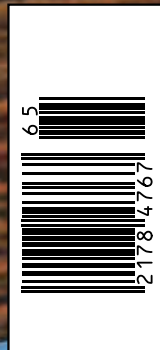


HIGH

HiGH



EDIÇÃO 65 | JULHO/AGOSTO 2017 | R\$18,00

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

JULHO • AGOSTO



AEROÁLCOOL QUASAR LITE

VOO DA HORA



O avião leva você
mais longe.
O Leasing Bradesco
deixa você mais perto
da sua conquista.

Leasing Bradesco

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

Fale com seu Gerente ou ligue para 0800 273 3486.
banco.bradesco



Bradesco
Pra frente.

ALÔ, ALÔ, RESPONDE!

Na conversa diária, a surpresa. Tem gente que não gosta de falar ao telefone. Pode passar horas trocando mensagens de voz ou texto, mas se for para ter uma conversa direta a coisa complica. Acha estranho, invasivo, enfadonho, que enche o saco. Curioso isso. Se na década de 1970 ou 1980 a tecnologia de comunicação disponível servia para aproximar as pessoas, a atual, tão ampla, parece servir para isolá-las ainda mais. É possível discutir ideias em tempo real com alguém de Timbuktu ou Kinsasha, mas pode ser extremamente irritante trocar uma palavra com o pai, mãe, ou mesmo amigos numa mesa de jantar. Na busca pelo direito individual, emerge um individualismo exacerbado, cada um no seu quadrado formando caixinhas de zonas de conforto, sem consideração com o próximo. Pode contar, o nível de intolerância por qualquer coisa fora dessa caixa, ironicamente forjada pela tão múltipla escolha do mercado, pode fazer com que as pessoas não tenham mais com quem conversar. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 11 | NÚMERO 65 | JUL • AGO | 2017

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
Raphael Brescia(foto), Rogério Mendes (modelo - Casa Agência) Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Márcia Leite Paes (texto).

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

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

sumário

Ensaio em voo
Beagle B.121 Pup
Todos os aspectos desse treinador inglês.....08

Aeroálcool Quasar Lite
Projeto nacional para novos tempos.....30

Turismo
Ilha do Mel
Local de muitas fantasias de vida e aberto aos negócios.....16

Pousada Limeira
Aos pés da Serra da Canastra, com pista para chegar mais fácil.....38

Compras
O meio do ano repleto de coisas para o seu bem-estar.....24

Gastronomia
O queijo de cabra mineiro faz história nos melhores restaurantes.....47

Produto
Volvo XC90 T8 híbrido
Os recursos da tecnologia indo além da performance do carro.....52

Triumph Bonneville Bobber
A personalização agora vem com toda a garantia de fábrica.....82

Moda
O homem que gosta de máquinas também sabe se vestir de acordo.....60

Panorama
A iniciativa privada vai cuidar de cinco aeroportos.....66
O simulador que vai garantir maior segurança.....70

Evento
AeroFest / AeroRock
A festa foi bonita, mas teve briga de bastidores.....76

Le Bourget
Na França a aviação comercial deu as suas cartas.....90

JATO, HELICÓPTERO, BARCO OU CARRO ESPORTIVO?

NA DÚVIDA, FIQUE COM TODOS.



PRIME JETS



PRIME HELI

PHENOM 100¹
TAXA FINAME a partir de 4,5% a.a.²
A partir de US\$ 868.212²

PHENOM 300¹ ▶
TAXA FINAME a partir de 3,5% a.a.²
A partir de US\$ 2.643.161²
Entrada e saldo em até 10 anos

USO IMEDIATO

Nacionalizados
Valores equivalentes a uma cota (1/3)

ESQUILO AS 350 B3 E¹
A partir de US\$ 511.091²
TAXA FINAME a partir de 2,5% a.a.²
Entrada e saldo em até 10 anos

◀ **AGUSTA POWER¹**
A partir de US\$ 645.469²
20% DE ENTRADA
(SALDO A COMBINAR)

USO IMEDIATO

Nacionalizados
Valores equivalentes a uma cota (1/5)

PRIME YACHTS



INTERMARE
42, 54 e 60
Preços sob consulta

AZIMUT 688 ▶
A partir de R\$ 1.650.000²
Consulte condições de pagamento

USO IMEDIATO
Nacionalizados
Valor equivalente a uma cota (1/4)

PRIME CARS

**PORSCHE Cayman +
BMW Z4 SDrive 23i**
A partir de R\$ 280.007² (Grupo 8)

**JAGUAR F-TYPE S +
PORSCHE Cayman**
A partir de R\$ 378.237² (Grupo 9)

◀ **PORSCHE Boxster S +
MASERATI Gran Turismo S**
A partir de R\$ R\$ 584.751²
(Grupo 10)

Nacionalizados
Valores equivalentes a uma cota (1/4)

SEM TAXA FIXA POR 3 ANOS

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

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

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

(1) Modelos nacionalizados, atendendo a todos os requisitos de aeronavegabilidade da Anac e regularização junto à Receita Federal. (2) Quantidade limitada de aeronaves com menores taxas (Phenom 300: uma cota disponível com taxa de 3,5% a.a. Phenom 100: uma cota disponível com taxa de 4,5% a.a. Esquilo AS 350 B3 E: duas cotas disponíveis com taxa de 2,5% a.a.). Além do valor da cota, existe taxa fixa e variável de manutenção e uso conforme cláusulas contratuais. Veja no site outras opções de produtos, modelos e de composição de cotas. Os valores podem ser alterados sem prévio aviso. Sujeito à aprovação de crédito. Fotos meramente ilustrativas.



O jeito inteligente de ter

BEAGLE B.121 PUP

A GRAÇA INGLESA



No plastimodelismo ganha forma quem fez história. Nesses kits de plástico para montar, vale a popularidade ou singularidade do projeto. Os grandes caças que foram vencedores, ou perdedores, em batalhas são os que apresentam mais opções para se colecionar.

Juntar cada peça, colar e pintar significa refazer uma parte de um roteiro de vida, um capítulo do humano na Terra. Nesse mundo de glórias em miniatura, modelos voltados para a aviação geral têm seu espaço, ainda que em bem menor quantidade. Fora exemplos icônicos, como o Piper Cub, Cessna Skyhawk ou o Beechcraft Bonanza, só mesmo quem tem algum interesse particular vai atrás de comprar um kit desse segmento. Agora é de se indagar o motivo que levou um fabricante a gastar dinheiro e tempo de engenharia para lançar um kit do Beagle Pup. Este foi um avião que mal chegou a ter 152 unidades vendidas de 1967 a 1973. O modelo nasceu na Inglaterra. Em seu gene há traços da Miles. Visava o mercado de treinamento para substituir um Tiger Moth aqui, ou outro Piper Cub acolá. Com dois lugares dispostos lado a lado, tinha soluções mais modernas e um motor de apenas 100hp. Na escala 1/72 ele fica parecendo uma borboleta pousada na estante. E veja só, pessoalmente ele continua parecendo isso. Talvez tenham percebido a graça desse avião e por isso lançaram um possível de todos terem em casa. É um aviãozinho bem charmoso. A grande envergadura com asas de perfil bem afilado e diedro positivo bem



Na fuselagem a homenagem ao piloto que voou muito bem esse avião inglês. Trabalho enaltecido pelas boas características de voo do Beagle.



pronunciado de 6,5°, o triângulo da geometria do trem de pouso com pernas bem longas, e as grandes janelas, tudo resulta em um jogo de proporções bem harmoniosas. O PT-JZV é um Beagle B.121 Pup série 2, fabricado em 1969 e que já foi feito dentro de um pacote de aprimoramentos que incluiu o motor Lycoming IO-320 IO-320A2B de 150hp a 2.700rpm girando uma hélice Sensenich M74DMS-0-60 bipá metálica de 74" e passo fixo. Dentro dele podem ir até quatro humanos. Por si só ele já possui uma boa história para ser contada, já que foi um dos sete Beagle Pup trazidos ao Brasil pelo José Ângelo Simioni, piloto de acrobacias e grande entusiasta da aviação. O penúltimo dono foi o Brig. Fernando Cesar Oliveira, caçador na FAB e comandante da Academia entre 1986 e 1987 que participava de diversas festas aéreas com seu avião inglês. Ele era o único que fazia um looping de chão a chão, começando num rasante de arrear para puxar a manobra e finalizando novamente bem rente ao chão, de-



monstrando uma grande perícia no gerenciamento de energia. Em 2016 foi vendido para a EJ – Escola de Aviação Civil, que tirou a pintura padrão saia e blusa para decorá-lo com o esquema azul, branco e xadrez da Esquadilha EJ, que tem outros três Cessna C152 Aerobat nas apresentações. O Beagle é usado como aeronave líder e a escolha foi pelas suas capacidades acrobáticas, suas linhas diferentes e visão panorâmica que se tem devido à grande área envidraçada. A Esquadilha, além de apresentações em shows aéreos (eles cobram basicamente os custos operacionais), serve também como ação de incentivo aos seus alunos. Como líder vai o diretor da EJ, Josué Andrade, como número 2 voa o Marcelo Valério, na posição 3 vai o Lucas



Delcaro, como numero 4, e nas manobras isoladas, vai a Juliana Frascchetti. Clássico projeto de uma época onde o desenho algumas vezes se sobrepunha aos critérios de funcionalidade, o Beagle Pup ainda por cima é inglês, terra que produz engenheiros aeronáuticos que certamente usam como ferramenta extra o típico humor da terra da rainha para dar uma solução meio que, digamos, curiosa aos funcionamento de algumas coisas. A conferir, para entrar até que eles facilitaram as coisas, pé no estribo na fuselagem, outro passo em cima da asa e há as grandes portas estilo tesoura que abrem como as das Lamborghini (ok, os Cirrus SR fazem a mesma coisa) para dar acesso à cabine, tudo bem simples. É aí que os detalhes começam a chamar atenção. O interior é tão espartano quanto a de um jipe ou Land Rover Defender anos 50. Não tem essa de ter forrações em couro ou superfícies com experiência tátil agradável. É tudo lata pintada. Para ir até os bancos traseiros uma fivela de metal é acionada na parte

Na Esquadilha EJ ele é o líder. Graças a sua boa área envidraçada. No painel e até nos assentos o registro de uma estrutura bem rústica.





de trás dos encostos do assentos dianteiros para rebatê-los. O espaço até que é bom lá atrás para as pernas de quem tem até 1,70m. No fundo da cabine existe um pequeno bagageiro com capacidade de até 54,5kg. Na frente os bancos são fixos, mas os pedais podem ser ajustados. A cabine tem 1,22m de largura, é um ótimo espaço na altura dos ombros. O painel de instrumentos tem o essencial, e isso quer dizer um nada de GPS ou alguma outra coisa mais eletrônica. Nem sequer variômetro o PT-JZV tem. Você ali sabe a sua proa, velocidade e a que altitude está e como o motor funciona. Não é preciso mais do que isso para voar, bem dizendo. Mas um detalhe, o flape tem acionamento elétrico por meio de uma borboleta no console central. E o velocímetro tem escala de funcionamento ao contrário, ainda em sentido horário, mas de baixo para cima. Para dar a partida lá vem a lógica inglesa. Tendo a chave geral ligada, é preciso armar o interruptor de partida e depois os magnetos. Coloca-se as manetes de mistura e potência toda à frente e em seguida é

aplicada a bomba de combustível por 5s. Depois é trazer a manete de potência para dois dedos antes da marcha lenta. É hora de dar a partida, mas não pela chave e sim por um botão como numa Porsche, só que não do lado esquerdo do painel (o que seria alemão demais para esse inglês). O Lycoming que está com 1.025,6 horas totais e 403,6h após a última revisão, pega de imediato e mantém 1.000rpm de forma bem redonda. Ao fechar as portas, o som seco metálico. Outro clunc é ouvido usando a trava das mesmas. Se você já fechou a porta de uma Kombi sabe como é. O taxiamento revela que apesar de serem bem atuantes, os pedais têm acionamento duro, idem para os freios. Motor checado, avião colocado na cabeceira 01 do aeroporto de Itápolis (a 1.800pés e com uma temperatura de 25°C), nada de flapes, bomba de combustível ligada, é dada a

O espaço interno é bem generoso apesar de ser uma aeronave de pequeno porte. No console central um arranjo de comandos típico de engenheiro.



potência de forma gradual, até os 2.300rpm. O Beagle que está com 167kg de gente a bordo, mais cerca de 75l de combustível nos tanques, acelera de forma até positiva, em 300m ele saiu do chão a uma velocidade de 65mph. Usando o variômetro humano, deu para imaginar que a razão de subida se manteve por volta dos 500pés, sustentando uma velocidade de 80mph. Nivelado o avião deixa para trás toda e qualquer rusticidade de projeto para lhe entregar uma harmonia de comando que gera sorrisos nos rostos de qualquer um. Para fazer curvas, basta um leve toque no manche e ele mantém a inclinação sem engrenar nenhuma espiral. Só se for para a direita. Por conta de torque de motor e hélice, ele tende a descer um pouco com o nariz e é preciso uma leve presença de pedal para deixar a bolinha de derrapagem centrada. Mas é um mínimo. Esse exemplar de Beagle estava muito no esquadro. Zero tendência para nenhum lado. Curvas de grande inclinação exigem pouco trabalho do piloto. Fazer uma sequência de chandelles é um maravilha de suavidade, e as coordenações mostram os comandos muito diretos e leves ao mesmo tempo. O Beagle Pup sem



FEITO PARA TREINAR PILOTOS ELE SERVE MUITO BEM COMO UM BELO AVIÃO DE RECREIO



motor plana bem com 70mph, deixando o compensador de profundor quase que totalmente no cabrado. E mais uma vez estimando que ele afunde com cerca de 500pés/min. Nos estóis ele se comporta muito parecido com os Cherokee. Se não colocar o nariz bem para o alto, ele fica arfando e bufando, perdendo sustentação para logo em seguida voltar a voar. Não criando essa situação ele estola de forma bem mansa, para frente, e independente de estar com ou sem motor ou flapes, as perdas vão acontecer entre 50 e 45mph. Em acrobacias o Beagle bem que poderia ter uns 20hp a mais de motor para ficar perfeito. Houve a versão Bulldog feito para a força aérea inglesa, que usava motor de 200hp. E há



como usar um kit de pistões para o IO-320A2B que aumenta a potência em 10hp. O fato é que é preciso gerenciar bem a energia nesse avião. Se entrar no looping meio lento, é capaz de estolar no topo da manobra. Num tunô basta colocar o nariz para baixo para alcançar os 140nós e elevar o nariz a 45° e dar comando. Ele vai sair reto sem reclamar. Por conta do motor, o Beagle é um daqueles quadriplace que na verdade voa com no máximo três adultos a bordo, melhor se o terceiro for uma criança. E acaba sendo um pouco beberrão, a média de consumo é de 32l/h o que dá uma autonomia de 3h de voo para cair. Não é muito. Para pousar ele enfrentou bem o manicaca

no comando. Um dia de vento de través meio chato fazendo o circuito padrão, mantendo 70mph na final ele faz a aproximação sem sustos. Nada de ser um tijolinho como é o Uirapuru, fazendo uma breve comparação de tipo de aeronave. No toque ele surpreende, é mais alto do que você pode imaginar, mas ele toca seco e assenta no chão. Não é sentido muito curso das pernas do trem de pouso. O Beagle se mostrou bem confortável para fazer uma viagem. Voar na direita é até um pouco melhor por ficar com a mão esquerda na manete e a direita com o manche. Na esquerda o braço do manche fica meio sem apoio. No mercado, um desses em bom estado pode valer R\$ 200 mil. Preço de carro médio de luxo. Uma BMW X3 vale R\$ 230 mil, um Audi TT sai por R\$ 225 mil, uma Trailblaser diesel pode sair por R\$ 203 mil, mas certamente nenhum deles vai te oferecer a vantagem de poder fazer cambalhotas nos céus e de uma forma tão graciosa. Claro que sendo um avião que saiu de linha, achar peças para ele pode ser custoso e demorado. É preciso um pouco de paciência mas, dependendo de você, pode valer muito a pena. ■

ONDEACHAR

EJ - Unidade Itápolis - SP
Tel.: (16) 3263 9160
www.ej.com.br

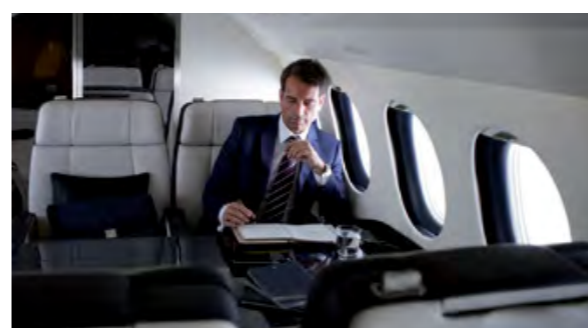
Voar bem é com ele mesmo. E o fato de ser um modelo raro o torna ainda mais atraente.

