

HiGH



EDIÇÃO 55 | NOVEMBRO/DEZEMBRO 2015 | R\$18,00



AIRBUS HELICOPTERS H160

A PRIMEIRA IMPRESSÃO

Tranquilidade é contar
com um especialista na hora
de adquirir sua aeronave.

LEASING BRADESCO

Conheça as condições exclusivas do
Leasing Bradesco para você adquirir seu
helicóptero, barco ou avião.

**Fale com seu Gerente
ou ligue para 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

banco.bradesco @Bradesco facebook.com/Bradesco



Bradesco

Tudo de BRA para você.

VIDAS PARALELAS VIDAS

Num evento, encontro um amigo, militar, responsável por área de manutenção. Entre um bate papo e outro, toca o celular. Ele olha e já diz que é uma bucha de manutenção. E era mesmo. Aviação é assim, o problema tinha que ser resolvido naquela hora, muito além do expediente. Às vezes, você que pretende ser aviador acha que não se aprende a voar e sim a apertar botões de alerta no painel diante de tanta coisa que tem que ser memorizada, de tanto procedimento pra nunca ser esquecido em caso de problema. Talvez isso gere nas pessoas tanto pavor de voar. Lá em cima sempre vai acontecer alguma pane querendo te derrubar. No chão é tudo menos perigoso. Carros são bem mais simples que a maioria das coisas que voam. Só têm quatro rodas e um motor montados sobre chassis e suspensões. Mas olhe só, recentemente, em testes que fizemos com automóveis, tivemos problemas de manutenção. Uma direção com assistência elétrica que parou de funcionar e também um alerta de nível baixo de óleo no motor. Em ambos os casos, acenderam luzes e apareceram mensagens no painel. No primeiro nem precisava, o volante ficou basicamente travado. Que tremenda evolução. Agora os carros informam se a calibragem dos pneus está baixa, se da maneira que você dirige a revisão será mais cedo, se tem gente cruzando a frente do veículo. Agora só falta as pessoas começarem a ter medo de andar de carro também. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 9 | NÚMERO 55 | NOV • DEZ | 2015

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Nathália Pinho
arte@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
Osny Moreira, Sérgio Fujiki,
Vanilson Coimbra - Officeimshoot
(fotos), Artur Galeno, Max Araújo
(maquiagem), Carline H., Lana
S., Tomas L. - Urban Management
(modelos) Edmundo Reis, Eduardo
Baskertin, Márcia Leite Paes,
Moacir Honório (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

PENSE BUSINESS

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

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

Invista em um H130.



www.helibras.com.br
Uma empresa da Airbus Helicopters



sumário



Ensaio em voo **Tecnam Astore**

Um italiano de asa baixa e desenho incomparável.....08

Turismo **Circuito dos cristais**

O que uma super pista de corrida pode fazer no meio do nada.....16

Burocracia turística

Só mais um exemplo de como o Brasil deixa de lucrar com suas belezas.....38

Compras

Abram as suas sacolas para o final do ano.....24

Mercado

O Airbus Helicopters H160 pode redefinir uma categoria de helicópteros.....30

Taxi aéreo

Novas formas e tecnologias para um serviço que não tem erro.....76

Produto

Honda Civic Si

A versão que chega do Canadá tem caráter para manter a aura esportiva.....46

Cirrus SF50 Vision

Próximo de ser certificado, o jato pessoal tem muito o que mostrar.....58

KTM 390 Duke

De pequeno, só o porte. A austríaca esbanja performance e estilo.....70

Intermarine 80

Navegando com muita exclusividade.....82

Gastronomia

Dois modos de fazer alta gastronomia francesa no Brasil.....52

Moda

O alto verão cheio de detalhes para serem apreciados.....64

Panorama

Uma proposta para encarar a reciclagem com muita diversão.....88

Dia a dia da caça

O AeroDesign vai amadurecendo junto com os seus competidores.....92



TECNAM ASTORE

AFINANDO O VOO



Aerodinâmica refinada. Essa foi a premissa da Tecnam para fazer o Astore, um desenvolvimento em cima do P2002 Sierra.

Nada como tentar agradar o cliente a todo custo. O duro é que nunca ninguém fica totalmente satisfeito.

Você quer um avião e não sabe onde colocar as asas dele. É como aquela máxima pergunta aos barbudos, se eles dormem com a barba sobre ou sob a coberta. Tanto faz. Se você quer só dormir, a discussão consigo mesmo não cessa até você desmaiar de cansaço, provavelmente com a coberta caída ao lado da cama. Para evitar essa história, a Tecnam partiu para ter em seu catálogo opções para os adoradores de asa alta e asa baixa. Para os primeiros, tinham os P92 Eagle e Echo, destes houve uma evolução, e foi lançado o P2008, aerodinamicamente melhor resolvido, com estrutura geral em fibra de carbono, bom espaço de cabine e performance superior. Para quem gosta de asa baixa, os italianos pensaram da mesma forma que fizeram no P2008, e mostraram o Astore, uma evolução do modelo P2002 Sierra de trem fixo e retrátil. A pauta principal foi mais uma vez o refino aero-

dinâmico. Sai o spinner batatudo, e entra um de desenho bem afilado, longo e pontudo. As linhas gerais são bem melhores do que o primo Sierra, que tem a cabine muito protuberante. Ao contrário do P2008, o novo Astore é feito de lata. Há os devidos rebites e encaixes de chapas. Apenas as carenagens, pontas de asas, e estrutura do canopy são de material composto. O Astore é bem mais esguio e agressivo, mas, apesar disso, a altura disponível do assento até o pexiglass do canopy é de 98cm. A carenagem do motor, que segue uma linha parecida ao do P2008, tem vincos na parte superior meio no estilo Hyundai de desenhar carros. E agora o estabilizador é cruciforme com o profundor em peça separada e não mais no gênero stabilator. De envergadura o Sierra possui 8,6m, enquanto o Astore tem 8,65m. Para entrar na cabine, o acesso é



pela frente das asas, o estribo está bem na frente do bordo de ataque. O inconveniente é na hora de sair, de costas, o que pode gerar uma queda, principalmente se a moça estiver usando saia. Os bancos do Astore são bem confortáveis e se deslocam bem para trás, não só facilitando a entrada e saída da aeronave como também o ajuste para os mais altos. Com 1,15m de largura, a cabine do Astore garante conforto para os ocupantes, principalmente na altura dos ombros. Olhando para os detalhes, como a manete de potência de boa empunhadura, a seletora dos tanques bem acessível, e a base onde ficam os fusíveis na parede esquerda da cabine,

OS ITALIANOS FAZEM O QUE DELES É ESPERADO, DESENHAR BELAS MÁQUINAS.



Detalhes bem acabados nos elementos de cabine. O canopy corre para trás abrindo um bom acesso ao interior da aeronave.

o que chama realmente a atenção é o bom acabamento das peças, o que deve refletir numa durabilidade (custos menores de manutenção) maior. O canopy corre para trás e é uma pena que esse avião não possa voar com ele aberto. Daria um charme tremendo. Para fechar é só ficar atento a baixar a cabeça enquanto puxa a peça. A trava central do canopy merece uma atenção de manuseio, pois se não estiver devidamente ajustada, o trinco acaba danificando a base onde ela se apoia. Nas laterais há

outras travas auxiliares com peças bem acabadas. A visibilidade é excelente para todos os lados, em contrapartida é um daqueles aviões onde boné e protetor solar são itens mandatórios para o voo. A unidade desta matéria é a primeira a entrar no país e eles estão negociando pelo menos mais três. A Flyer anuncia o avião em configuração básica por € 120.581,00. Com o câmbio atual, não é a coisa mais barata desse mundo, e quando você pensa em básico, deve ter na mente que no painel haverá um pequeno efis Dynon mostrando os parâmetros de motor, instrumentos analógicos, ausência de horizonte artificial, nem rádio e nem transponder. Mas

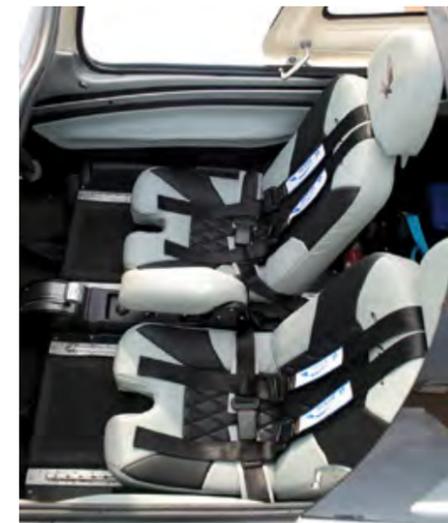
está incluído um mini iPad que dá para usar como GPS e para consultar manuais de performance da máquina. Curiosamente, essa unidade foi feita com o painel nesse padrão, mas poderia ter uma configuração completa com aviônicos Garmin G3X que, basicamente, é um G1000 para a aviação experimental, com um par de telas de 10" sensíveis ao toque. Nelas você pode acessar GPS, transponder, rádios, informações de motor e ter à mão sistemas de visão sintética 3D. A troca de um padrão pelo outro sai em média US\$ 25 mil mais US\$ 1.500,00 pela mão de obra. Francamente a opção inicial, já pelo padrão mais completo, é infinitamente mais vantajosa. Vamos colocar o bicho para voar. São dois a bordo, sem muita doutrina de regimes, pesando 165kg no total, 50 litros de combustível nos tanques, que conseguem absorver até o dobro disso, zero bagagem de um limite de 40kg e nada menos que 35°C em cima da pista de Americana, com seus 1.100m a 2.085pés de altitude. Manete à frente,

rampa abaixo saindo pela cabeceira 30, não precisou de muita distância para chegar a 40nós e aliviar a bequilha. Com 50 nós deu para sair com segurança, manter uma razão de 500pés/min e ampliar a velocidade para 65nós. A hélice bipá Sensenich de passo fixo emite um som grave, curioso, com uma ressonância compassada. Parece que você está voando com um motor radial ao invés do Rotax de 100hp. Recolhendo os flapes, a velocidade vai a 70nós, com a melhor razão de subida variando entre 650 a 700pés/min. O Astore pode ser equipado com um conjunto Sensenich tripá que custa cerca de US\$ 2.800,00 a mais, e se for levar em conta o que acontece com o primo Sierra, equipado com essa hélice, a razão de subida deve ficar por volta de 1.000pés/min. Estabilizado ao limite de 3.500pés naquela área (tem o pessoal de Viracopos que agora passa aos 5.000pés bem em cima de Americana) o ponteiro do velocímetro chega a 110nós. Esse avião tem apenas 10h de voo e é recomendável não ju-

O painel (abaixo) da unidade ensaiada estava com um padrão totalmente básico (no centro está o suporte para um iPad). No alto a empenagem agora cruciforme.



diar muito do motor ainda. A estimativa é de que voando mais alto, a velocidade chegue até 120nós, bem mais que o P2008 que vai a 100nós. O Astore é extremamente manso, bem compensado – e vamos levar em conta que apesar do dia bem quente, e passando por cima de variações de terreno arado e lagoa – o avião se mostrou uma plataforma bem estável. Nas curvas, para a esquerda, sem pedir muita atuação de pedais para centralizar a bolinha de derrapagem, bastava colocar a aeronave na atitude que ela não engrenava numa espiral. Isso, é claro, fazendo curvas até de média inclinação. Para a direi-



FICHA TÉCNICA

Tecnam Astore

Fabricante: Costruzioni Aeronautiche Tecnam

Motorização: Rotax 912 ULS de 100hp

Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro

Envergadura: 8,65m

Comprimento: 7m

Peso máximo de decolagem: 600kg

Velocidade de cruzeiro: 120nós

VNE: 132nós

Alcance: 670nm

ta ele segue em espiral descendente, mas de forma bem suave. O compensador acionado por chapéu chinês no topo do manche é bem eficaz. No posto da esquerda, o piloto tem tanto o compensador de aileron como o de profundor, na direita, apenas o de profundor. Coordenações são muito fáceis de executar, e no pré-estol o leme continua bem atuante, mesmo com o avião pendurado no motor e um ângulo de ataque bem pronunciado. Começando os estóis, eles ocorreram sem motor e alterando a configuração dos flapes entre 40 e 28 nós. Com motor, basicamente a mesma coisa. Na iminência de estolar, a cauda do avião avisa com uma boa dose de vibração e geralmente com

Os bancos correm sobre trilhos aumentando o espaço para as pernas e facilitando o ingresso no cockpit. De bom tamanho e formato, garantem conforto durante etapas longas.





facilitar o trabalho da bequilha durante o pouso. O dia estava com vento muito calmo, garantindo a felicidade de um pouso bem feito e curto. A Flyer pede o prazo de 6 a 8 meses para entregar o Astore. Basicamente as condições de pagamento são de uma entrada de 20%, mais 50% na época da entrega na Itália (mais ou menos 120 dias depois) e 30% na entrega do produto. O Astore concorre diretamente com o WT-9 Dynamic vendido aqui pela Scoda Aero-náutica, oferecendo uma qualidade de

manche colado ele tende a cair de asa para a direita. Mas é fácil recuperar o Astore de um estol. Aliviando um pouco o manche, ele recupera fácil a velocidade, mas não de forma abrupta. Durante o circuito para pouso, começando com 80nós, mais uma vez a visibilidade externa favorece o gerenciamento do tráfego ao redor. À medida que o flape é aplicado, o Astore tem a atitude de picar o nariz. Na final, todo flapeado, o número mágico é 70nós, para captar o motor logo depois de cruzar a cabeceira, com pouco menos de 60nós. Daí resta apenas erguer o nariz de leve para



voo bem similar, ou seja, muito boa, talvez as melhores referências do segmento. Entretanto alguns itens, como o acionamento do flape, elétrico, é melhor resolvido no Astore. A cabine é mais espaçosa que o do P2008, que em contrapartida entrega uma cabine, digamos, com mais sombra. O Astore é um passo seguinte aos proprietários dos Sierra ou outros experimentais projetados há uma década. Sem muitas complicações é também o passo seguinte da aviação experimental. ■

No alto o estribo à frente da asa. Ao lado a carenagem do motor mostra vincos tão populares em carros modernos.

ONDEACHAR

Flyer
Tel.: (19) 3303 3850
www.flyer.com.br



Falcon 7X
De 12 a 16 passageiros
5.950nm / 11.020 km de alcance*

CAÇAS LENDÁRIOS, JATOS EXECUTIVOS EXTRAORDINÁRIOS

Nascidos na mesma família, criados pelas mesmas equipes, os Falcons herdam muitas de suas características únicas dos nossos lendários caças Mirage, Rafale e nEUROn.

Robustos e precisos, cada Falcon carrega benefícios diretos das inovações tecnológicas e design desenvolvidos em nossos programas militares. Tudo para oferecer o que há de melhor em conforto e segurança, além do menor consumo de combustível da categoria e capacidade sem igual de pousar em aeroportos pequenos e com pistas curtas.

Você pode não precisar de um caça em seus negócios, mas vai ter a sua disposição toda a tecnologia de um quando estiver a bordo do seu Falcon. Para voar entre cidades ou entre continentes, embarque na elegante cabine de um Falcon e você vai chegar rapidamente ao seu destino.

Família Falcon: mais de 50 anos de experiência, mais de 2.000 Falcons em operação pelo mundo.



