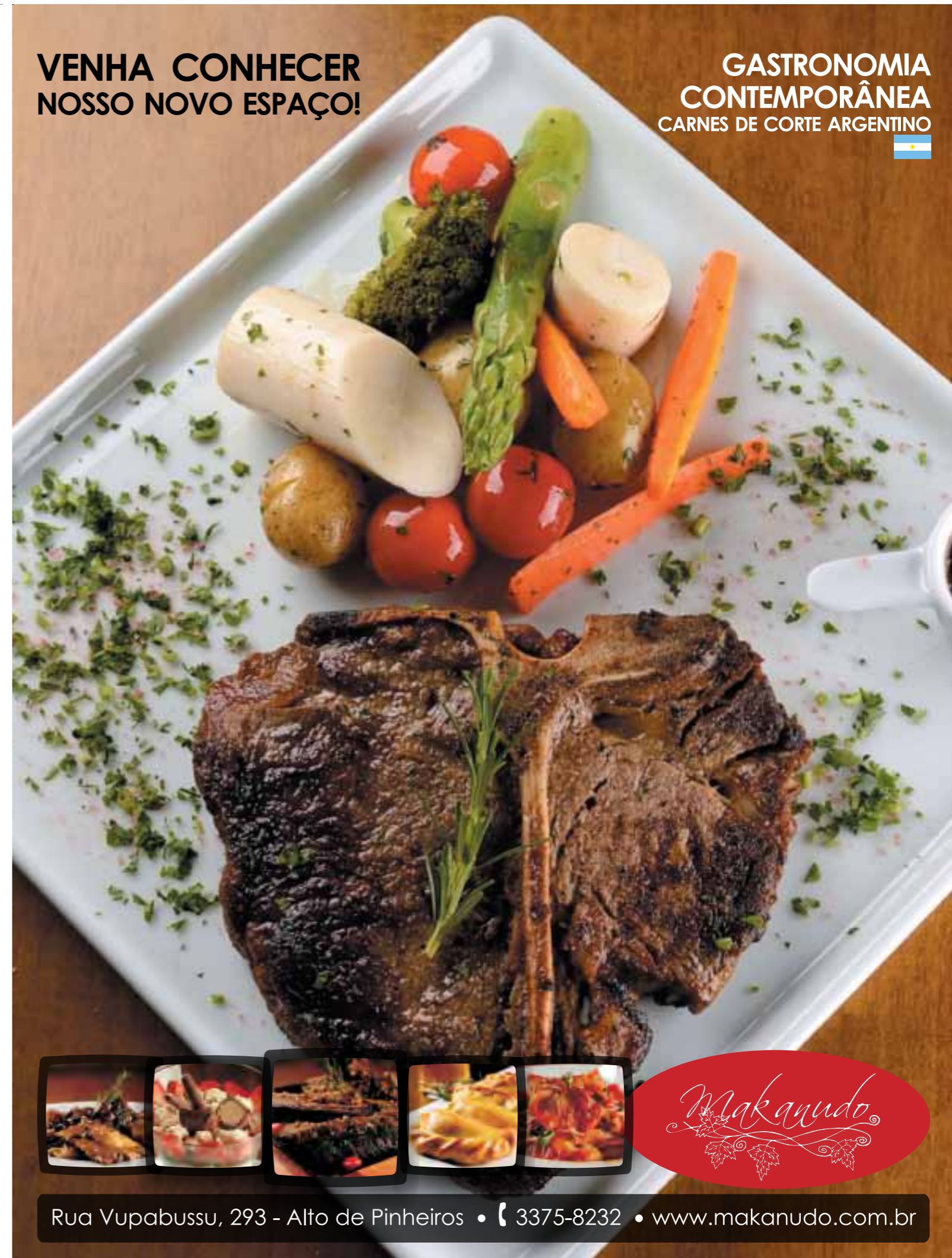



No segundo ano de realização, o encontro do Bonanza Clube se não cresce em quantidade de aeronaves, melhora as condições de sua estrutura. Evento para incluir na sua agenda.

VENHA CONHECER NOSSO NOVO ESPAÇO!

GASTRONOMIA CONTEMPORÂNEA

CARNES DE CORTE ARGENTINO





QUEM QUER SER
BILIONÁRIO ?