FICHA TÉCNICA

Beagle B.121 Pup – Série 2

Fabricante: Beagle Company
Motor: 01 Lycoming IO-320A2B de 150hp a 2.700rpm girando uma hélice Sensenich M74DMS-0-60 bipá de 74"
Capacidade: 1 piloto + 3 passageiros
Envergadura: 9,42m
Comprimento: 7,07m
Altura: 2,28m
Peso máximo de decolagem: 873kg (794kg para acrobacias)
Capacidade dos tanques: 145,33l
Velocidade de cruzeiro: 120mph
VNE: 150nós

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

DE ENCANTAR **OS OLHOS**

Sonho de consumo de muito adolescente nas décadas de 1970 e 1980, a viagem para a Ilha do Mel era certa transgressão, um símbolo de independência, uma imagem de vida tresloucada a ser desfrutada. Liberdade ali era mais que uma calça jeans amassada e desbotada. Ponto de surfistas, ainda tinha a mística história que um dia o mar iria acabar com o istmo que liga as duas principais partes da ilha, a que concentra a estação ecológica com a fortaleza de Nossa Senhora dos Prazeres, e a parte mais habitada com os centrinhos de Nova Brasília e Encantadas. Então, antes que o fio de areia fosse cortado, era preciso ir para lá. E muita gente foi. Depois de quarenta anos, o perfil da ilha mudou. Se antes a área de Nova Brasília era



Na ilha ainda existe a vida típica de vila de pescadores com eterna vigilância em busca dos cardumes. Em paralelo a vida segue em tranquilidade.



o centro mais agitado, regado a festas, e a parte de Encantadas era para um perfil mais família, agora o cenário se inverteu. Não se sabe se o foi o surfista baladeiro ou aqueles que acabaram se fixando onde era o centrinho mais comercial que, ao envelhecer e criar família, forçaram a adaptação de Nova Brasília para algo mais tranquilo, levando para outra vizinhança quem gostava de algo mais agitado. Também pode ser que o próprio comércio ao se desenvolver gerou essa migração. Não é possível combinar baladas ao lado de hotéis ou pousadas. Há também a teoria de que em Encantadas foram se estabelecendo pessoas de fora, com uma mentalidade de negócio mais moderna, que viram um nicho de mercado mais rentável a ser explorado para o público mais jovem. Dá para notar a diferença nos barcos que ligam o continente à ilha. Nos destinados à Encantadas vão geralmente turmas de moçada, alguns passados do ponto da cerveja ou de algum álcool barato vendido num vasilhame e de gosto que só um fígado novo aguenta. Para Nova Brasília embarcam mais pessoas além dos 40 anos, vão rebentos e malas, pois passarão mais dias no destino. O traslado é curto. Chegando em terra firme, começam os detalhes de um turismo feito em ilha. No trapiche ainda não acabado – o povo lá



reclama que a gestão pública pouco faz – e deteriorado, evidentemente pela falta de finalização e manutenção da obra, começam a aparecer os carregadores. São pessoas que fazem o serviço de leva e traz das bagagens até o lugar de hospedagem. Eles são de uma associação de moradores e se valem da dificuldade para vender solução. E cobram caro por isso. Do lugar de desembarque até a pousada Grajagan, onde ficamos, existe um percurso de cerca de 1,5km feito em trilha de areia. Se conseguir carregar todos os seus pertences, não existem muitos problemas, mas se quiser a comodidade de ter alguém levando tudo em um carrinho de mão, isso pode lhe custar R\$ 50,00. Dessa o turista sai com a sensação de ser extorquido ou então releva para não estragar o passeio. E a ilha oferece muito. O fato de não ter ruas e sim caminhos de areia ou terra batida, de ser proibida a movimentação de carros ou motocicletas (há bicicletas para alugar) faz o ar de tranquilidade ser revigorante. É fácil ser embutido num ritmo e ambiente de vida sem igual, que numa face é paraíso e em outra é isolacionista. Muitos da



Acima, meio de sobrevivência ou extorção. É a tabela de preços do sistema de logística. Abaixo todo o artesanato de quem buscou muito estilo de vida.



ilha não conseguem mais conviver em outro ambiente. É o questionamento se haveria necessidade de ter algo além do que é vivido naquele lugar. Luiz Carlos Gonçalves, o Caco, paulistano que morava em Bauru, fazia a poupança ao longo do ano para passar as férias de verão na Ilha do Mel, na base do mochileiro. Há 26 anos resolveu ficar. O artesanato e os dotes pelo desenho – claro, com temas oníricos – são o seu ganha pão num lojinha bem no centrinho de Nova Brasília. Chegou na época do processo de eletrificação da ilha, na virada dos anos 2000. No começo não gostou, mas viu com o passar dos anos que o habitante tinha o direito de ter um pouco mais de conforto, até porque ficava mais adequado para conservar alimento. Ele não acha que isso tenha descaracterizado o seu sonhado cotidiano, mas sabe que assim também foi aberta a possibilidade de o turismo se estruturar o que, por tabela, também lhe rende frutos. Contudo, isso atraiu novas pessoas gerando um pouco



mais de lixo no ambiente. Não se salvam nem os mais endinheirados, que supostamente deveriam ter maior consciência de preservação. O Caco acha também que, tudo bem, ter energia elétrica para facilitar a vida das pessoas é ok, mas não se pode descaracterizar a ilha. Já existem alguns movimentos que reivindicam a instalação de postes de iluminação nas trilhas. Uma aposta nessa tendência vem da constatação da chegada de novos empreendedores que acabam fazendo com que as antigas pousadas troquem de mão, tirando de cena os caiçaras e colocando quem é de fora e de bolso mais recheado. Pode existir uma evolução, mas algumas coisas já se foram nesse processo. O forró ou o fandango tocado no gogó e dançado à luz de lam-

Acima, a tainha recheada do Mar & Sol. Um alento dentre tantas opções medíocres encontrados na ilha. Ao lado, o taxi náutico, meio mais rápido de chegar ao paraíso.

parina já viraram história. A comida mais encontrada na ilha não é nada típica, a boa parte dos restaurantes oferece prato feito ou alguma idiotice à parmegiana e, claro, salmão com molho de maracujá e alcaparras. Cardápios, aliás, caros pelo que são. Em média paga-se R\$ 20,00 por um PF, preço mais elevado do que o encontrado em São Paulo. Roseli Valetim é a Shila. Ela é quem faz o que pode ser considerado o que de melhor existe em termos de comida caiçara da ilha. Começou em 1989 com quatro mesas na sua casa e hoje abriga até 150 pessoas no Mar e Sol, restaurante de cardápio basicamente de peixe. Na foto está a tainha recheada (R\$ 108,00 para duas pessoas) com farofa que leva frutos do mar e pinhão. É peixe sazonal, pode ser substituído por um robalo ou outro que estiver disponível. Foi feito no forno, mas caberia muito bem numa grelha de carvão. Pedindo ela faz. Ela é mais uma que não deixa a ilha por nada. Até porque ela faz parte de uma das três famílias originais do lugar. Além dos Valetim, os Ribeiro e os Cruz da Silva foram os primeiros habitantes da Ilha do Mel. E vive bem em função dos



turistas que procuram uma Ilha do Mel, se não menos romântica, mas com melhores condições de abrigo. Afinal, são esses que vão também procurar a sua cozinha, melhor que os tais caros PF sem personalidade. Esses turistas estão já de olho em hotéis como o Grajagan, o mais destacado da área de Nova Brasília e que fica na Praia Grande. O nome é de uma praia da ilha de Java, inspiração do dono surfista. A arquitetura tem vários elementos do sudeste asiático e são 26 acomodações, todas batizadas com nomes com referência à Indonésia. Entre chalés e suítes espalhados em 2.000m² de área construída, alguns são de frente para o mar. E diga-se de passagem, em determinados casos, se quiser alguma coisa mais privativa é bom se certificar que o seu quarto não está situado em cima de outro. Há algumas unidades que são assim. Portanto, nem sempre os maiores vão ser os melhores. Um casal sem filhos vai encontrar o bom espaço sempre. De qualquer forma todos são muito confortáveis e se fizer questão de ter a visão do mar de sua varanda, vá firme, a imagem é impagável. O hotel possui três acessos privativos à praia que em baixa temporada fica bem vazia, garantindo ainda

VIDA NOVA EM ANDAMENTO NUMA ILHA QUE CONTINUA A RESGATAR EMOÇÕES



MAPA DE ROTAS

Como Chegar:

Por terra é possível chegar até Pontal do Paraná, Pontal do Sul ou Paranapanema por boas estradas. A BR277 que liga Curitiba a Paranaguá é totalmente duplicada e está em ótimo estado. Mas a dica é passar pela Estrada da Graciosa que liga a BR116 Régis Bittencourt à Morretes. Lindíssimo passeio a ser feito sem pressa. De qualquer forma, só dá para chegar na Ilha do Mel via barco. De Paranaguá e Pontal do Paraná existem serviços de traslado, sendo que em Pontal a frequência é maior, a cada hora. E existem os táxis náuticos mantidos pela Cotranauta que fazem o serviço sob demanda, mas a não ser que queira pagar pela exclusividade, é preciso juntar pelo menos cinco passageiros para o traslado ser vantajoso. Em grupo cada passageiro paga R\$ 20,00, sozinho, a despesa é de no mínimo R\$ 80,00.

Dica do piloto:

O aeroporto municipal de Paranaguá (SSPG 25°32'26"S/048°31'52"W) possui pista de 1.455m x 30m asfaltada e opera somente visual diurno. Disponível abastecimento de AVGAS.

Tarifas:

Grajagan Surf Resort
Alta temporada (mínimo de duas diárias):
De R\$ 620,00 à R\$ 980,00
Baixa temporada:
De 460,00 à R\$ 780,00

Valores para duas pessoas com café da manhã. Para uma pessoa subtrair R\$ 180,00/dia.
Cama extra acima de 11 anos: R\$ 180,00 a diária
Cama extra criança de 6 a 10 anos: R\$ 90,00 a diária

Criança até 5 anos: R\$ 50,00 a diária

Endereços:

Grajagan Surf Resort
Praia Grande, s/n
Tel.: (41) 3426 8165 / 3426 8043 / 9676 2404 (Whatsapp)
www.grajagan.com.br

Restaurante Mar & Sol
Praça Felipe Valetim
Tel.: (41) 3426 8021
www.restaurantemaresol.com.br

Lojinha da Ilha By Caco Artes
Tel.: (41) 9947 4096
www.facebook.com/Lojinha-da-Ilha-by-Caco-Artes

mais o seu sossego. O Grajagan também é conhecido pelo seu restaurante, mas, infelizmente, durante a visita o chef teve que se ausentar por questões familiares e a sua assistente não sabia fazer os pratos mais elaborados do cardápio. Sobrou opções por sanduíches (um hambúrguer foi bem feito) e pizzas. Por ser um hotel mais sofisticado e caro, precisavam ter uma equipe reserva para casos como esse. No mais, a ilha não escapa do jargão paradisíaco. As praias são muito belas, com alguns morros fazendo divisões. As ondas para o bom surf ainda continuam lá. Agora acompanhadas de wi-fi e maquininhas de cartão de crédito. ■



NOVO
H135
Com glass cockpit
exclusivo da Airbus

- Interface Homem-Máquina (HMI) inovadora e ergonômica: maior consciência situacional e menor carga de trabalho do piloto.
- 3 telas multi-função com redundância total, sistema único de código de cores e compatibilidade NVG.
- Maior flexibilidade, segurança na missão e simplicidade na manutenção.

com



BANHO COM MUITO GLAMOUR

A banheira Faro, comercializada pela Roca, é produzida em ferro fundido e tem estilo vitoriano, dando ao ambiente o aspecto luxuoso desse período e um toque retrô, tão em moda. O detalhe dos pés cromados realça ainda mais essa impressão. Por ser feita em ferro fundido, consegue manter a temperatura da água por tempo mais prolongado, estendendo o momento de relaxamento. Com medida de 1.700x750mm a banheira Faro tem capacidade de até 210 litros e está disponível na cor branca, o que facilita a adequação a todo tipo de ambiente.

Preço - R\$ 12.038,00

ROCA
Av. Brasil, 2188, tel. (11) 3061-5266
www.br.roca.com

porads



GARIMPANDO JOIAS

Os brincos Folha, da coleção Garimpo da joalheira Isa Bagnoli são feitos com turmalinas e levam um banho de ouro amarelo. As peças foram inspiradas na diversidade das pedras brasileiras, especialmente a esmeralda, e nas diferentes tonalidades da turmalina.

Preço: R\$ 780,00

Atelier Isa Bagnoli
Rua Joaquim Floriano, 111 – sala 12 – SP
Tel.: (11) 3079 8009
www.isabagnoli.com.br



BOA DE MESA

O conjunto de cinco peças para a mesa da Ralph Lauren Home vem com uma faca, um garfo, uma colher de jantar, um garfo de salada e uma colher de sobremesa. Elas são feitas na França, e a cabeça dos talheres é produzida em aço-inoxidável 18/10. As alças são em madeira de oliveira.

Preço sob consulta

Celina Dias
Al. Gabriel Monteiro da Silva, 1.400 - São Paulo – SP
Tel.: (11) 3089 8111
www.celinadias.com.br

FRAGRÂNCIA ATEMPORAL

O frescor da água é a inspiração para o Les Eau de Rochas, que na sua composição é tonificado pela verbena e por perfumes cítricos associados a flores recém-colhidas como jasmim, narciso e rosa, produzindo um rastro radiante.

Preços sugeridos:
EAU DE ROCHAS
220ml – R\$ 419,00
100ml – R\$ 299,00
50ml – R\$ 199,00

Top International
SAC: 0800 970 9877
www.topinternacional.com.br



BOLHINHAS DE PRESTÍGIO

O Cuvée de Prestige Piper-Heidsieck Rare Millésime 2002 Brut, eleito o Champagne da Década, está chegando ao Brasil pela Importadora BEV GROUP. Produzido somente em anos de safra excepcional e em quantidade limitada, terá apenas 300 garrafas trazidas ao Brasil. O Rare 2002 é elaborado com uvas Chardonnay (70%) e Pinot Noir (30%). Possui extraordinária finesse, resultado do blend de 17 crus e de pelo menos sete anos de envelhecimento nas caves da Piper.

