

# HiGH



EDIÇÃO 60 | SETEMBRO/OUTUBRO 2016 | R\$18,00



EXTRA 330LX


# SE VIRA, ENTÃO

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.

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.

# MISTURA RICA

**Acordar de manhã pensando em como combinar um vestido com um cenário urbano. Até o meio-dia, providenciar a produção de um ensaio em voo e saber qual a aeronave mais adequada para a sessão de fotos.** O almoço pode ser envolto em perguntas sobre como foi feita a redução para o molho e qual o melhor ângulo de luz para fazer o clique. A bordo de um avião de acrobacia, lembrar como se faz um tunô sem sair vergonhosamente errado da manobra. Depois ir atrás de uma informação de mercado de compra e venda de aeronaves para saber como a variação cambial afetou a todos em um ano. A economia vai bem, assim como a aceleração de 0 a 100km/h, teste que tem que ser feito várias vezes para checar antes de engrenar algumas perguntas sobre o que há de mais interessante num hotel perdido no meio da serra. Não há chance sequer de ser um pato que nada, voa e anda e, ainda assim, faz tudo ruim. O leitor não deixa. Para isso trabalhamos e tiramos diversão dessas coisas. Essa é a base de tudo. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 10 | NÚMERO 60 | SET • OUT | 2016

DIRETORIA  
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE  
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE  
Nathália Pinho  
arte@revistahigh.com.br

ASSISTENTE COMERCIAL  
Caroline Moura  
caroline@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  
Bob Maestrelli, Francisco Pizarro (foto), Anne Coimbra (maquiagem e cabelo), Carol Gonçalves, Débora Melo, Evelyn Simill, Izabella Soares, Jaqueline Ciocci (modelos), Otavio Cipriani, Vanilson Coimbra (produção), Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Márcia Leite Paes, Plínio Lins (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

## SABE DA ÚLTIMA?



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



[www.facebook.com/revistHiGH](http://www.facebook.com/revistHiGH)

# HiGH

# sumário



**Ensaio em vo**  
**Situações inadvertidas**  
O que fazer quando não se sabe o que se faz.....08

**Dassault Falcon 8X**  
Com ele os franceses foram longe demais.....30

**Cultura**  
Rodrigo José solta a voz para se fazer ouvir.....16

**Compras**  
A mais variadas opções para a sua vida ficar melhor.....24

**Turismo**  
A Pampulha virando, com louvor, destino internacional.....38

**Produto**  
**Mini Cooper JCW**  
Bravo como sempre para alegrar quem é fã.....46

**Triumph Street Twin**  
A coleção de clássicos ingleses agora começa aqui.....82

**Moda**  
Colocamos um foco em tudo.....52

**Gastronomia**  
Duas formas de manejar o calor.....58

**Evento**  
**Labace 2016**  
Como sobreviver em tempos de crise.....66

**Bonanza Clube**  
A reunião desses fanáticos cresce cada vez mais.....78

**Mercado**  
O surgimento de um gigante do táxi-aéreo.....74

**Dia a dia da caça**  
Um mineiro que fez história com seus aviões.....88

# ENCARANDO NOVOS HORIZONTES

**O relato impressiona. Em junho de 2012, após decolar de Fort Pierce (Flórida), um Pilatus PC12** começou a fazer desvios de uma área de tempestade. Subindo para o nível de voo 260, teve o seu sistema de piloto automático desligado por uma falha, nunca se soube bem por qual razão. O avião, que havia começado a fazer uma curva com ângulo

pencou num mergulho de 15.000pés. Numa manobra equivocada de trazer o avião para o voo estabilizado, o piloto simplesmente colou o manche na direção de seu tórax e o resultado foi catastrófico. Com o excesso da força de gravidade atuando na sua estrutura, a asa direita se despreendeu, provocando a ruptura da fuselagem. Um dos passageiros, filho do piloto, foi ejetado do avião. O corpo foi encontrado alguns quilômetros distante dos destroços, onde estavam também os corpos das outras cinco pessoas a bordo. Nas investigações posteriores, o NTSB definiu que a falta de experiência e qualificação do piloto em



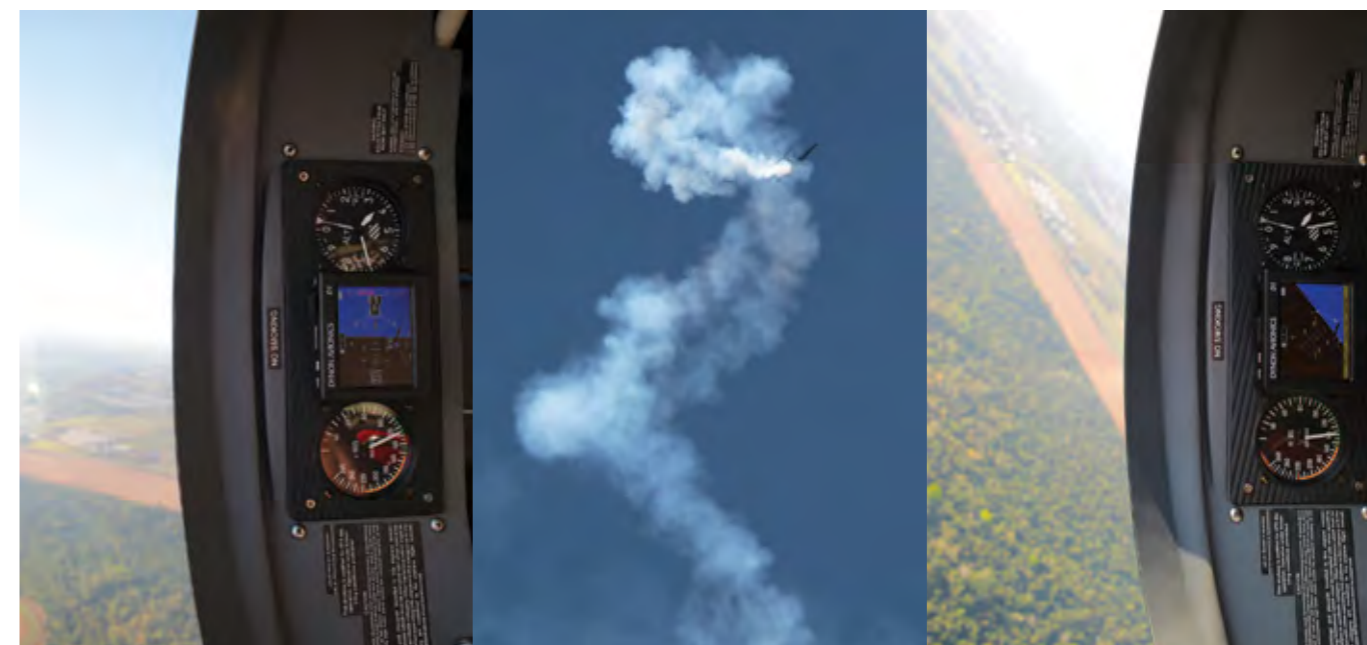
de 25° mantendo uma velocidade de 109nós, engrenou uma rolagem a 50° para direita em descida. O piloto querendo solucionar o problema do desligamento do piloto automático, nem viu que o seu avião continuou girando até 75° do seu eixo, com o nariz apontado para baixo e velocidade subindo para 335nós, cerca de 110nós acima da velocidade operacional normal desse tipo de aeronave. Em um minuto o PC12 des-

manter a aeronave voando estabilizada, foram determinantes para a causa do acidente. Essa pessoa passou pela situação onde se viu numa atitude inadvertida. O avião estava voando para onde e de modo como não devia ir. A falta de atenção, de gerenciamento de sua situação espacial e não saber o que fazer nessas situações é mais comum do que se pensa. Tais situações anormais já são responsáveis por 40% dos acidentes aéreos ao redor do planeta, ultrapassando os casos de colisão com o solo em voos controlados (25%) e as falhas mecânicas (20%). E só o treinamento pode solucionar essa deficiência que, no Brasil, tem

um curioso histórico. Muito por conta do envelhecimento da frota de aeronaves de instrução e também para evitar prejuízos com danos de equipamento, faz décadas que as escolas de voo e aeroclubes aboliram de seus cursos manobras consideradas mais delicadas. Se antigamente parafusos faziam parte dos exercícios para a formação de um piloto, atualmente isso é reservado para quem deseja aprender acrobacias. Forma-se então uma geração de pilotos que só sabe voar para frente. O uso de aeronaves inadequadas também é fator que colabora com esse cenário. Um simples estol, exercício onde se mostra como

uma aeronave perde a sustentação e como fazer para que ela volte a voar, tem sido feito não completamente, mas apenas até a sua iminência. A pessoa acaba não sabendo o que existe depois que os primeiros avisos da perda de sustentação aparecem. E em alguns casos podem embarcar numa tragédia, que o digam todos os passageiros e tripulantes

O acima está em baixo quando o baixo está para o lado. nessa horas o piloto tem que saber para onde deva ir com o menor esforço.



do voo AF447 da Air France que caiu no mar perto de Fernando de Noronha. As investigações mostraram que por conta da perda de indicações nos instrumentos, depois que os tubos de pitot congelaram, mais a falta de gerenciamento de cabine, a turbulência e, principalmente, a incompreensão de que estavam estolando um Airbus A330 em grande altitude, aquela tripulação foi induzida a fazer parte de uma história sem um final feliz. Colaborou também o alto grau de automação da aviação. Existem cursos, mesmo iniciais, em aeronaves de pequeno porte, onde os pilotos são doutrinados a voar com sistemas automáticos já a par-

tir de meros 400pés de altitude em seguida à decolagem. Aviões modernos são feitos com sistemas de contramedidas que inibem uma curva de grande inclinação e podem colocar o voo em situações perigosas. Mas se a tecnologia atua para dar maior segurança, curiosamente em alguns casos pode colaborar para agravar a situação, e isso vai acontecer na pior hora, à noite, sem referências visuais, e seu avião estará num voo inver-

tido com um piloto não entendendo porque está descendo enquanto fez comandos para que ele subisse. Ou pior, a tecnologia pode falhar, e o piloto, embora de dia e com todas as referências visuais, induzido por anos e anos de doutrina, não vai acreditar no que vê, achando que algum instrumento está com defeito, esquecendo de manter sua aeronave voando. Com isso na cabeça, imagine pensar em alguma outra coisa senão num grande ponto de interrogação ao ajustar o parrudo cinto de segurança no assento dianteiro de um Extra 330LX. Agora, meu caro piloto, você está sendo colocado na parte prática do curso de prevenção e recuperação de atitudes inadvertidas e não quer passar vergonha. Quem ministra é o Denis Schwarzenbeck e o Hernani Dippólito, numa parceria entre a Ala Aviation –representante da Extra no Brasil – e a Sierra Bravo,

mundo inteiro que oferecem tipo semelhante de curso. Aqui o piloto não decola e nem pousa o Extra, mas estará voando o avião em praticamente todas as outras etapas do voo. De cara ele percebe que apesar de ser um acrobático, a harmonia de comandos é impecável. Não há um mínimo sinal de aspereza ao levar manche ou pedais para algum lado. Não é arisco e, sim, preciso em suas atuações. O conceito de situação inadvertida deve ser reconhecido em qualquer etapa do voo. Da subida até a aproximação para o pouso. E, antes de tudo, o que deve ser feito é aprender o significado de não colocar a aeronave numa situação indesejada e, se isto acontecer, é preciso fazer o reconhecimento, confirmar a situação e reagir sempre da forma mais intuitiva e rápida. Questão de costume aqui não é um simples termo. A instrução começa com algo básico, que é ver a sua capacidade de voar com grandes ângulos de ataque, perceber como os comandos de pés e mãos reagem, o que é possível fazer para direcionar a aeronave para onde se quer. Buscar novas referências visuais, deixar de olhar só para frente – já que nessa hora o que se vê é apenas um fundo quase que monocromático do céu – e saber que aquilo não é desesperador.



O curso é feito de modo ter o bom entendimento de todos, para simplificar e mostrar para todos quais as totais possibilidades da máquina.

## CERTIFICAR O QUE ESTÁ ACONTECENDO AO SEU REDOR É UMA LIÇÃO DE VIDA

escola de pilotagem de Americana (SP). O curso contempla cerca de duas horas de voo, divididas em cinco ou seis etapas, mais outras duas horas de instrução em sala de aula, incluindo aí uma hora de simulador de voo. Qualquer pessoa com um brevet na mão pode passar por essa experiência. Eles vão te colocar em situações em que você normalmente chamaria a sua mãe e, apesar disso, você vai gostar. O equipamento é de ponta, não há dúvidas de como o Extra 330LX é extremamente seguro para esse tipo de missão. Com capacidade de suportar manobras de +10/-10G ele está muito à frente da experiência do mais inapto manicaca fazedor de besteira em voo, e é adotado na maioria das escolas no



Aliás, nada pode seguir dessa forma, desespero faz cair avião. O aluno aprende que a melhor coisa para se fazer é não sobrecarregar a aeronave com forças G desnecessárias, tanto elas sendo positivas como negativas e se isso está acontecendo, muito provavelmente algum procedimento foi feito de modo errado. E tome técnica. Numa situação de perda de controle, com ângulo de ataque muito pronunciado, por exemplo, a tendência é querer empurrar o manche para fazer o avião voltar a voar e, em seguida, começar a cabrá-lo para ganhar altura. Nesta hora, o Extra engrena uma sequência de estóis secundários ou de velocidade. Ele vibra constantemente, o remédio não faz efeito e todos estão indo em direção ao chão, como num carro numa ladeira abaixo e sem freios. Vale a pena conferir as reações da máquina e reconhecer uma situação que pode ser perigosa, mas aqui com a vantagem de ser seguro. Imagine se para piorar, você estivesse em voo invertido. E fato, nas primeiras vezes ao tentar recuperar o avião, vem um cacoete ao que parece geral do ser humano. A falta de costume em ver o chão de outro ângulo, acima de sua testa, desnorteia e, sem perceber, a recuperação será feita da pior forma possível,



como num looping invertido, recebendo uma carga G desnecessária que se estiver sendo feita a baixa altura, pode ser fatal. O curso não é feito para aprender a fazer acrobacias, mas é necessário ver que girar um avião em seu eixo não é o diabo batendo na sua porta. Com um meio tunô dá para colocar a casa em ordem e o avião apontando para um horizonte mais seguro. Com um looping é treinada a sua proficiência situacional. No parafuso, iniciado aos 7.000 pés e com uma descida de 3.000pés, dá para tranquilamente ir experimentando quais são as reações do Extra. Atuando com os ailerons para a direita ou esquerda pode se perceber como o giro aumenta ou diminui. Tirar o avião da manobra pode ser muito simples. Chega a ser até surreal a conversa tranquila entre aluno e instrutor em meio à imagem do horizonte ro-



À esquerda da foto, Graig Folen, um dos mentores para a formação do curso ministrado no Brasil.