Todo mundo quer saber como se comporta um bilionário. Conhecendo o que lhe agrada, talvez facilite vender algo para ele, que é uma minoria no planeta e alguém com muitas possibilidades de consumo. São poucos, reservados, e fora o Warren Buffet, que você pode um dia encontrar na esquina tomando café, muitas vezes são arredios aos holofotes da mídia, mesmo fazendo parte de um mundo que, inerentemente, beira a ostentação. São proprietários de jatos particulares enormes, iates com capacidade de cruzar oceanos. A Airbus Corporate Jet, divisão de jatos executivos da empresa que você conhece por invariavelmente viajar num produto que eles fabricam, fez um interessante estudo do perfil desses raros consumidores. Foram entrevistados 250 bilionários na China, no Oriente Médio e na Rússia. Pois é, não falaram com o Eike. As informações de certa forma eram públicas, mas eles consideraram desde os hábitos pessoais até a exposição dessas



A pesquisa mostra que os bilionários desejam a mesma coisa que todos, só que um patamar de atendimento muito mais alto e exclusivo.

peças na mídia. Pela pesquisa, apesar da imagem de exibicionistas, a maioria seguia uma linha mais discreta. Talvez os russos mostraram mais esse perfil de novo rico, meio espalhafatoso. Esses bilionários, em geral, mostram uma habilidade de liderança afiada. Eles sabem o que querem e o que pode ser feito para facilitar as negociações, mesmo tendo, em contraponto, um perfil pouco flexível. São bem focados nos detalhes, colhem aprendizado em cima de seus erros e absorvem novas informações muito rapidamente. Os bilionários com mais idade tendem a focar na manutenção de sua riqueza, mas também dão muita importância aos seus valores e atitudes pessoais, dos seus parentes e de quem com eles se relaciona. Esses elementos são muito relevantes na China, por exemplo. Eles têm consciência de que seus filhos nasceram em berço de ouro e são privilegiados, por isso precisam aprender a batalhar na vida por meios próprios. No Oriente Médio, onde as famílias vivem sob uma forte disciplina hierárquica, as compras de bens, principalmente os de alto valor, geralmente precisam de uma aprovação prévia do pa-



PESQUISA DE FABRICANTE MOSTRA AS TENDÊNCIAS RECHEADAS DE MUITA GRANA

triarca. Nessa região, o iate de um membro mais novo de uma família de bilionários será geralmente menor que os dos mais velhos. Os novos bilionários, como observado na Rússia, tendem a aproveitar suas riquezas de maneira, digamos, mais festiva. Em geral, os bilionários mais novos são mais impulsivos, expõem mais as suas posses. Os mais velhos substituem essa atitude pela vontade de gastar para satisfazer escolhas pessoais. Em geral as novas gerações de bilionários estão se internacionalizando, ultrapassam as barreiras dos costumes regionais para adotar outros mais ocidentais, o que determina um profundo impacto no modo como eles gastam em bens de luxo e no seus estilos de vida. Sendo assim, essas pessoas viajam e gostam disso. Não têm problemas em alterar datas, reagendar compromissos. E querem contar com muita privacidade. Eles chegam a escolher ficar em vilas privativas agregadas a grandes hotéis.

Algumas vezes é pedido que o local seja redecorado temporariamente para que o cliente se sinta em casa. Essa necessidade de privacidade é o que gera a escolha por voar numa aeronave particular. Em vários casos eles determinam que a equipe os atenda com exclusividade, um time que seja adaptado ao estilo de cada uma dessas personagens. No Oriente Médio é preciso que os funcionários tenham total noção das nuances da hierarquia familiar. Por conta disso, apesar de existirem empresas que oferecem serviço de alto grau de exclusividade, os bilionários sentem, e exigem, a necessidade de algo que seja

além disso, como um serviço de bordo fornecido pelo seu restaurante preferido, estejam eles onde estiverem. Na pesquisa são mostrados alguns dos lugares preferidos desses bilionários. É preciso puxar a orelha do Brasil nesse quesito. Não há sequer menção do país, apesar de termos tantas opções turísticas. Ou seja, o Brasil ainda não está preparado para receber essa fatia do mercado. O Caribe é destino alternativo para o Mediterrâneo durante o inverno europeu. A Região da Sardenha, o sul da França e o oeste do Mediterrâneo ainda são tradicionais lugares para as férias de luxo. Os novos bilionários russos



