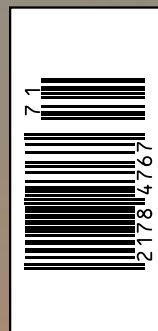


HIGH

# HiGH



EDIÇÃO 71 | JULHO/AGOSTO 2018 | R\$18,00

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

JULHO • AGOSTO | 2018



CESSNA CITATION X+  
SAÍDA **RÁPIDA**



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.

# A PISTA DO PARAÍSO

**Na facilidade, a pior dificuldade. Em cada edição, a pesquisa para matérias de destino é um exercício de paciência. Pra começar há a correlação dos lugares com o perfil de cada aeronave mostrada nas páginas de testes.** É preciso saber se voar naquilo chega naquele lugar. Portanto, a prioridade é por escolhas acessíveis pelo ar. Nesta hora começa o drama. No Brasil, onde o turismo movimenta cerca de seis milhões de pessoas, menos gente que o acumulado num ano para visitar a Torre Eiffel - que desde 2014 está na base dos sete milhões -, o turismo aeronáutico é quase inexistente. Em muitos casos por pura falta de costume, o que restringe o leque das escolhas. Há estabelecimentos com diárias bem elevadas, alto padrão, e serviço impecável que mal sabem o quão mais interessante poderiam ser se tivessem uma pista de pouso disponível. Algumas vezes, o terreno da propriedade é perfeito para a colocação de um aeródromo com um pista de 800 ou 1.000m, o que certamente poderia ampliar e facilitar o acesso até mesmo do turismo internacional. Mas os donos dos lugares não se atentam a isso. Vale lembrar que diversos pontos turísticos Brasil afora são distantes de grandes centros e mal contam com o apoio da malha das companhias aéreas. Com o dólar nos atuais patamares de R\$ 3,80, o fretamento de uma aeronave se mostraria muito mais viável para um grupo de estrangeiros com o ávido desejo de chegar naquele destino inóspito. Está certo que construir e homologar uma pista não é brincadeira. É preciso cerca de R\$ 4 milhões no bolso para fazer uma asfaltada, homologada e com balizamento noturno. Um investimento que pode ser demasiadamente alto se não houver o respaldo de um cenário mostrando que o fluxo de turistas tende a ser maior. Como a própria aviação, esse negócio só decola com uma conjunção de fatores. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 12 | NÚMERO 71 | JUL • AGO | 2018

**DIRETORIA**  
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

**EDITOR-CHEFE**  
Marcio Jumpei

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

**COMERCIAL**  
• Simone Frizzarin  
simone.frizzarin@revistahigh.com.br

• Vanessa Schwarzenbeck  
vanessamsk@revistahigh.com.br

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

**COLABORADORES**  
Ca Lima (maquiagem e cabelo), Aline Campos, Jacqueline Medeiros, Laís Arena, Stéfane Santos (modelos), Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Márcia Leite Paes (texto).

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

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

# sumário



## Ensaio em voo Montaer MC-01

Agora certificado para livre comércio.....08

## Piper PA-22-108 Colt

Feito para gerenciar energia se quiser voá-lo bem.....30

## Turismo

### JN Resort Hotel

O perfil diferente da hotelaria que só funciona em grupo.....16

### Outeiro das Brisas

Dentro de um condomínio de lazer há muita tranquilidade a ser desfrutada.....38

### Compras

No meio do ano as novidades que não podem faltar.....24

### Panorama

Tudo que você precisa para comprar ou vender o seu helicóptero.....46

## Produto

### Mercedes bens SLC 300

O esportivo compacto mudou de nome e está mais atualizado.....50

### Yamaha MT-03

A bicilíndrica leve tem muito a oferecer.....82

## Gastronomia

Você chega voando para aquele almoço de lamber os beiços.....58

## Moda

O trabalho é novo, mas a percepção da boa foto é a mesma.....66

## Evento

Mais uma edição da ExpoMarte expõe os prós e contras deste evento.....72

## Mercado

### Solojet

Um dispositivo que faz o seu avião ir cada vez mais longe.....76

### Cessna Citation X+

O jato executivo mais rápido do mundo sai de cena antes do seu tempo.....90

JATO, HELICÓPTERO, BARCO OU CARRO ESPORTIVO?

NA DÚVIDA, FIQUE COM TODOS.



PRIME JETS



**PHENOM 100<sup>1</sup>**

US\$ 695.012<sup>2</sup>

Valor equivalente a uma cota (1/3)

**PHENOM 300<sup>1</sup>**

US\$ 1.349.827<sup>2</sup>

Valor equivalente a uma cota (1/4)

**USO IMEDIATO**

Nacionalizados



PRIME YACHTS



**YACHTS**

**54 e 60 pés**

Preços sob consulta

**AZIMUT 68S**

A partir de R\$ 1.550.000<sup>2</sup>

Consulte condições de pagamento

**ÚLTIMA COTA**

**USO IMEDIATO**

Nacionalizados

Valor equivalente a uma cota (1/4)



PRIME HELI



**ESQUILO AS 350 B3 E<sup>1</sup>**

US\$ 431.310<sup>2</sup>

Valor equivalente a uma cota (1/5)

**AGUSTA POWER<sup>1</sup>**

US\$ 907.834<sup>2</sup>

Valor equivalente a uma cota (1/3)

**20% DE ENTRADA  
(SALDO A COMBINAR)**

**ÚLTIMA COTA - USO IMEDIATO**

Nacionalizados



PRIME CARS



**JAGUAR F-TYPE S +  
PORSCHE Cayman**

A partir de R\$ 388.873 (Grupo 9)

**PORSCHE Boxster S +  
MASERATI Gran Turismo S**

A partir de R\$ 589.770 (Grupo 10)

**SEM TAXA FIXA POR 3 ANOS**

Nacionalizados

Valores equivalentes a uma cota (1/4)



O Prime Fraction Club é a empresa pioneira no país em gestão de compra compartilhada de bens de luxo.

Com o Prime, você fica dono de uma parte do bem.

Ele é seu na hora de usar e de todos na hora de pagar.

E a única a oferecer quatro linhas diferentes de produtos, com opções de marcas e modelos, para você realizar melhor os seus sonhos.

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

Experimente

11 4195 8307 | 11 4195 8308

Saiba mais

[primefractionclub.com.br](http://primefractionclub.com.br)

(1) Modelos nacionalizados, atendendo a todos os requisitos de aeronavegabilidade da Anac e regularização junto à Receita Federal. (2) Quantidade limitada de aeronaves com opção Finame (Phenom 300: uma cota disponível com taxa de 8,7% a.a. Phenom 100: duas cotas disponíveis com taxa de 4,5% a.a. Esquilo AS 350 B3 E: uma cota disponível com taxa de 2,5% a.a.). Além do valor da cota, existe taxa fixa e variável de manutenção e uso conforme cláusulas contratuais. Veja no site outras opções de produtos, modelos e de composição de cotas. Os valores podem ser alterados sem prévio aviso. Sujeito à aprovação de crédito. Fotos meramente ilustrativas.



O jeito inteligente de ter

MONTAER MC-01

# PARA O LIVRE COMÉRCIO





No console, agora está instalado o horímetro, atrás da chave seletora de tanques. Na outra página, os bancos totalmente reclinados em estilo poltrona cama.

