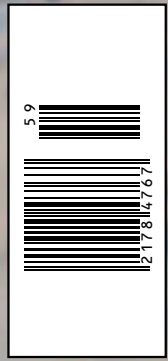


HiGH



EDIÇÃO 59 | JULHO/AGOSTO 2016 | R\$18,00

AIRBUS HELICOPTERS H130

AJUSTADO PARA NÃO VIBRAR



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.**

Crédito sujeito a aprovação.

PATROCINADOR OFICIAL



TM Rio 2016 | Todos os direitos reservados.

banco.bradesco @Bradesco facebook.com/Bradesco

Fone Fácil Bradesco: 4002 0022 / 0800 570 0022

SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383

SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099

Ouvidoria: 0800 727 9933



Bradesco

Tudo de BRA para você.

VOAR É ENGRAÇADO



Na sala de reuniões, clima mais do que tenso. Oito pilotos discutiam o que fazer. A missão, de certa forma, não era simples, fazer fotos de uma esquadrilha. Para quem não está acostumado, isto é sempre motivo de preocupação e desconfiança. E pode ficar pior. Um dos envolvidos era um puro João Gilberto no mau humor. Para cada ideia, lá vinha ele com todas as indagações negativas. Seu copo estava sempre meio vazio. Tudo era visto pelo lado ruim e não como algo que podia ser divertido. O cuidado era válido, afinal não era brincadeira o que estava sendo planejado, e a complexa segurança é sempre primordial. Todavia, a sua experiência e conhecimento estavam sendo usados não para colaborar, mas sim para criar dificuldades, empecilhos. Esquecera, ou perdera pela vida, o senso de como as coisas, se encaradas com mais simplicidade e diversão, podem ser mais leves. O resultado não podia ser outro. A má vontade traduziu-se num voo meia boca, burocrático, bem longe do satisfatório. Perdeu-se dinheiro. James Tiberius Kirk faria melhor, faria por diversão. Voar, quando se pensa demasiadamente no entretanto, é problemático. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 10 | NÚMERO 59 | JUL • AGO | 2016

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

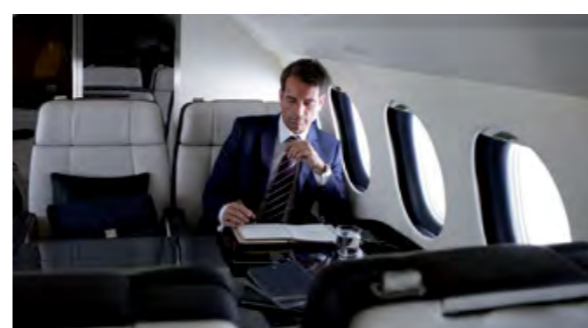
REPRESENTANTE COMERCIAL
Miami - EUA - Bruno Almeida
bruno@usmediaconsulting.com

COLABORADORES
Bernardo Lucioli, Raphael Lopes
Brescia (foto), Edmundo Reis,
Eduardo Baskertin, Marcelo da
Silva, Márcia Leite Paes (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

TÃO SILENCIOSO QUE VOCÊ CONSEGUE
OUVIR SEUS PRÓPRIOS PENSAMENTOS.



O Falcon 8X de 6.450 mn (11,945 km) tem a cabine mais silenciosa de todos os jatos comerciais. Isto significa mais conforto e maior produtividade em viagens longas e cansativas. Acrescente a isto a conectividade ininterrupta e o acesso a praticamente qualquer lugar do mundo, e você tem um jato comercial que supera as expectativas. **Voe longe. Voe com conforto. Alcance mais.**

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM | RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | RODRIGO.PESOA@FALCONJET.COM

**DASSAULT
FALCON**

ENGINEERED WITH PASSION

sumário



Ensaio em voo
Airbus Helicopters H130
Todo ajuste para voar melhor.....08

Montaer MC01
Um experimental usado para treinamento.....30

Turismo
Box 54
Uma caixona de surpresas para os amantes de carros antigos.....16

Perdizes
As opções da capital dentro do bairro com jeito de cidade pequena.....38

Compras
Os melhores produtos para enfrentar o restante do ano.....24

Produto
Audi A4
Renovado, ele parte para a briga dos sedãs médios.....46

Honda Accord V6
Agora em versão única feita para o seu conforto.....64

Ducati Scrambler Urban Enduro
O estilo clássico retoma as ruas.....74

Moda
Rafael Salviano
Olha a cara que ele faz.....52

Gastronomia
A legítima cozinha tailandesa preparada por quem conhece.....58

Mercado
A melhora da visão de quem chega para pousar.....70

Panorama
Turbine a sua vida para ter maior eficiência.....80

Evento
AeroRock 2016
Deram show nos ares e no palco de Para de Minas.....84

Dia a dia da cachaça
O Tada é tudo o que se pode pensar da aviação.....90



AIRBUS HELICOPTERS H130

NÃO VIBRA POR NINGUÉM

uma volta ao redor do H130 dá para notar que as portas traseiras dos dois lados são de correr e todas possuem indicadores de fechamento. A carenagem do motor possui novo desenho frontal, batizado de Fórmula 1 e tem entrada de ar maior. O H130 desta matéria está equipado com separador de partícula e a junção do cone de cauda com o Fenestron já está com o reforço requisitado pelo fabricante desde 2010. Os bagageiros continuam iguais, só que no direito está abrigada a mesa dos disjuntores que antes ficava na cabine. Embarcando, dá para notar os bancos com sistema anti-impacto e desenho atualizado. Os assentos traseiros não estão mais colocados sobre um degrau que existia no EC130 B4, tornando o piso totalmente plano. Os dianteiros estão levemente mais elevados, o que faz com que pilotos mais altos tenham uma certa restrição para olhar as linhas de luzes de alarmes, que agora são quatro. A primeira, mais acima, fica um pouco escondida pela aba superior do painel. Este tem instala-

Em qualquer material de divulgação da Helibras, ou da Airbus Helicopters, é dito que o novo H130 tem 70% de suas partes diferentes com relação ao antecessor EC130 B4. Difícil é se convencer disto inicialmente, pois no visual os dois helicópteros são idênticos. Após 11 anos da entrega da primeira unidade do EC130 B4, a Airbus Helicopters introduziu o EC130 T2 com as tais tantas modificações. A Helibras finalizou o seu primeiro T2 em agosto de 2013. A nomenclatura H130 surgiu quando a Eurocopter se transformou em Airbus Helicopters. As principais modificações foram de motor, trocando a Turbomeca Arriel 2B1 de 847shp por uma Arriel 2D de 952shp com gerenciamento digital total, sistema de controle de vibração ativo AVCS, e a suíte de aviônicos. Dando

A nova Turbomeca Arriel 2D entrega 100shp a mais para o H130. No painel novos aviônicos que facilitam a vida do piloto.



do um Garmin G500H com as informações de voo e no centro o VEMD com as informações de motor. Na parte direita, sobrou espaço para um iPad que serve de auxílio tanto para captar informações de cartas de navegação, como também para dar informações mais comuns aos passageiros, como a de um aplicativo que mostra quanto tempo de voo transcorreu ou a que velocidade está voando. Mas talvez, para as próximas gerações, o desenho do painel possa ser um pouco menor para melhorar a visão do piloto, que fica bem deslocado para a esquerda da cabine. Assim, a visão a 45° para a direita poderia ser melhorada, principal-



um absurdo, saiu do chão valente. Com 70% de potência, bem longe da faixa amarela do FLI, que indica o primeiro limite operacional da máquina entre torque, TOT e N1, o H130 já estava pairando. Aos 200pés a faixa amarela estava distante de ser atingida. Numa segunda decolagem, desta vez de alta performance, com o mesmo peso, o H130 saiu na vertical com 80% de potência mantendo uma razão de subida de 700-800pés/min. Forçando um pouco mais, atingindo 90%, a razão foi a 1.000pés/min. Num B4 nas mesmas condições seria necessário usar 86% de potência, beliscando a faixa amarela para fazer a mesma coisa e mantendo no máximo 500pés/min de razão de subida. Foi possível fazer uma

mente no pouso. No teto há uma câmera de vídeo que capta as imagens do painel e pode ser útil como uma caixa preta simplificada. A partida da Arriel 2D é muito fácil e rápida. Enquanto que no EC130B4 é preciso esperar 30s com a bomba de combustível acionada, isto não é necessário no H130. A condição do dia era de vento calmo e temperatura de 19°C. Numa altitude de 180pés estimularam a querer abusar da máquina. O H130 estava com 426kg de combustível no tanque mais 650kg em sete humanos embarcados, quase nada de bagageiro. Ou seja, o H130 estava quase que no seu peso máximo de decolagem de 2.500kg, 73kg a mais que o permitido no EC130B4, e o comportamento do helicóptero foi



sequência de quatro autorrotações com o H130 e numa condição até pouco explorada nos treinamentos. Com o alto quórum a bordo, deu para sentir como o H130 vem rápido para o chão. A velocidade, os giros do rotor, obviamente, subiram mais depressa. E é uma condição que pode muito bem ser encontrada no cotidiano. Mas o que foi de bom, que acontece tanto no H130 quanto no B4, é o fator inércia do rotor, que mantém bastante energia. O helicóptero flutua bastante, mesmo pesado. Tanto é que na hora do flare, quando foi puxado o coletivo, mal havia a indicação de 5% de potência e o helicóptero se comportou muito bem. Controlando bem o NR, o H130 se mostrou um helicóptero bom para fazer a autorrotação. Colocando para voar em cruzeiro, o H130 foi rápido aos 120nós (medida cravada com a TAS – True Air Speed, ou seja, não tinha nada de vento influenciando) e o nível de vibração é consideravelmente menor até

Acima a nova carenagem Fórmula 1, abaixo o cíclico que não mudou. Na outra página a cabine com novos assentos e o dispositivo dedo-duro, útil, quase uma caixa preta.

para um leigo. Isso também gera uma sensação de maior estabilidade e conforto. Os pedais se mostraram mais durinhos, talvez por ser um helicóptero mais novo, mas isso resolveu uma reclamação sobre o B4, de que em voo de cruzeiro era preciso ficar pressionando o pedal esquerdo constantemente para manter o nariz alinhado. No H130, com esse pedal mais duro, não é preciso. É um fator a menos de desgaste do piloto. Para anular o alto nível de vibração que existia no EC130 B4, a Airbus Helicopters instalou o AVCS, que possui contrapesos colocados dentro da barriga do helicóptero e sua atuação reduz esse ponto. Os EC130 B4 vibravam um bocado, principalmente no painel. Basicamente a vibração começa a partir do momento que se puxa a potência de cruzeiro para acima dos 85% indicados no FLI, e na transição do voo de cruzeiro para o pairado, tudo dependendo do peso a bordo, das condições de vento, além do próprio balanceamento. Em um outro voo feito num H130 em dia de muita turbulência, o helicóptero vibrou mais do que no dia



deste ensaio. O AVCS trabalha mais em cima de correções finas, não é para solucionar um cenário de dia muito turbulento e numa região com muita intervenção orográfica. O material da Helibras menciona que as vibrações são decorrentes do rotor principal, mas há teorias sobre a razão da vibração ser em função da largura da cabine, pois outros Esquilo que têm basicamente o mesmo rotor principal e motor, vibram bem menos. Existe muita coisa em ressonância, o peso maior com relação ao Esquilo também influencia. Em compensação o helicóptero é campeão em termos de cabine na sua categoria. Não há concorrente que consiga entregar o espaço e a visão panorâmica que o H130 tem. O Bell 407

NOVA GERAÇÃO NÃO QUER SABER DE VIDA ATRIBULADA, SÓ QUER PASSAR OS DIAS NA MACIOTA



voa mais liso, mas seu projeto foi pensado antes para fazer a máquina voar e depois para ver como se colocava algo dentro. A sua cabine é mais apertada e a visão panorâmica é pior. No mercado há quem reclame que o modelo é lento demais e há duas considerações sobre esse fator. A vantagem, tanto do B4 quanto o H130, é que são bem sensíveis ao vento de cauda. Encontrando essa condição, dá para facilmente manter 140nós. Como não existe almoço de graça, a enorme frente do H130 sugere limites quando encara vento de proa. Com 20-25nós de vento contrário, é difícil ultrapassar 90-95nós, já com 15nós de vento



de proa ele começa a reclamar. Há 15 dias antes do ensaio, voando um EC130 B4 que voltava de São Joaquim para Brusque (SC) com 60% de tanque de combustível, seis a bordo, e uma boa dose de vento contra, o helicóptero não avançou mais que isso. Enquanto que no EC130 B4 o número mágico para voar pensando no melhor alcance é mantendo 85% no FLI com 120nós com quatro a bordo, 70% de tanque e consumindo



cerca de 180l/h, no H130, mantendo o mesmo padrão, a potência estará em 75%, e se quiser apertar o passo dá para ir a 130nós com 85% de FLI e consumindo 220l/h. Numa perna mais longa, dá para subir para 5.000pés e ver o consumo decrescer em cerca de 20l/h e ainda chegar no destino 15 minutos antes. No B4 até é possível andar mais rápido, mas

com um regime de 95% de potência. Os 100shp extras do H130 também significar ter a bordo um passageiro a mais. Em operações em grandes altitudes, em dias quentes, ou mesmo em locais como São Paulo onde existem muitos helipontos em topos de prédios, isso vai fazer uma baita diferença na segurança. Num comparativo prático, voando no alto das serras catarinenses, em locais a 6.500pés, o B4 perto de seu peso máximo de decolagem opera de forma meio chocha. O H130 já não, os 100shp a mais dá a mesma segurança e sensação de que se estivesse voando ao nível do mar. O valor



O Fenestron continua o mesmo. O H130 agora vem com portas de correr em ambos os lados, melhorando o acesso interno.

médio do H130 em configuração executiva pelos dados da Helibras é de US\$ 3,9 milhões. Do padrão básico ao completo, você pode contar cerca de US\$ 350 mil de diferença. O H130 desta matéria só não estava equipado com o piloto automático de três eixos, que vale cerca de US\$ 200 mil. Levando em conta um operador de São Paulo, a média de 20h de voo por mês pode ser o melhor equilíbrio no custo benefício para ter um H130. Pelo guia Conklin& deDecker, o custo direto operacional é de US\$ 700,00. No dia a dia brasileiro este valor pode girar em torno de US\$ 1.000,00, cem a mais que o estimado para o EC130 B4. A grande vantagem do H130 é que o piloto fica despreocupado com a relação peso-potência. Ele é uma aeronave feita para operar em condições muito mais adversas que as encontradas no Brasil. Não é preciso ficar fazendo contas para ver se terá que deixar uma mala ou algum passageiro no chão para cumprir tal etapa do voo. E ainda por cima, o H130 é de uma geração de aeronaves que facilita a vida do piloto, a tecnologia embarcada

deixa mais tempo livre para voar a máquina e não ficar se preocupando com parâmetros, restando ao piloto ter doutrina e conhecimento para aproveitar mais o helicóptero, inclusive em casos de pane. E o projeto do H130 foi pensado também para aumentar a segurança de voo com os seus sistemas redundantes na parte hidráulica e de Fadec, por exemplo. Se aparecer um problema de limalha no rotor de cauda, é possível seguir para o pouso em local mais adiante. O sistema de pedal, que é manual, não tem a questão de dar problema hidráulico como no Esquilo. São alguns itens que deixaram a operação do H130 mais segura. Levando em conta que as possibilidades de faltar motor por um apagamento são reduzidas, o fabricante trabalhou, então, para diminuir as possibilidades de problemas nos sistemas, o que pode muito bem ser junto com a potência disponível e conforto da cabine grande, os itens básicos para a escolha por esse modelo. ■

ONDEACHAR

Helibras
www.helibras.com.br



FICHA TÉCNICA

Airbus Helicopter H130

Fabricante: Helibras / Airbus Helicopters
Motor: 1 Turbomeca Arriel 2D de 952shp (856shp máx. contínuo)
Capacidade: 1 piloto e até 7 passageiros
Diâmetro do rotor principal: 10,69m
Comprimento: 12,64m
Peso vazio: 1.433kg
Peso máximo de decolagem: 2.500kg
Velocidade de cruzeiro: 127nós
VNE: 155nós
Alcance máximo: 616km

ROTEIRO CLASSICO



Pegue a criança que existe em você e vá cuidar de seus carrinhos. Um roteiro bem conhecido dos paulistanos tem mais paixão sobre rodas e é simples de ser feito.