dando na sua frente e vendo o chão se aproximar. Talvez tivéssemos tempo de pedir um café. Mais uma vez o desespero, o despreparo, e a falta de costume para identificar tal cenário e do conhecimento do que pode ser feito é que fará com que a aeronave continue nessa atitude até colidir com o solo. Você já ouviu diversos casos para servir de ilustração. E a teoria de que o mais sensato é não colocar a sua aeronave num voo desses, se desintegra no inusitado. Um pouso ou um cruzamento (que pode ser num tranquilo voo de cruzeiro à grande altitude) atrás de uma aeronave que provoque uma pesada esteira de turbulência já pode colocar você numa situação inadvertida sem prévio aviso. Isso também é ensinado no curso. Está lá a vibração de comandos e, repentinamente, suas asas estão num ângulo de 72º, o nariz para baixo e o velocímetro que indica uma velocidade 100nós menor que a que estava há poucos segundos, em fração de segundos indica 100nós a mais. O inusitado, possível de ser praticado nesse curso, é outra vantagem. Em treinamentos com moderníssimos simuladores nível D das companhias aéreas, esse fator é deixado meio que de lado, até por conta de uma certa cultura corporativista, errada mesmo. Talvez um piloto em treinamento possa reclamar à chefia que o instru-

tor tenha sido, digamos, maquiavélico demais, exagerando na aplicação de situação não pré-combinadas antes do treinamento. Acredite, isso existe, com e sem razão, por mais falta de sentido que possa ter. E o treinamento de situações adversas não deixa de ser feito, mas pode estar relegado ao centésimo item de uma vasta lista de procedimentos. Esse conceito está mudando pela percepção de que um curso como o ministrado aqui, com custos bem mais baixos (R\$ 6.000,00, sendo possível parcelar) que os disponíveis no exterior, e tendo instrutores falando a sua língua pátria, pode ser fundamental para a segurança de voo. E, se quer saber, é no mínimo divertido, muito divertido. ■

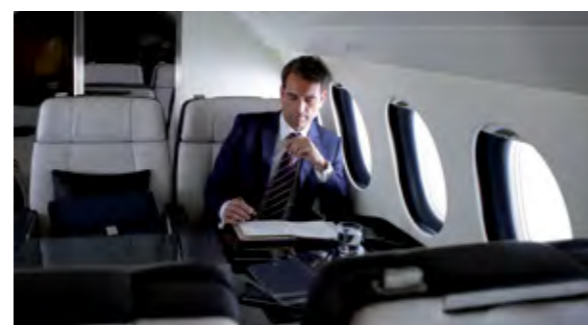
#### ONDEACHAR

Sierra Bravo Aviation  
Tel.: (19) 3567 4434 / (19) 9 9589 7279  
(Whatsapp)  
[www.sbaviation.com.br](http://www.sbaviation.com.br)

Ala Aviation  
Tel.: (19) 9 9163 7415  
[www.voeala.com](http://www.voeala.com)



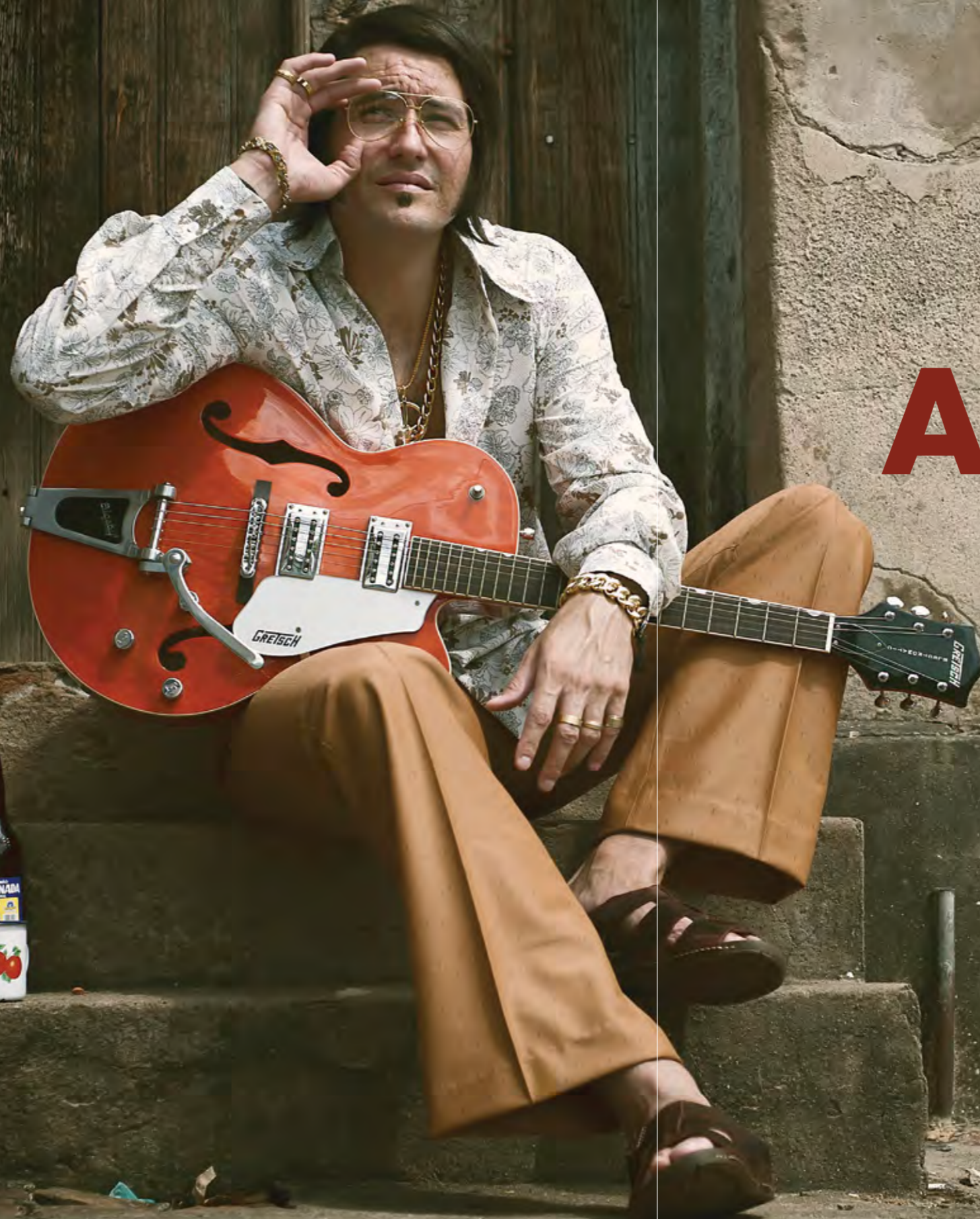
TÃO SILENCIOSO QUE VOCÊ CONSEGUE OUVIR SEUS PRÓPRIOS PENSAMENTOS.



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**





# A VOZ DO BRASIL

**Pode ser sincero, você já cantarolou alguma música considerada brega. E elas são divertidas, muito mais que as ditas sertanejas com as suas dores de corno e lástimas de letras.**

Nos anos 70 eram populares, tinham um certo toque de guarânia, um pouco de bolerão. O povão as substituiu pelos sertanejos, que não têm nada a ver com os sons do interior caipira de São Paulo. São, sim, um produto misturando alguma influência do country americano e o deslumbramento por Miami. O brega, o cafona, ficou num vinil pelo caminho, mas nunca deixou a memória popular. Muito provavelmente quem tem menos de trinta anos mal saiba quem é Odair José, um cantor que, curiosamente, era o preferido da censura do regime militar na hora da proibição. Mais que Chico Buarque, mais que qualquer outro catalogado na época como pertencente de um movimento anarquista, intelectua-lizado ou contra governo. Os caras não gostavam da tal pílula que ele divulgava. As letras, convenhamos, eram inocentes, simples, falavam de coisas ou relaciona-mentos triviais e que, geralmente, não eram do cotidiano da classe média, mais abastada e em ascensão. Isso as rebai-



## NUM GÊNERO DE ANTIGAMENTE, ELE FAZ TUDO MUITO BEM ATUALIZADO



Nada de reprises, o som aqui é atual apesar da levada que lembra os grandes sucessos da soul music.

xava num patamar inferior, talvez bem baixo da franca consideração, para os fundilhos dos quartinhos das empregadas. E que não saíssem mais de lá. Uma pessoa que tinha alguma escolaridade, ah não, esta não era possível ouvir tal tipo de música. A MPB era mais requintada, complexa, contestadora. Nem queira então comparar com o valor da Bossa Nova. Com o tempo essas músicas foram parar nos depósitos, sótãos, porões ou caixas daquelas tralhas que só servem para juntar poeira. Mas eis que você abre um clipe em plena era Youtube e, pimba, estão lá a calça boca de sino, as camisas estampadas, o sapato branco, tudo embalado por um refrão de grudar nos ou-



vidos e um riff de trompete e saxofone sensacional. O som é meio canastrão, mescla com o suingue da música negra americana, um pouco de jovem guarda, muito soul music mesmo. O cenário é de cidade do interior, com ruas de pouco movimento, a casa de portão baixo, vida pacata da conversa na mesa do boteco. Então tenho a honra de apresentar para vocês, o seu, o nosso, o incomparável Rodrigo José. Uma baita surpresa que basicamente podia ser considerada saída do nada, mas não é bem assim. Quem é de Americana (SP), cidade distante cerca de 100km da capital, sabe quem ele é. Bem capaz de tê-lo confundido com o Elvis. E faz sentido. Desde a sua juventude ele já vinha cantando coisas do Rei do Rock,





que ele admira. Teve uma banda, a Silver Boys, com repertório de Beatles, Rolling Stones, Creedance e outros tantos de rock de tiozão. O primeiro de um monte de shows aconteceu em 7 de março de 1996 e se no começo foi à paisana, depois por força de pedidos dos amigos, começou a adotar um padrão de vestimenta alusivo ao Elvis. Mas que entendam todos, ele nunca quis ser um cover do seu ídolo como tantos que existem pelo mundo. Rodrigo José acha que não deveria, não seria justo com ele. Nunca participou de programa de televisão caracterizado de Elvis, não gosta disso. Por isso insiste que a sua performance era um tributo e até desenvolveu um traba-



lho em cima disso. Formou a banda Elvis Rock Band e apresentava músicas, clássicos do rock, num estilo do Elvis. Chegou a cantar, nessa pegada, alguma coisa do Wando em inglês. Devia ser bem curioso. Entretanto, o cantor assumiu algo que não deveria, foi trabalhar para o poder público. Não aguentou a barra que é conviver nesse meio. O pai faleceu, houve a separação da mulher e a distância da filha. Entrou em depressão. Foi o momento para uma pausa sabática, que serviu para voltar a ouvir aqueles sons que ele gostava desde sempre e ver que tinha que voltar a seguir os passos do coração. Com a grana juntada nos anos trabalhando como engenheiro civil (e





ele tem diploma disso), mais um outro valor da venda de um carro, começou a investir na volta da carreira de músico. Aprendeu a mixar e mexer em todos os processos de gravação. Durante quatro anos foi formando repertório, chamou os amigos para ver o que achavam e viu que a recepção era boa. Um pouco de dureza, uma porque não tinha tanto dinheiro assim, e outra porque todo esse processo foi de aprendizado na unha. Teve músicas que foram remixadas 18 vezes. Desse bolo começou a surgir o material para gravar não só um, mas dois discos. A faixa de trabalho foi Desapareça, que apareceu e estourou nas redes sociais. Até o dia desta entrevista, o clipe contabilizava cinco milhões de visualizações. Outras faixas também ultrapassaram a marca do milhão de visualização. A graça da produção é totalmente re-

Pode parecer produção de moda, mas as imagens são só o retrato do cotidiano de uma vida simples, como deve ser levada.

lacionada ao modo de vida do próprio Rodrigo, como a partida de bocha com a velharada, a cerveja com torresmo. Tudo foi gravado no bairro onde ele cresceu em Americana. O campinho da pelada dos domingos onde ele jogou está entre as cenas. E a letra é de uma genialidade ímpar pela sua simplicidade e uma boa dose de humor. Esse cara é um bom ator. Está certo que faz o papel de si mesmo nos clipes e é disso que vem a mágica. E a parte técnica dos arranjos acompanha. Não é qualquer coisa feita sem recursos e no esculacho, não há mediocridade. Até as versões de músicas do passado ganham. A repaginada que deram na Sem você não viverei, que aqui no Brasil toca tanto na versão original do Leo Sayer ( I love you more than I can say), como no cover do Ovelha, deixou para trás uma linha pop melado de filme da Sessão da Tarde para bater num soul bem presente, música de negão da gravadora Motown. O baixo e os metais dão o ritmo e, sim, tem aquele órgão ao estilo Ray Manzarek, o que não é nada mau.



E quer saber, a versão de Americana bate em muito as demais. Ele também canta Eu não sou cachorro não, outra versão que deixa de lado o perfil cafona para investir numa linha de música negra gringa. Influência da própria cidade natal, feita por imigrantes americanos. Dentre o material que já existe para o segundo disco, a produção deixa escapar um tiquinho do pedaço de Fuscão Preto, e é genial. Se a versão original do Almir Rogério é um bolerinho com um arranjo de cordas que tem muita influência dos ritmos vindo do Paraguai, a nova pode ser muito bem enquadrada no festival Lollapalooza e ser tocada bem ao lado de um Alabama Schakes, Tame Impala, Albert Hammond ( o original, não o cha-

to da versão Jr.). Pagaria sem pestanejar. Os shows vão começar a partir de outubro com uma ida para Uberlândia. Seguraram até um bocado para cair na estrada. Quiseram formar melhor o nome, deixar via redes sociais, para que não queimasse a carreira desse músico em apresentações de baixa plateia. Mas se bem trabalhada, e fazendo tudo como deve ser feito, ou seja, com a legítima alma, não tem como não dar certo. ■

**ONDEACHAR**

Rodrigo José  
www.rodrigojose.art.br



# com



## **LINHO PARA SEMPRE**

A marca premium Buddemeyer Luxus apresenta sua nova coleção em linho. As peças possuem acabamento vintage washed com aplicação de renda guipure que imprime um toque rústico, mas mantendo a maciez esperada do linho, que com o passar do tempo tem este aspecto ainda mais realçado. A fabricação usa tecido totalmente natural, que não sofre alteração de tamanho nem cor após as lavagens. A linha vem com jogos de lençol, capa para edredon, almofada e kit de colchas nos tamanhos casal, queen e super king.

**BUDEMEYER**  
[www.casaalmeida.com.br](http://www.casaalmeida.com.br)  
Tel.: 0800 778 5005

# porais



### TELA DE CALÇAR

As sócias da Blue Bird Shoes, Michelle Lima e Paula Proushan, firmaram parceria com a artista plástica Daniela Wicki para criação de loafers pintados à mão. Os modelos chegam ao Brasil em edição limitada de 40 pares e venda exclusiva na loja da marca no Shopping Cidade Jardim.

Preço: R\$ 649,00

**Blue Bird Shoes:**  
SAC: (11) 3062 0833  
[www.danielawicki.com](http://www.danielawicki.com)

E-commerce: [www.bluebirdshoes.com.br](http://www.bluebirdshoes.com.br)

### TRABALHO EXECUTIVO

A mochila multifuncional Bellevue 17 da Victorinox é ideal para quem tem uma vida agitada e precisa de soluções organizacionais práticas e fáceis para o dia a dia. O modelo possui compartimento para um computador de até 17 polegadas e um bolso para tablets e/ou e-readers.

Preço sugerido:  
Mochila Lexicon Professional Bellevue 17 – R\$ 2.095,00.