O acesso a bens e serviços de altíssimo padrão vem acompanhado com exigências também de padrão estratosféricos. Mas eles podem.

têm também escolhido destinos na Croácia e Montenegro, que têm mais a ver com o cotidiano deles. Esses também escolhem o Caribe no período pós-natalino. Os chineses têm gosto por visitar Las Vegas para jogar, mas mantêm preferência por lugares como Cingapura, mais alinhados com seu dia a dia. Como diria Vincent Vega, quando se viaja o que vale são as pequenas diferenças entre as coisas e as pessoas. O jato particular é considerado prioridade entre os bens dessas pessoas. Fator de status para as do Oriente Médio. Chineses tendem a voar menos internacionalmente com seus jatos. Todos querem uma equipe própria trabalhando a bordo ou, pelo menos, ter a mão sempre a mesma equipe. O conforto total é lei, tudo tem que ser familiar e feito na medida de quem está a bordo. Os iates são associados a uma inerente declaração de riqueza. Em geral são usados para puro lazer. Para os chineses, que têm menos interesse em esportes aquáticos, as configurações internas das embarcações ganham, por exemplo, karaokê ou salas de reunião. Para os clientes do Oriente Médio é comum que os iates tenham majlis, tradicionais salas de reunião daquele



povo. O estudo mostra que o conceito de luxo para essa parte da população transcende a questão de coisas concretas de alto valor para algo que facilite as suas vidas e, obrigatoriamente, para uma condição melhor. Ok, eles querem produtos e serviços diferenciados, mas você pode traduzir isso em ganho de tempo livre para desfrutar consigo mesmo. Isso também quer dizer que eles buscam algo que a grana não pode pagar, os momentos com seus mais próximos e a boa saúde. Ou seja, os desejos das pessoas desse mercado nada mais são que os mesmos de qualquer um. Mas eles trabalham para que tudo seja feito num nível bem mais elevado de dedicação. ■

O que que acontece...



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



A PCN Energia móvel Ltda. possui mais de mil aparelhos espalhados pelo Brasil. Um dos maiores clientes é a empresa Helisul Taxi Aéreo.

FONTES EXTERNAS ELÉTRICAS TRIFÁSICAS

A PCN Energia Móvel Ltda. Empresa genuinamente brasileira além de fabricar as modernas Fontes Externas portáteis que podem viajar em qualquer posição e altitude, fabrica também as mais modernas e completas Fontes Externas Elétricas Trifásicas do Brasil, denominadas de GPU Power Itaipu 1000 e GPU Power Itaipu 2000, em 220 ou 380 Volts. Com rodas pneumáticas traseiras sem câmara e duas giratórias maciças dianteiras, que tão leve foi necessário adicionar freio de estacionamento.

Compre direto da fábrica qualquer uma das fontes à vista ou parcelado e com frete pago pela PCN.



Rua Pres. Pádua Fleury, 1697 - Cep 81630-240 - Curitiba - Paraná
Fone/Fax: (41) 3277-2133 - 3276-1415 - pcngpu@pcngpu.com.br
www.pcngpu.com.br
Mais informações fale com o técnico (41) 9483-0550



VENTO PREDOMINANTE

Geraldo Barros era piloto. Quando se aposentou, há 51 anos, foi ver o que faria da vida e se inspirou nas tantas horas que passou em voo. As pás das hélices lhe acenderam a ideia. Foi fazer ventilador. A empresa recebeu as iniciais do seu nome e o primeiro modelo da Gerbar foi o Duplo Dinâmico, com dois motores e desenho que, ao passar dos anos, se tornou um clássico. A linha de produtos cresceu, mas todos, fabricados pela Gerbar ou não, mantêm um estilo particular hoje chamado de retrô, atemporal. São peças que além de refrescar o ambiente colaboram para decorá-lo de forma mais instigante.



Faz parte da vida de muita gente. Um ventilador de teto, duplo, giratório, comuns nas decorações de tudo quanto era ambiente, das barbearias aos escritórios. O modelo feito pela Gerbar há meio século é hoje um clássico com visual retrô, exportado para diversos países. A grande novidade é que ganhou versões com pás de madeira e novos acabamentos. O cromo, cobre, bronze, níquel escovado, ouro velho, ônix (níquel escuro) fazem parte do novo catálogo e ainda há as opções em pintura epóxi com diversas cores e verniz colorido para os mais ousados.