Falcon 5X De 12 a 16 passageiros 5.200nm / 9.630km de alcance*
Falcon 900LX De 12 a 16 passageiros 4.750nm / 8.800km de alcance*
Falcon 8X De 12 a 16 passageiros 6.450nm / 11.945km de alcance*
Falcon 2000LX De 8 a 10 passageiros 4.000nm / 7.410km de alcance*
Falcon 2000 De 8 a 10 passageiros 3.350nm / 6.205km de alcance*

Falcon Family

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

*Alcance máximo baseado em M.80, 8 passageiros, para os Falcon 8X, Falcon 7X e Falcon 5X. LRC, 6 passageiros para o Falcon 900LX. M.80, 6 passageiros para os Falcon 2000LX e Falcon 2000S.

CIRCUITO NO MEIO DO NADA



Se fosse nos Estados Unidos, ou na Europa, pouca surpresa geraria, mas aqui no Brasil causa espanto. Estão fazendo uma pista de corridas num local que poderia ser chamado de lugar nenhum. A novidade, o Circuito dos Cristais, fica em Curvelo, distante 171km de Belo Horizonte, no centro de Minas Gerais. Oficialmente designada cidade em 1875, a economia regional não possui indústrias. Vive de serviços, do agronegócio, e de um resto da extração de cristais que, dizem, tem um tipo específico que os chineses pagam até R\$ 500,00 o

quilo. Lá vivem cerca de 77 mil habitantes, segundo o censo de 2013, que sofrem com uma seca que perdura há 3 anos. Para todos os lados o que se vê é um horizonte de cerrado interrompido por fazendas de plantio de eucalipto. Três sócios, todos apaixonados por carros e motos que andam forte, escolheram Curvelo para construir uma pista de velocidade para ter um espaço para acelerar de forma diferente e segura. No limite de um raio de 150km ao redor de Belo Horizonte, buscaram um valor de metro quadrado mais adequado, terrenos sem grandes obstáculos, e uma disponibilidade de infraestrutura mínima de hospitais, bombeiros e policiamento. A empreitada não é simples. São quatro

milhões de metros quadrados que englobam a pista de 4.400m de extensão com 18 curvas. Alfredo Rodrigues dos Santos, um dos sócios da Tec Racing junto com Marco Túlio Santos e Rafael Siqueira, foi quem nos passou os detalhes da obra que já consumiu R\$ 29 milhões e muito provavelmente vá consumir outros R\$ 29 milhões. Para viabilizar o projeto, o complexo oferece 400 lotes para serem comercializados. Área para hotelaria e galpões comerciais. Os lotes para residências possuem 500m² a R\$ 170.000,00 cada, e 80% destes já foram vendidos. Uma segunda fase deve ser oferecida no segundo semestre de 2016. Mas o esquema não é de condomínio, vai funcio-



na pista já asfaltada. Apesar de usarmos um carro não adequado, uma Mitsubishi Pajero que cantava pneus em curvas a 40km/h, e sendo observados por muitos operários na beira da pista, deu para ver que o traçado de média velocidade é bem técnico. Do final da reta dos boxes, é feita uma sequência de trechos em declive que chega a 30m, incluindo um cotovelo e um S, tudo costurado por boas retas menores. A parte final, em active, é a mais travada, e os conjuntos com bons motores serão primordiais. O circuito foi feito baseado em diversos exemplos da MotoGP, o piloto Alexandre Barros, inclusive, serviu de consultor. As zebras podem ser trocadas para uso em provas de carros ou motos. Isto é inédito. O projeto é ter o circuito pronto em março de 2016

Complexo é o termo ideal para definir o empreendimento em Curvelo. Junção de clube, condomínio, resort e autódromo. Conceito inédito na estrutura e localização.

nar como um clube, onde cada sócio, embutido no que seria o seu título, terá uma casa. Esse sócio poderá usar a pista durante 60 dias do ano e, se quiser, pode até abrir mão da casa, recebendo um desconto de R\$ 55 mil. Ele poderá também ter acesso ilimitado à pista de fora de estrada, a de mountain bike e ao paddock VIP da pista principal. A ideia primária é clara, oferecer um espaço com total privacidade e segurança a aqueles que possuem um veículo esportivo, mas não têm chance de explorar todo o potencial dessas máquinas. Demos algumas voltas



e a primeira prova, de Stock Car, acontecer em novembro de 2016. O objetivo é montar um calendário de 20 eventos ao ano, que vão de track days às competições das mais variadas categorias, para viabilizar todo o projeto em dez anos. Houve um boato que estariam cogitando trazer uma etapa de MotoGP, mas, segundo Alfredo, é ainda um plano ambicioso. A estrutura de uma etapa custa R\$ 80 milhões, fora o valor de € 22 milhões necessário para trazer o circo. Eles também estão em busca de algum parceiro para viabilizar um resort com 120 quartos no mesmo espaço. A região é carente de leitos. No entorno há apenas 2.000 apartamentos em hotéis, em sua

A geração de empregos e qualidade social com a abertura do circuito, pode modificar o cotidiano da região de Minas Gerais, que pouco se desenvolveu há anos.



maioria, quebra galhos. Agora tente imaginar o Valentino Rossi passeando no centro de Curvelo, visitando a Matriz de Santo Antônio. A presença do Circuito dos Cristais já começa a modificar o entorno de Curvelo. A LMG 754, estrada que passa em frente ao circuito e o liga até Cordisburgo, ainda possui um trecho de 14km de terra que está sendo asfaltado e recapeado. Esse novo caminho vai diminuir em cerca de 40km a distância dos tradicionais 99,8km entre as duas cidades e também o acesso à BR 040, principal via de ligação a Brasília, Belo Hori-



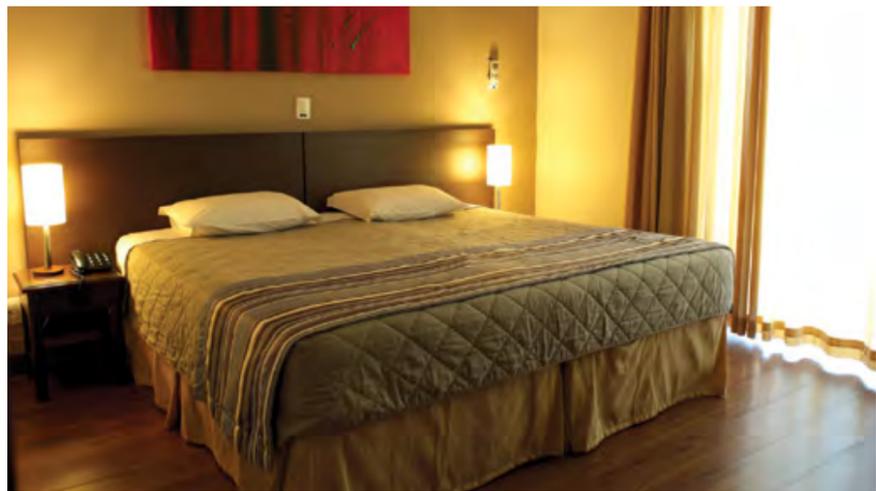
zonte e Rio de Janeiro. Essa redução garante outra dinâmica no cotidiano de quem frequentará o Circuito dos Cristais, eles ficarão menos isolados. Bom para o resto da família, que pode querer mais do que dar voltas rápidas na pista. No entroncamento da BR 040 existe uma das opções válidas de hospedagem. A história do Maquiné Park Hotel começou em 1967 em cima de uma iniciativa de Vicente Paixão. Na época, ele que tinha restaurantes e hotéis em Sete Lagoas, a 30km, viu que aquela estrada viraria o principal corredor para as pessoas em trânsito do Rio de Janeiro para a nova capital federal, então em construção. Na margem da pista fez uma parada de ônibus e um restaurante. Virou referência. Em 1992, junto com o filho Vicente Paixão Júnior, aumentou a estrutura erguendo o hotel com 30 quartos, que hoje possui 50. As piscinas, uma delas rasa e com formato de um pequeno curso de rio com direito a cachoeiras, se tornaram atrações para quem buscava um hotel de lazer ou de escala de percurso. Como fica bem ao lado da estrada, um verdadeiro muro de plantas foi erguido para minimizar a invasão do zunido dos

Nem dá para imaginar que a estrutura é de um hotel de beira de estrada. Feito para lazer e descanso, o Maquiné Park Hotel fica no meio do caminho entre 3 principais capitais deste país. Local igualmente recomendado para a boa mesa, preferencialmente a mineira.

pneus dos veículos no ambiente. Não foi tão perfeitamente resolvido, mas, por tabela, fizeram mágica, deixaram um lugar no meio do nada com cara de resort paradisíaco. Está certo que há um toboá-gua e um trepa-trepa de plástico colorido na beira de uma das piscinas que nada combinam com o ar rústico pretendido. Nesse Bagdad Café mineiro, as crianças vivem sob a tutela de monitores e os pais agradecem. Come-se muito bem. No bufê de almoço, a puxada é mineira, principalmente aos domingos. No cardápio à la carte, a escolha pode recair em indefectíveis salmões ou filés mignons pretenciosos. Mas vá de surubim à brasileira (R\$ 79,00), que serve duas pessoas. O peixe é silvestre mesmo, não algo crescido em tanques artificiais, sua carne é leve, bem saborosa, sem gosto de barro, e combina muito bem com molho de tomate com camarão. Acompanha arroz e pirão. O Júnior é bem atento aos detalhes. Bom marceneiro, vive alterando uma luminária aqui e uma janela ali. Al-



Os quartos em constante atualização garantem conforto. Um cenário bem diferente aos relatados por Guimarães Rosa em seus livros com temática em cima do agreste.



ALGUNS METROS DE ASFALTO PODEM FAZER A DIFERENÇA NA VIDA DO AGRESTE.



gumas deixaram de ser em alumínio e viraram algo com estrutura de madeira, feitas na casa e bem mais lúdicas. Os quartos, bem espaçosos, estão sendo reformados (se bem que mesmo os antigos ainda têm estrutura em estado de novo), recebendo uma decoração bem limpa, quase nórdica, elegante. Uma pena é a enorme quantidade de pernilongos em todos os ambientes. É obrigatório o uso de repelente no corpo e mais aqueles elétricos, de parede, o dia inteiro. Disseram que é algo normal na região e isso também não invalida o lugar como ponto de apoio ao roteiro turístico. O visitante ainda tem mais uma opção de interesse no entorno. A vizinha Cordisburgo, cidade de 8.990 habitantes, poderia ser muito mais famosa e visitada. É terra de Guimarães Rosa, tem a Gruta do Maquiné e o seu Stamar Azevedo, pedreiro que construiu a sua Casa Elefante

e o Zoológico de Pedra, com esculturas de animais pré-históricos. Se a divertida inocência do Stamar é uma grata surpresa na visita à minúscula cidade, o legado do escritor, e as enormes belezas geológicas da gruta podiam ser melhor exploradas (leia a segunda matéria de turismo nesta edição). Se Guimarães Rosa é lembrado em um conjunto de esculturas em praça pública e na casa onde nasceu, transformada em museu em 1974 (ações até modestas pelo porte de sua importância), na gruta o visitante tem que estar disponível ao espanto, não de medo, mas de admiração. Foi nesse lugar que nasceu a espeleologia brasileira. O trabalho cenográfico feito do local explorado pelo dinamarquês Peter Lund a partir de 1834 é magnífico. Nos 650m de extensão, distribuídos em sete salões que descem a 18m de profundidade, a observação das formações em carbonato de cálcio é um exercício contemplativo. Apesar do aspecto maciço, a dureza dessas rochas é pouca. A luz da lanterna chega a deixar translúcidas algumas áreas



as. A fragilidade das estalactites e estalagmites é vista em algumas partes lascadas por visitantes do passado, de precário conceito de preservação. E não há foto ou texto com poder descritivo à altura das belezas da gruta com rocha matriz datada de 450 a 600 milhões de anos. O silêncio absoluto chega a intimidar. É fácil perder a referência temporal. A sessão de fotos levou duas horas, mas a sensação era de termos gasto apenas 20 minutos. Combinação de sensações acima do esperado, num roteiro que pode ser renovado com a chegada do Circuito, inesperadamente, bem no meio do nada. ■



MAPA DE ROTAS

Dica do piloto:

Para todo esse circuito, a melhor base é na cidade de Curvelo. O aeroporto municipal (SNQV – 18°45'58"S/044°27'29"W) tem pista de 1.200m asfaltada, mas apesar de ter todo o balizamento noturno, está homologado somente para operações diurnas. Telefone para contato: (38) 3722 2593.

Melhor época:

Com três anos de seca, é difícil encontrar tempo ruim naquela parte do Brasil. Os locais dizem que entre junho e agosto o calor é menor, assim como a incidência de pernilongos.

Tarifas:

Maquiné Park Hotel
Diárias básicas com café da manhã

Apartamento Standart: de R\$ 100,00 a R\$ 310,00
Crianças de 6 a 10 anos: R\$ 45,00
Apartamento Luxo: de R\$ 120,00 a R\$ 375,00
Crianças de 6 a 10 anos: R\$ 50,00
Apartamento Luxo Superior: de R\$ 140,00 a R\$ 440,00
Crianças de 6 a 10 anos: R\$ 85,00
Suíte com hidro: de R\$ 170,00 a R\$ 530,00
Crianças de 6 a 10 anos: R\$ 100,00

Gruta do Maquiné
Ingresso:
R\$ 20,00 inteira
R\$ 10,00 meia para estudantes e melhor idade.
Crianças menores de 5 anos, isento.
Não aceitam cartões de débito, crédito ou cheques.

Endereços:

Maquiné Park Hotel
Rod. BR040, km 447 – Caetanópolis – MG
Tel.: (31) 3714 6288
www.maquineparkhotel.com.br

Gruta do Maquiné
Rod. MG 231, km 7 – Cordisburgo – MG
Tel.: (31) 3715 1336
www.grutadomaquine.tur.br

Circuito dos Cristais
Rod. LMG 754, km 3 – Curvelo – MG
Tel.: (31) 2523 6619 / 2551 9375
www.circuitodoscristais.com.br

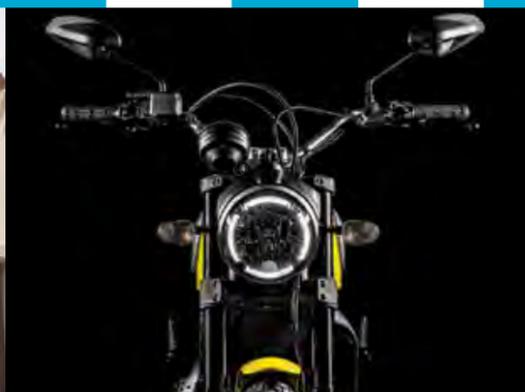
APRECIE COM MODERAÇÃO

Há uma década
elevando o patamar do
VINHO NACIONAL



10 anos Don Abel
VINHOS PREMIUM

com



DUCATI SCRAMBLER

Sensação recém-lançada no exterior, a Ducati trouxe para o Brasil a nova Scrambler. A moto é a mais barata do catálogo no país e custa a partir de R\$ 36.900,00 na versão ICON (há ainda as versões Classic, Urban Enduro e Full Throttle que chegam em 2016). O seu condutor é uma pessoa nova bem-sucedida, ou talvez não tão jovem, que sabe curtir a vida, incluindo as escapadas para a praia ou para o campo. O motor da Scrambler é um tradicional 2L de 803cc, 75cv a 8.250rpm e torque máximo de 68Nm a 5.750rpm. Apesar de estilo vintage, a moto conta com um arco de luzes de LED no farol. O painel é uma tela de LCD e há uma entrada USB debaixo do banco. O peso é baixo, 170kg peso seco. Essa moto é o típico modelo que pede uma customização, tanto que na apresentação foram mostrados alguns já convertidos, vindos da Itália. Opcionais de fábrica serão oferecidos e, pode deixar, no futuro é bem capaz de serem anunciadas parcerias com oficinas brasileiras especializadas em customizações de motos.