**Victorinox**  
SAC: (11) 5584 8188  
[www.victorinox.com](http://www.victorinox.com)



### PARA FICAR LIMPINHO E CHEIROSO

Os sabonetes da Évora - Savonaria, Aromas e Produtos Artesanais promovem a limpeza ideal da pele, proporcionando emoliência, hidratação e um perfume muito agradável ao corpo. Entre sua família olfativa, os destaques são os aromas cítricos, herbais, florais e amadeirados. Produzidos artesanalmente, e em pequena escala, possuem formas, cores e fragrâncias diversas, constituindo também uma delicada opção de presente.

Preço:  
Sabonete esfoliante de sal com essência de alecrim e canela: R\$ 10,00  
Sabonete rosa do Marrocos: R\$ 12,00  
Sabonete esfoliante mel e fubá: R\$ 10,00

**Évora - Savonaria, Aromas e Produtos Artesanais**  
Tel.: (11) 99656 1601

### SEGUINDO O RUMO CERTO

Viagens e seus encantos estão no coração dos produtos da Maison Veuve Clicquot e nas novas embalagens Arrow e Trunk, que acompanham uma garrafa das versões Brut e Yellow Label, respectivamente. A primeira é feita em metal, e no seu formato de seta estão grafados 29 diferentes destinos. A Trunk é forrada em couro sintético, que serve de base para as charmosas etiquetas de viagem.

Preço: R\$ 440,00 com uma garrafa de 750ml

**LVMH**  
Tel.: (11) 3062 8388



### SEMPRE JOVEM

A Under Skin lançou três produtos da linha U.SK que são perfeitos para o tratamento e rejuvenescimento facial e têm como base o retinol e os alfa-hidroxiácidos. O Advanced Hydra Acids, o Advanced Retinol Restorer e o Retinol Antiox Defense produzem uma ação iluminadora, clareadora e antioxidante, promovendo também a renovação celular. Os produtos possuem ativos que promovem efeito calmante, proveniente do uso dos ácidos e retinóides.

Preço:  
U.SK Advanced Hydra Acids: R\$ 230,00  
U.SK Advanced Retinol Restorer: R\$ 306,00  
U.SK Retinol Antiox: R\$ 310,00

**Under Skin**  
SAC: 0800 728 9700  
[www.underskin.com.br](http://www.underskin.com.br)



### COBRE QUE VALE OURO

A Regatta Casa e Tecidos está explorando o cobre na coleção de peças de mobiliário Viagens de Hemingway, que tem inspiração na vida do escritor e jornalista americano. A coleção possui objetos de decoração no metal, como as luminárias, trazendo um toque de contemporaneidade ao ambiente.

Preço:  
Lanterna Sued: R\$ 220,00 (pequena) R\$ 295,00 (grande)  
Luminária de mesa Monaco R\$ 1.648,00

**Regatta Casa**  
R. Canário, 1316, tel. (11) 5543-8144  
[www.regattacasa.com.br](http://www.regattacasa.com.br)

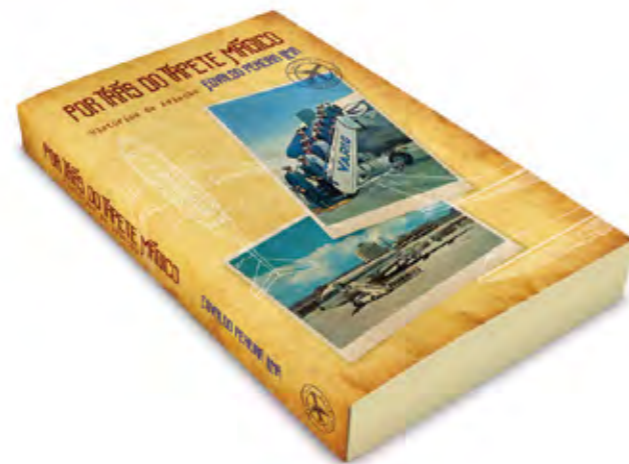


## CONTANDO A HISTÓRIA

Nas páginas do livro Por Trás do Tapete Mágico – Histórias da Aviação, do jornalista Edvaldo Pereira Lima, está uma antologia de matérias selecionadas sobre o mundo do transporte aéreo e sua gente. Tem um valor histórico ao compor um painel do importante período, 1980-2006, quando o setor passou por mudança radical, com destaque para as figuras humanas, famosas ou anônimas. Uma homenagem para o passado, o presente e o futuro do transporte aéreo.

Preço sugerido:  
R\$ 54,56 / R\$ 17,22 (e-Book)

**Edvaldo Pereira Lima**  
<http://edvaldopereiralima.com.br/livro2/>



## NUNCA SAI DE MODA

Da já clássica X-T1, a Fuji X-T10 conservou o mesmo sensor de 16MP e o processador EXR, assim como a capacidade de trabalhar com sensibilidades que vão de ISO 100 ao 51200. Ela vem com um flash embutido, é um pouco mais leve – pesa 381gr – e também mais em conta. Para quem gosta da aparência de câmera da era dos filmes atrelada à modernidade digital.

Preço:  
R\$ 5.490,00 com lente 18-55mm

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



## PARA TODA HORA

A Triumph tem na sua atual coleção Seasonal 76 novos itens de roupas e acessórios masculinos e femininos. Os produtos são apropriados tanto para a pilotagem de moto na estrada como no dia a dia, e estão à venda em todas as suas concessionárias. Entre as peças estão a Jaqueta de Trabalho, que tem proteções removíveis nos ombros e cotovelo e possui forro com material respirável, anti-vento e à prova d'água.

Preço: R\$ 890,00

**Triumph**  
<http://www.triumphmotorcycles.com.br/>



HANGAR33.COM.BR • UMA MARCA DO GRUPO LUNELLI

**3|E HANGAR 33**

DASSAULT FALCON 8X

# SONHO DE CONSUMO



**Não era exatamente o perfeito sonho de consumo. A razão muito simples, o voo seria curto. Apenas duas etapas de cerca de uma hora cada para ver o que um Dassault Falcon 8X, avião feito para voar até 11.945km, podia fazer. Comparado com o voo a bordo do Falcon 7X,** experimentado há um ano numa rota de Little Rock (EUA) até Foz do Iguaçu (PR) sem escalas, ver o quanto gasta o novo e principal produto da marca francesa num voo entre São Paulo e Porto Alegre estava muito aquém do desejado. Nem sequer o dispêndio da primeira hora de voo poderia ser checado. Contudo,



oportunidades existem para serem aproveitadas. Com três tripulantes e cinco passageiros a bordo e 15.050lb de combustível nos tanques, que conseguem abrigar 35.000lbs, o trijato estava mais do que leve, com um peso de rampa de 53.400lbs para um total possível de 73.000lbs. Conseguiria fazer tranquilamente as duas pernas entre as capitais paulista e gaúcha e ainda seguir para Foz do Iguaçu (PR) com as devidas reservas. Se verificar o quanto bebe esse novo jato, que nem sequer estava certificado no Brasil, novidade da maior grandeza da Labace 2016, estava fora de cogitação, a potência das três Pratt & Whitney PW307D de 6.722lbs de empuxo cada

À direita:  
Camiseta MC vinho com decote bordado boho - Lunender - R\$ 99,99  
Pantacour preta - Lez a Lez - R\$ 302,00  
Maxi colar triplo borda preta - Eleonora Hsiung - R\$ 1.685,00



estava mais do que disponível. Num ambiente de 20°C, feriado de dia nublado em São Paulo, com a altitude da pista de Congonhas em 2.600pés, o cálculo primário dava conta que seriam necessários apenas 600m para tirá-lo do chão. A torcida era para que não existisse muito tráfego nas redondezas e o controle fosse camarada para tentar uma subida direto para os 41 mil pés. O Falcon 8X é muito semelhante ao irmão 7X, o conceito geral é o mesmo, mas com alguns aprimoramentos. A maior diferença está no comprimento geral, a fuselagem do 8X possui 24,46m ante os 23,19m do 7X. O espaço interno da cabine de passagei-



A base da aviónica Honeywell EASy continua sendo a mesma da usada no Falcon 7X. Vantagem na adaptação das tripulações.

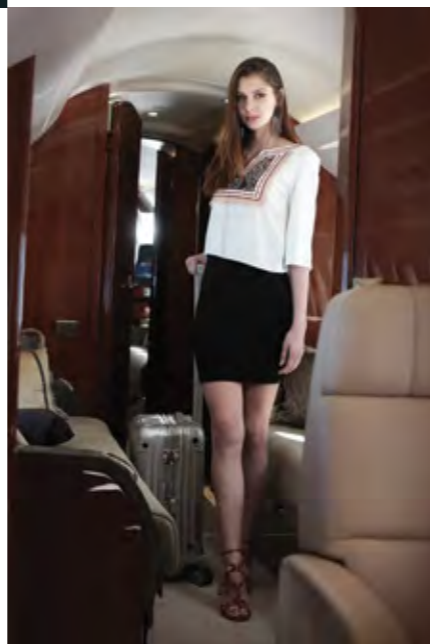
ros, excluindo a cabine de pilotos e a parte do bagageiro, saltou de 11,91m para 13,00m. As asas têm desenho similar, mas refinamentos de construção as tornaram mais leves. Isso contribuiu para que ambas as aeronaves, apesar da diferença de tamanho, pesassem vazias 18.598kg. O desenho dos winglets é ligeiramente diferente, com isso a envergadura cresceu apenas 8cm, indo para 26,29m. Na cabine de pilotos, os dois tripulantes contam com a mesma suíte de aviônicos Honeywell EASy com três enormes telas de múltipla função na parte frontal e uma quarta no console central. As funções podem ser selecionadas por meio de um cursor que fica na base do conso-



Acima a velocidade atingida durante um teste. Rápido como um falcão peregrino.

le central, abaixo das manetes. Com certo costume é fácil manejar, ele lembra muito o funcionamento dos cursores dos sistemas de entretenimento e informações colocadas nas BMW. Há dois EFB em cada lado do painel, e ambos os pilotos podem ter à disposição um head up display com visão sintética e ampliada dos arredores por infravermelho, integrada (especificamente neste dia do voo, a unidade do lado do comandante, a única instalada, não estava funcionando, coisas de programa de desenvolvimento). O conjunto de aviônicos também conta com imagens do radar meteorológico mostradas em 3D e com maior capacidade de detectar turbulências. Feita a partida, o controle do aeroporto nos destina à cabeceira 35R. Como o Falcon 8X é largo demais para seguir pela pista de taxiamento do aeroporto de Congonhas, foi permitido ir pela pista mesmo. O tráfego não era tão intenso, o que possibilitou fazer uma decolagem de alta performance. Turbinas a pleno, flapes em posição 2, aviso aos passageiros para se segurarem bem e soltando os

freios, o Falcon dispara. O corpo é empurrado nos assentos, e em 19,25s ele alcança 105nós (209km/h), sidestick para trás e o jato sobe com 19,3º de inclinação. Bem rápido até no chão. Para se ter uma ideia, um Audi TTS faz de 0-200kmh em 18,7s, uma BMW i8 híbrida com 362hp faz a mesma coisa em 15,5s, enquanto que a X5M com 575hp consegue ir de 0-200km/h em 14,96s. Estamos com uma restrição inicial de 7.000 até a posição Nanva e a subida é feita com uma razão de 3,3 mil pés por minuto com uma velocidade de 209nós. Uma zona de tempestade está bem à nossa frente, e é solicitada uma esticada na proa para que ela passasse à esquerda melhorando o conforto dos passageiros. A permissão quase que não surtiu efeito



Blusa cropped branca com bordado com búzios – Lez a Lez – R\$ 296,00  
 Saia lápis tricô preta – Lez a Lez – R\$ 255,00  
 Maxi bracelete dourado – Eleonora Hsiung – R\$ 775,00  
 Brinco leão nude com franja ouro velho – Juliana Manzini – R\$ 214,00  
 Sandália vermelho com tachas – Dzarm – R\$ 269,99  
 Mala de bordo – Rimowa – R\$ 3.700,00



## FEITO PARA IR AINDA MAIS LONGE E OFERECENDO ÓTIMO ESPAÇO PARA CADA UM

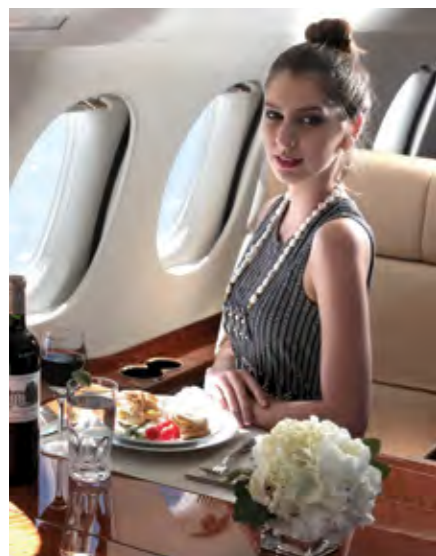
pois, quando dada, estávamos já acima dela. Liberados para ascender direto para 40.000 pés, altitude atingida em 14 minutos (e voando a 258nós), voamos direto para Porto Alegre, uma etapa estimada para durar 1h05m. Um tempo para conhecer um pouco mais o avião. A tripulação mostra que o Falcon 8X pode fazer aproximações mais íngremes que o 7X, com ângulo de rampa de 6,5, o que permite operações mais confortáveis em aeroportos como o London City, onde é normal usar 5,5º com o 7X. O sistema de controle do fly-by-wire foi aprimorado, o

8X tem, segundo a Dassault, melhor harmonia de comandos. A questão do maior comprimento da fuselagem não afetou o passeio de CG, pois os 1,27m a mais de sua cabine foram distribuídos em duas seções, antes e depois das asas. O 8X possui um novo sistema de auto-throttle que gerencia a potência dos três motores, mesmo com a pane de um deles, não importa qual for. O jato conta também com um balanceador automático de tanques de combustível que não tinha no 7X. Para os pilotos, os assentos são novos e mais confortáveis. Passando para a cabine de passageiros, a galley agora conta com geladeira de verdade e, dentre tantas configurações possíveis, dá para colocar uma área de descanso de tripulantes um pouco maior, coisa que não havia nesta unidade em específico. O F-WWQC está configurado com três áreas distintas de cabine, sendo que uma parede retrátil isola a posicionada na traseira, onde estão colocados dois sofás que podem virar uma cama. Em alguns raros casos, é possível colocar uma cortina que vai separar a seção mais frontal com quatro poltronas em configuração club seat da central, onde está a