Preço: R\$ 1.800,00

Importadora Bev Group
Tel.: (11) 3121-4207
www.bevgroup.com.br



HIDRATAÇÃO DEBAIXO DO CHUVEIRO

O novo óleo em pasta da Natura Tododia, Cereja e Avelã, promove uma super hidratação e deve ser usado durante o banho. A sua consistência, quando em contato com a água, se torna cremosa, o que facilita a aplicação, mantendo uma sensação mais leve que a de um óleo de banho convencional.

Preço: R\$ 39,90

Natura
www.natura.com.br



JANTAR MAIS ORGÂNICO

Feitas como se fossem à mão, as peças da linha de jantar Ariana são feitas em argila e possuem formato irregular. A forma mais orgânica tem detalhes de faixas de platina pintadas manualmente nas bordas.

Preço sob consulta

Celina Dias
Al. Gabriel Monteiro da Silva, 1.400 - São Paulo – SP
Tel.: (11) 3089 8111
www.celinadias.com.br



MELISSINHA PARA ELAS E ELES

A Melissa retornou a parceria com o estilista Alexandre Herchcovitch, e o resultado são duas criações para os modelos Melissa Free e Beach Slide, com estampas gráficas em preto e branco aplicadas em diferentes pontos do calçado causando efeitos visuais fluidos e complexos.

Preço sugerido : R\$ 150,00

SAC: 0800 979 8898
www.melissa.com.br



DESENHO SEMPRE CLÁSSICO

A câmera Fuji XT20 com objetiva 18-55mm 2.8-4.0 está enquadrada entre os modelos mirrorless X-E2S e X-T2, ambas da Fuji, e que no visual remetem aos modelos clássicos da época do filme. O sensor é de 24MP e há um moderno sistema de autofoco com 325 pontos de mira. Ela faz vídeos em 4K e pode registrar até oito fotos por segundo.

Preço: R\$ 6.990,00

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



MALA PARA TODAS AS OCASIÕES

A Travel Capsule é a mais nova coleção de malas da Kipling. Entre os modelos está a Hybrid, que mistura diferentes referências para dar vida a peças únicas, que têm traseira com parte estruturada e frontal semiestruturada. Assim os lugares que mais sofrem impactos são rígidos.

Preços:
Pequena: R\$1.599,00
Média R\$1.799,00
Grande R\$1.999,00

Kipling
SAC: 3003 7774
www.kipling.com.br



Aos nossos
clientes
e tripulantes,

muito obrigado.

Ser eleita a 3ª melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor® é motivo de orgulho. Saber que quem elege são todos aqueles que voam com a gente faz esse prêmio ser ainda mais especial.
Azul. Sua alegria faz a gente voar.

Rhikelme / Voo AD2840

voeazul.com.br

Azul



Você lá
em
cima.



AEROÁLCOOL QUASAR LITE

VOO DA HORA



É envergadura que não acaba mais. Com isso o Quasar Lite tem boa razão de planeio. Na cabine acessível pelo canopy que abre à frente, o padrão dos modernos experimentais.

Veja só como quebrar paradigmas com diversão. A aviação pode sim ser algo (financeiramente) ao alcance de várias pessoas, apesar de poucos acreditarem. Preste atenção nesse avião. Próximo de receber a certificação de aeronave LSA - é estimado que o documento seja emitido pela Anac antes de a revista circular no bimestre de julho/agosto -, o Quasar Lite pode se tornar uma boa escolha num mercado em recessão. Vejamos o exemplo desse exemplar das fotos. Ele foi o primeiro da versão Lite que a Aeroálcool produziu. Colocaram em seu nariz um motor Rotax 912IS de 100hp com injeção de combustível no lugar de carburadores. A Aeroálcool já fez esse mesmo avião com motor Jabiru - cuja fama não é muito boa no mercado - e existia até a proposta de usar os japoneses HKS para motorizar a mesma plataforma. Ao que parece a fórmula de usar um hoje já tradicional Rotax, resultou num casamento mais harmonioso. A utilização da versão injetada do modelo traz um bocado de

benefícios. Enquanto o equipado com o 912IS consome 17l/h voando a 110-115nós, o Quasar com a versão 912 carburada vai consumir 22l/h voando a 115nós. E a injeção trabalha para a menor perda de eficiência voando mais alto. Por um acaso outro fator tornou esse exemplar mais interessante. Ele foi vendido por R\$ 280 mil. O motivo era que o dono original tinha se mudado para os Estados Unidos e a Aeroálcool tinha essa aeronave com apenas 60h de uso, mas com a etiqueta de uma mercadoria de segunda mão. Um novo sai por R\$ 355 mil. Para se ter uma ideia, e você pode procurar, um Dynamic WT-9, que é uma das referências de segmento, em condi-

ções semelhantes pode valer o dobro. E se a subjetiva estética não coloca o Quasar no mesmo patamar que o Dynamic ou do Tecnam Astore, o produto brasileiro não faz feio na hora de voar. O Quasar Lite é bem construído. A Aeroálcool usa alumínio, rebites, cabos aeronáuticos. Também não deixa de ser confortável, apesar de não oferecer ajuste de assento ou de pedais. Tudo é configurado na hora da construção na Aeroálcool para o piloto que vai voar a máquina. Se alguém mais baixo for voar em um avião que pertença a alguém mais alto, o jeito é colocar alguma almofada. Não é um sistema perfeito, mas em geral funciona. O cockpit tem espaço suficiente para que duas pessoas com 1,85m de altura



se acomodem bem. Maiores que isso poderão bater com o a cabeça na lateral do canopy. Entrar e sair do avião não requer contorcionismos, o trem de pouso curto ajuda. O painel está configurado com duas telas Dynon 700 (com direito à visão sintética) e um Garmin Aera 500, que é usado como fonte reserva de informações. Há também os instrumentos analógicos de velocímetro, variômetro e altímetro no lado esquerdo do painel. Canopy abaixado e o ambiente parece literalmente fechar um pouco em torno de si. O Quasar Lite não se vale de um canopy todo transparente como é costume se ver. A estética da carlinga não é unanimidade, protege bem contra a



de flape. Manete única à frente, e em 380m a avioneta sai do chão sem qualquer dúvida, com o velocímetro indicando 57nós. A sequência de subida se mostra um tanto vagarosa, os instrumentos indicam uma velocidade de 70nós com uma razão e subida de 500pés/min com o motor girando a 4.800rpm. Tirando o flape a ascensão vai para 750pés/min. A explicação é a seguinte, estávamos acima do peso máximo de decolagem. Esse avião tem tanques de combustível grandes que podem garantir pelo menos oito horas de voo, e a fuselagem foi feita em fibra de vidro. Nessa configuração e na condição de tanques cheios, fica fácil ultrapassar o peso máximo de decolagem. O ideal seria voar com apenas uma pessoa a bordo. A Aeroálcool oferece a opção de fabricar o avião com fuselagem em fibra de carbono, de 20 a 30kg mais leve (custa R\$ 30 mil), e garante um peso máximo de decolagem de 580kg, cerca de 80 a mais que este modelo da matéria. Mesmo assim, o Quasar Lite foi valente na subida. Um pouco lento, mas seguiu em frente. Nivelado a 4.600pés, o ponteiro do velocímetro foi seguindo até estabilizar em 113nós de indicada, com o motor a 4.800rpm e gastando 19l/h. É um bom número, e se

insolação, mas a curva na quina do parabrisas em alguns momentos atrapalha a visualização dos 45° para cima. Com motor chegado e devidamente aquecido, o taxiamento mostra que é fácil colocar o avião na direção que se quer. Os freios são nos pedais e fáceis de serem aplicados. Alinhado na cabeceira 08 do aeroporto de Leme (SP), numa altitude de 2.000pés, o vento de seis nós de través pela direita nem ajuda nem atrapalha. Estamos com duas pessoas a bordo, algo como 160kg de humanos, mais 120lt de combustível nos tanques, a temperatura ambiente é de 27°C e está aplicado 10°



PODE NÃO SER BONITO, MAS FUNCIONA COM UMA FACILIDADE DE DAR INVEJA

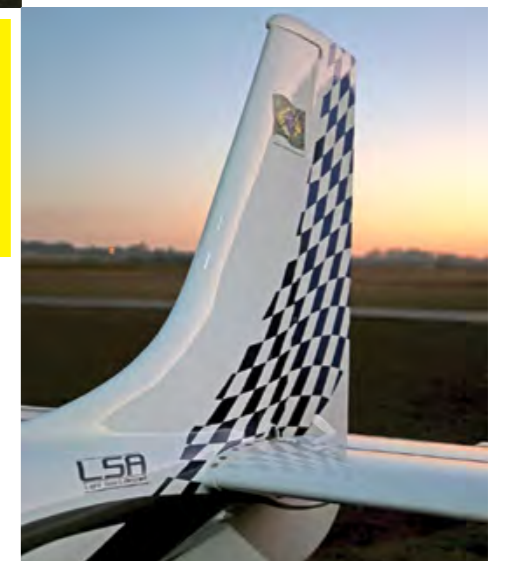


der um pouco mais de motor fica fácil ver o avião chegar próximo da VNE de 130nós, ainda que o exemplar voado era equipado com hélice tripá. Se fosse uma bipá, como avião mais liso, o rendimento deveria ser ainda melhor em cruzeiro. Na outra ponta da performance, se quiser voar em regime de faquir, dá para segurar um consumo de apenas 17l/h voando a 90nós. Com o grande tanque é mais fácil fazer navegações para destinos sem muito apoio de abastecimento. Na hora de fazer algumas brincadeiras o Quasar Lite mostrou que pode ser usado como



uma boa plataforma de instrução. O dia estava meio turbulento, mas as suas reações eram secas, não foi sentido ele sambar pelos ares. A grande convergadura até que não atrapalha nas coordenações de pé e mão. Os ailerons mordem com uma presteza maior do que a esperada. Evidente que com tanta asa, incliná-las não é uma coisa mais rápida desse mundo. Em compensação ele lhe devolve essa condição com uma boa razão de planeio de 15:1. Nos estóis feitos somente sem motor, nenhuma reação inesperada. Configurado liso ele deixou de voar com 56nós, com flape 30 o nariz desceu com 45nós, sempre de forma previsível e sem quedas de asa. Vale indicar que seria bom que o acionamento do flape fosse mais fácil. A alavanca poderia muito bem ter um desenho mais adequado ao

A cauda tem boa atuação nessa avioneta que reage bem em voos turbulentos. É uma boa plataforma de instrução.



manuseio. Para o pouso, o melhor jeito é fazer o circuito de tráfego mantendo 80nós. Uma besteira de não matar a velocidade na final para um ideal de 70 a 73nós (80mph) para tentar passar um pouco mais veloz sobre uma plantação de eucaliptos (que não parava de abanar com o vento e provocava algumas desagradáveis rajadas bem em frente da cabeceira da pista), fez com que o Quasar começasse a flutuar ao longo da pista. O avião tem pernas curtas e, invariavelmente, forma um colchão de ar embaixo dele. O resultado não poderia ser outro senão o belo catrapo de amador. No final das contas esse avião se mostrou bem manso, bom para um iniciante. Pode ser que não tenha as mais belas linhas de projeto, algumas vezes o nariz é longo demais, as asas parecem grandes

FICHA TÉCNICA

Aeroálcool Quasar Lite

Fabricante: Aeroálcool Tecnologia Ltda
Motor: 01 Rotax 912IS de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 9,50m
Comprimento: 5,50m
Altura geral: 2,18m
Peso vazio: 240kg
Área alar: 9,4m²
Peso máximo de decolagem: 490-530kg
Alcance: 1.020km – 2.000km
Razão de planeio: 15:1

No detalhe o farol de pouso em LED instalado na polaina da bequilha. Funciona e ilumina bem.



demais e as pernas curtas não harmonizam com nada. Entretanto ele voa muito bem, é correto, e não o vi aprontar nenhuma surpresa negativa. O custo com muito mais benefícios vai garantir que diversos horizontes possam ser abertos com essa máquina. Agora é só voar. ■

ONDEACHAR

Aeroálcool
 Tel.: (16) 3701 7894 / 9 8123 9788
www.voequasar.com.br



LUGAR CERTO NA HORA CERTA

- Designativo Anac /OACI: SJOY
- Radial 302º afastado 35nm do VOR CTB (Curitiba).
- Coordenadas: 25°24'04.44" - 049°47'58.49"
- Pista 1.500 x 23m VFR H24 PCN 15/F/C/X/T
- Cabeceiras 16-34 / Elevação 3400 FT
- Taxiways em ambos os lados da pista com 8m de largura
- Balizamento FULL LED com acionamento por radiofrequencia
- Previsão de implantação procedimento IFR RNAV

Este é o Aeroparque Aldeia da Serra, um empreendimento com toda a tecnologia para atender as operações de aeronaves de pequeno e médio porte, tudo em hangares individuais e moderna infraestrutura. É o seu melhor espaço para lazer e negócios num aeródromo privado, com toda a privacidade, a praticidade que você deseja e sem cobrança de taxas aeroportuárias. Com acesso terrestre facilitado por rodovias e vias de alto padrão, a minutos de distância de Curitiba, Campo Largo e Ponta Grossa, o Aeroparque Aldeia da Serra é o ponto estratégico perfeito para quem valoriza seu tempo.



contato@voealdeia.com.br
 @aeroparquealdeiadaserra



TUDO POR UM QUEIJO



Durante mais de uma centena de anos, crateras no terreno ao redor da Serra da Canastra eram sinal de que ali se vivia em função do garimpo. Um diamante aqui, outro ali, e o sonho de ficar rico sobrepunha a rotina dura, muitas vezes sem compensação. Mas era o que tinha para sobreviver. Foi assim até o final dos anos de 1990, quando o Ibama disse não mais. As pessoas teriam que se virar de outra maneira. Naquele momento começou a aparecer o turismo rural. Foi o que fez o Whainne de Castro, nativo que transformou a fazenda de garimpo comprada pelo avô há 85 anos. Em 1998 o espaço virou a sede da Pousada Limeira. Alguns chalés foram colocados para alugar. Já existiam uns

O Rio São Francisco está no quintal da pousada, pronto para ser desfrutado. Do quarto VIP a exuberante vista para a Serra da Canastra.