Os preços variam de R\$ 2.500,00 a R\$ 3.800,00, dependendo do acabamento.

O ventilador de mesa Urbanjet, da Fanimation, distribuído com exclusividade no Brasil pela Gerbar, faz o mundo retrô ainda mais espetacular. Compacto, está disponível em cinco cores, vermelho spicy, preto misterioso, azul bebê, prata sonic e branco marfim, além da linha em homenagem aos 50 anos da fábrica brasileira, com modelos customizados por diversos artistas nacionais.

Preço: R\$ 980,00





Outra opção de ventilador de teto é o Gerald Direcional, monomotor cuja carenagem lembra a dos motores subalares do Ford Tri-Motor feito na década de 1930. Entrega 200W de potência e pode ser encomendado com pás de madeira (40cm de diâmetro) ou alumínio, esta versão com grades de metal (30cm de diâmetro). Preço: a partir de R\$ 1.088,00

O modelo W30 Coluna é de pedestal e pode ter acabamento, como o de outros produtos da casa, em cromo, cobre, latão, bronze, ouro velho, níquel escovado, ônix ou em pintura epóxi de diversas cores. O desenho é cheio de detalhes, desde a grade que envolve o conjunto tripá de hélices, aos pés do pedestal. A altura é de 1,60m e a fábrica garante que ele não oscila. Preço: a partir de R\$ 1.980,00

ONDEACHAR

Gerbar
Rua Bresser, 1129 – Brás – SP
Tel.: (11) 2692 9740
www.gerbar.com.br



A melhor experiência em hospedagem de Maringá.



A gastronomia impecável e o atendimento de primeira, fazem do Bristol Metrópole referência em qualidade e conforto. São 163 luxuosos apartamentos.

Facilidades

- 📶 Internet Wireless
- 🏊 Piscina
- ❄️ Ar-condicionado
- 📺 TV a cabo
- 👤 Room Service 24h
- 🧺 Lavanderia
- 🍴 Restaurante
- 🅔 Estacionamento

Avenida XV de Novembro, 470 - Zona 01
Maringá, Paraná - Telefone: (44) 3221.8100
Reservas: metropole@bristolhoteis.com.br



APOSTA GANHA

Quarto endereço, segundo Estado, e as promessas de sempre. A trupe da EAB se mudou para Maringá para ver se os ares, e a terra roxa paranaense, revertiam uma imagem desgastada após anos de confinamento em São José dos Campos. Na nova casa a certeza de maior liberdade de ação, o que não acontecia no terreno militar do aeroporto do Vale do Paraíba. Maringá também tem boa estrutura hoteleira, coisa que não era encontrada em Araras ou Sorocaba. O acesso via terrestre é ótimo e a aviação comercial

estavam empresas que ofereciam desde programas de simuladores, como o da e-Fly, a cursos de pilotagem, como a Voe Floripa e Voe Maringá. A Cicare deu as caras com novos modelos de helicópteros leves, similares aos que a Avio Brasil pretende fabricar em Maringá. O SK-1 é um biplace com peso máximo de decolagem de 600kg, motor

Como de costume, o estande da HiGH bombou na feira, que neste ano teve mais liberdade de ação. O evento pode ser local de introdução de novas tecnologias, como a estação meteorológica proposta pela BioSpace (foto inferior).



PRIMEIRA EDIÇÃO NO PARANÁ QUIS GANHAR A CONFIANÇA DO PÚBLICO E DOS EXPOSITORES

oferece boas opções para chegar e sair de lá. Restava saber se as pessoas, entre expositores e público, iam dar mais essa chance à organização da EAB. Pelo jeito, sim. Até São Pedro colaborou. Dos quatro dias de evento, entre 28 e 31 de agosto, apenas domingo teve o mau humor da meteorologia, com ventania e chuva no final da tarde. Chegando à área do aeroporto, a estrutura se revelou grande, com um pavilhão coberto e mais espaço livre num terreno entre o pátio principal e a área dos hangares da aviação geral. Dentro do pavilhão

de quatro cilindros e 120hp. É parte do projeto de desenvolvimento aeronáutico que Maringá está planejando para os próximos anos e que inclui um centro tecnológico a ser construído no mesmo aeroporto. Se você precisasse de um GPU havia a Go Power e a PCN. A Bio Space gostou da feira, pois foi maior o número de pessoas interessadas nas estações meteorológicas de baixo custo que eles desenvolvem. A Metroliner apresentou processos de limpeza de peças. O pessoal da EAA de Americana colocou um Remus dentro do pavilhão