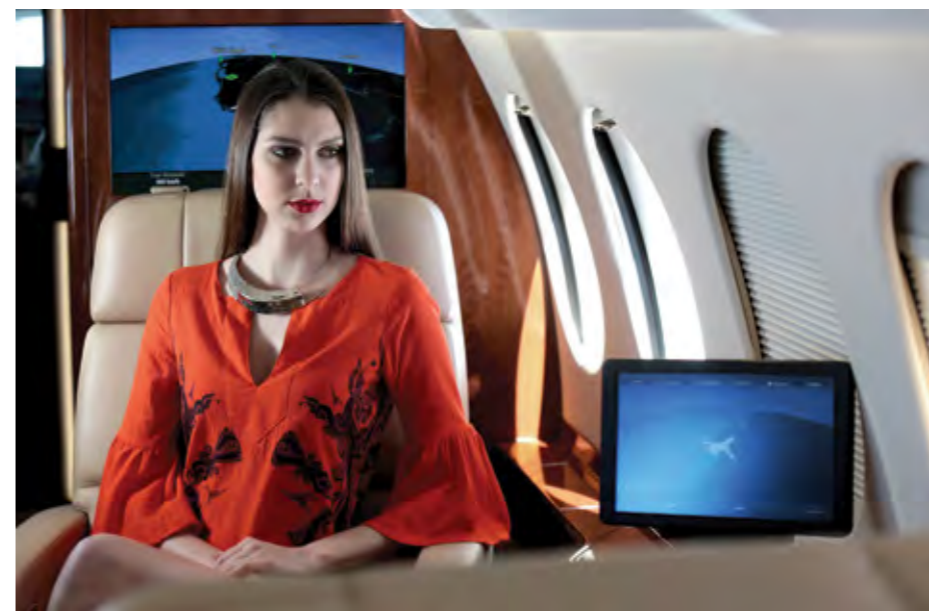


mesa principal e a bancada lateral. E agora ficou mais fácil de caminhar pelo corredor entre essas duas seções quando as poltronas do lado direito da cabine estão reclinadas. No 7X era preciso fazer algum contorcionismo. Os banheiros continuam impecáveis no tamanho e acabamento. O nível de ruído a bordo é baixíssimo. Mal deu tempo de fazer as fotos durante o voo e o Falcon 8X já começa a descida para Porto Alegre. Como é bem característico, a velocidade de cruzamento da cabeceira é baixa, apenas 124nós, coisa de jato bem menor. Depois de uma breve reunião o avião é preparado para o retorno para São Paulo. Os tanques contêm 10.260lbs de combustível e estamos com peso de rampa de 48.900lbs. A altitude da pista é de apenas 20pés e o dia está frio, 16°C, e com um bom vento quase que a proado de 25nós. A expectativa de uma bela performance na decolagem foi confirmada. Sob os olhares dos pilotos de um Grand Caravan que estava indo para Santo Ângelo, o Falcon 8X alinhou na cabeceira 29 e 16,32s depois, numa corrida curtíssima e mais parecida com o que eles estavam acostumados com o mo-

noturboélice da Cessna, elevou o nariz quando atingiu a VR de 109nós mostrando o quanto pode ser versátil esse avião, podendo ser usado em aeroportos com pistas bem mais curtas que os 2.280m encontrados no Salgado Filho. Com o avião limpo aos 179nós e a subida mantendo 207nós, o controle nos limitou inicialmente aos 16.000pés e depois aos 35 mil pés. Com a N1 dos motores girando em 88 e 90%, e o fluxo de combustível se mantendo em 2.450-2.500lbs, em 01h07 estávamos de volta à Congonhas, pousando bem manteiguinha na mesma cabeceira 35L que havíamos partido de manhã. No painel se lia que a média de velocidade em relação ao solo foi de 441nós e que a velocidade verdadeira média foi de 406nós. Foram 495nm percorridos, o nosso peso final era de 45.600lbs e havia pelo menos 7.200lbs de combustível nos tanques para seguir para Foz do Iguaçu. Como dito no início desta matéria, uma coisa a ser feita com os pés, ou asas, nas costas pelo Falcon 8X. O jato francês que custa US\$ 60 milhões se presta para mais, posicionado entre os Gulfstream G550 (US\$ 5x milhões) e G650 (US\$ 6xx milhões). Quatro



À esquerda:  
Vestido regata estampa geométrica – FIT – R\$ 1.180,00  
Colar pérola com placa em grafite cristal – Camila Klein – R\$ 7.460,00



À esquerda:  
Vestido laranja estampa lateral preta manga babado – Dzarm – R\$ 249,99  
Colar choker prata com brilhantes – Juliana Manzini – R\$ 476,00



já foram comercializados para o mercado brasileiro. Se fosse legalmente permitido, saindo de Congonhas com seis passageiros a bordo, num dia de temperatura média elevada, em torno de 27°C, daria para seguir direto para Moscou. Uma viagem e tanto, mas que a bordo dele, fica fácil de ser feita. ■

## ONDEACHARMODA

### Dzarm

www.dzarm.com.br  
SAC 0800 473 114

### Lunender

www.lunender.com.br  
**Lez a Lez**  
SAC: (11) 3230 2996  
www.lezalez.com.br  
www.storelezalez.com.br

### Fit

Rua Oscar Freire, 682 –  
Jardim Paulistano - SP

### Camila Klein

Alameda Lorena, 1628 – São Paulo  
**Juliana Manzini**

Rua Roque Petrella, 372 – São Paulo  
Tel.: (11) 5542 6935  
www.julianamanzini.com.br

### Eleonora Hsiung

Tel.: (62) 3942 8400  
www.eleonorahsiung.com.br

## FICHA TÉCNICA

### Dassault Falcon 8X

**Fabricante:** Dassault Falcon

**Preço:** US\$ 60 milhões

**Motor:** Três Pratt&Whitney PW307D de 6.722lbs de empuxo cada

**Capacidade:** 3 tripulantes + 12/16 passageiros

**Envergadura:** 26,29m

**Comprimento:** 24,46m

**Altura geral:** 7,94m

**Altura interna de cabine:** 1,88m

**Peso máximo de decolagem:** 33.113kg (73.000lbs)

**Velocidade MMO:** Mach 0.90

**Alcance máximo:** 11.945km (6.450nm)

## ONDEACHAR

Dassault Falcon Jet do Brasil

Tel.: (11) 3521 7070

www.dassaultfalcon.com



# HERANÇA MINEIRA

**Toda grande cidade deve ter em seu coração uma atração voltada para o mundo. Em Belo Horizonte, o que os mineiros conhecem muito bem virou neste ano patrimônio mundial.** O título dado pela Unesco é resultado da teimosia desse povo. Minas Gerais já tinha o primeiro Patrimônio Cultural da Humanidade estabelecido no Brasil, a cidade de Ouro Preto. Em 1996, o Conjunto Moderno da Pampulha entrou também na lista de indicações para a mesma candidatura. O movimento ficou meio que em banho-maria até 2012, quando as ações foram reativadas. Foram quatro anos de trabalhos que envolveram técnicos do Iphan – Instituto do Patrimônio Histórico



Cheia de detalhes, a Igreja da Pampulha custou a ser aceita pelos católicos. Havia muita quebra de paradigmas.



e Artístico Nacional – em vistoria na orla da lagoa e nos imóveis que compõem o conjunto arquitetônico da Pampulha, e visitas de inspetores da Unesco até o anúncio de sua aprovação, feito este ano em Istambul (Turquia) pelo comitê que reúne 21 países. O conjunto moderno da Pampulha é o 20º bem brasileiro inscrito na lista de patrimônio mundial e tem grife. Feito em cima de uma parceria entre Oscar Niemeyer e o então prefeito Juscelino Kubistchek, recebe assinaturas extras do paisagista Roberto Burle Marx e do pintor Candido Portinari. No entorno da lagoa, que surgiu do represamento de um ribeirão que cortava a região e fazia parte da bacia do Rio das Velhas, servindo para evitar enchentes e

abastecer de água a região metropolitana de Belo Horizonte, estão quatro construções icônicas feitas entre 1942 e 1943. O nome Pampulha tem origem lusitana, em referência ao bairro homônimo de Lisboa que, por sinal, nem existe mais. O roteiro inclui a igreja da Pampulha, o Cassino, que é o atual Museu de Arte da Pampulha, a Casa do Baile, que hoje virou Centro de Referência em Urbanismo, Arquitetura e Design de Belo Horizonte e o late Golf Clube, atualmente conhecido como Tênis Clube. Em torno deles estão o projeto de paisagismo do Burle Marx, as centenas de capivaras, duas dezenas de jacarés-de-papo-amarelo, o povo da cidade, e os de fora, que usam a orla

O aproveitamento na orla da lagoa da Pampulha é total, tanto em termos arquitetônicos como da fauna e flora.



Horizonte. Com a proibição dos jogos de azar e, conseqüentemente, dos cassinos no Brasil em 1946, fechou as suas portas e só reabriu em 1957 como museu. Um hotel também foi projetado, mas nunca saiu do papel. A Casa do Baile fica numa ilha artificial ligada por uma ponte à Avenida Otacílio Negrão de Lima. Era quase que uma extensão do cassino e também servia como boate. O desenho conjuga dois círculos sobrepostos e mais um caminho de uma marquise tortuosa sustentada por colunas. Ficou fechado até 2002, quando se tornou monumento à cultura. O late Golfe Clube aparece com

para participar, por exemplo, da Volta da Pampulha, tradicional prova de atletismo de 17,8km, ou até 18km, quando passa pelo estádio do Mineirão, aquele dos 7x1. O prédio principal era o do Cassino e foi o primeiro a ficar pronto. Estava num ponto mais elevado e tinha toda a pompa de suas linhas calcadas no estilo do arquiteto francês Le Corbusier. Muito concreto em suas estruturas e fachadas livres, davam bem a cara do que era feito naqueles anos. É uma verdadeira caixa de vidro com rampas ligando os andares. Por dentro, o que chama a atenção são as colunas com revestimento em aço inox e muitos espelhos em cristal belga. Vivia cheio de jogadores do Brasil inteiro e era ponto da vida noturna de Belo





Os traços modernos típicos de Niemeyer servem de moldura para boa mesa com carnes exóticas do Quintal da Pampulha (à direita).

## O PASSEIO VALE PELO CONJUNTO DA OBRA, UM EXEMPLO PARA O MUNDO

formas mais retas com duas metades em cunha e base elevada do solo. Esse espaço foi privatizado na década de 1960 e continua funcionando até hoje como um clube normal. E o que mais chama a atenção são as obras de Portinari no seu interior, no salão de festas. A quarta edificação é a mais conhecida e emblemática de todas, a igreja de São Francisco de Assis. Foi a primeira igreja em estilo moderno feita no Brasil, e o último dos prédios erguidos dentro da proposta do conjunto arquitetônico da Pampulha. O estilo que era mais comum às construções de hangares gerou inclusive críticas das autoridades eclesásticas. Os padres não queriam saber daquelas formas arrojadas feitas, vejam só, por um comunista, e tampouco dos painéis do Portinari, onde



se via um cachorro em vez de um lobo ao lado da figura de São Francisco de Assis. O cão estava bem no meio do altar. No seu interior há a representação da Via Crucis, em quatorze painéis, na parte externa há mais painéis do Portinari e também do artista abstrato Paulo Werneck. Não era para iniciantes, então a igreja permaneceu proibida ao culto durante quatorze anos, sendo sagrada somente em 1959. E para evitar algum desastre no percurso, foi tombada já em 1947, mesmo com tão pouco tempo de construção. Na lista de edificações há também a Casa Kubitschek, também da década de 1940, feita para ser a residência de fim de semana do Juscelino Kubitschek e que possui jardins e pomar feitos por Burle Marx. Atualmente funciona como centro cultural. O percurso nessa visitação pela lagoa é longo e, por conta disso, também pede um tempo para a boa mesa, como não poderia deixar de ser quando tratamos de algo que envolva



os mineiros. Na parte mais ao sudoeste, existe o Parque Ecológico da Pampulha, solução para recuperar o processo de assoreamento da lagoa. A retirada, e em seguida o agrupamento, de uma enorme quantidade de sedimentos fez surgir, depois de dez anos de trabalho para o progresso na cultura de uma flora e fauna saudáveis, uma parte que hoje é parque e espaço público de lazer. Bem ao lado há o restaurante Quintal Pampulha. A especialidade são as carnes exóticas. O espaço rústico, cheio de árvores frutíferas, pertence ao Nivaldo Pio, que oferece do jacaré ao pernil de javali, prato que alimenta até seis pessoas. A pessoa sente realmente no quintal de um sítio, ainda mais vendo coisas que são da roça



na decoração. Na visita, um surubim empanado, recheado com camarão, acompanhado de purê de mandioquinha, salada e arroz, feito para duas pessoas com muita fome, apesar de ser basicamente leve. Sai por R\$ 105,00 e vale também pela conversa com o proprietário. Se quiser encerrar, eles servem um belo joelho de porco por R\$ 59,00 na versão menor. Outra opção é o coelho ensopado ao molho de funghi, acompanhado de risoto também de funghi com mix de arroz negro e que custa R\$ 110,00. Com a nomeação feita pela Unesco, todo o entorno da Pampulha ganha, e nisto está incluído o restaurante, por conta do maior fluxo de pessoas, turistas bem dizendo,



## MAPA DE ROTAS

### Dica do piloto:

O aeroporto da Pampulha – Carlos Drummond de Andrade (SBBH 19°51'07"S/043°57'02"W) fica bem ao lado. A pista 13/31 possui 2.540m e ultimamente deixou de operar a maioria dos voos comerciais ficando majoritariamente um aeroporto dedicado à aviação geral. A distância do aeroporto até a igreja-nha é de apenas 3,9km. Perto também fica o aeroporto Carlos Prates (SBPR 19°54'33"S/043°59'21"W) distante 9,1km e é usado para aviação leve e o aeroclube. A pista de asfalto 09/27 possui 928x18m.

### Como chegar:

Há um projeto tocado pela Belotur em disponibilizar o serviço de uma linha de ônibus de

turismo ao redor da lagoa pois a distância entre cada um dos prédios principais não é pequena. Tocado pela iniciativa privada, o sistema muito provavelmente vai contar com passagens que darão o direito de embarcar e desembarcar várias vezes ao longo do trajeto. Senão a dica é locar um carro para fazer todas as visitas.

### Endereços:

Igreja de São Francisco de Assis  
Avenida Dr. Otacílio Negrão de Lima, 3000 – Pampulha – BH  
Tel.: (31) 3427 1644

Museu de Arte da Pampulha  
Avenida Dr. Otacílio Negrão de Lima, 16 585 – Pampulha – BH  
Tel.: (31) 3277 7946

late Tênis Clube  
Avenida Dr. Otacílio Negrão de Lima, 1350 – Pampulha – BH  
Tel.: (31) 3490 8400

Casa do baile  
Avenida Dr. Otacílio Negrão de Lima, 751 – Pampulha – BH  
Tel.: (31) 3277 7443

Quintal Pampulha  
Rua Sebastião Antônio Carlos, 350, Bandeirantes  
Tel.: (31) 3443 5559  
Aberto de quinta à sexta das 18h00 às 02h00.  
Sábados e Domingos das 12h00 às 18h00.  
Fecha de segunda à quarta-feira  
www.quintalpampulha.com.br

que a novidade deve atrair. Vai precisar de alguns ajustes pequenos, como demolir uma guarita da Casa do Baile, reestruturar as praças Dalva Simão e Dino Barbieri, derrubar um prédio anexo do late Tênis Clube, que não existia no projeto original e, principalmente, despoluir a Lagoa da Pampulha. São três anos de prazo para que tudo seja feito e melhorar muito o lugar, resgatando o objetivo primário de quando foi criado na década de 1940, ser mais que um simples parque, mas sim um local que reúna o valor arquitetônico e histórico brasileiro. ■



## Sua carga em boas mãos

A **National Freight** é uma das principais empresas do país especializada no transporte de aeronaves, especialmente na importação e exportação de helicópteros. Além de possuir mais de 20 anos de experiência no transporte internacional de cargas.