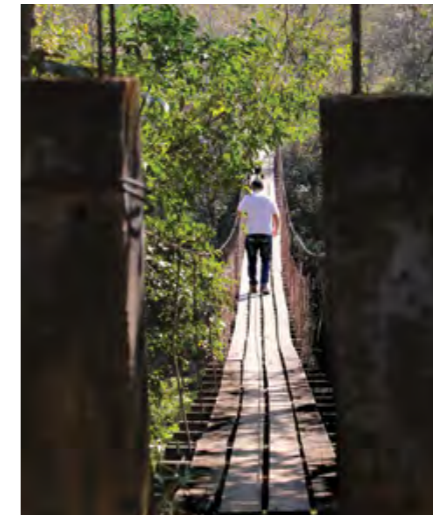
aventureiros que se embrenhava pelas trilhas e estradas de terra no entorno bellissimo dos maciços de arenito das serras da Canastra e da Babilônia. Mais de cem cachoeiras estão pelos arredores, algo como 50 a 60 são facilmente acessíveis. Para atrair mais gente ele, que é piloto faz 30 anos, viu que colocar uma pista de pouso na sua propriedade poderia ser uma boa. Fechou um acordo com o ICM-Bio para que as aeronaves agrícolas fossem usadas no combate aos incêndios anuais (alguns criminosos) que acontecem na Canastra. A pousada tem localização estratégica, próxima ao centro do

parque ecológico, e existe uma lagoa bem ao lado da pista que facilita o abastecimento das aeronaves com água. Por conta dessa localização ela também é a dica para o turismo. Está certo que a nova vocação não foi aceita de imediato pelos locais, que com o tempo perceberam que a verdadeira joia estava em receber os forasteiros. Só que não foi tão fácil assim, o povo lá ainda tem o trejeito matuto que tanto definiu o mineiro, mas que também define a escolha pela visita ao lugar. O dia a dia deles vale mais que ouro. De cara, os hábitos influenciam até na hora da sua chegada. Se o relógio marcar mais que oito da noite, é bem capaz de ter que acordar Dona Idelzuita, mãe do Whainne, que no auge de seus 85 anos é quem dirige a pousa-



ESTÃO REDESCOBRINDO MAIS UM PEDAÇO DO BRASIL, MAS AGORA É PRECISÓ CONTROLE

da. Ela dorme cedo porque, afinal, na roça é assim, acordar cedo no dia seguinte pois há muito o que fazer. Nos outros dias da estadia não há muito problema, já que o hóspede fica com a chave do chalé. No total são 15 chalés bem simples – alguns com antigas televisões de tubo com 14 polegadas – e um chamado de VIP, com padrão mais elaborado que fica no alto de um morro com uma vista deslumbrante para a Serra da Canastra. O 17º chalé está sendo construído bem ao lado com esse mesmo



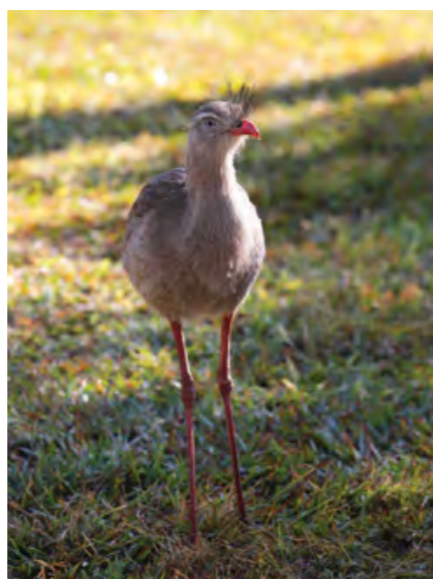
padrão. Perceberam que o turismo mais sofisticado rende mais. E eles têm muito a oferecer. Só dentro da propriedade são 3.200m de Rio São Francisco, o Velho Chico, para serem desbravados. De duas pontes pênsil dá para ficar admirando as águas ainda límpidas ou, se preferir, pode passar bons momentos em alguma das praias quase particulares. Uma pena que a pousada ainda não acordou para o serviço receptivo mais requintado. Eles ainda funcionam com um atendimento bem simples. Então, nada de cestos de piquenique para uma tarde romântica, ou algum edredon e almofadas devidamente colocados na beira do rio. Se na sede da pousada a impressão é de se sentir como uma visita, ainda mais levando em conta o dedo de prosa que a dona Idelzuita tanto gosta de ter, o mesmo ritmo vale para toda a sua permanência. É um meio que se vire, como se fosse a visita a um parente. Eles não praticam pensão completa, até por conta dos passeios mais longos, que inviabilizam voltar para a pousada só para almoçar. Na janta sim, sempre pode ter uma mesa posta, mas sob demanda. O esquema é como o da visita à casa da



Acima o prato bem servido no Cozinha Original. Cardápio mineiro com boa elaboração. O bom intervalo entre os passeios.

avó. As mesas estão numa cozinha onde se destaca o fogão à lenha. Caso o hóspede peça um almoço, este sai por R\$ 30,00, o mesmo preço cobrado pelo jantar. Nos pacotes de feriado eles oferecem o jantar embutido na diária. Fora disso, talvez a melhor escolha possa ser um churrasco tocado pelo próprio hóspede na varanda do chalé. Assim também é incentivado o uso dos restaurantes da região. O Cozinha Original fica no meio do caminho para a cachoeira Casca d'Anta, talvez a mais famosa e que tem visita controlada pelo ICMBio (R\$ 10,00 a entrada). Ao lado do vilarejo de São José do Barreiro, ele é tocado pela chef Joanne

Ribas. Ela já vem de uma experiência internacional na Bélgica e depois de muita labuta num bistrô em Divinópolis, há dois anos e meio foi buscar um recanto mais sossegado (se é que isso é possível trabalhando em restaurante) depois que visitou o lugar e, como ela nos disse, passou fome pela falta de opções de uma boa mesa com uma preparação um pouco mais aprimorada, raro então por aquelas bandas. Curioso é que ao final das contas, do seu fogão à lenha são oferecidas algumas das mais típicas receitas da fazenda mineira, para atender, em boa parte, os paulistas que são responsáveis por 85% dos seus clientes. Havia sim o que batizaram de ceviche de jiló. Estava mais para um pickles, mas foi bem ao acompanhar algo quente como o tutu de feijão bem cremoso ou a carne de panela bem temperada – melhor que o frango com quiabo – tudo para ser degustado, se possível, nas mesas externas com vista para o paredão da Canastra. E fique tranquilo, vira e mexe ela também faz uso do produto mais emblemático



da gastronomia da região em cima de alguma receita tradicional. O queijo canastra, que agora consegue sair para mercados além da fronteira de Minas Gerais por liberação oficial de secretarias de vigilância sanitária – eles são feitos com leite cru não pasteurizado, e poucos recebem o selo do SIF – é tal como o vinho, um produto que só se consegue fazer em território específico. Tentaram até replicar o canastra usando o mesmo pingo – o fermento natural fundamental para a feitura do queijo – em Bambuí, cidade a 50km da região da Canastra, mas não deu certo. Ou seja, se quiser um canastra, só lá mesmo. Alguém mais refinado diria que o canastra depende do terroir daquele lugar. No caminho até a

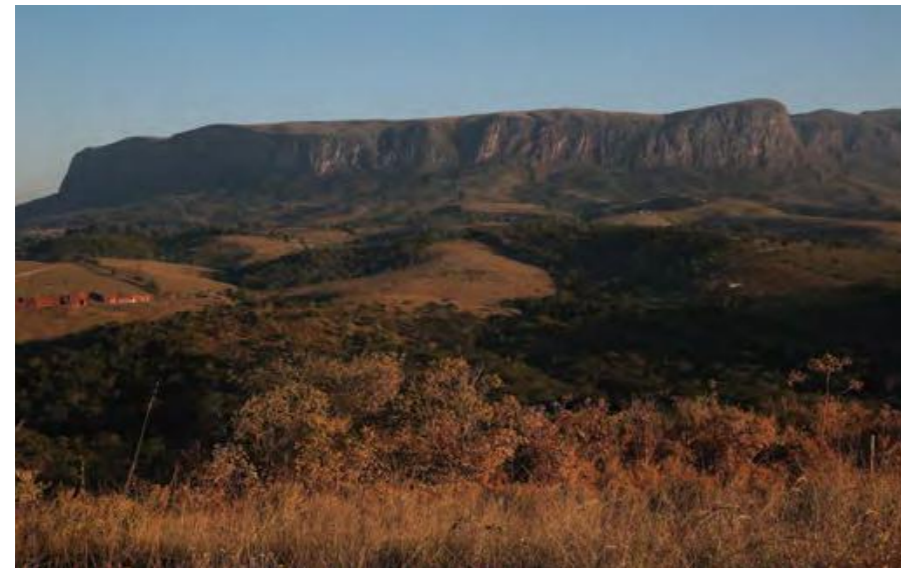
Pousada Limeira há várias placas indicando onde se pode comprar o canastra. Um deles é o de Cristiano Carlo, inspetor de solda que virou queijeiro. No seu canto, que na verdade é a casa de sua mãe, também são vendidas cachaças e doces caseiros. Mas o motivo real da parada é o queijo. Um disco normal que pesa cerca de 950gr sai entre R\$ 25 a 30,00. Eles fazem também um maior, batizado de Real, que pesa 4,5kg e vale R\$ 150,00. O desejo é levar o maior para casa e comer sozinho. Seus produtos mostram o ponto certo de sal, sem ser muito neutro. Outro experimentado, feito na pousada, estava muito salgado. Com esse queijo é possível também fazer algo que anda meio escasso no resto do Brasil, um verdadeiro pão de queijo. O popular quitute está negligenciado ao uso de essência de queijo e nada de polvilho azedo, como deve ser feito. Pelo menos na Canastra, com o queijo certo, o resultado é outro, mais difícil de ser executado, mas com um final bem mais feliz, e aí que



Em terra de legítimo pão de queijo, o bom é poder degustar o queijo Canastra original. Quem garante o melhor é o Cristiano Carlo, ao lado na loja na casa da sua mãe.



está o grande dilema, o turismo da Canastra passa por um momento que deve ser analisado. Ele é rural, de contemplação. É fácil tomar o café da manhã na companhia de um trio de seriemas. Também não existem muitas dificuldades de acesso, nem quando se refere às estradas vicinais de terra. Mas o mau exemplo está na vizinhança. Capitólio, Escarpas do lago, na beira da represa de Furnas, perderam o controle do seu turismo. Em qualquer dia é possível ouvir e ver o excesso de barcos boiando perto das belezas dos cânions. Não raro sai um funk de



pancadão de alguns deles. A degradação é iminente. Se não existir uma prevenção para que a mesma coisa não ocorra na Serra da Canastra, que está em franca evidência, o que vai acontecer, no mínimo, é emergir subprodutos de falsos queijos canastra com qualidade desprezível, salgados em excesso para acelerar a maturação e bancar a demanda. A cultura desse lugar é frágil e detonar a tênue linha que separa uma estrutura de turismo ainda em fase de amadurecimento – que mantém um certo charme – com o anseio do lucro fácil, talvez cegamente adorado por quem tem uma vida difícil, só vai descaracterizar o lugar e resultar em perigosos prejuízos, transformando o lugar num mico. ■

MAPA DE ROTAS

Como Chegar:

Seja de onde vier, é uma longa caminhada, muito em parte porque é preciso dar uma boa volta em torno de uma área do Parque Nacional da Serra da Canastra para chegar na Pousada Limeira. A cidade de referência de caminho é Piumhi, ligada por vias em boas condições, apesar da mão dupla. De lá é seguir pela MG 341 acompanhando as placas para Vargem Bonita. Dessa cidade em diante todos os caminhos são em vias de terra, mas todas em boas condições, permitindo o tráfego de qualquer tipo de veículo.

Dica do piloto:

A Pousada Limeira tem uma pista de pouso não homologada (20°20'20"S/046°25'25"W) de 900m em grama. A parte central de uma

das cabeceiras está um pouco degradada devido às operações das aeronaves bombeiro. Melhor é escolher uma das laterais para operar. As rampas são bem livres, só é preciso uma atenção com um morrote ao lado da cabeceira mais ao setor oeste.

Tarifas:

Pousada Limeira
Diárias com café da manhã
Chalés básicos: de R\$ 100,00 a R\$ 120,00 por pessoa
Chalés VIP: R\$ 200,00 por pessoa
Uso diário: R\$ 30,00 por pessoa
Taxa de pouso para não hóspedes: R\$ 50,00
Quadríciclo: R\$ 100,00 a hora ou R\$ 400,00 a diária

Endereços:

Pousada Limeira
Estrada Vargem Bonita / Cachoeira Casca d'Antas, km7 – Vargem Bonita – MG
Tel.: (37) 3435 1118 / 9 9872 0101
www.pousadalimeira.com.br

Cozinha Original
Tel.: (37) 9 9825 8842 / 9 9984 8842
Horário de funcionamento:
Alta temporada: De segunda a segunda das 09h00 às 17h00
Baixa temporada: De terça a domingo das 09h00 às 16h00
Jantares sob demanda
www.cozinhaoriginal.com.br

Queijos Canastra – Fazenda Misseno
Tel.: (37) 9 9141 4414 / 9 9969 8337

Excelência em Logística e Comércio Internacional

A National Freight é referência quando o assunto é Transportes Internacionais.

Ampla rede de serviços de logística com atendimento personalizado e soluções inteligentes para as mais variadas demandas.

Uma trajetória de sucesso desde 1994, que supera expectativas e garante a satisfação dos seus clientes.



248 cidades em 102 países



Transporte internacional aéreo e marítimo



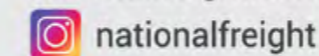
Consolidada no segmento Freight Forwarder



A NATIONAL FREIGHT É A MELHOR SOLUÇÃO PARA A SUA CARGA!

Tel (+55 11) 5539-1819 | national@nationalfreight.com.br

nationalfreight.com.br



nationalfreight



nationalfreighttransportesint



De Minas Gerais, algo mais do que uma canastra. É de lá que um produtor quer colocar de vez o queijo de cabra na mesa do brasileiro. O consumo, ao contrário da Europa, ainda não é popular por aqui. E não é porque o queijo não seja bom, pelo contrário, os produtos do Serra das Antas já acumulam prêmios tanto no Brasil como lá fora, na França, por exemplo, onde a concorrência é bastante acirrada. Isto não deve ser de graça. A descoberta dessa explosão de sabores, que são os produtos feitos do leite de cabra, tem um pouco a ver com a pequena produção. Consequentemente, para vender esses queijos, a rede também era reduzida. O Airton Gianesi – engenheiro de formação

MINNEIRO LEGÍTIMO

– foi parar na divisa de Minas Gerais com São Paulo. A esposa, Waldecio, de Bueno Brandão, foi quem influenciou a saída dele da cidade grande, onde a vida não estava mais atraente. Em 1983 ele tinha sete cabras e, mais que ser um fornecedor de leite caprino, deu um jeito de explorar algo com valor mais agregado. Foi atrás de intercâmbios com seis produtores da região francesa da Provançe, fez parte da formação da associação Paulicapri, que serviu para dar um norte em parâmetros de produção e qualidade aqui o Brasil, e começou a fazer seus queijos. Foi com pedidos de restaurantes, boa parte deles comandados por chefs de cozinha francesa, que além de oferecer, também foi desenvolvendo seus produtos. E tome adaptação para satisfazer o paladar do brasileiro, que não está muito acostumado com opções mais maturadas e de gostos e odores mais marcantes, coisa quase regra na Europa. Equilibrar o sabor com o perfil mais legítimo do queijo foi um baita trabalho, pois os chefs estavam à procura de

um produto de qualidade quase inexistente no Brasil. Muitos importavam, só que existem alguns tipos que pela nossa lei sanitária não podem ser importados. Atualmente 200 das suas 350 cabras fornecem de 500 a 600 litros de leite por dia, que se somam a quase 1.500 litros de leite de outros pequenos produtores para fazer os queijos. O foco está sobre os queijos mais exclusivos. Também fazem uma coalhada seca e estão produzindo queijo de leite de vaca. Com o tempo entraram na linha de produtos mais italianos, mais uma vez atendendo aos pedidos de chefs de restaurantes. Somando tudo, no catálogo são 28 diferentes queijos. Todos muito bons. Alguns são grandes surpresas para serem devidamente descobertas. ■

ONDEACHAR

Serra das Antas
Tel.: (11) 3266 5965
www.serradasantas.com.br

Bráz Pizzaria

A Levíssima até parece uma pizza de ricota, mas vai bem além disso. Feita com queijo de cabra Poivre d'ane sobre uma base de molho de tomate, tem sabor muito mais complexo do que se espera, apesar desse queijo ainda ser bem neutro. A consistência é um pouco parecida com cream cheese, e o sabor está bem balanceado com a berinjela, que é assada junto com a pizza dando um sabor bem tostado. Tomate seco é colocado na finalização e o conjunto fica bem leve, com alguma tendência ao adocicado. O interessante dessa pizza é a massa de fermentação natural, que mistura farinha de trigo tipo 1, a integral, o caputto e a de centeio. Fica com aspecto mais rústico, mas não é pesada, tem corpo bem aerado e até nisso combina bem com o uso do queijo de cabra, evitando um conjunto muito pesado. A Bráz oferece a Levíssima em dois tamanhos, a pequena, individual, sai por R\$ 52,00, e a grande, de oito pedaços, sai por R\$ 84,00.

