

# HiGH

EDIÇÃO 67 | NOVEMBRO/DEZEMBRO 2017 | R\$18,00

www.revistahigh.com.br | www.twitter.com/Revista\_High | www.facebook.com/RevistaHiGH

NOVEMBRO • DEZEMBRO



BELL 505 JETRANGER X

# ELE VEIO PARA FICAR





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.

# JONAS, O CARA DA HISTÓRIA

**Tentativa em vão dormir durante a viagem de ônibus que, pelo horário de partida, fez com que me levantasse no meio da madrugada. Seria tudo perfeito, o sono viria ao apoiar a cabeça na poltrona e o desmaio seria inevitável. Era uma daquelas viagens que num piscar de olhos, pimba, já estamos no destino.** Mas não, havia o Jonas. No assento logo atrás a mulher, ao telefone, não parava de falar alto. Eu não tinha a mínima ideia de qual nação ela vinha, que língua falava. Devia ser algo meio creole ou africano. Não havia referência fonética para se entender o que dizia. Mas é incrível perceber como determinadas expressões, e tons de voz, são mundialmente iguais. Algo de bem errado o Jonas devia ter feito. Sabe-se lá o que a mulher dizia, mas era Jonas isso, Jonas aquilo, sempre no universal tom de questionamento. O Jonas era citado de duas a três vezes seguidas, depois seguia uma frase típica de bronca e, novamente, vinha o nome seguido de uma interrogação. Em todo o mundo mães dão bronca assim nos filhos. Esposas idem nos maridos. Ali não adiantava o crédito do celular acabar. O Wi-Fi disponível a bordo colaborava para que ela continuasse a reprimenda via Whastapp. Mazelas consequentes da tecnologia que, naquela hora, bem que poderia falhar em prol do bom sono. Não sei não, mas esse Jonas veria o tamanho da naba que lhe esperava quando chegasse em casa. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 11 | NÚMERO 67 | NOV • DEZ | 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  
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



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

## CENTRAL DE UPGRADES A incerteza esta mantendo você no solo?

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



270+ ktas

239 ktas

King Air C90B - FL240 - ISA Day - Max Cruise



Cessna Caravan



Piper Cheyenne



Cessna Conquest



Beechcraft King Air 90



Beechcraft King Air 200

XP135A

# sumário



**Ensaio em voo**  
**Bell 505 Jet Ranger X**  
A nova geração de um ícone entre os helicópteros.....08

**Beechcraft Bonanza V35B**  
Um septuagenário com energia para dar e vender.....30

**Turismo**  
**Pegada da onça**  
Um novo hotel de luxo com Mata Atlântica de moldura.....16

**Catanduva**  
As boas histórias vindas do interior.....38

**Compras**  
Para caprichar neste final de ano.....24

**Produto**  
**Jaguar F-Pace**  
Primeiro SUV da marca na sua versão com motor diesel.....46

**Citroën C4 Picasso**  
Uma minivan com muitos atributos para a família.....84

**Gastronomia**  
Monges saciando a gula de todos.....54

**Moda**  
Os segredos das melhores aromas e fragrâncias.....60

**Evento**  
**Cirrus SF50 Vision**  
O monojato foi apresentado ao vivo e a cores no Brasil.....68

**ExpoMarte**  
São Paulo ganhou mais uma feira de aviação.....72

**Panorama**  
**Airlander 10**  
Um verdadeiro cruzeiro de luxo ao redor dos céus do planeta.....76

**CSeries**  
Os jatos da Bombardier sob a regência da Airbus.....90

**Mercado**  
A American mostrou o que é conhecer vinho.....80

BELL 505 JETRANGER X

# ELE VEIO PARA FICAR

**A Bell matou o Jet Ranger. E foi incrível. Um dos mais clássicos e bem-sucedidos helicópteros do mundo, com cerca de 8.000 unidades fabricadas e que desde 1966 rendia um bocado de dinheiro para os cofres da Bell, no ano de 2010 estava saindo de cena. Ele, dos mais leves helicópteros monoturbina, sucumbiu ao mercado. Na sua classe era possível voar com algo menor e mais barato, como o Robinson R44 de motor a pistão ou, colocando um pouco mais de dinheiro, decolar com um Helibras Esquilo sem mui-**

**tos problemas e levando mais gente e carga. Foram precisos três anos para que a Bell apresentasse o sucessor. No Salão de Le Bourget, na França, o Bell SLS – Short Light Single – apareceu pela primeira vez. O nome oficial Bell 505 Jet Ranger X veio na convenção da HAI Heli-Expo, em 2014, que acontecia em Anaheim (EUA). O 505 é um projeto totalmente novo, apesar de usar alguns componentes como os rotores e transmissão do Bell 206L-4 Long Ranger. A estrutura geral é feita numa mescla de metal com material composto e no inte-**



Espaço aberto. Sem a coluna estrutural interna, o espaço de cabine do novo Jet Ranger X oferece excelente visão exterior e grande versatilidade de configuração.

rior da cabine uma área de 2,04m<sup>2</sup> que pode abrigar até cinco pessoas, tem como grande novidade a ausência da torre estrutural interna, que dividia a área dos pilotos e passageiros. A aviônica é Garmin G1000H, e na parte da motorização uma outra novidade, a força deste helicóptero vem de uma Turbomeca Arrius 2R de 504shp gerenciada por duplo Fadec e com tempo entre revisões de 3.000h. Começando por olhar o novo helicóptero externamente, a questão é de gosto. O Bell 206B Jet Ranger tem um dos melhores desenhos de helicóptero da história, lembrando que ele nasceu bem feinho, sem o característico nariz pontudo. O novo Jet Ranger X tem um quê de Robinson R44/66 e de Airbus Colibri, com a frente de desenho com elemento único e o enorme para-brisas. Não é atraente à primeira vista, é preciso se acostumar (ou engolir). O capô do motor tem traços mais orgânicos e o cone de cauda lembra o que existe no 206L. Neste cone é instalado o estabilizador horizontal, que possui slots. É simples, fixado na parte inferior do cone, mais ou menos em seu meio. O bagageiro acessível pela lateral direita aparenta ser pequeno, mas é um tremendo engano, possui 0,51m<sup>3</sup> e capacidade para até 113kg. Se coube uma mala de tripés, cabe uma sacola de golfe. É hora de entrar e voar nessa máquina e, daqui para



frente, as nossas impressões são complementadas pelo Capitão de Corveta João Ricardo Noritomi, da Marinha do Brasil, que possui 2.000h de voo em Bell B206B3 nas versões IH-6B e TH-57B/C Sea Ranger e curso de instrutor de voo no Helicopter Instructor Training Unit. De cara algumas observações, o esqui não tem estribo intermediário para apoiar os pés. Há um pequeno, em forma de pedal, na parte inicial do esqui e fica fácil imaginar que os passageiros do banco de trás vão querer apoiar os pés erroneamente na barra dianteira que sustenta os esquis, bem na parte curva, o que pode levar a um escorregão. Dá para



supor que a Bell está naquele patamar de desenvolvimento de produto em que, depois de projetaram o helicóptero para caber numa tabela de preço de US\$ 1 milhão, certificaram e agora vão ver quais as necessidades que o mercado vai impor para assim começar a oferecer alguns opcionais. Certamente o estribo será um deles, como também deverá surgir um esqui alto. Fora a questão do estribo, para entrar no 505 há enormes portas que se abrem para frente, dos dois lados, complementadas por duas outras menores que abrem para trás. Olhando fica um vão enorme de 1,40m, mas há alguns detalhes descritos pelo cmt. Noritomi. Para ele, por conta do comprimento, o manejo das portas dificulta a entrada e saída dos pilotos. O Bell 206 pode ser equipado com portas corrediças, item que hoje não consta como opcional para o 505. Outro ponto é que não existe um sistema de alijamento das portas que num pouso de emergência sobre a água pode comprometer o abandono da aeronave. E isso pode ser bem incômodo para quem, como ele,

O bagageiro surpreende por conseguir abrigar mais do que aparenta. No esqui falta um estribo maior para facilitar o acesso à cabine.



voa muito sobre o mar. Passada a questão das portas, vamos nos acomodar. Tanto os assentos dianteiros como os traseiros são mais confortáveis e ergonômicos que os do 206. Eles são do tipo anticrash, bem mais modernos. E agora, sem a coluna estrutural atrapalhando, além de permitir mais configurações (é bem fácil retirar os assentos traseiros) facilita o maior gerenciamento de cabine. O passageiro do banco traseiro central agradece. Há muito espaço para as pernas e a sensação de cabine ampla é muito boa. O piso plano também ajuda. Apesar de mais bem-acabado que um Robinson, ainda há uma certa falta de



materiais mais finos para uma forração interna. O Bell 505 das fotos, que estava fazendo um tour de demonstração pelo Brasil, tinha uma aparência meia espartana, como um modelo militar. Olhe aí outra oportunidade de opcional a ser oferecido pela fábrica. Para o piloto, como diz o cmte. Noritomi, a visão para fora é excelente, melhor que o 206, mas como ele está acostumado com o antigo Jet Ranger, sentiu falta de visão para baixo, pelas bolhas inferiores. E nas curvas de maior inclinação ele sentiu a ausência das janelas superiores. Cintos passados e nada mais que alguns movimentos para dar a partida na Turbomeca. No coletivo há um comando bem simplificado, com duas posições Fly e Idle. Não existe mais aquele movimento giratório para dar potência. Agradeça aos dois computadores, a um monte de sensores e ao ACU – Unidade de Controle Auxiliar que atua em redundância com o HMU - Unidade Hidro Mecânica. Baterias ligadas e o painel G1000H ganha vida. Ele é puro Garmin. Bem intuitivo, com duas enormes telas de 10.4" que podem receber siste-

ma de visão sintética que fornece simulação 3D do terreno em volta. São também oferecidas informações mais importantes de parâmetros do voo pelo PSI – Power Situation Indicator de modo bem centralizado, facilitando o entendimento. Em seguida, colocando o interruptor do coletivo em iddle, é só apertar o botão de partida no pedestal e ficar vendo o Fadec fazer a sua mágica. O dia do voo com o cmte. Noritomi, mesmo na hora do almoço, estava frio e foi feito saindo da Base Aérea Naval de São Pedro d'Aldeia, que tem elevação de apenas 60pés. Estavam quatro pessoas a bordo e cerca de 50% de tanque. Os 475shp utilizáveis para a decolagem (por cinco minutos) ficaram bastante evidentes, subindo rapidamente na vertical, mesmo sem usar toda a potência disponível. Apesar de a carga útil de 1.500lbs/680kg (para o peso máximo de decolagem de

Painel completíssimo Garmin G1000H facilita o trabalho do piloto. No novo modelo enquanto a transmissão e rotores já são conhecidos, a motorização é nova.



3.680 lbs/1.669kg) ser semelhante à do Bell 206, o 505 tem um peso máximo com impressionante carga externa de 4.475 lbs/2.030kg. O motor também tem uma resposta mais rápida às variações de coletivo, mantendo Nr praticamente constante. Durante o voo o 505 chegou a atingir 120nós com níveis de ruído e vibração bastantes confortáveis. Em comparação com o 206, a vibração é sensivelmente menor. Apesar do conjunto dinâmico semelhante ao 206, o 505 possui atenuadores de vibração na cauda e entre os assentos dos pilotos, o que pareceu fazer bastante diferença. Na hora da autorrotação um ponto forte da família, ela foi suave e tranquila, como no Bell 206. A manobra foi executada na reta do ponto de pouso, iniciando a 80nós e numa altura de 600pés. A rotação de rotor teve uma ligeira queda na entrada, seguida de um aumento leve e foi facilmente mantida em seu valor ideal com um pequeno ajuste no coletivo. O flare e a aceleração do motor também foram absolutamente tranquilos. O rotor de alta inércia cumpriu seu papel, exatamente como no 206, com variações suaves de Nr e muita energia acumulada para um flare e pouso seguros, o que facilita o treinamento de autorrotação

## NOVA GERAÇÃO QUER FAZER TANTO SUCESSO QUANTO SEU ANTECESSOR



completa e também aumenta as chances de sobrevivência em caso de perda do motor. O 505 não tem o sistema de girar a manete (twist grip) para dar a potência, o motor é levado para idle através de interruptores existentes nos coletivos de piloto e copiloto. Para levar o motor para idle, ambos os interruptores devem estar na posição idle. Em voo, o interruptor do piloto que está nos comandos está sempre na posição flight e o do outro piloto em idle, permitindo que o piloto, em casos de emergência nos comandos, leve o motor para idle rapidamente. Caso ambos estejam em flight, aparece uma mensagem de alerta no painel. Num segundo voo, desta vez de São Pe-

dro D'Aldeia até o Rio de Janeiro tivemos a oportunidade de ver como a máquina se comporta com um pouco mais de peso. Estavam cinco pessoas a bordo, e o tanque abastecido na ordem de 60%. E como da outra ocasião, o nível de ruído e vibração com o helicóptero voando a 120nós se manteve em padrão bem confortável. E nessa hora o sistema PSI do G1000H mostra como se pode aliviar a carga de trabalho dos pilotos. Ele condensa em uma escala de 0 a 10 a potência disponível, sendo 10 a potência máxima contínua (MCP), baseada nos parâmetros de torque, temperatura e NG. E, diga-se a verdade, em nenhuma das manobras dos voos se chegou nem perto da MCP. O Bell 505 Jet Ranger X mostrou-se uma aeronave prática, bem confortável e de fácil pilotagem com

## FICHA TÉCNICA

### Bell 505 Jet Ranger X

**Fabricante:** Bell Helicopter

**Preço:** US\$ 1,317 milhão (preço 2019)

**Motor:** 01 Turbomeca Arrius 2R de 504shp

**Capacidade:** 01 piloto + 4 passageiros

**Diâmetro do rotor:** 11,28m

**Comprimento geral:** 12,95m

**Altura:** 3,25m

**Peso vazio:** 989kg

**Peso máximo de decolagem:** 1.669kg

**Velocidade de cruzeiro máximo:** 128nós

**Alcance:** 318nm

baixo nível de vibração e um bom ar-condicionado. Para o mercado brasileiro já foram vendidos 27 exemplares. Em 2018 serão entregues 11, sendo que os dois primeiros chegarão em março. Em 2019 serão entregues outros 13, e em 2020, por enquanto, estão programadas três entregas. Com a sua chegada, a vida do Robinson R66 não terá a mesma tranquilidade que sempre teve. O Bell 505 Jet Ranger X resolve várias restrições de performance existentes no Bell 206 e possui o sistema FADEC, que facilita não só na hora de dar a partida, mas também no gerenciamento do motor em diversas situações de transições de voo, ou até em manobras com solicitações de potências mais abruptas. Ele veio para ficar e deve ditar os parâmetros pelas próximas décadas, como fez o seu antecessor. ■

### ONDEACHAR

Bell  
www.bellhelicopter.com  
E-mail: casanchez@bh.com

Tam Aviação Executiva  
Tel.: (11) 2890 7800  
www.tamaviacaoexecutiva.com.br



VOANDO PELOS ARES DESTE IMENSO BRASIL  
COM SEGURANÇA E CONFIABILIDADE.