Tel (+55 11) 5539-1819 | Fax (+55 11) 5082-3600

[national@nationalfreight.com.br](mailto:national@nationalfreight.com.br)

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





**Quem possui Mini é fã. Só isto para explicar a compra de um carro que custa o equivalente a um bom sedã médio** – sendo quase a metade deste – com um porta-malas onde mal cabem dois nobreaks, espaço do banco traseiro compatível para anões sem pernas e ainda assim achar graça de tudo. O Mini Cooper JCW hatch é realmente uma graça, apimentada bem dizendo, mas uma graça. Tudo do que se espera de um Mini pois, a cada nova geração, a BMW acha que eles devem ser maiores e mais confortáveis que a sua proposta original. Esta segunda leva ainda usa da tal sensação de se estar dirigindo um kart nas suas propagandas, mas a coisa não é bem assim. O atual Mini Cooper está mais para um carro comum do que se imagina, mesmo tendo um curto entre eixos de 2,495m na versão hatch e a proporção de largura versus comprimento o levar para algo mais quadrado. Com a plataforma que ele divide com a série 2 da BMW, tudo ficou mais alto. Você ainda terá dificuldade de dar uma paquerada na pessoa do carro ao lado porque a sua linha de visão ficará na altura das maçanetas das portas, porém estará sentado numa posição mais elevada, menos kart. Na geração anterior você quase podia

ACELERA COM  
**VONTADE**





reviver os tempos de carrinhos de rolimã, e isso não era nada mau. Era bem divertido, deixava o Mini com uma razão ímpar de ser e custar. Agora você tem algo com a cara de Mini, mas mais para um BMW série 1 ou até um Citroën DS3. Mais conforto, menos personalidade ao dirigir. Isso sem falar dos Mini de quatro portas ou do Clubman, um legítimo BMW série 2 com uma carcaça de muito mais estilo. O interior do Mini é similar ao que era entregue antes. Estão lá todos aqueles montes de círculos e os controles em estilo aeronáutico. A pessoa tem a sensação de entrar numa cabine de comando. Existem 13 opções de cores para as luzes de ambiente, e os assentos são forrados em couro e alcântara. Os bancos dianteiros têm desenho que envolvem bem seus ocupantes, tudo muito esportivo e com alto grau de acabamento. Atrás é a conversa de sempre, os lugares existem somente para constar. Uma criança sentada numa cadeirinha vai ficar com os pés empurrando o encosto do assento dianteiro. Os Mini bem que poderiam ter alertas de coisas se aproximando nos pontos cegos, pois a visibilidade em diversos casos é restrita. Pelo menos ele vem com câmera de ré. E o apoio de braços entre os assentos

As rodas de 18" têm desenho exclusivo. E a capota no JCW é sempre vermelha, aumentando o ar de esportivo.

dianteiros – que possui um porta-treco embutido – quando baixado, atrapalha o acionamento do freio de mão. Há um HUD retrátil e bem completo que mostra as instruções primárias de curso do GPS, as estações de rádio, os números de velocidade, mas o ajuste da altura da projeção poderia ser bem mais fácil do que um item escondido lá no menu de configurações do sistema de entretenimento e recursos do veículo. Mas de volta ao Mini Cooper JCW, se os outros irmãos ficaram mais mansos para agradar maior público, este aqui foi feito para quem gostava de toda a personalidade dos modelos antigos. Agradeça ao motor quatro cilindros de dois litros, turbo, que despeja 231cv entre 5.200 e 6.000rpm e torque máximo de 32,63kgm.f em baixas rotações já aos 1.250rpm e até 4.800rpm. Tudo administrado por um câmbio automático de seis marchas com trocas na manopla normal no console central ou pelas borboletas atrás do volante, que agora voltam a ter comandos mais padrão, sendo a da es-



O interior ainda continua, ainda bem, no melhor estilo Mini, nem que isso signifique uma ergonomia não tão eficiente.



## MESMO READEQUADO PARA AGRADAR MAIS ELE NÃO PERDEU O ESPÍRITO ESPORTIVO



querda para reduzir e a direita para subir as marchas. Antes as duas trabalhavam do mesmo modo. As reduções eram feitas com o dedão empurrando a borboleta e as marchas subiam apertando os dispositivos. Esse carro é um capetinha, é uma baita quantidade de motor para mover 1.220kg em metal, couro e plástico. Escolhendo o modo de condução Green, que prioriza a economia de combustível, fica mais parecido com o Mini One, ou seja, bem mais lento. No modo Sport ele diz a que veio. A direção é firme e as reações do carro se tornam nervosas do jeito que se quer. As suspensões vão sofrer um pouco mais com as irregularidades das nossas vias. Não existe passar um dia sem ranger os dentes depois de ouvir a pancada seca de uma das rodas de 18" achando que a fina camada de borracha de seu pneu de perfil bem baixo ganhou uma bolha letal. Quem vai dentro, a toda hora sente o corpo pendular nos solavancos que o carro dá a cada calombo no asfalto. Mas assim ele fica uma delícia numa tocada rápida na estrada. Da entrada até a saída da curva ele parece querer tomar uma posição de ataque, como um cabrito saltitante. Indu-

zir uma mudança de trajetória é receber uma resposta imediata. Basicamente você olha para onde quer ir e o carro aponta, firme, preciso, sem torções do conjunto. É uma máquina onde você quer passar os dias girando a direção para todos os lados a toda hora. Uma autoestrada se torna entediante. Você quer ficar ouvindo as acelerações e desacelerações constantemente, com aquelas crepitações que saem dos escapamentos a cada redução de marcha, mesmo sabendo que em alguns momentos aquilo pode soar artificial pois, apesar da mudança de mapeamento do motor na mudança de modo Green para o Sport, é o sistema de som que dá uma



bela auxiliada, amplificando tudo para se tornar ainda mais inebriante. Mas ok, você vai precisar então passar algumas horas andando em linha reta e em velocidade constante, e para isso colocaram um piloto automático adaptativo, que funciona bem e é sempre muito educado. As recuperações e estabilizações de velocidade, independente do modo de condução selecionado, sempre são feitas de jeito bem progressivo. Mas ele só é um pouco histérico se algum carro entrar na frente dele. Ainda que com muito espaço, ele sempre freia vigorosamente para manter ou aumentar a distância. Esta unidade estava até equipada com sistema de aviso e prevenção de colisão em baixas velocidades. Com o velocímetro acusando 120km/h, o contagiros permanecia a 2.350rpm, e na estrada a média de consumo foi de 11,92km/l. Na cidade o Mini JCW consumiu um litro de gasolina a cada 7,80km. Mantendo 120km/h na estrada, ele indica que você ganhou alguns quilômetros a mais no alcance. Se forçar a barra e passar a andar a 140km/h, ele vai mostrar um sinal, uma seta em círculo anti-horário dizendo para tirar o pé do acelerador. Mas na ponta do lápis ele entregou números médios de consumo para os padrões atuais, mesmo levando em conta que esse é um carro de perfil esportivo. Fizemos a medição do 0-100km/h com a melhor passagem em 6,89s usando câmbio manual, número semelhante ao do JCW an-

Daa mesma forma que os seus irmão de motor menor o JCW teve sus lanternas aumentadas. No destaque, o logotipo John Cooper Works junto ao sinal direcional.



tigo com 20cv a menos. A fábrica divulga 6,1s. A diferença pode ser vinculada além da tocada, pela gasolina. O JCW estava com tanque cheio de 78l de gasolina aditivada, num dia frio, (20°C) e numa altitude de 680m. Fico imaginando quantos décimos de segundo se perde com as irregularidades do pavimento da pista. O fabricante declara a venda de 475 unidades de Mini Cooper hatch, 54% do total da gama de modelos da marca no Brasil. Dentre as quatro variações de motor, o JCW, com 43 vendas (relatório de julho), está na terceira colocação, à frente do Mini One. Custando R\$ 162.950,00, o Mini Cooper JCW hatch acaba ficando sozinho dentro de um leque que pode englobar o VW Fusca (211cv e cerca de R\$ 124.000,00) de um lado, ou o Audi TT Coupé (230cv e cerca de R\$ 228.000,00) do outro. Fazendo uma associação de tamanho, comportamento e estilo, este item é o grande trunfo de qualquer Mini. ■

**ONDEACHAR**

Mini  
www.mini.com.br

U.Sk  
under skin  
SKINCARE HIGH PERFORMANCE

AUTORIDADE MUNDIAL NO TRATAMENTO BIOMOLECULAR DO ENVELHECIMENTO

**Coleções que oferecem higienização profunda, revitalização e avançado tratamento anti-idade**

Under Skin, o luxo da ciência por trás da beleza, apresenta três coleções de dermocosméticos de última geração em *High Performance Skin Care*. A marca alia eficácia comprovada e precisão à elegância e sofisticação, com tecnologia europeia do laboratório italiano de Pesquisa e Desenvolvimento **Monteresearch®** e endosso dos mais renomados dermatologistas.



SCIENCE BEHIND THE BEAUTY  
Designed by Monteresearch® in Italy

Sempre consulte o médico Dermatologista, ele é o profissional mais indicado para cuidar da saúde da sua pele!

0800 728 9700 | underskin.com.br | @USK\_br

# PONTO FOCAL

FOTOGRAFIA: BOB MAESTRELLI  
BELEZA: ANNE COIMBRA  
MODA: OTAVIO CIPRIANI  
MODELOS: CAROL GONÇALVES E  
EVELYN SIMILL (OXYGEN MODELS)  
IZABELLA SOARES (L'EQUIPE\_AGENCE),  
JAQUELINE CIOCCI (OCA MODELS)

DIREÇÃO DE ARTE: VANILSON COIMBRA  
PRODUÇÃO EXECUTIVA: OFFICEIMSHOOT  
(WWW.OFFICEIMSHOOT.COM.BR)  
AGRADECIMENTOS: CAROL GARCIA  
(DEPARTAMENTO DE MARKETING) E ALUNOS DE MODA  
DA FACULDADE BELAS ARTES DE SÃO PAULO

Sutiã preto meia taça  
Hope - R\$ 119,00

Saia acervo Belas Artes

Sandália laço grande frontal  
Petit Jolie - R\$ 124,90



Casaco clássico estampado preto e branco  
Maria Filó - R\$ 729,00

Scarpin couro verniz preto  
Tufi Duek - R\$ 490,00

Vestido cetim liso bordado flor  
Vitor Zerbinato - R\$ 7.495,00



## ONDEACHAR

Vitor Zerbinato  
Av. Saraíva, 395 - Vila Cintra  
Mogi das Cruzes - SP  
Tel.: (11) 4722 5344  
www.vitorzerbinato.com.br

Maria Filó  
R. Augusta, 1492 - Galeria Le Village,  
sl 22, - São Paulo  
Tel.: (11) 3059 4021  
www.mariafilo.com.br

Tufik Duek  
Rua Oscar Freire, 916 - Jardins -SP  
Tel.: (11) 3085 6269  
www.tufiduek.com.br

Faculdade Belas Artes  
Rua Dr. Álvaro Alvim, 90  
Vila Mariana - SP  
www.belasartes.br

Petit Jolie  
Tel.: (51) 2125 9900  
www.petitejolie.com.br

What Katie Did  
26 Portobello Green, 281 Portobello  
Road, London, W10 5TZ  
Tel.: 0345 430 8943  
www.whatkatedid.com

Conjunto de lingerie retrô  
Gwendoline - What Kate Did - £ 92,00

Scarpin couro verniz preto  
Tufi Duek - R\$ 490,00

# NO CALOR

# DA HORA

CONTROLAR A COCCÃO COM EXTREMOS DE TEMPERATURA É A MISSÃO DÊSSES DOIS CHEFS

**O Silo é da mesma dona do Figo, quase que vizinhos. Abriu em março e vem abusando de uma cozinha que merece respeito.** O cardápio é quase todo elaborado em cima do cozimento no forno a lenha. Isto significa trabalhar com o calor entre 300 a 400°C, fogo mais do que alto, o que demanda muito cuidado. A brutalidade, que ironia, tem que ser trabalhada com muita delicadeza. Se tiver medo, as chamas quei-

marão o prato ou, então, tudo sairá ainda cru. O cardápio elaborado pelo chef francês Marc Le Dantec, e tocado no dia a dia pelo chef brasileiro Rafael Deróbio, tem umas pinceladas de mediterrâneo, contemporâneo, bem a cara do ambiente. A apresentação é bem-feita, quase tudo vem em panelinhas de ferro que saem direto do forno para a mesa e são colocadas sobre pequenas tábuas de madeira. O salão moderninho é claro e banhado com muita luz natural. Bom para balançar com os móveis em madeira maciça (como é também a moldura da enorme porta), as paredes com tijolos aparentes, o piso em cimento queimado e as cadeiras em couro com acabamento escovado.

#### ONDEACHAR

Silo Forneria & Bar  
R. Diogo Jácome, 360 – V. Nova  
Conceição - SP  
Tel.: (11) 3044 7323  
[www.silobareforneria.com.br](http://www.silobareforneria.com.br)

Horários:  
terça a quinta: das 12h às 15h30 /  
18h30 às 23h30  
sexta e sábado: das 12h às 16h30 /  
18h30 à 23h30  
domingo: das 12h às 16h30 / 18h30  
às 22h30

**O filé de peixe vermelho chegou com um arroz arbóreo em estilo meio que espanhol. Ele fica entre uma paella e um risoto,** e é colocado pré-cozido no forno a lenha junto com o peixe. O tempero spigal dá o toque de especiarias, salientado ainda mais com a manteiga cheia de ervas aromáticas que vai sobre o vermelho e a folha de louro debaixo do arroz. A carne veio úmida e o arroz al dente. Podia ter um pouco mais do gosto esfumaçado esperado pela cocção na lenha. O resultado estava bem neutro, como o de um forno convencional. Vale os R\$ 56,00 (porção individual) que pode ser muito bem acompanhada de uma taça de aperol spritz (R\$ 28,00) como alternativa ao vinho branco.





**Camembert recheado de creme de chocolate meio amargo e avelãs, acompanhado de compota de maçã e uva passa.** Um romeu e julieta mais delicado, onde nenhum doce se sobressai, nem sequer o chocolate, que podia dar um tom enjoativo. Felizmente a pequena quantidade inserida no queijo deu o equilíbrio certo. Sai por R\$ 43,00 e vem acompanhado de uma jarra de Claricot de 500ml (R\$ 45,00).



**O strudel aqui é de banana (R\$ 21,00), e a massa de mil folhas estava bem crocante e sequinha como deve ser.** O recheio que também tem uva passa, castanha de caju e nozes, estava bem leve. Uma bola de sorvete de creme acompanha, sem muita empolgação, assim como é a apresentação, feita numa travessa pequena de louça branca. Poderia vir também em uma panela de ferro, como o resto do cardápio.