**Esses baianos não perderam tempo. Estamos a bordo do Montaer MC-01, agora certificado como LSA – Light Sport Aircraft. É o primeiro asa alta nacional enquadrado dentro desta categoria.** Desde que a Anac determinou a nova legislação sobre o que era considerado LSA, houve o tempo de cinco anos de carência para que os fabricantes adequassem seus produtos e linhas de produção à nova realidade. Nesse interim, a Montaer foi criada para fazer algo novo. Bruno de Oliveira, que trabalhou na Paradise, empresa do seu avô, e que depois seguiu por caminhos próprios, entrou no campo com o jogo andando e já teve que trabalhar pensando nas novas normativas. Ele nos contou que desde o projeto inicial de 2014 a ideia era de fazer uma aeronave que se enquadrasse nos parâmetros LSA. Houve, sem dúvidas, algumas adequações que sugeriram a medida que as normas técnicas exigidas pela Anac foram melhores entendidas. Contudo, a aeronave básica é a mesma desde o seu lançamento e foram nove já construídas e que estão sendo operadas no Brasil. Dentre

alguns itens que foram colocados para atender os critérios estão a amarração das bagagens, tiveram que comprovar que os cintos de segurança de origem automotiva atendiam as normas – inclusive com a colocação neles dos avisos de data de fabricação e validade – e um curioso dissipador de carga estática instalado na roda do trem de pouso principal, além do outro que liga a fuselagem ao leme, que já existia. O painel ganhou dois liquidômetros para os tanques de combustível direito e esquerdo substituindo o único mostrador que antes ficava no console central, perto da seletora de tanques. Fora isso a Montaer teve que realizar uma série de testes de carga sobre a estrutura geral do avião. Foram pelo menos quatro pares de asas usadas e cinco tanques de combustível só para esses testes que forçam os limites e mostram quando a fadiga do conjunto acontece. Todo o processo feito, eis que agora eles tem um LSA certificado. O MC-01 atende os requisitos de limite de peso de 405 kg vazio com óleo e o mínimo de combustível para cumprir um hora de voo e 600kg de peso máximo de decolagem. A velocidade não pode exceder 120 nós. O LSA só pode ter trem de pouso fixo e hélice de passo fixo. Os exemplares feitos a partir do número de série 10, que é o desta matéria, poderão no futuro ser enquadradas na categoria LSA Special (com as normas ainda sendo de-

finidas pela Anac), que entre as vantagens permite a atividade remunerada, como a do uso numa escola de instrução de voo. Na parte estrutural, foi levantada um pouco a parede de fogo, que associado ao conjunto da parte de cima do capô do motor e mais um parabrisas mais inclinado, resultou num nariz mais aerodinâmico. As portas ganharam um formato diferente na parte interna, que aumentou a largura da cabine em 5cm de cada lado, chegando a 1,2m. O padrão de acabamento de interior é bem melhor do que os dos Paradise, de quem afinal o MC-01 tem um certo parentesco. O Bruno não titubeia em falar que o MC-01 é o que o Paradise deveria se tornar o longo dos anos de desenvolvimento.



## ADEQUADO PARA NOVAS LEGISLAÇÕES

Mas o Montaer deixou de lado o ar de algo muito parecido com o Tecnam Echo, que os Paradise tinham. A lógica da atenção com o acabamento foi a de atender o referencial que o seu cliente tem, pois é o mesmo que gasta 200-300mil numa Land Rover Evoque ou outro carro de padrão mais elevado. O acesso ao interior é bem melhor que os Paradise e muitos outros experimentais de asa alta do mercado como o Tecnam P2008. Para entrar o procedimento é de Ferrari, coloca-se primeiro os glúteos no banco, em seguida apoia-se um pé no estribo para em seguida jogar a perna contrária para dentro da cabine. Nesse giro de corpo a cabeça passa sem os chifres enroscarem na moldura da porta. Isso para quem tem até 1,75m de altura. Fazendo isso com o banco totalmente recuado, há um enorme espaço para se acomodar. E um detalhe, como não existe uma parede entre o bagageiro e os bancos, é possível reclinar totalmente os encostos dos assentos para dormir a bordo, no melhor esquema camping aeronáutico. O painel definido para o LSA tem instrumentos de motor analógicos, um GPS Garmin 795, rádio GTR 200, transponder digital Garmin 327 e uma



tela Dynon D180 com a instrumentação de voo. No conjunto estão como instrumentos reserva, um velocímetro, um horizonte à vácuo – por isso a presença do venturi na parte de baixo do capô – e um altímetro, tudo analógico. Fora isso há o intercomunicador e o sistema Skymaster que faz o barramento eletro-eletrônico. A Montaeer pretende disponibilizar outros padrões de painéis, um totalmente analógico (US\$ 12mil) com um GPS Aera 660, e outro totalmente digital com sistema Garmin G3X (US\$ 32 a 35 mil com duas telas). O padrão do avião aqui testado está em US\$ 20.400,00. Com o Rotax 912ULS e seus 100hp vivos, o PU-LLK é colocado na cabeceira 13 do aeroporto de Feira de Santana (BA), com



tanque perto do cheio (de 140l no total) e 174kg de quase humanos dentro. Nada de bagagem numa altitude de 781pés num dia com 26°C de temperatura ambiente, sem vento. A corrida para a decolagem é curta rodando a avioneta com 55nós indicados. Limpando o flape foi possível manter uma razão de subida de 500pés com 65nós. A atmosfera mesmo cedo, não estava colaborando tanto, havia uma certa turbulência, mas isso foi positivo para mostrar que o avião não samba muito nessas condições. Com 8,30m de envergadura ele é 60m menor que o Paradise, que era meio molão num céu não tão liso. Assim, mais seco nessas situações, fica mais fácil de ser usado por alguém com menor experiência ou em voos de instrução. Nivelando a 3.500pés, baixo portanto por conta de restrição de tráfego aéreo, o MC-01 alcançou uma TAS de 105nós com o motor girando a 5.300rpm e gastando cerca de 18l/h. Essa é a batida dele. Sendo assim é possível fazer etapas de até 1.440km. Partindo para algumas manobras, os estois aconteceram numa faixa entre 32nós com todo flape aplicado e um pouco de motor para contar a história até os 50nós sem flape e motor. De um modo geral o avião volta a voar assim que se aliviar o manche. É preciso uma boa atuação de profundor para que se consiga um estol bem definido, completo, sem muita vi-



bração vindo lá da cauda ou tendências de cair de asa. O leme sempre está com boa atuação. Os comandos são bem justinhos, é fácil executar as coordenações de modo adequado. Talvez poderia ter um compensador de leme, pois invariavelmente havia a necessidade de um pouco de constante atuação de pedal direito. Executando uma curva e largando os comando, o avião tende a fazer uma espiral leve, mas sem tendência em fechar em demasia. Cruzando os comandos e liberando em seguida, não foi visto nenhuma tendência a qualquer fugóide, o avião corrigia rapidamente a sua condição para o reto horizontal. No voo planado, bem ajustado dá para manter o avião com uma razão de descida de 500pés/min com uma velocidade de 60nós. O comando elétrico do flape bem que poderia ser um pouco mais rápido (dá uma certa saudade de uma barra Johnson usados nos Piper) mas de qualquer modo, o MC-01 não altera muito o ângulo de ataque do nariz quando o dispositivo é aplicado. Em velocidades mais altas, perto dos 80nós limites de extensão do flape é que se nota uma leve tendência do nariz erguer. A boa visão para fora facilita o trabalho no circuito de tráfego, bem melhor que nos Tecnan 2008 que a base do bordo de ataque atrapalha a visão em ângulos de 45°. No circuito de pouso feito no começo a 80-70nós

As linhas são clássicas de um asa alta triciclo. O painel aprovado pela Anac é híbrido entre analógico e digital. O bagageiro tem porta de acesso enorme. E ao lado, o trem de pouso à prova de catrapos.