Ducati

www.brasil.ducati.com/ikon

para

SALTO TRIPLO



Três sommeliers, Amanda Reitenbach, Bia Amorim e Carolina Oda, elaboraram em parceria com a Cervejaria Blondine a cerveja TRIO, que usa a mesma receita básica, no estilo Indian Session Ale, mas com três tipos de lúpulos diferentes no final do processo. Os três lotes serão lançados até meados de 2016. A primeira produção é com Brewers Gold e Pacific Gem. A segunda é com Bravo e Sapie. A terceira é com Nelson Sauvin e Chelan. Cerveja de corpo bem presente e forte, ao mesmo tempo que tem baixo teor alcoólico, de 4,3%, bem refrescante, é indicada para os dias de verão.
Preço sugerido: R\$ 20,00 a garrafa de 310ml

Crazy4Beer
Rua Antônio de Macedo Soares, 1704 – SP
Tel.: (11) 3796 2012
www.crazy4beer.com.br



O Instantly Ageless, da Jeunesse, é um creme suavizante de linhas de expressão, que trabalha rapidamente e com total eficiência para dar em instantes um efeito jovial à pele. A fórmula do produto contém o peptídeo argireline e um poderoso complexo de minerais. O Ageless penetra imediatamente na pele, reduzindo os sinais de envelhecimento aparentes entre dois e três minutos e duram cerca de oito horas.

Preço: R\$ 315,00 a caixa com 50 sachês.

Jeunesse
SAC 0800 891 5441

MÚSICA ATEMPORAL

O Patrimony ultrafino calibre 1731 da Vacheron Constantin tem como diferença um sistema de som de repetição de minutos, e ainda leva a assinatura do mestre artesão que o criou. Com tais minúsculos sistemas, complexíssimos de serem fabricados, esses relógios tocam uma música própria nas horas cheias, nos quartos e nos minutos, por meio de um martelo que bate num gongo. O novo exemplar é inspirado no modelo ultrafino criado em 1955 para o bicentenário de Vacheron Constantin, e vem com duas opções de mostrador, em opalina cor ardósia e outra em prata.

Preço:
Patrimony ouro branco 18K – R\$ 259.000,00
Patrimony Contemporaine
ouro rosa – R\$ 444.000,00

Boutique Vacheron Constantin
Shopping Cidade Jardim
Av. Magalhães de Castro, 12.000 – São Paulo
Tel.: (11) 3198 9405



CUIDADO DE SEMPRE

A Clinique começa a oferecer cinco novos produtos da linha Anti-Blemish para o combate e tratamento da acne. Dentre as opções disponíveis, estão produtos que realizam desde os cuidados básicos diários em gel, sabonetes, até maquiagens específicas para pele acneica, além de acessórios complementares para o cuidado da pele.

Clearing Gel – R\$ 99,00 (15ml) e R\$ 149,00 (30ml)
BB Cream SPF 40 – R\$ 179,00
Deep Cleansing Brush – R\$ 99,00
Cleansing Gel – R\$ 99,00

Clinique
SAC: 0800 892 1694
E-commerce: www.clinique.com.br



CONTÍNUO SUCESSO

O Rota 324 safra 2012 da Don Abel é o sucessor da versão 2005 e já está sendo considerado um dos melhores vinhos 100% cabernet sauvignon produzidos no hemisfério sul. Com graduação alcoólica de 13,02%, é um vinho de paladar de alto corpo, equilibrado, rico em taninos, de aspecto vermelho rubi bem denso, envelhecido 12 meses em barricas novas francesas.

Preço sugerido no site: R\$ 89,90 (compras acima de R\$ 700,00, frete gratuito).

Don Abel
www.donabel.com.br
Também disponível nas lojas Zahil.
www.zahil.com.br



CORES DE FRIDA KAHLO

As famosas cores de Frida Kahlo estão em plena evidência, com exposições de suas obras, livros e peças de teatro.

A Arezzo não ficou de fora e criou uma coleção cápsula com itens limitados inspirados no universo de Frida. Os destaques da linha são os modelos com referências à atmosfera da artista, cheia de cores e com toques artesanais que remetem também à cultura mexicana. Entre as apostas estão as sandálias com tiras de couro, as Huaraches, em versão rasteira e com salto grosso, além das aplicações de flores, as sapatilhas de bico fino com bordados florais e as cores fortes em sapatilhas, que trazem um saquinho floral para guardá-las.

Bolsa flores coloridas - R\$ 699,90
Sandália verde - R\$ 299,90
Anabela flores coloridas - R\$ 279,90
Bolsa verde - R\$ 699,90

Arezzo
Tel.: (11) 3081-4929



LEITURA OBRIGATÓRIA

Duas feras da publicidade brasileira, Renato Castanhari e Zbigniew Campioni, juntaram forças para editar o Ladeira da Memória. Em dois volumes, as 144 páginas desses livros contêm crônicas, contos e não se sabe até onde a ilustração do Campioni influenciou o texto do Castanhari ou vice e versa. O trabalho que começou num blog, agora ganha versão impressa para falar da vida, das ruas e de todo o cotidiano que circula ao nosso redor.

Preço sugerido: R\$ 40,00
www.ladeiradamemorialivro.wordpress.com

Livraria Cultura
www.livrariacultura.com.br



EM ALTO E BOM TOM

A caixa Mutante – Box DeLuxe reúne os cinco primeiro discos dos Mutantes, mais os álbuns Tecnicolor gravado em 1970 na França e lançado em 1999, e a coletânea Mande um abraço pra velha, todos em vinil 180gr, masterizados a partir das fitas originais. Os precursores do rock brasileiro estão bem servidos agora para virarem referência para as novas gerações.

Preço sugerido: R\$ 800,00

Polysom
www.polysom.com.br



IMAGEM DA PERFEIÇÃO

Corpo feito em fibra de carbono em único bloco, visor de LCD de 3,2pol articulado, sensor CMOS de 24,3MP que trabalha com sistema de auto foco com 51 pontos e um processador de imagens EXPEED 4. Estas são algumas das especificações da nova Nikon D750, que ainda grava vídeos em Full HD em 1.080 pixels em 60, 30 ou 24fps. Essa Nikon situa-se entre a D610, de quem herda o sensor, e a D810 para o mercado profissional, que fornece, por exemplo, a capacidade de disparos contínuos de 6,5 fps e o sistema de foco. Equipamento de ponta para quem trabalha com fotografia.

Preço: R\$ 12.570,00 com lente 24-120mm

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



Barro, grama, cascalho — nenhum problema.

A Pilatus é reconhecida por desenvolver aviões com excelentes performances em pistas curtas, mesmo naquelas não pavimentadas. O PC-24 pode acessar cerca de 21.000 pistas – o dobro de aeroportos em todo o mundo que o seu concorrente mais próximo. Isto significa que você pode voar até muito mais perto de seu destino final do que qualquer outro jato.

Para mais informações sobre esta ou outras incríveis aeronaves da Fabricante Suíça Pilatus entre em contato com a SynerJet, distribuidor exclusivo para toda a América Latina.



PILATUS

SYNERJET
BRASIL
Uma Empresa Latina

O FUTURO É AGORA



Um aviador de asas rotativas de longa data. Começou a voar aos 17 anos e aos 18 já trabalhava com helicópteros sobre as Cataratas de Foz do Iguaçu.

Aos 19 foi para região amazônica transportar carga externa para prospecção de petróleo, voando com a Aerospastiale Alouette II, na Cruzeiro. Moacir Honório tem as suas qualificações para saber muito desse mercado. Considerando apenas o seu trabalho a bordo dos AS365 Dauphin, contabiliza algo como 8.000h de voo das suas 15.000h de carteira. Voou todos os exemplares dessa família e foi ele quem trouxe ao Brasil o primeiro, em 1988, um modelo N. Hoje fica geralmente no comando de um Dauphin N3 e N3+. Mesmo com a sua experiência de 37 anos voando helicópteros, sofreu uma série de espantos quando se deparou com o primeiro protótipo do Airbus Helicopters H160. Foi durante uma visita à fábrica em Marianne (França), depois de uma sessão de treinamento em simulador. As surpresas começaram na apresentação da estrutura do programa de desenvolvimento da

A apresentação na feira HAI já foi um grande acontecimento. O helicóptero ultrapassou as expectativas geradas anteriormente.

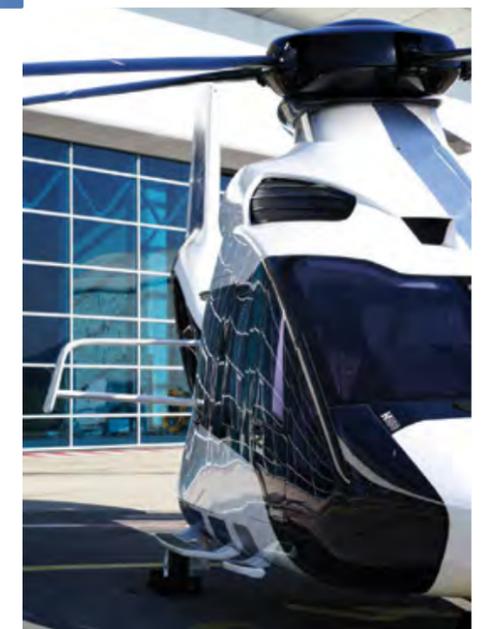
aeronave, que já dura três anos e meio. Nesse período a empresa iniciou processos nunca vistos. Numa área eles montaram espécies de bancadas onde peças e sistemas eram instalados, mas sem contar com a carcaça que as envolverão. Ali estavam desde a árvore elétrica com as cablagens, até os sistemas hidráulicos para que os engenheiros fizessem testes de desenvolvimento com milhares de sensores. E há cerca de dois anos ficou pronta uma estrutura que lembra um túnel de vento, só que na vertical, com dez metros de altura, teto retrátil, trinta metros de diâmetro com paredes extrarreforçadas, em seu meio um piso de metal vasado, e um vão embaixo com mais cinco metros de profundidade. Sobre esse piso foi colocado um H160 completo, extraequipado com sensores e remotamente controlado de uma sala que mais parece base de vilão de filme do 007, com enormes posições de controle. Nesta estrutura são feitos testes com rotor girando, alterações de potência para

Dá para notar o desenho incomum das pás do rotor principal. Além de buscar performance, essa configuração deve diminuir a emissão de ruídos.



ver como a máquina reage, e checagem de absolutamente todos os equipamentos que estão a bordo do H160. Coisa inédita na indústria das asas rotativas. O mais comum é ver módulos bem mais simples em espaços abertos para testar apenas o rotor e transmissão. Essa estrutura dá conta do que pode vir no futuro da Airbus Helicopters. Os momentos boquiabertos continuaram com a possibilidade de ver a nova máquina ao vivo. O desenho geral é diferente de qualquer coisa que está no mercado. O que mais chama a atenção são as cinco pás do rotor principal com desenho em zigue-zague. Mais do que uma maior eficiência em performance (as pontas das pás se assemelham as raked wing tips, inclinadas como as que podem ser vistas nos

Boeing 767-400), o desenho incomum provavelmente auxilia na redução de emissões de ruído. Outro detalhe é o fenestron, maior que o visto no Dauphin N3+, e que no H160 é inclinado. O Moacir, em conversas com os engenheiros, anotou que eles acham que o H160 será 50% mais silencioso que o EC155. Inclusive, durante a visita, foi possível ver o H160 com motor girando. E foi curioso. Perto do H160, estava um EC155 também com o rotor girando, e praticamente era impossível ouvir o H160. A inclinação do fenestron também vai sanar uma tendência do voo pairado do Dauphin, um pouco inclinado para a direita, além de outras vantagens aerodinâmicas em voo cruzeiro. O H160 fica parado reto. E quando se diz parado é esta exata descrição do voo pairado do H160. Da mesma forma que visto no H175 (HiGH 53), o H160 tem sistema de piloto automático de quatro eixos, coisa que o Dauphin N3+ também tem, só que num patamar



menos avançado. Moacir que já acha o sistema do seu N3+ perfeito descobriu que essa condição está prestes a ser batida, segundo o que lhe confidenciou alguns engenheiros e pilotos de testes durante a sua visita. A automação é especialidade da Airbus e essa política já está influenciando no desenvolvimento dos novos produtos da sua divisão de helicópteros. Nos Dauphin antecessores ao N3+, a velocidade mínima para voar IFR era de 75nós. Abaixo disso a estabilidade pode ficar comprometida. No Dauphin N3+ a aeronave voa estável a 30 nós, trabalhando perfeitamente, o que é impressionante. Essa velocidade é quase a usada num taxiamento. O H160 chega a zero, fazendo o pairado automaticamente. Outro detalhe, o Dauphin N3+ tem sistema de recuperação de atitude anormal. Durante um teste, feito pelo próprio Moacir na fábrica na França, o helicóptero foi colocado propositalmente em uma atitude bem anormal, descendo e com velocidade negativa, voando para trás. Com simples acionamento de um botão, a aeronave recuperou a

condição normal de voo. A expectativa é que o H160 tendo um piloto automático melhor, faça a recuperação ainda mais eficaz ou então nem sequer permita a entrada nessa atitude. Até para acionar o H160 houve um ganho tremendo. Os sistemas Fadec, agora com duas linhas de gerenciamento de motores, fazem tudo. Não existe mais a opção de tentar fazer o delicado procedimento de forma manual, que poderia danificar a turbina. Em casos de pane, o H160 vai fazer todos os ajustes e gerenciar o uso de potência máxima disponível. Em algumas falhas, o sistema de segurança do H160 realiza automaticamente todos os procedimentos de emergência que antes eram feitos pelos pilotos, além de não aceitar uma ação incorreta. O trabalho principal da tripulação é monitorar e verificar se tudo foi realizado conforme previsto. Um sistema avançado diminui a carga de trabalho na cabine, deixando que a tripulação se concentre muito mais no voo, aumentando, e muito, o nível de segurança. Há uma conversa, à boca miúda, que em voo cruzeiro o H160 será capaz de

O espaço de cabine possibilitará diversos arranjos internos. Para 7 ou 8 passageiros será a garantida de muito conforto. À direita o rotor fenestron instalado inclinado.



calcular e ajustar automaticamente os parâmetros de motor e a rotação do rotor para otimizar o consumo e ter um alcance maior. Tanta automação influenciou na limpeza de cabine. Na parte superior não há mais uma profusão de manetes, há só a do freio de rotor. São poucos os botões no coletivo. O painel com as enormes telas totalmente integradas do sistema Helionix, e auxiliadas por um iPad (que serve como um EFB – Eletronic Flight Bag) instalado na lateral, facilita em muito o gerenciamento pelo piloto. A disposição das informações, centralizadas numa única linha horizontal, evita que o piloto tenha que ficar mexendo muito a cabeça para pescar o que



O INÍCIO DE UMA NOVA GERAÇÃO DE HELICÓPTEROS VIRA REALIDADE COM MUITOS TESTES.