Transporte  
Aeromédico



Manutenção  
de Aeronaves



Fretamentos  
de Aeronaves



Voos  
Panorâmicos



SAE - Serviços  
Aéreos Especializados



FBO - Fixed  
Base Operator



Gerenciamento  
de Aeronaves

# REFÚGIO DA PAZ



**Em menos de meia hora a troca da autoestrada por uma via de chão batido. O barulho do trânsito dá lugar ao abraço da mata, e lá no meio está a sua cama.**

O destino não é muito usual para o turismo. Oficialmente você estará nos arredores de Tapiraí (SP). Algumas referências são a cidade vizinha de Piedade, ou então a estrada que a liga a BR116 à via Raposo Tavares, caminho alternativo para evitar os congestionamentos na Serra do Cafezal para quem está viajando entre São Paulo e o sul do país. De resto, para todos os lados que se olha, é só Mata Atlântica. Pequena, com apenas nove suítes na beira de um lago, a pousada Pegada da Onça está bem escondida, fora de um circuito conhecido, e por isso garante mais do que o seu descanso. O acesso é por uma via de terra batida bem conservada. O trajeto já agrada pela beleza natural. O estabelecimento providenciou a colocação de placas em quantidade suficiente para não se perder no caminho até a porta da pousada. Os quartos têm decoração rústica e multicolorida. São diversos elementos que vão dando o charme, e todos os ambientes – até mesmo as áreas comuns, como o restaurante - foram feitos de material de demolição garimpados em outras fazendas. Lembra um bocado o jeitão de outra pousada, o Ronco do Bugio, que fica em Piedade. O conforto é sublime. As menores opções possuem 60m<sup>2</sup> e as maiores chegam a 85m<sup>2</sup> distribuídos em dois andares. Todas com ofurôs de madeira para duas pessoas,



O colorido faz contra-ponto com o aspecto rústico da arquitetura deste hotel. Na gastronomia segue também a linha rústica.



camas king size, lareira e poltronas de descanso. O banho é muito bom, garantido por aquecimento a gás. Também há sempre uma varanda voltada para o lago. De quebra tem TV com Sky e Wi-Fi. Tirando esses dois itens, é um cenário perfeito para a lua de mel. E é para isso que a Pegada da Onça serve, ter bons momentos de namoro. Mas eles aceitam crianças. Nos quartos maiores há camas de solteiro disponíveis para os rebentos. Ficando somente na pousada é possível ter sessões de massagens (a partir de R\$ 175,00), reflexologia (a partir de R\$ 60,00) ou passar um tempo nas saunas seca ou a vapor. Nessa mesma área eles têm uma piscina coberta. Para a leitura se quiser um espaço mais reservado, tem. Como



proteína. O arroz colorido com o que poderia ser cúrcuma, ou algo parecido, dava um toque de oriente médio. A segunda opção estava melhor, eram filés de tilápia (R\$ 50,00) produzidos também nas redondezas e acompanhados de uma salada de rúcula com pesto de agrião e mais uma boa porção de cogumelos variados. O peixe estava no ponto certo, suculento, mas devia dispensar o ramo de alecrim que foi usado na hora de grelhar. O sabor da erva por vezes ultrapassava o limite de presença em cima do peixe. Os cogumelos estavam muito bons, passados na manteiga, mas sem estarem encharcados. Entretanto, o que de melhor saiu do restaurante foi o café da manhã. Graças aos deuses eles opta-

também existe a sala de jogos e até uma mini academia. O restaurante é grande e eles estão com um cardápio que mescla um pouco o caipira e o contemporâneo. Numa das opções, a experiência do frango com gengibre (R\$ 45,00) que vem acompanhado do arroz colorido com seleta de legumes. Faltou um pouco de sal na carne, que estava tímida perante o molho de gengibre, este denso, bem potente, feito com mel e mostarda. Poderia ter mais complexidade, pois a especiaria, que é largamente produzida em Tapiraí, não por acaso conhecida como a capital do gengibre, vai muito bem com a



ram por servir um desejo quase que à la carte, e não um bufê com as mesmices que se encontra hotéis afora. A quantidade é sempre maior e os pães assados na hora são muito bons. O iogurte é bem feito e sempre fica a dúvida entre escolher a omelete ou os ovos mexidos. O café reforçado, servido até às 14h, pode ser providencial se o intuito é fazer algum passeio ao longo do dia. O Pegada da Onça mantém uma parceria com o pessoal do Sítio Sete Estrelas, que disponibiliza passeios rurais em veículo 4x4 de sete lugares. Os percursos são para meio dia ou dia inteiro e na opção mais



longa é preciso agendar com um certa antecedência para ver onde será servido o almoço. O pessoal do roteiro de 4x4 acredita que fazer um rodízio entre as pousadas é a melhor opção para que todos possam lucrar com os visitantes e também para que o cardápio fique mais variado. É possível passar em locais de produção de produtos artesanais, como a Fazenda Santa Regina, que vende desde doces e licores de gengibre até embutidos. Mas uma coisa é certa, sempre dará tempo de dar uma passada no Sete Estrelas para tomar um café caipira. E dá para se divertir bem fazendo um roteiro mais curto. O entorno de onde fica o Pegada da Onça possui sete quedas d'água (uma delas, a Cachoeira das Moças, fica a dez minutos de caminhada da sede da pousada) sendo que a principal é a Ca-

O turismo rural e de contemplação da Mata Atlântica são os bons motivos de seguir nesta viagem.



choeira do Chá, nome que faz referência às antigas fazendas de produção e exportação de chá que existiam, mas que hoje são ruínas. Junto com o entusiasmo talvez seja preciso levar paciência. Como não existe controle mais rígido de acesso, vira e mexe a quantidade de gente é maior que a capacidade. Consequentemente o vandalismo e a pouca noção de preservação deixam as suas marcas. Como a cultura do turismo e os benefícios que essa atividade pode trazer não estão arraigadas na região, as discussões sobre como fazer esse manejo podem, se não bem aplicadas, levar ao prejuízo. Há conversas de que as áreas de cachoeiras estão sendo desapropriadas e a manutenção deixada a cargo do poder públi-

## EM MEIO À MATA ATLÂNTICA, UM NOVO ROTEIRO DE CALMARIA



co. Resta saber se um município pequeno como Tapiraí teria estrutura financeira e experiência para sustentar esse serviço. E, claro, como o turismo ainda é muito incipiente, quem não está acostumado a lidar com ele acha que a atividade só dá trabalho, o que pode ser um grande desperdício. Andar pelas trilhas ou estradas vicinais pode ser a chance de ver animais silvestres, há documentos em vídeo da existência de uma anta albina pelas redondezas. É área de onça preta, veado campeiro e um verdadeiro paraíso para os ornitólogos. Existe a iniciativa do Legado das Águas, reserva florestal mantida pela Votorantim que fica às margens do Rio Juquiá e que é a maior da Mata Atlântica. O Legado das Águas foi aberto para a visitação pública, mas a sua rotina principal é, além da preservação, a pesquisa. O turismo da região pode também ser o de contemplação, e isto vai além daquele momento visualizando a paisagem no horizonte. Sabe-se lá por qual o motivo, existe uma grande concentração de comunidades religiosas naquele lugar. E elas são de todos os segmentos. A inexplicável razão deve ter influência na beleza da Mata Atlântica. Talvez foi ela que levou à escolha para que os budistas

## MAPA DE ROTAS

### Como chegar:

Tapiraí fica na beira da estrada SP079 que liga a BR116 Régis Bittencourt até a SP270 Raposo Tavares. De um lado ela sai da cidade de Juquiá e na outra ponta chega em Alumínio e Sorocaba. Via simples, cheia de curvas que merece um pouco de atenção na condução, principalmente nas áreas de serra, por conta de alguma árvore que possa ter caído e bloqueado a passagem. Para chegar ao Pegada da Onça é preciso entrar numa estrada de terra que fica no km 166. O caminho está em bom estado e há placas indicando a direção.

### Dica do piloto:

A pousada Pegada da Onça está com um projeto de abrir um espaço para um heliponto,

mas ainda sem data definida. Até existe um acordo com a equipe do Sete Estrelas para fazer o transfer do centro de Tapiraí, onde existe um campo de futebol que porventura pode ser usado para um pouso eventual, mas fica a 22km e leva cerca de 40 minutos de traslado.

### Tarifas:

Pousada Pegada da Onça  
Suítes – R\$ 690,00 (mínimo de 2 diárias)  
Cama adicional – extra de 30%  
Crianças até 5 anos não pagam  
Animais são permitidos nos apartamentos – taxa de R\$ 100,00

Passeio Eco Trilhas 4x4:

Passeio meio dia – R\$ 70,00 por pessoa.

Passeio dia inteiro – R\$ 140,00 por pessoa.  
Grupo fechado de seis adultos – R\$ 100,00 por pessoa  
Crianças até 12 anos pagam meia. Almoço cobrado à parte.

### Endereços:

Pousada Pegada da Onça  
Estrada TPR 222 Vereador Atílio Ynada – Tapiraí - SP  
Tel.: (11) 9 4782 0810 ( das 08h00 às 22h00)  
Aberto de quarta a domingo

Sítio Sete Estrelas Eco Trilhas  
Estrada TPR 284 Jules Wolter km 7 – Tapiraí – SP  
Tel.: (15) 98824 8911



A torre que sustenta o sino é o ponto de partida da construção de um templo budista.



levantem ali um templo e santuário que devem ficar prontos em 2020. No lugar, no bairro de Fazenda Velha, está erguida a Torre do Darma com uma das duas réplicas do sino do Parque da Paz em Hiroshima, marco zero de onde explodiu a bomba atômica naquela cidade. Toda a estrutura vai abrigar um centro de convivência de idosos e de eventos, podendo receber sete mil pessoas por mês. Faltam olhos e sensibilidade treinados para ver essas oportunidades. Todas que valem muito a pena serem visitadas. ■

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG



 PILATUS

## À PROVA DE RECESSÃO

Ninguém pode prever o futuro de forma precisa, mas existe uma maneira de assegurar que suas viagens a trabalho permaneçam viáveis em qualquer cenário econômico – invista em um Pilatus PC-12 NG.

Combine eficiência, conforto e versatilidade incomparáveis com a comprovada menor depreciação de sua categoria, e você terá uma aeronave executiva verdadeiramente à prova de qualquer recessão.

[www.pilatus-aircraft.com](http://www.pilatus-aircraft.com)



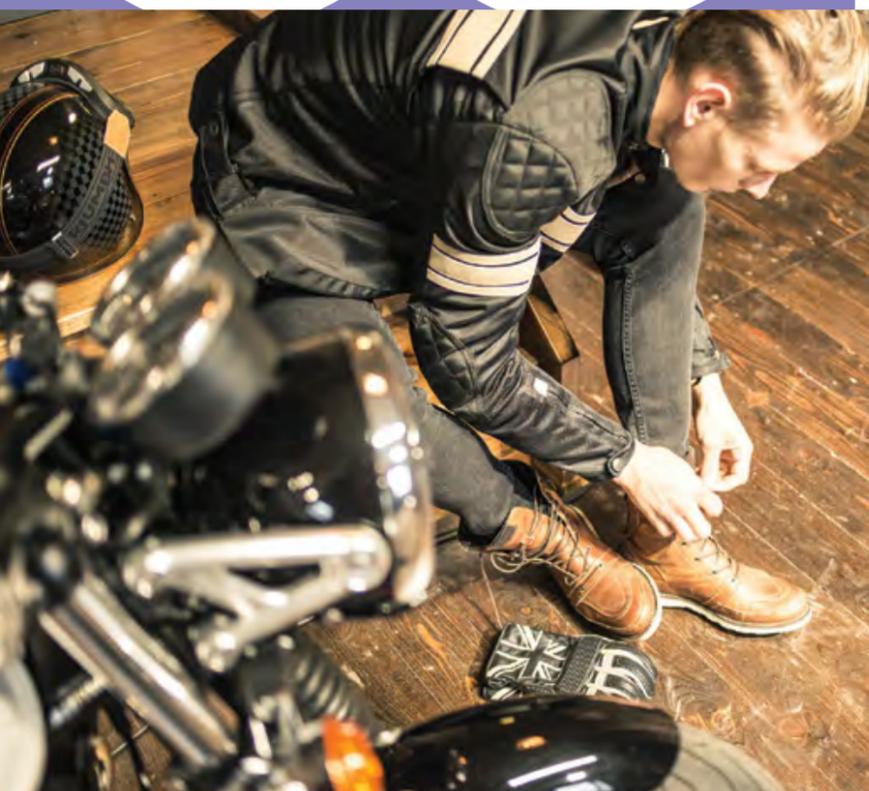
Faça o download do aplicativo da SynerJet



Mais informações: 15 2102.8642  
[www.synerjet.com](http://www.synerjet.com)  /SynerJetBrasil



# com



## VESTINDO CLÁSSICO

A Triumph está lançando uma nova coleção (primavera/verão) de roupas e acessórios pessoais com mais de 90 itens para os públicos feminino, masculino e infantil, divididos nas categorias acessórios, botas, calças, jaquetas, luvas, camisetas e moletoms. Um dos destaques é a volta da jaqueta Raven. O produto sofreu uma renovação no seu visual e ganhou uma versão feminina. Além disso, também está sendo lançada uma versão masculina na cor marrom, além de uma luva de couro para completar o visual. Outro destaque são as jaquetas ventiladas, que oferecem maior conforto e prazer durante a pilotagem na estação mais quente do ano, sem deixar a segurança de lado. Uma delas é a jaqueta Rowland, produzida com materiais que contribuem para uma boa ventilação do piloto durante toda a sua viagem, além de contar com protetores nos ombros, cotovelos e costas, detalhes de acabamento em couro, zíperes de conexão com calças de pilotagem Triumph e forro removível.

Preços:

Jaqueta Raven - A partir de R\$ 1.890,00

Jaqueta Rowland – R\$ 1.190,00

**Triumph**

[www.triumphmotorcycles.com.br/roupas](http://www.triumphmotorcycles.com.br/roupas)

# prods

### CAÇA DE TETO



O ventilador de teto Spitfire, da Gerbar, tem suas pás feitas em madeira e pode ser acionado por controle remoto via celular. Ele possui um kit para lâmpada de LED (18W) opcional e trabalha com três velocidades. O diâmetro das hélices é de 1,52m e pode ser encomendado com diversos acabamentos tanto das pás como do lustre.

Preço sugerido: R\$ 2.968,00

**Gerbar**  
Loja online: [www.onlinenet.com.br](http://www.onlinenet.com.br)



### MADEIXAS DE VERÃO

O Equave Sun é a aposta da Revlon Professional para a temporada de verão 2018. Ele é um condicionador enriquecido com queratina e age tanto na parte externa como na interna da fibra capilar. Possui filtro UVA/UVB e acetato de tocoferol, vitamina E com propriedades antioxidantes que garantem brilho e maciez aos fios.

Preço sugerido: R\$ 99,00 (200ml).

**Revlon Professional**  
SAC: (11) 4878-2001  
[www.revlonprofessional.com.br](http://www.revlonprofessional.com.br)

### AGORA É A HORA

A Officine Panerai escolheu o verde profundo em três criações recentes, o Radiomir 8 Days Titânio, Radiomir 1940 3 Days Acciaio e Luminor 1950 Chrono Monopulsante 8 Dias GMT Titânio. Cada um dos modelos combina funções específicas ao mostrador verde profundo e marcadores numéricos em bege. Os três modelos são resistentes à água até 10 bar (aproximadamente 100m) e têm movimento mecânico de corda manual. A pulseira é sempre em couro natural.