para cruzar as faixinhas com 60nós, o segredo do MC-01 é fazer a rampa com o avião sempre escorado com um pouco de motor. Da mesma forma que em cruzeiro, o comportamento do avião na rampa foi bem honesta, não é um daqueles modelos que são fáceis de dar excesso de comando pela falta de harmonia aerodinâmica ou de comandos. E nessa hora é que os testes de carga na estrutura se mostram a válidas depois de duas tentativas horrorosas de pouso, com placadas amadoras e o avião não saiu torto. O MC-01 atualmente sai por US\$ 99 mil, e a pessoa pode dar uma entrada de 30 a 40% do valor total e ir pagando o restante durante o prazo de fabricação da máquina de seis meses. Eles tem 20 aeronaves já semi prontas, todas vendidas, que estavam esperando a certificação do modelo perante a Anac. A meta é de ter uma cadência de produção de 24 aeronaves por ano e se existe uma crise no Brasil que possa atrapalhar esses planos, a Montaeer tem projetos de oferecer o MC-01 lá no exterior, a princípio nos Estados Unidos e Argentina. Para





o mercado americano o MC-01 deve atrair as atenções principalmente por um fator comum aos experimentais feitos aqui no Brasil que é padrão de acabamento interno melhor do que o encontrado nos produtos dos Estados Unidos. A ideia é do avião vai sair da fábrica em Feira de Santana (BA) montado e se for para os Estados Unidos, muito provavelmente a instalação dos motores seja feita lá, pois não fará sentido importar o componente para depois exportá-lo novamente. Se essa operação será feita com parceiros nos Estados Unidos ou montando alguma estrutura própria, essa decisão deverá acontecer até o final do ano para tentar algo em 2019. Segundo o Bruno, essa deverá ser a saída para não ficar restrito à um único mercado,

## FICHA TÉCNICA

### Montaer MC-01

**Fabricante:** Montaer Aeronaves  
**Motor:** 1 Rotax 912 ULS de 100hp  
**Capacidade:** 1 piloto + 1 passageiro  
**Envergadura:** 8,30m  
**Comprimento:** 6,40m  
**Altura geral:** 2,35m  
**Peso vazio:** 400kg  
**Velocidade de cruzeiro:** 100nós  
**VNE:** 117nós  
**Alcance:** 1.440km

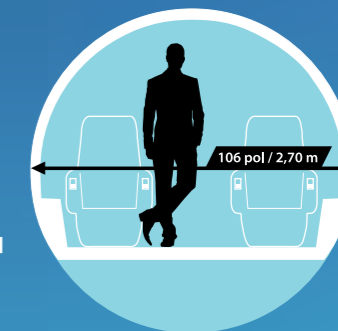
ainda mais o brasileiro extremamente conturbado. De qualquer forma, sendo feito dentro das normas LSA, o MC-01 se livra um pouco mais do estigma da palavra experimental que recai sobre essa categoria de aeronave perante um leigo. Pelo menos agora ele sabe que existe uma produção com determinados padrões, o que garante de uma qualidade maior de fabricação e segurança. ■

### ONDEACHAR

Montaer Aeronaves  
 Av. Antônio Sérgio Carneiro, s/nº -  
 Feira de Santana - BA  
 Tel.: (75) 99814 1207 / 3015 1207  
[www.montaer.com.br](http://www.montaer.com.br)

O venturi mostra que a bordo o MC-01 tem um horizonte à vacuo. De lado, dá para perceber as formas fluidas de sua fuselagem.

# CLASSE INCOMPARÁVEL.



Prepare-se para usufruir da cabine mais espaçosa, mais alta e mais larga da aviação executiva. O Falcon 6X possui um alcance de 5.500 nm (10.186 km) e velocidade máxima de mach 0,90. Ao estabelecer um padrão mais elevado e mais amplo, destaca-se por si só. **Apresentando o Falcon 6X: as 5.500 nm mais espaçosas e produtivas que você percorrerá.**

**Falcon 6X**  
 CLASSE INCOMPARÁVEL



# O NEGÓCIO É O SEGUINTE



**Imagine um hotel não viver de hóspedes. Pelo menos aqueles comuns, que fazem reserva no balcão ou em sites. Com estes o JN Resort Hotel não trabalha. Essa é uma novidade verdadeira.** O horário de funcionamento do lugar é das 08h00 às 18h00 de segunda a sábado. Toda uma estrutura foi feita pensando em eventos, e aí sim há prestação de serviços é 24hs, todos os dias dentro da programação. Isso começou em 2007 numa fazenda de produção de gado de corte e de leite em Sete Lagoas (MG). Os donos iniciaram o projeto pensando num spa ou em



um local para eventos sociais. No dia do pré-lançamento, também casamento da filha do dono da casa, um dos convidados gostou tanto que resolveu fazer um evento corporativo no lugar. Foi o teste na prática, que serviu para nortear de vez a vocação do JN. Outro motivo veio com a Copa de 2014. A promessa era de prosperidade para quem se embrenhasse no ramo construindo hotéis para receber a horda de turistas que vinham para o campeonato de futebol. Sete Lagoas, por conta da proximidade com a capital, seria perfeita. Isso se desse certo, coisa que não aconteceu de fato. O entorno, incluindo Belo Horizonte, tem atualmente perto de 600 hotéis na pindaíba com a falta de fluxo de turistas que não teve continuidade após a Copa.



A estrutura para o evento vai do aeroporto aos salões, passando pela equipe especializada em grandes ocasiões. A casa que era a sede da fazenda, virou espaço com apartamentos.

Algumas construções nem sequer foram finalizadas. Ponto então para o JN que, inclusive, recebeu a delegação do Uruguai. Sinal dado, seguiram trabalhando com os eventos fechados, mas sem deixar de atentar para algumas datas específicas, como o dia dos namorados, que aumentam a demanda por hospedagem de pessoa física. Além disso, a rotina segue com os encontros de ex-formandos, festas de debutantes, de aniversário da matriarca da família, e convenções de empresas. O público maior vem de Belo Horizonte, que fica 65km distante. Sete Lagoas também tem um setor industrial que produz demanda para eventos corporativos. Na lista estão cervejarias, empresas do setor de cimento e fábrica de caminhões. A estrutura do JN, além de seis salões e áreas para restaurantes, oferece piscina, sauna, academia, salão de jogos, espaço para fazer caminhada ecológica e uma ilha artificial, onde pode ser montado um churrasco ou algum tipo de recepção ao ar livre. Chegaram a fazer pista para testes de veículos fora de estrada. O JN também tem aeroporto particular, com hangar e pista asfaltada homologada com 1.500m de comprimento. No total são 71 apartamentos, sendo sete bangalôs sobre palafitas que não estão ativos porque a água da lagoa onde eles foram montados baixou demais com a estiagem que perdura na região. Se as chuvas esperadas até 2019

melhorarem a condição do nível da lagoa, esses bangalôs deverão passar por reforma para voltar a serem oferecidos. Com carga total eles conseguem abrigar até 150 pessoas. Se o grupo para pernoite for maior, é comum a parceria com algum outro hotel, disponibilizando traslado entre os endereços. A maioria dos apartamentos das quatro categorias segue um padrão mais neutro na sua estrutura. Funcionais, para atender os pedidos de diferentes clientes, não têm uma decoração muito criativa, são mesmo mais um ponto de apoio logístico do que a personagem principal de tudo ofertado pelo JN. A exceção fica por



## ESQUEMA DIFERENCIADO NO MERCADO DE HOTELARIA RURAL

conta das suítes Super Luxo, espaçosas, com 76m2 e bem decoradas, apesar de também terem um estilo neutro e com estrutura que inclui até banheira de hidromassagem. Essas atendem de casais em noite de núpcias de um casamento que aconteceu ali a cantores sertanejos que vão se apresentar em algum show na cidade e fazem do hotel a sua base, com direito a pouso no aeroporto do JN. A gastronomia é prioritariamente mineira, mas com a possibilidade de adequar a variação do cardápio em função do pedido do cliente, podendo ir de pizza a receitas mediterrâneas. Na nossa visita o almoço começou com uma salada de fo-



A gastronomia adapta aos diversos pedidos dos clientes, a padaria tem produção própria. Na página ao lado as opções de conforto disponíveis.