A primeira etapa é realizada seguindo a Rodovia Castelo Branco sentido interior. Quem é frequentador assíduo do trecho inicial deste asfalto, vê muita gente parando no quilômetro 53 para comer bolinho de bacalhau e, em certas ocasiões, ouvir um fado enquanto saboreia algo que lembre a terrinha. Isso acontece no restaurante Rancho Português, onde em finais de semana sem chuva a frota de motocicletas de grande porte, e carros hoje in-comuns, estacionados na frente da varanda vira palco de desfile para quem gosta da coisa. Essa pessoa vai abdicar de toda a sua seriedade se descobrir que, andan-

Para cada lado que se olha a emoção vai além do saudosismo. É a alegria de ver esses clássicos vivos e rodando.

do um pouco além, vai entrar num túnel do tempo e voltar a ser criança. No quilômetro seguinte, à direita da entrada para São Roque, um condomínio comercial tem expostas verdadeiras joias sobre rodas. De Buick do início do século passado a De Tomaso Pantera, tudo é desbunde. Coisa de uma criança que começou aos 13 anos e hoje é arquiteto de 63 anos. Ele mesmo é uma história, dessas de virar livro. Nascido em São Paulo, Marcos Cardoso foi criado no bairro paulistano do Belém. O pai vivia de fazer fretes de perua Kombi 1.200cc, e ele gostava de mexer com carro. O moleque era de uma época em que as liberdades eram outras. Começou a ter as primeiras tentativas de direção aos 5 anos, quando tirava o Ford F3 da garagem da casa dos pais. Com onze ia e voltava do curso técnico notur-



no de mecânica dirigindo a Kombi dos fretes com a devida autorização paterna e sem levar, digamos, um cola brinco na orelha. Com 16 anos foi mexer com indústria naval, como auxiliar de desenhista. Saía todos os dias para trabalhar na região oeste da cidade a bordo de um Cadillac 1954 rabo longo. Naquela época carro antigo era carro velho, não valia nada. Mesmo ganhando uma mixaria, tinha como comprar o que hoje vale ouro, mas que naqueles tempos mais servia para ser conhecido, como ele mesmo diz, pelo rastro de ferrugem e óleo que deixava por onde passava. Atualmente um veículo desse, para começar a res-

A exposição tem seus elementos em plenas condições de locomoção. A preservação do acervo é impecável.



taurar, pode ser avaliado em R\$ 80 mil. Na tabela de meio século atrás, a barca valia o que seria então um terço de um Fusca, ou menos que isso. O faturamento mensal era complementado com a venda de caqui na feira e com a bela linha de produção de carrinho de rolimã para os amigos. Tinha até empregados, cinco moleques do bairro. A garagem nos fundos da casa virou oficina mecânica dos vizinhos, e gosto por juntar carros teve início. Até hoje ele guarda os seus primeiros veículos, uma moto Java 250 e um Ford Prefect ano 1949. Com 16 anos já tinha 17 carros, a maioria deixados na rua onde morava. E o hábito nunca parou. Mais velho aproveitava algumas vagas de garagem disponíveis no prédio onde a filha morava. Outros carros



viviam estocados em estacionamentos. A manutenção e conservação eram precárias. Pneus murchos, acendedores de cigarro roubados e pontos de ferrugem aparecendo depois de constantes levadas de chuva fizeram-no ter a ideia de criar um lugar para guardar toda a frota. Trinta anos atrás os carros foram parar num galpão erguido numa chácara em Itapeverica da Serra (SP), imóvel que depois, por sinal, foi trocado por outros 12 carros antigos e um trator. Tal vírus era incontrolável e a mania envolvia também máquinas de escrever e relógios de parede. E um amigo deu o sinal. Aquela frota não devia permanecer escondida. Não fazia sentido o público não ter acesso a essa história que anda, já que todos os carros estavam em condições de se locomover por modo próprio. A então necessidade de ter um espaço mais adequado para abrigar a frota, onde não houvesse trabalho em sair para dar uma volta justo com aquele carro que estava no fundo do galpão, mais a possibilidade de exposição, germinou outro conceito. Inspirado nas marinas, surgiu a carina, um lugar para outros pequenos colecionadores que também sofrem com a falta de lugar para abrigar seus carros. As garagens, principalmente de prédios mais



O heliponto é certificado e é um bom modo de chegada. Para quem se interessar é possível locar uma super máquina para um passeio.

UMA VERDADEIRA EXPOSIÇÃO DOS VELHOS E BONÉS TEMPOS, PARA SEMPRE



No espaço há uma loja onde é possível comprar seu sonho de criança. Basta chegar e negociar.



discreta. O complexo do Box 54 Classic Garage foi erguido levando em conta esses dois princípios. Agregado também foi disponibilizada uma loja de veículos com 1.300m2. Lá sempre estão pelo menos 60 carros para a venda sob consignação. O Box 54 ganha uma comissão de 10% sobre a venda e mais uma taxa de R\$ 300,00 por mês para abrigar o produto em sua vitrine. Um comércio de público cativo, apesar das notícias dos jornais. Você pode num dia ver ofertas de um Bel Air 1960 tinindo de belo e saber que esse tipo de carro não se vende mais porque eles não têm outro para colocar na estante. Outros podem demorar mais tempo para girar. Alguns clientes compram o carro e continuam a deixar o mimo sob a mesma tutela de quem já cuidava dele. Metade dos vendidos permanecem no Box 54. Há ainda espaços para eventos corporativos com cozinha própria, lojinha e de tempos em tempos há alguém andando com um sorriso no

modernos, não têm vagas e algumas sequer espaço de manobra suficiente que permita que um Lincoln de sete metros de comprimento se mova. O hóspede com até quatro carros paga R\$ 450,00 mensais por vaga ocupada. Passando disso, cada hospedagem vai custar R\$ 50,00 a menos mensalmente. Cada peça tem uma ficha onde consta toda a rotina de sua vida. Seu dono sabe quando ele foi ligado, se os pneus foram calibrados, ou se a bateria recebeu alguma carga. Todos os fluidos recebem atenção periódica. Os carros até ganham banhos de sol para não criarem cheiro de mofo. Esses velhinhos ficam sempre em dia para poderem trafegar com segurança e, principalmente, viver de forma mais



rosto, resultado de um passeio feito com um carro dos sonhos. O Box 54 tem uma parceria com a Drive 4 Fun que promove roteiros pela Rodovia Castelo Branco, alguns deles com o próprio cliente dirigindo o bólido superesportivo como um Porsche, Ferrari ou algum clássico. Eles também têm parcerias com hotéis de luxo, como o Vila Rossa (HIGH 56), em São Roque. Vira e mexe há o sorteio de uma hospedagem lá. Alguns modelos do acervo de exposição são alugados para trabalhos externos. Você já viu alguma novela de época com algo deles em cena. E não é do beijo do galã na mocinha que surgem as lágrimas. Aqui elas talvez tenham cheiro de óleo ou de um pitoresco carro antigo e surgem



do sentir o estalar da combustão interna em um cilindro de V8. Tudo vindo de uma época onde a eficiência ainda não suplantara o estilo. Os carros do Box 54 têm alma nas suas linhas, muitas vezes bem extravagantes e, para certos casos, sem muito sentido. Mas é ali que o sujeito vai para se sujar de graxa enquanto a parceira vai até o Outlet Catarina, bem ao lado, ver o máximo que se pode colocar numa sacola de compras. Isso se não for o caso mais clássico, ambos saírem sujos de graxa, que vira um unguento para a benção desse mundo. ■

MAPA DE ROTAS

Como Chegar:

O acesso básico é pela Rod. Castelo Branco, tanto para quem vem da capital como do interior. Fácil de chegar, a referência é o restaurante Rancho Português. Para quem vem do interior a entrada para a estrada Gregório Spina é feita um pouco antes. Para quem está na Rod. Raposo Tavares perto de São Roque, há a ligação para a Castelo Branco, esta já é a via que passa em frente ao Box 54.

Dica do piloto:

O Box 54 possui um heliponto (SJCO 23°25'51"S/047°06'42"W) certificado para 4 toneladas e balizado para operações visuais noturnas. As rampas são boas feitas sempre em

sentido à Rod. Castelo Branco, que fica bem em frente. Não tem hangar ou abastecimento.

Melhor época:

Basta acordar e seguir viagem.

Tarifas:

Box 54 Classic Garage
R\$ 20,00

Drive 4 Fun

Clássicos: De R\$ 250,00 a R\$ 730,00 em trechos de 11 a 32km

Superesportivos: De R\$ 300,00 a R\$ 1.799,00 por trechos de 24 a 55km.

Endereços:

Estrada Gregório Spina, 341 – Distrito Industrial Araçariguama – SP

Tel.: (11) 4204 1280/ 4136 2295 / 9 4027 7330

www.box54.com.br

Horário de funcionamento:

De segunda a sexta das 08h00 às 18h00

Sábados das 09h00 às 16h00

Drive for Fun

Tel.: (11) 5533 1800

drive@drive4fun.com.br



www.planodevoo.com.br

Telefone: (47)9244-2244
contato@planodevoo.com.br

Venha fazer uma visita!

Parcelamos seu curso em até 20x.

-Curso de Piloto Privado.
-Curso de Piloto Comercial.

*Aceitamos propostas.
Alojamento completo Gratuito.



com



UMA NOVA CARA

Traços arquitetônicos, margens extremamente estreitas e estrutura fina da superfície tornam únicos os lavatórios da nova coleção de banheiro Val, projetada pelo designer alemão Konstantin Grcic. A coleção ganhou o IF GoldDesign Award 2016, um dos principais do segmento mundial. Para o Brasil, a Laufen trouxe as versões de lavatório nas medidas: 450x420mm, 600x420mm, 650x420mm e 950x420. A cuba de apoio de 500x400 ousa ao apresentar a bancada lateral com estampa geométrica em alto relevo na superfície que, além da questão estética, também serve para acomodar itens de higiene. Já o lavatório de 550x360mm conta com bancada circular, integrada na parte interna da louça. Redonda, a versão com 325mm traz a bancada integrada na estrutura, com a estética de recortes internos.

LAUFEN

Showroom: Av. Brasil, 2188 - São Paulo

Tel.: (11) 3061 5266

www.br.laufen.com

prods



PASSO MACIO

O tênis masculino Metropolitan vem em couro desgastado, com proteções internas nos dedos, calcanhar e tornozelo. A sola tem tratamento antiderrapante e membrana resistente à água. Está disponível dos tamanhos 39 ao 44.

Preço: R\$ 459,00.

Riffel
Tel.: (47) 3231 0500
www.riffel.com.br



MÃO SANTA

O iPalm520 da Basall é um massagador portátil de mãos que proporciona relaxamento em qualquer lugar e a qualquer hora do dia. O aparelho é ideal para quem trabalha com o computador, sendo também indicado para pessoas sedentárias e que possuem enrijecimento dos dedos e em pontos da palma das mãos.

Preço sugerido: R\$ 399,00

Basall
SAC: (35) 3559 2519
www.basall.com.br

A HORA DO VOO

O Breitling Avenger Hurricane utiliza um novo material de construção 3,3 vezes mais leve que o titânio, mas que garante alta resistência aos riscos, tração e corrosão. A leveza deste componente é um contraponto ao desenho robusto de uma caixa de 50mm de construção maciça com reforços nas laterais. O cronógrafo é para profissionais e bem adequado ao uso aeronáutico.

Preço: R\$ 47.080,00

Boutique Breitling
Tel.: (11) 3198 9366



PARA O ETERNO CLIQUE

Uma câmera para os entusiastas da fotografia. Essa é a Canon EOS 80D. Ela possui um sensor de 24MP com 45 pontos de foco e um sistema antivibração do espelho durante os disparos, o que auxilia na definição da imagem. A máquina trabalha com sensibilidade ISO 100 até 16.000 (expansível para 25.600). Para vídeos ela é capaz de fazer tomadas de time-lapse com intervalos de 1s a 99horas, com número de tomadas que vão de 2 a 3.600. Para facilitar, o visor traseiro sensível ao toque é articulado. Preço: R\$ 7.090,00 (com uma lente 18/135mm)

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



DA BOA ÉPOCA

A icônica roda Cruz de Malta, sucesso da década de 1970, foi relançada em edição limitada pela Rodas Scorro especialmente para atender os donos de Opala. O lote especial de 250 jogos foi feito com alumínio liga A413 composto de silício 11. Atendendo normas do Inmetro, possui aro de 15 polegadas e tala de 6". Os compradores do lote especial, que será numerado, terão a opção de gravar os quatro últimos números do chassi de seu Opala. O jogo de rodas virá em embalagem diferenciada, com certidão de nascimento, certificado de colecionador e um kit de brindes temático.

Preço: Jogo de rodas – R\$ 3.900,00 e R\$ 4.500,00 com kit colecionador

Scorro
<http://scorro.com.br/cruzdemalta/>



NUNCA SAI DE MODA

A jaqueta masculina Prime, da Riffel, é feita em couro desgastado com tratamento vintage e modelagem slim com desenho casual. Tem ajuste de punho, forração interna em xadrez e acabamento da gola em neoprene. A cintura possui regulagem por velcro e há protetores removíveis. Feita para quem deseja andar de moto mantendo um estilo clássico.

Preço: R\$ 1.499,00

Riffel
Tel.: (47) 3231 0500
www.riffel.com.br



DESFILE DE VERÃO

O estilo Melissa reencontra mais uma vez o tema sol, praia, céu azul e Rio de Janeiro em seus dois novos modelos, Hotness+Salinas e Harmonic Sandal+Salinas. O primeiro busca a essência carioca com a gáspea em X e a tramas cruzadas em referência aos calçados de sua orla. O segundo lança mão dos temas étnicos e a rasteirinha é perfeita para ser usada em dias quentes.

Preço:
Melissa Hotness+Salinas: R\$ 190,00
Melissa Sandal+Salinas: R\$ 120,00

Melissa
Sac: 0800-979-8898
www.melissa.com.br



PARA O BATE E VOLTA

A Victorinox Spectra2.0 Dual-Access Global Carry-On tem o tamanho certo para quem precisa de uma mala para viagens curtas. Confeccionada em policarbonato puro, é mais durável e leve. Para dar mais estabilidade, o modelo possui oito rodinhas e duplo puxador em alumínio, que pode ser bloqueado em três alturas.

Preços sugeridos:
Spectra2.0 Dual-Access Global Carry-On Vermelha – R\$ 1.895,00.

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



AO SABOR DO VENTO

A Vela é uma bicicleta elétrica de muito estilo. O desenho, apesar de clássico, embute uma bateria de 36V 10Ah que fornece energia para uma autonomia de até 30km. Ela também possui tomada USB para carregar algum outro dispositivo, faróis de LED e alarme sonoro. Totalmente feita sob encomenda, tem uma grande gama de customização em cima de três tamanhos e quatro cores básicas.

Preço: R\$ 5.290,00

Vela Bikes
Rua Teodoro Sampaio, 1302 – São Paulo
Tel.: (11) 3812 7588
www.velabikes.com.br



It's about your business



AW139

Finmeccanica é agora Leonardo - inspirado pela visão, curiosidade e criatividade do grande mestre inventor - desenhando a tecnologia de amanhã.

Grandes desafios exigem grandes mudanças.

Os helicópteros AgustaWestland vem para redefinir a mobilidade através de novos níveis de luxo, conforto, performance e segurança.