Preços:  
Radiomir 8 Days Titânio - R\$ 57.000,00  
Radiomir 1940 3 Days Acciaio - R\$ 42.900,00  
Luminor 1950 Chrono Monopulsante 8 Dias GMT Titânio - R\$ 84.500,00  
Panerai  
Shopping JK Iguatemi – São Paulo – Piso Térreo  
Tel.: (11) 3152 6620  
[www.panerai.com](http://www.panerai.com)



### JUNTO DO AMIGO

A Lansay lançou duas malas perfeitas para levar seu animal de estimação no transporte do dia a dia ou em viagens. Elas, inclusive, seguem as exigências das companhias aéreas para que possam ser acondicionadas na mesma cabine que seus donos. Feitas em poliéster, possuem laterais em tela emborrachada e grande abertura. O fundo é feito em PVC firme e as malas podem ser lavadas. Elas têm até bolso para guardar as documentações e porta cartões de identificação. Possuem um ano de garantia.  
Preço: R\$ 330,00

**Mala ideal**  
Tel.: (11) 2842 4242  
[www.malaideal.com.br](http://www.malaideal.com.br)

**Loja Lansay**  
Rua Major Paladino, 205 – São Paulo  
Funcionamento: de segunda a sexta das 09h00 às 17h00  
Sábados das 09h00 às 13h00  
[www.lansay.com.br](http://www.lansay.com.br)



### CAIXINHA DE SURPRESAS

A Go Pro Hero 6 Black é mais que uma evolução da Hero 5. Maior resolução de imagem e sistema de estabilizador aprimorado são os destaques do novo modelo. Para manejá-la tudo continua igual, entretanto, o visor traseiro de 2" entrega maior nitidez. Voltou o controle de voz, que agora pode ser comandado por microfone, algo que pode ser útil nas gravações em 4K que ela é capaz de fazer.

Preço promocional de final de ano: R\$ 2.241,99 em 3x no cartão  
Promoção Extra. Com pagamento por depósito ganha-se uma maleta de transporte

**MB de Branco Comércio**  
[www.CameraGoPro.com.br](http://www.CameraGoPro.com.br)



### PERFEITA COMBINAÇÃO DE ARTE E MODA

A coleção de verão da Sarah Chofakian foi buscar inspiração no universo da artista ucraniana-francesa Sonia Delaunay, que sempre esteve à frente de seu tempo na moda, pintura, cenografia e tantos design de interiores, usando muito as linhas em formas geométricas e a seleção de cores primárias. As peças da nova coleção aliam curvas às linhas geométricas com combinação de cores inovadoras, que também é marca registrada da casa.

Scarpin Orfeu  
Preço: R\$ 1.298,00

**Sarah Chofakian**  
Alameda Lorena, 1616 - Jardins – SP  
Tel.: (11) 3081 3164  
[www.sarahchofakian.com.br](http://www.sarahchofakian.com.br)



## PARA OS VENCEDORES

Aos aficionados por grandes champagnes, a BEV Group está trazendo ao Brasil o Cuvée de Prestige Piper-Heidsieck Rare Millésime 2002 Brut. Eleito o champagne da década, este vinho é feito somente com safras de resultado excepcional e em edições limitadas. Por aqui serão vendidas 300 garrafas. 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

E-mail para reservas: [piper.rare@bevgroup.com.br](mailto:piper.rare@bevgroup.com.br)

**BEV Group**  
[www.bevgroup.com.br](http://www.bevgroup.com.br)  
Tel.: (11) 3121 4207



## CONTATO IMEDIATO

A Fujifilm X-E3 é um modelo de câmera mirrorless de nível médio. Ela possui um potente sensor de 24MP, visor sensível ao toque e é a primeira da marca a contar com bluetooth, o que possibilita a conexão imediata com o celular e, consequentemente, subir imagens para diversos aplicativos.

Preço: R\$ 7.220,00 (com lente 18-55mm)

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



## PESCADO PERFEITO

A linha gourmet da Tours, disponível para compra na loja virtual, é composta de seis variantes de atum em conserva e tem as versões básicas, sólido em óleo comestível, sólido no azeite de oliva, sólido no óleo comestível com pimenta e louro, com limão, em pedaços, e sólido ao natural light. Com a carne do pescado bem mais firme do que o normalmente encontrado, esse atum vai bem tanto como elemento de uma receita, como para ser degustado sozinho.

Preços sob consulta na loja virtual

Tours Conservas  
[www.toursconservas.com.br](http://www.toursconservas.com.br)



**Azul Business. Sofisticação em cada detalhe.**

Disponível nos voos para Fort Lauderdale, Orlando e Lisboa.

- Poltronas que se reclinam 180 graus
- Iluminação especial
- Sistema de entretenimento moderno



Espaço exclusivo, em Viracopos, para você aguardar o embarque com Wi-Fi, comidinhas, bebidas e entretenimento. Gratuito para clientes Business.

[voeazul.com.br](http://voeazul.com.br) Ligue para 4003-1118 ou consulte o seu agente de viagens.





BEECHCRAFT V35B BONANZA

# PARABÉNS PARA ELE

**Fazer uma matéria sobre o Beechcraft Bonanza sempre é muito difícil, ainda mais se for o modelo 35, xodó dessa família. Avião para lá de conhecido, icônico, possui uma feroz legião de fãs sempre a postos para rechaçar**

qualquer observação que não seja ótima, espetacular, ou incrível sobre essa máquina de voar. Para alguns, o Bonanza modelo 35 é o melhor de todos os Bonanza que a Beechcraft fez. Charmoso como poucos realmente ele é. E por isso está nesta matéria bem no ano que o projeto desse avião faz 70 anos. Para relembrar, a Beechcraft estava de olho no final do conflito mundial. A nova era deste mundo pedia um novo avião leve, ágil e econômico que levasse as pessoas a voar para todos os cantos. Walter Beech, dono da empresa, deixou nas mãos da equipe liderada por Ralph Harmon a responsabilidade de fazer algo muito inovador, e o resultado voou pela primeira vez em 22 de dezembro de 1945. Os primeiros Model 35 entraram em produção em 1947 e lá estava a cauda em V. A razão pela escolha desse tipo de engenharia tem três pontos básicos, menor peso em relação às configurações convencionais dessa empenagem com ângulo de diedro de 30°, menor arrasto e fazer do Bonanza o gracioso símbolo que se tornou. Agregue a isso uma menor probabilidade de sofrer com vibrações provocadas pelas eventuais turbulências geradas pelas asas ou cabine,



e ainda os menores custos de manutenção. Ok, para começo de conversa essa cauda em V não é tão mais leve assim que uma convencional feita de leme e profundos. Os seus dois elementos tiveram que crescer para fazer o trabalho de três. Mas o avião ganhou notoriedade com prêmios como o concedido em 1959 pela revista Fortune, onde foi considerado um dos 100 melhores desenhos de produto de massa do planeta. Num contraponto a isso, no começo de sua vida o Bonanza 35 também ficou lembrado por diversos acidentes resultados de problemas estruturais de sua famosa cauda. Coisa que foi resolvida em 1987,



De todos os ângulos o desenho icônico. Funciona há 70 anos e para muitos tem desempenho incomparável.

depois que o FAA lançou uma normativa obrigatória que mudava alguns elementos de construção. E isso não maculou a imagem do produto, que é um dos mais longevos projetos ainda em produção. A razão disso é que o Bonanza vai além de sua cauda. Quando nasceu, era um avião de quatro lugares e motor pequeno de 165hp que simplesmente chegava a uma velocidade que ultrapassava os 150nós. Era rápido então. O conjunto com asas de perfil NACA 23000, semelhantes ao usado no Beech 18, o refino aerodinâmico, e a harmonia dos comandos de pé e mão soberbos fizeram a diferença. A Beech fez versões do Bonanza com cauda convencional, inicialmente

os chamando de Debonair. Depois optou por manter até 1982 duas linhas de Bonanza, a do modelo 35 com cauda em V, e o modelo 36 com cauda convencional. Após esse ano, somente os Bonanza 36 com cauda convencional seguem sendo fabricados, ganhando fuselagem mais alongada, performance, novos aviônicos digitais e modernos sistemas de entretenimento a bordo. Mas convenhamos, Bonanza a ser considerado tem cauda em V. Como as Harley-Davidson, seus atributos são vários, e os defeitos, estes você deve considerar como características. Se ainda achar que são defeitos, o problema está em você, não no avião. Sendo assim, chegamos ao Bonanza V35B ano 1974 das fotos. O PT-KFF (n/s D-9701 de um total de 873 fabricados) foi um dos últimos a ser importado antes do fechamento do mercado na metade da década de 1970. É um belo exemplo no Brasil dessa joia que voa e entrega as razões de tanto sucesso. O KFF é muito bem cuidado. Talvez um dos melhores no país. A pintura original com os bordos de ataque em mostarda se foi,



veio uma mais sóbria com faixas em preto, prata e vermelho sobre o fundo branco. Dando uma volta ao seu redor, não há nenhum sinal ou marca de tempo, nenhum amassado, nenhuma sujeira de óleo, nem sequer nos elementos da suspensão do trem de pouso. Dá para ver que ele está bem cuidado verificando a grade em frente ao radiador de óleo, no queixo do seu nariz, sem amassados ou lascas na pintura. Abrindo os capôs do motor, mais parece que o avião foi fabricado ontem. O interior das tampas em verde cromato de zinco não mostram nenhuma marca de temperatura, sujeira ou risco de utilização. O motor Continental IO-520BB de seis cilindros e 285hp se mostra em estado de novo. Está com 520h de uso após o TBO (1.700h). Ao abrir a porta do bagageiro, salta à vista o detalhe do brasão da Beech com o prefixo bordado no tapete. E mesmo nessa área, o acabamento de forração está 0km. Subindo na cabine e dando uma olhada no habitáculo dá para ver que os bancos estão como zero e a forração em couro não perde para nenhum carro de alto padrão. Entrando, o Bonanza é o que ele é. O V35B é um quatro lugares onde os passageiros dos assentos traseiros têm bom espaço para as pernas e razoá-



Impecável, este Bonanza esbanja nos detalhes de acabamento. O motor parece em estado de 0km. No painel um padrão analógico.



## ESTE SEPTUAGENÁRIO AINDA ARREGAÇA AS MANGAS E MOSTRA FORÇA

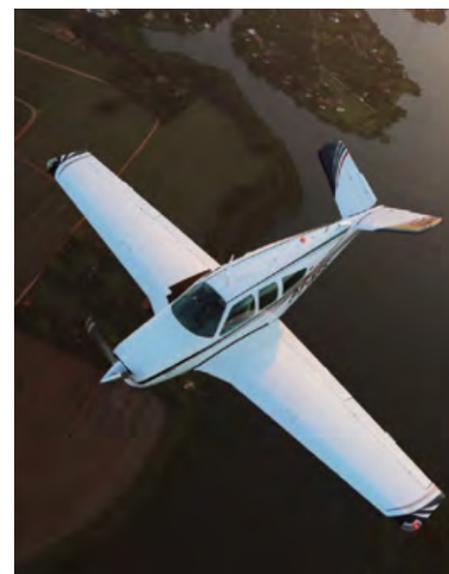


vel para a altura dos ombros. Ao menos as janelas, de grande formato, dão a impressão de maior amplitude, e este avião em si já tem a terceira janela em tamanho maior. Na frente a história é outra. Priorizando a aerodinâmica, a parte da frente da cabine tem apenas 1,08m de largura o que obriga piloto e passageiro a serem pequenos, sob pena de voarem com os ombros colados. O painel do KFF é bem analógico, e o avião tem só um manche, daqueles que podem ser deslocados para a direita ou esquerda por meio de uma barra de comando única. Há outros V35 com duplo controle. O problema é que tanto a versão com barra de comando giratória como a que

tem dois manches (e que na verdade tem duplicada a barra para o lado direito) obrigaram a colocação das manetes em posição meio incômoda, na parte inferior central do painel. Se os dois humanos na frente tiverem pernas estilo paniquete, vai ser um tal de afastar joelhos para dar mais potência, ou ficar afinando a mistura. O comando de flapes, nos dias de hoje, pode dar uma acusação de assédio. Melhor é a solução feita para o Baron, com o conjunto de manetes instalados na parte superior do painel. Decolado do aeroporto dos Amarais em Campinas (SP), num dia de muito vento, com 31°C, dois a bordo e tanques



cheios (64gal), o V35B não gastou nada de pista para tirar as rodas do chão com 65nós. Na sequência a subida foi feita inicialmente com uma razão de cerca de 700pés/min para, depois de limpar o avião, essa marca chegar a 1.200pés/min mantendo uma velocidade de 100nós. No painel os instrumentos indicavam 2.500rpm e um fluxo de 25 polegadas, e toda hora o ponteiro do velocímetro insistia em querer passear na faixa amarela. O Bonanza V35B para o voo de cruzeiro funciona melhor em altitudes que variam de 7.500 a 9.500pés, mantendo 2.400rpm e 23polegadas, o que pode resultar num baixo consumo de 15,5gal/h. No velocímetro o ponteiro vai indicar algo como 167nós sempre batendo na faixa amarela. O avião assim se mostra muito liso e boa parte dessa condição está na hélice que equipa o PT-KFF, uma Hartzell TopProp tripá de 82" de diâmetro e desenho de cimitarra. Esse conjunto fez muito bem à máquina. Não seria difícil ver esse avião alcançando os 170-172nós com 75% de potência. Assim, esse Bonanza é um avião que se voa a toda hora fazendo reduções de motor sob a pena de chegar demasiadamente na faixa amarela. Entretanto, não há muito o que reclamar disso, pois você estará voando rápido e consumindo menos. Uma de suas mais notáveis características é o jeito que, por conta da cauda, o faz voar rebolando. E não tem jeito, os puristas vão reclamar, mas o Bonanza 36



## FICHA TÉCNICA

### Beechcraft V35B Bonanza

**Fabricante:** Beechcraft Aircraft Corporation

**Motor:** 01 Continental IO-520BB de 285hp

**Capacidade:** um piloto mais três passageiros

**Envergadura:** 10,09m

**Comprimento:** 7,95m

**Altura geral:** 2,31m

**Peso vazio:** 868kg

**Peso Máximo de decolagem:** 1.542kg

**Velocidade de cruzeiro:** 140nós

**VNE:** 177nós

**Alcance:** 543nm

é mais estável que o 35. É só tirar os pés dos pedais, desligar o sistema de controle de guinada, e dar uma olhada na ponta de asa, ela estará fazendo o desenho de uma elipse e isso vai ser mais acentuado em atmosferas mais turbulentas. E olhe que o KFF era equipado com uma dupla quilha ventral, bem na parte traseira da fuselagem, que funciona como um compensador de guinada. Na hora dos estoios, um comportamento padrão, ficando entre 65nós sem flape e 55 com flape. O melhor planeio desse avião pode ser feito com 105nós. Outros nú-



meros mágicos desse Bonanza são do circuito para o pouso. O ideal é iniciar o procedimento com 100nós e girar na base com 80, cruzar a cabeceira com 70nós e tocar com entre 60 a 55nós. O vento em Campinas meio que judiou um pouco todo o voo, entretanto, mesmo nessas condições a graça do seu voo nem sequer foi arranhada. E levando em conta que um V35B em boas condições pode valer no mercado R\$ 550 mil e uma atualização de painel, se feita bem completa com aviônica digital e totalmente integrada com GPS, TWAS, TCAS, visão sintética, beira os US\$ 150 mil, essa conta pode mostrar o quanto ainda é válida essa máquina, mesmo com tantos anos de projeto, perante a tantos outros modelos mais recentes, leia-se Cessna TTx e Cirrus SR. Pode ser a sua aeronave para fazer giros de 2 a 3,5h de duração e tanto faz se querendo só velocidade ou ir de maneira mais econômica. Para um Bonanzeiro não há concorrente que tenha a finesse de ailerons que o produto da Beech entrega. O modo com qual ele seguirá voando tem poucos exemplos comparativos, e é exatamente esse ponto que é buscado para quem tem um Bonanza. O ponto que só vai lhe dar sorrisos no rosto. ■

# VOOS EXCLUSIVOS PARA EXPERIÊNCIAS INESQUECÍVEIS

## VIAJE A BORDO DO NOVO ÍCONE DA AVIAÇÃO EXECUTIVA.

Icon Aviation é o resultado da união de CB Air e Global Aviation, empresas reconhecidas no mercado pela solidez, segurança e experiência no alto padrão de atendimento.