Bráz Pizzaria
Rua Piracuama, 155 – Perdizes – SP
Tel.: (11) 2366 9894 / 2366 9895
www.brazpizzaria.com.br
Aberto todos os dias

Almoço

Quinta e sexta-feira das 12h00 às 15h00
Sábado e domingo das 12h00 às 17h00

Jantar

Domingo a quinta-feira das
18h30 às 00h00
Sexta e sábado das 18h30 à 01h00



Le Jazz Brasserie

Ele é citado no cardápio como sanduíche aberto. Vale como uma boa entrada. O Tartine de Chèvre et Champignon (R\$ 36,00) tem como base uma bruschetta em que o pão é tostado levando uma fina camada de molho de tomate. Recebe uma generosa camada de cogumelos shitake, paris e shimeji bem picados e salteados em azeite. O queijo de cabra chabichon, que é grelhado com tomilho, está quase um brie de tão neutro. O sabor e cheiro não são fortes, mais ao gosto do brasileiro, bem mais adequado para alinhar com o paladar muito marcante e terroso dos cogumelos. Se fosse o contrário existiria uma briga desnecessária entre esses dois elementos, o que acabaria deixando

tudo muito enjoativo. A salada que vem como acompanhamento recebe molho de mostarda, mas o grande complemento é o vinho. Na escolha da carta do Le Jazz, um Figaro 2014 (R\$ 25,00 a taça), rosé francês da vinícola Mas de Daumas Gassac que usa uvas carignan e grenache. Ele corta a gordura do prato de forma precisa e sem ser enjoativo.

Le Jazz Brasserie
www.lejazz.com.br



TALEGGIO

Lembra muito algum holandês (R\$ 69,10 a peça de 1kg). Sabor delicado, mas muito complexo. Era um produto difícil de achar no Brasil. Extremamente versátil na preparação de pratos, pode ser usado num gratinado de batatas como também num molho carbonara.

SAINT-MARCELLIN

(R\$ 8,40 a peça com 100gr), talvez muita gente o prefira no lugar do Brie, que é mais conhecido. Será mais fácil de ser compreendido do que seu irmão famoso. Pode ser uma opção para uma tábua de queijos com outros elementos de sabores mais marcantes, como o camembert. E vai muito bem com vinhos frutados.

FONTINA

(R\$ 29,00 a fatia com 350gr), maturado por 90 dias é o típico queijo para servir no happy hour. Vai muito bem com vinhos brancos, mais minerais, ou com cerveja bem encorpada pois o sabor é neutro, clássico, estilo italiano.

CAMEMBERT

Um Camembert com grande personalidade (R\$ 10,00 a unidade de 130g). Sabor potente, mesmo não sendo tão radical quanto os similares franceses. Se for combinar com vinho, não tenha medo de ser feliz com algum tinto mais leve e frutado. Os brancos mais minerais também farão uma boa parceria com este queijo.

BRIE

(R\$ 16,30 a fatia com 220gr) mais do que famoso, maturado por duas semanas. A dica é fatiar a peça e deixá-lo descansar por pelo menos dez minutos para dispersar o cheiro de amônia que, porventura, possa ter. Não é bruto, mas pode causar estranheza. Vale comer do café da manhã até a ceia. Com geleias é imbatível.

REBLOCHON

(R\$ 42,50 o disco com 600gr), bem parecido com o telaggio, só que com o ponto de sal um pouco acima. Foi prata no II Prêmio Queijo Brasil. Combina muito com cogumelos, e entre os vinhos, vale a pena experimentá-lo com um bem mais encorpado.

SABE DA ÚLTIMA?



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



www.facebook.com/revistHiGH

HiGH



CORACÃO DE MÃE

Quem tem carro sabe o que é dar uma carona para a mãe ou, mais intensamente, para a sogra. A cada curva, esquina, indo reto à frente, ou de ré, nada passa incólume à opinião dessa pessoa que lhe acompanha. Talvez ela nunca tenha dirigido um veículo, mas sempre terá algo a dizer sobre como você deve fazer isso. O carro até pode estar parado, mas no mínimo o ar-condicionado estará muito frio, ou teria que ser ligado, ou desligado. Sem pitaco, não se anda. Para quem está querendo a oportunidade de passar por essas experiências, mesmo sem ter nenhum contato com as personagens citadas acima, a recomendação é



comprar este Volvo. A marca usou a XC90 para mostrar uma nova fase de seus produtos. Os ares nórdicos, meio sisudos, ainda estão lá, mas subiram um degrau no estilo. Nos faróis estão as lanternas diurnas em LED, que também servem de setas, com o formato de T, nova marca registrada da Volvo em seus produtos. Dão nome de martelo de Thor para isso. A grade dianteira com elementos verticais dá aspecto de robustez, a barra diagonal com o logo no centro ainda está lá. Apesar de toda SUV ter cara semelhante, a XC90 se destaca no mar desses modelos que invadiram as ruas do mundo. A traseira com porta que se abre ao passar o pé debaixo do para-choque, ainda continua sendo reconhecida à distância como a de um Volvo ou, para alguns, pelo formato das lanternas como a inspiração do Honda Fit. Por dentro deixaram o veículo bem mais luxuoso e recheado de mimos para condutor e passageiros. O acabamento é extremamente primoroso. Em alguns momentos os Volvo apresentaram aspecto um tanto pelado, a arquitetura de interior era minimalista demais. Não é o caso desta XC90 T8 híbrida, aqui na versão Inscription de cinco lugares (ainda há a Excellence com quatro assentos individuais e uma minigeladeira onde sentaria o passageiro do meio no banco traseiro). Os detalhes em madeira de verdade, a elegância no forro em couro dos assentos, e o console central criam um ambiente muito fino. Até a manopla do câmbio, feita artesanal-



Requinte em detalhes como o assento central traseiro adaptável para crianças. Sofisticação no sistema de som que simula uma sala de concerto. Fuscão preto tocado lá é o máximo.



Acabamento em madeira legítima e a tela multifuncional. Um carro de tantos detalhes que leva mais do que uma semana para aprender tudo dele.



mente em cristal orrefors, contribui para esse aspecto exclusivo. E no meio de tudo isso há a tela multifuncional de 9" que trabalha como se fosse um tablet. Ela, inclusive, tem um bom processador pois rolar as páginas é fácil e rápido. E seriam necessárias umas oito semanas de uso para poder entender e se habituar com todas as informações e recursos disponíveis por esse dispositivo. E, claro, é possível fazer toda a conexão com o seu celular. Achar a melhor posição nos assentos ventilados e aquecidos é fácil, nos frontais, além dos ajustes básicos, todos elétricos, a pessoa pode buscar o melhor jeito para os encostos lombar, apoios laterais e comprimento do assento. Na parte traseira, o assento do meio já vem com uma divisão para poder acomodar uma criança que já dispensou a cadeirinha de bebê, nesse mesmo lugar o encosto pode ser rebaixado mostrando um console com um par de porta-copos. Vale lembrar que o mesmo carro, com motor diesel, é vendido com sete lugares. Há saídas de ar-condicionado com direito a regulagens digitais na parte traseira do habitáculo, inclusive nas colunas entre as portas. Acima das cabeças um grande teto solar panorâmico. Quem vai dentro da XC90 T8 híbrida vai notar que o silêncio impera além do esperado de um carro que pode se mover por energia elétrica. Mais que forração acústica de primeira,

ela conta com sistema eletrônico de supressão de ruídos. É algo semelhante ao usado nos Bombardier Q400, turbohélices regionais que têm dentro da cabine emissores de frequências que contrapõem aos ruídos indesejados produzidos pelos motores, vento aerodinâmico e hélices. No Volvo é perceptível o menor nível de ruído ao trafegar numa estrada de asfalto ruim, ou até na passagem de uma moto ao seu lado. E tudo isso por um grande motivo, o sistema de som Bowers&Wilkins, estado da arte em acústica, que trabalha 1.400watts por 19 autofalantes. O sistema foi todo projetado junto com a carroceria e se ele já oferece, tudo devidamente equalizado, a possibilidade de priorizar a região do ambiente, seja só para o motorista ou para os passageiros do banco de trás com diferentes níveis de envolvimento nos seus ouvidos, a cereja está na opção de o sistema replicar a acústica da sala de concertos de Gotemburgo, uma das melhores do mundo. O resultado é sensacional. Os timbres ecoam tão bem pela cabine, e com todas as profundidades possíveis, que a impressão é estar mesmo naquele ambiente e não num carro. Bohemian Rhapsody, Fuscão Preto (o do Rodrigo José, para experimentar com gosto), Adele ou qualquer uma do AC/DC soaram gloriosamente bem. Só por conta disso imperaria a escolha da compra desse Volvo. Mas é preciso saber que esse bem foi feito primariamente para te levar de um lugar a outro. A Volvo quis fazer uma SUV de grande porte que andasse muito bem.



Como geralmente isso se traduz em algo com sede voraz por combustível, eles fizeram esta versão híbrida. A XC90 T8 híbrida vem com um motor dianteiro à gasolina 2.0 de quatro cilindros que entrega 324cv e outro elétrico traseiro de 88cv. Combinados, além de 412cv, eles fornecem um torque de 65,2kgf.m a 2.200rpm. O câmbio automático possui oito velocidades, mas não há sequer borboletas atrás do volante ou a opção de trocas de marchas pela manopla do console. O carro anda realmente muito bem, fez de 0-100km/h em 5,8s. A 120km/l o motor a combustão está girando a baixos 1.900rpm. São cinco os modos possíveis de condução, sendo um voltado ao uso fora de estrada (com direito a gerenciamento e controle de velocidade barranco abaixo e mudança na



FANÁTICOS POR SEGURANÇA E AUTOMAÇÃO VÃO DELIRAR, OU NÃO, AO DIRIGIR ESSE CARRO



altura da suspensão pneumática), um usando tração contínua nas quatro rodas no asfalto, um totalmente esportivo, o Pure, que prioriza o uso elétrico, e o Hybri, que combina o melhor uso dos dois motores todo o tempo. Nos números de fábrica esse carro faz cerca de 15km/l, mas nem sequer chegamos perto desta marca. Na estrada a melhor média foi de 10,52km/l. Na cidade chegamos a 9,153km/l, o que não deixam de ser números louváveis levando em consideração que esse carro pesa 2.319kg. Algo semelhante faria mais ou menos de 4 a no máximo 8km/l em percurso misto urbano e rodoviário. Mas o que vai ser bem interessante é o consumo elétrico. Com as baterias carregadas, chegamos a fazer 42km e o custo dessa carga é de cerca de R\$ 5,00. Um carro popular para fazer o mesmo percurso pode custar o dobro. Rodando 312km na estrada e aproveitando a recarga nas reduções e frenagens, acabamos no final com um crédito de 16km nas baterias. Estas podem ser totalmente recarregadas em apenas 2,5h se a rede 220V fornecer 16 amperes. E aí é que está um entrave da proposta. No Brasil das gambiarras, chega a ser difícil encontrar



tomadas aterradas e com os famosos três pinos. Sem isso, o sistema de cabos do carro rejeita o funcionamento. Nem no Shopping Cidade Jardim em São Paulo, talvez o mais exclusivo e caro do Brasil, havia tomadas nas garagens que possibilitassem a recarga (ainda gratuitas) enquanto o carro permanecesse estacionado. A Volvo oferece gratuitamente a configuração de um ponto elétrico no endereço que o cliente preferir. Inclusive, a tal da marca de consumo divulgada pela fábrica requer que a carga da bateria esteja cheia. E nem sempre isso é possível. O carro está à frente do cenário brasileiro. E isso também tem a ver com outra característica deste XC90. A Volvo gosta de oferecer segurança. Como outros ele possui, trafegando até 50km/h, o sistema de frenagem automática de emergência na iminência de uma colisão. Bem dizendo, na apresentação, usando duas XC90, a coisa não funcionou. Disseram que o obstáculo, um atropelado blo-



O interior é menos simplista que o já visto em outros Volvo. Por fora as linhas robustas, típicas do produto sueco.



co de espuma forrado de plástico preto e com um desenho branco de um hominídeo, não era o ideal, como se no mundo real houvesse a chance de escolher o que funcionaria ou não. Mas fazendo a mesma coisa com um S60 da frota, o carro parou perfeitamente. Se a frenagem for abrupta os cintos vão te envolver e pressionar o seu corpo no assento para evitar o ricocheteio. No teto há o botão para falar com o serviço de apoio. Apesar de uma ou outra vez o contato ter sido um tanto demorado, o atendimento foi muito eficiente, deu até para fazer pontes de comunicação com outras pessoas em lugares onde o celular não funcionava, ou algum serviço de concierge remoto. E com direito a retorno. A Volvo também fica sabendo à distância se o carro sofreu algum acidente (a partir do acionamento do airbag ou por excesso de força G), tenta entrar em contato com os ocupantes, manda o socorro e guincho. Se estacionar sozinho não é exatamente novidade (e diga-se de passagem que o carro não consegue identificar vagas se estiver num estacionamento com muito pilares), a câmera de 360° fornece imagens soberbas do entorno do veículo facilitando a manobra. Para a sua

segurança, colocaram um assistente de direção neste automóvel. O XC90 ainda não consegue ir para o supermercado sozinho, mas é quase autônomo. Se o motorista ativar o sistema que lê as faixas de rolagem e mantém o carro entre elas, mais o piloto automático adaptativo, é bem possível que possa fazer uma viagem quase sem precisar dirigi-lo. Está certo que ele faz as curvas no mais puro modo Satoru Nakajima, e em algumas vezes perdeu a trajetória. Então você deve sempre estar no comando, o carro vai te auxiliar. Nessa hora você se lembra dos conselhos de mãe. O motivo é simples, esse carro é um grande pentelho. Se você estiver dirigindo mesmo em linha reta, ele vai ficar interferindo no seu jeito de guiar, dando pequenas correções de proa. Nas curvas vai sempre existir – se o sistema de centralização de faixa estiver ligado – uma intromissão. Se ele não concordar que você gosta de tangenciar, você vai sentir impulsos na direção. Se esquecer de dar seta para mudar de uma faixa à outra, o volante vai vibrar e algumas vezes haverá uma autocorreção para permanecer no centro da via. Ótimo para quem está sonolento. O carro reclama também se perceber que a sua condução é imprecisa. Mas no final você não vai se sentir sonolento, em alguns casos porque as pessoas nos outros carros vão ver você discutindo com uma máquina por toda a viagem, como um idiota, exatamente como faria



Na tela multifuncional de 9 polegadas, a boa visão das câmeras 360°. No porta malas espaço mais do que suficiente para as tralhas da família.



com a sua mãe se ela estivesse sentada ao seu lado dando os tradicionais conselhos. E não tente dar explicações ao guarda que o parou ao vê-lo dirigindo sem as mãos no volante. A lei ainda obriga o motorista a dirigir com o permanente contato tátil naquela coisa redonda que fica à frente do seu assento. Esse Volvo é assim, cobra R\$ 468.950,00 (ou R\$ 532.950,00 na versão Exclusive) para que você possa ser o motorista dele. Com tanto apoio, será possível curtir o muito luxo e conforto. E não esqueça a blusa. ■

ONDEACHAR

Volvo
www.volvocars.com/br

NASCE O NOVO ÍCONE DA AVIAÇÃO EXECUTIVA

Michael Klein, nome consagrado na aviação executiva, cria a Icon Aviation. A nova empresa é resultado da fusão de CB Air e Global Táxi Aéreo, reconhecidas no mercado pela solidez, segurança e experiência no alto padrão de atendimento.