Esteja onde é importante para você! Valorize o seu tempo!

leonardocompany.com

Helicopters | Aeronautics | Electronics, Defence & Security Systems | Space

 **LEONARDO**
HELICOPTERS

MONTAER MC01

O BOM VOO EM CURSO





Da cidade de Feira de Santana, na Bahia, surgiu mais uma fábrica de aeronaves experimentais. A Montaer teve berço na Paradise. O dono Bruno de Oliveira é neto de Noé Oliveira ex-serralheiro que criou a fábrica dos Paradise. Desavenças administrativas fizeram com que o neto fundasse a sua própria empresa, e lançasse um novo modelo de aeronave experimental leve no mercado. O Montaer MC01 ainda tem cara do Tecnam P-92 Echo cujo próprio Paradise de primeira geração lembra muito. A base é a mesma, motor Rotax 912S de 100hp, asa alta semi-cantilever, trem de pouso triciclo, estrutura de metal e lugar para duas pessoas com um bagageiro nos fundos da cabine. O segundo Montaer MC01 construído voa na

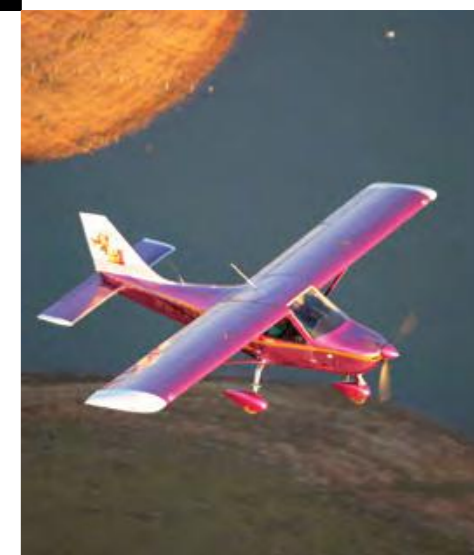
À esquerda, a porta do bagageiro que mais parece a de passageiro. Na outra página, o painel bem completo deste MC01, tem até iPad.

Looping, uma escola de aviação leve que fica em Atibaia (SP). Eles já têm um histórico de usar um par de Paradise P1 em sua frota (além de disponibilizar cursos para aeronave anfíbia, trike e girocóptero), ministrando cursos de piloto de recreio ou desportivo, e passaram a voar com o MC01. Também pintaram o avião de rosa. Seguiram uma leva de outras ações a respeito do outubro rosa, movimento de conscientização para a prevenção e combate ao câncer de mama, e deram ainda uma garibada em cima. A cor serviria também para atrair o público feminino e desmitificar o perfil masculino da aviação. Os nomes das aviadoras estão adesivados nas laterais da fuselagem. De carona, serviu para mostrar como um curso de piloto recreativo e desportivo com uma menor carga de horas para ser cumprida (apenas 15h para o piloto desportivo), pode ser uma boa opção para quem não quer partir para uma carreira de piloto profissional e só quer saber de voar por puro prazer. E eles têm feito um bom trabalho. Atibaia também é um bom destino para ser ao menos visitado. Você vai gostar de lá,



um avião da Mary Kay. Está mais para Clóvis Bornay, e isso está correto. Mas já deu o recado. O avião não voa mais ou menos por conta da sua cor. Dando uma volta em torno do MC01 deu para perceber o salto de qualidade do produto com relação ao Paradise. O acabamento evoluiu muito, apesar de ainda ter algumas coisas para melhorar. Há uma certa irregularidade nas chapas de sua carcaça. O avião para ganhar espaço interno de cabine tem o desenho das portas meio que chanfradas para as laterais. Olhando na diagonal, você vê uma linha de seu desenho que sai do capô do motor, é interrompida nas portas com uma protuberância, e volta no resto da fuselagem. O nariz é mais aerodinâmico que o do Paradise, e o cone de cauda tem uma caída contínua desde o bordo de fuga das asas e não um degrau com uma vigia traseira. A parte superior é de fibra, a inferior tem revestimento em chapas metálicas. Ficou mais elegante e proporcionou mais espaço para o bagageiro. O leme é basicamente o mesmo, mas está com o contrapeso no topo da deriva com formato diferente. O Montaer MC01 continua usando um stabilator ao estilo Piper Cherokee com um grande compensador na sua parte central. Tiraram 30cm nas pontas de asas ficando o Montaer com 3,95m de comprimento em cada uma delas, enquanto o Paradise tem 4,10m. Os ailerons passaram de 1,70m para 1,37m. O conjunto de trem

tem a festa do morango. Pena que eles não tenham um aeroporto muito melhor, já que sofrem há pelo menos 40 anos com as indecisões políticas neste assunto para receber uma estrutura mais adequada. Entretanto, a proficiência dos comandantes Paraíba e Gladson que pilotam a Looping, compensa a via de acesso mal preservada, a visão de certo abandono de um lugar que poderia ter melhor serventia não só para a aviação em geral, mas também para a cidade. O Montaer MC01 está pronto para voar. O leitor pode dizer que todos estão daltônicos, que esse avião rosa é tudo, menos rosa. E realmente ele não se parece com





O capô do motor do MC01 é mais aerodinâmico que o do Paradise. Na outra página, a boa área de cabine e a indefectível pin-up da Looping.

de pouso é similar, e os montantes são fixados numa posição mais atacada que o do Paradise. O para brisas avançou sobre o capô, como também o painel foi instalado mais à frente. Com isso as portas ganharam em formato, têm 80cm de altura por 1m de largura. Mas estranho são as dobradiças, peças em metal forjado muito mais robustas que as vistas em Toyota Bandeirante, colocadas externamente. Está certo que foram pedidas para aguentar os trancos de uma rotina de voos de instrução, mas está algo de exagerado. Para entrar no Montaer MC01 é preciso um pouco de atenção. O piso da cabine está numa altura considerável, o avião tem pernas mais longas. Tanto é que existe um estribo nas pernas dos trens de pouso principal para apoiar o pé e subir para a cabine. O interior é bem espaçoso. Na altura dos ombros os ocupantes têm 1,15m de largura, e do chão ao ponto mais alto há 1,13m. Os bancos correm sobre trilhos, o que facilita a vida de quem é mais alto. Eles podem ser reclinados para frente também, melhorando o acesso ao bagageiro. Entretanto, o espaço para as pernas tem certo limite lateral. Qualquer panicat ficaria com as batatas das pernas batendo nas laterais do habitáculo. O bagageiro com capaci-



MODELO É O ESCOLHIDO PARA MINISTRAR AULAS DA PILOTAGEM SIMPLES

dade de levar 35kg tem excelente volume com 88cm de profundidade e uma enorme porta exclusiva que mais parece de passageiros. Aliás, todas as portas usam maçanetas automotivas de desenho antiquado e nada aerodinâmicas. O interior do MC01 é bem melhor acabado que o Paradise, mas fica devendo aos Inpaer e, principalmente, aos Tecnam ou CT da Flight Design. Há partes que parecem ser feitas de baquelite num tom de creme. O manche tem bom desenho e tamanho, mas bem que poderia vir forrado em couro. No painel o MC01 da Looping conta com uma tela Dynon Skyview com os parâmetros de motor e gerenciamento de voo, mais um Garmin



695 e um iPad equipado com aplicativos como o RNav Pro, e de cartas eWAC norte e sul. Há um piloto automático Dynon, e de instrumentos analógicos há um velocímetro e a bússola. Cheque antes de decolagem feita, os dois tanques de 70l estão quase que pela metade, 32l no direito e 35l no esquerdo. Os dois a bordo somam 181kg e não há nada no bagageiro. Numa tarde típica de outono em Atibaia, com termômetro nos 26°C, só que com um atípico vento calmo e alinhado, o Montaer é colocado na cabeceira 02 da pista de terra. O Rotax despeja todos os seus 100hp e recomenda-se uma aliviada da bequilha já nos primeiros metros da corrida para não forçar muito o conjunto, as condições do piso não são das melhores. Flapes em 12° e com 42nós já dá para sair do chão. Embalando um pouco mais, a subida é feita com 73nós e 450pés/min de razão. A Montaer colocou um sistema de ventilação de cabine que acabou não funcionando. Há uma entrada de ar no topo da



cabine, o comando para abrir e fechar é feito por uma manivela no teto, e há quatro saídas de ar. Só que ao abrir, o ar segue o caminho inverso. Você sente que o fluxo está passando pelo lado de fora da fuselagem, que acaba sugando o ar de dentro. Não refresca e ainda por cima gera barulho. No dia de vento calmo, o avião se mostra uma belíssima plataforma para instrução. Os comandos são bem harmoniosos, se bem que em alguns momentos a força para cabrar estava um pouco além do desejável, e sempre foi pedida uma certa pressão no pedal direito para manter a bolinha de derrapagem centrada. Um pequeno tab no leme resolveria a questão. Pelo menos não foi sentida nenhuma aspereza nos comandos. Nas coordenações, os ailerons do Montaer mordem bem. Executando os estóis, inicialmente foram atingidas algumas velocidades que pareceram um tanto altas, sem flape e motor o avião dava sinais de querer estolar aos 51nós, com flape todo embaixo (37°) essa velocidade caiu para 45nós. Com motor atacado e sem flape, o Montaer

FICHA TÉCNICA

Montaer MC01

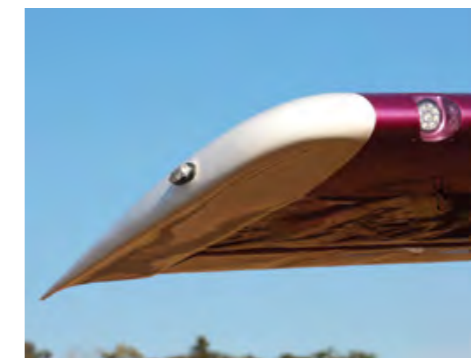
Fabricante: Montaer Aeronaves
Preço: a partir de R\$ 120.000,00
Motor: 01 Rotax 912S de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 8,30m
Comprimento: 6,40m
Peso vazio: 370kg
Peso máximo de decolagem: 600kg
Carga útil: 230kg
Velocidade de cruzeiro: 110nós
Alcance máximo: 1.426km

A ponta de asa tem a extremidade curvada para baixo, a envergadura é menor e o trem de pouso tem melhor desenho. Alguns dos itens de melhorias Montaer sobre o Paradise.

ficava voando embarrigado com 47nós. E nada da buzina de estol trabalhar. Fez lembrar do protótipo do Paradise que era anunciado com louvor que nunca estolava. Na verdade, faltava um bocado de comando de profundor para garantir o ângulo de ataque e gerar a perda de sustentação. Numa segunda sequência, a vida volta ao normal. Atuando um pouco mais com o manche, nariz mais elevado, bipes de alarme de estol finalmente soando, o avião deixava de voar entre 27 e 37nós. Sem quedas de asa, vibrações e com boa atuação dos pedais. O curioso estava na checagem da velocidade de cruzeiro. Com 4.900-5.000rpm no Rotax o avião nem atingiu 100nós enquanto é fácil conseguir concorrente que voe a 110-120nós. As duas hipóteses levantadas pela Looping eram da incidência da asa, excessivamente cabrada, ou então uma pequena falha do sistema de pitot. Eles teriam voado ao lado de outra aeronave, e o velocímetro teria mostrado uma diferença de pelo menos 10nós. O curioso é que as velocidades de estol seriam adequadas. O problema aconteceria somente em regimes mais altos. Segundo o Bruno de Oliveira, da Montaer,

ao nível do mar o MC01 voa a 103/105nós. O avião da Looping teria um ajuste de hélice priorizando a decolagem, por ser uma escola de pilotagem. Durante a aproximação do pouso, tudo feijão com arroz. O número mágico é manter 60nós aplicando flape todo em baixo na final. Vale ressaltar que o MC01 com flape em posição de 22° e 37° tende a levantar bem o nariz, exigindo a rápida compensação. O avião foi bem estável para a pista, a menor envergadura o deixou mais firme e sem tendência a flutuar em demasia sobre a pista. É preciso pouca prática para colocá-lo no chão sem passar vergonha. Com a máquina pelada, custando a partir de R\$ 120.000,00, é preciso

gastar pelo menos US\$ 34.000,00 em motor e outros US\$ 27.000,00 numa configuração de painel semelhante ao da Looping. Um sistema de paraquedas balístico sai por US\$ 12.000,00. Está na média, um pouco mais baixo, do que pode ser gasto num avião de mesmo porte e categoria. Se você relevar a questão de acabamento – os americanos pouco se importam com esse tópico, mas o brasileiro sim – o Montaer MC01 pode ser uma boa alternativa para voos curtos, com etapas de quatro horas de duração. Segundo a Looping, a hora de voo do MC01 para uso particular custa R\$ 180,00. A escola vende pacotes de 30 horas de voo do curso para CPR com valor reduzido de R\$ 390,00 a hora (R\$ 420,00 se for avulsa), que podem ser pagos em



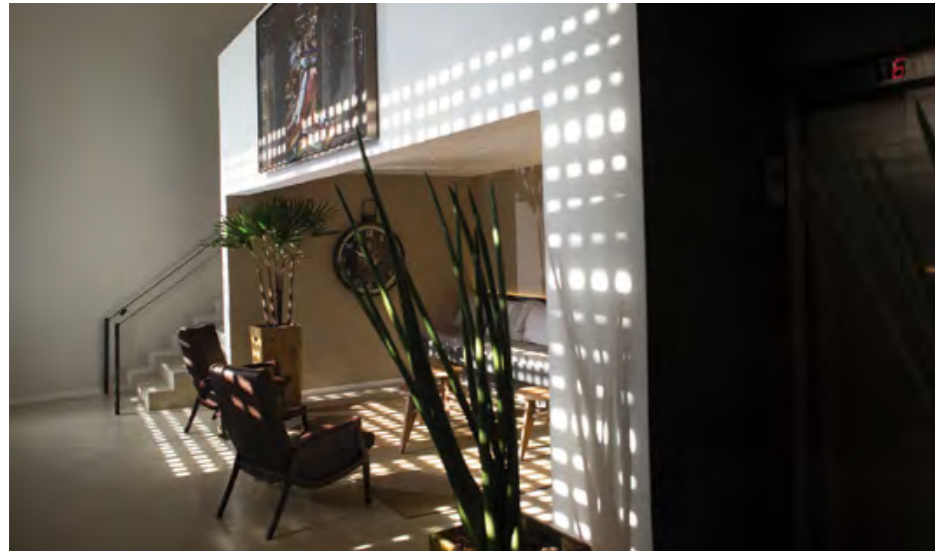
até dez vezes, incluindo R\$ 2.000,00 da parte teórica e R\$550,00 da inscrição. Praticidade é a tônica para o uso desse avião que pode ser uma bela alternativa para viagens de 600km a partir de locais não atendidos por voos regulares e sem conexão rápida aos grandes centros. ■

ONDEACHAR

Looping Escola de Aviação Leve
 Tel.: (11) 97021 1561 – cmte. Paraíba /
 98493 9446 – cmte Gladson
www.loopingaviacao.com.br

Montaer
www.montaer.com.br

ANDANDO PELA VIZINHANÇA



Sentado na beira da cama, a visão do chão de tacos. Não se vê mais esse tipo de piso em construções modernas.