Atendemos a todos os destinos com a mais nova e completa frota da América Latina.

CONHEÇA  
NOSSOS  
TRANSFERS  
ESPECIAIS  
PARA O VERÃO



### CONHEÇA NOSSOS SERVIÇOS.

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

Juntos voaremos mais alto.

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

ICON  
AVIATION

www.iconaviation.com.br

# RUMO



# CERTO



**Na proa, nada demais. É algo corriqueiro fazer algum voo pelo estado de São Paulo do rumo leste para o oeste em direção ao Mato Grosso. Mas nem sempre foi assim, o percurso já foi para desbravadores que fizeram crescer o estado num movimento natural,** do litoral para interior. Depois o desenvolvimento serviu para que toda essa parte do país virasse uma base e trampolim para esse fluxo seguir rumo aos rincões do oeste, sudoeste ou noroeste do Brasil. Na época em que aviação era evento social, usar um avião tirava da viagem de 300km em sentido à capital a impressão de que a pessoa estava indo para Bornéu com um Fusca. Não por acaso brotaram em vários luga-



A região ainda é próspera na citrocultura, em sua maior parte voltada para a exportação. Na página ao lado, Maria Tereza, Flávia e Sandra, as primas que comandam a Salamanca.

res do estado locais onde se aprendia a voar. Alguns prosperaram, outros não. Mas o avião se tornou ferramenta constante da indústria, comércio e, principalmente, do agronegócio dessas redondezas. O aeroporto do interior era canal para o bom negócio, além de típico lugar para as boas histórias. Se quiser, aviador tem fofoca e causo para mais de metro. Juntando três é como as suas tias solteironas, tem conversa para virar a noite. Se juntar quatro é churrasco na certa. Nos disseram então que tinha uma boa turma nos esperando em Catanduva para soltar a conversa. Pois lá fomos nós. Catanduva para paulista, ou melhor, para paulistano, é uma daquelas cidades onde sempre tem alguém conhecido que mora ali, seja primo ou aquele amigo que foi procurar a boa vida. Junto com Bebedouro, já foi o local da laranja no Brasil, hoje nem tanto. Mas a região ainda cheira a doce de casca de laranja cristalizada quando ainda está na panela. Existem várias usinas de processamento da fruta, na sua maior parte voltadas para exportação. Na caminhada demos até uma olhada em uma delas. Não é muito grande, está produzindo faz três anos apesar de ter um histórico longo de prestação de serviço para essa indústria nos últimos 20 anos, sendo bem automatizada. Frucamp é o nome da empresa, mas não adianta achar um suco envasado por ela na gôndola do

supermercado. Eles, que são produtores de laranja e por esse motivo conseguem um maior controle de qualidade da fruta, colhem uma média de 20 a 30 mil caixas de laranja por dia, usam as frutas para abastecer a indústria do suco de laranja. Ou seja, o que sai da Frucamp é um concentrado que depois vai chegar ao mercado estrangeiro diluído por uma outra marca. Aqui a laranja deles é commodity. Entretanto, da notícia da nossa ida para Catanduva, no papo de boteco, a maior recomendação do que se ver na cidade nem era a tal da laranja e nem o aeroclube. Lá é terra do presunto cru da Salamanca, coisa para provar de joelhos. Maria Tereza Schumah é filha dos espanhóis da província de Sa-



produção nem importação e Catanduva era reduto de espanhóis. Tinham então na frente deles um pleno mercado a ser explorado. Só com um detalhe, aqui não existe a raça de porco e nem a alimentação que usam na Espanha. Lá os animais são famosos por comerem as bolotas, fruto de árvores da família do carvalho que acabam criando um gosto especial na carne. Como não existe o similar aqui (a árvore das bolotas leva 40 anos para produzir a primeira leva), partiram para fazer o dito presunto serrano, que usa porcos brancos como os que existem no Brasil. Na alimentação desses animais é exigido que de 30 a 40 dias antes do abate eles comam só proteína, o que resulta numa carne com maior marmorização de gordura. Até tentaram alimentar



lamanca que chegaram ao Brasil em 1956 e seguiram para as bandas da vizinha Santa Adélia. Ela, que junto com duas primas, toca o negócio, foi quem nos contou que depois de dez anos na terrinha a família abriu, já em Catanduva, um açougue com alguns embutidos. Apesar de não mexerem com essas delícias na Espanha (trabalhavam com caldeiraria), a região onde moravam é a maior produtora de presunto ibérico do planeta, com cerca de 150 fábricas numa cidade com mais ou menos 5 mil habitantes. Conhecedores do produto sabiam o que era bom e necessário para ser feito, viram que no Brasil não existia



os porcos com castanhas do Pará, mas a carne ficou meio rançosa e a cura também não deu muito certo. Em 50 anos de produção conseguiram alguns toques particulares. Um deles é o uso do sal sem aditivos de iodo, o que influencia em muito o gosto da carne. Entre os embutidos que eles produzem tem um pepperoni que usa páprica espanhola (R\$ 51,50 o quilo da peça), com sabor superior. Passear nos setores onde são maturados os pernis é coisa para ataque cardíaco de quem gosta de presunto cru. Na hora do almoço ver centenas de peças dando o tempo ao tempo chega a ser tortura. A Salamanca tem dois tipos de presunto cru serrano, o normal (R\$ 72,00 o quilo da peça ou fatiado em pacotes a

O processo de fabricação dos presuntos crus é quase artístico. Coisa para conhecedores. Na outra página um pouco da história do aeroclube sempre envolto de glórias.

partir de 150gr por R\$ 19,80) que leva 12 meses para ficar pronto, e o premium (R\$ 85,00 o quilo da peça) que demora de 18 a 24 meses para estar no ponto. O premium é levemente mais adocicado e não fica nada a dever a um presunto cru ibérico que chega a custar de R\$ 1.800,00 a R\$ 2.100,00 o quilo. Esses são os típicos produtos para serem oferecidos na conversa seguinte. Papo de seca pouso, ocorrido na frente do hangar ao final do dia. E, por favor, com muita cerveja porque a situação é como entrevistar a Velha Guarda da Mangueira em sábado de feijoada. O Aeroclube de Catanduva tem história para dar e vender. Foi aberto em 20 de janeiro de 1940 e desde aquela época teve movimento. Na roda improvisada na frente do hangar está o Seu Manolo, que nasceu Isoldino Correia da Costa, em Pindorama, no ano de 1954. Se você disser na fonia, de qualquer parte do país, que está seguindo rumo para Catanduva, é bem capaz de alguém pedir para mandar um abraço para ele. Ao lado o Waldemar Prieto Martines, vulgo Compadre, com o filho, Waldemarzinho,



que foi Anjo da Guarda da Fumaça entre 2005 e 2011. O pai entrou no aeroclube em 1954 junto com o Seu Manolo. Foi o emprego que cada um pediu aos céus. Waldemar foi instrutor e chegou a voar agrícola entre 1975 e 1976. Usava um Piper PA-18 adaptado e também voou o Embraer EMB-201 Ipanema, daqueles com a pintura de folhas coloridas. Enquanto isso o Seu Manolo fazia a manutenção em todo tipo de aeronave que passava por lá. Ele começou no aeroporto aos 13 anos, fazendo carga e descarga no aeroporto aos 13 anos, fazendo carga e descarga na pista de Catanduva. Era uma época de ouro. A Real chegou a ter cinco



horários diários na cidade, a Vasp teve serviço regular também. De lá saiam voos para Ribeirão Preto, Rio Preto, São Paulo, Santos, Porecatu, Curitiba, Londrina e até o Rio de Janeiro. Teve até Miss chegando a bordo de um desses aviões. Um deles pousava às 19h00 para pernoitar e sair no dia seguinte às 06h00. Para esse voo, em época de pouca fiscalização, o pessoal no aeroporto fazia o balizamento da pista na base do lampião ou com latinhas com querosene aceso. Expediente parecido vira e mexe também era usado para algum desavisado que, perdido depois do por do sol, tinha que pousar lá. O pessoal da cidade então corria para colocar os carros e improvisar a iluminação da pista. Quem tirou a carteira de piloto em Catanduva foi o Rolim Amaro, fundador da TAM. O irmão dele, João Amaro, apesar de não tirar o brevê lá, também ficou sócio do aeroclube em 1964. O Rolim chegou com uma lambre-

## NO CAMINHO DO INTERIOR UMA ESCALA BEM QUE MERECEIDA



ta. Morava numa pensão no centro da cidade. Durante o dia também ficava de butuca na oficina, era interessado. Para pagar as despesas virou motorista de táxi e tirava a sua graninha das corridas que fazia. Depois deu no que deu. A aviação de Catanduva no começo viveu do auge do café, depois serviu de ponte de apoio para a estruturação do norte do Paraná. Várias pessoas faziam manutenção naquela cidade. Depois veio a época em que muita gente foi voar no garimpo, isso no final do século passado. Sofreu também com a crise geral no anos 1980 e 1990. Nesse meio tempo o aeroclube continuava a sua rotina. Quem nos contou foram os quatro outros parti-

participantes da conversa na frente do hangar, Aloísio Grandella, Pedro José, Gustavo Maria, que estava com o pai, Brasil Maria. Eles descreveram que numa época em que muitos semelhantes sucumbiram à crise financeira do país, principalmente por conta de má gestão, esse aeroclube sobreviveu porque foi se adequando aos novos tempos. Basicamente funciona como uma escola de aviação. Eles têm uma frota enxuta (2 Paulistinha, 1 Aeroboero, 2 Cessna C-172B e 1 Cessna C-152) e pretendem comprar um bimotor para dar aulas de multimotor. Disponibilizam simulador de voo, alojamento e, o principal, fazem as pessoas aprenderem a voar no pé e mão, à moda antiga,



## MAPA DE ROTAS

### Como chegar:

Catanduva fica às margens da Rod. Washington Luiz que segue pelo centro norte paulista e a liga com cidades como São José do Rio Preto, São Carlos e Araraquara. Uma das mais tradicionais e bem estruturadas estradas do estado.

### Dica do piloto:

O aeroporto de Catanduva (SDCD 21°09'02"S/048° 59'25"W) pertence ao aeroclube e possui balizamento noturno, mas não tem procedimento IFR. O apoio rádio é feito pela frequência livre. A pista de asfalto possui 1.200m e há abastecimento de AVGas.

### Endereços:

Jamones Salamanca  
Rua Goyo Salamanca, 401 – Catanduva - SP  
SAC (17) 3522 2316 / 3522 1474  
[www.salamanca.com.br](http://www.salamanca.com.br)

Aeroclube de Catanduva  
Rua Tatuí, 40 – Catanduva – SP  
Tel.: (17) 3522 4270 / 98164 5644  
[www.aeroclubecatanduva.com.br](http://www.aeroclubecatanduva.com.br)

o que é primordial. O aluno tem que saber fazer estóis completos e entender como é o avião que está voando. Não foi uma só vez que refizeram todo o aprendizado de um aluno que, vindo de fora, trazia cacoetes de um voo feito excessivamente automatizado, ou sem que as noções reais de voo fossem compreendidas. Muita disciplina, coisa que nem sempre evitava que alguns, com espírito mais suíno, aprontassem das suas. Teve um que no comando de um Cessna C-206, quis decolar do pátio – e conseguiu – só para dizer que o avião era bom. Como disse o Grandella, eles querem que o aluno faça um voo na raça, com a navegação feita com o mapa grudado nas coxas, sem precisar usar o GPS. É aprender a voar no pé e mão, com avião convencional mesmo, diante de um mundo que se afasta disso. Bem coisa de aeroclube de interior, que tem espaço de sobra num tráfego aéreo mais tranquilo para que esse modo possa ser executado. Dessa aviação de pano e cano é que hoje a aviação digital procura se aprimorar. Se possível com o tempero de um lugar onde a vida das pessoas esteve entrelaçada com ela. ■



O heliporto mais bem localizado da cidade está de logomarca nova.

A nova marca do Helicidade é o ponto de partida para um novo conceito em hangaragem de helicópteros. Um conceito que vai revolucionar a forma de fazer hangaragem e oferecer benefícios exclusivos aos nossos clientes, mantendo sempre a mesma experiência e o mesmo profissionalismo que tornaram o Helicidade referência no segmento de hangaragem. Venha fazer parte desta revolução e aproveitar ainda mais as vantagens de estar no heliporto mais bem localizado de São Paulo.

Completo, perto de você, perto de tudo.

VHF - 130,37  
Av. Onófrío Milano, 186  
Jaguará - São Paulo  
11 3767 3500



# GATO DE BOTAS



**Não é tão estranho quanto saber que existe um SUV Bentley ou, daqui alguns anos, uma nova Ferrari, mas não dá para negar que olhar um utilitário esportivo com logotipo da Jaguar,** mesmo que lançado há cerca de dois anos, ainda causa certo estranhamento. Não é o rabecão feito em cima do E-Type que aparece no filme *Ensina-me a viver* (1971), mas associar esse tipo de veículo a uma marca que é lembrada por modelos sedãs e cupês esportivos é, mais do que tudo, uma quebra de paradigma. Agora é saber as razões que levam uma pessoa a escolher um modelo desse. Certo, ele é lindo e imponente. A frente é agressiva, e a traseira, com ângulos agudos da tampa do porta-malas e

Apesar de completo, o interior deste Jaguar merece um acabamento mais refinado, tudo o que se espera desta marca.



lanternas que lembram as do esportivo F-Type, o deixam bem esportivo. Agora, o interessado tem que alinhar muito bem os seus requisitos para fechar a compra desse carro. O F-Pace pode ser considerado um SUV médio. O Range Rover Evoque e o Discovery Sport são compactos, como também será o E-Pace, o segundo SUV da Jaguar que vai chegar ao Brasil em 2018. Atualmente o Range Rover Velar, o BMW X4, ou o Porsche Macan são de categoria semelhante. Mas o F-Pace, segundo o fabricante, tem como grande diferencial uma maior aptidão ao perfil esportivo, enquanto que

os Land e Range Rover são mais para uso fora da estrada. Agora a questão é afinar ainda mais os pré-requisitos, pois andamos num F-Pace diesel. Essa versão vem equipada com um motor feito em alumínio 2.0 Ingenium de 180cv a 4.000rpm e belo torque de 43,85kgf.m disponível entre 1.750 a 2.500rpm. Fora esse, a marca oferece versões à gasolina V6 3.0 de 380cv e outra versão 2.0 de quatro cilindros de 250cv. A decisão de compra ficou bem difícil. A potência não seria fator decisivo, pois pesando vazio 1.775kg e chegando facilmente a duas toneladas no cotidiano, a relação peso potência não seria muito favorável para o tal espírito esportivo. Você pode levar em consideração o torque, que é bem gene-



roso e superior ao que será entregue na versão gasolina de 250cv (37,22kgf.m), e até ao que o 3.0 topo de linha de 380cv entrega (38,75kgf.m), e isso é realmente importante em retomadas para ultrapassagens. Mas mesmo assim não vai fazer com que esta versão provoque arroubos de emoção nas acelerações. Para fazer de 0-100km/h saindo com o motor girando a 3.000rpm, o F-Pace diesel levou 9.1s. As versões à gasolina conseguem ser cerca de 3s mais rápidas e olha que são por volta de 45kg mais pesadas. Sendo assim, o comprador pensa então no quanto esse Jaguar pode ser mais econômico por beber diesel. Na estrada ele fez 13,7km/l, na cidade a média chegou a 8,7km/l. Muito provavelmente as versões à gasolina vão