e o estande da HiGH, mais uma vez, foi o ponto de encontro de todos. Também pudera. Quem foi viu três super modelos da Triumph (Speed Triple, a Explorer XC e a Daytona 675R) e todo o network acontecia entre uma degustação dos vinhos Rota 324 e Cabernet Sauvignon Premium, da vinícola Don Abel, ou das cervejas Weizen e Chocolate Porter, da



Cervejaria Insana. Ninguém queria sair de lá. A quantidade de empresas expondo aeronaves foi boa e a variedade também. Além das tradicionais montadoras de experimentais, empresas como a TAM Aviação Executiva, Synerjet e Líder Aviação apostaram no evento, levando produtos de porte superior. A TAM tinha o Cessna Grand Caravan EX e um Corvalis TTX, a Synerjet levou o Pilatus PC-12NG e a Líder colocou em exposição um Beech King Air C90GTx. Curiosamente os mesmos apresentados na Labace, que aconteceu duas semanas antes. A Somma Aviation estava lá também, mas ainda sem o seu Epic 1000LT. Fica para o ano que vem. A Quest foi para Maringá da mesma forma que estava na Labace, mostrando o monoturboélice Kodiak.

Coloque na mesma lista a Vulcanair, que tinha um P68C bimotor asa alta, concorrente direto do Piper Seneca, e a Cirrus, que montou o seu road show junto com a Mini no hangar do aeroclube local. Essas empresas fazem parte de um grupo que estava de olho num cliente que não vai à Labace e prefere um local mais parecido com o seu cotidiano em vez da visita a uma metrópole como São Paulo. Olhando dessa forma, bem que a TAM podia ter levado o mock-up do Bell 505, mesmo com as dificuldades de transporte. Da mesma forma foi sentida a fal-



Só novidades. O Quest Kodiak, o experimental de alta performance Wega, os helicópteros que serão produzidos em Maringá e a nova linha de GPU da GoPower.

ta da Robinson (Power ou Audi Helicópteros) e da JP Martins (representante da Piper e que estava na Labace). Ok, é uma tremenda grana montar todo um circo em tempos de mercado meio magro e, ainda mais, com as duas principais feiras de aviação do Brasil acontecendo num curto espaço de tempo. O segmento dos experimentais estava em peso. A Flyer levou até o bimotor italiano Tecnam P2006 (dois Rotax de 100hp) além de toda a linha de RV que normalmente representa. A Inpaer montou um grande chalé e começou a mostrar como será o conceito do novo Explorer, seu asa alta de quatro lugares com linhas mais aerodinâmicas, parecendo um Cessna Cardinal moderno. Eles também tinham toda a linha do seu catálogo. A Edra levou



está acostumado a ver avião de perto. A Líder chegou a recolher o King Air para um hangar a fim de protegê-lo de uma muvuca maior. A aviação leve chegou em bom número, apesar de a feira ter caído na pegadinha dos slots. Pois é, no primeiro dia foi instituído essa praga nas operações em Maringá. Espantou muita gente. Só de Florianópolis, cinco deixaram de ir para não se estressarem com a restrição. Vários, de olho na previsão de mau tempo para o domingo, e temendo não poder retornar a tempo de trabalhar na segunda-feira, depois que souberam que havia slot para operar em Maringá, simplesmente abortaram suas idas. A medida foi deixada de lado na sexta, mas aí o estrago já estava feito. A feira tem, sim, alguns outros pontos para serem melhorados. Sérgio Benedetti da Plane Aviation (Cirrus) reclamou das opções da praça de alimentação,

um WT-9 Dynamic e um Super Petrel, a Paradise toda a sua gama de modelos, a Aeroálcool estava com um Quasar e a Seamax mostrou a versão com asas dobráveis do seu anfíbio. A Nova Aero, de Rio Claro, também tinha uma novidade, a mais recente versão do Evector Star que tem ponta de asas entre outros refinamentos aerodinâmicos. A Kavok, que representa a linha Alpha Bravo, mostrou o AB100 com flutuadores e quase em frente tinham dois Wega 180 (Superior IO-360 de 180hp) mostrando como é alto o padrão de acabamento desses belos modelos feitos em Santa Catarina. O cenário era bem variado, havia até um T-27 Tucano e um A-29 Super Tucano, este nas cores da Fumaça e em exposição estática. E se os negócios tiveram bom ritmo, a TAM não gostou muito da falta de divulgação e nem da estrutura para conter aquele público que não



Ainda esperando a volta da Esquadilha da Fumaça, o público pode ver de perto um dos A-29, novo equipamento do EDA. A Nova Aero levou os seus Evector. E tudo que você precisava estava no estande da William & Itagiba.