**O endereço é novo, a receita é velha, assar carne com o calor da fumaça, tudo defumado por longos períodos e em baixa temperatura na batuta do pitmaster Carlos Tossi.** O BOS BBQ está nessa moda, churrasco no mais estilo texano, cerveja premium, e música rancheira. Tem até um enorme pit, que são aquelas churrasqueiras tampadas e que, ao contrário das brasileiras, não deixa a brasa imediatamente embaixo da carne, já que seu reservatório é mais ao lado. Os itens do cardápio levam em média de 4 a 11 horas para ficarem do jeitão

que chegam ao prato. Carnes macias e suculentas. E há muito molho barbecue feito na casa, e em alguns casos, com um arremate de bourbon Jean Bean na sua composição. Os frangos também são temperados com molho Ruby que dá um toque adocicado, mas cheio de elementos de especiarias. Melar os dedos é obrigatório e faz parte da brincadeira nesse restaurante. Nada de querer ficar cortando carne delicadamente com garfo e faca até porque, em vários casos, como os das costelas, a carne desgruda dos ossos só de olhar. Comida ogra e com muito sabor.



**ONDEACHAR**

BOS BBQ  
 Av. Pedroso de Morais, 1036  
 Pinheiros – SP  
 Tel.: (11) 3034 1371  
 Horários:  
 Terça a sexta: das 12h00 às 15h00 /  
 18h00 às 00h00  
 Sábado: das 12h00 às 00h00  
 Domingo: das 12h00 às 18h00



### Pitmaster Special

**Uma enorme composição de todas as carnes da casa.** Vai das linguiças em versões com e sem pimenta e textura bem macia, ao Pulled Pork destrinchado e o Beef Ribs com bastante molho barbecue. O tempero básico é a fumaça da queima da madeira de laranjeira. A opção sai por R\$ 112,00, e levando em conta os acompanhamentos, que podem ser as batatas fritas de gomos grandes secas e devidamente salgadas, quatro pessoas são muito bem servidas.



### Baby Back Ribs

**Vem em porção inteira (R\$ 65,00) e meia (R\$ 39,00). Lambuzeira da boa com o que vem de molho,** que não estava ácido nem adocicado demais e tão pouco ofuscou o gosto da carne defumada. Se a meia porção dá para satisfazer duas pessoas, a inteira certamente serve três glutões. Como acompanhamento pode ser pedido o cole slaw (R\$ 9,00), a salada de repolho bem tradicional, só que não é a versão cremosa.



**Se a opção for por algum sanduíche, o hambúrguer deles vem com um disco de 120gr de carne** (com mistura de dois tipos de corte) e vale R\$ 26,00, acompanhado por uma lista enorme de molhos. A pessoa não paga nenhum extra por eles. Na foto um com bacon, alface, queijo e um relish de jalapeño nada agressivo. Querendo mais carne, é possível, a partir da versão Double Burger (R\$ 35,00), colocar quantos discos extras quiser (R\$ 11,00 cada). Ao lado estava uma porção de anéis de cebola (R\$ 15,00) e o chopp Madalena (R\$ 12,00).

# TEMPO DE ESPERA



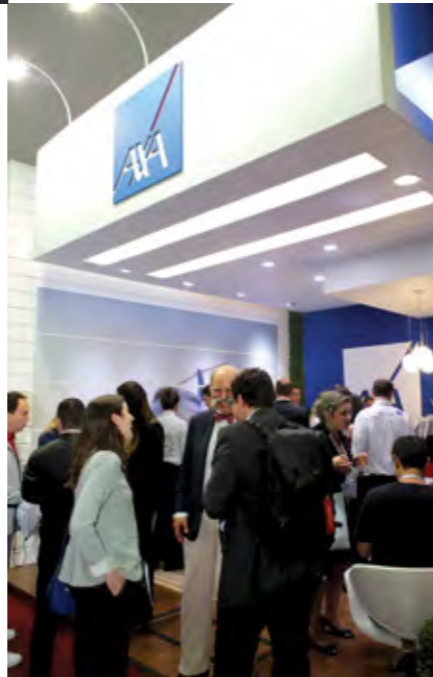


**Não é possível achar que assistindo a demanda global por aeronaves corporativas de asa fixa cair 8,9% de 2015 para cá,**

o que significa perda de US\$ 1,6 bilhões em negócios sobre o pico de US\$ 9,3 bilhões registrado em 2014, uma feira de aviação executiva no Brasil pudesse ter um registro fora da curva. A Labace reuniu durante três dias no aeroporto de Congonhas (SP) os maiores produtores do setor em meio a uma crise político-econômica e transição de governo. Este último fator pode até ser um alento para futuros negócios, afinal, a esperança é que, firmada uma proa para os próximos dois anos pelo menos, os investimentos, principalmente os estrangeiros, comecem a voltar a dar sinais de vida. Com isso, a aviação executiva quase muda o seu papel de

Ponto de encontro para negócios. A Labace enfrenta período de vacas magras precisando renovar-se.

ferramenta de trabalho para dependente de novos negócios que possam surgir. E vai ser preciso muito esforço para que o Brasil volte a brilhar tanto quanto ouro como há alguns anos. O segmento de turboélices e jatos no mundo está andando de lado se comparado aos anos passados, e as entregas estão sendo em sua maioria de modelos menores e mais acessíveis. A Embraer, inclusive, teve o seu lucro revertido em um prejuízo de R\$ 337,3 milhões no segundo trimestre de 2016, muito em função da retração de vendas de suas aeronaves executivas. Nesse período, os fabricantes registraram no planeta inteiro a entrega de 170 jatos, 126 turboélices e 252 aviões movidos a pistão. O segmento de helicópteros decresceu em 16,1%, chegando a 392 unidades. O pátio da exposição claramente refletiu esse cenário. Havia muitos espaços vazios preenchidos por móveis onde antes podiam ser vistas aeronaves. Se em edições anteriores havia dois hangares cheios de pequenos expositores, a maioria fornecedores de



peças e serviços, hoje a Labace agrupa todos estes, em menor número, num pavilhão desmontável. E que pavilhão. Com problemas no sistema de ar-condicionado – faltou energia – no primeiro dia aquilo virou uma verdadeira sauna seca, chegando a ser insalubre em determinadas horas. O alívio veio somente no segundo dia, com a chegada de um gerador e a boa vontade de São Pedro que mandou chuva, e no terceiro dia, com mais cara de inverno devido à temperatura ambiente mais baixa. Expositores levantaram a possibilidade de pedir de volta o dinheiro gasto na participação, ou ao menos algum tipo de retratação, o que até a metade do terceiro e último dia não aconteceu. Em alguns dos banheiros foi acusada a falta de energia no



para descarregar algum material, significava um ingresso de R\$ 40,00 e mais R\$ 25,00 por credencial de cada pessoa que fosse trabalhar no local e, curioso, era proibido o uso de carrinho de mão para transportar objetos aos estandes, mesmo se eles fossem pesados. O valor pedido pelo metro quadrado partia de R\$ 1.000,00. Em tempos de crise, os tradicionais expositores não deixaram por menos, reduziram onde podiam. A Leonardo, mesmo com a demanda para se expor mais devido à introdução de nova nomenclatura da empresa, tinha apenas estande interno, dentro do tal pavilhão, e sem helicópteros. Nada de maquetes em tamanho natural da cabine do AW169 ou nem sequer algum AW109, só vistos na Labace porque outros exposi-

primeiro dia. A estrutura da Labace precisa se readequar urgentemente, mas, é claro, falta dinheiro, apesar de os valores cobrados dos expositores e do público não serem as maiores pechinchas do mercado. O estacionamento para carros de visitantes saía por R\$ 70,00 a diária, um valor bem mais alto que em qualquer dos estacionamentos em frente ao aeroporto de Congonhas, com média cobrada de R\$ 25,00 a diária. Nos dias antes da abertura, entrar com um veículo



decolagem passou para 2.980kg, trinta a mais que a versão antiga. A arqui-inimiga Bell levou uma maquete do 505 JetRanger X, o 407GXP que foi capa da HiGH 57 e um 429 com interior batizado MAGnificent. Muito luxuoso, configurado com quatro assentos forrados em couro e sistema de entretenimento entre eles, todo controlado por tablet, incluindo a cor de ambiente e o escurecimento elétrico das janelas. A Textron, dona da Bell, colocou uma grande gama de aeronaves de asa fixa, que ia do Beechcraft King Air B350i com painel Pro-Line Fusion com telas sensíveis ao toque, ao Citation Latitude, que foi mostrado já em 2015. Faltou a maquete da cabine do novo monoturboélice Cessna Dinala para poder comparar com a do Pilatus PC12, que estava no estande da Synerjet. Este Pilatus é um NG, mas equipado com um novo conjunto de hélice pentapá que garante melhor performance em subida e menor emissão ruído. A Líder Aviação, que sempre tem uma das maiores áreas, neste ano sofreu um pouco com o anúncio, poucos dias antes da abertura da Labace, de que não seria mais representante Bombardier. Seu foco agora está em cima do Honda Jet. A Bombardier hoje

tores levaram. A Cirrus foi outra que não deu as caras, e fornecedores de equipamentos, como a Aristek, igualmente ficaram de fora. A Helibras também reduziu a sua participação, mostrando apenas um H125 Esquilo com assentos em forração de couro num padrão mais alto e um sistema de transmissão. Está certo que ela fez um barulho extra, ou quase isso, porque o helicóptero é silencioso, com os voos de demonstração do H135. Este era um EC135 P2 que foi reformado pelo fabricante e recebeu um rotor principal novo, com diâmetro total 20cm maior, um sistema de software do Fadec mais moderno além de outros elementos estruturais novos. O peso máximo de



O interior magnífico do Bell 429, outro tão exuberante é o do Gulfstream G650 (abaixo). O King Air B350i de painel novo, o Honda Jet já homologado e a Bombardier que agora atua sozinha.



segue sozinha esperando, como nos disse Stephane Leroy, vice-presidente para a América Latina, uma melhor condição de mercado a partir de 2018. Eles que colocaram um Global 6000 e um Challenger 350 da Havan em frente de seu estande. Para a Gulfstream, que tinha um G650, um G550 e um G280 expostos, uma feira quase que de cunho institucional, quem sabe no ano que vem possa trazer um G600 ou G500. A Embraer levou quase toda a sua linha de jatos executivos, ficando de fora apenas o Lineage 1000. Economia de espaço e menor trabalho com as infundáveis filas de curiosos, que só querem tirar selfies a bordo. E teve gente que até queria levar produto, mas passou por uma tremenda dificuldade. A Somma desejava ter o seu



Epic LT em frente do estande, mas a Anac não deu permissão porque era experimental e de construção amadora. Segundo nota do órgão, esse tipo de aeronave não pode sobrevoar áreas densamente povoadas. Um protótipo de uma aeronave ainda em desenvolvimento para ser certificada pode, segundo a Anac. Não faz muito sentido, pois se é protótipo, algum detalhe operacional ainda não poderia estar definido, o que de certa forma não deixa de ser uma brecha na tal limitação à exposição de riscos de terceiros, que é o principal argumento para uma aeronave experimental não poder sobrevoar uma cidade, mas isso justificaria o fato de ter nos anos anteriores um Honda Jet (ainda experimental), ou algum outro Embraer ainda protótipo, expostos. Da mesma forma não exige o órgão da falta de conhecimento de mercado, pois o Epic LT faz parte de um programa industrial que visa colocar no mercado o mesmo aparelho, só que certificado e, portanto, seguindo requisitos de construção e campanhas de testes exigidos pelas autoridades aeronáuticas. E ainda mais sabendo que a unidade da Somma é basicamente a versão experimental mais próxima da irmã certificada. Perdeu o público, este que fez fila para visitar o Dassault Falcon 8X. Se fossem cobrados R\$ 3,00 de cada um que quisesse ver a luxuosa, e bem acabada, configuração interna do novo jato francês de longo alcance, bem capaz de o fabricante garantir o dinheiro do combustível para voltar aos Estados Unidos. O Falcon 8X é 1,27m mais longo que o 7X, garantindo um espaço de cabine de 13m aos passageiros. Com um peso máximo de decolagem de 33.113kg, ele consegue fazer etapas de até 11.945km com oito

## PARA NÃO DEIXAR DE APARECER PARA O CLIENTE, A REAL MOTIVAÇÃO DOS EXPOSITORES





A Somma sem avião, prejuízo do visitante que não pode comparar o Epic LT com o TBM (abaixo). Precisando de dois motores, tinha o Vulcanair Observer.

passageiros a bordo e mais tripulação. Algo como 926km a mais que o 7X. Outras curiosidades da feira, a Algar tinha um TBM 850, a JP Martins tinha um Piper Meridian, e a Vulcanair levou dois de seus bimotores, o P68 e um Observer. E todos, sem nenhuma exceção, lamentavam o estado do mercado pouco comprador. Tanto é que foram pequenos os anúncios de vendas de aeronaves durante a feira. A Helibras declarou a venda de dois Esquilo, um era o que estava em exposição na feira, e a TAM disse que vendeu um Bell 429 WLG de trem de pouso retrátil e um 505 JetRanger X. A Leonardo emitiu um comunicado que tinha vendido cinco helicópteros, só que fora do Brasil. Um AW169 e dois Grand-New para a Argentina e dois GrandNew



para a Venezuela. Com a queda de 41% do real perante o dólar, o mercado está muito vendedor, exportador. Segundo Cassio Poli, da Aerie de Jundiaí, o mercado para a sua empresa modificou de um cenário de 10 a 12 aeronaves comercializadas anualmente uma década e meia atrás, para 9 em 2014, e 8 em 2015, sendo que nesse último levantamento, seis das oito aeronaves estavam sendo exportadas. Em 2016, a Aerie participou de três exportações e nenhuma importação. Para a Cisa Trading, o segmento de jatos médios foi bem afetado com a crise no Brasil, mas em compensação eles acham que o amadurecimento do setor nos últimos dez anos vai colaborar para



Abaixo a proposta da Sikorsky de avião multi missão de pequeno porte. À direita, o aplicativo uvGO, muito útil no corre-corre corporativo.

a reversão deste quadro quando os negócios nos próximos anos voltarem a andar. Quem poderia se dar bem eram as empresas que mexem com a logística de transporte dessas máquinas. A AGS anunciou um novo serviço, um sistema que vai trazer maior facilidade e flexibilidade para o cliente na estocagem de equipamentos, outros servidores que deram as caras na Labace. Ana Quirino, da National Freight, que atua com os mesmos serviços da AGS, também vê que o mercado está mais exportador e mantém cautela, olhando para uma reestruturação para uma esperada retomada, sentida pelo ânimo dos participantes, surpreendentemente positivos durante os três dias de evento. A Universal mostrou o uvGO, um aplicativo de gerenciamento de voo que dá desde informações do local para onde se vai (telefones de transporte, catering, empresas de abastecimento, FBO, etc) até planejamento da navegação. Tudo via iPad, pois por enquanto é acessível só pela AppleStore. No mais a feira serviu de local de encontro. Se os clientes não foram em peso, a comunidade não deixou de comparecer, mesmo que tudo, no final das contas, fosse para marcar presença nos happy hours ao final do dia. ■