Durante décadas os modelos das famílias AS365 Dauphin e EC155 se tornaram referência no setor. Sem declarações oficiais, o H160 muito provavelmente, será o substituto natural.

está procurando, aumentando o conforto e segurança. Os engenheiros da Airbus Helicopters estão desenvolvendo um aplicativo que pode ser usado em diversas plataformas. Por meio dele é possível fazer todos os pré-cálculos do voo e ao se aproximar da aeronave, haverá a possibilidade de emparelhamento de dados, configurando os gerenciadores de voo e tudo mais que for necessário. A tecnologia será útil também para os mecânicos, que terão óculos com visão sintética em 3D e com os quais poderão ver antecipadamente as partes do helicóptero e também simular todo o trabalho a ser feito, antes mesmo de chegar perto da aeronave. O dispositivo



deverá ser entregue aos operadores. Não será um equipamento exclusivo dos mecânicos e engenheiros do fabricante. A cabine é muito espaçosa e o acesso é fácil, feito por dois enormes estribos retráteis de cada lado, um dedicado aos tripulantes. A visibilidade para fora é muito superior ao que existe no mercado. Os bancos dos pilotos são maiores, mais altos, que os encontrados no Dauphin N3+ e há três saídas de ar-condicionado para cada tripulante. O ar-condicionado, inclusive, superdimensionado, é o mesmo usado no H225, uma aeronave bem maior. Da cabine de passageiros pouco se pode captar, pois estava toda tomada por vários equipamentos e instrumentos de medições necessários para o desenvolvimento do projeto. Na parte de treinamento, o fabricante está desenvolvendo o conceito do FCOM – Flight Crew Operation Manual. Totalmente digital, servirá para o piloto conhecer todos os parâmetros operacionais do H160, mesmo em casa. A Airbus pretende em parceria com a Turbomeca que as novas turbinas Arrano sejam capazes de trabalhar numa faixa de potência que hoje está em 1.100shp e passe para 1.300shp. Para comparar, a motorização do Dauphin N3+ entrega 961shp em cada turbina Arriel 2C. Como está previsto que o H160 feito com estrutura básica em material composto seja pelo menos uma tonelada mais leve do que, por exemplo (o trem de pouso de atuação elétrica colabora para o regime), o



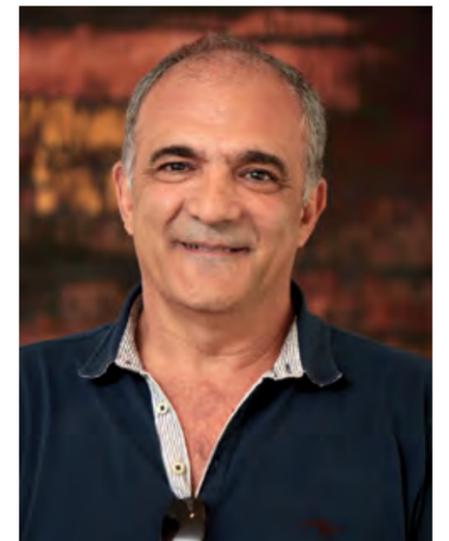
A limpeza do arranjo na cabine de pilotos é ponto alto. Além do espaço e grande ergonomia. Menor carga de trabalho para os pilotos e maior segurança.

AgustaWestland AW169, e ainda levando em consideração que os novos motores devam ser cerca de 15% mais econômicos, está criada a fórmula para que novos padrões operacionais sejam estabelecidos com a entrada do H160 no mercado. Pelos números do Moacir, para fazer um voo entre São Paulo, que está a 2.600pés, e o Rio de Janeiro, decolando de noite, temperatura alta e heliponto elevado, mais as exigências legais de autonomia para um voo IFR, com sete pessoas a bordo, atualmente só o Dauphin e o EC155B1 cumprem os requisitos. Um Sikorsky S-76C++, da mesma categoria, pelos nossos cálculos feitos em cima dos manuais de operação, pena mais para



Moacir Honório (à dir.) foi um dos primeiros brasileiros a ver de perto o novo H160. Viu até a máquina voando, quem sabe estará a bordo no próximo encontro.

fazer a mesma missão. No cotidiano, trabalhando com tabelas em cima de um peso máximo de decolagem de 4.300kg no N3+, o Moacir acha que com o H160, ao mesmo tempo em que não vai perder performance de rampa em helipontos elevados, em dias com temperatura mais elevada, vai conseguir cumprir, nas mesmas condições, etapas de mais de 450nm que ele faz com a sua atual máquina, ou atingir distâncias ainda maiores. Se a Airbus Helicopters e consequentemente a Helibras por aqui, promoverem uma política de bons preços do novo produto, com tanta nova tecnologia embarcada (um Dauphin N3+ configurado executivo tem preço de tabela a partir de US\$ 13,5 milhões e um EC155, US\$ 14 milhões), é bem provável que o H160 possa repetir o sucesso que ocorreu quando do lançamento da família Dauphin, um divisor de águas que provoca espanto em tantos incrédulos. ■



ONDEACHAR

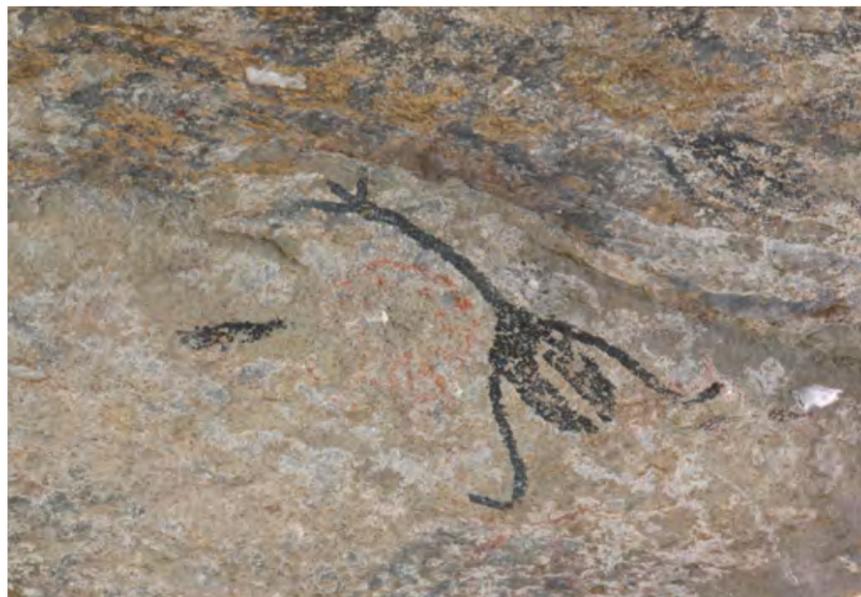
Helibras
www.helibras.com.br

A Organização Mundial do Turismo relatou que o número de viajantes cresceu 4,7% em 2014, ultrapassando a marca de 1,1 bilhão de turistas. O Brasil, em 2014, amparado pela Copa do Mundo, recebeu perto de 1 milhão de visitantes a mais se comparado com o ano de 2013. Foram 6.429.852 no ano passado em relação aos 5.813.342 do período anterior. Há três anos, ainda no meio da crise econômica mundial, Paris teve um aumento de 1,5% nos seus números de turistas. Nos primeiros seis meses de 2012, 7,76 milhões de visitantes passaram pela cidade luz, mesmo com um inverno rigoroso no começo do ano e uma retração de 3,2% entre o contingente doméstico. Naquele ano a média de uma diária num hotel parisiense era de € 164,00. E vejam só, os brasileiros eram os mais bem vindos para o comér-

VOCÊ QUASE NÃO VIU ISSO

QUANDO O TURISMO EMPERRA EM
QUESTÕES BUROCRÁTICAS, TODOS PERDEM.

cio da cidade americana que se fixara como o principal destino do turismo de compras no planeta. Em 2013, Nova York acusou um crescimento de 11% no volume de visitas de brasileiros, um recorde que somou um extra de 895 mil pessoas e marcou um crescimento de quase onze vezes em uma década. Naquela época, o brasileiro em geral gastava cerca de US\$ 3.000,00 na cidade, entre compras e outros consumos. No total foram deixados US\$ 2,7 bilhões para o turismo e comércio de Nova York. A incrível leitura desses números é feita depois de



Surpresas já na entrada, uma pintura rupestre datada de 5 à 6 mil anos A.C. marca a entrada da Gruta do Maquiné. Mas todo o passeio será uma sequência de imagens admiráveis.



ver um formulário de 21 páginas emitido pelo IEF – Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais. Nele deveriam constar as explicações das intenções da produção de uma matéria requerida pela HiGH sobre a Gruta do Maquiné que fica na cidade de Cordisburgo (MG). Dependendo do que fosse descrito, a autorização para os trabalhos poderia ou não ser emitida. Caso fosse entendido como uma produção comercial, ou seja, publicidade, por exemplo, haveria uma cobrança de uma taxa de uso do espaço. O procedimento é baseado na Portaria IEF nº 81 de 22 de junho de 2012 e é uma regulamentação do processo de autorização para uso de imagens em Unidades de Conservação administradas pelo IEF. Tudo nos foi repassado depois do contato por telefone em 29 de setembro de 2015 com a equipe que administra o Monumento Natural Estadual Peter Lund, onde está a Gruta do Maquiné. Formulário lido, preenchido, escaneado e enviado para a área competente para análise e eis que, em 6 de outubro, vem a resposta de que, na visão da administração, a matéria teria

cunho comercial e por conta disso haveria a obrigatoriedade de ser feito um pagamento de uma taxa de R\$ 825,03 por dia de trabalho no lugar. Durante a argumentação de que a matéria tinha cunho jornalístico, e não publicitário ou de outro modo comercial, foi recebida outra resposta de Rinaldo José de Souza, engenheiro florestal e coordenador de Unidades de Conservação do escritório regional do centro norte do IEF-MG. Nela ele escreveu que desconhecia a publicação e por isso julgou que a matéria seria de cunho comercial por entender que ela ajudaria a vender a revista e seria associada à marca HiGH, assim como ocorreria a promoção do produto jornalístico e o serviço prestado por ela ao seu público alvo e anunciantes. Na mesma mensagem, o coordenador salienta que para o caso de ser apenas cunho jornalístico, como ocorre em matérias de jornais locais e dos estaduais, eles não teriam competência para autorizar a divulgação das Unidades regidas por eles, ou mes-



Cordisburgo, cheia de detalhes. A escultura da preguiça gigante no zoológico de pedra e o museu Guimarães Rosa. Tudo subaproveitado. Abaixo Dona Leila Dias (esq.) e Sabrina Costa (dir.) tocam a pequena loja do Maquiné, negócio tímido, poderia render mais, se tivesse público maior.

mo barganhar a isenção de taxas, situação prevista em um dos artigos da portaria 81. A isenção de taxa seria somente permitida se a publicação fosse de perfil científico ou beneficente. A argumentação da isenção teria que ser então submetido à análise da Ascom - Assessoria de Comunicação do SISEMA/MG, coisa que segundo Rinaldo seria um processo rápido e simples. E realmente foi. Feito o contato com o Ascom, a informação foi que o procedimento nem devia ter sido feito de tal forma haja vista que o trabalho tinha cunho jornalístico. O contato deveria ter sido feito, desde o começo, diretamente com a Ascom. O próprio IEF poderia ter direcionado o processo desta forma. Um simples telefonema, seguido de um e-mail explicando qual era o objetivo da HiGH numa tarde de sexta-feira, serviram para receber a autorização na segunda-feira seguinte pela manhã, para fazer as fotos e captar as devidas informações. Agora imagine essa sequência de situações sendo apresentadas para um colunista de turismo chinês ou islandês com um sotaque sofrível no seu inglês. Teriam desistido em meio dia. Foi por muito pouco que não desistimos de fazer a pauta na Gruta do Maquiné. O procedimento excessivamente burocrático, talvez uma falta de treinamento e orientação, só faz dificultar a divulgação e fomento da atividade do turismo. Ser-



ve de exemplo de como o setor é mal trabalhado no país. O resultado é a discrepância nos números comparativos do turismo no Brasil e no exterior. O ingresso da Gruta do Maquiné custa R\$ 20,00, estudantes e idosos pagam meia entrada. É muito barato pelo que é. O lugar foi descoberto em 1825 pelo fazendeiro Joaquim Maria Maquiné. A partir de 1834 começou a ser estudado cientificamente pelo naturalista dinamarquês Peter Lund, que veio ao Brasil para tratar de uma tuberculose e é considerado o pai da paleontologia e arqueologia no Brasil. A gruta recebe cerca de 50 mil visitantes ao ano, segundo Mario Lucio de Oliveira, gerente do Monumento Natural Estadual Peter Lund, que administra a gruta.



Esse número poderia ser de até 150 mil pessoas ao ano, mesmo dentro de rígidas regras de manejo para causar o mínimo de impacto no ambiente. Dividindo esse número por doze meses, são 12.500 pessoas por mês. O Parque das Cataratas de Foz do Iguaçu cravou o seu recorde de 17.727 visitantes no feriado do dia 12 de outubro de 2015. A visita teve seus altos e baixos, muito por conta da falta de divulgação. Reclamação feita pelo Mario Lucio e que não deixa de ser um contrassenso ante as dificuldades encontradas para ser feita uma simples matéria. Entre 1991 e julho de 2015, a administração estava a cargo da prefeitura de Cordisburgo e agora volta mais uma vez para a mão do governo do Estado de Minas Gerais e deverá ser repassada para uma empresa por meio de parceria público privada. Esta vai gerir, por 25 anos, não só Maquiné, mas também a gruta Rei do Mato em Sete Lagoas e a da Lapinha, em Lagoa Santa. Deve garantir maior agilidade, desde as pequenas decisões como a compra de uma simples



lâmpada até a melhor estruturação de brigadas de incêndio, passando pela introdução de sistemas de pagamento eletrônico de ingressos e outros serviços. Segundo Mario, o potencial para a atividade da espeleologia na região é alta. Estima-se que no maciço onde está Maquiné, existam ao menos 200 outras grutas para serem estudadas e também utilizadas para o turismo. Sem dúvida alguma isso poderia transformar a economia da pequena Cordisburgo. A cidade com cerca de 9.000 habitantes, é berço do escritor Guimarães Rosa. A casa onde nasceu e viveu foi transformada num museu, mas, infelizmente, depois de dez infrutíferas tentativas de contato telefônico por seguidos dias, a visita para coleta de dados foi deixada de lado. Perde o país que, apesar de tantos recursos, não consegue sequer suplantar em número de visitantes uma única cidade na França. E em tempo, depois do caso da HiGH, segundo Mario, todos os pedidos de matérias feitas a eles, estão sendo direcionados para o Ascom. ■

No interior dos salões, para cada lado, uma infinita riqueza de detalhes. Rochas apesar de enormes chegam a ser translúcidas. Turismo que merece ser melhor explorado, com mais eficiência e divulgação.



SÃO PAULO FICA MAIS BONITA NUM GEORGE V.

Com suítes de até 95m², os George V Alto de Pinheiros e Casa Branca transformam São Paulo em uma cidade ideal, com todo conforto e sofisticação que você adora.



ALTO DE PINHEIROS | CASA BRANCA

George V Alto de Pinheiros: www.gvap.com.br
George V Casa Branca: www.gvcb.com.br

reservas@grupoaldan.com.br | 0800 773 4663

GRUPOALDAN
HOTELS AND PROPERTIES



O SEU JEITO DE SER



Painel padrão Civic com dois andares de mostradores. As rodas de 18 polegadas conferem o ar mais esportivo do Si.

O Honda Civic, apesar do perfil sedã familiar, sempre cultivou o seu lado menos comportado.