Uma adega, dez caixas de cerveja Insana, seis de vinhos Don Abel. Uma cafeteira, café, copos plásticos, roupas das recepcionistas, 750 revistas, equipamento fotográfico, garfos, pratos, facas, queijos, até uma lixeira, mais um ser humano. Essa era a carga da HiGH a ser levada para Maringá para participar da EAB 2014. Tudo coube a bordo da enorme Dodge Durango Citadel (preço promocional de R\$ 184.900,00). O SUV tem capacidade para levar até sete pessoas com grande conforto. Se a terceira fileira de assentos é rebaixada, vira um grande utilitário com bagageiro coberto. Só assim mesmo para chegarmos a Maringá. Viagem longa, cerca de nove horas de estrada, mas o conforto foi exemplar. Se estivesse com passageiros eles teriam à disposição uma tela de vídeo retrátil logo na divisão dos assentos frontais com a primeira fila. Para facilitar, o carro vem com um par de fones de ouvido sem fio para que os passageiros possam acompanhar o vídeo sem atrapalhar o condutor. E quer saber? Ainda que bem carregado o consumo não foi tão absurdo. Chegou a fazer média de 7km/l na estrada, sempre com ar-condicionado ligado num dia de muito calor. Vale lembrar que só de revistas eram 375kg de carga. Mesmo pesado, o motor Pentastar V6 3.6 de 286cv e torque máximo de 35,4kgf.m aos 4.300rpm, fez bonito nas ultrapassagens na estrada. Outro ponto notável foi a estabilidade desse carro de dimensões nada modestas (5,08m de comprimento, um entre eixos de 3,04m e 2,17m de largura), parte devido aos sistema de tração contínua nas quatro rodas. O veículo foi tão bem visto que virou até uma viatura oficial para alguns convidados VIP da feira, sendo utilizado nos traslados para o hotel e restaurantes a cada dia do evento.



ONDEACHAR

Dodge Brasil
www.dodge.com.br

segundo ele, de baixa qualidade e ainda num espaço de chão de terra. Pelo menos os banheiros (poucos) eram de alto padrão. Ele também falou da dificuldade de poder fazer voos de demonstração com os clientes. Para o Sérgio, esses voos deveriam ser concentrados na parte da manhã, ficando a tarde reservada para os shows aéreos, e não com horários intercalados, como estava sendo feito. Você saía para um voo de demonstração e vez ou outra não conseguia retornar porque estava tendo um show aéreo. Ou nem saía, porque o cronograma das apresentações atrasava e o cliente não queria saber de esperar. Esses shows aéreos foram poucos e é preciso um aumento de verba para poder levar mais atrações. A HiGH fez o dela com o belo racha na pista entre o Extra 330LX e a Triumph Daytona 675R que você pode conferir na matéria exclusiva aqui nesta edição ou vendo o vídeo postado no Youtube (<http://youtu.be/nH7CndofsQI>). No final, a feira somou vários pontos positivos. O principal foi que, apesar de existirem alguns problemas, quem chegava de avião pode realmente ter acesso à EAB. Uma dica da importância que o evento gera era a constante presença do prefeito



Tinha gente que queria levar, direto da EAB, o Alpha Bravo anfíbio exposto pela Kavok. O bimotor Vulcanair P68 é o típico modelo de um público presente na feira de Maringá.