Eles dão mais trabalho na manutenção do que um carpete de madeira ou pisos frios. Mas são atraentes, lembram a casa da sua avó. Este é um quarto do Be Hotel, e o hóspede se sente como em casa, o que, a princípio, devia ser a diretriz básica de uma boa hospedagem. Entretanto, o ar caseiro desse hotel tem a ver, em parte, com a sua estrutura. O prédio de construção antiga já foi um edifício residencial. Fica na esquina das ruas Monte Alegre e Francisco Matarazzo, duas vias importantes no bairro das Perdizes, bem perto do centro, e na boca com a Barra Funda, onde está sendo feito praticamente um novo bairro reaproveitando um espaço onde, no passado, existiam galpões de fábricas. Durante um bom tempo, nessa esquina funcionou um hotel fuleiro, às vezes de alta rotatividade e diárias para miseráveis. Os inquilinos que administravam o imóvel

Já na entrada a boa decoração faz a apresentação do que é o Be Hotel. Aconchegante e diária de bom preço.

pagavam uma merreca de aluguel. A família proprietária retomou as rédeas em 2012. Contratou engenheiros e arquitetos e modificou cada canto dos sete andares para algo que mesclasse o contemporâneo com o clássico. Os espaços dos apartamentos foram desmembrados para assim abrigar os quartos. Se prestar atenção, a pessoa poderá visualizar o que era antes a porta de entrada principal de cada apartamento e perceber que o que era o corredor de acesso às suas dependências, agora serve para entrar em cada um dos apartamentos. Na área das escadarias, o estilo antigo com o piso em granilite reitera o tom que se espera no interior do Be Hotel. Apesar de ser da década de 1970, tem muito dos anos 1950 por lá. E isto é moderno hoje. Há quem venha de longe para se hospedar em São Paulo e fique sempre nos mesmos lugares. Bem dizendo, escolhem invariavelmente as mesmas redes de hotéis, sejam lá onde for. Os Ibis, Mercury e Blue Three são sempre iguais, fast food da hospedagem, e do mesmo jeito que o McDonald's, são escolhidos pela garantia de saber o que se vai receber, em alguns casos, por uma



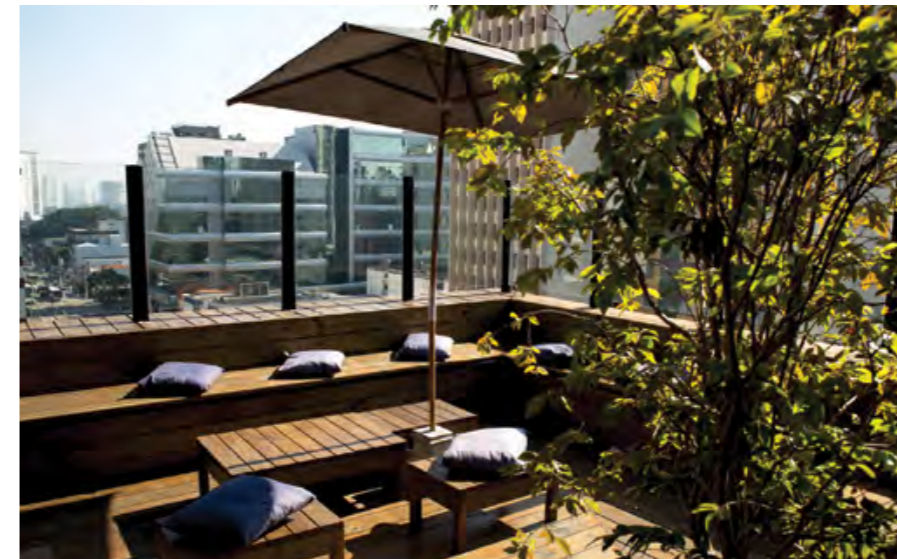
módica quantia de dinheiro. Não existe luxo nem requinte, mas dorme-se bem e a casa está sempre limpa. Nessa faixa de mercado, a capital paulista possui um enorme leque de opções, mas o destino ressurte de ofertas de médio preço que entreguem um pouco mais de personalidade nas suas diárias. O Be Hotel foi feito para isso. Na entrada, aproveitando um alto pé direito, a recepção é bem decorada. Há uma área que serve como sala de estar e um espaço onde estão bebidas, salgadinhos e sanduíches frios para serem levados para os quartos. O frigobar deve ser abastecido por cada hóspede. Num mezanino funciona o es-

paço do café da manhã, que é o único serviço de cozinha disponível no hotel. Eles colocam todos os elementos num bufê e ainda podem preparar omeletes ou ovos mexidos. A primeira opção, feita com uma base de queijo tostado, é uma delícia. Os pães, doces, frios, sucos e frutas são o que normalmente se encontra num café da manhã executivo. Tudo é muito bem servido. O ambiente é bem aconchegante, tem uma enorme bancada que um dia foi uma mesa de escritório e agora tem a sua graça aumentada pelo acabamento em amarelo canário. O Be Hotel tem no sétimo andar um espaço que serve de lounge, um terraço ao ar livre com deques em madeira, cadeiras e ombrelones. No verão pode ser perfeito para passar o tempo no final da tarde depois do dia de trabalho. Eles pretendem fazer um bar permanente naquele espaço. Receita que vai dar certo. Os 40 quartos que podem ter de uma cama de ca-



O café da manhã caprichado é o único serviço de cozinha neste endereço. No topo do prédio uma área que serviria muito bem para um bar.

PELOS CANTOS DE SÃO PAULO RECEBENDO GENTE DE TODOS OS CANTOS





sal king ou queen size até três camas de solteiro têm decoração moderna, indo para o minimalismo. O mobiliário tem uma pegada vintage. Os abajures das cômodas são daqueles do logotipo da Pixar. A roupa de cama é correta, com travesseiros pouco espessos. O tal piso de tacos majoritariamente marrom está num bom contraste com as paredes em branco e cinza chumbo. Há um par de fotos, e sempre existe uma menção às andorinhas, que viraram símbolo do hotel. Na reforma, foram colocadas janelas antirruídos que têm lá a sua serventia, já que o hotel está na beira da avenida Francisco Matarazzo, via com alto volume de trânsito e também corredor de ônibus. Os apartamentos voltados para a

Os detalhes clássicos estão por todos os lados. De antessalas ao banheiro, que por sinal, é bem espaçoso.



rua Monte Alegre aparentemente são mais silenciosos. Uma pena que nos apartamentos até o quarto andar, existe um anteparo de metal furado em frente das janelas que restringe a visão para fora. Os banheiros são espaçosos e bem decorados, uma vantagem sobre a concorrência de rede, que geralmente oferece quartos com banheiros minúsculos. O box de banho é grande. As toalhas não são nenhum luxo, finas e de tamanho apenas razoável. Pelo menos os amenities são de boa qualidade. Dorme-se bem nesses quartos, apesar de numa noite os vizinhos do quarto ao lado, três adultos que mais pareciam adolescentes deslumbrados com a cidade grande, engrenaram numa conversa em alto e bom



Gulodice tradicional e histórica. O bauru em sua forma original do Ponto Chic. Parada obrigatória em qualquer roteiro paulistano.

tom por mais tempo que o desejável. Como o Be Hotel não tem serviço de cozinha, o jeito é sair em busca de algo para comer. Quase em frente, do outro lado da avenida, um ícone da gastronomia paulistana. Um dos endereços do Ponto Chic fica lá, e isso significa que você vai poder saber o que é o verdadeiro bauru. O sanduíche foi criado nesse restaurante, ou melhor, na matriz aberta no centro da cidade há 93 anos. O do bairro das Perdizes existe há 39 anos. O bauru tradicional (R\$ 24,90) é preparado no pão francês sem miolo, onde é colocada uma bela porção de rosbife em finas fatias, tomate, pepino em conserva e o molho de três queijos derretidos, uma mistura de estepe, prato e gouda bem cremoso. O arremate é feito com molho inglês, que podia ser de uma marca melhor do que a que estava na mesa. A casa oferece versões em pão sírio (R\$ 36,06), pão integral, forma (R\$ 24,90), ou aberto no prato (R\$ 36,06). Vá na versão tradicional. A sugestão de acompanhamento do bauru pode ser a porção de fritas em gomos grandes (R\$ 21,70), e chopp claro (R\$ 9,56) ou escuro (R\$ 9,77). Se quiser cerveja, a Serra Malte e a Original de 600ml saem por R\$ 12,50. O molho de queijo é bem leve, nada enjoativo, assim como o rosbife, quase que faltando sal. E nem pense em colocar catchup nesse sanduíche, a não ser que queira estragá

-lo. Um bauru bem recheado consegue, sem dificuldade, matar a fome de qualquer glutão. Esse é um lugar clássico em São Paulo, com decoração que até lembra o estilo do Be Hotel, e onde até os garçons parecem ser da mesma época, antigos, pratos da casa. Se o intuito for buscar algo um pouco mais sofisticado pelas redondezas, o bairro das Perdizes tem um dos raros restaurantes especializados em peixe de rio em São Paulo. O Espaço Tambiú está perto do estádio do Palmeiras e fica numa casa que de fora aparenta ser pequena. Entrando o cliente vê que o espaço abre para um salão enorme na parte baixa do terreno. Na parte de cima funciona um bar com espaço mais intimista, com menos mesas. Na nossa veio para a degustação o Tam-



MAPA DE ROTAS

Como Chegar:

O bairro das Perdizes fica próximo da marginal do Tietê, o que facilita quem chega pelas rodovias Pres. Dutra, Fernão Dias, Anhanguera e Bandeirantes. O acesso para quem chega pelas rod. Raposo Tavares e Castelo Branco também não é difícil. O bairro faz cercania com o centro antigo e com o financeiro da avenida Paulista.

Dica do piloto:

O aeroporto do Campo de Marte (SBMT 23°30'25"S/046°38'03"W) fica a apenas 7,8km do Be Hotel. Para a aviação leve é quase obrigatório o seu uso, pelas restrições de slots e regulamentação de tripulação no caso de

Congonhas, e de permanência da aeronave no pátio em Guarulhos. O aeroporto também fica mais perto das regiões central, oeste, leste da cidade além da norte, onde ele fica.

Tarifas:

Be Hotel
Quarto individual: R\$ 252,00
Quarto duplo: R\$ 286,00

Endereços:

Be Hotel
Rua Monte Alegre, 45
Tel.: (11) 3861 3200
www.behotel.com

Ponto Chic
Praça Padre Péricles, 139
Tel.: (11) 3826 0500
www.pontochic.com.br
Aberto todos os dias das 07h00 às 02h00

Espaço Tambuí
Rua Diana, 381
Tel.: (11) 3872 8191 / 3801 2793
www.espacotambuiu.com.br
Almoço: De terça a sexta das 12h00 às 15h00
Sábados, domingos e feriados das 12h00 às 16h00

Jantar: Quartas e quintas das 19h00 às 23h00
Sextas e sábados das 19h00 às 23h30



Espaço Tambuí tem música ao vivo alguns dias da semana. O roteiro de bairro que ainda guarda alguns resquícios de cidade pequena, mesmo encravado no meio da metrópole, pode combinar bem com quem é de fora, do interior, e que apesar de ter agenda em corredos compromissos, vai achar esse pedaço da cidade mais acolhedor. E é. Menos impessoal, o Be Hotel não é tão frio quanto os hotéis de rede e oferece o mesmo padrão de conforto e preço na hospedagem. Para quem tem compromissos mais voltados para as zonas central, norte e oeste de São Paulo, os endereços desta matéria se mostrarão mais práticos. ■



baqui espalmado (R\$ 120,00 para duas pessoas), um enorme filé do peixe, aberto e acompanhado de arroz de alho poró com castanhas, legumes e cogumelo paris cozidos. O arroz é temperado com curry, o que equilibra bem com a carne do peixe, que é bem neutra e firme. A pele crocante é bem saborosa. Um toque de limão é quase obrigatório sobre a carne do tambaqui, que chega a ser amanteigada. A outra opção de cardápio foi o risoto de camarão com banana (R\$ 79,00), uma combinação que lembra coisa de caiçara, já que o dono é do litoral paulista. Um pouco menos criativa, mas que vem com generosa porção de camarões e ponto do arroz perfeito. O



Você no comando da sua aeronave

Nunca foi tão fácil aprender a voar.

A LOOPING -Escola de Aviação Leve, tem se destacado pela rapidez e qualidade no ensino da arte de pilotar uma aeronave. Seja um avião ultraleve avançado, um anfíbio, um trike ou até mesmo um autogiro.

Temos cursos teóricos sob-medida para cada uma dessas aeronaves. E após o curso prático, nossos alunos, depois de checados, obterão sua licença de piloto e estarão aptos para voar em sítios de vôo, aeródromos sede, corredores de vôo ou espaços delimitados pela autoridade aeronáutica em todo o Brasil.

Estamos localizados no Hangar 14 do Aerodromo de Atibaia, SDTB e gostaríamos muito de receber sua visita para um vôo de incentivo. Você pode fazer sua reserva pelo nosso site ou pelos telefones: (11) 97021-1561 e 98493-9446 A LOOPING - Escola de Aviação Leve é autorizada pela ANAC, através da Portaria de nº 88/SSO e está de portas abertas esperando por você.



www.loopingaviacao.com.br



Acesse o vídeo





AQUICABE RECURSO

Até a chegada do A3 no mercado, era o A4 o sedã da marca. Aquele que trabalhava para fazer o volume de vendas, o modelo de entrada da Audi no país. O Brasil mudou na última década, o poder aquisitivo do brasileiro decresceu, e a grande massa não tinha mais lastro para consumir o A4. Então o A3, em sua versão sedã, tomou o seu lugar. Mas, depois de alguns anos sem andar num A4, nos aparece a oportunidade de ver como é a versão Ambiente 2016, a mais completa que utiliza o motor quatro cilindros 2.0 turbo de 190cv e torque máximo de 32,63kgf.m disponível desde os 1.450rpm até os 4.200rpm e custa R\$ 182.990,00 (a versão de entrada Attraction sai por R\$ 159.900,00). Bem dizendo, é outro mundo. Enquanto o A3 é um hatch que ganhou um porta-malas, o A4 é um sedã de verdade. Com 4,726m de comprimento e um entre eixos de 2,820m, ele é 27cm mais longo e possui 18,3cm a mais de distância entre as rodas do que o A3. Na largura a diferença é de 4,6cm. Olhando por fora ele é puro Audi, com linhas sem nada de vincos supérfluos. A grade frontal, com cantos mais vivos, agora lembra as de certos Hyundai, afinal o desenhista dos coreanos era da Audi. Os faróis são todos em LED e têm um formato agressivo, com a parte inferior chanfrada. A traseira tem lanternas com setas que iluminam em movimento de seu centro para as laterais. A bordo você nota a diferença olhando para todos os lados. O acabamento das partes é melhor. Há o bom couro nos bancos – que na frente têm regulagem elétrica – e no volante e existe o uso indiscriminado de materiais



Um sedã de verdade com porte e devidamente equipado. No centro todas as atenções para a tela multimídia. No painel uma grande tela de alta definição e totalmente configurável.



agradáveis ao tato em todos os painéis de forração. Com um desenho das saídas de ar que aumenta a amplitude da parte frontal, o motorista e o passageiro da frente têm um pacote bem completo de equipamentos para se divertir. Para o condutor as informações de velocímetro e conta-giros estão embutidas digitalmente numa tela de alta definição de 12,3 polegadas, que pode ser configurada para priorizar esses dois instrumentos, a tela do GPS ou as informações do computador de bordo. Olhando para frente, lá estão as informações como de velocidade e indicações de rota do GPS fornecidas pelo HUD - Head Up Display através de projeção no para-brisas. No console central este Audi tem no seu topo uma tela fixa que peca por não ser sensível ao toque. Os comandos dos sistemas de entretenimento, de computador de bordo e configuração do veículo são feitos por um grande botão seletor que também serve de sensor para você escrever com as pontas dos dedos os dados a serem inseridos no GPS. E que sistema de som tem esse carro. Da marca Bang & Olufsen é de um primor acústico



fora de série, com 755 watts de potência emitidos por 19 alto-falantes. Você pode muito bem comprar esse carro só para viver dentro dele ouvindo suas músicas preferidas. A picada do chimbau e os graves dos tons-tons e dos baixos vêm numa clareza exemplar. O formato da cabine sem dúvida ajuda. O A4 vem com mais recursos que auxiliam a vida dos ocupantes. Nos retrovisores há sensores que emitem alertas de presença de outros veículos no ponto cego. Eles também acendem uma linha de luzes vermelhas ao longo das portas avisando que há alguma coisa que vai passar perto, não sendo recomendável vê-la levando essa peça do carro a seu contragosto. Sensores de ré e à frente estão disponíveis, assim como a câmera traseira com imagem em alta definição. O ar-condicionado é de três zonas, uma só para a parte traseira da cabine onde três pessoas têm espaço suficiente para dizer que estão confortáveis. O A4 chega a ser 120kg mais leve que a versão anterior pelo uso de aço de alta resistência em diversas partes de sua estrutura. Como no A3, as colunas são todas feitas deste material. O alumínio foi usado em peças da suspensão multi link, por exemplo. O regime ajudou num dos pontos em

que o A4 mais surpreendeu. O consumo tanto urbano como na estrada foi muito bom. Logo ao pegar o veículo na Audi, o computador de bordo indicava que o A4 estava bebendo um litro de gasolina Podium a cada 9,2km. O fabricante divulga uma média dentro da cidade de 11km/l, um tanto otimista. Selecionando o modo de condução Effience (um dos cinco disponíveis), que gerencia os sistemas de suspensão, direção, motor e até o ar-condicionado para que ele seja o mais contido, a melhor marca que conseguimos foi de 9,7km/l. Na estrada, rodando a 120km/h (a 1.800rpm), o melhor número foi de 15,7km/l, sendo que na média o consumo foi de 13,84km/l. Com o modo Dynamic, o mais esportivo, acionado e sem cuidado algum, o