O painel analógico com tela central de múltipla função. A leitura é fácil e bem acessível.





consumir algo como 30% a mais, o que vai tornar os cálculos na hora da compra bem interessantes. O F-Pace diesel custa a partir de R\$ 322.400,00 o que o deixa numa posição intermediária na tabela se comparado com seus irmãos que vão custar entre R\$ 301.400,00 e R\$ 408.400,00. Só que existem alguns detalhes a serem considerados. Ou melhor, a falta de alguns detalhes, e essa impressão aparece na hora de entrar no carro da matéria. Para começar apesar de ter chave presencial não deu para destravar as portas por aproximação. Pelo menos há uma luz externa que auxilia a visão de onde se está pisando. Entrando no carro o acabamento decepciona. Em vez de forração com algo que pareça couro



## PRIMEIRO UTILITÁRIO ESPORTIVO DA MARCA INGLESA QUER FAZER JUS À TRADIÇÃO

ou alcântara, os painéis são feitos em plástico duro. Nem luzes de cortesia nos espelhos do quebra sol existem. Piloto automático adaptativo ele não tinha, e estacionar é por sua conta. Comando de voz só para algo relacionado ao telefone, nada de acessar uma rádio ou introduzir um endereço no GPS. Está certo que você pode querer um F-Pace pelado ou não. A lista de opcionais para esse modelo é enorme, possui 77 itens e há pacotes que envolvem a instalação do HUD (R\$ 6.700,00) ou de assistência de estacionamento (R\$ 10.100,00) ou ainda de sistema de suspensão com resposta adaptativa de terreno e condução (R\$ 5.200,00). Para a Jaguar essa versão seria a de entrada entre os F-Pace, mas ele



poderia aparentar ser um pouco menos espartano e mais parecido com algo que se espera de um Jaguar. O sistema de som padrão não é nenhum absurdo de qualidade. Outros detalhes não têm a ver com opcionais. A posição dos comandos dos vidros das janelas e de regulagem de retrovisores bem que poderia estar invertida. Os das janelas ficam muito à frente na porta, meio que fora de mão. O F-Pace não tem regulagem pneumática de altura de suspensão, isso nem o Discovery Sport tem. No grupo Jaguar Land Rover o recurso está reservado para os veículos de tamanho médio e grande, como o Range Rover Sport. Da mesma forma ele também não tem o sistema de auxílio em descidas íngremes (coisa que um Fiat Toro tem). Possui quatro modos de condução (nos Land Rover as opções são mais variadas e se adequam mais aos tipos de terrenos) com direito ao sistema que auxilia a saída em terrenos com bai-

xa aderência. O lado utilitário do Jaguar F-Pace então se presta mais para ir numa estradinha de terra que liga ao sítio. E nisso realmente o carro se comportou muito bem, não existiu nenhuma tendência de perder alguma trajetória por conta de um piso irregular e deu para manter velocidades de até 100km/h sem achar que a suspensão iria ser deixada para trás. E também foi notável a atuação dos sistemas de tração e estabilidade. Mais uma vez, segundo a Jaguar, a questão é que o F-Pace está focado mais num perfil voltado à performance e não ao uso no fora de estrada. Dentro do que se pode esperar desse carro com 180cv, se colocado no modo Eco, as suas reações são bem lentas, priorizando totalmente a economia de combustível. Na outra ponta o modo esportivo deixa o carro com um jeito que mais se espera dele, apesar de ter um câmbio automático um tanto vagaroso. Foi sempre melhor administrar as oito velocidades por meio das borboletas atrás do volante. E o acionamento do acelerador poderia ter outro movimento. Meio mole



Espaço mais do que o suficiente para os ocupantes como a bagagem. No detalhe, os comandos de janelas meio fora de mão.





demais, em algumas vezes o condutor trabalhava muito com o pé em posição de bailarina, o que cansa um pouco. Pensando que a versão diesel não é tão esportiva assim, fica a dúvida se não seria mais adequado e vantajoso o cliente, se ele não fizer questão de ter algo com a grife Jaguar, comprar um Land Rover do mesmo tamanho e muito provavelmente mais equipado, ou até mesmo investir alguns trocados a mais e ter um carro de categoria superior, isso falando de forma dinâmica, pois os modelos a gasolina do F-Pace já são mais refinados. De qualquer forma o F-Pace – contabilizando todas as versões - já se colocou na condição de Jaguar que mais vende no Brasil, isso muito pela condição de ser um SUV, com 800 unidades vendidas entre janeiro e outubro deste ano, 60% do total na versão diesel. Ele vai na carona dessa febre. ■

**ONDE ACHAR**

Jaguar  
[www.jaguarbrasil.com.br](http://www.jaguarbrasil.com.br)



PORTOBELLO  
 RESORT & SAFARI  
**FLY INN PORTOBELLO**  
 SEU AVIÃO NO MELHOR RESORT DA COSTA VERDE

**NESTE VERÃO, VENHA VOANDO PARA O PORTOBELLO E CONHEÇA OS TERRENOS MAIS EXCLUSIVOS DA COSTA VERDE.**



Com terrenos de até 7.000m<sup>2</sup>, o Portobello Fly Inn possui uma vista deslumbrante e uma pista de pouso particular com 1.270m x 30m, além de um canal navegável com -2,5 de calado.

Um condomínio reservado, com possibilidade de parar seu avião na porta ou dentro da sua casa, com serviços e lazer do maior resort da Costa Verde à sua disposição.

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](http://WWW.PORTOBELLORESORT.COM.BR) • TELS.: 21 96421 9992 | 21 2789 8063 | 21 2789 8000

Os monges beneditinos do Mosteiro de São Bento, no centro de São Paulo, são conhecidos pelos cantos gregorianos entoados nas missas aos domingos. Também levam fama por conta dos pães que eles mesmo produzem e vendem para o público. Depois de cada apresentação do coral, é possível participar de um café dominical bem servido. Por conta disso, acabaram virando parte do roteiro cultural da cidade. Os pães são sempre divinos, apesar de ostentarem etiquetas de preços nada populares. Na foto principal está o Kouglof Saint Michel (R\$ 30,00), feito com massa de brioche, passas brancas e amêndoas laminadas. Levíssimo, poderia ser bem

# GULA SEM PECADO

mais úmido. Vai muito bem com uma geleia, se esta não for muito adocicada para não detonar a delicadeza do pão. O Dominos (R\$ 20,00) é pão de campanha, rústico, feito com farinha de centeio e uma novidade entre os produtos da Padaria do Mosteiro. A aparência é de um pequeno pão português ou italiano. O mais tradicional é o São Bento (R\$ 23,00), cuja massa é feita de farinha de mandioca, o que dá um leve sabor adocicado ao pão. O pão de mel (R\$ 9,00) vem com recheio de geleia de damasco. Todos são produzidos com fermentação natural.



Agora os beneditinos partem com louvor para a fabricação de cervejas artesanais. São duas, a Red, e a Golden, vendidas em garrafas de 600ml sob o rótulo Mosteiro e custando R\$ 25,00 cada. Coisa de padre mesmo, afinal, na história da humanidade boa parte das bebidas alcoólicas foram criadas por religiosos. Vinho, champagne, cerveja, uísque, licor e conhaque. Pode colocar tudo isso na conta deles.

As duas cervejas Mosteiro são Ale, sendo uma bem vermelha e a outra dourada. Ambas têm sabor bem marcante apesar de não serem tão potentes na escala de amargor, detendo 24 IBU, ou seja, são médias. Aparentam ser mais densas do que são. As duas têm teor alcoólico de 5,5% e a Red tem mais toques de caramelo e algo como um leve sabor de café. A Golden, mais clara, tem sabor mais seco, com a cevada e o aroma do lúpulo aparecendo diretamente. O caramelo começa a dar sinais depois do gole. ■



Pão Dominos com mini alface crespa, queijo canastra, presunto cru serrano Salamanca, figo fresco e fatias de melão Orange.

#### ONDEACHAR

Padaria do Mosteiro  
Rua Barão de Capanema, 416  
Jardins – SP  
Tel.: (11) 3063 0522  
Horário de funcionamento: de  
Segunda a Sábado das 09h30 às  
18h30

Largo São Bento, s/nº - Centro – SP  
Tel.: (11) 3328 8799  
Horário de Funcionamento:  
de segunda a sexta das 07h00 às  
18h00  
Sábado das 07h00 às 12h00  
Domingo das 11h00 às 12h00



Pão São Bento tostado na manteiga com ovos de codorna estrelados, mini salami-nhos apimentados, sálvia e tomate cereja.

**O Brasil está cheiroso. E isto pode vir da cozinha, como da pessoa ao lado. Estamos metendo o nariz onde se deve e saboreando o que se deve. Culpa da francesa Mane que se abriga em terras brasileiras.** Eles são uma casa de criação. No seu cotidiano estão vários produtos com a assinatura de engenharia da empresa. A história é a seguinte, a partir do laboratório deles são desenvolvidos fragrâncias e aromas para a indústria. E saiba, aroma serve mais para a boca, fragrância para o nariz. Nos deram para experimentar algo que parecia ovos de peixe crocantes. Estavam na cor vermelha e o sabor era de felicidade do Willy Wonka. Esse elemento

# POR UM NARIZ DE VANTAGEM

vermelho era uma tecnologia desenvolvida por eles para sustentar e servir de transporte para o sabor, que hora parecia metálico, hora lembrava tutti-frutti. Isso seria inserido em algum produto que poderá chegar ao lar das pessoas. Se for capaz, coma. O processo é curioso. Eles que trabalham com o sensorial de cheiros e sabores fazem experimentos em pequenas cabines para checar o que o sabonete, o shampoo, ou o novo hidratante podem parecer. Técnicos num ambiente hospitalar fazem a micro paisagem dos elementos que vão dar vida





à bolacha ou ao perfume. E não podem errar a mão, senão você reclama. Apesar de trabalhar com diversos setores, é inegável que o fio da meada para eles é o perfume. A base brasileira é estratégica. Quem nos contou foi Benjamin Belizan, perfumista francês que está há um ano e meio no Brasil e é o responsável pelo que o brasileiro vai usar por um bom tempo. Segundo ele, aqui existem frutas que têm muitas particularidades, como o caju, e que precisam ser aproveitadas. As madeiras também são diferenciadas. O jeitão do nosso povo também pode servir para novos experimentos. Cada um tem o seu perfume próprio, o que não é comum no enorme mercado potencial da China onde, em geral, as pessoas não apresentam essa característica, muito porque até a década de 1970 os chineses eram proibidos de comprar o mimo. O perfume então virou uma questão histórica. No Japão, outro exemplo, como as pessoas são mais reservadas, há procura maior por cremes e se for para usar o perfume, que seja algo mais suave, quase transparente, para não interferir no indivíduo ao lado. O Brasil está mais voltado para as baunilhas, caramelo e a madeira. Na França a preferência é pelas frutas com cargas mais pesadas. O cheiro do brasileiro mudou bastante durante sua história. A lavanda aqui é bem característica para tudo. No merca-

do francês não existe, veja só, perfume com toques de lavanda dedicado ao público feminino. Lá é coisa de homem. Na década de 1980 a participação em valores da lavanda e do cítrico aqui no Brasil era quase que abrangente. Aproximadamente quarenta anos depois, esses dois elementos existem só em termos de volume. A grana está acima dos toques florais e de todas as suas subdivisões. O perfume brasileiro caminha numa sensualidade e sofisticação maior, deixando de lado um pouco o frescor. Isso em termos econômicos, porque de volume, a lavanda e o cítrico ainda dominam. Nas palavras de Benjamin, a surpresa. Para ele os brasileiros dão muito mais importância ao perfume do que o francês, apesar destes serem educados desde criança a terem a cultura do perfume por serem um dos principais produtores. Aqui as pessoas usam muito mais perfume e por muitas mais vezes. Uma das razões está relacionada com a quantidade de banhos. A cada ducha, lá vai uma borrifada e também porque





o interesse pela beleza, em termos de consumo de cosméticos, é muito maior nas nossas terras. O potencial de crescimento no Brasil é superior, porque se na Europa o costume de usar perfume é enraizado, aqui o mercado ainda está em formação. A penetração das fragrâncias entre os brasileiros ainda está na base de 60% da população consumidora e, do jeito que está, o país é o segundo maior mercado do planeta perdendo somente para os Estados Unidos. Os americanos movimentam ao ano US\$ 9 bilhões em perfume. O Brasil já chegou aos US\$ 7 bilhões e as estimativas é que esteja na liderança do mercado global em 2019. E o mais curioso, enquanto os americanos trabalham mais com marcas internacionais, a grana da perfumaria brasileira é movimentada por marcas domésticas. Apenas 7% do nosso mercado consome marcas importadas. E mesmo com tanto domínio, o produto nacional ainda sofre muito com o preconceito. O motivo é que o importado da alta perfumaria, por conta de uma extrema credibilidade (e grana no bolso), pode abusar do experimentalismo e criar produtos muito complexos sem se preocupar se ele venha a sofrer uma polarização na sua aceitação ou rejeição. O produto nacional ainda foca no geral. Sendo assim, seus produtos principalmente para os formadores de opinião, têm características mais genéricas. Mas, apesar do preconceito, eles melhoraram muito, tanto em com-



plexidade como na fixação. Paralelo a isso o brasileiro vem paulatinamente aprendendo a usar o produto, mas ainda existe um longo caminho para que as pessoas abandonem o hábito de tomar banho de perfume e agredir o nariz de todo o quarteirão. A culpa é do mercado, que décadas passadas foi alimentado somente por produtos de baixa qualidade, com fixação mediana. Assim criou-se o hábito de se esbaldar deste líquido para conseguir o mesmo resultado de um produto importado. Com a chegada de melhores alternativas nacionais a prática virou exagero. Agora isso vem sendo revertido, porque os fabricantes também investiram na educação por meio dos

vendedores. E como o Brasil é vasto de perfis, a consequência é um aprimoramento no desenvolvimento de fragrâncias por aqui. Tanto é que até já houve encomenda de gente lá de fora para o desenvolvimento de uma fragrância feita pela Mane brasileira, porque o cliente queria o expertise do estilo de trabalho da equipe local. E olhe que eles possuem 15 centros de criação espalhados pelo planeta. Vamos ver que cheiro o brasileiro vai ter. ■



## FAZER NEGÓCIOS É ESTAR EM UMA BATALHA. ESTEJA PREPARADO.

Na natureza, o falcão é um combatente feroz. Nos negócios, o Falcon 8X é igualmente poderoso e ágil. Cada centímetro reflete o seu DNA militar, com aerodinâmica simples e eficiente e avançados controles digitais de voo para levá-lo a lugares que outros não são capazes de chegar. Nada voa como um Falcon, porque nenhum outro jato é construído como um. **Feroz. Veloz. Ágil. Falcon 8X.**