Quando começou a chegar ao Brasil, surgiram alguns exemplares da versão hatch VTi, com 160cv no motor de controle de válvulas variável que, gloriosamente, entregavam uma potência específica de 100cv/l. A cultuada aura de um Civic mais esportivo continuou quando em 2007 os primeiros Si com motor de 192cv chegaram. A alegria durou até 2011, quando ele parou de ser vendido no país. No ano passado a Honda voltou a satisfazer os amantes do Civic Si importando a versão feita no Canadá, com carroceria coupé em padrão branco e vermelho sólido, preto e, o nada discreto, laranja perolizado das fotos. Mais que um Civic de duas portas, esse carro é quase um modelo exclusivo. De setembro de 2014 até outubro deste ano, foram emplaca-



das apenas 170 unidades por aqui. Ele pode ser seu a partir de R\$ 124.000,00, o que o faz competir com o Mini Cooper S (R\$ 139.950,00), Volkswagen Golf GTI (R\$ 112.794,00) e com Citroën DS4 (R\$ 100.900,00). O interior é bem espaçoso apesar de ter uma distância de entre eixos de 2,62m ante os 2,668m do Civic normal. O estilo é esporte chique. Os bancos são bicolors com o centro em vermelho, cor também usada nas costuras, mas tudo é forrado em tecido. Esse carro merecia um estofamento em couro. Os bancos dianteiros são bem anatômicos e envolvem bem condutor e passageiro numa tocada mais agressiva. Os ajustes são todos manuais, sendo

que só o motorista tem regulagem de altura. Os passageiros do banco traseiro têm um bom espaço, mesmo com a caída mais acentuada do teto. O porta-malas, apesar de aparentar ser grande, tem capacidade de 330l. O painel segue o padrão do Civic, com dois andares, estilo nave espacial. Na parte inferior, atrás do volante, impera o grande conta-giros, o velocímetro está na parte superior. No centro, acima do console, vai a tela de 7" sensível ao toque, de onde se pode controlar o sistema de entretenimento e computador de bordo. Há algumas faltas na configuração vendida no Brasil. Apesar de ter câmera de ré, não existem sensores de aproximação na frente e sequer atrás. E falta também um simples GPS.

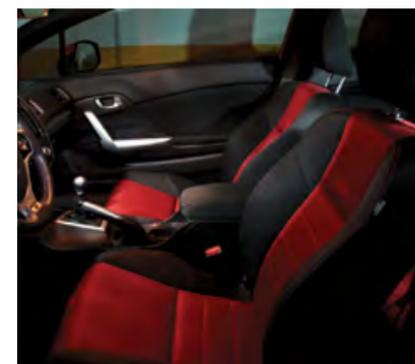
O motor é um quatro cilindros 2.4 que entrega 206cv a 7.000rpm e torque máximo de 23,9kgf.m a 4.400rpm para fazer locomover 1.359kg, peso em ordem de marcha. Tudo administrado por um belo câmbio manual de seis velocidades. Diversão para lá de garantida. Os engates são curtos e se você puder deixar o banco o mais baixo possível, a alavanca fica numa altura um tanto mais alta, o que lembra alguns carros de competição de categoria turismo. O Civic Si não tem ajustes de condução, coisa que o Mini



No interior o estofamento bicolor. Os assentos mereciam uma forração em couro. O detalhe no parachoque remete as grandes entradas de ar para os freios.



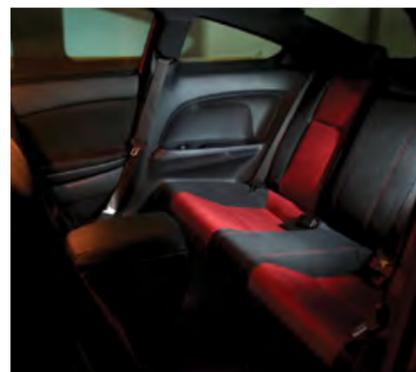
UM CARRO DESEJADO POR MUITOS, MAIS AINDA COM A CARROCERIA EXCLUSIVA.



Cooper tem. Suspensões não têm regulagem, como também inexistem opções de entrega de potência ou variação do modo como a direção reage. Esta é firme, bem calibrada para uso esportivo, mas só. Pelo menos há como desligar o controle de tração. Na estrada, mantendo os 120km/h legais, com o motor a 3.050rpm, a média de consumo chegou a 14,54km/l. Em trecho urbano, e não sendo nada cuidadoso com o pé direito, o Si chegou a beber 5,81km/l. Dá para

ser mais econômico. O tetracilíndrico é bem torcido. Numa cidade onde impera a regra de limite máximo que qualquer triciclo Tonka consegue suplantar, o Si não fica prejudicado. Dá para manter 50km/h, em sexta, girando a baixos 1.300rpm e ao pisar fundo no acelerador, perceber que ele ainda responde sem engasgar, desde que não esteja em aclives acentuados. Na estrada outro exemplo, com uma Fiat Fiorino encostando na traseira e achando que é uma Bugatti Veyron, o Si que andava a 120km/h, em sexta, numa subida, a deixou falando sozinha, sem precisar reduzir para quinta ou quarta marcha. O melhor desse carro é realmente andar forte, sair da imobilidade e, fazendo a sequência de troca de marchas a 5.000rpm, ver como o motor se enche com vigor e tão rápido. Há até uma escala de luzes à esquerda do velocímetro que vai indicando, do laranja até o vermelho, os melhores momentos de entrega de potência. Se a subida de giros já é bem rápida até os 4.000rpm, entre os 5.000-5.500rpm, quando o sistema de controle variável das válvulas está trabalhando a pleno, o motor se transforma,

ficando mais arisco, emitindo um urro agradavelmente contagiante. Da imobilidade ele levou 7,3s para atingir 100km/h, sem sistemas de controle de largada, tudo na base da velha escola. Para andar bem nesse Civic Si não é preciso ser o rei do punta-taco. Bem equilibrado ele entrega esportividade com eficiência, gastando até bem menos combustível do que o esperado. Se com esse texto é possível se divertir sabendo o que o Si faz, imagine então a bordo dele. ■



As linhas do coupé fizeram bem ao Civic Si que parece até um carro tunado. No banco de trás o espaço é suficiente para acomodar adultos.

ONDEACHAR

Honda
0800 017 12 13
www.honda.com.br

SABOREIE NOSSA ARTE



A autêntica
Parrilla Argentina.

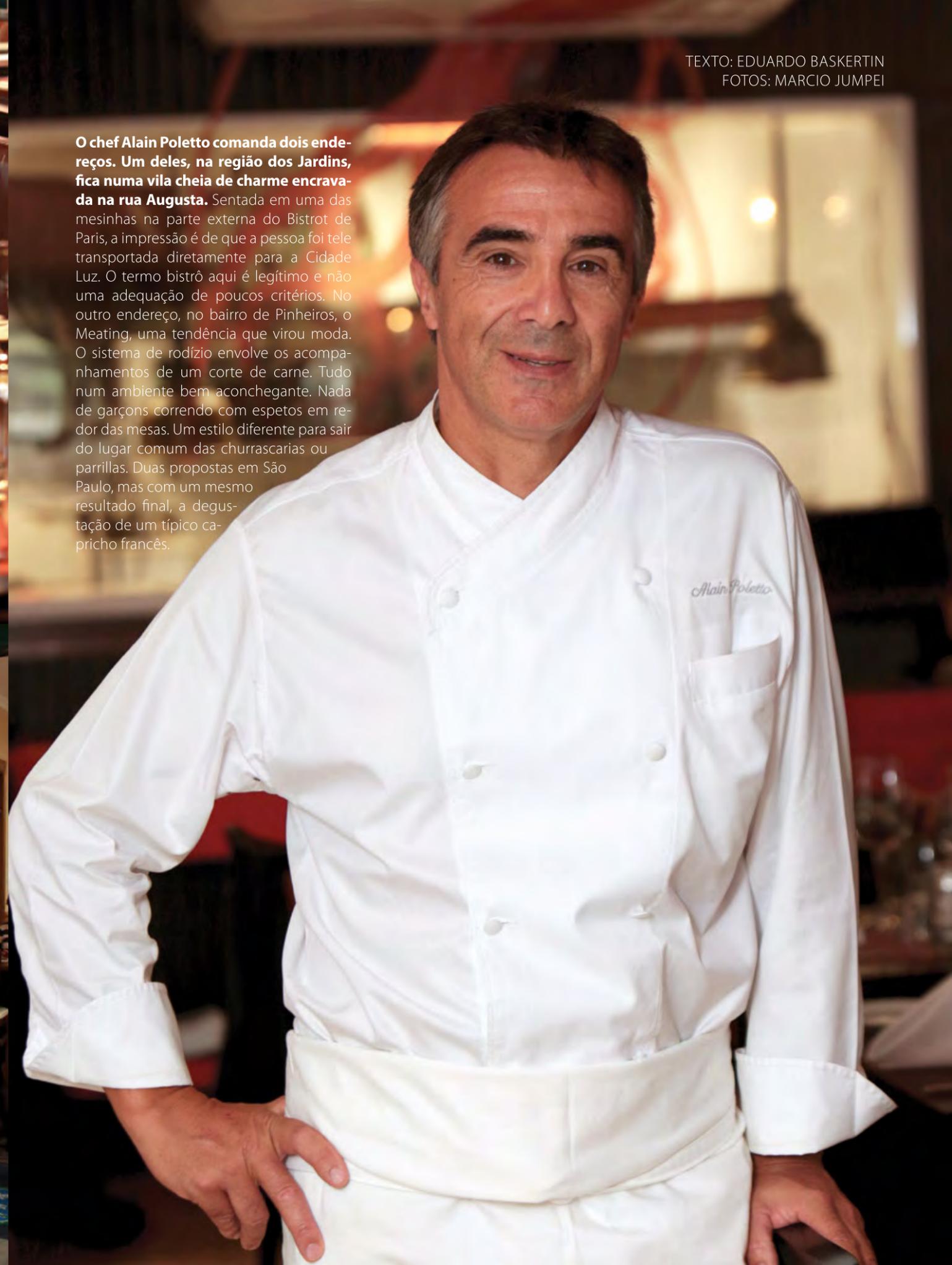
Ladrillo
Parrilla Argentina

Av. Pavão, 454 - Moema - São Paulo - SP
Telefones: (11) 3045.6999 / 3562.6499
ladrillo@ladrillo.com.br
www.ladrillo.com.br

O Ladrillo restaurante tem como especialidade servir as mais saborosas carnes importadas, preparadas a seu gosto. Além da nossa adega, para quem gosta de degustar um bom vinho.

DOIS CORACÇÕES

O chef Alain Poletto comanda dois endereços. Um deles, na região dos Jardins, fica numa vila cheia de charme encravada na rua Augusta. Sentada em uma das mesinhas na parte externa do Bistrot de Paris, a impressão é de que a pessoa foi teletransportada diretamente para a Cidade Luz. O termo bistrô aqui é legítimo e não uma adequação de poucos critérios. No outro endereço, no bairro de Pinheiros, o Meating, uma tendência que virou moda. O sistema de rodízio envolve os acompanhamentos de um corte de carne. Tudo num ambiente bem aconchegante. Nada de garçons correndo com espetos em redor das mesas. Um estilo diferente para sair do lugar comum das churrascarias ou parrillas. Duas propostas em São Paulo, mas com um mesmo resultado final, a degustação de um típico ca-pricho francês.





Terrine de rabadá com sauce gribiche acompanhado de salada de folhas com o molho da casa (R\$ 28,00). Mais do que tradicional no país de origem, esta terrine consegue ser bem leve, apesar da densidade da rabadá. O seu molho, quase uma maionese, mostra um bom equilíbrio entre os temperos de ervas. Nos vegetais, o molho mescla a acidez do aceto balsâmico, do limão e da mostarda.



Um dos carros chefe, o Entrecôte dry Aged é um bife ancho de 220gr maturado de 28 a 48 dias (por conta disso a disponibilidade é variável) entregue no ponto da casa, semelhante ao ponto argentino. Se não for o caso de alguém com muitas restrições com a carne mais avermelhada, vá nessa pedida. Dos quatro molhos, poivre, béarnaise, barbecue e roquefort, todos bem equilibrados e artesanais, o que sobressai é a leveza do sal. O barbecue, ainda bem, não tem os exageros de açúcar, normalmente

encontrados em outros restaurantes. E nenhum deles passa por cima da personalidade principal, que é a carne. Os oito tipos de acompanhamentos são servidos continuamente. E se a pessoa for vegetariana, é possível ficar só neles que será bem servida. O arroz basmati com amêndoas, o nhoque de semolina com molho de tomate, e é claro, o ratatouille, acabam se destacando mais. Esta opção custa R\$ 45,00. Se vier com a carne, o pedido sai por R\$ 94,00. Para quem acha que nesse rodízio com sotaque francês há pouca carne, a conclusão é que esse corte vem na medida certa.



O Blanquette de Veau, exemplo típico da cozinha francesa. O molho é soberbo, feito do próprio caldo da carne de vitela e encorpado com creme de leite e outro caldo, o do cogumelo paris. O sabor do cogumelo é bem marcante. Estes elementos estão bem equilibrados com a delicadeza e maciez da vitela e também com o acompanhamento do arroz basmati, super perfumado. Vale bem os R\$ 48,00 pedidos e é bem sugestivo para dias ou noites mais quentes.



A sobremesa sem invencionices. Cama de calda de chocolate meio amargo, uma pera cozida somente em calda de água e açúcar - e não em vinho - servida com sorvete de baunilha. Esta é a composição da Poire Belle Hélène (R\$ 16,00). A pera que já combina perfeitamente com o chocolate e o sorvete, faz isso sem excesso de açúcar. O chocolate não assusta no amargo e conquista o paladar de quem for. ■

ONDEACHAR

Meating
Rua Joaquim Antunes, 102 – Pinheiros - SP
Tel.: (11) 3068 0111
www.meating.net.br

Almoço:
Terça a sexta: das 12h00 às 15h00
Sábado e domingo: das 12h30 às 16h30

Jantar:
Terça a quinta: das 19h00 às 23h30
Sexta e sábado: das 19h30 à 00h00

Bistrô de Paris
Rua Augusta, 2542 Loja 12 – Jardins – SP
Tel.: (11) 3063 1675
www.bistrodeparis.com.br

Almoço:
Terça a sexta: das 12h00 às 15h00
Sábado e Domingo: das 12h00 às 15h30

Jantar:
Terça a quinta: das 19h00 às 23h30
Sexta e sábado: das 19h00 à 00h00

VISÃO DO FUTURO

COM A CERTIFICAÇÃO POR SAIR, O JATO VAI
DECOLAR RUMO ÀS NOVAS FRONTEIRAS.