ANTES SÍMBOLO DA MARCA, O SEDÃ QUER SER MAIS QUE UMA OPÇÃO NO MERCADO



consumo não passou de 11,21km/l. As marcas foram obtidas muito por conta de um novo sistema eletromecânico de controle de válvulas que adequa a abertura e fechamento de acordo com o tipo de condução. Um modo é usado para baixas velocidades e outro ao andar mais rápido. Tudo feito automaticamente e, quer saber, o motorista não sente nada de diferente quando eles estão trabalhando para tudo ser mais econômico ou voltado ao desempenho puro. Não existem retardos ou degraus de reação. Outro recurso do carro é o alerta para aliviar o acelerador por conta, por exemplo, de existir alguma lombada na via por onde ele está passando ou até mesmo



um posto de pedágio à frente. Ele indica que daquele ponto onde você está, o carro chega sem precisar manter a aceleração. Os dados estão contidos no GPS que triangula a informação e acende um sinal com desenho verde de um pé próximo ao velocímetro. Isso vai ajudar na economia de combustível. Em breve estará disponível o sistema ACC, que torna o piloto automático adaptativo ao tráfego e ele terá um modo especialmente adequado para até 65km/h, sendo bem útil no trânsito urbano congestionado. Ele permitirá que o acompanhamento do carro da frente aconteça mesmo depois de um tempo parado no trânsito. E caso o veículo da frente faça alguma ma-



Os passageiros do banco traseiro possuem o seu próprio controle de ar-condicionado com direito a escolha de temperatura.

nobra para desviar de algum obstáculo, o A4 o seguirá. Os sensores serão instalados na parte inferior do para-choque dianteiro, onde ficariam os faróis de neblina e no apoio do retrovisor central. A carroceria pintada no que a Audi chama de Vermelho Matador deu um ar de esportividade ao sedã. Os 190cv do 2.0 da Ambiente garantem vigor numa tocada mais agressiva, mas, cá entre nós, o carro é correto, talvez um pouco mais que isso, porém pesa 1.405kg, mesmo com o regime a ele imposto. Então não peça absurdos aos cavalos que estão contidos no motor de bloco de alumínio, apesar de ele sair da imobilidade aos 100km/h em respeitáveis 7,1s, tempo que faz o A3 com

motor 2.0 de 220cv. Os 32,63kgf.m do torque disponíveis já em baixas rotações é o grande responsável pela marca, ajudado também pelo câmbio de sete velocidades de dupla embreagem, que parece ter suas engrenagens montadas sobre mel, de tão suaves que são as passagens das marchas, quase imperceptíveis. E mesmo com o grande comprimento, a carroceria não rola nada em curvas mais fechadas. Um acesso de rodovia, com curva de 270º, foi feito a 120km/h sem que se ouvisse algum chiado dos pneus ou sentisse algum retorno brusco da carroceria em seu final. Ele é um carro divertido e não um SUV que sempre pede uma atenção a mais nas curvas por mais que exista controle de tração e de estabilidade. O novo A4 enfrenta muito bem qualquer uma das três versões da BMW 320 (184cv), o Mercedes C250 Sport (211cv), como também os Jaguar XE Pure e Volvo S60 T5 Kinetic que são oferecidos com motores mais potentes de 240 e 245cv respectivamente. Na verdade, estes dois últimos serão confrontados com o A4 Ambition, equipado com 2.0 de 252cv que vai chegar no segundo semestre junto com a perua Avant. Boa briga para um ano em que os sedãs parecem querer voltar a ter um maior destaque nas garagens. ■

ONDEACHAR

Audi
www.audi.com.br



UMA MARCA DO GRUPO LUNELLI

HANGAR33.COM.BR

HANGAR 33

A CARA QUE ELE FAZ

Para ele o rosto virou tela de pintura. Autodidata, Rafael Salviano vai além da melhor combinação de sombras, base e rímel. Tons borrifados sobre camadas complementares, e iluminações que chegam a parecer pinceladas impressionistas, compõem seu trabalho. O maquiador e cabeleireiro de São José dos Campos (SP) vem desenvolvendo há dez anos uma técnica peculiar que é aproveitada em produções que vão dos tradicionais moldes para casamentos e festas feitos para o salão Formah, até a total experimentação para a moda. Música alternativa, independente, e o cinema de fantasia são fontes de inspiração para criar os tons que ultrapassam os gabaritos do que se chama maquiagem. Uma verdadeira obra de arte viva.

Modelo: Stephanie Pröglhöf
Produção e maquiagem: Rafael Salviano
Foto: Roger Ramos





Modelo: Juliana Olenik
Produção, maquiagem e cabelo:
Rafael Salviano
Foto: Guilherme Castro



Modelo: Luiz Gemelli
Produção e maquiagem: Rafael Salviano
Foto: Guilherme Castro



Modelo: Emerson Alves
Produção e maquiagem: Rafael Salviano
Foto: Roger Ramos



ONDEACHAR

Rafael Salviano

Tel.: (12) 9 8264 9914

Facebook

www.facebook.com/rafael.salviano.5

Instagram

[@_rafaelsalvianomakeup](https://www.instagram.com/_rafaelsalvianomakeup)

ROTEIRO ORIGINAL



Fabiana é o nome brasileiro adotado pela chefe, que manteve o sobrenome original, Kritsanakan. É ela quem comanda o Thai Chef, restaurante recém-aberto no bairro da Aclimação, em São Paulo. A história aqui vale pela originalidade. Da cozinha sai um cardápio de comidas tradicionais tailandesas feitas de modo também original. Nada de inven-

ções. Nas mesas desse restaurante o que se encontra não é uma inspiração, algo que lembre o pitoresco país, reduto para gente que se diz descolada. Aqui se come o que se come lá, feito por gente que veio de lá. O sotaque é marcante, a própria Fabiana ainda arrasta no português e até num inglês complicado de entender. Ela saiu da Tailândia para tentar a vida, vejam só, no Canadá. A exigência de visto para se estabelecer no país a fez escolher uma alternativa. Apareceu o Bra-

sil pela frente, que não possui o entrave burocrático para quem vem daquela terra. Começou trabalhando em clínicas de massagem tailandesa, prática que aprendeu na família, mas cozinhar já fazia parte de sua vida. E foi assim que, depois de longos meses de reforma, uma casa antiga no bairro paulistano virou praticamente uma embaixada tailandesa. As receitas levam muitas especiarias, como o cítrico do capim limão e da folha de outro tipo de limão, o kaffir. O curioso é que em boa parte dos pratos é usada a castanha de caju que, segundo a Fabiana, é fruta abundante na Tailândia. O amendoim também é muito utilizado. O picante anda bem ao lado do adocicado. Outra curiosidade está na parte das bebidas.

Fuja do lugar comum. Apesar de a casa oferecer uma cerveja tailandesa, o bacana é experimentar um chá preto batido no leite que possui umas bolinhas de tapioca negra no fundo. A bebida é doce, refrescante e nada enjoativa. Compensa em algumas horas o picante e o curry, ao mesmo tempo que combina com os molhos agrídoces. Realmente é uma cozinha oriental diferente no sabor, feita para ser experimentada várias vezes.



Pad Thai

Talvez o carro chefe da casa. É um talharim de arroz com molho meio adocicado que pode ser pedido com frango, camarão ou carne de boi. Na mistura vem tofu e vegetais, que pode ser um broto de feijão, por exemplo. A casa coloca à mesa um pouco mais de pimenta em pó para ser adicionada ao prato. Também vem amendoim torrado e moído. Como toque final é bom dar uma espremida de limão sobre a porção.

Preço para 1 pessoa:

Camarão - R\$ 66,00

Filé Mignon - R\$ 62,00

Frango - R\$ 56,00

Preço para 2 pessoas

Camarão - R\$ 89,00

Filé Mignon - R\$ 83,00

Frango - R\$ 79,00



Kang Mussamun

Quem conhece o kare rice sabe mais ou menos o que é esse prato. A pasta feita com base de curry vira uma espécie de molho bem denso. Bom para os dias frios e para quem gosta de algo mais apimentado. O curry tailandês não é tão agressivo e picante como o indiano.

Talvez por conta da presença da batata doce e do leite de coco, que dão um adocicado bem pronunciado ao prato, que leva também amendoim torrado e castanha de caju e pode ser completado com três tipos de carne. Acompanha uma porção de arroz de jasmim.

Preço:

Camarão R\$ 66,00

Filé Mignon - R\$ 63,00

Frango - R\$ 56,00

Khao Pad Sapparod

Ele vem montado na metade de um abacaxi, mas não aproveita quase nada da fruta, apesar de o seu sabor dar uma certa acidez adocicada. É um risoto feito com arroz de jasmim tailandês, bem mais suave que os normalmente encontrados nos supermercados brasileiros. Como tem menos goma, o risoto fica mais leve que os irmãos italianos. O risoto vem com castanhas de caju, camarão e lascas de frango. E há o curry, usado com bastante parcimônia no prato.

Preço – R\$ 56,00

Tom Yum Gung

Nos dias frios esta sopa é bem energética. O caldo bem vermelho (parece conter páprica) tem um ingrediente que se sobressai, o galangal, uma espécie de gengibre. A receita ainda apresenta um frescor cítrico das folhas de kaffir e do capim limão. Tudo tem um bom toque apimentado, mas é possível pedir sem a pimenta e, quem sabe, colocá-la ao seu gosto posteriormente. Não fica tão bom, melhor mesmo é que o picante seja adicionado durante o cozimento. Para complementar vem com camarão e champignon. A sopa é servida numa panela de formato inusitado, com um miolo aberto no meio e um ponto de fogo na base para mantê-la aquecida.

**Preço - R\$ 43,00 para uma pessoa
R\$ 63,00 para duas pessoas**



ONDEACHAR

Thai Chef
Av. da Aclimação, 297
Aberto de terça a domingo
Almoço das 12h00 às 15h30
Jantar das 15h30 às 23h30
Tel.: (11) 2389 4119
www.thaichef.com.br

CARRO DE JAPONÊS



Não é uma Kombi, mas o motorista que mais se adequa a esse Honda Accord 2016 é um japonês. Pode ser o da feira, da granja, da fazenda de hortaliças, ou um alto executivo de multinacional. Ele tem idade média de 60 anos ou um pouco mais. Conservador, pragmático, não muito careta, será difícil vê-lo vestindo algo além do terno cinza. Ele vai gostar da versão atualizada do Accord pela nova grade dianteira, do capô mais volumoso, e das luzes diurnas e faróis em LED. A traseira teve as lanternas redesenhadas e apesar de terem basicamente o mesmo formato, a distribuição das luzes de seta, agora no meio do campo,

de fábrica vem com recurso de alerta de trânsito em sua rota ou nas proximidade, e isso significa que ele pode lhe avisar que há um congestionamento 5km distante de onde você está ou pretende ir. Não dá para entender, como também não se sabe quem atualiza a lista de endereços úteis deste e de outros GPSs instalados em carros. Estão lá indicados restaurantes que fecharam há anos. Numa segunda tela, no topo do painel, além de informações de rota, relógio, e de consumo de percurso, é apresentada a imagem fornecida por uma câmera instalada na parte de baixo do retrovisor direito. Ela aparece toda vez que se aciona a seta ou botão na ponta do mesmo

de fábrica vem com recurso de alerta de trânsito em sua rota ou nas proximidade, e isso significa que ele pode lhe avisar que há um congestionamento 5km distante de onde você está ou pretende ir. Não dá para entender, como também não se sabe quem atualiza a lista de endereços úteis deste e de outros GPSs instalados em carros. Estão lá indicados restaurantes que fecharam há anos. Numa segunda tela, no topo do painel, além de informações de rota, relógio, e de consumo de percurso, é apresentada a imagem fornecida por uma câmera instalada na parte de baixo do retrovisor direito. Ela aparece toda vez que se aciona a seta ou botão na ponta do mesmo



deixam o conjunto mais esguio. O desenho da lateral continua o mesmo. O baixo volume de vendas (a Honda pretende comercializar 120 Accord EX V6 em 2016) o torna quase um carro diferenciado e no trânsito o seu novo desenho chama a atenção. Em meia hora de uso, já houve motorista ao lado que mandou abaixar o vidro para fazer um comentário positivo sobre a nova cara do Accord. Coisa que não acontecia antes, já que o modelo antigo passava despercebido pelas ruas, muito por ser a cara do Civic e, pior, parecer um Hyundai Azera de geração anterior. Talvez esse tipo de reação não perdure quando o novo Civic – cuja

Motorista, e o seu passageiro ao lado, têm bancos com ajustes elétricos. O silêncio a bordo é espetacular, ajudado ainda mais por um sistema de som que emite frequências que anulam eventuais ruídos de motor ou os gerados pelos pneus. E olhe só, você pode até acionar o motor à distância e fazer com que o ar-condicionado deixe a temperatura de cabine em 22°C momentos antes de



SEDÃ CHEGA REFORMULADO PARA NÃO SER CONFUNDIDO COM OS OUTROS



A cabine de bom acabamento, dispositivos como a câmera de visão lateral e o motor bem elástico deixam o Accord num patamar bem superior ao Civic.