**Falcon 8X**

WWW.DASSAULTFALCON.COM/8X | RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | RODRIGO.PESOA@FALCONJET.COM

**DASSAULT  
FALCON**

ENGINEERED WITH PASSION



# VOO PANORÂMICO

UM VERDADEIRO CRUZEIRO  
AÉREO VAI SAIR DO CHÃO

**Essa é para as crianças de 50 anos ou mais. Em 1968 os Thunderbirds mostraram o futuro. No episódio Thunderbird 6, a personagem Brains,** o engenheiro criador das supernaves do esquadrão de resgate internacional, mostrava a proposta do Skyship One, um veículo que singrava soberano os céus em viagens de turismo. Foi ridicularizado, riram da sua cara de boneco. Na época do filme, num mundo onde a vida corria mais interessada apenas em naves hipersônicas, não se encaixava algo que voasse como uma caravela. Mas acabaram fazendo-a mesmo assim. O episódio relatava as aventuras do voo



Acima a imaginação. Nas outras imagens o que se imagina do futuro de um verdadeiro transatlântico voador.



inaugural, com a nave voando ao redor do planeta num tour promocional. Até cenas de um sobrevoo no Rio de Janeiro e Foz do Iguaçu foram mostradas. Pou-savam aqui para fazer um safári e caçar, acredite, leões. Era a visão da terrinha para aqueles ingleses visionários. Agora, veja como o mundo dá suas voltas, na realidade sem marionetes, a equipe que está desenvolvendo o Airlander 10 fechou um acordo com a Henry Cookson Adventures para realizar em 2018 uma jornada experimental ao redor do mundo. Saberão assim se um serviço de viagem de luxo pode ser viável usando esse tipo de aeronave. A Henry Cookson é uma empresa britânica especializada em expedições com viés de turismo de aventura que emprega muito luxo. Seu fundador, que dá nome ao negócio, montou uma equipe que foi a primeira a chegar ao Polo Sul a pé, coisa possível de se fazer só com auxílio de avião e veículos terrestres especiais. No cardápio de seus roteiros há pacotes para o deserto do Saara, florestas, regiões de montanha, tudo contando com uma experiência fora do comum e muita exclusividade, principalmente se tratando dessa área de turismo. Nada de pacotes em resorts. O Airlander 10 é o resultado do projeto iniciado em 2007, quando a Hybrid Air Vehicles foi aberta. De um modo geral é um grande dirigível que usa gás hélio para se elevar e quatro motores V8 4.0 ciclo diesel de 325hp para impulsionar



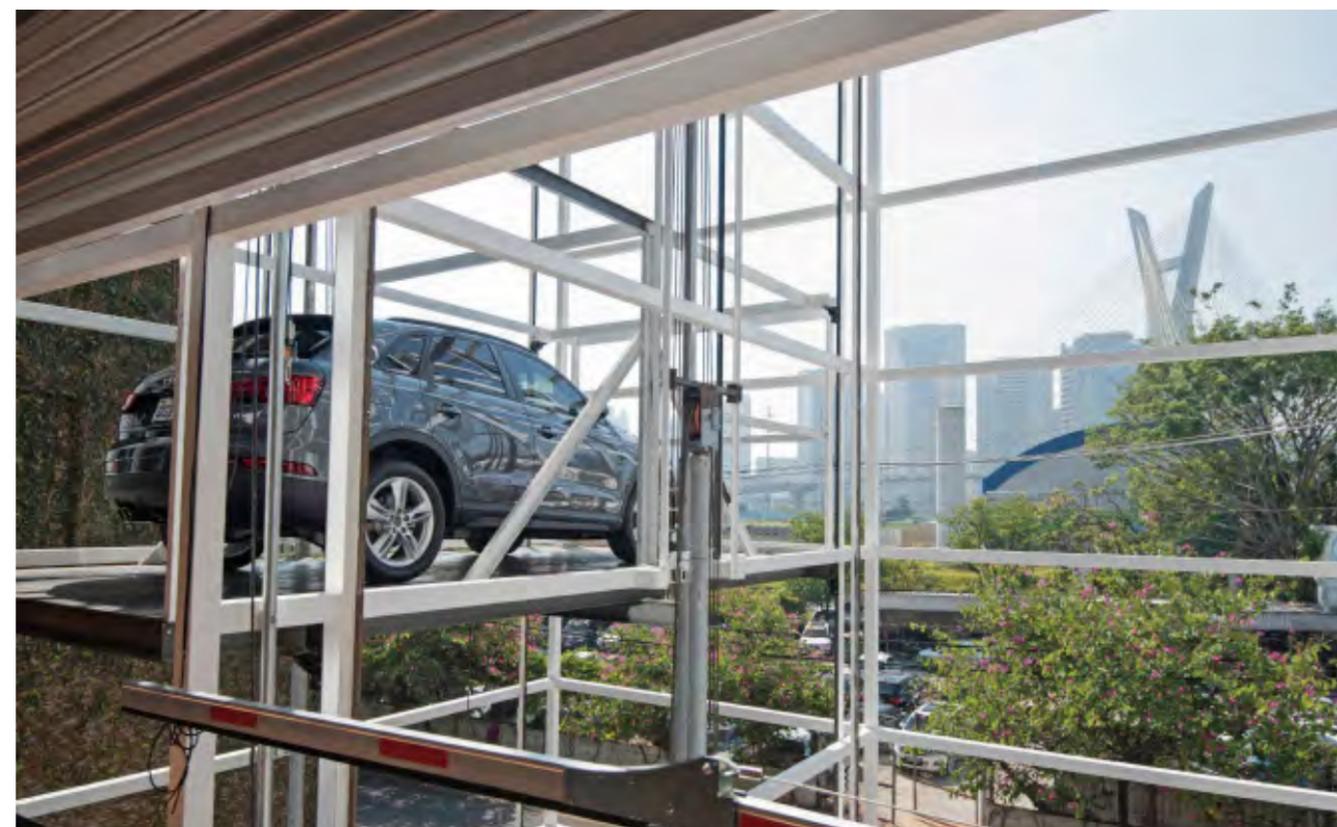
A maior aeronave do planeta já está num programa de testes para ver todas as suas possibilidades de emprego.

meio de conjunto de hélices carenadas. Ele não possui estrutura interna, mas algumas bases são feitas de fibra de carbono. De comprimento ele possui 92m, tem largura de 43,5m e altura de 26m. O Airlander 10 pode ficar até cinco dias voando em altitudes de até 20.000pés e velocidades que chegam a 80nós. Feito para transportar grandes volumes, ele pode decolar com até dez toneladas de carga paga, sendo maior que o Antonov AN-225 em comprimento. Para poder carregar gente, a empresa está trabalhando com o escritório de desenho industrial Design Q e conta com uma verba de £ 60 mil para desenvolver uma cabine de luxo de alto padrão. A Design Q já presta serviços de desenvolvimento de projetos para a indústria automotiva e de aviação, tendo clientes como a BAE Systems, a Bombardier e Virgin Atlantic. Espera-se algo com grandes janelas panorâmicas que se elevam do piso ao teto para que todos tenham uma visão sem igual. Coisa que pode casar muito bem com a capacidade de o Airlander 10 permanecer sobre o lugar por dias com um

nível de silêncio de balão. Com enormes esquis servindo de trem de pouso, o Airlander 10 pode pousar basicamente em tudo quanto é lugar (se bem que houve um pouso bem mais duro do que o previsto em um dos voos de teste). As empresas não dão mais informações de quando o voo de teste vai acontecer nem qual será o roteiro. Todavia é incrível as semelhanças da vida real com o filme. A proposta do Airlander 10 é feita em época de mensagens imediatas trocadas por celulares e da volta dos interesses em viabilizar aeronaves comerciais supersônicas. Todos queremos sair de Nova Iorque e ir até Tóquio em uma hora. O próprio desenho do Airlander 10, guardadas as devidas proporções, não deixa de lembrar as do Skyship One inventado pelo Brains. Esteticamente ambos são formados por dois grandes gomos conjugados. Há também uma estrutura central que aloja as cabines de passageiros e de comando. O modelo do filme é bem vanguardista, anos 60. A criatividade lúdica estava no sistema de elevação, o Skyship One saía do chão por meio de um sistema antigravitacional e o impulso para frente era dado por conjunto de turbinas. A realidade não deixa de ser tão magnífica, apesar de mais ortodoxa. A diferença é que, ao contrário das risadas ao Brains, no mundo real nada de risadas, só admiração. ■



# 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](http://www.caraiga.com.br)

**caraigá**  
Você extremamente satisfeito.



[www.facebook.com/caraiga](https://www.facebook.com/caraiga)



[www.youtube.com/caraigacarros](https://www.youtube.com/caraigacarros)



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





# NOVA



# CHANCE



**Depois de percorrer o interior, chegou a vez da capital. A EAB, que já aconteceu em Sorocaba, Araras, São José dos Campos e Maringá agora está em São Paulo. Oficialmente o evento** que ocorreu entre os dias 26 e 28 de outubro chama-se ExpoMarte e é organizado por uma empresa chamada Delta Fox, e não pela ExpoAero que administrava as EAB. Mas no comando da organização ainda está Decio Corrêa, que há décadas promove eventos com o mesmo perfil, todos voltados para o segmento da aviação geral. Desta vez no pátio do PAMA – Parque de Material Aeronáutico de São Paulo, na área militar do Campo de Marte. O novo endereço trouxe algumas vantagens para a organização, como a acessibilidade de um grande público com interesse nas

A fórmula expositores de aeronaves e mais a de prestadores de serviços e fornecedores para a aviação geral agora encontra um ninho em São Paulo.

novidades da aviação geral. Teoricamente Marte é garantia de visibilidade, até porque não há evento na capital paulista que não gere o mínimo de plateia que satisfaça os patrocinadores. E aviação chama a atenção independente das piores condições. Veja o que aconteceu no Domingo Aéreo que este ano aconteceu debaixo de um aguaceiro sem dó, mas mesmo assim, segundo a FAB, teve público de 100mil pessoas. Em edições passadas o Domingo Aéreo chegou a juntar 80 mil pessoas. Está certo que esses eventos são gratuitos, entretanto, as pessoas enfrentaram frio, vento e chuva para ver a apresentação de uma mais que esforçada Esquadrilha da Fumaça e poder chegar perto do cargueiro militar Embraer KC390. Entretanto, é preciso analisar se São Paulo carece de uma feira dessa, visto que o que foi colocado na exposição e nos estandes pode ser facilmente conhecido do lado oposto do Campo de Marte, rotineiramente, a qualquer dia e hora da semana. No pátio



da ExpoMarte estavam sendo mostrados helicópteros comercializados pela Gualter Aviação e Audi Helicópteros e ambas as empresas têm escritórios no mesmo endereço. Vale lembrar que o evento também tinha como mote a realização da Heliexpo Brasil, dedicada ao setor de asas rotativas. Mas fabricantes como a Helibras ou Leonardo não participaram. Em compensação o representante da Rotorway levou um exemplar do helicóptero experimental A600. A TAM Aviação Executiva também foi com os Cessna TTx, C-182 e Beechcraft Bonanza. A Vulcanair mostrou um P68 e a Embraer tinha um estande bem tímido onde um Phenom 300 da versão original esteve exposto. De fora de São



No pátio da ExpoMarte estavam expostos aeronaves do mercado de usados. Mas havia também curiosidades do mercado de luxo a serem conferidas.



Paulo estava a Aeromot mostrando os produtos da Diamond, tanto o bimotor DA62 como o DA20, monomotor que é usado em instrução no vizinho Aeroclube de São Paulo. Um Quest Kodiak estava exposto e à venda, mas era da Lasas Hangaragem de São Jose dos Campos e não do atual representante da marca. Esses eram os principais destaques. De fora desse segmento havia a Intermarine, que deixou aberta para visitaçao uma Intermarine 42, barco de 45 pés, modelo de entrada para quem deseja começar nesse meio de equipamentos mais refinados. Eles e mais a concessionária Baltic Volvo (que expôs um Volvo XC90 e um XC60) foram lá em parceria com o Helicidade (que saiu da feira fechando um contrato de hangaragem com um operador que deixava o seu helicóptero no Campo de Marte). A tática de dividir espaço também foi aplicada entre a AGS e o Helipark. A AGS levou a sua tradicional carreta feita sob medida para transporte de aeronaves. O modelo também foi mostrado pela concorrente OneLog. Para quem andava pelos estandes, uma curiosidade. O acrobático CAP 10B da família Panceri de Curitiba estava em exposição estática. Sendo assim, não voou. Não estavam programados voos de demonstração. Isto, e mais ingresso e estacionamento com valores bem salgados aliados ao tempo ruim, afastou o



público. A ExpoMarte não conta com o reforço de atrações da FAB como no Domingo Aéreo, que pode colocar em exposição itens que chamam muita atenção, como algum dos F-5 que estão em manutenção no PAMA, ou um DHC-115 Buffalo aposentado, mas que é mantido restaurado naquela base. Para a maioria dos expositores a feira estava bem organizada, mas a expectativa era que tivessem mais visitantes e principalmente aqueles de perfil mais selecionados, voltados a fazer efetivos negócios de aviação. Alguns, como o Helipark, pensam que as próximas edições podem ser melhores. No ano que vem a Expo Marte está anunciada para acontecer entre os dias 5 e 7 de julho, o que pode ser um



fator de dificuldade para a organização atrair os expositores, já que muitos estarão com foco na Labace, que acontecerá de 14 a 16 de agosto. O curioso é que com a ExpoMarte foi demonstrado como o PAMA pode servir para a Labace. Há espaço de sobra para receber jatos executivos de grande porte, as condições de piso são melhores que as encontradas em Congonhas, e a infraestrutura hoteleira e de transporte público é tão boa quanto. Entretanto, o destino da Labace está a cada dia mais vinculado com Congonhas, apesar de ter perdido parte de sua área para a uma loja de material de construção que será erguida onde era a entrada principal da feira. O ex-hangar principal da Vasp que também era usado para a feira, foi repassado para a Tropic Air que ali vai oferecer serviços de hangaragem. Resta saber o que acontecerá em agosto, porque a Tropic não poderá parar os seus negócios durante uma semana para que as aeronaves da Labace sejam colocadas em exposição no pátio em frente ao seu hangar. E com relação à ExpoMarte, a indagação é saber se São Paulo se tornará a base definitiva de uma fórmula de feira que já circulou por tantas outras cidades. Isso só o tempo dirá. ■



**Nos mandaram tomar vinho porque iria fazer bem. A American Airlines trouxe ao Brasil o seu especialista na bebida, a pessoa que faz a seleção dos rótulos que embarcarão em cada** um dos voos ao redor do planeta. Isso quer dizer que Kenneth T. Chase, ou Ken Chase, seleciona algo para abastecer uma demanda por 7,2 milhões de litros de vinhos engarrafados ao ano. Canadense de Montreal, com extenso currículo no ramo, foi o responsável pela escolha de o que o Papa Francisco

beberá durante a visita ao Canadá em 2018. Além da American ele também faz a consultoria de vinhos para a Air Canada, é vinicultor, e gosta tanto de aviões quanto vinhos para quando quer sentir-se nas nuvens. É um sujeito apaixonado por Pitts. A American trouxe seu especialista para mostrar que degustar o vinho não precisa ser opulento, enfadonho ou cheios dos clichês esnobes que cercam a bebida. Com um roteiro que passou pelo Peru seguido de duas escalas no Brasil, uma no Rio de Janeiro e outra em São Paulo, a companhia aérea quis mostrar como enxerga a bebida nos seus voos sem deixar de ter o merecido respeito. Ken Chase mostra isso por meio de uma apresentação com ares de stand-up comedy. Ele mesmo se diz um comediante. E faz bem, saindo totalmente do lugar comum quando fala