Com a maior e mais nova frota de aeronaves do mercado brasileiro, a Icon conta com profissionais qualificados prontos para proporcionar uma experiência única e exclusiva para seus clientes.

VENHA CONHECER A NOVA REFERÊNCIA EM AVIAÇÃO EXECUTIVA DA AMÉRICA LATINA.

- ★ Fretamento;
- ★ Gerenciamento;
- ★ Hangaragem;
- ★ Atendimento de pista;
- ★ Venda, aquisição e compartilhamento de aeronaves.



www.iconaviation.com.br

Juntos voaremos mais alto.

RESERVAS:
+55 11 3555 6108 • +55 11 5070 6000 • fretamento@iconaviation.com.br

Colete Puffy verde militar gola alta
 R\$ 119,90 - Cotton On

Camiseta Street Twin 100% algodão
 R\$ 99,00 - Triumph

Bermuda
 R\$ 124,90 - Hangar 33

Sapato Oxford em camurça marrom
 R\$ 379,00 - VR

Relógio Seastrong Diver Heritage,
 caixa de 42mm, mostrador na cor prata
 e aro giratório interno para 60 minutos
 com índices e ponteiros de horas, minu-
 tos e segundos revestidos com material
 luminescente. Resistente à água em até
 30 metros. Movimento automático, calibre
 AL-525 com reserva de marcha para até
 38 horas. Pulseira de borracha na cor preta
 com costura lateral - R\$ 7.346,00 - Alpina

Agradecimento:
 Barbearia Arizona Desert
 Rua Ministro Gastão Mesquita, 296
 Perdizes - SP
 Tel.: (11) 3873 1080 / 9 4081 7021
www.barbeariaarizonadesert.booksy.net

A MECÂNICA DA COISA

**Depois do metrosexual, uma pega-
 da mais rústica. A fase agora está fa-
 vorável para quem curte o perfume
 da graxa e da gasolina. Da barbearia
 onde se faz o corte com perfeição,**
 mas sem afetação, ao estúdio de grava-
 ção no centro do ninho do rock brasi-
 leiro, tudo segue como sempre, só que
 agora com mais evidência. Mas é preci-
 so garantir a legitimidade. Se quiser ser
 apreciador dessa mecânica, é necessário
 o gosto, a boa dose de habilidade e a
 presteza para, pelo menos, saber onde
 fazer a melhor preparação do seu mo-
 tor, seja ele para voar nas pistas ou nos

céus. Até a hora certa é conferida no es-
 tilo clássico, o mesmo que faz reviver a
 pilotagem em duas rodas de uma época
 onde o certo e o errado eram mais sim-
 ples, diretos. Para salvar a história, a téc-
 nica apurada vai embutida nos mínimos
 detalhes, seja na estampa da camisa, seja
 no seu próprio jeito de ser. ■

Blaser dois botões

Preço sob consulta – Tommy Hilfiger

Camisa estampa floral em algodão

R\$ 319,90 - Dudalina

**Sapato brogue preto com
cadarço marinho**

R\$ 1.299,00 – Hilfiger Collection

Agradecimento:

Silvinho Motores de Competição
Rua Ministro Gastão Mesquita, 387
Perdizes – SP
Tel.: (11) 9 8188 9938

Agradecimento:

Helicentro
Av. Pirajussara, 4123
Instituto Providência – SP
Tel.: (11) 3751 2000
www.helicentro.com.br

Calça jeans com forro em malha

antiabsorção e pontos de proteção
contra impactos em kevlar,
protetores de joelhos
R\$ 469,00 - Triumph

**Bota chelsea com
elástico nas laterais**

R\$ 449,00 - VR

Jaqueta Bobber em couro vintage

com protetores internos removíveis
para cotovelos, ombros e costas, co-
lete do forro removível com estampa
Bobber, bainha ajustável e zíper de
conexão para calças Triumph
R\$ 1.890,00 - Triumph

Camiseta P-40 Warhawk

R\$ 57,99 – Hangar 33

Relógio Bolt 68 Automatic Chronograph Chocolate Blue. Caixa de aço de 47mm com movimento automático Concepto 99001 com reserva de marcha para 48 horas. Resistente à água em até 100 metros. Pode ser usado separadamente da pulseira como relógio de bolso R\$ 12.518,00 - Bomberg

ONDEACHAR

Hangar 33
Tel.: (11) 3956 0404
www.hangar33.com.br

Triumph
www.triumphmotorcycles.com.br

Motostory
www.motostoryshop.com.br

Dudalina
Tel.: (11) 2308 0595
www.dudalina.com.br

Relojoaria Maxior
Shopping Center Norte - SP
Tel.: (11) 2221 0955
www.maxior.com.br

Alpina
SAC (11) 3099 0460

Guess
Shopping Cidade Jardim - SP
Tel.: (11) 3198-9346

VR
Tel.: (11) 3081 2919

Cotton On
Shopping Morumbi
Piso Superior - SP
Tel.: (11) 5182 6371

Tommy Hilfiger
Loja Oscar Freire - SP
Tel.: (11) 3060 8994

Camiseta coleção Hall da Fama Walter Tucano Barchi em malha mista e acabamento peach skin
R\$ 89,90 - Motostory

Boné Perforated Trucker vinho com traseira de tela e bordado frontal
R\$ 79,90 - Motostory

Calça caqui chino
R\$ 214,90 - Hangar 33

Tênis em couro marrom
R\$ 399,00 - Guess

Agradecimento:

Estúdio 57
Rua Guará, 57 - Pompéia - SP
Tel.: (11) 9 8911 5369

PONTO DE INTERESSE

Cinco aeroportos do estado de São Paulo passarão a ser privados. O consórcio Voa São Paulo levou a melhor numa concorrência para ter a concessão de gerir por 30 anos os aeroportos de Amarais em Campinas, Jundiaí, Ubatuba, Itanhaém e Bragança Paulista. O Voa São Paulo é formado pela MPE Engenharia, Terra-com Construções, Nova Ubatuba Empreendimentos, ALC Participações, Estrutural Concessões de Rodovias e EPC Construções. A outorga oferecida foi de R\$ 24,439 milhões, um ágio de 101% em relação à outorga mínima de R\$ 12,159 milhões, sobrepondo a oferta de



Vida nova para 5 aeroportos da aviação geral, agora na agilidade da iniciativa privada. Estão previstas melhorias em todo o entorno de cada um.

1% de ágio oferecida pelo Grupo Gran Petro, que também estava de olho no negócio. Ao longo deste período serão investidos R\$ 98 milhões nas melhorias dos aeroportos. A nova fase promete além de mais agilidade, uma nova visão de como deve viver cada um dos sítios aeroportuários. Quem nos contou foi Othon Ribeiro, presidente do Voa São Paulo. Ele é conhecido por ter o Hangar Nações em Jundiaí e agora está à frente nessa empreitada. Esses aeroportos, por serem basicamente de uso da aviação geral, não possuem linhas comerciais com destino a eles e sofrem um bocado com a estagnação do segmento. Na média andam com uma baixa operacional de 35 a 45% se comparado com o volume acusado em 2012. Naquele ano em Jundiaí eram registradas 10 mil operações de pousos e decolagens, hoje são 6.500 ao ano. Menos movimentação, menos taxas pagas, menos serviços prestados, menos dinheiro em caixa. Esses cinco aeroportos – mesmo com os de Jundiaí, Campinas e Itanhaém trabalhando no azul – há tempos estavam sendo cotados para sair da administração do Daesp – Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo. Não rendiam dinheiro e por serem administrados em gestão estatal, fazer qualquer coisa neles era moroso. A simples compra de papel higiênico sofria com esse engessamento, tudo dependia de processos de licitação. Em



2011 o Daesp contabilizava 31 de seus aeroportos como deficitários. No seminário Airport Evolution Latin America, que aconteceu em São Paulo naquele ano, foi levantado que para ter uma vida financeira saudável, um aeroporto devia ter um fluxo de 1 milhão de passageiros por ano, número bem longe de ser atingido por qualquer um da lista licitada agora. A conta, se pensarmos da forma tradicional, nunca iria fechar, as tarifas aeroportuárias representam 15% do faturamento, o resto vem do aluguel de áreas de concessão de uso. Othon não nos disse qual seria o ponto de equilíbrio financeiro desses aeroportos, mas a nova administração os vê como algo além de um espaço com



UM PLANO DE MELHORIAS DE AEROPORTOS AGORA VEM PELA INICIATIVA PRIVADA

pista, pátio e hangares. O que eles querem é explorar o terreno como local de um grande empreendimento imobiliário. O projeto é embutir mais comércio em torno deles, incluindo desde empresas do ramo, como as de venda de peças e acessórios aeronáuticos, até hotéis, restaurantes e lojas variadas, incentivando o aumento de trânsito das pessoas, mesmo aquelas que não estão indo para lá fazer algo diretamente relacionado com a aviação. Eles querem que o aeroporto fale mais com a cidade onde está instalado, gerando receita. Na outra mão, melhorias estruturais estão previstas. Amarais deve ter a pista aumentada de 1.600m para 1.850m e deve ganhar equipamentos para procedimentos de aproximação IFR, a de Ubatuba aumentará para 1.100m daqui dois anos. As que não tiverem balizamento vão receber os equipamentos, e estações de meteorologia estarão disponíveis. O controle de sistemas pode ser remoto, por meio de uma central de monitoramento, e todas oferecerão abastecimento tanto de gasolina como de querosene. Conversas com o DECEA estão sendo feitas para melhorar a atual estrutura de corredores aéreos para que aviações de baixa e alta performance

possam conviver com maior eficácia. A vocação de negócio do entorno de cada um dos aeroportos foi levada em conta. Bragança Paulista deve se tornar um centro de instrução, e o aeroclube deve receber a companhia de outras escolas de aviação. Em Itanhaém, local que serve muito de base para as operações de offshore, é mais do que certo que não adiantará colocar um outlet premium porque não haverá demanda para esse tipo de comércio. O foco terá que ser outro. E segundo Othon, os alugueis de cada área deverão seguir o mercado local. Espera-se que assim, a lanchonete consiga vender o café e o pão de queijo por valores mais humanos, o que normalmente não é prática nos grandes aeroportos do país. De qualquer forma, uma melhor infraestrutura aeroportuária certamente atrai clientes que vão pensar melhor na hora da escolha em operar em local x ou y. Em Ubatuba isso pode desenvolver ainda mais o foco turístico. Todos podem muito bem se servir de um melhor aeroporto para serem mais atraentes em novos negócios. Uma velha ideia que agora pode ser colocada em prática. ■



AGS

PERFECT LOGISTICS,
NO DISTANCE.



AOG
AIRCRAFT ON GROUND

DOOR
TO DOOR SERVICE

24.7
OPERATIONS CENTER

AGS

There, it's here.

Freight Forwarder . Supply Chain Management (3PL)
Special Packing . Cross-Docking . Insurance
Road Transport . Charter . Warehouse

ENSINO SUPERIOR





EQUIPAMENTO É INSTALADO PARA OFERECER TREINAMENTO A TODA PROVA PARA TRIPULANTES



Com a chegada dos Airbus A320neo, nada mais natural que investir em uma estrutura completa para instrução e treinamento dos tripulantes.

Um ano após a decisão de fazer um centro de treinamento no Brasil, a Airbus abriu as portas da sua mais nova unidade, a primeira na América do Sul. A ABTC - Airbus Brazil Training Centre foi instalada dentro do complexo da UniAzul, universidade da Azul que fica bem próxima ao aeroporto de Viracopos em Campinas (SP). A companhia aérea é a cliente majoritária do lugar, mas vai dividi-lo, por enquanto, também com a Avianca e com a Smile Aviation, uma escola para pilotos no México. Curioso é que neste país está outro centro da Airbus, recém-inaugurado, que funciona dando apoio à unidade estabelecida em Miami, para onde segue o grande fluxo de tripulantes de outras empresas aéreas em busca de treinamento. Ao redor do mundo a Airbus possui 12 centros semelhantes. Segundo Rafael Alonso, presidente da Airbus para América Latina e Caribe, a demanda

Entre os recursos vão desde os equipamentos básicos de ambientação de cabine. Na foto de baixo os representantes da Azul, Anac e Airbus no evento de inauguração.

por capacitação na região deve ter um crescimento anual de 5% nas próximas duas décadas, atendendo algo como 80 mil tripulantes e técnicos. Por enquanto o ABTC em Campinas opera com um único simulador nível D do A320neo. O acordo de 12 anos engloba mais de 70 mil horas de treinamento e também disponibiliza um ATP – Airbus Pilot Trainer, módulo em sala de aula para familiarização de cabine. Neste, a configuração básica do cockpit é mostrada em monitores de TV agrupados para simular a disposição de cada botão que será usado no futuro. Entre os recursos também existe o sistema de e-training que o aluno pode acessar à distância. A Latam que também opera o A320neo faz a pre-



paração de seus tripulantes na CAE, em Guarulhos, onde eles operam com três simuladores do A320. O treinamento dos A320neo possui muita similaridade com os modelos da geração anterior. Para Antonoaldo Neves, presidente da Azul, um só simulador já atende a necessidade de treinar a sua equipe para o Airbus A320neo. Estima-se que são de 8 a 10 tripulantes por aeronave. A Azul já opera com oito A320neo e deve ter 11 voando até o final de 2017, devendo chegar a 35 em 2020. Em Campinas a Azul também mantém os simuladores do ATR e E-Jet, e para estes não está prevista a disponibilidade de outros simuladores. Quando é preciso, os tripulantes vão fazer curso no exterior. Por enquanto também não há a previsão de trazer simuladores para os A330 usados em rotas internacionais,





Em Campinas, na UniAzul, há toda uma estrutura para treinamento em todos os equipamentos usados pela Azul.



até porque, apesar da reintegração de dois A330 na frota, até abril de 2018 não é esperada novas rotas com o modelo. O que pode acontecer é o aumento de alguma frequência (Lisboa deve ter sete frequências semanais e Recife – Orlando desde 1º de julho possui quatro) e, conseqüentemente, o atendimento de uma maior demanda por carga aérea, que tem aumentado numa batida de 35 a 45% ao ano. A tão falada rota direta para Nova Iorque ainda não está com previsão certa de começar, depende, segundo Antonioaldo, da conjuntura do país. Vale lembrar que a Azul abriu mão de uma encomenda de cinco Airbus A350-900. Duas aeronaves que estavam quase prontas para a entrega foram repassadas ao grupo chinês HNA, que possui 23,7% das ações da Azul. O jato estava cotado para fazer a rota ligando o Brasil à Nova Iorque. ■



Helicidade

Uma nova marca para uma nova fase na hangaragem de helicópteros.

Esta é nossa nova marca, com ela o Helicidade dá início a uma nova fase no que diz respeito a hangaragem de helicópteros. Em breve você será convidado a conhecer muitas novidades que irão surgir. Trazendo um novo tempo, revolucionando a forma de fazer hangaragem e oferecendo benefícios exclusivos aos nossos clientes. Aumentando ainda mais as vantagens de estar no heliporto mais bem localizado de São Paulo. Venha fazer parte desta revolução.

Completo, perto de você, perto de tudo.

23°32'48" S / 046°44'13" W

VHF - 130,37 - Av. Onófrío Milano, 186 - Jaguaré - | 3767 3500



DUPLA



JORNADA

Acomodado no carro, tanque cheio, dinheiro trocado para o pedágio, mas a dúvida para onde seguir. Nos mesmos dias 24 e 25 de junho, dois eventos de aviação em duas cidades diferentes.