Ele é basicamente um sobrevivente. Muitas apostas foram feitas no segmento que, inicialmente, foi lançado como VLJ – Very Light Jet e depois reclassificado como Personal Jet, uma melhor definição para o Cirrus SF50 Vision. Como seus concorrentes próximos, ele foi concebido como um jato cujo proprietário é seu próprio piloto. A facilidade está na operação de uma única turbina e nos aviônicos de última geração, que simplificam um bocado o seu gerenciamento. Um monojato também é mais barato de manter. Em 2006 a Cirrus começou a receber os primeiros depósitos de US\$ 100 mil para garantir

um lugar na fila do novo projeto que, por sinal, nem tinha sido mostrado. Era sabido apenas que se tratava de um monojato. Só que desde os diversos anúncios de modelos para esse segmento, a economia mundial enfrentou a crise de 2008 e o mercado dos jatos leves diminuiu drasticamente. Projetos como o Piper Jet,





Diamond D-Jet, Epic Victory, Eclipse 400 foram ficando pelo caminho. De tempos em tempos são publicadas matérias da volta do D-Jet, e a linha de produção do Eclipse sofreu constantes revezes. Desse grupo, o Cirrus é o único monojato que chega à condição de produto vendável, com performance certificada e progresso da homologação. Está certo que seu desenvolvimento demorou mais do que devia. Os oito anos desde que o Cirrus SJ50 voou pela primeira vez, até a sua certificação no início de 2016, agora como SF50, é um período longo demais para o desenvolvimento de qualquer projeto de aeronave. Em 2010, o então CEO da Cirrus, Brent Wouter, declarou que não tinha uma data limite para a certificação, a princípio estimada para 2013. A razão era a falta de dinheiro em

Novidade nas formas e no conceito. Cauda em V, na verdade, quase um X, instalação da turbina sobre a fuselagem. O Vision pode ser realmente um divisor de águas no mercado de jatos de pequeno porte.

caixa para desenvolver o modelo. A Cirrus, inclusive, tinha na manga a opção pela venda do projeto. As coisas melhoraram depois que a Cirrus foi comprada pela China Aviation Industry General Aircraft (CAIGA) em 2012. O dinheiro chinês garantiu o resto do desenvolvimento do produto. Em 24 de março de 2014 voou o primeiro protótipo com o desenho definitivo. O programa receberia mais dois protótipos ao longo do mesmo ano. Em 2015, a linha de produção começou a ter vida, sendo que em abril o primeiro exemplar de produção começou a ser feito. Da mesma forma que em 2006, hoje para comprar um Cirrus SF50 Vision, o cliente faz um depósito inicial de US\$ 100 mil. O avião tem preço de tabela a partir de US\$ 1,960 milhão. Em 2016 a estimativa é da produção de 100 aeronaves. Três delas virão para o Brasil.

O país já contabiliza 60 reservas das 560 totais no mundo. O Vision vai encarar, pelo preço, modelos como o Beechcraft Baron (US\$1,4 milhão - FOB) e o Piper Meridian (US\$ 2.264.250,00 configurado básico) entregando performance pura melhor. A cabine, pelo que foi visto há alguns anos quando a Plane Aviation, a representante no Brasil, trouxe um mock up para demonstrações, surpreende pelo grande espaço disponível, apesar de o avião ser basicamente do mesmo tamanho que os monomotores a pistão da marca. Há configurações de cinco a sete assentos e não tem aperto, mesmo para as pessoas de maior estatura. Para os dois ocupantes dos assentos dianteiros a largura na altura dos ombros é fantástica. O ar-condicionado foi projetado para ser semelhante ao que é encontrado em

Painel Garmin G3000 com sistemas extremamente intuitivos com direito à telas com comandos sensíveis ao toque. A prioridade é a facilidade operacional nesse jato.

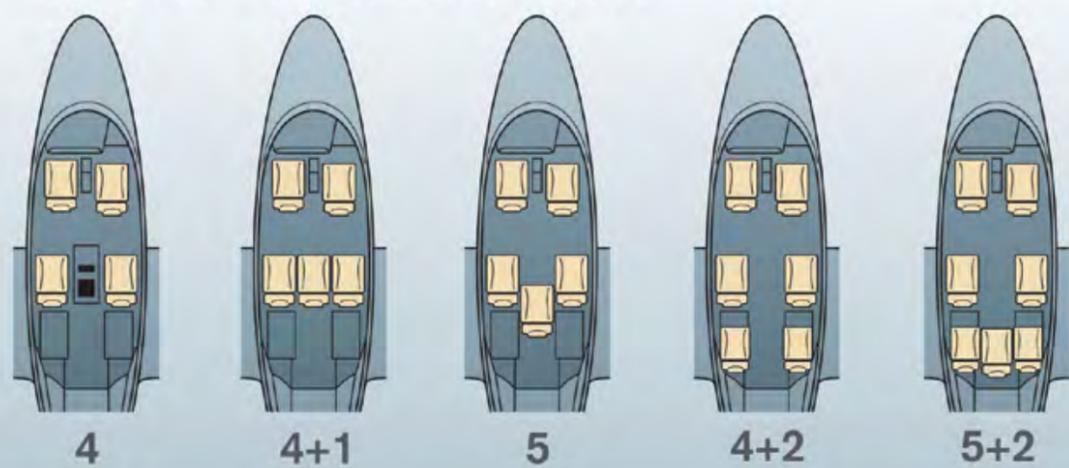


contra 16,51m diâmetro do usado nos monomotores a pistão. O desenho do escape da turbina foi trabalhado constantemente até chegar ao formato definitivo, batizado de EXACT pela Williams, fabricante do motor. Sem ter partes móveis, o desenho usa o efeito coanda para gerar quase que um fluxo vetorado dos gases da turbina, melhorando a manobrabilidade a baixas velocidades e altitudes. Voando alto rápido, o jato da turbina é mais retilíneo, resultando em ganhos de velocidade. A instalação de geradores de vortex perto do bordo de ataque das asas melhorou o fluxo de ar na área da junção das asas com a fuselagem. Antes havia a tendência do fluxo de ar subir e passar entre o leme em V. Com os geradores, esse fluxo segue direto, passando

carros, sendo possível a adequação por zonas de cabine. O sistema de paraquedas balístico já foi totalmente testado, chegando a encarar uma capacidade de resistência 150% superior ao necessário. A disposição é diferente da usada nos SR20 e 22. Todo o equipamento fica instalado no nariz e quatro tiras garantem a estabilidade da aeronave durante a descida para o pouso. O paraquedas é bem maior, possui 26,72m de diâmetro



VISION - CONFIGURAÇÃO



ao largo da seção traseira da fuselagem. A junção da raiz da asa com a fuselagem também foi redesenhada para reduzir o arrasto em velocidade de cruzeiro e, conseqüentemente, melhorar o alcance e a velocidade. Em termos de equipamento, a Cirrus mostra que a versão padrão será similar a um SR22GTS totalmente equipado. Haverá máscaras de oxigênio para todos os ocupantes, sistema pneumático de proteção à formação de gelo, stick pusher e todos os bancos em couro reclináveis. Na suíte de aviônicos Garmin G3000, batizado de Perspective Touch (com três telas de 5.8 pol e mais duas de 14 pol com comandos sensíveis ao toque dos dedos), haverá duplo GPS WAAS, sistema XM de rádio com dados meteorológicos, transponder com modo S e duplo AHRS e ADC. Dados de cartas de navegação, e para o sistema de visão sintética, são acessíveis por cartões de memória ADL e SD. Opcionalmente o Vision pode ser entregue com banheiro, telefone por sistema via satélite, detector de raios, ADF, DME, sistema de visão por infravermelho e TAWS. Ou seja, quem



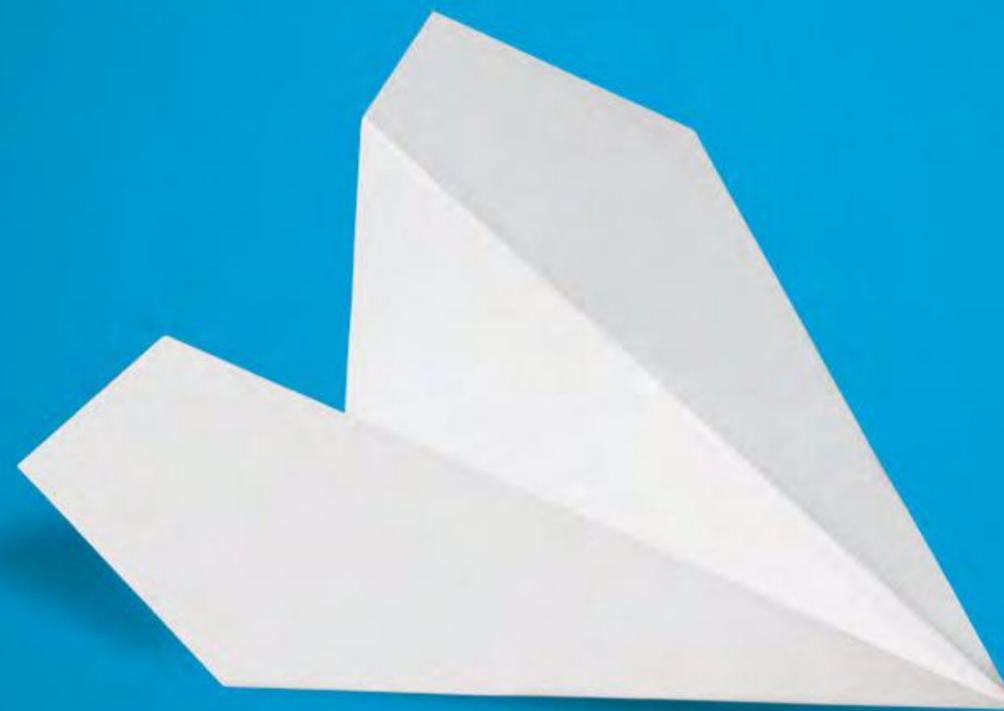
voar num Cirrus SF50 Vision, vai sentir-se totalmente em casa, tendo plena familiaridade com os SR20/22. Mas, evidentemente, é uma aeronave mais complexa, e para isso a Cirrus vai montar o Vision Center no aeroporto de Knoxville (EUA). Nele, além de serviços de manutenção e de entrega dos jatos, haverá um centro de treinamento com simulador nível D para o Vision. Agora o próximo passo é esperar a chegada do primeiro avião para saber como ele se comporta. ■

Apesar de dimensões gerais próximas aos monomotores à pistão da marca, o Cirrus SF50 Vision oferece grandes espaço interno, o que permite diversas configurações.

ONDEACHAR

Plane Aviation
Tel.: (11) 4582 6144
www.planeaviation.com.br

Simplicidade é tudo.



Inclusive na hora de fazer um seguro aeronáutico.

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



GOOD WINDS
CORRETORA DE SEGUROS
Bons ventos sempre

Tel. +55 (11) 3624-6785
GOODWINDS.COM.BR

FOTOGRAFIA: OSNY MOREIRA
DIREÇÃO DE MODA E FOTOGRAFIA: VANILSON COIMBRA -OFFICEIMSHOOT
BELEZA: MAX ARAÚJO
ASS. DE BELEZA: ARTUR GALENO
MODELOS: CARLINE H. / LANA S. / TOMAS L. - URBAN MANAGEMENT
AGRADECIMENTO LOCAÇÃO: SOHO RISTORANTE - MILÃO/ ITÁLIA - WWW.SOHORISTORANTE.IT

ALTO VERÃO

Depois de um inverno com altas temperaturas, a aposta é de um verão ainda mais quente. Na paisagem, as flores e cores que já davam a sua marca na primavera, seguem tornando o clima propício para a moda.

Chapéu Dora Dora – R\$ 429,00
Túnica azul vivo, peça de desfile
Ocksa - preço sob consulta



Ela
Vestido branco e
dourado Embroderly
Alcoolique - € 290,00
Cinto elástico off white
Forever 21 - R\$ 19,00
Scarpin branco off
white Primark - £ 23,00
Pulseira da coleção
exclusiva Claudia
Arbex - preço sob
consulta

Ele
Camisa dark blue da
Armani - € 230,00
Calça jeans branco
especial Hering - R\$ 79,98
Alpargatas black
H&M - € 16,00



Chapéu de feltro preto Dona Dora - R\$ 429,00
Blusa de seda branca Terrana - preço sob consulta
Colar Boho de fio de couro marrom com metais - R\$ 49,90
Conjunto de pulseiras em barbante plástico
metalizado C&A - R\$ 35,90
Cinto Forever 21 - R\$ 19,00
Saia branca e dourada Embroderly Alcoolique - € 290,00

ONDEACHAR

Dona Dora
Av. Assis Chateaubriand, 21
Belo Horizonte - MG
Tel.: (31) 3222 5098
www.donadorachapeus.com.br

Terana
Av. São Gualter, 98, São Paulo - SP
Tel.: (11) 3022 3084
www.terana.com.br

C&A
Av. Brig. Faria Lima, 2232 - São Paulo - SP
www.cea.com.br

Forever 21
Rua Haddock Lobo, 1550 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 4561 8074
www.forever21.com.br

Alcoolique
www.alcoolique.it

Riachuelo
Av. Ibirapuera, 3103 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 2122 4500
www.riachuelo.com.br

Angelo Frentzos
@angelofrentzos

NT Sports
Tel.: (11) 9 4254 5517
www.ntsports.com.br

Pull and Bear
Via Torino, 22, 20123 Milano, Itália
Tel.: +39 02 8901 4122
www.pullandbear.com

Corello
Rua 13 de maio, 1947 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3171-3465
www.corello.com.br

Zattini
Tel.: (11) 3028 8200
www.zattini.com.br

H&M
Via Torino, Lombardia Milão, Itália
Tel.: +39 0272095854
www.hm.com

Ocksa
www.ocksa.com.br

Fashion Design
Rua Guilherme Pugsley, 2157
Curitiba - PR
Tel.: (41) 3088 6830
www.dlxfashiondesign.com.br

Primark
499 - 517 Oxford Street, London
Tel.: +44 207 495 0420
www.primark.com

Claudia Arbex
Avenida das Américas, 3900 - Rio de Janeiro - RJ
Tel.: (21) 3647 9153
www.claudiaarbex.com.br

Armani
Rua Dr. Veiga Filho 133
Shopping Higienópolis - São Paulo
Tel.: (11) 3823-2300
www.armani.com

Hering
Av. Aclimação, 666 - São Paulo
Tel.: (11) 3207 8612
www.hering.com.br

Comércio de Rua de Sid Bou Said
Avenue de 14 janvier 2011- Sidi Bou Said
Tel.: +216 71 741 843
www.sable-et-jasmin.com



Ela
Blusa de seda off white e saia de seda floral Terana - Preço sob consulta
Blazer básico coral Pull & Bear - € 34,90
Scarpin rosa quartzo Corello - R\$ 159,00
Colar de turquesas verdadeiras comprado na feira de rua de Sid Bou Said / Tunísia - DT 25,00

Ele
Tricot básico laranja Vila Romana para a Zattini - R\$ 159,00
Bermuda pink com estampas tropicais - € 14,99
Alpargata black H&M €16,00

CHEIA DE MÉRITOS





De uns tempos para cá o Brasil está com mania de querer ser premium. Gosta de iogurte, carro, celofane, coxinha, bife desde que sejam premium, embora muitas vezes nem saiba porque essa palavra está escrita na embalagem. Mas todos querem algo mais de seus iogurtes ou carros. Agora, olhando para essa moto das fotos, fique feliz, pois nela há uma grata surpresa premium. A KTM 390 Duke trazida da Áustria e montada aqui pela Dafra, faz parte da família que ainda tem na sua base a 200 e a 125, esta, aliás, não virá ao Brasil por conta do preço. Quem compra uma 125 ou 150cc não iria gastar um tostão a mais pela 125 Duke. Mas com a 390 a história é outra. Apesar de pequena, ela oferece performance e requintes de engenharia de motos maiores. A máquina chama a atenção de quem está na rua, e não é por conta das suas rodas de alumínio pintadas de laranja, a mesma cor de acabamento do quadro de aço em treliça tubular. A 390 Duke mostra uma esportividade e agressividade que normalmente não é vista em concorrentes do mesmo

porte. Se você quiser saber, pelo preço de tabela, a partir de R\$ 21.990,00, ela encara a Kawasaki Z300 (R\$ 17.990,00 sem ABS e R\$ 19.990 com ABS) e até a Honda CB 500F (R\$ 23.053,00 sem ABS e R\$ 24.625,00 com ABS) apesar desta ter porte maior. A KTM possui itens pouco comuns para uma moto de sua categoria. A lista é extensa. Na frente as suspensões WP invertidas têm tubos de generosos 43mm, na traseira a suspensão monoamortecida pode ser regulada na pré-carga da mola. Os freios, auxiliados por ABS desligável, têm pinças ByBre (subsidiária da Brembo na Índia) que atuam no disco de 300mm na frente e no de 230mm na traseira, sendo que o flexível do freio é revestido com malha de aço. A belíssima balança traseira é forjada em alumínio. Até os comandos nos manicotos da Duke têm detalhes chamativos, são iluminados. O acabamento é muito bom, talvez os adesivos tenham a aparência frágil dando a sensação de que vão descolar a qualquer momento. A moto tem estilo, muito estilo. É um daqueles exemplos

Balança traseira em alumínio, quadro de aço em treliça tubular. Alguns detalhes pouco comuns em motocicletas do porte da 390 Duke.