# COBRINDO A MELHOR OFERTA

**Um gigante nasce entre os táxis-aéreos brasileiros. A CB Air, empresa do empresário Michel Klein,** comprou a Global Aviation. O negócio envolve R\$ 38 milhões em ativos da empresa e mais as dívidas, que ainda estão sendo apuradas. Para Michel Klein, o total negociado não deve ultrapassar os R\$ 70 milhões. A Global Aviation tem sob seu guarda-chuva a Global Táxi Aéreo, a Pássaro Azul, a Reali Táxi Aéreo e a SSR Assessoria de Prestações de Serviços. A frota será composta por 32 aeronaves, e a empresa ainda terá onze hangares (dois no Campo de Marte, três em Con-

gonhas, dois em Sorocaba, dois no Santos-Dumont e outros dois em Brasília), dois helipontos em São Caetano do Sul (SP) e um em Alphaville (SP). Segundo Michel Klein (ex-dono das Casas Bahia), o momento atual onde se vê muitos empresários vendendo as suas aeronaves para o exterior, mas ainda precisando utilizar a aviação executiva, foi um dos motivos que o levou a investir nessa empreitada. Este fator também pode colaborar para que a empresa enfrente a

forte concorrência dos TACA – como são conhecidos os táxis-aéreos clandestinos – pelo simples fato de que as aeronaves utilizadas por eles possam estar dentro do bolo de exemplares que estão saindo do Brasil. O empresário também está comprando uma tremenda estrutura, um investimento bem arrojado por sinal, vislumbrando uma retomada do uso de aeronaves corporativas. Durante meses recentes, as operações de helicópteros sobre a capital paulista caíram uma média de 70%. Michel Klein não mostrou números de como essa retomada deve acontecer, entretanto, disse que a CB Air tem faturamento em ascensão e

que no primeiro semestre de 2016 fez R\$ 10 milhões, devendo chegar até R\$ 30 milhões no final do ano. Segundo Décio Galvão, presidente e CEO da Global Aviation, o primeiro trimestre de 2016 começou bem. Houve um pequeno desaquecimento no segundo trimestre, mas mesmo assim os negócios foram melhores que o mesmo período do ano passado. A expectativa é que o segundo semestre de 2016, principalmente com as definições no cenário político, possa ser comparativamente melhor que o de 2015. Ele citou até a operação da aviação executiva durante as Olimpíadas, que foi aquém do estimado, segundo ele,

que vão do A109E Power ao AW139, e jatos de médio para o grande porte. Recentemente foi comprado um Gulfstream G550 0km. Novas aeronaves deverão ser incorporadas, mais para substituir alguns modelos antigos e de custos operacionais mais altos. Para Décio Galvão, o importante é ter um leque para atender a demanda, desde o turboélice até o jato de longo alcance e, quem sabe num futuro, ver a possibilidade de uma maior padronização de modelos. Com a compra, a CBAir basicamente se torna a maior empresa de táxi aéreo do Brasil e toda a aquisição ainda está sendo avaliada pelo CADE e Anac, que devem dar o parecer final em cerca de 60 dias. Resta saber o que faz um megaempresário como o Michel Klein investir num negócio difícil de ser tão lucrativo se comparado com os outros setores que ele atuou. Com a venda de uma parcela de 20% de sua participação na Via Varejo (de um total de 47,5%), empresa resultante da união das Casas Bahia com o Pão de Açúcar, ele teria ganhado, segundo o mercado, R\$ 1,6 bilhão pelo aluguel dos imóveis onde estão instalados diversos tipos de lojas (leia-se as próprias unidades das Casas Bahia e Ponto Frio), mais bancos e revendedoras de carros, com ganhos de R\$ 350 a 400 milhões. Olhando dessa forma, fica fácil comprar um táxi-aéreo por R\$ 70 milhões. Mais fácil que vender rack Bartira. ■



O futuro pode ser tão grandioso quanto as máquinas que compõem a frota da CB Air.

talvez pela propaganda negativa que o evento sofreu no exterior, mas mesmo assim até deu para garantir uma receita extra para este ano fiscal. Atualmente, as soluções de voo e de serviços – como está escrito no release do anúncio e que pode ser entendido tanto como o puro fretamento de aeronaves como também o gerenciamento de frota de terceiros – deverão render um faturamento de R\$ 120 milhões para a Global em 2016. Nas palavras de Klein, não há interesse em atuar no campo de voos de apoio às plataformas de petróleo, um dos principais negócios que garante receita para Líder Aviação, tradicional nome do setor que tem o segmento de táxi aéreo respondendo por apenas cerca de 2% de seu faturamento. Sobre a frota, eles têm um mix de helicópteros AgustaWestland



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 Aeroporto 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](http://www.loopingaviacao.com.br)



Acesse o vídeo





# PODENDO

# MOSTRAR TUDO

EVENTO COMEÇA A CRIAR VÍNCULOS  
FORA DO QUÊ NORMALMENTE SE ESPERA DELE



Já é costumeiro. No final de semana depois da Labace, o Bonanza Clube promove um encontro para seus associados no aeroporto de São Joaquim da Barra (SP). É basicamente um grande almoço, que serve para as pessoas tirarem a

sua aviação do hangar e seguirem até a cidade próxima de Ribeirão Preto. A região é próspera, e a pista boa. Nesta que foi a quarta edição, cerca de 250 pessoas foram até lá. Cada uma pagou R\$ 80,00 (crianças até 12 anos não pagam), valor que deu direito ao cardápio de massas, frango com



legumes e duas opções de hambúrgueres mais sofisticados. Quem ficou para o pernoite – algo como 30 pessoas – teve também direito a um jantar a base de pizzas preparadas no aeroporto mesmo. Já foi visto quórum maior em outros anos, tanto de gente, como de aeronaves. Mas desta vez, além da exposição de carros Audi (um Q7, um RSQ3, um TT) e Porsche (um Panamera e um 718 Boxter), levados pela Eurobike, e mostra de dois empreendimentos imobiliários, os bonanzeiros puderam dar uma olhada no TBM 900, da Algar, e no Epic LT, da Somma. Está virando uma tendência desse encontro, contar com a presença de produtos que não são da Textron, dona das marcas Bell, Beechcraft e Cessna. A empresa levou o Cessna C208 Grand Caravan e o Beechcraft King Air 350i que estavam na Labace. Há quem não concorde com tal, digamos, invasão de outras marcas no território que deveria ser única e exclusivamente monomarca. No ano passado, a festa contou com um Honda Jet. O motivo é que naquela época a Líder era a representante da marca japonesa e da Beechcraft. E todos se somaram a um Citation M2 que a TAM havia levado. Para os organizadores, a opção por aumentar o leque dos expositores veio dos pedidos dos próprios associados, que queriam ter a chance de ver mais aeronaves e, se possível, ter a chance de voar nelas para alguma avaliação de compra. Para Luiz Gustavo, um dos diretores do Bonanza Clube, nem o Epic LT nem o TBM 900 são concorrentes diretos de algum produto Textron. A marca ainda não tem voado um monoturboélice pressurizado, o Cessna Denali só voará daqui dois anos. Ele acha que para a Textron, essa diversidade acaba ajudando a atrair mais

público, e para os expositores o custo acaba caindo. Talvez num futuro, a organização possa partir para algum tipo de atração paralela, como a de shows aéreos ou de encontro de aeronaves clássicas e antigas, coisa que sempre dá muito retorno, já que é lúdico e o espaço comporta perfeitamente. Há muitas opções de participantes desse segmento que estão num raio bem curto de São Joaquim da Barra e, geralmente, a meteorologia lá é sempre bem favorável. O custo para isso não é tão alto, só é preciso ver se as datas não vão fazer encavalar diversos eventos num mesmo período. Em 2016, com diferença de poucas semanas, aconteceram a



Labace e a EAB, que demandam um tremendo esforço logístico de expositores, imprensa e participantes. Entre as duas, tivemos o próprio encontro do Bonanza Clube e a etapa Troféu Alberto Bertelli de um campeonato de acrobacias em Itápolis, com um final de semana de separação. É claro que diversão nunca é demais, todos querem, e o Bonanza Clube sempre deixa o seu evento meio que colado com a Labace para viabilizar a ida de aeronaves para a exposição. Todavia, diante do que foi exposto neste ano, principalmente levando em conta a linha da Textron, o evento tem capacidade de ser realizado em qualquer outra data. ■



## O que que acontece...

**PCN**  
Energia Móvel Ltda.  
GPU'S SEM FIO  
FONTE EXTERNA

Os modelos portáteis podem trabalhar e voar em qualquer posição e altitude.

**PCN GPU 28-800 Booster Power**  
- Para Pilatus, King Air, Air Tractor e similares.

**PCN GPU 28-800**  
- Para King Air, Air Tractor e similares.

**PCN GPU 28-2000**  
- A menor e mais potente externa do Brasil.  
- Para helicóptero Robi  
- 18Kg de pura energia

**PCN GPU 12/28-1200**  
- Para Learjet e similares.  
- Para pista/hangar e manutenção.

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



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

## FONTES EXTERNAS ELÉTRICAS TRIFÁSICAS

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

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



Rua Pres. Pádua Fleury, 1097 - Cep 81630-240 - Curitiba - Paraná  
Fone/Fax: (41) 3277-2133 - 3276-1415 - pcngpu@pcngpu.com.br  
[www.pcngpu.com.br](http://www.pcngpu.com.br)  
Mais informações fale com o técnico (41) 9685-0550



# CLÁSSICO REVISTO

**A Triumph fez o mercado se agitar. Depois de lançar uma versão atualizada e moderna da Bonneville, e vender muito bem,**

a Ducati veio com a Scrambler, e a Harley-Davidson, sem deixar de ser o que é, aproximou a sua 883 do segmento daqueles que gostam de moto com cara retrô um pouco mais puxado para o estilo europeu. Os ingleses não ficaram parados vendo a concorrência se virar para não perder terreno. Aumentaram a família dessa sua parte do catálogo. Fizeram um motor novo, ainda de dois cilindros paralelos, só que agora arrefecido a líquido. Além das Bonneville e Thruxton, a busca por uma moto com cara de moto dos anos dourados agora começa com a Street Twin. O motor é o menor de todos, com 900cc. Ela é mais espartana em equipamentos, mas não deixa de ser uma joiazinha. Biscoito fino. E tem muita harmonia. Não existe nada rebuscado, são poucos os detalhes, o logotipo da Triumph aparece pintado e não em uma peça colada no tanque. O painel é simples, com um caneco apenas, mas cheio de informações selecionadas por um botão no manicoto esquerdo. Falta um contageiros, que só existe nos modelos maiores. Pelo menos existe o indicador de combustível, dá para saber qual a média e o dado instantâneo de consumo, além da velocidade média, hodômetro parcial e total. O banco é bem confortável e um detalhe de sofisticação está debaixo do assento. Há uma tomada USB que pode ser útil



Apenas um caneco no painel, mas o mostrador é multi funcional. Falta um conta-giros.



## IRMÃ MENOR FAZ BONITO PARA ESTAR ENTRE OS DESEJOS CLÁSSICOS

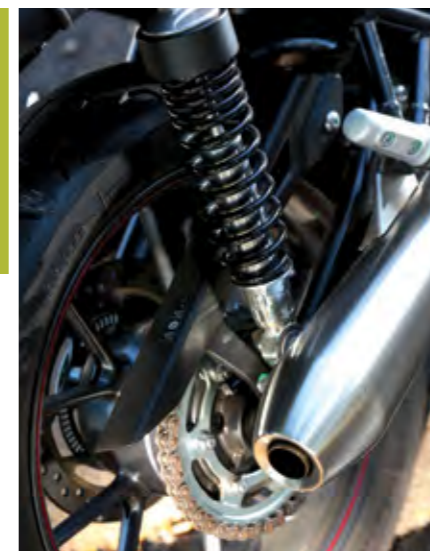
para conectar e, conseqüentemente, recarregar um celular – com o cuidado de fazer isso com o motor funcionando, sob pena de acabar com a bateria da moto. A Street Twin é baixinha, seus glúteos ficarão a 750mm do solo, o que facilita no estacionamento e ela ajuda o esterçar bem. Com os escapes saindo lá por baixo, e a posição dos dois cilindros paralelos, você não vai ficar sentindo muito o calor emanado do motor, como é o caso da Scrambler ou da Harley. A engenha-

ria trabalhou bem no arranjo dos pedais em relação ao guidão e tanque. O condutor, mesmo o mais alto, vai ficar com as costas eretas. O pênalti acontece nas estradas, pois desse jeito não tem perdão, sem ter alguma carenagem, enfrentar o vento por longos períodos pode cansar. A Street Twin perde em 13cv se comparada com a antiga Bonneville T100 de 885cc. O pico dos 55cv da moto atual acontece aos 5.900rpm, enquanto que os 68cv da Bonneville aparecem aos 7.500rpm, só que o novo produto dá um belo troco em termos de torque. A Street Twin entrega 8.16kgf.m aos 3.230rpm, e a Bonneville T100 disponibiliza 6,96kgf.m aos 5.800rpm. O novo motor foi feito

visando o uso bem urbano. Com maior torque ela fica bem adequada ao engarrafado trânsito. Um contraponto a isto está no acelerador, o curso da manopla é um tanto longo no seu início, fica a impressão que a moto é fraca, mas é preciso se adaptar e saber que para tirá-la da imobilidade é preciso torcer um pouco mais o comando eletrônico. Sabendo desta característica, dá para aproveitar melhor a moto. Evidentemente que 55cv para uma máquina que pesa 198kg (peso seco) não vai deixar ninguém de queixo caído, o bicilíndrico da Honda CB500F gera 50,4cv a 8.500rpm e ela pesa 183kg. O motor da Yamaha MT-07 de 689cc entrega 74,8cv, só que girando bem mais alto, a 9.000rpm, e a sua principal concorrente, a Ducati Scrambler, tem o seu V2 de 803cc entregando 75cv a 8.250rpm e torque máximo de 6,93kgf.m a 5.750rpm e ela é mais leve, o peso seco da italiana é de 170kg. A moto inglesa tem controle de tração de modo único, sem regulagens, mas com tão baixa potência é difícil crer que ele tenha muitas oportunidades de se mostrar primordial no uso corriqueiro. Para andar na cidade a 50km/h a quarta marcha é a mais indicada, quinta somente em terreno muito plano e sem querer retomar giros ou velocidade abruptamente, nesta marcha o ideal é manter a moto a pelo menos 60km/h, abaixo disso ela começa a chiar um pouco com um funcionamento do motor um tanto titubeante. Nesse passo, girando possivelmente em torno de 2.500rpm, o bicilíndrico lembra um pouco os três cilindros longitudinais da Rocket III, não em termos de potência e torque, é claro, mas pelo barulho que sai dos escapes, um tom-tom grosso, compassado, uma máquina de costura com músculos. E isso é agradável. Com as



A suspensão traseira bichoque da mesma forma que o conjunto dianteiro não tem opção de regulagem.





novas ponteiras de aço escovado foi-se embora o som semelhante e nostálgico de Honda CB400 que a Bonneville T100 possuía. Quem sabe a nova T120, que tem um sistema de escape que lembra a da T100, produza algo semelhante. O câmbio tem acionamento meio áspero, não foi feito para trocas almejando o ganho de milésimos de segundos. Na estrada a velocidade ideal de cruzeiro seria por volta de 130km/h, aos 160km/h ela já começa a dar sinais de estar muito no seu limite. O consumo urbano chegou a excelentes 26,26km/l, no rodoviário, sempre mantendo um máximo de 120km/h, a Street Twin fez 21,12km/l, Andando mais forte, sempre com média acima de 140km/h, o seu consumo foi para 20,15km/l. A falta de uma sexta marcha contribuiu para um consumo mais alto do que o esperado em uso nas estradas. Ela, já aos 70km/h, começa a pedir algo mais que a quinta marcha, dando mais uma dica do quão urbana é essa moto. O perfil também é corroborado pelo pequeno tanque de 12l, não dá para ficar pensando em tiros muito longos, é preciso ficar atento se vai existir



Acima o tanque de pouca capacidade limita o alcance. Abaixo o motor que ganhou refrigeração à líquido.



um posto de gasolina à frente já quando o liquidômetro dela marcar meia capacidade. A Street Twin também é bem ágil, o curso de 120mm em ambas as suspensões, e sem possibilidade alguma de regulagem, está na boa medida para enfrentar as nossas péssimas ruas, oferecer conforto e precisão. Não houve uma única vez que foi ouvida uma batida de final de curso. Curvas de médio raio são engolidas com louvor, e ela até que inclina bem, apesar de não ser esse o seu conceito. De freios a Street Twin está bem servida, há um disco de 310mm na dianteira e um outro disco de 255mm na traseira, ambos com pinça flutuante Nissin de dois pistões e ABS que pode ser desligado. A previsão da Triumph é que até dezembro de 2016 sejam emplacadas 160 Street Twin, enquanto que as Bonneville T120, T120 Black e Thruxton R devem somar 140 unidades. Para 2017, a expectativa é vender 1.000 motos, considerando os quatro modelos. Um belo salto. Em 2015 foram vendidas 398 unidades dessa família clássica (que contava com apenas dois modelos). A Street Twin custa a partir de R\$ 36.500,00 e é uma bela moto, uma compra mais racional que a irmã Bonneville T120. É preciso ver se realmente vale a pena gastar R\$ 42.500,00 para ter um pouco mais de equipamento e um motor de 1.200cc e 90cv. Agora, quer saber, se for para investir um pouco mais e ver uma diferença de verdade, o grande salto é dado com a Thruxton R que custa a partir de R\$ 55.000,00. Estilo esportivo arrebatador que vale muito a pena. ■

#### ONDEACHAR

Triumph  
www.triumphmotorcycles.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.