Um em Araras (SP), e outro em Pará de Minas (MG). Não é efeito de uma bolha ou um milagre econômico repentino que faz pulular eventos assim. A razão para esse acontecimento é simples, briga de egos. No final do ano passado foi anunciado que o AeroRock, evento que juntava show de acrobacias durante o dia e rock à noite, ia mudar de Pará de Minas, para Araras (SP), local que já abrigou a EAB em tempos passados. Era uma parceria entre o organizador Mark Binder e a prefeitura da cidade. Melhor estrutura de aeroporto, pátios maiores e distância mais curta para grandes centros e, consequentemente, maior potencial de atrair público foram os motivos principais para a mudança. Na mesma época também foi anunciada a parceria com o piloto agrícola e de acrobacias José Villela Krandotas que também comanda a Villela Airsport. Entretanto, poucas semanas depois houve um racha na organização. José Villela seguiria em Araras anunciando em 18 de maio a AeroFest, enquanto Mark Binder voltaria com o seu AeroRock para Pará de Minas. Nenhum dos dois comentou as razões dessa separação, disseram apenas que o contrato de sociedade não



Festa no céu é sempre bom e o público gosta. Mas não vale se por questões de picuinha, que dois eventos sejam marcados para os mesmos dias.



fora fechado. E, pior, ambos os organizadores estipularam para si a mesma data dos seus eventos. O coronel da reserva da FAB, Rubens Fernandes Martins, da coordenação do AeroFest, nos contou que mantiveram a data que para eles já estava determinada. A mesma justificativa foi dada por Mark Binder. Para este, o AeroRock estava programado para acontecer entre 24 e 25 de junho onde tivesse que acontecer. Ambos organizadores responderam que não lhes cabia a responsabilidade de alterar o calendário das apresentações. Regionalmente pode até parecer que o público ganhe com dois shows, mas na verdade não. No cenário brasileiro, a quantidade de

pilotos, aeronaves e mecânicos envolvidos nos shows aéreos é bem restrita. Boa parte deles não recebe remuneração pelas suas apresentações, fazem os seus shows por amor à arte ou por amizade com os organizadores, afinal, é um círculo de relacionamento bem pequeno. Só que essa dieta a médio prazo não paga o arroz, feijão, gasolina, manutenção e nem treinamento. Entre o AeroFest e o AeroRock, o primeiro acabou contando com mais atrações na parte de show aéreo. Valeu-se da manutenção de acertos pessoais de agendamento feitos ainda quando tudo era uma coisa só, e também porque Araras fica mais perto dos endereços dos pilotos se comparado



Num único fim de semana, as equipes de demonstração tiveram que escolher onde se apresentar. A logística era muito complexa para a participação em dois locais distintos. Perdeu o público.



com Pará de Minas. A divisão de forças prejudicou o público. A Esquadilha da Fumaça foi a única que se apresentou nos dois endereços. Sábado em Araras e domingo em Minas. Mas ela possui uma estrutura de logística da FAB que consegue viabilizar essa operação. Não dá para querer que a Esquadilha Extreme desloque dois T-6, um Beech 18 e mais paraquedistas e mecânicos de uma cidade a outra num intervalo de uma tarde. O Luis Facó Panceri, que tem como equipe o seu pai, Luiz Antônio, para deixar o CAP-10B em dia é o outro exemplo. A verba dessa dupla só permitia a ida de Curitiba para Araras, não era suficiente para seguir para o AeroRock, até porque se na AeroFest eles receberam uma graninha para se apresentar, não era esse o caso em Minas Gerais. O Extra 330LX da Ala Aviação (que voou em conjunto com um RV-7A numa bela sincronia, apesar das performances tão distintas), também foi visto apenas no interior paulista. Idem para a Esquadilha Céu, que levou seus RV lá do Rio de Janeiro. Em território mineiro o Sukhoi SU-31, do Richieri, o Su-26mx, do Marcio Oliveira, a Esquadilha EJ, com os seus Cessna Aerobat, um Citabria, um RV-8 e um Decathlon foram os responsáveis pelas cambalhotas para o público. Para quem não é do ramo até parece que tudo foi uma grande maravilha debaixo de um céu azul, perfeito para servir de moldura às apresentações. Só que a plateia não pode se enganar. O potencial total de cada show ficou ceifado pela metade. Isso no mínimo é um desrespeito, porque as organizações não pensaram no público e sim em seus próprios umbigos. Existiu até a situação de piloto perguntando se poderia, na quebrada de galho, se apresentar um dia em cada um dos eventos, mas teve organização retrucando que se não fosse com exclusividade, não lhe interessaria a presença. Uma pena, pois de qualquer forma houve boa plateia entre os dias 24 e 25 nos dois lugares. No sábado em Araras dava para contar 20 mil pessoas facilmente. No domingo teve mais gente ainda. Em Pará de Minas o cenário foi mais modesto, com o sábado servindo mais para ver a chegada dos participan-

tes diante de um público de cerca de 2.000 pessoas. Show aéreo somente no final da tarde. No domingo o público foi mais forte, algo como o dobro, com muita gente se aglomerando no entorno do aeródromo. Muitas pessoas ficaram no local onde existe uma estátua do Cristo Redentor próximo ao aeroporto para ver o espetáculo. O ingresso não foi caro em nenhum lugar. Em Minas Gerais o show aéreo era gratuito, o de rock custava R\$ 25,00. No evento paulista foi cobrada a entrada de R\$ 10,00 e estacionamento R\$ 20,00. Em Araras havia uma boa estrutura para que as pessoas pudessem comer e beber. O tíquete médio de alimentação era de R\$ 15,00. Na parte noturna, Pará de Minas obteve mais sucesso, apesar do frio pesado que baixou durante a noite do sábado e, bem dizendo, durante todo o dia em Araras. Pouco se ouviu sobre o show de música depois do pôr do sol. A grande presença de público mascarou um pouco a real situação de como tudo deve ser encarado. Que esses eventos atraem bom público, isto é inegável. A união também poderia ter beneficiado a festa em termos de negócios. Para a Cruzeiro do Sul que em Araras tinha um estande num setor chamado VIP (meio escondido demais, bem dizendo), segundo José Olavo, diretor da empresa que comercializa motores e acessórios aeronáuticos, até que por ser primeira vez o retorno foi bom. A Cruzeiro do Sul saiu de lá com cerca de US\$ 20 mil lucrados na venda de peças e manutenção de motores Rotax, marca que ela representa. Mas José Olavo faz a ressalva que a divulgação foi aquém do desejado, os convites para distribuição entre seus clientes foram recebidos uma semana antes do evento. É um expositor que deve voltar ao AeroFest se ele



São poucos os eventos que oferecem tantas alternativas de diversão. Pode ser no ar, pode ser no chão.



for realizado no ano que vem. Em Minas, quem aproveitou foi o pessoal da Aeromot, que passou o dia demonstrando o bimotor Diamond DA-62. Dizem que saíram de lá com três contratos de vendas. Enfim, dá para perceber que, se bem organizado, esses eventos podem ser bastantes lucrativos, não só levando em consideração a venda de ingressos, eles também são interessantes para os potenciais expositores. As cidades que os recebem podem ganhar muito com a circulação de gente. Claro que tanto Araras, como Pará de Minas não possuem estrutura hoteleira compatível com a movimentação de público que é provocada. Mas há alternativas no entorno, bastam ser divulgadas, o que de fato não aconteceu. O resultado, pelo menos em Araras, foi a saída prematura de boa parte da aviação que fora lá visitar. Alguns foram embora porque não tinham onde se hospedar. É preciso um maior trabalho para convencer esse público a pernoitar na cidade e também, agora levando em conta a organização, não querer melar o negócio por questões pessoais. ■

CARAIGÁ NAS ALTURAS



**Um novo conceito de concessionária.
Venha nos visitar e se surpreenda!**

Av. Duquesa de Goiás, 800 - Real Parque
Tel.: (11) 3525-8000
www.caraiga.com.br

51 anos **caraigá**
Você extremamente satisfeito.



www.facebook.com/caraiga



www.youtube.com/caraigacarros



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



Caraigá Audi Morumbi





FELICIDADE DE FÁBRICA



A moda pegou. O estilo retrô vai da barbearia ao cosmético, chega no vestuário e até à mesa. Na moto a coisa também vai bem, obrigado. A Harley-Davidson, depois de uma queda entre janeiro e fevereiro de 19,77 % para 15,41% na participação de mercado no Brasil,

acusou o crescimento final de 26% em vendas do início do ano até maio, comparando com o mesmo período de 2016. Não precisa nem dizer qual segmento eles atendem. A Triumph, se levarmos em consideração os mesmos meses, basicamente não teve aumento nem decréscimo nos seus índices – a Honda, depois

de um pico de vendas em março que a levou de 10,78% para 16,27% de participação de mercado, chegou a sofrer uma queda de 50% nas vendas no segmento de motos com mais de 500cc – os modelos clássicos estão com vendas em franca ascensão. Eles deverão responder por até 1.000 exemplares emplacados até o final de 2017, algo como pouco mais de um terço de todas as suas vendas no país. Não à toa colocaram mais dois modelos no mercado, deixando o catálogo com seis opções, e em quatro delas a Triumph lhe permite escolher o que deseja em volta do motor bicilíndrico paralelo de 1.200cc. Dentre a família de clássicas Bonneville, agora há a opção Bobber com preço na etiqueta a partir de R\$ 49.990,00. Se a Street Cup de motor 900cc, ou a Thruxton R já se embrenhavam por esse caminho de parecerem modelos que foram customizados pelos seus donos, na Bobber os ingleses foram bem a fundo nesse conceito. Ela segue literalmente a linha de tirar tudo o que possa ser supérfluo para extrair o que de

Acima, a customização de fábrica a partir de um modelo que já tem cara de ser totalmente personalizado.



O painel tem aspecto essencial, todavia, reúne uma série enorme de informações ao piloto. Na foto de baixo a traseira que se assemelha a modelos rabo duro.



melhor fazer com a máquina. Aqui é o andar de moto na sua essência. Dentre as coisas dispensáveis está o lugar do garupa. Sim, a Bobber é para egocêntricos. Um banco com forração e detalhes de acabamento diferentes até existe e custa R\$ 599,00, mas um item opcional à venda que possibilite ter outro ser humano andando com quem pilota, isto não. E há uma solução inteligente, o banco em estilo de bicicleta pode ser ajustado na distância para o tanque, basta afrouxar um parafuso embaixo do assento. Talvez a inveja aguace os incautos. Não houve uma parada no farol em que alguém dando uma olhada na Bobber não lamentou a impossibilidade de dar uma volta junto. Ela realmente tem essa cara



de exclusividade, de coisa personalizada, só que desta vez com garantia de fábrica. Se quiser, fora os 150 itens opcionais, você ainda pode colocar dois pacotes de customização extra. A Old School (R\$ 7.690,00) vem com guidão alto, e a Quarter Mile (R\$ 7.190,00) tem escapes diferenciados. Em cima dessa Boober, uma volta no tempo. A chave vai na lateral direita, a trava do guidão é na base da mesa da suspensão dianteira. O painel tem formato reduzido, em um único caneco, onde a informação principal é a velocidade, ainda existem um mostrador digital de múltipla função com hodômetro total e dois parciais, contadores, média de consumo e velocidade, alcance, nível e combustível, indicador de marcha e de manutenções, e status de modo de condução. Este instrumento tem seu ângulo móvel para adaptar ao guidão alto. A parte traseira tem uma balança com uma suspensão KYB monochoque com curso de 76,9mm, deixando a moto com aspecto de rabo duro. Na dianteira os garfos são Kayaba de 41mm e 90mm de curso. A Bobber, com 1,510m, é 6,5cm mais longa de entre eixos que a T120, graças ao ângulo de caster de 25,8° e o trail de 87,9mm (na T120 os números são 25,5°/105,2mm), e mais o conjunto da suspensão traseira com desenho mais longo. No total a Bobber mede 2,235m ante os 2,170m da irmã mais velha. O aspecto é baixo, esguio.

Ela vem em três cores, a preta das fotos, uma cinza chumbo fosca, e talvez a mais elegante de todas, na cor vinho. Apesar do jeito despojado a Bobber não é tão magrelinha assim. Ela pesa, seca, 228kg, quatro a mais que a Bonneville T120. Mas é equivocado pensar que a Bobber seja uma T120 sem apetrechos. Fora o motor, ela tem seu projeto próprio. Mas de qualquer forma, nem parada o piloto vai achar que é uma moto pesada. Com o centro de gravidade raspando o chão, e um assento a apenas 690mm do solo, essa moto é de uma agilidade bem surpreendente. Na cidade anda-se

como se estivesse numa 250. Pode ser que você vá encontrar um certo trabalho para manobrar no estacionamento, porque a frente dela esterça pouco. Andando na cidade a suspensão traseira trabalhou bem, apesar de em alguns momentos aparentar ser um tanto dura. Ou talvez a sensação fosse essa mais por conta do banco, que tem espuma bem fina. A Triumph oferece uma suspensão traseira RSU Fox (R\$ 8.690,00) que pode ser mais eficiente se o peso do condutor foi um pouco acima de 105kg. Esse acessório, que tem regulagem da pré-carga da mola e de retorno do amortecedor, pode evitar constantes batidas de final de curso que podem acontecer em passagem por lombada ou nos infundáveis calombos e buracos das nossas vias. O motor entrega 77cv a 6.100rpm e torque máximo de 10,81kgf.m a 4.000rpm. Segundo a Triumph ele trabalha com 10% a mais de torque aos 4.000rpm (aos 155km/h em sexta) que a T120, sendo



Outra leitura de fábrica feita em cima da Bobber. O guidão alto é a característica marcante. Ao lado a suspensão traseira monochoque eficiente e bem escondida.



O freio dianteiro é bem eficiente, mas precisa ter aplicação firme para trabalhar bem. O motor entrega torque para todas as alegrias.



que o pico é 2% maior. Em termos de potência a Bobber entrega 10% a mais que a T120 numa batida de 4.500rpm. No cotidiano ele é um motor que pouco reclama. Trabalha com nível e vibração quase nulos, parece que essa usina está apoiada em coxins de marshmallow, dando para andar tranquilamente em terceira a 40km/h com o motor a baixos 1.600rpm. Em quarta ela aceita até 50km/h com o motor em 1.800rpm. Em quinta, nesse ritmo, ela começa a achar que você está forçando um pouco a amizade. E sobra torque facilitando a agilidade no trânsito. E como atuou o ABS dessa moto. Talvez uma questão de ajuste fino, mas a qualquer momento, com um pouco mais de aplicação, dava para sentir o sistema

A PERSONALIZAÇÃO AQUI FOI FEITA COM A ESTRUTURA E O APOIO DO FABRICANTE



gerenciando a frenagem, principalmente no freio traseiro. O acionamento do dianteiro bem que podia ser um pouco menos duro. Com tanque de 9,1l de capacidade, bem menor que o da T120 que engole 15l, não é possível querer fazer longas etapas em cima dessa moto, dá para completar 220km até que você comece a ficar preocupado em ter que encontrar um posto de combustíveis urgentemente. Na cidade, o consumo foi de cerca de 13,50km/l, número em suspensão, pois o indicador de nível e com-



bustível digital travou e havia uma suspeita de que o hodômetro também não estivesse muito católico. Na estrada dá para estimar que a moto estivesse fazendo 24,53km/l. Mas isso não interfere no prazer em pilotá-la. Bem menos arisca que a Ducati Scrambler, o passeio na estrada é fenomenal. A geometria do guidão bem plano banco e pedaleiras está muito bem desenhada. Alguém com mais de 1,95m talvez fique com o corpo um tanto arqueado, o que pode cansar em viagens mais longas. Um dos questionamentos durante a apresentação oficial foi o uso e a eficácia dos pneus Avon Cobra. Tinha gente exclamando para ver se a Triumph conseguiria homologar algum Pirelli da vida que pudesse casar melhor com a moto. No curto período de convivência, a princípio, esses pneus não mereceram críticas. Funcionaram bem a contento, mesmo andando com a moto em seus limites que, cá entre nós, não é a melhor situação do seu uso. Acima de 140km/h a sua posição de pilotagem vai ser estragada pela força do ven-

to. Vinte quilômetros mais rápido, apesar de ainda ter muito motor para ficar lhe empurrando, e as suspensões serem firmes o suficiente para não transmitir nenhuma insegurança, dá para ver que a praia dessa moto não é essa. O melhor mesmo é seguir o caminho curtindo a 120km/h, quando o motor segue num compasso lembrando o de uma Kombi com motor refrigerado a ar. Maravilha saudosista para ser deliciada. ■



Detalhe que não passou despercebido. A chave de ignição fica na lateral, junto do que seria os carburadores. Estilo é tudo.