de Maringá, Carlos Roberto Pupin. Isso não foi visto em nenhuma das edições anteriores e era claro que ele estava de olho no que era feito, quais as reclamações e os problemas que aconteceram nessa edição. Evidentemente querendo firmar a coisa no seu território. Espaço tem. Essa fatia de segmento que envolve aeronaves que vão de meros R\$ 100 mil a cerca de US\$ 9 milhões casa bem com a região, rica e que atrai gente que normalmente fica distante dos grandes centros urbanos. A EAB tem que aprimorar a exposição da sua própria marca, mostrando ao mercado que vale a pena investir na feira. E o segmento também tem que investir nela, pois é clara a falta de eventos no Brasil que divulguem a aviação que foi vista nesses quatro dias de agosto, mesclando negócios, show aéreo e, principalmente, mostrando que a aviação não é coisa só de milionário. ■

A proposta era até antiga aqui na redação da HiGH. Colocar um avião para fazer um racha numa pista de aeroporto. Faltava só a ocasião. Enquanto a EAB foi realizada em São José dos Campos, era impossível a autorização. Quando a feira mudou-se para Maringá, surgiu a grande chance. E nem faltou gente disposta a participar. De cara o pessoal da Ala Aviation topou fazer



TACA-LHE PAU



a inédita ação aqui no Brasil. Eles, que são representantes no país da alemã Extra, estavam recebendo o 330LX, um capeta em forma de avião acrobático. Biplace em tandem, construído usando metal na fuselagem e fibra de carbono nas asas, movido por um motor Lycoming AEIO-580-B1A de seis cilindros que entrega 315hp. De VNE – Velocidade Nunca Exceder a marca é de 220nós, cerca de 407km/h. De envergadura são 8m, comprimento 7,2m. Esse avião consegue fazer manobras acrobáticas de +/-10g sendo que a





velocidade de manobra é de até 158nós. Seria perfeito. O conjunto motriz que é completado com as hélices Mühlbauer MTV-9 tripá faz um som bacana, pesado, bom para acompanhar o racha. No solo a questão era quem poderia ter uma moto que fosse páreo para o Extra. Nem precisamos procurar muito. Foi só começar a falar sobre a proposta e o pessoal da Triumph nem titubeou e topou de bate pronto. Eles já estavam expondo dois modelos (uma Tiger Explorer XC e uma Speed Triple) no estande da HiGH na EAB. Colocariam uma Daytona 675R para correr junto, um verdadeiro mini míssil em duas



PROMOÇÃO BOA É ASSIM. QUANDO TODO MUNDO SAI GANHANDO

rodas. O motor tricilíndrico entrega 128cv a 12.500rpm e garante um torque máximo de 7,55kgf.m aos 11.900rpm. Isso somado a um peso líquido de 184kg resulta em um bólido que acelera de 0-100km/h em cerca de 3s. É o confronto da relação peso-potência de 2,04kg/cv do avião contra 1,4kg/cv da moto. Mas o Extra 330LX é mais aerodinâmico, alcança uma velocidade final maior. A Triumph, apesar de rápida, alcança apenas - se é que se pode dizer assim - 250km/h. Uma aposta boa. Colocamos isso na mesa do Decio Corrêa,

que também topou na hora. Para ele seria uma grande oportunidade de mostrar uma ação nova na nova fase da EAB. Pedimos permissão ao pessoal do aeroporto e foi uma grata surpresa o imediato apoio frente às enormes restrições que povoam a aviação aqui nesse país. Em vez de proibirem, por pura falta de conhecimento do que é esse tipo de evento, o pessoal de Maringá resolveu bancar a nossa empreitada. Sexta feira, dia 29 de agosto, dia de sol e de confronto. A Daytona 675R e o Extra 330LX estão expostos em frente ao estande da HiGH. Todo mundo querendo saber no que vai dar esse racha. Alguns apostando na moto, outros no avião. A ideia é alinhá-los na cabeceira da pista de 2.100m do aeroporto e dar a largada. Ambos tinham que seguir até a cabeceira



A entrevista do locutor Vadico coroou a ação que fechou as apresentações no aeroporto de Maringá. Não faltou emoção.