embarcar. Tem também uma moça que avisa que é preciso afivelar o cinto de segurança, parece coisa de mãe, só falta pedir que você não esqueça a blusa. Os passageiros do banco traseiro têm bom espaço para as cabeças, há saídas de ar-condicionado dedicadas a esse espaço, e o terceiro passageiro até que não sofre tanto, pois o túnel central no piso é baixo. O porta-malas é capaz de abrigar 461l, um belo número. O Accord ganhou em conectividade, pela tela central de 7" do sistema de multimídia dá para selecionar, via toque dos dedos, o parelhamento com o Android Auto e Apple Car Play, ou seja, é possível baixar uma série de aplicativos que podem ser úteis no seu dia a dia e isso vai bem além de uma agenda de telefones. Além das tomadas de USB, há uma entrada HDMI no console central que permite conectar notebooks ou câmeras digitais e ver vídeos em alta definição. O GPS Garmin

de fábrica vem com recurso de alerta de trânsito em sua rota ou nas proximidade, e isso significa que ele pode lhe avisar que há um congestionamento 5km distante de onde você está ou pretende ir. Não dá para entender, como também não se sabe quem atualiza a lista de endereços úteis deste e de outros GPSs instalados em carros. Estão lá indicados restaurantes que fecharam há anos. Numa segunda tela, no topo do painel, além de informações de rota, relógio, e de consumo de percurso, é apresentada a imagem fornecida por uma câmera instalada na parte de baixo do retrovisor direito. Ela aparece toda vez que se aciona a seta ou botão na ponta do mesmo

comando. É bem útil para estacionar ou mesmo checar o ponto cego quando for fazer alguma conversão ou mudança de faixa para aquele lado. Falando em câmera de ré, uma pena a imagem desse dispositivo da traseira ser ruim. Pelo menos há o alerta sonoro em ambos os para-choques e as linhas direcionais móveis. No Brasil o Accord só está sendo oferecido na versão EX, com única motorização. Não estão mais trazendo a versão com motor 2.4 de quatro cilindros e 174cv oferecida anteriormente. O motor V6 3.5 continua igual ao que era disponível antes, bebe apenas gasolina e tem potência de 280cv a 6.200rpm e 34,6kgf.m de torque máximo aos 4.900. É suficiente para locomover seus 1.632kg de forma rápida. É um deleite ouvir os giros do motor subindo e a grande barca ganhando velocidade, entretanto isto não torna o Accord 2016 um sedã esportivo. Com o modo econ ligado, você sente o peso de todos os quilos que esse carro tem. A saída de uma ladeira pode

lhe parecer um pouco lenta, mas basta desativar o sistema para que o Accord 2016 se torne um pouco mais ágil, tendo reações mais esperadas de um carro com 280cv no motor. Em modo esportivo do câmbio, com as marchas escrivizadas mais ao seu bem querer, o Accord é ainda mais divertido, apesar de não ser esse seu espírito. Para fazer de 0-100km/h ele gastou 7,1s, um belo tempo. Em compensação foi uma grata surpresa os números de consumo. Na estrada mantendo 120km/h ele fez 14,9km/l e na cidade chegou a beliscar 7,2km/l. Vale lembrar que esse V6 pode desligar três dos seus cilindros quando não é exigida força plena. O câmbio automático de seis marchas é um pouco titubeante se o Accord ficar andando em ritmo lento, como as ruas dos grandes centros. Mantendo 50km/h ele fica indeciso se vai de segunda, terceira ou quarta marcha. O motorista sente que a toda hora há alguma redução ou subida de marcha, o corpo fica então indo e vindo para frente e para trás. As trocas de marchas, que podem ser feitas por borboletas atrás do volante, exigem tempo, ainda mais se o modo econ estiver selecionado. Aí ele atua como se fosse um perfeito dominigueiro, contando até dez para trocar de marcha. A suspensão desse novo Accord foi calibrada para ser mais firme em virtude do uso de pneus de baixo perfil e as rodas com uma polegada a mais de diâmetro, agora de aro 18. A versão anterior mais parecia um Ford Galaxie moderno, com excesso de molejo. O Accord 2016 não perde o perfil de conforto exigido

pelo jeitão básico de seus proprietários, mas está mais assentado. São sentidas bem menos torções na carroceria. Ao atravessar as esquinas a frente não tende a afundar demais nos desníveis. E você não sente o corpo balançar em demasia quando o carro passa pelos inúmeros calombos das nossas ruas. Numa estrada cheia de curvas, a carroceria não rola lateralmente em demasia. Você até vai achar que é um carro com tração nas quatro rodas de tão neutro que é seu comportamento em curva, sem saídas de traseira. Mas não exagere. O Honda Accord EX V6 com garantia de três anos custa a partir de R\$ 160.100,00. Pode ser um bom negócio se levar em conta o seu tamanho equivalente a um BMW Série 5, Audi A5 ou Jaguar XF. Os mode-



los premium certamente oferecem mais, além de serem símbolos de maior status, entretanto, os custos de manutenção e aquisição são maiores. Para pagar um desses outros sedãs, o importador precisa desembolsar cerca de R\$ 100 mil a mais da carteira, e o proprietário de um Accord não fará feio na porta do restaurante. ■

O espaço para os passageiros garante conforto em viagens de longo curso. No mais o Accord apesar de atualizado mantém o estilo discreto.

ONDEACHAR

Honda
www.honda.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.





Na chamada para os jornalistas, uma certa pompa da Latam. A empresa mostraria algumas novidades da estrutura do recém-reformado hangar II no aeroporto de Congonhas (SP).

Entre os tópicos, estava a certificação de que quase toda a frota da empresa no Brasil está apta a operar em aproximações precisas por instrumentos sob condições de CAT IIIA, que estabelece visibilidade mínima vertical de 0 a 30m e horizontal de 200m para efetuar o pouso. A Latam já operava assim desde 2005 com os Boeing 767 da então Absa. A capacidade foi estendida aos Boeing 777 em 2014 e mais recentemente aos aviões da família Airbus A320 e Boeing



767, falta agora só o Airbus A350. O parâmetro de CAT IIIA é o que está disponibilizado no aeroporto de Guarulhos desde a metade de 2015, o primeiro no país e quarto na América Latina a poder receber pousos de aeronaves sob essa categoria. Por enquanto, o procedimento é possível somente pela cabeceira 09R. O equipamento foi instalado em 29 de junho de 2011, e o programa de aquisição do sistema e equipamentos de apoio saiu por cerca de R\$ 15 milhões bancados pela Aeronáutica. E como essa operação envolve também o treinamento e certificação das aeronaves e tripulações, a partir de agora é que as vantagens de seu uso sejam mais sentidas. O primeiro pouso dentro das normas de CAT IIIA

em Cumbica foi feito por um A320 da Avianca, depois de quase quatro anos de treinamento. Segundo nota da Secretaria de Aviação Civil, a operação em CAT IIIA em Guarulhos deve reduzir em 56% as horas em que o aeroporto está fechado. Quase cai por terra o hábito de querer pousar abaixo dos mínimos. Todo mundo comemora, mas é preciso colocar as barbas de molho. O aeroporto foi inaugurado em janeiro de 1985 e desde aquela época era sabido que o local fechava por falta de visibilidade. Foi preciso 30 anos para que os devidos equipamentos fossem instalados. Se contar isso para índios tupis-guaranis, eles devem rir, já que sempre souberam que o lugar era frequentemente envolvido por neblina. Cumbica quer dizer nevoeiro, nuvem baixa na língua deles. Bem antes de Cabral descobrir o que as índias tinham de melhor, eles já sabiam que se fosse para construir uma coisa chamada aeroporto naquele lugar de Guarulhos, seria preciso certa infraestrutura para contornar a falta de visibilidade. Tecnologia já existia quando o aeroporto foi feito. O primeiro avião certificado para fazer pousos automáticos em CAT III foi o Lockheed L-1011 Tristar, isso na década de 1970. Em 28 de janeiro de 1986 o 737-200 da Vasp de prefixo PP-SME tentou seguir viagem de Cumbica para Confins (BH), mas às

07h32m a sua tripulação erroneamente colocou o avião para decolar da pista de táxi ainda em construção pensando que estava na cabeceira da pista 09L. Não havia radar de solo e sequer um carrinho Follow Me que orientasse os pilotos para onde deveriam se deslocar. Em pleno verão, o aeroporto estava sob o manto de um denso nevoeiro e não se via nada. Na corrida para a decolagem, os pilotos perceberam que não estavam na pista certa. O avião bateu num barranco de 8m de altura, e uma pessoa morreu entre os 72 ocupantes a bordo. O acidente não tem a ver com a existência ou não dos equipamentos de pouso CAT IIIA, afinal o jato estava decolando, mas serve para ilustrar como são necessários alguns recursos tecnológicos em locais que sofrem com esse tipo de evento meteorológico. Nevoeiro lá sempre existiu, são mais frequentes entre maio e setembro, mas a natureza pode pregar algumas peças. Atualmente a incidência só não



TECNOLOGIA CHEGA ATRASADA PARA COMBATER FENÔMENO NATURAL

é maior porque houve um acentuado desmatamento no entorno. Árvores vieram abaixo e casas, barracos e prédios subiram os morros. Pelos números da Latam, em 2015 o aeroporto esteve nas condições de CAT IIIA por 07h40m. Parece pouco em relação às 8.760h anuais, mas a cada hora em que um aeroporto permanece fechado, significa um prejuízo de cerca de 25 a 35 mil dólares por aeronave com cerca de 170 passageiros a bordo que vai alternar o pouso para outra localidade e por lá esperar a reabertura das operações. Isso sem contar os prejuízos pessoais de cada passageiro. Existe a previsão da instalação dos equipamentos para o pouso em CAT IIIA também nos aeroportos do Galeão e Afonso Pena. Os destinados ao aeroporto que serve a capital do Paraná já foram comprados e precisam ser instalados na cabeceira 15 e certificados. Resta saber se o tempo para esses trabalhos será menor que o gasto em Guarulhos. ■



19ª FEIRA INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO
19TH INTERNATIONAL AVIATION EXHIBITION

EAB
AIR SHOW
2016

O SEU PASSAPORTE PARA BONS NEGÓCIOS

21 a 24 De Setembro **MARINGÁ-PARANÁ**

WWW.EABAIRSHOW.COM.BR

Patrocínio:



Apoio:



Realização:





DANDO UMA DE **BACANA**



O conjunto escapamento e cilindro traseiro não perdoam. Vão emitir ondas de calor bem acima do que seria aceitável. O farol com direito a grade de proteção tem luz diurna.

Deixe de lado o seu aplicativo de bate-papo e saiba o quanto pode ser bom andar de moto no seu mais puro conceito. Você está montado numa Ducati Scrambler, meu caro e minha cara. Ela pode parecer simplória, mas não é tão simples entender o seu espírito. Uma Scrambler é do tempo paralelo em que surgiram as Cafe Racer e as Bobber. Uma época onde não se fabricava motos tão específicas como as de hoje, onde se usava o que tinha, para fazer de tudo, inclusive andar fora de estrada. E para isso depenavam da moto o que dava e estava à mão, e colocavam pneus biscoito, escapamento alto e um guidão com reforços para resistir aos inevitáveis tombos. Só depois de um bom tempo a indústria de duas rodas providenciou suspensões, quadros e rodas mais adequados. Para quem não tem uma referência na memória, porque nasceu fora da época, basta olhar para a nova Ducati. É isso mesmo, uma Scrambler é isso, sem tirar nem pôr. Na sorte, disponibilizaram para esta matéria a versão Urban Enduro (R\$ 41.900,00). A mais vista em outras mídias tem sido a Icon

(R\$ 38.900,00) de tanque amarelo. Há ainda a Classic e a Full Throttle (mesmo preço da Enduro). Todas têm estrutura básica igual. O que muda são os adereços. A Urban Enduro lembra bastante as XL 250 e XT250 de tanques prateados e suspensão bichoque, importadas na década de 1970. E vem numa cor verde milico que nenhum Steve McQueen resistiria. Ok, se acha que é mais uma referência que está fora da sua curva de entendimento, espere pois a coisa piora. No lombo dessa Scrambler, você pode muito bem calçar o seu All Star de cano longo, vestir a calça jeans rasgada pelo tempo (e não customizada) e uma jaqueta de couro marrom ou preta, as únicas cores disponíveis na época, e sair de boa. Você provavelmente vai achar um horror, inseguro. E é aí que está a graça dessa Scrambler. A pessoa pode andar vestida como gente normal, e os



O MERCADO SEMPRE ESTÁ EM BUSCA DE NOVAS REFERÊNCIAS



atuais pilotos profissionais de final de semana, que nem sabem direito porquê usam seus macacões de couro de avestruz e botas feitas com materiais de alta tecnologia, não poderão torcer o nariz. Coloque o seu melhor capacete e dê a partida. É simples, basta apertar um botão, não é preciso fazer força num anacrônico pedal. Isto existia naquela época. É o primeiro sinal de que, ironicamente, nessa Scrambler, apesar das linhas simples e desencanadas, ela está recheada de tecnologia. Vide o painel, um único

caneco com tela digital reunindo o odômetro, velocímetro, o contagiros meio esquisito com escala crescente ao contrário, e tantos outros recursos que preenchem 76 páginas do manual do proprietário. O motor é o mesmo usado na antiga Monster 796, um bicilíndrico em L de 803cc refrigerado a ar, que fornece 74cv a 8.250rpm e torque máximo de 6,9kgf.m a 5.750rpm. Tudo administrado por um câmbio de seis velocidades de engates bem leves, como também é a embreagem. Ele funciona do jeito que todas as Ducati funcionam, brusca, brutal, sem muitas concessões ao seu estilo. Determinar um ritmo abaixo de 2.000rpm em qualquer marcha pode ser bem enfadonho, principalmente logo pela manhã, com motor frio. Para manter idiotas 50km/h em vias urbanas, é preciso recorrer à terceira marcha e se acostumar a gastar mais combustível. Pelo menos, apesar da Urban Enduro ser a versão mais pesada da família, com 192kg em ordem de marcha, seis a mais que a Icon graças a detalhes extras como os protetores de cárter e de bengalas, as rodas de raios (liga leve na Icon), paralamas dianteiro maior, e guidão diferente, a ciclística da Scrambler é de bicicleta. Super ágil, como deve ser, mas com al-

gumas ressalvas. Depois de 300km rodados, você fica pensando se as referências para o nome Urban Enduro têm a ver com o piso lunar das nossas ruas. Afinal, em tradução livre, essa moto diz que é para fazer uma trilha dentro da cidade. E o marketing da Ducati tem razão. Há um monte de ruas em qualquer cidade brasileira que mais parecem vias de fora de estrada, só que cobertas de asfalto. Só que a Ducati Scrambler Urban Enduro bem que podia vir com suspensões (com regulagem de pré-carga da mola no mono amortecedor traseiro e ajuste fixo na dianteira) que não fossem mais adequadas para uma pista de asfalto perfeito, pelo tão restrito e rígido curso de 150mm tanto na frente como atrás. Neste aspecto ela se parece mais com a Monster, firme, precisa nas suas trajetórias. Só que com a receita de buracos viários, suspensão de madeira e acele-

rador eletrônico que parece trabalhar somente em modo totalmente a pleno ou desligado (não há sistemas de gerenciamento de entrega de potência ou controle de tração), o resultado pode ser o seu corpo sacolejando sem parar. Com a calibração de fábrica da suspensão, que na entrega da moto disseram estar adequado para uma pessoa, incursões em vias de terra podem ser até viáveis, em boa parte pelos pneus com sulcos maiores, mas possivelmente seria um desastre para o conjunto. Alguma coisa, seja o quadro ou as próprias suspensões, iria sofrer em demasia. O que é um pouco decepcionante, pois a proposta dessa moto é a de poder encarar os mais diferentes ambientes até chegar naquela praia remota e deserta. Aqui o lado Urban é mais forte que o Enduro. Estradas cheias de subidas e descidas e muitas curvas são o melhor ambiente para ela. Respeitando o limite de 5.500/6.000rpm nos primeiros 1.000km recomendados no manual do proprietário, afinal a unidade chegou com apenas 3km marcados no odômetro, aos 5.100/5.200 a

O painel minimalista vem recheado de informações, apesar de não ter um marcador de combustível. Os freios bem dimensionados, com ABS, cumprem muito bem o seu papel.



velocidade é de 120km/h, o nível e vibração é surpreendentemente baixo e há muito fôlego para uma ultrapassagem. Os pneus emitem muito barulho a partir de 100km/h, e o consumo médio rodoviário alternou de 21km/l a 24,64km/l. Na cidade a coisa chegou a fazer 16,70km/l. Essa moto freia bem, existe um enorme disco de 330mm com um triplo de pinças Brembo atuando na dianteira e um outro de 245mm na traseira, tudo com o auxílio de ABS desligável em ambas as rodas. Ter as entranhas desse motor à mostra é bonito, mas aguarde as suas consequências. Do cilindro traseiro e seu escape do lado direito, emana um calor



que chega a ser mais que incômodo. Num dia quente, e trânsito parado, o piloto poderá ter queimada a parte interna da coxa. Geralmente isso não é bacana, mas como é bom fazer as reduções de marchas e ouvir as baforadas que o sistema de descarga faz pelo escapamento curtinho. O desenho do banco engana, ele não é confortável, e depois de meros 100km você sabe o que é sentir saudades do sofá de casa. Mas pode ser que isso tenha a ver com o endurista urbano, ele não deve ser um sujeito que vai muito longe de casa. Isso seria a justificativa para um tanque com 13,5l de capacidade. Com 144km rodados, a luz da reserva já acende e é preciso ficar atento ao contador de quilômetros rodados com os teóricos três litros de combustível que restam no tanque, sob pena de ficar parado no meio do nada, que foi o que aconteceu conosco depois de 204km percorridos. Mas pense bem, moto fora de estrada com tanque grande só apareceu quando a Yamaha inventou a Ténéré para enfrentar o Paris-Dakar, décadas depois que alguém fez a primeira Scrambler. Então a Ducati faz sentido. As referências são de outra época, quando montar numa moto era uma simples ode à felicidade. Pura curtidão. ■