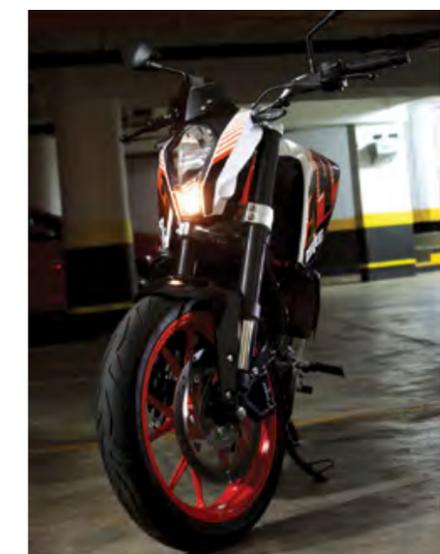
O painel digital é muito completo e de fácil visualização. Na frente da Duke impera a suspensão invertida e o bom disco de freio com 300mm de diâmetro.

O PORTE É MÉDIO, MAS A SATISFAÇÃO VAI ALÉM DAS EXPECTATIVAS.



que fazem você reparar em tudo dela antes de montar e ligar o motor. A altura do banco não é tão pouca, 800mm, mas o formato estreito facilita as coisas para quem tem pouca perna. A posição de pilotagem tem algo de motard, com as pedaleiras bem recuadas, mas não é como a antiga Yamaha MT-03 que você achava que o tronco avançava à frente do painel. Por falar nesse equipamento, o da KTM parece um antigo palmtop. Bem completo, dá todos os parâmetros de consumo, marcha engatada além do RPM numa escala pequena demais no topo do mostrador e, obviamente, tem a velocidade em destaque no centro. A KTM 390 Duke tem uma luz de aviso de

troca de marchas que, segundo o representante, foi calibrada para acender aos 7.000rpm. O monocilíndrico de 373,2cc gera 44cv de potência a 9.500rpm e o torque máximo de 3,57 kgf.m a 7.250rpm, é um primor de mecânica. Dando a partida, o som que emana do escapamento não é lá muito convincente, talvez culpa da extensão na ponteira. O barulho parece de um scooter de médio porte. Mas acelerando, esse detalhe é esquecido. Essa Duke é uma delícia. Leve, ela pesa apenas 150kg em ordem de marcha, o que garante uma relação peso potência bem favorável. Por isso ela consegue ser uma opção para quem pretende comprar uma CB500F, mas almeja algo mais exclusivo. A subida de giros do monocilíndrico é bem rápida, acima da expectativa. Bem mais do que a da Kawasaki Z300, por exemplo. Mantendo 120km/h o conta giros marcou 6.950rpm e o consumo nesse ritmo foi de 34 km/l. Em baixas velocidades, o motor funciona bem a partir dos 3.000rpm, abaixo disso ele é meio reclamão. Está mais para uma Ducati do que para tantas japonesas do mercado. As pedaleiras, apesar de forradas





O assento em dois níveis permite a boa acomodação do garupa. Nos manicotos os indicadores de comandos são iluminados.



por borracha, vibram um pouco mais do que o desejado. A KTM sabe fazer motos ágeis, ela é bem mais conhecida por seus modelos fora de estrada. Esse DNA está embutido na Duke também. Estreita como uma 125, é fácil de mudar a sua trajetória, o que facilita a vida na cidade. Na estrada é indicada para etapas médias. O limitador é, de certa forma, o banco, que tem espuma um tanto dura. A KTM 390 Duke merece uma boa campanha de divulgação para convencer o consumidor de seus atributos, que não são poucos. A marca precisa ser melhor reconhecida. A Dafra está com uma política de dividir algumas de suas revendas, colocando também os produtos KTM, vendendo uma 390

para cada três 200 Duke. Até o final do ano serão 20 revendas KTM dentro das cerca de 120 Dafras espalhadas no Brasil. Outro ponto que eles pretendem pegar forte é no item custo de manutenção. A primeira revisão é aos 1.000km, quando é só trocado o óleo e o respectivo filtro, item que sai por R\$ 24,00. A segunda revisão acontece somente aos 7.500km com as mesmas trocas. Na sequência os intervalos entre as revisões continuam sendo a cada 7.500km. Pelos números fornecidos pela KTM, as peças para 390 são geralmente mais em conta que as da Kawasaki Z300. A pastilha de freio dianteiro sai por R\$ 66,50, enquanto que na moto japonesa o item sai por R\$ 180,00. Um paralamas dianteiro da KTM custa R\$ 206,00 enquanto que na Z300 sai por R\$ 563,02. Um conjunto de coroa, pinhão e corrente vai custar R\$ 674,50 na Duke. Na Z300 o pacote sai por R\$ 955,85. É preciso ver também quanto será a diferença no custo de mão de obra nas revendas das duas marcas e o tratamento ao cliente (mais exigente) no pós-venda. Mas, certamente, além do ar exclusivo que ela vai manter por certo tempo, o produto valerá a pena pelo prazer da sua tocada. ■

ONDEACHAR

KTM
www.ktm.com.br/concessionarios
0800 778 1234



Miss Flight

Finest In-Flight Catering



/Atendimento 24h

/Atendemos nos Aeroportos:

Congonhas, Guarulhos, Sorocaba, Campo de Marte, Viracopos, Jundiaí e São José dos Campos.

www.missflight.com.br

Tel: 55 11 5521-4073 - Plantão 24h: 55 11 95207-5620



Na próxima vez que for voar, chame um táxi. Está mais fácil, prático, seguro, e o serviço não se restringirá à corrida de onde você está até o aeroporto. Parece propaganda do Uber, mas são sinais de um mercado em mutação, onde conceitos semelhantes ao polêmico serviço estão sendo aplicados para quem deseja outro tipo de táxi, aquele que literalmente voa. A melhora no serviço está na praticidade de um aplicativo ou na segurança da prestação feita por uma empresa qualificada. O mercado brasileiro de táxi aéreo está subaproveitado. Num país do tamanho

ACERTANDO A CORRIDA

OS MELHORES MEIOS PARA VOAR
COM TRANQUILIDADE E SEGURANÇA.

dos Estados Unidos, mas com um PIB cerca de 7 a 9% do que é o americano, o segmento no Brasil mantém uma frota proporcional, de 8 a 9% do que existe na terra do tio Sam. Aqui o faturamento do táxi aéreo em 2014 foi de US\$ 80 milhões. Há cerca de três anos batia em US\$ 110 milhões. Quem nos forneceu esses números foi Fernando Lacerda, que mostra como existe um potencial enorme para ser trabalhado, tanto para retomar usuários, como para conquistar novos clientes. O Lacerda já é conhecido no mercado há 15 anos. Passou pela Embraer e Bombardier, na maior parte do



tempo trabalhando com venda de aeronaves. Agora lançou um novo produto na praça para facilitar a vida tanto de quem é acostumado a fretar uma aeronave, como quem tem esse potencial e não faz a mínima ideia de como fazê-lo. O AeroBid, além de site, é um aplicativo. Você vai acessar de qualquer dispositivo com plataforma iOS (Android no início de 2016) e por ele fará uma cotação para fretar uma aeronave executiva. Há rapidez e simplicidade em fazer essa operação. Hoje, para um potencial usuário que esteja procurando uma aeronave para fretamento, o grande empecilho é a falta de ferramenta para ajudá-lo. O caminho mais comum é a pesquisa



pelo Google. Por esse canal geralmente a pessoa acaba chegando em alguns táxis aéreos ou em sites de brokers (nem sempre com escritório no Brasil) que, em alguns casos, trabalham também com os chamados tacas, os famigerados táxi aéreos clandestinos. Na falta de conhecimento, o cliente nem vai se atentar a esse detalhe. Ele não sabe do produto. Segundo Lacerda, a cada voo de táxi aéreo oficial, acontece um outro de serviço clandestino. Algumas vezes, a consequência pode ser muito mais complicada e grave do que a falta da emissão de nota fiscal ou um serviço mal feito. Quem está familiarizado com aplicativos 99 Táxi,

poder avaliar os serviços prestados e isso será público. Bom para o próximo cliente. A AeroBid mantém parceria com 160 empresas de táxi aéreo. Não fazem parte empresas que trabalham somente com aeronaves a pistão. O requisito mínimo é prestar o serviço com uma aeronave turboélice. Helicóptero movido a pistão também não entra na lista. O AeroBid está de olho nas mudanças de mercado. O dinheiro está mudando de mãos e o seu produto também pode até se tornar uma ferramenta para os próprios departamentos comerciais dos táxis aéreos. A internet vai ajudar o acesso a uma população de potenciais usuários, que vai além dos cerca de 500 cadastros com



Uber ou Decolar.com vai achar algo semelhante ao serviço da AeroBid. O cliente vai receber uma estimativa inicial, em seguida receberá uma cotação exata do serviço que procura, com as opções de aeronaves e empresas. No passo seguinte ele contrata o táxi aéreo. Todo o pagamento é feito diretamente com a prestadora de serviços e não com a AeroBid. A empresa ganha um percentual da prestadora e é o táxi aéreo que vai estruturar o atendimento, incluindo como será o serviço de bordo ou de concierge. O grande diferencial é o sistema de leilão reverso. O consumidor vai dizer o que precisa e as empresas de táxi aéreo dão as suas cotações. O interessado vai

Aplicativos como o da AeroBid vão facilitar o acesso ao serviço de taxi aéreo. Muitas pessoas mal sabem onde e como fazer a consulta de um fretamento.





Fernando Lacerda (à esq.) usou de sua experiência de 15 anos no mercado de aviação executiva para lançar o seu AeroBid.



que o segmento sempre trabalhou nos últimos anos no Brasil. E para esses, em muitos casos novatos no fretamento, a busca de bom serviço pode chegar até o produto da Chapman Freeborn. A rotina dessa empresa é viabilizar a melhor operação de fretamento. Ela está no mercado desde 1973 (no Brasil desde agosto de 2008), trabalhando tanto no segmento de fretamento cargueiro como de arrendamento de aeronaves de linha aérea passando pelo atendimento ao público corporativo VIP. A vinda do Antonov AN-225 Mryia em 2010, trazendo peças para a refinaria de Paulínea (SP), foi organizada pela Chapman Freeborn. Eles coordenam voos como o delicado transporte de animais e, recentemente, começaram a disponibilizar serviços de transporte emergencial de peças para indústrias. Com a Gol eles intermediam idas e vindas de 737 para voar em outras empresas por temporadas fora do Brasil. Bandas como os Rolling Stones usam seus serviços nos fretamentos de aeronaves durante as turnês. O apoio aéreo

do cantor Rod Stewart aqui no mês de setembro, também foi coordenado pelas equipes da Chapman Freeborn. Os exemplos do mundo musical podem retratar bem a especialização desta empresa. Eles são acostumados a atender os mais variados pedidos, dos exóticos aos mais criteriosos. Além de fazer a cotação do voo, eles coordenam todo o gerenciamento do serviço, que pode incluir reservas de hotéis ou veículos. Nos voos das grandes bandas, pode ser embarcado um discretíssimo agente para gerenciar, in loco, todas as etapas da viagem. Ele vai inspecionar, sem direito a selfies, autógrafos ou abraços de celebridades, como o embarque foi feito, se as tripu-



A Chapman Freeborn, como nos contou a sua diretora, Maria Faria (acima), no exterior atua 50% no mercado de carga aérea e 50% no segmento de fretamento VIP. Aqui no Brasil o segmento corporativo ainda é dominante.

lações foram devidamente acomodadas ou se toda a estrutura de apoio ao voo foi providenciada. O detalhamento pode incluir, acredite, a informação de quantos passos o cliente dará entre o terminal de embarque até a porta da aeronave. Não raro a empresa é solicitada para apagar verdadeiros incêndios. Maria Faria, gerente geral da companhia no Brasil, nos contou como foi arranjar, de última hora, em plena época da Copa do Mundo de 2014, um avião para transportar um grupo de torcedores nigerianos que ficaram a pé, sem a aeronave prometida no contrato de outra prestadora de serviços. Sanar problemas provocados por alguém que achou mais fácil coordenar um fretamento diretamente, sem o devido apoio especializado, é rotina da equipe da Chapman Freeborn. Eles também enfrentam a concorrência dos táxi aéreos clandestinos e não só de aeronaves que trabalham na base do camuflado empréstimo da aeronave do amigo. Há casos de empresas estrangeiras que foram pegas pela ANAC fazendo cabotagem no país, resultando na proibição do voo da aeronave e deixando o usuário sem poder viajar. Em diversas ocasiões a Chapman foi acionada por quem fez tal arranjo, para disponibilizar o serviço, agora legal, e atender o cliente. Os critérios da Chapman são bem restritivos. A pessoa só vai voar em uma aeronave propriamente homologada para fazer serviços de táxi aéreo e isso será inspe-



cionado. Pousar em aeroportos não homologados não tem vez. Até pagamentos de serviços em espécie são proibidos nessa empresa. Para explicar a quem não é do ramo, as propostas mostram a rota a ser feita e todas as informações dos aeroportos e aeronaves – relatórios de manutenção inclusos - a serem utilizados. Um esquema que, da mesma forma que o novo aplicativo AeroBid, é ferramenta que serve não só para apresentar as boas oportunidades, mas também para educar o mercado, não só por questões de conveniência mas, sobretudo, por questões de segurança. ■

ONDEACHAR

Aerobid
Tel.: (11) 4111 4090
WhatsApp: (11) 9 8777 3999
www.aerobid.com.br

Chapman Freeborn
Tel.: (11) 3047 1100
www.chapman-freeborn.com

A MENINA DOS OLHOS





A MAIOR OPÇÃO DO CATÁLOGO ESBANJA NÚM ESPAÇO MAIS DO QUE EXCLUSIVO.



O bom aproveitamento garante o máximo de conforto a bordo da Intermarine 80. Lazer com alto requinte.