lhas, com molho com redução de balsâmico, montada numa cestinha de torrada. Teve o gnocchi de batata baroa, bem adocicado, com molho de tomate, e medalhão de filet ao molho madeira que vem acompanhado do risoto de funghi e linguiça. Também apresentaram uma tilápia pescada numa das lagoas do JN. Grelhada, chegou sequinha e sem gosto de lama, o que normalmente é previsível em peixes de rio. Tudo bem feito. O molho de tomate orgânico, da horta própria, estava com zero acidez. As folhas e frutas também são produzidas no lugar, em três fazendas agregadas, sem uso de agrotóxicos. O hotel também possui uma padaria própria. Todo o padrão é bem adequado ao volume de refeições que seriam servidas para um grupo de evento. Não é comida mineira, como o arquétipo do lugar induziria, mas eles dançam conforme o par. Pela política do estabelecimento, músicos, maquiadores, equipe de iluminação, cerimonial são em sua maior parte escolhidos de Sete Lagoas mesmo. Para entrar no JN eles pedem que os grupos tenham no mínimo 40 pessoas. A direção sabe que o mar não está para peixe, o mercado decresceu 70% nos últimos dois anos, 2017 foi o pior de todos. Os negócios andam fracos, as empresas estão fazendo



somente o necessário para manter um programa de integração com suas equipes ou mostrar um ou outro novo produto. Em geral os clientes chegam com 80 a 100 pessoas para serem atendidas. Até 2012, cerca de 80% do faturamento do hotel estava calcado nas cerimônias corporativas, só que com a queda desse segmento, nos anos seguintes virou uma árdua batalha voltar a atrair o mercado de eventos sociais, que além de também estar em baixa por conta da falta geral de dinheiro, tem seu caixa naturalmente menor que o operado por uma empre-



## MAPA DE ROTAS

### Como chegar:

O JN Resort Hotel não fica muito longe de Belo Horizonte. O acesso é feito pela rodovia BR-040 que segue para a região do norte de Minas Gerais. Existe uma rota mais direta para o aeroporto de Confins passando por dentro de Sete Lagoas. São apenas 40km de percurso pela MG-424, que em dias normais demanda pelo menos 1h30m, mas que, dependendo do trânsito, pode durar até 3h.

### Dica do piloto:

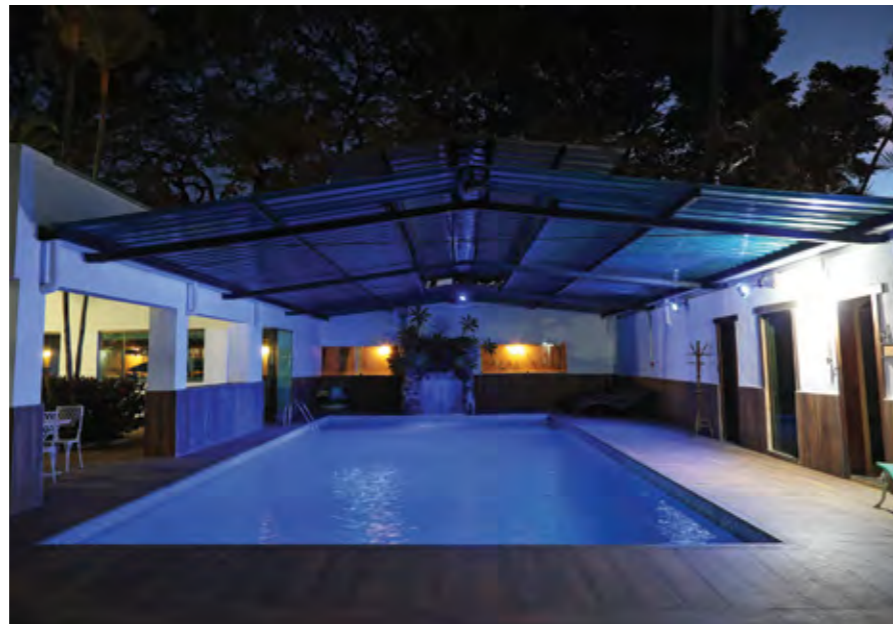
O lugar tem aeroporto próprio o JN Resort (SDJR 19°25'49"S/044° 18'16"W) com pista asfaltada de 1.500m de comprimento e 23m de largura, sem balizamento ou abastecimento. A rampa pela cabeceira 05 é mais livre. Na cabeceira oposta há uma formação de serra, mas que não dificulta as aproximações. Há um hangar, e quem estiver hospedado não paga taxas de pouso ou permanência. Até o ano que vem estará construído um segundo hangar onde deve funcionar um centro de

manutenção. O hotel ainda dispõe de um heliponto (SWMD 19°26'24"S/044°18'50"W) que fica próximo à sede e tem área concretada de 21x21m com balizamento noturno.

### Endereço:

JN Resort Hotel  
Fazenda das máquinas, BR040, km 466 – Sete Lagoas – MG  
Tel.: (31) 3773 4348 / 99904 7556 / 3773 3560  
www.jnresort.com.br

sa. Mesmo assim não pensaram em abrir o JN para o hóspede normal. O motivo está na concorrência dos outros hotéis convencionais da cidade, com preços muito baixos e mais próximos do shopping da cidade. Trabalhar com grupos fechados também direciona e facilita o serviço. A adequação vai do cardápio ao nível e som ambientes, porque todos estarão focados na mesma situação. E há a questão da forma como o atendimento é feito. Suprir as demandas de grupos é diferente da relação com um hóspede individual. Este, apesar de inúmeras exigências possíveis, em alguma hora terá que se adequar ao estabelecimento. No mercado de grupos, o hotel dentro de uma base corre para atender às neces-



sidades do cliente. Mas eles sabem que existe um potencial para o conforto e lazer rural. Precisariam fazer uma piscina aberta maior que a existente, o que é um dos pontos de grande procura para os interessados em se hospedar um hotel fazenda. O projeto da piscina existe. Basta a conjuntura do país dar uma melhora para ser executado. Outra proposta é aprimorar o entorno das lagoas, com uma nova iluminação e recapeamento da via. Assim os grupos terão mais alternativas de mobilidade na estrutura do lugar. Esse é o negócio a ser feito. ■

# É sobre o seu negócio



## AW169

Grandes desafios exigem grandes respostas.

Os helicópteros da Leonardo vem para redefinir mobilidade através de novos níveis de luxo, conforto, desempenho e segurança.

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

Inspirada na visão, curiosidade e criatividade do Grande Mestre inventor - Leonardo está projetando a tecnologia do amanhã.

Visit us at **LABACE, Booth #5131**



1948 • 2018

# com



O BMW série 3 produzido no Brasil ganhou para 2018 mais equipamentos dentro do novo pacote Plus, isso sem alterar os preços já praticados. As rodas de liga leve de 18 polegadas das versões 320i Sport e Sport GP têm novo desenho mais esportivo com cinco raios. Já as versões 320i e 328i M Sport vêm com rodas de liga leve de 19 polegadas com sete raios. O painel de instrumentos agora é multifuncional. O carro também ganhou sensor de estacionamento dianteiro. Estes dois itens estão disponíveis a partir da versão 320i Sport GP. A mais básica, a 320i Sport, tem faróis de LED com máscara negra. Na versão topo de linha desse sedã, a 328i Sport M, o sistema de som agora é Harman Kardon com amplificador digital e 16 alto-falantes e 600W de potência. Além disso o Série 3 recebe teto solar em cristal com acionamento elétrico a partir da versão 320i Sport, sistema ConnectedDrive, que possui um conjunto de funcionalidades acessíveis por meio de conexão via cartão semelhante ao de celulares. No 320i Sport Plus essa tecnologia agrega serviço de alerta de manutenção de componentes (Teleservices), e chamada de emergência inteligente. A partir do 320i Sport GP ela passa a oferecer informações sobre condições de trânsito em tempo real e serviços de concierge, como reservas de hotéis e recomendações sobre restaurantes.

Preço:

320i Sport - R\$ 169.950,00

320i Sport GP - R\$ 184.950,00

320i M Sport - R\$ 197.950,00

328i M Sport - R\$ 259.950

**BMW**

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

# porads



**PELE DE SEDA**

O esfoliante USK Scrub promete transformar a sua pele com cinco minutos de uso diário. O produto ajuda a combater o melasma, um tipo de dermatose cujas características são manchas escuras típicas de quem vive em regiões com muito sol. Feito com seda de arroz, aveia coloidal, e extrato de oliveira, promove renovação celular mecânica sem agredir a pele, resultando em mais luminosidade.