# CRIADOR DE TUBARÕES



**Lamentável. Esta foi a palavra dita ao abrir o jornal e deparar-me com a notícia do falecimento de Maurício Impelizeri de Moura no último dia 6 de julho.**

Queda e morte em Pará de Minas. O Esqualo IV, avião por ele mesmo projetado e de prefixo PP-XMM, se esfacelou numa área de mata na fazenda Maniçoba. A notícia trágica atingia dois nomes importantes para o círculo da aviação geral no país. O Maurício era conhecido como um mineiro que fazia belos aviões de pura performance. O Esqualo IV que ele então pilotava, era sua cria mais recente. Maurício formou-se em arquitetura em 1960, brevetou em Maringá (PR) no ano seguinte e logo depois fez um curso de extensão na UFMG dedicado aos projetos de aviões. Após conhecer as máquinas do Stelio Frati, principalmente o SIAI 260 e o Falco F-8L, decidiu idealizar um avião próprio, com base nas diretrizes e conceitos utilizados pelo projetista italiano. Tudo isso em uma época em que a aviação experimental brasileira ainda engati-

As linhas arrojadadas mas de uma finesse incomparável. Moderno até hoje, merecia um contínuo desenvolvimento.

nhava e eram raríssimos os modelos do segmento com alto desempenho. O primeiro projeto a sair da pena do Maurício, foi o Esqualo I (batizado assim em referência aos tubarões), que começou a ser feito em 1972 com a parceria do incansável Edson do Carmo, mecânico de mão cheia que também o auxiliou na concretização de todos seus outros projetos. O Esqualo I era um monomotor de alumínio, movido com um motor Lycoming IO-360 B1E de 180 HP que girava uma hélice bipá Hartzell de velocidade constante, cruzava a cerca de 180 mph com 75% de potência de motor. Tinha um peso vazio de 570kg para um máximo de 930kg, carga alar de 107,0kgf, e suportava até +6g e -3g colocando-o dentro da categoria acrobática. O avião de matrícula PP-ZIM ficou pronto e fez seu primeiro voo em 06 de fevereiro de 1982. Mereceu diversas matérias do piloto-jornalista e engenheiro Fernando Almeida. Detalhista, o Fernando descreveu o Esqualo como um minicaça. Ele havia feito voos bem no princípio do projeto,

que ainda necessitava de alguns ajustes, como o acionamento do trem de pouso, ainda manual e por catracas, e uma afinação na harmonia dos comandos. O manche era excessivamente sensível em arfagem, e os ailerons endureciam demasiadamente acima de 140mph o que, segundo o Fernando Almeida, fazia com que tunôs tivessem que ser feitos com uma finesse, dosando e tendo muito autocontrole nas forças de rolagem versus rolamento. O Esqualo pedia mesmo era um profundor maior. Numa tentativa de looping, entrando com 180mph, o avião acabou fazendo sem querer um Immelmann, após uma pequena forçada no manche no topo da manobra. Mas em compensação, o Esqualo I tinha boas

propriedades em voo em baixas velocidades, sofrendo pouca alteração no seu comportamento com as variações de potência, e a asa tinha uma hipersustentação excelente, sendo os estóis surpreendentemente mansos, acontecendo com 75 mph com o avião limpo, e aos 55mph com flape e motor em baixa rotação. O Esqualo I era um primor e sempre foi admirado pelos frequentadores do Aeroporto Carlos Prates, em Belo Horizonte, onde ficou baseado por vários



anos. Lá ele fazia voos semanais, incluindo manobras acrobáticas clássicas. Posteriormente, o avião foi vendido para outro proprietário, Balthazar Moreira de Melo, ficando hangarado por um bom tempo em Sete Lagoas (MG). Mas certo dia, enquanto voava sobre a região do anel rodoviário de Belo Horizonte, o Esqualo I sofreu uma pane no governador da hélice. Ao tentar pousar na estrada, chocou-se com uma carreta matando o motorista. O avião ficou praticamente destruído, mas o piloto sobreviveu. O que sobrou da máquina foi guardado num hangar do aeroporto Carlos Prates.

Um segundo projeto recebeu o nome de Esqualo II (PP-ZMU) – também apelidado de Mini Esqualo, e que foi considerado o melhor projeto do Maurício. Este era um biplace acrobático com assentos em tandem com estrutura primária em madeira e revestido de material composto e, acredite, motor de Volkswagen Santana 1.8 com carburador Posa, compressão 11:1 e caixa de redução com cinco correias em V. Tudo relatado também pelo Fernando Almeida. A hélice era uma bipá de madeira. Nas palavras do Maurício, o motor AP entregava cerca de 130hp, mas ele queria chegar aos 150hp. Ele estava empolgado com a possibilidade do uso de motores automotivos em aviões, mesmo sabendo que a vida útil dessa motorização poderia ser bem curta. O Maurício não gostava da então restrição em usar apenas motores Lycoming ou Continental, e por isso insistia em usar alternativas automotivas. Era bem criticado por isso e sempre respondia que não ligava, pois quem iria voar os aviões era ele e não os outros. Mas talvez essa questão da motorização tenha sido justamente o calcanhar de Aquiles do Esqualo II, que do ponto de vista estrutural e aerodinâmico era perfeito. Esse avião, que estava muito bem construído, foi perdido no voo inaugural, porque a refrigeração do motor ficou insuficiente, causando superaquecimento e perda de

potência logo após a decolagem. Maurício teve que fazer um pouso forçado num descampado. Em uma situação normal, teria estragado talvez a hélice e trem de pouso, mas enquanto aproximava normalmente para o pouso, o avião enroscou em um cabo telefônico a cerca de cinco metros do chão e acabou batendo no chão meio de lado. E assim o Esqualo II ficou totalmente destruído, jogando fora sete anos de trabalho árduo. Além disso, Maurício teve duas vértebras e uma costela fraturadas e teve que ficar um bom tempo usando colete ortopédico. Na linhagem do Maurício existiu também o desenho de um avião anfíbio, o Esqualo III, com um conceito que



O Esqualo II tinha ares de caça com o seu canopy esguio que abrigava os assentos em tandem.



lembrava o do Icon A5. No entanto, esse modelo não chegou a sair do papel. O avião que despendeu maior dedicação do Maurício em tempos recentes foi o Esqualo IV, com a construção iniciada por volta de 2003. Era uma versão maior e mais potente do modelo II. Utilizava um motor GM V6 4.3 que equipava as Blazer e S-10, só que mexido e capaz de gerar 210hp. Ele trabalhava com caixa de redução girando inicialmente uma hélice MT e depois uma Ivo Propeller de passo variável e comando elétrico. Tinha um desempenho bastante significativo e o barulho em voo era muito bonito, lembrando o do P-51 Mustang. Olhando



## O FINO DESENHO DEIXA MARCAS NA HISTÓRIA DA AVIAÇÃO EXPERIMENTAL

bem para o avião, havia alguns poréns em sua construção, o revestimento de fibra de vidro era muito bem feito, mas havia um acabamento mais simplificado em partes da fuselagem e cockpit. O capô do motor original não tinha um desenho muito harmonioso, havia as protuberâncias laterais onde passavam os escapamentos, posteriormente o desenho foi retrabalhado melhorando muito. A caixa dos trens de pouso tinha inclusive com algumas panes no trem de pouso que chegou a recolher depois da corrida em solo. Talvez pela certa falta de acabamento, as pessoas não olhavam o Esqualo IV com a mesma admiração que o Esqualo I provocou quando apareceu em 1982. Mas tinha grife. Era um avião de desenho bem espetacular. O Maurício gostava de mostrar a forma com que o canopy se abria para cima, como num caça. E também fazia questão de ressaltar a entrada de ar do radiador na parte inferior do avião, que era inspirada no P-51 Mustang. Mas foi com esse avião que ele teve seu acidente fatal. Sem relatório de órgão da aeronáutica, mas valendo do depoimento do filho, Marcelo Impelizeri, chega-se a hipótese de que não houve nenhuma ruptura da estrutura. As asas principais de fato tiveram seu revestimento e estruturas secundárias

despedaçadas, perdendo o perfil de asa, mas isso ocorreu em decorrência da explosão dos tanques de combustível, que ficam dentro delas. Um fato raro, pouco visto na aviação em geral. Mas uma semana antes, o próprio Maurício havia visto um vazamento de combustível nos tanques e uma manutenção fora feita mas, segundo as palavras do filho Marcelo, não deve ter ficado bom. Em três visitas ao local do acidente foram entrevistadas testemunhas e todas disseram que ouviram uma forte explosão de forma repentina e que não era um som de quebra de estrutura. Essas pessoas também viram diversos pedaços caindo do céu e uma pessoa viu o Esqualo IV descendo e rodopiando muito rapidamente em fração de segundos até bater no solo. Vendo os destroços que caíram num raio de 200m do local de impacto da parte principal formada pela fuselagem com longarina, deu para notar que nos pedaços

O último dos Esqualo manteve os traços marcantes elaborados pelo Maurício Impelizeri. Um avião para ser refabricado em algum futuro.

**PROJETO E CONSTRUÇÃO:**  
**MAURÍCIO IMPELIZIERI P. MOURA**  
**MODELO: ESQUALO IV**  
**Nº DE SÉRIE: 001**  
**ANO DE FABRICAÇÃO: 2003**  
**MATRÍCULA: PP-XMM**







O Fernando Almeida numa das várias visitas que fez às oficinas do Maurício. Seu conhecimento ajudou em muito no desenvolvimento do Esqualo.

das asas havia sinais de fogo, chamusca-mento e derretimento de materiais. Para o Marcelo foi, então, uma fatalidade, e não algo que tenha acontecido por um erro de cálculo de construção. O Maurício fazia tudo o que fosse possível do zero, desde as estruturas primárias até a bolha do canopy, os cálculos eram todos realizados à moda antiga, sem o auxílio de computadores. Mas sabia que tinha que ter a sua equipe de auxiliares e muito bem treinada. Sabia das dificuldades da aviação geral pois, como ele dizia,

era vista mais como uma extravagância burguesa do que como uma atividade que gera muitos empregos em todos os níveis técnicos. Ele gostava de dizer que podia dar emprego para várias pessoas, de artesãos, pintores até engenheiros, e que alguns estavam até desempregados na época. E também avisava que as pessoas nunca deveriam deixar de estudar e manter a proficiência nos cálculos básicos, que o uso de computadores na tal da tecnologia de ponta pode fazer esquecer, acabando com o engenheiro ou técnico. Ele também era um perspicaz defensor dessa escola que pode parecer invisível, mas é real. O que não deixa de ser curioso, pois o Maurício, em contrapartida, nunca foi de deixar a sua experiência preservada para o futuro. As plantas dos Esqualos se perderam pelo tempo. Registros fotográficos foram deixados de lado no ateliê dele e até os planos de um motoplanador batizado de Capuccino foram doados. Este quem sabe um dia, pode virar realidade, para manter o legado que esse mineiro voador deixou para trás. ■



# EAB

## AIR SHOW

VEM AÍ O EAB AIR SHOW 2017

- ENCONTRO DE PILOTOS
- SHOW AÉREO
- REVOADAS DE AERoclUBES
- VENHA VOANDO
- COMPRA & VENDA  
(aeronaves usadas)
- VOOS DE DEMONSTRAÇÃO DE  
FABRICANTES



[www.eabairshow.com.br](http://www.eabairshow.com.br)  
(11) 5041.2088 | 3845.1344

Patrocínio



Organização:



# galeria




**Sempre me perguntam que câmera comprar para ter um resultado acima do satisfatório sem gastar muito dinheiro. Veja, realmente não existe almoço de graça no mundo da fotografia, apesar das boas barganhas do mercado.** Quem realmente limita a performance da foto é aquele que está atrás do equipamento. Uma mula com uma câmera hiper profissional só fará coisas ruins e, muitas vezes, nem se dará conta que está realizando algo bem abaixo da média nem entenderá o que é uma foto pior do que se possa imaginar como medíocre. Mas um começo bem equipado pode ser mais fácil de formar um fotógrafo acima da média se a pessoa estiver disposta. A Canon EOS Rebel T6i faz parte de uma família que nasceu como uma das melhores opções para iniciantes, mas com maiores pretensões no futuro. Ela possui um sensor de 24.2MP que trabalha com um processador Digic 6 com melhor performance da velocidade de foco e em situações de baixa luminosidade. Para quebrar mais um galho, o sistema de autofoco com 19 pontos vem com detecção de face. O processador também ajuda no melhor desempenho das gravações de vídeo em modo HDR no ato da captura. Com isso, tanto faz se for usada para guardar as melhores lembranças da festa das crianças ou em projetos já profissionais. Esta câmera que sai por R\$ 4.490,00 equipada com uma lente EF-S 18-55mm f/3.5-5.6 IS, pode ser a grande pechincha que todos procuram.■



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



Porsche recomenda Mobil 

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

## Macan. Intensamente Porsche.

Construído para uma vida intensa, em que o desejo de aventura e adrenalina está por toda parte. Em que novos desafios são um impulso permanente. Construído para uma vida autêntica, sem limitações. Um SUV compacto esportivo, que nos proporciona, dia a dia, o que sempre procuramos: a sensação de estarmos vivos.

Vá até uma concessionária e surpreenda-se.



**PORSCHE**



Todos juntos fazem um trânsito melhor.

# It's about your business

## AW169

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!

Photo courtesy of Andrew Griffiths - Lensaloft Photography