ONDEACHAR

Ducati
www.brasil.ducati.com

FUTURO

A eficiência mata o estilo. Porque se no estilo você abre mão para algumas concessões, na eficiência isso não é permitido. A Boeing tinha uma linda cauda para o 787 Dreamliner que, por sinal, substituiu o Sonic Cruiser. Um devaneio criativo com asas quase em delta, motores recuados na traseira e um defeito embutido, não havia como embarcar os passageiros devido à presença de um par de canards na parte frontal do avião. O espaço entre esses dispositivos e a raiz da asa não permitia a conexão das atuais pontes de embarque usados nos aeroportos. O desenho do avião era bonito, mas não funcionava. A primeira cauda estudada para o 787, já então um desenho convencional de canudo com dois canecos debaixo de suas asas, era o último sinal de algo fora do comum na atual geração de aeronaves comerciais, mas as suas linhas delgadas não foram levadas em consideração, não eram eficientes. Não há mais espaço hoje em dia para algum projetista chegar na mesa da diretoria do fabricante com algo parecido a um Constellation e seu monte de curvas. Quando você entra hoje numa concessionária de carros é a mesma coisa, por questão de eficiência você ganhou motores menores, mas que entregam mais potência e gastam pouco. Tudo graças a uma tendência chamada downsizing. Assim, você pega um motor de 1,4l de três cilindros e coloca um ou dois turbos mais a injeção direta de combustível. Talvez ele tenha a potência de um grande V8. Vai entregar toque em regimes tão baixos que você vai achar que está andando num trator. Entretanto, parece



INCERTO



que algo está errado. Ele é inosso, como aquelas comidas de chef moderninhos que querem que você coma espuma com a mesma cara de felicidade mostrada quando se lambuza com um naco de carne mal passada com cheiro defumado de carvão. Um V12 pode ser hoje um trambolho, mas nada soa como aquilo. Como também nada urra como um V8 ou até uma Porsche de motor aspirado com seus cilindros contrapostos, se possível refrigerados pelo velho ar. Enquanto isso, temos que concordar que a economia de combustível e a menor emissão de gases maléficis ao meio ambiente é uma prioridade mundial. Mas daqui a pouco vão falar que a fumaça da churrasqueira vai fazer com que os ursos polares morram em dois dias. Mas espere um pouco, as organizações em prol do meio ambiente já estão falando isso. O mundo está perdido. E você talvez tenha que aceitar que as coisas que farão parte dele tenham que ser estritamente legais, no sentido jurídico apenas. Ok, você pode falar que os carros elétricos da Tesla são bem mais divertidos que o híbrido Toyota Prius. E são mesmo, mais até do que aparentam ser. Há então alguma esperança de que o ecologicamente correto possa ser mais do que algo enfadonho. Isso nos faz chegar até a Honeywell.

Um festival de cores, texturas e linhas arquitetônicas. Istambul é um mesclado de culturas que passaram pela sua história.

Eles pegaram a experiência aeronáutica para fabricar um eletro-compressor, um turbo de dois estágios com assistência elétrica, e isso não é novidade, existe um monte disso debaixo dos capôs de Chevrolet S10. Só que eles trabalharam em parceria com a Honda para fazer o Clarity, um sedã que de novidade se move para frente e para trás, boa parte do tempo em função de um motor que vive por meio de células de combustível a base de hidrogênio. Ele emite zero índice de poluentes. Do seu escapamento brota água, que é resultado da combustão desse elemento da natureza. As células de combustível funcionam alimentadas por oxigênio e nitrogênio, a reação química produz eletricidade que dá a energia ao motor. Então as células de combustível precisam ser alimentadas de ar para funcionarem com eficiência, e um compressor pode melhorar essa fórmula. Esse novo eletro-compressor de dois estágios da Honeywell opera com um máximo de 4bar e ajudou o Honda Clarity a usar células de combustível cerca de 33% menores. A usina de força do novo Clarity gera 130kW, ou cerca de 174hp. Agora o modelo é comparável a de um



carro de cinco lugares movido por um motor V6 e 60% mais potente que o primeiro protótipo, batizado de FXC Clarity. A autonomia é de 750km, e o tempo para o reabastecimento é de três a cinco minutos, bem menos que um carro elétrico normal ou um híbrido, que podem levar de quatro a 12 horas para alcançar a carga máxima de energia. Vale lembrar que a Honeywell faz turbinas, e é bem provável que um dia você tenha embarcado em algum jato executivo motorizado por algo que eles fabricaram. Só a TFE-731 foi instalada em 28 projetos de



aeronaves desde que foi lançada na década de 1970. Fazer turbinas, os discos dos fans, e suas palhetas de uma maneira que trabalhassem de forma segura e com alto grau de rentabilidade lhes deram credenciais para projetar algo que pudesse ser também empregado em um motor de carro. Segundo a Honda, o primeiro FXC Clarity poderia ser duas vezes mais eficiente que um carro híbrido e três vezes mais que um veículo convencional movido a derivado de petróleo. O novo deve ser ainda bem mais. O Clarity tem um problema, ou melhor, dois. O primeiro é o alto custo de implantação da rede de abastecimento. Ao contrário do etanol, que basta trocar o líquido que vai dentro dos tanques nos postos, o hidrogênio deve ser armazenado em alta pressão e baixas temperaturas. Por isso ele está sendo vendido em paralelo com um programa de incentivo governamental (inicialmente no Japão) para viabilizar o seu consumo. O outro problema é o seu ruído. Apesar de baixo, o Clarity ainda soa como um carro elétrico. Fora o som do contato dos pneus com o asfalto, e o vento passando pela carroceria, o que se ouve a bordo é um certo zunido. Certamente isso pouco vai incomodar quem quer ver um carro simplesmente como um veículo de transporte, se possível autônomo, que nem seja preciso dirigi-lo para ir e voltar do supermercado. É eficiente, mas inosso. Para o futuro, saia já para comprar o som captado de um belo V12 italiano e baixe no sistema de áudio do seu Clarity. Pode ser falso, mas vai ser eficiente contra o tédio. ■



PARA NÃO



PERDER NADA



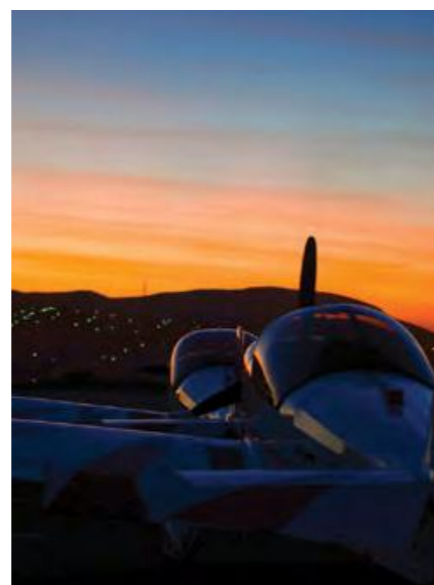
Show aqui na terra como no céu. Palco armado e é só esperar o respeitável público no aeroporto Arnaud Marinho, em Pará de Minas, para mais um AeroRock. Há seis anos a receita tem dado certo. Durante o dia, espetáculo de acrobacia aérea, à noite show de música no palco. Em 2016 o público foi um pouco menor. O mercado não está fácil mesmo com ingresso bara-

to. Quem foi ver o show de acrobacia pagou R\$ 30,00. Se já tivesse comprado o ingresso para o show de rock (R\$ 50,00), pagava apenas uma diferença de R\$ 15,00. Mais em conta que uma sessão de cinema. Segundo Mark Binder, que está à frente da organização do evento, neste ano a plateia do show aéreo foi de cerca de 2.500 pessoas. Outro tanto desse viu o show de rock noite adentro. Até que não foi tão ruim assim, já que no ano passado eles chegaram a pensar se iam ou não fazer a edição 2016 por conta das Olimpíadas, com suas restrições de tráfego aéreo, e da provável fuga de verba dos patrocinadores, muitos direcionando sua atenção e bolso para o evento esportivo no Rio de Janeiro. Por esse mo-



Ação, cores, formas e barulho de tudo quanto é jeito. Show aéreo tem que ser assim. Há 6 anos o AeroRock é assim.

tivo principal, o AeroRock que geralmente é feito em junho, neste ano aconteceu em maio. O apoio veio pelas mãos da cervejaria Backer, Sarasota Avionics, Honda Auto Japan, BR Aviation, Berg's Aviation e Aero clube de Pará de Minas. Apesar de ser um evento de final de semana, na sexta, dia 10 de maio, já houve apresentação, com os voos de treinamento e reconhecimento da área de manobras. No final da tarde, meio que para comemorar e para chamar a atenção do público na cidade, uma esquadrilha composta por oito aviões deu uma palhinha de o que as pessoas podiam esperar para o dia seguinte. A cena teve uma plástica maravilhosa, com a luz



amarelada do sol baixando no horizonte. Todos de olhos naqueles aviões, com seus roncões, formas e cores tão característicos. A manhã do sábado também serviu para dar outro recado. O rugido do motor radial do Boeing Stearman pilotado pelo José Alfredo Berg Filho, num sobrevoo na cidade, foi o embalo do que chamaram de voo do despertador. O Berguinho, como é conhecido no meio, também faria outra apresentação durante o dia com um Yakovlev Yak-52, avião de treinamento militar primário russo, biposto em tandem, da década de 1970 que chamou a atenção pela pintura camuflada e o excêntrico modo como recolhe – ou melhor, dobra - o trem de pouso principal em baixo das asas. Ele também foi o responsável pela ida de outro russo, o Antonov An-2, biplano enorme e de motor radial com nove cilindros Shvestsov ASH-62IR de 1.000hp. Muita potência, mas anda pouco, sua velocidade de cruzeiro é de 160mph. Em contrapartida, a velocidade de estol é de 30mph. Infelizmente ele ficou só na exposição estática. Só essas três aeronaves já davam o tom clássico para o evento. Neste ano a variedade de modelos foi maior. Seguindo pelos clássicos, estava o treinador biplano Bücker Bü-131 Lerche amarelo, apelidado de gemada, do mineiro Guilherme Xerife Censoni. Esse Bücker fez parte de um lote construído pela Edra, em Ipeúna (SP). Este, inclusive, foi o



último a ser fabricado, no ano de 2004. O prefixo EDR foi colocado para homenagear o fabricante. No pátio do aeroporto, a aviação variava tanto que era até curioso fazer comparação de projetos. Teve o Epic LT que a Somma Aviation levou. Feito em material composto, o monomotor turboélice de cerca de US\$ 2,4 milhões é capaz de voar a 325nós e ter um alcance máximo de 1.625nm com seis pessoas a bordo. A sua motorização está a cargo de uma Pratt & Whitney PT6A-67A de 1.825hp restringida a 1.200hp, um verdadeiro contraste com os biplanos. Os RV estavam em bom número, e tinha até helicóptero novo no mercado, o francês Gimbal Cabri G2, que a escola de pilotagem EFAI de Belo Horizonte está trazendo, tanto para ministrar cursos de pilotagem, como para ser vendido aqui no país. Entre as curiosidades no pátio, uma Kombi loja do guitarrista Jairo Guedz. Ele compôs a primeira geração da banda Sepultura, mora em Belo Horizonte (MG), base da sua nova banda The Southern Blacklist, e estava no AeroRock para vender acessórios e vestuários da sua loja Chopperhead Garage, cujos produtos vão de capacete vintage à melhor camiseta, passando por tênis, cintos e carteiras. E se a festa era para ter show aéreo, quem foi não se decepcionou. A primeira apresentação foi da Esquadrilha CEU, com um quarteto feito de dois RV-7A e dois RV-8ª e onde também aconteceu o

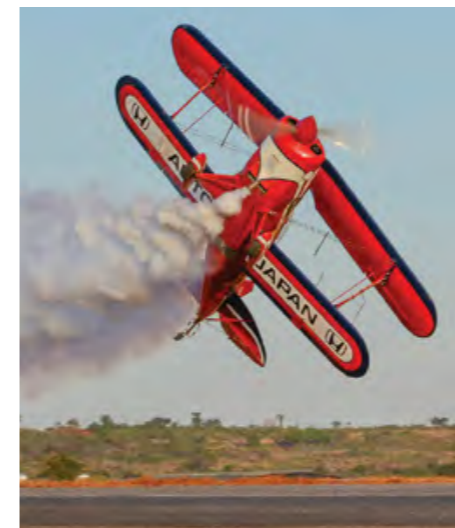


primeiro exemplo de camaradagem entre os pilotos. Por conta de um cavalo de pau bem na hora de um pouso, ficou indisponível o RV do carioca Gustavo Albrecht, um dos integrantes da esquadrilha. O Gustavo não tinha ido ao evento, mas havia emprestado o seu avião. Todo mundo então saiu em busca de outro RV que pudesse compor a formação. Quem acabou cedendo um RV-8A (PT-ZLR) foi o Sylvio Franco, de Belo Horizonte. No final da tarde a mesma esquadrilha faria uma segunda apresentação. Outra esquadrilha que passou pelos céus de Para de Minas foi a Esquadrilha BR Aviation, com os dois North American T-6 do casal Mônica e Carlos Edo, que voaram junto com o Extra 300 do Denis Schwarzenbeck, que também é da Ala Aviation, representante da marca de aeronaves acrobáticas no Brasil. E foi um voo bem curioso, os T-6 são legítimos representantes de uma geração de treinadores com motores enormes (Pratt & Whitney R-1340-AN-1 Wasp de 600hp), e o Extra é da nova leva de aviões de acrobacias radicais, feito com materiais leves de gran-

de manobrabilidade. O Extra 300 também foi protagonista de uma apresentação solo. De Curitiba chegou o Cap 10B dos Panceri, que estreava o sistema de geração de fumaça. Ficou outra coisa o voo desse avião. O Luis Gustavo Faco Panceri acabou voando em ala com outro Cap 10B do Arnaud Marinho, o Binho, só que pilotado pelo Lucas Bonventi fazendo muita gente lembrar das demonstrações da French Connection, e da Tchê Connection. O Lucas, por sinal, foi mais um dos pilotos que voou duas aeronaves. Além do Cap10B, pilotou o seu próprio, um Pitts S-12, de motor radial de nove cilindros Vedeneyev M14P/PF com 360hp. Este foi o último projeto do engenheiro Curtis Pitts, apresentado em 1995 durante o seu aniversário de 80 anos. Dois percalços aconteceram durante os shows. O primeiro foi com o pi-



As formas do russo Antonov AN-2, rudes, toscas, mas atraentes para quem gosta de coisa que voa. Ao lado o Pitts 12 que tem um pouco desse espírito.