Todos queriam saber quem andava mais, se a Triumph Daytona 675R ou o Extra 330LX. Era muita agilidade, potência rasgando pela pista de 2.100m.

oposta e retornar para a linha de chegada, na cabeceira original. Para dar espaço de frenagem da moto, foi estabelecido que o espaço com a manete ao fundo seria limitado às marcas de 1.000pés de ambos extremos da pista. Era aí que estava a questão. A moto largaria e faria o retorno mais rapidamente, enquanto o avião, apesar de ser mais veloz, teria que fazer um balão, como fazem os aviões agrícolas em voos de pulverização, para poder ingressar na proa de retorno, um caminho mais longo. Ninguém sabia o que ia acontecer ou quem chegaria na frente. Com o Vadico dando o apoio na locução, o circo estava armado. Na taxiway para cabeceira 28, a Daytona 675R esperava. No guidão estava o Pablo Berardi, piloto oficial da Triumph no Brasil, campeão das 500 Milhas Brasil e piloto da equipe campeã da Husqvarna Cup 2007 e instrutor da Alex Barros Riding School. No cockpit do Extra 330LX, Hernani Dippolito, piloto de linha aérea, membro da Esquadrilha Extreme e instrutor de

acrobacias. A fina flor de capacidades e técnicas. Uma sequência inicial de acrobacias do Extra e algumas passadas da Triumph na pista para aquecer os pneus e ambos estão a postos para o racha. Alinhados, público de olho, é dada a largada. A Daytona nem dá chance ao Extra, dispara na frente como se o avião estivesse parado. O Extra 330LX decola com 80nós e leva cerca de 15s para atingir essa marca. Nesse tempo a moto já atingiu a máxima de 250km/h e some em direção à cabeceira 14. Todos ficam vendo as duas máquinas desaparecerem no declive da pista e, num instante, o Extra é visto subindo na vertical para fazer o balão, mas ninguém sabe - a não ser quem está na privilegiada vista da torre de controle - se a moto já está retornando ou não. Do nada o público começa a ver os dois retornando, a todo gás. O avião recuperando a diferença de distância, mas a chegada se aproxima rapidamente. Na parte mais alta da pista eles se emparelham para, enfim, cruzarem a linha com...se existiu alguma diferença, confira você no vídeo que postamos no YouTube. (<http://youtu.be/nH7CndofsQI>) É de arrepiar as imagens das duas máquinas a plena velocidade sobre a pista do aeroporto. Uma verdadeira aula de pilotagem dos dois participantes, o que só faz a HiGH pensar no que fazer num próximo evento. Talvez uma disputa melhor de três ou algo mais fantástico. Um brinde para todos que puderam curtir ao vivo ou pelo vídeo. Tanto faz, diversão é o que conta. ■

galeria



A Nikon D810 chega ao mercado substituindo as antecessoras D800 e D800E. Uma das novidades dessa câmera é produzir arquivos RAW em formato menor, de 9MP. O sensor da máquina continua o mesmo de 36.3MP e trabalha com sensibilidades que vão da super baixa ISO 32 até 51.200 (no modo expansivo). É uma câmera top de linha, para trabalhos profissionais. Essa Nikon possui também sistema mais avançado de reconhecimento de face, 51 pontos focais (cinco podem ser usados ao mesmo tempo) e de ajuste automático de sensibilidade mesmo funcionando em modo manual, e faz cinco disparos por segundo, um clique a mais que os modelos que substituiu. Ela grava vídeos com som estéreo e pode registrar as imagens em cartão de memória simultaneamente ao uso da saída HDMI para gravador externo. Custa R\$ 11.900,00 na Portssar e é indicada para quem deseja um equipamento de ponta, tanto para uso em estúdio como em externas. ■



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



P682

O GLAMOUR ITALIANO NO SEU EXPLENDOR
DESIGN | ROBUSTEZ | SEGURANÇA | LUXO | CONFORTO



vulcanair
aircraft 

www.vulcanair.com.br

contato@vulcanair.com.br

Av. Olavo Fontoura, 1078 - Hangar Campo de Marte | São Paulo - SP | CEP 02012-021
Cel. 11 98121-3888 gualter@vulcanair.com.br | Cel. 11 98755-6622 luciano@vulcanair.com.br

 **Aeronaves**
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO



Um Novo Padrão Para Seus Grandes Negócios

© 2014 BELL HELICOPTER TEXTRON INC.

Você não chegou aonde está por acaso. Nem a Bell Helicopter, e por isso temos o prazer em apresentar o Bell 429 WLG com Trem de Pouso Retrátil. Com alcance e velocidade impressionantes, somados a um Voo suave e silencioso, o Bell 429 leva você aonde for preciso estar com muito conforto e alto estilo. Espaçoso e versátil, foi precisamente projetado para o seu mundo dinâmico e de grandes apostas.

Bell Helicopter
A Textron Company