Preço:  
USK Scrub - R\$ 149,00

**Under Skin**  
SAC: 0800-7289700  
www.underskin.com.br

**PASSO DE MÁGICA**



Os fãs das histórias de Harry Potter agora poderão dizer que existe uma Havaianas com a cara deles. São três estampas com referência à saga, o símbolo das Relíquias da Morte, o emblema da Escola de Magia e Bruxaria Hogwarts, e uma versão onde no desenho de um dos pés estão os óculos e a cicatriz do bruxo, e no outro a varinha das varinhas. A nova família está também disponível numa versão para crianças.

Preços:  
Havaianas Harry Potter - R\$ 44,90  
Havaianas Kids Harry Potter - R\$ 39,90

**Havaianas**  
SAC: (11) 3003-3414 / Outros estados: 0800 70 70 566  
www.havaianas.com.br

**AGORA É A HORA**

O Victorinox I.N.O.X Carbon Limited Edition chega ao Brasil numa cota mais do que exclusiva. Dos 1.200 relógios produzidos, apenas 30 exemplares foram destinados ao nosso mercado. A pulseira de multicamadas é feita do mesmo nylon usado nas linhas de suspensão dos paraquedas. A caixa tem 43mm e é produzida em carbono, com o mostrador verde com detalhes em vermelho sob um cristal de safira. O relógio tem lanterna e luz estroboscópica para casos de resgate.

Preço: I.N.O.X. Carbon Limited Edition – R\$ 5.500,00

**Victorinox**  
Tel.: (11) 55848188  
www.victorinoxstore.com.br



**CONCEPÇÃO SUPREMA**

A La Pastina está trazendo para o Brasil, direto da região do Rio Douro, o Porto Quinta da Roêda Vintage Croft 2015. Elaborado com castas Touriga Nacional, Touriga Franca e Tinta Roriz, esse vinho extremamente artesanal foi feito com técnica de esmagamento das uvas com os pés. Auxiliou na elaboração o clima de 2015, com dias quentes e noites frescas. O resultado veio num vinho encorpado com notas florais, frutos silvestres e especiarias com taninos macios, ideal para acompanhar sobremesas com chocolate, frutas secas ou como aperitivo.

Preço:  
Quinta da Roêda Vintage Croft 2015: R\$ 514,00

**La Pastina**  
SAC: 0800 7218881  
www.lapastina.com



**ALA MASCULINA**

A linha masculina da Natura ganhou três novos produtos. O primeiro é o perfume Verum, amadeirado, com notas de especiarias e florais como o jasmim, violeta e âmbar. O óleo para barba serve para finalizar a modelagem de pelos médios ou grandes. O produto tem copaíba na sua formulação. Já a pomada modeladora para cabelos tem manteiga de murumuru na sua fórmula e deixa um acabamento de fixação média, dando uma aparência natural aos fios.

Preços:  
Verum: R\$ 139,90 (frasco com 100ml)  
Óleo para barba: R\$ 59,90 (frasco com 30ml)  
Pomada modeladora: R\$ 49,90 ( tubo com 100ml)

**Natura**  
rede.natura.net



**TUDO DENTRO DAS EXPECTATIVAS**

A Kipling colocou três novos produtos para a sua viagem. O conjunto Travel Mix é ideal tanto para saídas curtas como longas. A mala Cyrah vem em dois tamanhos, o menor, para ser levado a bordo, e o maior, com quatro rodinhas que giram 360°. O outro elemento é a nécessaire Aniki, leve e espaçosa. A bolsa Art M vem revisitada com zíperes laterais que permitem três formatações diferentes.

Preços:  
Mala Cyrah (grande) – R\$ 1.799,00  
Aniki – R\$ 299,00  
Art M – R\$ 699,00

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



## JAPÃO NA CABEÇA

Em comemoração aos 110 anos da imigração japonesa no Brasil, a Honda apresenta ao mercado sua nova linha de capacetes feitos em ABS inspirados nas expressões de arte e cultura tradicionais do Japão. Desenvolvidos pela equipe de designers brasileiros da marca, os modelos serão disponibilizados nos grafismos de Dragão, Carpa, Monte Fuji, Mangá, Samurai e Origami. Disponível a partir de agosto na rede de concessionárias Honda.

Preço sugerido: a partir de R\$ 302,00

Honda  
[www.honda.com.br](http://www.honda.com.br)



## REGISTRO RÁPIDO

A grande vantagem da Canon EOS 77D é sua rapidez de foco, feito em apenas 0,03s auxiliado com o sistema automático de 45 pontos. Com um sensor de 24,2MP e um processador Digic7, ela se torna uma câmera semiprofissional, podendo captar fotos com sensibilidade entre ISO 100 e 25.600. Em vídeo ela faz gravações em Full HD com modo de time-lapse e estabilizador eletrônico.

Preço:

Canon EOS 77D com uma lente 18-55mm - R\$ 4.945,00

**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)

## BRUXAS A SOLTA

O livro *Bruxas da Noite*, as aviadoras soviéticas na Segunda Guerra Mundial, mostra a história de um grupo de aviadoras que entrou em combate pela União Soviética bombardeando tropas alemãs e fazendo resgates, tendo entre elas a piloto Marina Raskova. O livro foi escrito a quatro mãos por Carlos e Ana Daróz, e a Somos Editora abriu uma campanha na internet de financiamento coletivo para angariar os fundos para o lançamento da publicação, estimado para setembro. Há quatro planos de apoio, cada um com um kit de benefícios.

Preços:

De R\$ 30,00 a R\$ 140,00

Site da campanha de arrecadamento  
<https://www.catarse.me/bruxasdanoite>



# HELISUL

## AVIAÇÃO

NOVA MARCA

NOVOS HORIZONTES

NOVO HANGAR EM CONGONHAS

A Helisul acaba de lançar sua nova identidade visual. Sua paixão por voar e por vencer desafios está representada nessa nova logomarca. A linha do horizonte está presente e representa os desafios, as distâncias a serem percorridas e a visão da empresa - com foco sempre no desenvolvimento de soluções e na melhoria contínua.



Transporte  
Aeromédico



Fretamentos  
de Aeronaves



Manutenção  
de Aeronaves



Voos  
Panorâmicos



Gerenciamento  
de Aeronaves



Serviços Aéreos  
Especializados - SAE



Fixed Base  
Operator - FBO

[comercial@helisul.com](mailto:comercial@helisul.com) · [helisul.com](http://helisul.com)



ENERGIA QUE **DÁ GOSTO**

PIPER PA-22-108 COLT



**Alguns projetos de engenharia são impressionantes, pois não se sabe bem ao certo qual era a intenção de quem idealizou aquilo. Alguém já deve ter visto um SUV Ssangyong e se perguntado que mistura de desenhos era aquela.**

Com a traseira do Toyota Prius é a mesma coisa. Até parece que estava indo muito bem até a metade do carro, a partir daquele momento alguém deve ter entrado na sala para dizer que precisava de tudo pronto para a primeira hora da sexta-feira. Na correria, foi o que deu para fazer. O mesmo pensamento vem à cabeça ao dar a volta antes do voo no Piper PA-22-108 Colt. A avioneta é uma graça, quebra uma certa regra por ser um asa alta de cano e pano, mas com trem de pouso triciclo. Parece ser meio gorducho. Tem também um leve aspecto de teco-teco de desenho animado. Essa impressão é salientada tanto pela fuselagem como pela envergadura. O avião tem asas curtas, 9,14m de uma ponta à outra. Um Neiva Paulistinha tem 10,8m, e um Piper Pa-18 tem 10,73m. A bequilha posicionada quase na extremidade do nariz, a cabine com assentos lado a lado, e mais o cone de hélice curtinho, também colaboram para essa imagem bolo fofo do PA-22. Esse Piper foi certificado em 1960. Era uma versão de dois lugares do PA-22 Tripacer lançado em 1951 e foi feito pensando no mercado de instrução para



concorrer com o Cessna C-150. Todos eram de uma família de modelos com asas curtas, e basicamente derivados do PA-17 Vagabond. Do Colt foram produzidos cerca de 2.000 exemplares até 1964, e aqui estamos com um dos poucos existentes no Brasil, talvez o único em condições de voo. O PT-BRZ foi feito em 1963, tem número de série 229093 e pertence ao Antônio Carlos Volpin desde 1981. Mecânico e engenheiro de voo da época de ouro da aviação comercial brasileira, voou na Real Aerovias e se aposentou na Varig. Valeu-se de seus dotes de mecânico (ele restaura relógios cuco em casa) para tratar do seu avião a pão de ló, daquele jeito para lá de meticulo-