A FESTA DA ACROBACIA MINEIRA COM TRILHA MUSICAL E DE FUMAÇA



Acima o detalhe da tela que comprometeu a apresentação do Skip Stewart. De noite, mais agito. Ao lado o pesado som dos Raimundos.

loto Wilson Brasil Jr., que não bastasse estar gripado, teve uma trava do seu fone perdida nas entranhas do cone de cauda. Como o tempo de desmonte e remontagem daquela parte do avião e a recuperação da peça atrasariam o andamento das apresentações, o piloto que agora parte para o treinamento (o patrocinador Cruzeiro do Sul agradece) visando o campeonato brasileiro de acrobacias que vai acontecer em Pirassununga, resolveu abdicar de seu voo. Na sequência decolou o americano Skip Stewart. Estrela da acrobacia mundial, fez a sua demonstração mais uma vez com um Pitts S-2B emprestado, visto que o valor para trazer o seu avião dos Estados Unidos era muito elevado. Ele até começou a sua apresentação no seu bom estilo, com extremo radicalismo, alternando manobras de alta performance a baixa altura. Só que uma parte da tela de revestimento do avião não resistiu e acabou rasgando, obrigando-o a interrom-

per a sua sequência. A cereja do bolo que seria a passagem do avião num raso e cortando uma fita, teve que ser cancelada. Uma pena. Para quem ficou até de noite, as atenções viraram para o palco. Na noite fria mineira, o som foi aberto com o tributo ao Legião Urbana da banda local Templarius, e em seguida se animou mais um pouco com o rock clássico do King Kombi de Itaúna. Lá pela meia noite, o rock pesado dos Raimundos todo complicado e perfeito. Para Censoni, que gostou do evento, mas acha que o acesso ao aeroporto é ruim, os shows de rock poderiam já acontecer na sequência das acrobacias. Mas nas palavras do Mark Binder, o problema é o público que, em Para de Minas, não arreda o pé de casa para cair na balada antes das 23h00. Talvez um show aéreo no por do sol, ou algo no gênero, como uma atração pirotécnica poderia servir de emenda para a parte musical do evento. Agora é esperar para ver o que vai acontecer em 2017, com todas as possibilidades de crescer mais um pouco. ■

TUDO SOBRETADA



Dois amigos aviadores estão passando em Manaus (AM). Conversa vai, conversa vem dentro de um táxi, em determinada hora um deles comenta algo sobre a necessidade de uma manutenção num avião e que, para isso, precisava falar com o Tada, que está em Atibaia (SP). Para a surpresa dos dois, o motorista do táxi vira e diz que conhece muito bem a pessoa sobre a qual estão falando e que, inclusive, é grande amigo dela. Isso foi ouvido de alguém que está numa cidade 3.843km distante da outra. Não se surpreenda se o amigo aviador um dia estiver no meio do deserto, em pleno nada, e ao citar esse sobrenome de quatro letras, o camelo ao seu lado fale que tam-



Voando por aí. Acima um raro registro com o mentor Oswaldo, em Atibaia. Uma amizade que durou a vida inteira.

bém o conhece. Tada é o Euclides Takayuki Tada, nascido em Jataizinho (PR) em 12 de outubro de 1950. Em 66 anos de vida, este corintiano fanático está atrelado a algumas das mais bizarras histórias da aviação no Brasil, seja pela experiência como mecânico e piloto de aeronaves, seja também pela disposição em ajudar ao próximo. Em qualquer canto do país é capaz de se achar alguém que teve a sorte de ter conhecido o Tada numa hora de necessidade e, muito provavelmente, recebeu a ajuda imensurável dele. A família, de sítiantes, chegou na região de Atibaia quando ele era pequeno. Quando tinha 12 anos, mudaram para São Paulo. Ele e o irmão Oswaldo foram trabalhar na Cassio Muniz no Campo de Marte em 1962, fa-

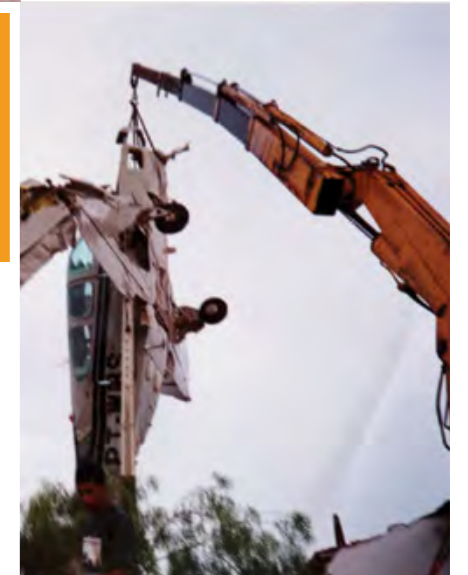
zendo serviços de tapeçaria. Perto da década de 1970 foi para a JP Martins e conheceu lá um de seus grandes mentores, Oswaldo Santos Pinto, português, mecânico e piloto de enorme capacidade, bem conhecido no meio aeronáutico, mas de gênio difícil. Através dele, o Tada começou a adquirir experiência como mecânico de aviação. O mentor também ajudou o pupilo a tirar a carteira de piloto em 1975 fazendo curso na ESA – Escola Superior de Aviação. Isso foi uma surpresa, já que o temperamento ácido do português não deixava margem para muitas amizades, a não ser pela personagem desta história. Em 1977, quando os dois irmãos Tada saíram da JP Martins e seguiram para montar uma oficina de manutenção própria no recém-inaugurado aeroporto de Atibaia, terra que já era conhecida pelos dois, foi feito um convite para que o Oswaldo Santos Pinto (que também havia se desligado da JP Martins) passasse um tempo lá. Ficou apenas dois anos e retornou para São Paulo. A gratidão do Tada



A carteira de piloto aviador ganha de presente. Relíquia de outros tempos da aviação. Ao lado o que parece improvável, o Bonanza voltou a voar.

pelo Oswaldo, entretanto, continuou, fazendo com que ele o ajudasse na aposentadoria, o abrigasse num apartamento que tinha comprado na capital e até no seu sepultamento, em 2012, quando tinha 94 anos. O mentor, sem parente algum, foi parar no jazigo da família Tada. A memória ficou preservada em fotos e na carteira de piloto-aviador do Oswaldo, datada de 1938 e dada de presente de recordação ao Tada. Essa poderia ser uma boa forma de descrever como esse descendente de japoneses lida com as suas amizades. Outra maneira pode ser descrita numa situação um tanto pitoresca que ele viveu recentemente. Visita à casa do Tada é sempre bom programa para tomar, ou comer, alguma coisa e jogar conversa fora. Aos conhecidos, uma regra simples, cada um chega em frente à casa dele, berra seu nome e ele simplesmente joga a chave da porta pela janela, simples assim. Nem olha quem é, até que um dia, depois de uma pelada de final de tarde, um amigo alheio

que descobrira a tática chegou, foi recepcionado do mesmo jeito, e na maior facilidade, de revólver em punho, assaltou o Tada. Levou tudo, quer dizer, quase tudo. Foi-se embora com tênis, o que tinha na geladeira, barbeador, as garrafas de bons uísques, deixando o Tada amarrado. Quando o dono da casa se desvencilhou das cordas, chamou os amigos para socorrê-lo, e aí, se ele já estava no prejuízo, a turma do apoio que estava num churrasco no hangar do aeroporto fez o arremate. Acabou com o que havia sobrado de uísque. Polícia, nesta história toda, nem pensar. Houve outra oportunidade de levar prejuízo nas garrafas. Certa vez, um colombiano comprou um Piper Navajo que estava guardado em Atibaia. Comprou, pagou e seguiu viagem. Mas chegando em Tabatinga (AM), as autoridades de lá prenderam o avião por falta de documentação. Dois anos e meio depois, e cansado da dor de cabeça, o colombiano ligou para o antigo proprietário e vendeu o Navajo por US\$ 50 mil. Só que o avião depois de tanto tempo ao relento estava um bagaço só. Nesta hora o Tada



foi convocado para seguir até Tabatinga junto com o antigo dono, que se chamava Dario, para recuperar o avião e colocá-lo em condição de voar de volta para o sul do país. O bimotor, coitado, estava em estado lastimável. Mesmo com toda manutenção feita nos motores, limpeza dos tanques, e até voo de testes, voar naquilo era problemático. Tinham roubado os rádios e até a bússola. As bombas de vácuo que fazem funcionar todos os instrumentos giroscópicos, como o horizonte artificial, pifaram. Desta maneira, navegar era impossível, não teriam referência de nada para saber para onde ir. Mesmo assim o Dario, na ânsia de sair de Tabatinga, insis-



ele tinha entrado naquela encrenca. O Tada era conhecido porque fazia os serviços de manutenção nos três Navajo do governo daquele estado. Não recebeu uma multa sequer. Vinte dias depois, retornando para Novo Airão para consertar o avião – com direito a remendo do nariz feito de estopa e araldite – eis que o povo de lá formou outro comitê de recepção, mas estavam de olho é nas caixas de uísque. E lá se foram as garrafas para o médico do hospital, para o dono do trator que limpou a pista, e para tantos outros. A vida do Tada esteve muito ligada aos rincões desse Brasil. Era época áurea do garimpo e, conseqüentemente, dos acidentes em



Pilotar, nem pensar. As chances de saírem vivos eram poucas, tinham que jogar o avião na floresta enquanto havia luz. O Tada que começava a voar o Navajo pela total falta de condições do Dario, lembrou que estava levando umas caixas de Chivas compradas na cidade boliviana de Letícia, vizinha de Tabatinga. Viu que se fosse para morrer, que pelo menos fosse de forma menos infeliz. Não teve dúvida, abriu uma garrafa. Na pancada, e bêbado, ia sofrer menos. Já eram 19h30 e a noite abraçava o Navajo. Pouco antes de estolar com o avião sobre as árvores, o Tada viu um reflexo de água no meio da mata e resolveu esperar um minuto extra, pois poderiam estar na direção de algum rio. A sorte co-

meçou a virar a favor deles. Um enorme rio apareceu bem na frente. De uma forma ou outra agora, podiam pousar perto da margem e conseguir se safar mais facilmente. Nem precisariam tomar todas as garrafas dos Chivas. Voando mais um pouco, avistaram luzes e para lá foram. Não sabiam, mas era o vilarejo de Novo Airão, que nem pista tinha, mas possuía uma rua principal sem muitas construções em volta e para lá desceram para pousar o avião. O Navajo correu a rua inteira, bateu com as hélices, quebrou o nariz. Mas estavam salvos. Desembarcaram com todo mundo olhando. Pegaram um barco que ia para Manaus sendo que, antes, o Tada pediu para um matuto lá tomar conta do avião e das caixas de uísque. E seguiram viagem. Na capital amazonense, o Serac VII já estava com um comitê de recepção pronto. As broncas do coronel em comando em cima do Dario só pararam depois de uma hora porque ele cansara. Quando chegou a vez do Tada, o coronel vira para ele e só pergunta em tom de lamentação como



Nas fotos maiores, a aventura com o Navajo no meio da Amazônia. Nas outras imagens o dia-a-dia de resgatar aeronaves nos cafundós.

tiu em colocar o avião para voar. Não adiantou o aviso de que na Amazônia é comum o tempo fechar no período da tarde e que isso podia ser perigoso. Saíram logo na hora do almoço com destino à Tefé. Na escala, a insistência continuou, apesar de já ser final de tarde. O objetivo do Dario era chegar em Manaus seguindo o Rio Solimões. E não deu outra, uma hora e meia depois, por volta das 18h30, São Pedro entregou a encomenda. Sem visão para lugar algum, eles se perderam. Depois que o aguaceiro parou viram que estavam em cima de mata fechada, nada de rio Solimões embaixo. Nessa hora o pavor tomou conta do dono do avião. As pernas tremiam enquanto que o sol ia embora.



pistas de operações inimagináveis. Vira e mexe ele era convocado para socorrer alguma máquina que, olhando, se parecia mais com algum escombro, mas que nas mãos dele, voltava a voar. E ainda por cima, ele tinha a paciência de buscar e entregar as máquinas. Poucos se davam a esse trabalho. Com isso foi ganhando fama e mercado. Outro lado dessa disponibilidade surgiu com outro trabalho insólito, o de resgateiro de avião roubado. Uma vez foi buscar um Piper Seneca III que foi levado de Água Boa (MT) e que com muito custo foi achado na Bolívia, perto de Cárceres, sem os motores. Digno de missão impossível, o resgate do avião envolveu uma série de negociações. Já na chegada foi meio que induzido por uma autoridade a comprar uma arma, que sabe como é, estava em promoção. No aeroporto, surgiu uma pessoa de bicicleta informando que os bandidos já estavam esperando para tratar da devolução do Seneca e mais os motores. Bastava ir até uma estrada nas redondezas. Claro, lá foi o Tada tratar da negociação. Aceitaram fazer negócio por US\$ 60 mil e mais a arma que ele tinha comprado na véspera (vai saber como sabiam da compra da arma). Até entregaram os motores no hotel onde estavam hospedados. Dias depois, quando já tinham reinstalado os motores no avião e estavam para sair, chegou uma segunda pessoa de bicicleta dando a dica de que se quisessem os quatro bancos que estavam faltando, poderiam fazer outro negócio. Tudo saiu por mais US\$ 5 mil. Nada como o livre comércio. De tantas



histórias, dessas de se ouvir deliciosamente em mesas de boteco, no churrasco de final de tarde de sábado, é de se pensar que o Tada em algumas situações não morreu por milagre. Perto de Macapá precisava pegar um Piper Carioca perdido numa pista no meio do nada. Só que tinham dois problemas, ou pior, sete problemas, um era a gasolina toda condenada, impregnada de sujeira, e o resto eram seis caboclos doentes de malária que precisavam ser retirados do garimpo. Com sete a bordo, o Carioca, que tem lugar para quatro, voou como por ajuda divina do santo carburador. O motor rateava por conta do combustível de péssima quali-

dade. Por pouco eles não caíram no meio da mata, o que seria fatal. Num ambiente mais ameno, no condomínio Vale Eldorado, foi buscar um Cessna 140 para fazer a revisão. Coisa tranquila. Boné na cabeça, era só decolar para um voo de 15 minutos até Atibaia. Só que um CB se formou bem do lado da pista mandando uma senhora rajada para cima do Cessna. Não teve jeito, sem potência suficiente de motor, lá foi o Tada para cima de um dos hangares. Só não entrou de vez porque a porta estava fechada. Saiu vivo e de boné ainda na cabeça. Ele realmente carrega uma certa divindade. A aviação, apesar dos seus percalços, parece cuidar bem dessa pessoa que não tem como deixar de ser querida por onde passa. ■



galeria



Essa câmera não está para brincadeiras. A Nikon D500 vem com sistema de foco de 153 pontos em cima de um sensor CMOS de 21MP capaz de disparar até 10 cliques por segundo e a possibilidade de trabalhar com sensibilidade ISO 1.640.000 (não está errado o número, é um milhão, seiscentos e quarenta mil) a faz capaz de tirar fotos em ambientes de zero luminosidade. A D500 possui gaveta para colocação de cartão XQD e pode fazer vídeos em 4K. Outros mimos são a capacidade de conexão via bluetooth, NFC e wi-fi. Ela possui o sistema SnapBridge que permite transferir as imagens para um smartphone ou tablet enquanto é possível continuar fotografando. Ele também permite controlar a câmera à remotamente. O monitor traseiro de 3.2 pol é articulável e sensível ao toque. Tudo tem seu preço, ela vale R\$ 15.400,00 com uma lente 24-120mm, mas totalmente feita para quem já tem boa experiência ou é profissional, é um instrumento fundamental para a produção de imagens mais do que especiais. ■



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

Q

Which fleet choice provides the most cost effective solution for my network?



The A320 Family. Combining unbeatable fuel efficiency from 100 to 240 passengers and unmatched comfort with 18" seats standard. **Airbus is the answer.**

airbus.com    

© AIRBUS, 2016. All rights reserved. Airbus, its logo and the product names are registered trademarks.



Gulfstream

G650ER G650 G600 G500 G550 G450 G280 G150



NÚMERO 1 EM AVIAÇÃO EXECUTIVA

A confiança do cliente é conquistada a cada experiência extraordinária. Os proprietários de aeronaves executivas invariavelmente classificam a Gulfstream como a marca nº 1 do ramo*, o que comprova nossa dedicação em criar e proporcionar a melhor experiência de aviação do mundo.

Para mais informações, visite gulfstream.com.

+55 11 3704 7070 | International Jet Traders, Inc. | Representante exclusivo Gulfstream
+55 11 3042 4853 ou +1 912 480 0709 | LUIZ SANDLER luizsandler@gulfstream.com | Vice-presidente Regional

G650ER, G650, G600, G500, G550, G450, G280 e G150 são marcas comerciais ou marcas registradas da Gulfstream Aerospace Corporation nos os EUA e outros países.

*De acordo com as pesquisas sobre reputação de marcas de fabricantes da JETNET IQ desde 2011.

GulfstreamTM
A GENERAL DYNAMICS COMPANY