ONDEACHAR

Triumph
www.triumphmotorcycles.com.br



TERRENOS FLY INN

POUSE SEU AVIÃO NO MELHOR RESORT DA COSTA VERDE.



ILUSTRAÇÕES ARTÍSTICAS



ESTACIONE O SEU AVIÃO DENTRO OU NA PORTA DA SUA CASA.

Terrenos de 1 mil m² até 7 mil m² com uma vista deslumbrante • Canal navegável de -2.5 de calado • Marina
 • Pista de pouso asfaltada com 1.270m X 30m • Serviços e lazer do Portobello Resort & Safari.

PISTA PORTOBELLO: LOCALIZADA NA FAZENDA PORTOBELLO
 DESIGNAÇÃO: SDPA, LAT: 022°55'39" LONG: 044°04'48"W, AL: 20FT

RIO-SANTOS, KM 434 • MANGARATIBA • A 100 KM DO RIO • ENTRE RIO E SÃO PAULO
WWW.PORTOBELLORESORT.COM.BR • TEL.: 21 2789 8063 | 2789 8000

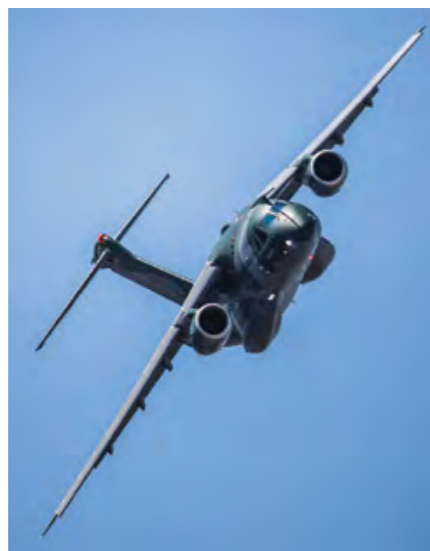


MOVIMENTO

ACIMA DA MÉDIA



As demonstrações em voo do caça supersônico furtivo Lockheed-Martin F-35, tão postergadas por anos e anos, a apresentação do Mitsubishi MRJ 9, mostrado nas cores da ANA, e as mostras do Bombardier CS300 da Air Baltic e CS100 da Swiss já dariam um toque extra na 59ª edição da feira aérea de Le Bourget. O visitante teve até mais coisas para ver. A Embraer levou exemplares de todas as suas linhas de atuação (exceto a agrícola) e mais uma vez, como ocorreu em 2016 com o E190-E2 em Farnborough, conseguiu trasladar para a França um modelo que recém havia feito o seu primeiro voo, o E195-E2. Em Le Bourget ela pôs para voar não só o seu maior jato regional como também o cargueiro militar KC-390. Os dois grandes fabricantes de aeronaves comerciais capricharam no seu embate particular. A Boeing oficializou o lançamento do 737 Max10 com a encomenda inicial por dez clientes de 240 aeronaves. O maior irmão dessa nova família é impulsionado por um par de CFM LEAP-1B e tem capacidade para 188 passageiros em configuração de cabine com duas classes ou até 230 em classe única. Se na envergadura, mesmo com a introdução de novos winglets, o Max10 apresenta os mesmos 35,9m que os outros modelos irmãos, no comprimento ele possui 43,8m, 1,64m a mais que o Max9, que tem capacidade de até 220 passageiros. O alcance chega até 3.215km. Segundo números da Boeing,



o Max 10 é 5% mais em conta em termos de custos de viagem ou considerando o custo operacional por assento em comparação com o A321. O avião chamou a atenção nos anúncios durante a feira e entre tantos pedidos o maior foi de 100 unidades feito pela United. Na verdade foi uma conversão de pedido que originalmente englobava 161 exemplares de jatos da família Max, mas sem definição de modelo. Os 61 restantes deverão ser de Max 9. A companhia aérea americana deve receber o seus primeiros Max10 em 2020. A United também confirmou a compra de quatro Boeing 777-300ER. A Boeing levou um belo leque de aeronaves

em exposição com o 737 Max9, o 787-10, um P-8A Poseidon. Entre as asas rotativas estavam o VH22 (este na verdade um tilt-rotor), um AH-64 Apache e um CH-47 Chinook. Eles também se beneficiaram com a Qatar, que levou um 777-300ER com nova configuração de interior. A Airbus não ficou atrás, e se contar as subdivisões além da aviação comercial, a sua presença na feira (afinal estavam em casa) foi maior que a da Boeing. Entre os jatos comerciais, eles levaram um A321neo que colocaram para voar assim como o A350-1000 e um A380. Na parte militar expuseram o A400M, o Eurofighter Typhoon II e o CASA C295, que



foi a garantia de mais presença brasileira em Le Bourget, meio que por tabela. Era o primeiro CASA C295 configurado para missões de resgate e salvamento da FAB. O avião ainda iria seguir por um roteiro de demonstrações na Ásia e América do Norte antes de ser entregue ao cliente. No contrato também está incluso cinco anos de suporte operacional. Entre os helicópteros da Airbus estavam o H130, o H135 com painel Helionix, um H145M e o modelo de ataque Tiger. O fabricante europeu lançou um novo padrão de interior para os seus A320neo. Algumas das soluções vieram do A350 e A330. O bagageiro de teto foi aumentado, conse-

A Embraer neste ano apesar da mostra completa de produtos foi tímida em anúncios de contratos. De interesse dos brasileiros foi a presença do CASA C295 para missões de resgate e salvamento entregue para a FAB.

guindo abrigar oito malas, dessas de três dias, a cada dupla de compartimento. No teto há uma decoração que lembra um céu estrelado, e as opções de luzes são mais variadas. As molduras das janelas foram refeitas para darem maior amplitude de visão. Os banheiros têm nova arquitetura que usa até revestimento anti-bactericida, som ambiente e dispositivo odorizador de ambiente. As portas receberam molduras semelhantes às usadas no A350 e A330neo. Outra nova proposta veio na forma do A380Plus com intuito de conseguir alavancar as vendas do modelo, que não vão bem. Entre os detalhes que mais chamam a atenção estão os novos winglets que em conjunto com outros refinamentos aereo-





O DESTAQUE ENTRE OS EXPOSITORES FOI O VOLUME DE VENDAS DOS COMERCIAIS

dinâmicos nas asas, resultam em 4% de economia de combustível. Com outras propostas de readequação de interior, a Airbus estima que o custo por assentos seja reduzido em até 13% se comparado com o A380 atual. Com isso o A380 poderá decolar com 80 passageiros a mais tendo um alcance 300nm maior e um peso máximo de decolagem totalizando 578 ton. Entre as vendas, a que mais chamou a atenção foi a encomenda de 100 A320neo para a empresa de leasing internacional GECAS, todos equipados com motores CFM Leap-X. Com essa encomenda a GECAS será dona de um pedido de 220 aeronaves A320neo. Se for contar todos os modelos da Airbus, a

GECAS encomendou nada menos que 600 aeronaves. A feira também teve espaço para as primeiras especulações de um futuro próximo. Sabe como é, dessas fumaças, pode ter fogo forte vindo. Em entrevista na feira de Le Bourget, John Slattery, CEO da Embraer Commercial Aviation, deu sinais de que a empresa esteja de olho no mercado de turbohélices regionais. O programa poderia ser chamado de E3 e seria uma plataforma de produtos complementares ao uso dos jatos da família E2. Estão de olho no mercado abocanhado pela ATR, que tem basicamente monopolizado as vendas. Os Bombardier Q, apesar de um surpreendente destaque na feira, não são páreo, se considerar os números gerais de vendas. A Boom Aerospace diz que já tem um acordo com cinco companhias aéreas que encomendariam 76 exemplares do seu jato supersônico com capacidade de transportar 55 passageiros em velocidade de mach 2.2. A Virgin é a única a declarar publicamente o interesse de comprar dez desses jatos. O supersônico será feito em alumínio. Para adiantar os programas de desenvolvimento a Boom planeja fazer o primeiro voo do modelo de demonstração de conceito XB-1 em 2018. Ele será impul-



Encomendas e mais encomendas. Neste ano o Bombardier Q400 foi uma grata surpresa, batendo o arque rival ATR. Acima, o 737 Max10 encomendado pela United. E a Boom quer ver você voar supersônico.

meiros esboços de uma aeronave com porte entre o 737Max10 e o 787. Já faz anos que há muitas especulações de como a lacuna deixada pelo 757 poderia ser preenchida. O que pode ser o 797 segue a receita praticada no 787. Muito uso de material composto em sua fabricação. Mas diferente do que foi feito antes de definirem o desenho geral do 787, o novo avião deverá ser bem convencional, mas não existe muita informação divulgada ainda. Nem sequer estão divulgando se o modelo terá um ou dois corredores. Mas o que o mercado comenta é que esse modelo deve atingir um volume de pelo menos 5.000 unidades dentro de seu programa de produ-

sionado por três General Electric J85-21 que contarão com tomadas de ar de desenho variável, e será feito em material composto. Se tudo der certo, o modelo dedicado ao mercado de linha aérea deve entrar em serviço em 2023. E a Boeing começou a deixar escapar os pri-

ção para poder ser trabalhado com preços de aquisição mais em conta e assim se tornar viável. Obviamente um dos mercados mais almejados é o de empresas de baixos custos e o de mercados emergentes. Essas, por sinal, são as grandes galinhas dos ovos de ouro dos tempos atuais. Para a Boeing, nos próximos 20 anos, o segmento de jatos de corredor único com capacidade entre 90 a 230 assentos (faixa de modelos usados por tais companhias de baixo custo e as emergentes) deve absorver 29.530 aero-

naves, um negócio que pode chegar a US\$ 3,180 trilhões. Para se ter uma ideia, o mesmo estudo do fabricante americano mostra que no mesmo período serão entregues 3.160 aeronaves de fuselagem larga com capacidade para mais de 300 assentos. Nos relatórios da Airbus a frota de aeronaves com mais de 100 assentos deve dobrar em 20 anos, num crescimento de 4,4% a cada ano. No mercado onde os A320neo focam, a previsão da Airbus é de que ele absorva 24.810 aeronaves, com valor de negócio beirando a US\$ 2,4 trilhões. A Airbus fez uma agressiva estratégia de divulgação de suas vendas em Le Bourget, a cada meia hora aparecia um aviso de algo novo na caixa de entrada de e-mails. Mas no final das contas a Boeing foi soberana no embate entre as duas grandes fabricantes durante a feira aérea na França. Entre os pedidos firmes a Boeing chegou a 766 aeronaves – enquanto o fabricante europeu foi a 316 exemplares –, a maior parte de 737 Max. No último dia voltado aos negócios, a Boeing anunciou que um cliente, que não teve o nome divulgado, encomendara 125 737Max8, um negócio que pode chegar a US\$ 14 bilhões podendo aumentar ainda mais se forem fechadas as compras de outros 50 exemplares que ainda estão em caráter de opção de compra. Em termos de valores, Le Bourget 2017 foi



melhor que Farnborough 2016, com US\$ 64 bilhões negociados ante os US\$ 39,9 bilhões do ano passado. Em Le Bourget 2015 o volume negociado foi de US\$ 69,1 bilhões. Surpresa foi a Bombardier que anunciou a negociação da venda de 64 turboélices Q400. A arquiinimiga ATR negociou 15 aeronaves. A Embraer foi bem modesta nesta feira com o anúncio de 48 aeronaves vendidas, sendo que do total negociado, US\$ 3 bilhões, um terço deste valor foi com novos clientes. No ranking de anúncios de negócios em Le Bourget, os modelos de jatos comerciais de corredor único estão ganhando de lavada. Foram 860 encomendas, o que corresponde a 83% de todos os anúncios. Os jatos de fuselagem larga acumularam 53 encomendas (5% do total), os jatos regionais tiveram 48 pedidos feitos (5% do total) enquanto que os turboélices responderam por 7%, com 77 encomendas. De todo o bolo, foram 1.051 pedidos firmes e 175 estão em condição de opção de compra. E se você acha que faltou mais notícias sobre a aviação militar, sendo que até teve demonstração do quadrijato de patrulha Kawasaki P-1 (primeiro avião militar japonês exposto numa feira como essa), saiba que a participação desse segmento na feira foi basicamente para fazer barulho, nos céus e não nos grandes anúncios de negócios. ■



HELIXPO BRASIL

SALÃO INTERNACIONAL DE HELICÓPTEROS

2017



O grande encontro do setor de asas rotativas, no lugar certo, na hora certa.

Simultaneamente à EXPOMARTE - Feira Internacional de Aviação, no aeroporto que abriga, mantém e opera a maior frota de helicópteros do mundo: o Campo de Marte.

O CAMPO DE MARTE

COMO VOCÊ
NUNCA VIU!



Organização



26 a 29 de Outubro
Campo de Marte/SP - Brasil

DELTA FOX

galeria



A Fuji Instax Mini 8 existe para aqueles momentos onde queremos fotografar simplesmente por diversão. Ela é a versão moderna das Polaroid, que tinham a graça da revelação instantânea. É só dar um clique e alguns momentos depois a pessoa tem uma foto impressa para guardar de recordação. Um charme no mundo de selfies, pois além da imagem, há a brincadeira tátil. E a Instax Mini 8 tem seus recursos para ajudar num melhor resultado. Há cinco níveis de exposição pré-programados para situações de noite, ambientes fechados, nublado, levemente nublado, luz indireta e dia ensolarado. Não existe sistema de autofocus, a pessoa tem que se adaptar em fazer as fotos sempre numa distância entre 60cm a 2,7m do assunto. A Instax Mini 8 usa somente papel fotográfico da Fuji. A caixa com dez folhas em formato 6,2x4,6cm sai por R\$ 70,0, enquanto que a câmera em si custa R\$ 430,00. É uma bela brincadeira para todos os momentos. ■



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

Robusto e confiável



AW109
TREKKER

Os helicópteros da Leonardo Helicopters são conhecidos pelo desempenho, versatilidade e segurança.

O AW109 Trekker - uma evolução da plataforma comprovada AW109 - é o mais recente biturbina leve, concebido para exigentes operações de utilidade e trabalho aéreo.

Equipado com esquis robustos, um glass cockpit de última geração e aviônicos avançados, o Trekker oferece as excelentes qualidades de manuseio, alta produtividade e flexibilidade operacional que você procura.

Inspirado pela visão, curiosidade e criatividade do grande mestre inventor - Leonardo está projetando a tecnologia de amanhã.

leonardocompany.com

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

 **LEONARDO**
HELICOPTERS

G500

ÚNICO

Um novo paradigma está para decolar. Concebido para os viajantes mais exigentes, o G500™ voa a mais de 90 por cento da velocidade do som, enquanto você desfruta de uma cabine espaçosa e extremamente confortável.

Maximize seu tempo. Em um Gulfstream.

GULFSTREAMG500.COM