Por onde se olha, voando ou no solo dá para reparar quanto o PA-20-108 Colt é reduzido em suas medidas.

so. O Volpin até carrega um pequeno pincel de maquiagem a bordo para limpar as eventuais marcas de dedo que alguém possa deixar ao tocar algum instrumento. O avião cuja célula tem 3.276,4h e motor 3.367h totais parece ter saído da fábrica ontem. Desde que o comprou, o PT-BRZ foi colocado no ar por apenas 800h. A tela do revestimento foi trocada em 2001 (inclusive foi achado o carimbo original da Piper no verso da tela antiga) e o motor atualmente tem 160h contadas após a revisão geral. E apesar de tantos predicados, o fato desse avião ser uma dúvida de projeto, como comentado no início do texto, re-



cai na conjunção do motor Lycoming O-235C1B de 108hp com as asas curtas. A pouca envergadura foi uma opção da Piper em dotar seus produtos com maior velocidade de cruzeiro. Ok, isso poderia dar muito certo com os PA-22 com motor de 135 ou 150hp, entretanto, falta asa para uma máquina com motor de 108hp, mesmo pensando que o objetivo original era voar com apenas duas pessoas, nada de carga, talvez pouco combustível, em voos de instrução. Mas como diria a Hebe, o avião é uma gracinha. O PT-BRZ, em especial, mais ainda. Na hora de entrar outra particularidade do projeto. O Colt tem porta apenas no lado direito. Até aí nada de mais, existem diversos aviões com porta só de um lado, mas isso vem do PA-22 Tripacer de quatro lugares, que tem essa porta para piloto e passageiro da frente e uma outra, só que do lado esquerdo, para os passageiros do banco de trás. Como o Colt é biposto, eliminaram a segunda porta. Pelo menos é fácil entrar no Colt, há um enorme estribo plataforma na estrutura da perna direita do trem de pouso principal, é só não esquecer de deixar o piloto subir primeiro. A cabine é larga, bem mais confortável que a de um Cessna C-150. Os dois ocupantes não ficam raspando os ombros. E com a retirada dos assentos traseiros, sobrou um enorme espaço para bagagens. O painel quase que totalmente analógico é um tanto alto e está configurado até com ADF. Numa



## SE BEM GERENCIADO, O VOO DESSA MAQUINETA É UM PRAZER SÓ

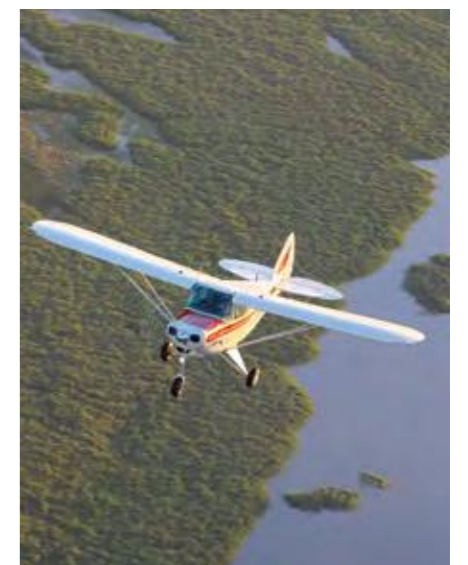
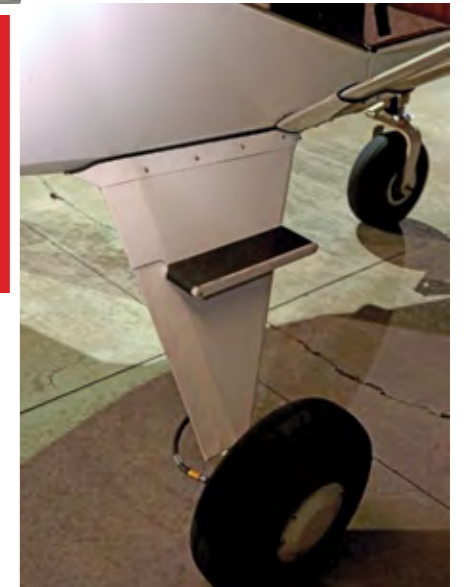
certa liberdade poética, o dono instalou um GPS de mão, além de ter um antigo no painel. Alguns detalhes chamam a atenção. Um é a chave do máster que fica mal posicionada, embaixo do banco esquerdo, na altura da batata da perna. Outro é o freio, que é atuado por uma barra Johnson abaixo do centro do painel (o freio de estacionamento está do lado esquerdo do painel). Os assentos dos bancos são ajustáveis para frente e para trás. No teto está a manivela de atuação do compensador de nariz, e você leva alguns momentos para decorar se, girando para a esquerda ou direita estará cabrando ou picando a aeronave. Acionar o O-235 foi bem fácil, o motor trabalha muito redondo, especialmente por conta da manutenção que foi feita nele. O Volpin numa das revisões tinha que fazer a troca mandatória de comando de válvulas, e na base do já que estou fazendo, resolveu trocar a bomba de óleo (a carcaça do tanque inclusive), o sistema de escape, pinos, cilindros e pistões. Fez quase todo o motor por capricho dele. No táxi a geometria do conjunto de trem de pouso mostra algumas reações interessantes. Com a bitola estreita e devido a bequilha estar muito próxima, o avião



faz giros de raio muito compacto. Até parece que se está dirigindo uma Kombi, onde o motorista tem essa mesma sensação por estar sentado em cima do eixo dianteiro, e a coluna de direção ser montada quase que na vertical. Com isso, fica relevada a questão do freio atuar somente simultaneamente nas duas rodas principais. Cheque feito e o dia está relativamente ameno, com temperatura de 26°C no aeroporto de Americana (SP), localizado a 2.000pés, e nada de vento. Flapes não existem e nos disseram de cara que realmente falta motor nessa máquina. A dica então foi deixar o avião correr e tirar do solo com 80mph. O trem de pouso triciclo resolveu dois pontos críticos das versões convencionais dos PA-20/22. Houve uma melhora na visibilidade para frente que era restrita pelo painel alto. Dizem que esses bichos com

O painel foi mantido analógico tendo concessões apenas para dois GPS. O estribo enorme facilita a entrada na cabine, que tem boas dimensões para a categoria.

bequilha na traseira eram bem chatos de pousar e decolar. E de fato, foi só dar motor que o avião pouco precisou de pedal para manter a reta da pista. Também como não tem muito torque, é preciso muita imprecisão para fazer o Colt sair correndo como se estivesse atrás de galinhas. Em compensação, não espere muito da subida dessa aeronave e não queira ser violento ao puxar o manche, sob pena de estolá-la involuntariamente. Sem asa e sem motor, o avião ou embala ou sobe. Para manter uma razão de subida de 500pés/min é preciso ter uma certa paciência e manter o ponteiro do velocímetro a 80mph. Ao menos, o nível e ruído na cabine é surpreendentemente baixo, apesar de ser um avião de tela. Subindo a 4.000pés para uma sequência de manobras, deu para perceber que nas coordenações é preciso de um trabalho mais intenso de pedais, principalmente no da direita. O Volpin nos contou que originalmente o Colt tinha sistema que integrava os comandos de leme e aileron, mas ele preferiu deixar tudo inde-