# VAMOS ÀS APRESENTAÇÕES



Não é o Arakem, o showman, mas ele fez que uma apresentação sobre vinhos saísse do lugar comum, chato e enfadonho para uma noite cheia de graça.



de vinho. Mostra arquétipos, brinca com os barulhos esquisitos que muita gente pode fazer sem entender só para dizer que conhece vinho e, assim, impressionar. Ele faz coça com a questão de enfiar o nariz na taça antes de sorver o líquido. Tem milhares de caras e bocas para deixar o assunto mais palatável. E funciona. Ele colocou na mesa de cada um, taças de dois brancos, o Quinta de Falorca Encruzado (Portugal) e o Pazo de Barrantés Albariño (Espanha), além de dois tintos, o Andeluna 1300 malbec (Argentina) e o Châteauneuf-du-Pape Resrve des Capouliers (França). Pediu a degustação do mais simples para o mais complexo, primeiro os brancos em seguida os tintos. Nenhum deles está na atual carta de sete vinhos oferecidos pela companhia aérea globalmente. Mas não era essa a questão, não estavam ali fazendo promoção de alguma modificação na carta. Do seu mini palco ele só estava querendo mostrar o quanto beber vinho não precisa ser algo excessivamente cerimonial e ao mesmo tempo, o que

se pretende é entender de cada um daqueles líquidos para poder aproveitá-los melhor. E nos contou como também é complexo ser um consultor. Imagine um Boeing 777 que faz um rota entre Nova York e algum destino no leste asiático. A bordo podem estar o executivo americano, um indiano, um japonês e um australiano, além de alguns latino-americanos. Cada um com seus paladares e gostos. De repente no serviço de bordo pode ter o velho filé mignon com algum molho de redução de vinho, algo com muito curry e quem sabe sushi. A arte de servir algo que agrade a todos e combine com tantas variáveis é complexa. O Ken nos disse que sempre existirá um rótulo coringa, que vai ser fácil de harmonizar com tudo, e que ele sempre tem que pensar na média, mas nem por isso ele deixa de querer explorar algo diferente para deixar como sugestão e não se levar apenas pelas escolhas fáceis, como a combinação clássica de um sauvignon blanc com um sushi. E ainda tem que ficar de olho evidentemente na receptividade dos passageiros. Ele consulta tripulantes, com prioridade aos comissários, que têm o direto contato com os passageiros. E também deu a dica de que num ambiente pressurizado as coisas podem mudar ao longo do voo e isso não será culpa do vinho. Apesar de ser uma bebida que precisa respirar



e muda conforme sua oxigenação, é o ser humano que tem a sua percepção do paladar alterada durante o voo. Quimicamente o vinho não se altera com as condições de altitude de cabine e níveis de oxigênio que na aviação comercial, durante o voo de cruzeiro, está trabalhando em cerca de 7.000 a 8.000pés. A questão é que com o tempo, respirando um ar de cabine que é reciclado e não totalmente fresco a toda hora, o paladar da pessoa basicamente cansa. Isso já a partir da segunda hora de voo. Ele deu o exemplo do 787, que voa com altitude de cabine de 6.000pés, mais baixo portanto e menos cansativo para as pessoas. Conseqüentemente neste avião, o paladar do passageiro continuará afiado por mais tempo e invariavelmente vai aproveitar melhor os sabores de seu vinho e de todo o resto do serviço de bordo, evidentemente. Ele também tem que gerenciar a questão do fornecimento. O vinho pode ser ótimo, mas a pequena produção não permite a colocação na carta. Os vinhos brasileiros para ele são muito bons, a questão não recai tanto sobre eles, mas sim pela cultura do brasileiro que consome muito pouco desse líquido. Se consumissem mais poderia desenvolver a indústria e por osmose gerar maiores possibilidades de melhora de produto. E foi assim que acabou a noite. De gole em gole. ■

## COMPANHIA AÉREA MOSTRA OS PRINCÍPIOS PARA DEGUSTAR VINHO





# VER PARA CRER

**Num circuito que incluiu o Brasil, o Chile e a Argentina, a Cirrus cruzou a linha do Equador rumo sul com o seu monojato SF50 Vision. Foi a primeira vez que os interessados puderam ver** ao vivo e a cores em seus territórios um exemplar de produção. No Brasil foi um final de semana de demonstrações no aeroporto do hotel Portobello, em Mangaratiba (RJ), realizado em parceria com a Plane Aviation, sua representante local. É certo dizer que foi um baita sucesso. Em três dias deu para contar pelo menos 72 aeronaves visitantes, a maioria Cirrus, mas teve até gente chegando de Hawker 800. O Cirrus SF50 Vision estava

Pátio cheio. Cerca de 350 pessoas foram até Mangaratiba (RJ) para checar o que o novo Cirrus Vision era capaz de fazer.



configurado com cinco assentos. Além dos dois para piloto e co-piloto, outros dois ficavam no meio da cabine e o terceiro, central, isolado na parte mais traseira. Desse modo os passageiros tinham um bom espaço livre entre as poltronas e ao redor do terceiro assento ficavam boas áreas para carregar tralhas. É uma das múltiplas opções de configuração oferecidas pela fábrica. O interior do avião chama a atenção pela enorme área interna, muito mais do que se espera de um avião para até seis ou sete lugares. A cabine possui a largura de 1,56m e altura interna 1,24m. Como o teto é alto, mesmo quem tem 1,90m de altura não tem muita restrição para se acomodar. As janelas são enormes, dando maior impressão de amplitude de espaço. Como os assentos dianteiros correm sobre longos trilhos, o acesso é muito fácil. O piloto, por exemplo, quase se acomoda diretamente da porta (que tem escada embutida). Para o copiloto, ou por ventura o passageiro que segue viagem sentado à direita do piloto, o acesso também é ótimo. Quando ajustados para o voo, abre-se muito espaço para as pernas de quem senta nos assentos imediatamente atrás. Para completar, o bagageiro externo tem bom volume e o acesso é bem fácil, feito por uma porta do lado esquerdo da fuselagem. O avião é imponente apesar de no geral não ser muito maior que os seus irmãos de motor a pistão. A envergadura do Vision possui 11,79m, e o compri-



Comando no console lateral, cauda em V e muito espaço na cabine. Os pontos principais que puderam ser conferidos ao vivo.

mento geral é de 9,42m. Um SR22 tem 11,68m de ponta a ponta de asa e 7,92m do nariz até a cauda. Apesar de não termos tido a chance de acompanhar um voo, algumas características puderam ser notadas da beira da pista fazendo as fotos da matéria. Mesmo num aeroporto com circuito de tráfego apertado de ser feito no sentido do continente para o oceano (tanto que para pouso, a maioria das operações é feita vindo do mar, mesmo com um pouco de vento de cauda), o SF50 não tinha muitas dificuldades em fazer uma aproximação mais fechada. E na decolagem, se nas primeiras tenta-

## O MODELO ALTERA OS PADRÕES DA CATEGORIA E FOI MOSTRADO A QUEM MAIS INTERESSA



tivas os pilotos americanos adotavam um procedimento mais conservador, usando cerca de 900m dos 1.270m da pista do hotel Portobello, com um pouco mais de costume dava para ver que o monojato não usava muito mais pista que um Piper Seneca. Numa conta sem muito compromisso, num dia quente e pouco vento, ao nível do mar ele precisava de algo como 100m a mais de pista que um Cirrus SR22 para tirar as rodas do chão. Custando a partir de US\$ 1,960 milhão (FOB), o SF50 Vision é encarado como um natural concorrente de monoturboélices de seis lugares, como o Piper M600, TBM 930 e uma evolução natural para quem voa de Cirrus SR20 e SR22,



Ir a um evento de aviação pilotando um verdadeiro avião terrestre. Essa foi sensação de seguir até Mangaratiba (RJ) a bordo do Audi A5 Sportback Ambition. Ele é mais que um A4 com uma carroceria cupê e teto tendo uma curva mais acentuada depois da coluna B. Apesar de ter motor e câmbio iguais ao conjunto usado no A4, um quatro cilindros 2.0 turbo que entrega 252cv (existe uma versão como motor de 190cv) e torque máximo de 32,6kgf.m, tudo gerenciado por um câmbio de sete velocidades e dupla embreagem, segundo a fábrica diz que o carro faz de 0-100km/h em 6s. Numa medição informal, com quatro pessoas a bordo (cerca de 370kg

de gente), o A5 gastou 7,1s para sair da imobilidade e atingir os 100km/h, o que continua sendo uma marca muito boa para um carro de 4,73m de comprimento e peso de 1.470kg. A versão cedida estava com um conjunto de equipamento S-Line (R\$ 12.500,00), com saias laterais e spoilers dianteiro e traseiro e ainda bancos esportivos em couro caramelo. Por acaso estava sem alguns itens dos três pacotes de opcionais (que custam de R\$ 12.600,00 a R\$ 16.600,00) e nesta lista estavam os faróis Matrix com sistema de iluminação a laser e modo que não ofusca o condutor de carros que cruzam a sua frente e adapta o feixe de luz conforme a claridade do ambiente. Também não continha o piloto automático adaptativo ACC, que interage com os outros carros

em trânsito congestionado. Entretanto, tinha tração nas quatro rodas, o que foi de grande utilidade para manter o carro como num trilho ao subir e descer a tortuosa estrada que passa pela Serra do Piloto ligando Barra Mansa até Mangaratiba. Por mais que fosse dado excesso de comando na direção ou no acelerador, o A5 se comportou como se fosse um modelo de menor entre eixos em curvas que chegavam a 180° e piso bem irregular. Na estrada, andando sempre a 110-120km/h, ele chegou a fazer média de 12,18km/l. O Audi A5 Sportback Ambition custa a partir de R\$ 239.990,00, uma diferença de R\$ 10.000,00 se comparado com um A4 de padrão semelhante. Aqui o estilo vale mais.



Beech Baron ou Bonanza, mas precisa de um espaço de cabine maior. Entretanto, ele pode ser até uma opção com custos operacionais mais baixos para quem subutiliza um Beech King Air C90, Embraer Phenom 100 ou algum dos modelos menores de Cessna Citation. Por enquanto o SF50 está certificado para voar a 28 mil pés, mas não duvide que daqui alguns anos, com a maturação do projeto, esse nível suba pelo menos até os 31 mil pés. Da mesma forma, conforme foi mostrado numa palestra na noite do sábado do evento, a Cirrus está trabalhando na certificação das operações em pistas não asfaltadas, o que vai beneficiar em muito

os operadores no Brasil. Por enquanto a Plane já acertou a venda de 60 SF50 Vision no Brasil, 10% do total vendido no mundo. A certificação no Brasil deve sair até o final de 2017 e a primeira entrega acontece em seguida. ■



# PARA BOM ENTENDEDEDOR



Para motorista e passageiros esse carro entrega uma lista enorme de recursos. Bem típico de um carro familiar.

**Para quem acabou de chegar na concessionária atrás de um SUV, é bom ficar de olho. Está certo que este é um modelo de carro que está na moda, até mesmo quem não precisa de um assim acaba comprando, porém,** apenas uma minoria fará uso efetivo do tanto de suspensão mais alta e reforçada instalada nele, ou da tração contínua nas quatro rodas, itens que fazem o grande diferencial se compararmos com seus semelhantes em forma de sedã que andam mais e melhor e são mais baratos e econômicos. Quem está comprando um SUV está de olho no maior espaço de cabine e de bagageiro. Mas aí que vem a pegadinha, isso nem sempre acontece. Mas eles têm o jeitão topa tudo e são mais amigáveis que uma picape, mesmo mantendo o perfil parrudo, por isso é que vendem. Só que na Citroën há espaço para outros conceitos. Para um veículo familiar a opção sensata, uma minivan, já teve seus dias de glórias há pelo menos uma década,

hoje é uma categoria coadjuvante nas tabelas de vendas. No primeiro semestre de 2017 responderam por apenas 1,86% das comercializações totais. Todavia não deixaram de ser carros interessantes. A Citroën trouxe as C4 Picasso e Grand Picasso da Espanha. Uma possui cinco assentos, a outra sete. Daquela Picasso conhecida no Brasil a nova ainda manteve o formato quase que de ovo, mas agora ela tem um desenho de frente, traseira, e de janelas, que definem melhor o que é a frente e o que é atrás. Não são carros baratos. O menor, que entra nesta matéria em sua versão Intensive, custa a partir de R\$ 154.140,00. Essa é a C4 Picasso mais completa que você poderá comprar na loja. E põe completa



nisso. Por conta disso ela vira uma opção a ser muito bem pensada e analisada por quem se dispõe a gastar esse montante de dinheiro em um automóvel, alguém que deseja um carro cheio de detalhes funcionais. Está certo que ao entrar no carro o acabamento que se apresenta, em abundância, é feito de plástico duro. Mas para todos os lados, literalmente, há um comando para um recurso que você não esperaria ver num Citroën de categoria média e nem em outro modelo de montadora não premium. O motorista tem regulagem elétrica de assento com direito à memória. O passageiro da frente, se não tem os comandos elétricos, tem um apoio de pernas retrátil bem confortável. Ambos os assentos possuem sistema de massagem lombar e aquecimento. Os três bancos traseiros individuais correm sob trilhos, o que permite ampliar o espaço do bagageiro (mínimo de 537l) se for necessário. Vale lembrar que o piso da cabine é plano, o que aumenta o conforto de quem vai sentado no meio. Atrás dos bancos dianteiros há mesinhas aeronáuticas com direito a luz cortesia. Na largura e na altura a C4 Picasso esbanja. Nem os mais altos vão raspar a cabeça no teto. E veja só, há cortinas para as janelas das portas traseiras. E lá na frente, há um segundo espelho retrovisor para ficar de olho nas crianças. As saídas de ar para quem vai atrás estão localizadas nas colunas das portas. O painel desse carro é daqueles centrais, que tem seus prós e contras. O

projeto assim facilita fabricar carros com a direção na direita ou esquerda. No topo há uma tela de 12" multifuncional onde a configuração é alterada por botão na ponta do comando de pisca. Só que em determinados aspectos existe um certo desvio de foco e o desenho de como as informações são passadas (com o contagiros em uma barra vertical na lateral da tela) é meio bagunçado. É preciso costume. Um pouco abaixo, já na divisão com o console, há outra tela menor (7") sensível ao toque, onde é possível fazer mais comandos, como programar o GPS, sintonizar a rádio ou ajustar o ar-condicionado. O C4 Picasso também disponibiliza comando de voz





para rádio e telefone. Mas tenha paciência em esperar a portuguesa ditar todas as instruções para então dizer o que deseja (o que às vezes ela não vai entender). Um detalhe que chama a atenção é o enorme porta-trecos entre os bancos dianteiros. Ele existe porque o câmbio não está lá. A Citroën colocou a seletora na coluna da direção usando uma haste que você sempre acha que vai quebrar. E não se chateie se ao tentar colocar a marcha à ré o que será acionado é algo chamado limpador do para-brisas. Isso acontece. O então enorme espaço entre os bancos, segundo foi informado, pode abrigar a central do sistema de entretenimento que é disponível na Grand Picasso. É realmente um carro familiar. A C4 Picasso trabalha com chave presencial, que destranca a porta ao encostar a mão na maçaneta. Em alguns mercados tem abertura do porta-malas com a passada do pé embaixo do para-choque. Outras coisas que ela tem lá fora, e que não tem aqui, são o recipiente para o perfuminho e o piloto automático adaptativo. O daqui é comum. Mas por outro lado, a nossa C4 Picasso estaciona (bem) sozinha, tem câmera 360° e os faróis de xenônio (com ajuste de altura de fecho) são direcionais para iluminar melhor as