Uma mar de novidades na nova Intermarine 80. O iate lançado no São Paulo Boat Show foi a maior embarcação do evento. Nos seus 24,35m de comprimento, com linhas que enaltecem o movimento, abriga no seu interior um ambiente de muito luxo e conforto capaz de receber 25 pessoas, sendo até oito passageiros para o pernoite. A decoração mescla tons claros e escuros, com grande uso de madeiras nobres, como a nogueira catedral. A textura do couro contrabalança o aço inox. O salão é dividido em sala de estar, de jantar, cozinha (há uma versão oferecida sem cozinha), que pode ser integrada ao resto do salão ou totalmente isolada, e posto de comando. Tudo em um piso único que facilita a circulação no espaço, como

também o trabalho das equipes de design e engenharia na hora de customizar o ambiente num padrão mais exclusivo do que o oferecido pela Intermarine. O interior recebe muita luz natural graças às enormes janelas. Na parte inferior são encontradas quatro suítes. A Master fica a meio nau e ocupa toda a largura do iate. Possui cama queen-size, escrivaninha, sofá, banheiro e closet que pode ser eliminado para dar lugar a mais um banheiro. Na proa há a suíte Vip, com cama de casal e amplos armários. As outras duas suítes, colocadas a bombordo e a boroeste, são equipadas com um par de camas de solteiro. Na parte externa, que pode ser acessada por amplas portas de quatro lâminas, a praça de popa

O novo iate oferece todas as comodidades para um grupo de até 25 pessoas. A cozinha completa pode ser totalmente isolada como integrada a outros ambientes.



foi concebida para o uso bem tropical, aproveitando os dias de muito sol, bom para acomodar uma família ou grupos de amigos. A plataforma de popa tem 2,5m de comprimento e permite içar um bote ou jet-ski e ainda servir como uma minipraia a bordo. Há um espaço gourmet com pia e churrasqueira. A área para o preparo dos alimentos possui um toldo elétrico embutido na praça de popa. No flybridge existe a possibilidade de instalar uma banheira de hidromassagem junto a um solário. O espaço é complementado com diversos sofás, espreguiçadeiras e um bar completo com duas banquetas. Na parte traseira pode ser colocado um chuveiro, o que é bem prático pois elimina a necessidade de descer até o deque inferior para se refrescar. O hardtop tem comando elétrico e garante mais imponência ao desenho da embarcação, desenvolvido



O deck principal tem piso plano em toda sua extensão. Maior facilidade para a customização. E mesmo as menores suítes oferecem amplo espaço.



pelos estúdios americanos Luiz de Basto Designs. Na proa, o Intermarine tem um solário com sofá, mesa e uma tenda. Esse iate foi feito também para entregar performance. Equipado com uma dupla de motores MAN 1550 ou 1650, consegue atingir uma velocidade máxima de 34,5/35,5 nós e manter a velocidade de cruzeiro de 31 nós deslocando até 52ton (para um deslocamento vazio de 42ton). Possui um sistema de estabilização por aletas o que, segundo o fabricante, garante um nível de conforto superior e reduz o balanço da embarcação, tanto parada como navegando. O casco com V profundo e 16° (o calado máximo é de 1,65m) garante uma navegação segura mesmo em severas condições de mar. ■

ONDEACHAR

Intermarine
www.intermarine.com.br

VOAR... AGORA SÓ DEPENDE DE VOCÊ!

TECNOLOGIA, INOVAÇÃO, SONHO e AVENTURA!!!



O SkyKnight "Cavaleiro do Céu" é um simulador de voo de helicóptero desenvolvido conforme requisitos da AC 61-136 FAA (Federal Aviation Administration) e RBAC 61 ANAC (Agencia Nacional de Aviação Civil) e com múltiplas aplicações.

O visual sintético, com alto grau de fidelidade de várias cidades, banco de dados de aeroportos do mundo e helipontos no país permite fazer navegação para qualquer lugar. Criamos cenários específicos para atender os clientes, reproduzir áreas de treinamento, instalações, prédios específicos, shoppings, monumentos, plataformas de petróleo, embarcações, etc.

O sistema permite que sejam programadas mudanças de tempo (dia/noite) e condições climáticas (neblina, chuva e granizo).



Com o simulador conectado à internet, o usuário pode ativar as condições meteorológicas e voar com o tempo real, realizar voos em uma das redes virtuais existentes coordenado pelo "Controle", manter comunicação com um ou mais "pilotos" e realizar voos juntos (em ala), fazendo fonias e avistando a aeronave um do outro.

Criado inicialmente para entretenimento, com a incorporação de um Garmin GNS 530 e nova versão de instrumentos o simulador transformou-se em um avançado dispositivo de treinamento.

Compacto, amigável, realismo em HD, cabine individual, de fácil mobilidade, com comandos de voo e os instrumentos necessários para efetuar um Voo Visual (VFR), Voo por Instrumentos (IFR) e procedimentos VOR, ILS e PBN (Performance Based Navigation) – RNAV (Rotas de Navegação Aérea).

Um simulador para entretenimento e treinamento profissional de pilotos.



Dimensões:
Comprimento: 1,90 m / Largura: 0,86 m / Altura: 1,72 m
Altura interna: 1,30 m

Outros simuladores:



Esquilo H350 B2



Schweizer H300 CBI



Agusta AW139



King Air



Boeing 737 NG

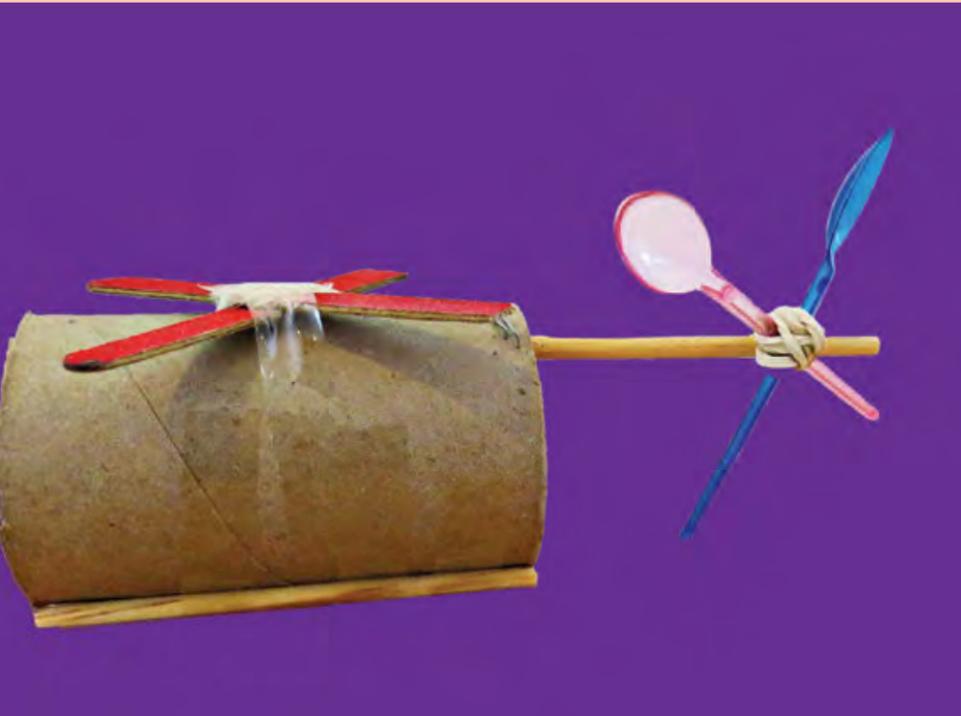


Centro de Treinamento de Pilotos
BRAVIO – Brasil Avionics - Aeroporto Campo de Marte | São Paulo | SP
Tel: +55 (11) 2221 5252
www.bravio.com.br - www.skyknight.com.br - www.skyknightsim.com

ALÉM DA IMAGINAÇÃO

O Helipark gosta de promover ações que vão além da sua rotina de centro de serviços e hangaragem de helicópteros. Mês passado, para comemorar o dia das crianças, a ideia foi um desafio aos funcionários, que deveriam criar uma miniatura de helicóptero usando somente materiais recicláveis. Tudo junto com a família. Teve gente que levou a proposta para casa e teve gente que formou equipe lá mesmo na empresa. No final do prazo, mais de três dezenas de modelos, das mais variadas cores e formas, foram concebidos. Não teve prêmio, mas a vontade de se divertir, se integrar e reforçar nas crianças a consciência e importância da reciclagem de materiais diversos que fazem parte do seu cotidiano valeu a pena. Todos os modelos confeccionados ficaram expostos durante um mês na recepção do Helipark. ■





VOOS PARA FICAREM PARA HISTÓRIA



Em outubro, mês que comemoramos o dia da aviação, na cidade de São José dos Campos (SP) tem festa para coisas que voam.

O aeroporto da cidade, espaço da Embraer, CTA e INPE viram territórios de torcidas, com choros, risadas de nervoso, alegria, olhos atentos e muitas unhas roídas. São os alunos dos cursos de engenharia de todo o Brasil e exterior que vêm participar do SAE Brasil AeroDesign, competição que reúne mais de 1,5 mil pessoas e propicia a difusão, o intercâmbio de técnicas e o conhecimento de engenharia aeronáutica. A definição sisuda camufla todo um cenário, no mínimo, animado. As equipes têm

Exatidão, precisão e muito entusiasmo. Elementos presentes a cada ano das 17 edições do AeroDesign. Parece tudo brinquedo, mas é só o começo de um longo trajeto profissional.

foi instituído o troféu Embraer Excelência em Projeto, reconhecendo a diferenciação e as melhores práticas de projeto aeronáutico. Esse troféu é itinerante, sendo passado do vencedor de um ano para o vencedor do ano seguinte. O nome de cada equipe fica gravado em uma das 24 placas de metal que compõem o corpo do troféu. Na 17ª edição a com-

petição se mostrou mais amadurecida, conforme nos falou Horácio Forjaz, diretor do evento, referindo-se ao perfil das equipes, muitas delas já participantes de várias edições. Os projetos a cada ano se mostram mais detalhados, mais avançados e com maior qualidade de elaboração e construção. Há menos quebras dos aeromodelos produzidos e os voos se tornaram mais eficazes. A organização também reduziu o número de equipes participantes, de 105 para 95, o que gerou uma agilidade maior no processo da competição. Foram nove as baterias de voos. Está certo que a conjuntura político-econômica no Brasil também afetou



que apresentar os projetos de pequenas aeronaves, fazer a defesa e também colocá-las em voo para comprovar as suas capacidades, mesmo com um sequencial aumento de exigências. Tudo começa em janeiro, época que, em geral, as equipes iniciam os trabalhos de desenvolvimento de projetos para a competição. O engajamento dos alunos, professores, familiares e amigos é contagiante. São diversas categorias de prêmios que vão do menor tempo para retirada de carga do aparelho, à apresentação oral, eficiência estrutural, além da básica, considerando o melhor projeto. Neste ano

A competição vira quase uma comunidade de engenheiros. Todos farão parte do futuro tecnológico tanto no Brasil como no exterior.

a participação das equipes desde a sua estruturação nas universidades. Algumas não vieram para a disputa por falta de recursos. Apesar de a competição em si ter uma boa quantidade de apoiadores (Grupo Airbus, Boeing, Embraer, GE, Honeywell, Parker, Rolls-Royce, Saab, United Technologies além do DCTA, Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação, da prefeitura e do Convention & Visitors Bureau de São José dos Campos), alguns patrocinadores das equipes deram para trás. No total foram 85 grupos, sendo que dessas faltas, alguns eram do exterior. O bom da SAE Brasil é que cada um



carrega a sua participação como parte de seu currículo. Eles conseguem ter um atestado de como será sua vida profissional num espaço de tempo bem concentrado, e podendo desenvolver suas capacidades não só diretamente ligadas à questão da engenharia, mas também ao empreendedorismo e administração. São vivenciadas etapas que começam numa folha de papel em branco até a apresentação do produto final físico. Segundo Forjaz, 170 ex-concorrentes foram trabalhar na Embraer e em áreas nobres, como a de novos projetos. E a capilaridade do evento tem sido enorme. Vem gente do Rio Grande do Norte, da região do Chuí e também de outros países. No final, a equipe EESC-USP Alpha, da Escola de Engenharia de São Carlos da USP, foi a campeã pela classe Regular. O avião projetado por eles teve 494.61 pontos na classificação geral. Em segundo lugar, também pela classe Regular, ficou a equipe AeroFeg da Universidade Estadual Paulista do campus Guaratin-

Nas provas os detalhes fazem a diferença. A torcida sempre ajuda, e se emociona a cada lance. No final a premiação é de todos.

guetá, com 474.86 pontos. Na Classe Advanced, a vencedora foi a equipe Leviatã, do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), com 377.77 pontos e em segundo chegou a equipe Car-Kará Advanced, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, com 332.55 pontos. A equipe EESC-USP Mike, da USP- São Carlos foi a vencedora da Classe Micro, com 384.99 pontos, seguida da mineira Tucano Aerodesign Micro, da Universidade Federal de Uberlândia, com 308.26 pontos. Com estes resultados, as equipes classificadas em 1º e 2º lugares das classes Regular, Advanced e Micro vão representar o Brasil na SAE Aero Design East que reúne equipes de diversos países numa etapa nos Estados Unidos, no estado do Texas, entre os dias 11 e 13 de março de 2016. E o retrospecto é bem positivo. Os brasileiros já conquistaram sete primeiros lugares na classe Regular, quatro primeiros lugares na Advanced, e um na Classe Micro. ■



19ª FEIRA INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO
19TH INTERNATIONAL AVIATION EXHIBITION



21 A 24 DE SETEMBRO 2016

O SEU PASSAPORTE PARA BONS NEGÓCIOS



AEROPORTO SILVIO NAME JUNIOR - MARINGÁ - PARANÁ

(11) 5041.2088 / 3845.1344

WWW.EABAIRSHOW.COM.BR

galeria



A Canon 5D mark III sempre foi referência entre as opções de câmeras profissionais, chegando a ser pesadamente usada em produções de vídeo de diversas séries para a TV. O novo modelo chega ao mercado em duas versões, a 5Ds e a 5DsR, ambas usando um sensor de impressionantes 50.6mp. A diferença entre elas está no filtro low-pass, que elimina o defeito de moire, mas, em compensação, tira um bocado de definição. Na 5DsR esse filtro pode ser desligado. A sensibilidade pode ser trabalhada entre ISO 100 e 6.400, sendo expansível para ISO 50 e 12.800. Como vídeo a máquina consegue fazer tomadas em 30fps com 1080p. Os pontos de foco agora são 61, e a captação de imagens é feita pelo processador Dual Digidig 6. No geral a 5Ds não entrega uma imagem com a delicada profundidade de campo, algo que é possível obter em câmeras digitais de médio formato, mas em compensação a alta resolução dos registros feitos por essa câmera, de tamanho e peso bem menor, compensa. Isso sem contar a enorme gama de equipamentos periféricos que ela possui. Na Portssar a máquina equipada com uma lente 24-105mm sai por R\$ 23.000,00. Por um bom tempo essa será a nova referência em termos de câmeras digitais DSLR no mercado. ■



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



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

CENTRAL DE UPGRADES A incerteza esta mantendo você no solo?

O melhor avião novo para você pode ser aquele que você já possui. Os upgrades de motor da Blackhawk trazem sua aeronave para o padrão atual da fábrica e ainda evitam os riscos e incertezas de uma revisão geral de motor. Motores mais eficientes entregam os mais altos níveis de desempenho disponíveis economizando seu tempo e dinheiro - duas potentes razões para fazer do seu avião aquele que você ama.



270+ ktas

239 ktas

King Air C90B - FL240 - ISA Day - Max Cruise

XP135A



Beechcraft King Air 90



Cessna Caravan



Piper Cheyenne



Cessna Conquest



Beechcraft King Air 200

SABE DA ÚLTIMA?



As notícias do momento, as dicas das melhores programações culturais imperdíveis, o que está de imediato na aviação ao redor do mundo, o assunto que o mercado está discutindo e os mais recentes lançamentos de produtos da mais alta qualidade. Tudo está no Facebook da HiGH. Vá lá e curta muito tudo isso. É fácil.



www.facebook.com/revistHiGH

HiGH