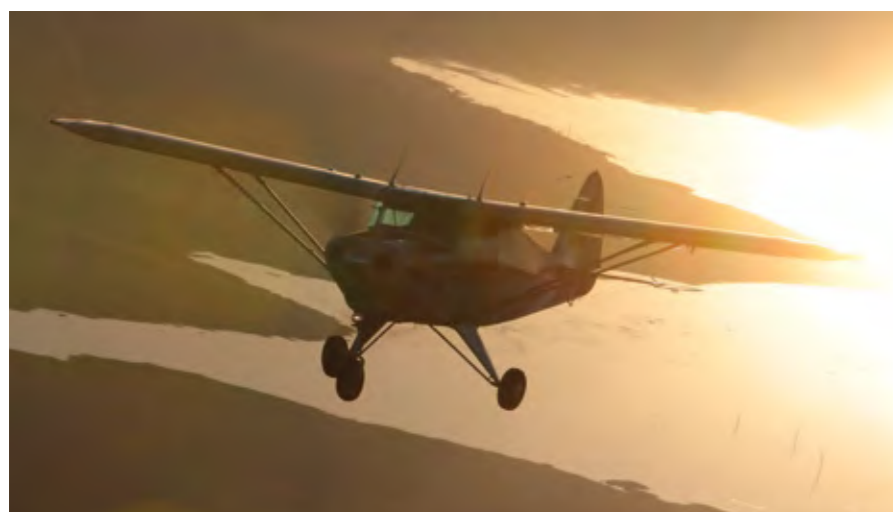
pendente. Nos estóis, as asas curtas também contribuem para que o avião engrene logo numa atitude embarrigada com perda de altitude. Para fazer um estol completo, é preciso ser enérgico com a cabrada e também estar atento com os pedais. O parafuso deste Piper não é uma coisa muito confortável, segundo o Volpin. Como o avião é curtiinho, ele passa pelas turbulências de forma seca, isso melhora um bocado as condições para uma viagem mais longa. O PA-22-108 Colt pode não voar rápido, a média de velocidade de cruzeiro está entre 90 a 100mph com o motor sendo mantido a 2.350rpm e ele tem dois tanques totalizando 136lt. Como é econômico, gasta geralmente 18lt/h voando a 8.000pés com 70% de potência. Dá para

## FICHA TÉCNICA

### Piper PA-22-108 Colt

**Fabricante:** Piper Aircraft  
**Motor:** 1 Lycoming  
**Capacidade:** 1 piloto + 1 passageiro  
**Envergadura:** 9,14m  
**Comprimento:** 6,10m  
**Altura:** 1,92m  
**Velocidade de cruzeiro:** 93nós  
**Peso vazio:** 426,38kg  
**Peso máximo de decolagem:** 748,43kg  
**Alcance máximo:** 870km

pensar em fazer etapas com 1.200km. O conforto dele compensa a performance modesta. Mas a bordo a coisa em que se menos pensa é o tempo gasto no voo. Aqui o pensamento é quanto tempo a mais você pode ficar voando nele. Chegando na hora do pouso, todo o circuito é feito mantendo 100mph esta, inclusive, pode ser a velocidade de aproximação na final com uma razão de descida de 500pés/min, sempre escorando o avião com um pouco de motor. Ou seja, ele é meio que um tijolinho. Dá para chegar mais devagar, mas os comandos começam a ficar mais lentos. No final da rampa, ao cruzar as faixinhas com 90-80mph, ele pode parecer quente demais, contudo é melhor manter um pouco de energia, mais uma vez lembrando da pouca envergadura desse avião. O toque no asfalto é seco, duro. Talvez por elogio de cortesia, o Volpin nos diz que é assim mesmo. Com um pouco mais de hábito, seria possível fazer pousos mais curtos, finalizando a rampa um pouco mais lento. O segredo aqui é saber gerenciar bem a energia da máquina para ela não te morder sem sobreaviso. Mas, definitivamente, o PA-22 não é um Super Cub que pousa em uma xícara de chá. Apesar de tudo, o avião é gostoso de voar e vale por ser peça quase única no Brasil. ■



# Voe Seguro Voe Sales



A qualidade que você precisa.  
O conforto que você merece.

## Oferecemos

- Estacionamento exclusivo
- Hangaragem: aviões e helicópteros
- Manutenção de aeronaves
- Sala Vip e de reunião
- Segurança 24h
- Transporte executivo



- Atendimento 24h
- +55 (11) 3993-3000 | (11) 98556-6558
- Hangar Sales - Aeroporto Campo de Marte  
Avenida Olavo Fontoura, 1078 - Santana  
São Paulo/SP CEP: 02012-021
- fretamento@aerosales.com.br
- www.salesservicosaereos.com.br



- salesservicosaereos
- salesservicos.aereos
- liakedin.com
- SalesAereos

# POUSO COMPLETO



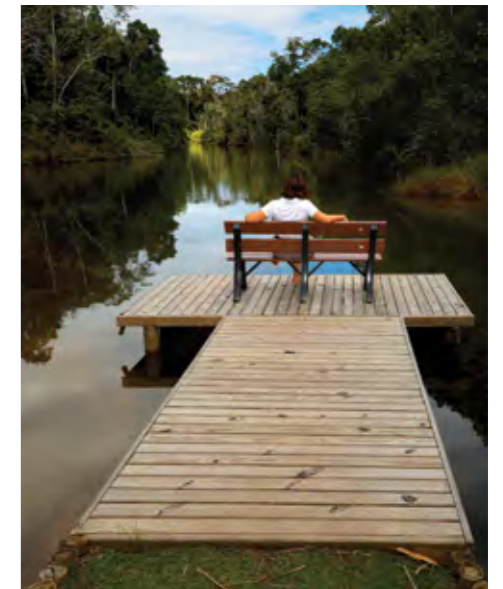
**A molecada vinha descalça descendo a rua de terra. Para debaixo da mangueira. A árvore estava recheada e as mangas não podiam ser deixadas para trás. Pegar as frutas demandava uma certa astúcia, primeiro para alcançá-las,** segundo para fazer isso sem que a dona da mangueira percebesse. Um menino foi lá e fez uma escadinha com as mãos. Outro subiu no galho. Um terceiro, preocupadíssimo para não serem flagrados, mandava a toda hora que os outros fossem rápidos, senão já era, a moça ia ver. Desceram duas, três, quatro, sabe-se lá quantas mangas, o suficiente para saírem em de-

As casas coloridas da Vila do Outeiro, o sossego diário e o evidente capricho na arquitetura dos imóveis fazem do Outeiro das Brisas um lugar único para o turismo de luxo.

bandada antes da bronca. Só não perceberam que a dona da mangueira vigiava toda a ação da janela, meio que escondida para não estragar a felicidade de um bando de crianças. Ela viu que aquilo não ia formar nenhum delinquente e ao mesmo tempo era uma liberdade que não se tem todo dia. Criança da cidade não tem mais essas regalias de poder andar sozinha na rua sentindo a terra entrando nos dedos dos pés. O trio estava num desses paraísos onde ainda é possível ter momentos de legítima infância. As ruas pelas quais eles perambulavam fazem parte do Outeiro das Brisas, um condomínio que fica entre Porto Seguro e Caraívas, no sul baiano, lugar que foge um pouco do padrão de conceito desse tipo de empreendimento, especialmente por conta da localização e do que existe ali de infraestrutura. As casas, por exemplo, são em boa parte feitas tanto para morar como para alugar, o que otimiza a sua utilização. Dos 400 lotes com no mínimo 250m<sup>2</sup> e máximo de 5.000m<sup>2</sup>, cerca de 50% já estão ocupa-