## NA CONTRAMÃO DA TENDÊNCIA GERAL, UM CARRO CHEIO DE FIRULAS

Ajustes do sistema de massagem lombar, aquecimento dos assentos, repetidor de pisca no retrovisor. Pequenos detalhes que fazem a diferença.



curvas. Nos retrovisores há luzes de alerta que detectam objetos nos pontos cegos. Ligando o já mais que conhecido THP 1.6 turbo, não é de se esperar um rendimento esportivo. Nem queira, esse carro pesa vazio 1.405kg, o motor entrega 165cv aos 6.000rpm e torque máximo de 24.5kgf.m a 1.400rpm. O câmbio automático de seis velocidades (com direito a borboletas de mudanças atrás do volante) tem escalonamento para algo mais longo. Tanto que na medição de aceleração de 0-100km/h ele fez em 9,8s. Não é o pior cenário, o carro vai andar como um hatch compacto comum. E vai beber cerca de um litro de gasolina a cada 8,9km na cidade, chegando a



Grande porta-malas e de fácil acesso. Para os ocupantes do banco traseiro, as mesinhas tipo aviação com direito a luz de cortesia.



fazer 12,5km/l na estrada. Portanto, com um tanque de 57l é possível fazer etapas entre 650 a 720km. Dinamicamente esse carro se comporta de um modo que seria mais firme que um SUV e um pouco mais mole que um sedã convencional. Vale lembrar que o ajuste da suspensão está mais para o confortável e existe uma massa bem alta de metal acima do chassi. A direção elétrica, bem leve, também alinha o modo de condução com um comportamento mais tranquilo nas entradas de curvas. Os passageiros do banco de trás agradecem. Agora é ver como será a depreciação. Nem a fabricante acha que a C4 Picasso venderá muito. A informação de meta quando apresentada foi de 1.000 carros por ano. Quem sabe se a Citroën colocar uns adereços em plástico preto nos paralamas, uns pneus de perfil um pouco mais alto e propagandear que de agora em diante ela é um SUV, é bem capaz de vender mais. Porque, cá entre nós, tem gente que mal sabe a razão pela qual escolheu o carro que tem e esse Citroën pode ser para bons entendedores. ■

### ONDEACHAR

Citroën  
www.citroen.com.br



# PEGOU, LEVOU

**No dia 16 de outubro a Airbus fechou um acordo comercial com a Bombardier, virando parceira nos produtos da família de jatos regionais CSeries.**

Esta é a versão oficial dos comunicados para a imprensa. Para isso foi criada a joint-venture CSALP – C Series Aircraft Partnership, que envolve as duas fabricantes e mais o governo da província de Quebec. Só que ao ver que a Airbus detém 50,01% das ações, contra 31% que ficaram na mão da Bombardier, e os cerca de 19% que restaram para o Investissement Quebec, dá para concluir facilmente que a linha CSeries agora pertence ao grupo europeu. Curioso, lembrando que em 2016, John Leahy, então CEO da Airbus, durante a conferência anual da empresa em Paris chamou os CSeries de órfãos. Para ele os produtos canadenses eram pequenos e interessantes aviões e, provavelmente, fadados a ser pouco vendáveis. Antes a Bombardier detinha 62% do programa CSeries, e a Investissement Quebec, depois de um aporte de US\$ 2 bilhões, era dona de 38% do negócio. Segundo nota oficial,



não haverá troca de ações ou porte de capital e toda essa negociação passará por aprovação de órgãos reguladores europeus e canadenses, devendo ser concluída no segundo semestre de 2018. A Bombardier também poderá, caso necessário, financiar os déficits de caixa do CSALP até um montante de US\$ 350 milhões a cada ano até 2020, tendo como contrapartida ações participantes sem direito a voto com dividendos acumulados em 2%. Agora a Airbus possui em seu catálogo dois modelos posicionados abaixo do A320 de 150 lugares. O CS100 é normalmente configurado com 110 assentos, enquanto que o CS300 é feito para 130 assentos. O menor dos Airbus, o A319, é um jato para 140 passageiros se configurado com duas classes ou até 160 em única classe. A Airbus também ganha mais munição para competir no nicho de mercado de jatos de único corredor com capacidade de 100 a 150 assentos. É um segmento que, segundo a empresa, deve representar perto de 70% do mercado global futuro de aeronaves comerciais, absorvendo cerca de 6.000 aeronaves nos próximos 20 anos e a Airbus terá a prioridade de ven-



das dos CSeries pelos próximos sete anos e meio. Vale lembrar que a bola da vez no mercado mundial são as companhias aéreas de baixo custo, que usam esse tipo de aeronave na maioria das suas operações. A sede da CSALP continuará em Quebec, entretanto, a Airbus que responderá pelas vendas e estratégias de marketing também quer usar a planta que possui no estado norte americano do Alabama, onde são produzidos alguns A320 e A321, para instalar uma linha de montagem e finalização dos CSeries. A ida dos CS100 e CS300 para debaixo do guarda-chuva da Airbus pode resolver uma questão de mercado. A Bombardier nunca conseguiu um



grande sucesso de vendas desses produtos (apesar de estar prestes a fechar um negócio envolvendo 61 aeronaves para um cliente europeu não declarado). Esses jatos foram anunciados em julho de 2004, mas a certificação saiu somente em 2015 para o modelo CS100 (US\$ 79,5 milhões). O CS300 (US\$ 89,5 milhões) voou pela primeira vez em 2015 para ser certificado um ano depois. O primeiro cliente a receber o CS100 foi a Swiss, em julho de 2016. A AirBaltic foi quem recebeu o primeiro CS300, em 14 de dezembro de 2016. Na carteira de encomendas constam 123 pedidos de CS100 e 237 de CS300, sendo que até o final de junho de 2017 foram entregues oito unidades do modelo menor e seis do maior. O CS100 é concorrente direto dos Embraer E190-E2 (US\$ 59,1 milhões) com capacidade entre 97 a 114 lugares, e do E195-E2 (US\$ 66,6 milhões), capaz de transportar de 118 a 144 passageiros. O CS300 pode ser competidor do Boeing 737Max7 (US\$ 92.2 milhões) para 138 a 153 assentos. Só que os aviões mais leves podem ser mais indicados para operar em malhas com etapas de voos mais curtas, entre 1.100 a 1.400nm, e com média demanda de passageiros. Que o diga a Embraer, líder desse segmento de jatos de 100 a 150 assentos graças às vendas de 1.377 dos E-Jets, família de geração anterior ao E2. Só para comparar, a Embraer possui 285 encomendas dos seus modelos E2, isso já incluindo o E175-E2,



que ainda nem voou. Pode não ser ainda números arrebatadores, mas vale lembrar que o programa E2 nasceu em 2011 e portanto vendeu mais em menor tempo que os CSeries. Nesse campo nem a Boeing nem a Airbus estão se dando muito bem. A Boeing possui apenas 65 737Max7 encomendados por quatro companhias aéreas. Pouco, perante o total de vendas da família 737Max que beira os 3.900 exemplares. Para a Airbus, se o A319 versão anterior do menor dos seus jatos até que vendeu bem (1.500 unidades), o A319neo está longe de ser um sucesso, registrando 51 encomendas. E há cinco anos que não é vendido nenhum A319. Os CSeries poderiam ser opções mais leves e eficientes para o construtor europeu bater melhor de frente com a Embraer. E o projeto já está pronto, certificado. Segundo a Airbus, tanto os CS300 como o A319neo podem coexistir oferecendo soluções para diferentes necessidades de clientes. É preciso ver se o mercado vai querer algo maior, mais pesado, e com maior alcance (de 3.100 a 3.300nm dos produtos canadenses ante o alcance de os 2.600 a 2.800nm dos Embraer) para fazer o trabalho que pode ser feito com os E2, e se esses mesmos produtos poderão ser re-

## ACORDO PODE EJETAR FABRICANTE CANADENSE DO MERCADO DE AERONAVES COMERCIAIS



ais opções para os 737Max7 ou A319neo, modelos maiores. O próprio John Leahy declarou em 2016 que as chances de os CSeries serem competitivos, prometendo 15% de economia de combustível em relação aos A320 e 737, tinham se esvaído com a chegada dos A320neo e 737Max mais eficientes. Ilustrando melhor, numa etapa de 3h30 de voo, um A320neo pode precisar de 8.996kg de combustível levando 174 passageiros e mais umas seis toneladas de carga no porão. Um E190/195 chega a gastar a mesma coisa para levar 106/118 passageiros e duas toneladas de carga no porão. Os E190/195-E2 prometem ser, em geral, de 22 a 24% mais econômicos por



assento que o modelo de geração anterior, o que pode gerar mais flexibilidade operacional. Então nesses casos a empresa aérea pode optar por usar um A320neo em etapas com maior demanda de passageiros e por um E195-E2 para aquelas que mesmo com distâncias parecidas gerarem uma menor demanda de passageiros e carga. Estando os CSeries no meio termo, é preciso ver quais as contas que o mercado deverá fazer para preferir um ou outro produto. E aí entra outro aspecto do mundo dos negócios. A união das duas empresas deve gerar ações de bastidores da Embraer e Boeing. Ambas declaram que não veem com bons olhos a parceria entre duas empresas que, segundo elas, vivem de subsídios governamentais para produzir e vender seus produtos. Em 27 de abril de 2017, a Boeing apresentou uma petição junto ao departamento de comércio americano acusando a Bombardier de praticar dumping na venda dos CSeries nos Estados Unidos. Segundo a Boeing, a Bombardier estava pedindo US\$ 20 milhões por cada CS100, que só de custo de produção estaria avaliado em US\$ 33 milhões. A Delta Air Lines havia feito uma encomenda de 75 CS100. O governo americano então decidiu taxar em 300% cada um dos CS100 importados do Canadá para os Estados Unidos. É por esse motivo que a Airbus fez a proposta em colocar uma linha de produção na sua

fábrica no Alabama. Feitos lá, os CS100 não seriam considerados produtos importados e ficariam livres da taxaço. Em 29 de setembro de 2017 o Itamaraty também fez um pedido (que foi aceito) junto à OMC – Organização Mundial do Comércio – de exame de valores aportados pelo governo canadense em mais de 25 programas de desenvolvimento da Bombardier, incluindo os cerca de US\$ 3 bilhões em subsídios do governo federal e da província de Quebec para financiar a linha CSeries. Com o acordo, o Canadá vê uma saída comercial para o projeto mais ambicioso feito naquele país desde a criação e desenvolvimento do caça Avro CF-105 Arrow, mas pode ser também o início de um abandono do setor de aeronaves comerciais pela Bombardier. Muito provavelmente daqui alguns anos eles receberão a concorrência da Embraer no segmento de turboélices regionais com capacidade de 70 a 90 assentos, que pretende abocanhar uma fatia desse bolo dominado pela ATR, que vende 4,5 vezes mais que o Q400. E os CRJ devem receber concorrência dos Embraer E175-E2 e do Mitsubishi MRJ (que está enfrentando um demorado e complexo processo de desenvolvimento). Os canadenses já abriram mão dos turboélices leves Twin Otter e dos anfíbios CL215/415 de combate a incêndios para a conterrânea Viking. Pode ser que no futuro ela acabe concentrado seus trabalhos na aviação

somente em modelos de jatos corporativos, e olhe que ela já tem o histórico de cancelamento de projeto como o do Learjet 85, que virou passado em janeiro de 2015 mesmo antes da finalização do primeiro protótipo. Entretanto, essa divisão está ainda trabalhando a pleno vapor, desenvolvendo o Global 7000, jato de US\$ 73 milhões que deve entrar no mercado no segundo semestre de 2018 e que tem vendida toda a linha de produção até 2021. O jato de 33,9m de comprimento chega a ter o mesmo tamanho do ACJ319neo e é 20cm mais longo que o Boeing BBJ baseado no 737Max7. E veja como são as coisas, esse Bombardier pode ser também a pá de cal no A319neo que se em casa tende a sofrer com a chegada dos CSeries, corre risco de seu projeto ficar inviável de ser mantido em linha, mesmo sendo só para atender o mercado corporativo. ■



# EXPO M A R T E 2018



SEUS  
NEGÓCIOS  
NO NÍVEL  
MAIS ALTO

A Expomarte 2017 foi um sucesso reunindo os maiores players do mercado aeronáutico com mais de 20.000m<sup>2</sup> de oportunidades para exposição, no mais importante aeroporto executivo do Hemisfério Sul, na cidade com a maior frota de helicópteros do mundo.

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

Evento Simultâneo:

**HELIXPO  
BRASIL**  
SALÃO INTERNACIONAL  
DE HELICÓPTEROS

ORGANIZAÇÃO:

**DELTA FOX** Airport & Air Consult  
an American Group

Rua Moraes de Barros, 375 – Campo Belo – CEP: 04614-000 - São Paulo-SP – Brasil  
(11) 5041-2088/ 3845-1344 – contato@expomarte.com.br

# galeria



Para os profissionais de plantão. A Nikon D850 (R\$ 22.300,00 o corpo) é de múltiplo uso, sempre considerando um ambiente onde se pretende uma alta qualidade de imagem, seja em foto ou vídeo, e que ela possa trabalhar com qualidade 4K. Outros recursos estão na propriedade de fazer time-lapse em 8 e 4K e na câmera lenta. Esta DSLR de alto padrão tem sensor de 45.7MP que aliado ao processador Expeed 5 consegue fazer até sete fotos por segundo na resolução mais alta. E mesmo trabalhando em modo RAW a máquina oferece três diferentes tamanhos de imagem, com 45.4, 25.6 e 11.4 megapixels. A sensibilidade vai do ISO 32 até absurdos 102.400, o que garante a possibilidade de trabalhar em ambientes quase sem luz. Para facilitar a vida, o visor traseiro sensível ao toque é articulado, e ela possui sistema de bluetooth para conexão direta com celulares ou outros dispositivos de comunicação portáteis. Produto para quem já tem a fotografia bem desenvolvida. ■



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

## SABE DA ÚLTIMA?



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



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

# HiGH

# FÉRIAS DE VERÃO



P A Z  
R E L A X  
D I V E R S Ã O  
E N T R E T E N I M E N T O  
C O N F O R T O



COMPLEXO DE PISCINAS E PISCINA AQUECIDA,  
MINI CLUBE PARA CRIANÇAS COM MONITORES E FAZENDINHA,  
RESTAURANTE COM COMIDAS TÍPICAS MINEIRAS,  
SUÍTES COM TODO REQUINTE E CONFORTO,  
PASSEIOS NO MAR DE MINAS,  
... SÃO APENAS ALGUMAS DAS ATRAÇÕES DO FURNASPARK RESORT.



**furnaspark**  
AIRPORT FACILITY RESORT

VIVA O VERÃO  
COM TODA A ESTRUTURA DO FURNASPARK.  
SÓ O MELHOR PARA VOCÊ!



Rodovia Turística Arlindo de Melo Km 11 . Balneário Furnastur . Formiga/MG . CEP: 35570-000  
+55 37 3329-2900 . +55 37 99805-6927 (vivo) . +55 37 99828-7698 (whatsapp) . reservas@furnaspark.com.br  
Aeródromo: PREFIXO SWVW - Coordenadas S20° 32' 10" W045° 36' 17"  
Altitude 2.588FT - 800 metros de pista asfaltada

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