dos e com construções. Atualmente os preços se iniciam em R\$ 170.000,00, sendo que o valor do metro quadrado custa a partir de R\$ 700,00. Muitos deles são de alto padrão e, de um modo geral, a diária de uma casa com piscina e ao menos cinco dormitórios sai por R\$ 5.000,00. É possível contratar serviços de cozinheira, além de faxineira e manutenção, que já estão incluídos nos pacotes. Dentro do espaço, além de moradias, existe um clube à beira da praia, aberto para todos os condôminos e visitantes, uma área de golfe com nove buracos (aluguel de equipamento está por R\$ 80,00), quadras de tênis e até um campo de pólo. Há restaurantes, lojas de conveniência e



um aeroporto homologado com pista de 1.500m em terra batida. Este último pode ser um dos pontos para considerar uma ida, e eventual permanência, neste lugar. O Outeiro das Brisas não fica longe de Porto Seguro, são 54km de distância. Parte deles é feita em estrada de chão com piso não muito regular, o que em determinadas ocasiões pode até requerer um veículo 4x4. Dificulta um pouco, mas pelo menos filtra o excesso do turismo predatório. Portanto, para quem puder, o ideal é seguir pelo ar. A experiência do Outeiro soma-se à liberdade das crianças com as belezas daquele litoral. Abaixo das falésias correm algo como 3km de areia divididas nas praias do Outeiro, dos Amores e do Espelho, esta que está começando a ficar mais famosa. Se a areia é boa, na maré baixa essas praias ficam ainda melhores, pois são formadas diversas piscinas naturais entre os recifes que emergem bem em frente. Para os namorados, cuidado em querer ficar um tempo a mais nos afagos na praia dos Amores, pois quando o mar sobe vão ficar encurralados. Sorte ou azar, dependendo do ponto de vista de cada um. O destino é mais tranquilo e exclusivo que Arraial d'Ajuda, Trancoso e Porto Seguro. No condomínio a privacidade é sem igual. Se não tiver casa ou não quiser encerrar um aluguel de um imóvel grande, existem três pousadas, sendo a do Outeiro a principal que fica mais perto da

praia. São três padrões de apartamentos e a dica é escolher o 12 que tem a melhor vista. Exceto a suíte Mar Master, maior, todas as outras onze acomodações têm tamanho semelhante, suficiente para um casal. Mas há espaço para uma ou duas camas de solteiro extras para acomodar crianças. Os recursos são semelhantes ao de um hotel executivo, vão da TV a cabo, wi-fi, frigobar bem abastecido, secador de cabelo e ar-condicionado, tudo sob uma arquitetura rústica. Os banheiros são grandes. A roupa de cama acima da média, e amenities Natura Ekos. De noite o silêncio complementa o conforto da cama envolta com um dossel, que além



A suíte 12 da Pousada do Outeiro é que possui a melhor vista. Lá se busca também a boa mesa seja ela na própria pousada (abaixo) como no Bistrô do Oswaldo (página ao lado).



da beleza, ajuda a deixar longe o indesejável mosquito. A pousada oferece serviços como o de massagem, entretanto, é a gastronomia o ponto forte nesse endereço. Graças aos deuses, nos mostraram um cardápio regional e não pizza. Num almoço veio a Chapa de frutos do mar (R\$ 180,00 para duas pessoas, mas pode até servir três), repleta de legumes e que do mar tinha lula, polvo, mexilhão, filé de peixe do dia, camarão e uma lagosta dividida ao meio. O sabor era de muito umami, até porque eles souberam usar bem o molho de ostra. Vem acompanhada de uma correta farofa de banana e arroz branco. A Moqueca mista (R\$ 145,00 para duas pessoas) foi a segunda opção. Feita com camarão e peixe estava com o tempero do dendê bem leve, com uma presença quase que só aromática, combinando bem com o leite de coco usado para fazer o caldo. Saborosa, veio acompanhada de arroz branco com lascas de coco crocante, pirão com densidade mais para o pastoso e farofa, esta sim com sabor do dendê mais marcante. Tudo ficou muito mais divertido com a pimenta feita na casa. O restaurante da pousada está com supervisão da chef



## O CONDOMÍNIO DE TURISMO, E ESTILO DE VIDA, TEM ATÉ AEROPORTO PRÓPRIO

Eliene Batista, por sinal, a tal moça que ficou de olho na molecada das mangas. Ela comanda também o seu próprio restaurante, o Bistrô do Oswaldo, bem em frente da pousada. O bistrô foi feito pelo seu marido, já falecido e que hoje dá nome ao lugar. Quando inaugurado, e até os dias atuais, a cozinha era basicamente contemporânea. Desse cardápio saiu a Entrada do Chefe (R\$ 68,00), um ceviche com caldo de manga e o uso de wasabi. Bom, fresco e sem ser ácido demais. Outras duas entradas foram a Casquinha de Siri Cremosa (R\$ 44,00) acompanhada de purê de fruta pão mais a castanha de caju e amendoim torrado. Outra entrada foi o Escondidinho de Caranguejo na tapioca (R\$ 40,00), com a carne do crustáceo feita junto com o inhame, leite de coco e azeite de dendê, que deu um sabor especial diante da neutralidade da carne. Para dar uma complementada tinha raspas de limão siciliano. De prato principal, mais frutos do mar na forma do Camarão Crocante com risoto de abóbora jacaré (R\$ 118,00 prato individual). A redução do creme de abóbora quase que servia como um molho extra ao já cremoso risoto de sabor bem adocicado. O cardápio deve sofrer mudanças em breve, ficando cada dia



## MAPA DE ROTAS

### Como chegar:

Porto Seguro é o aeroporto público mais perto. Existe a opção de traslado feito por táxi (R\$300,00 cada perna) mas o ideal é alugar um carro para ter a mobilidade de fazer passeios em Trancoso, Arraial d'Ajuda e Caraíva, todos locais perto do condomínio e que valem uma visita. O ideal é pedir informação de como está a estrada de terra que chega ao condomínio para evitar imprevistos, e alugar o modelo mais adequado de carro.

### Dica do piloto:

O condomínio tem aeroporto particular, o Outeiro das Brisas ( SNEC 16°42'45"S/039°08'33"W), com pista de 1.500m de terra. Há uma casa para servir de recepção e um grande pátio com piso de terra. Há um heliponto no mesmo lugar. O abastecimento mais próximo fica em Porto Seguro, mas há alertas de que o fornecimento de AVGas não é tão constante. Problema que

não existe com o querosene.

### Tarifas:

Pousada do Outeiro:

Alta temporada e feriados- diárias de R\$ 740,00 a R\$ 990,00

Baixa temporada - diárias de R\$ 590,00 a R\$ 780,00

Cama extra

Crianças até 12 anos - R\$ 150,00

Crianças acima de 12 anos - R\$ 200,00

Day use com uso da piscina -

consumação mínima

Baixa temporada - R\$ 90,00 por adulto e R\$

50,00 por criança

Alta temporada - R\$ 150,00 por adulto e R\$

70,00 por criança

### Endereço:

Pousada do Outeiro

Estrada de Caraíva, km 18

Tel.: (73) 3668 5044 / 99973 3220

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

Bistrô do Oswaldo

Tel.: (73) 99997 8833

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

Aeroporto Outeiro das Brisas

Tel.: (73) 99978 2872 - Alexandre

Contato para aluguel de casas:

Vanessa Fiusa

Tel.: (73) 99973 3220

[vanfiusa@hotmail.com](mailto:vanfiusa@hotmail.com)

Contato para compra de lotes:

Salatiel Moreira

Tel.: (73) 99955 6544

[salatiel.souza@yahoo.com.br](mailto:salatiel.souza@yahoo.com.br)



mais baiano por influência da chef. O capricho à mesa, encontrado tanto na pousada como no bistrô, é reflexo de tudo o que é visto no condomínio. Em determinada área eles fizeram uma vila com pequenas casas e um centro ajardinado que seguiu o mesmo esquema do Quadrado de Trancoso (lugar que ficou badalado e endereço de diversas lojas e restaurantes), com uma paleta multicolorida nas fachadas. Uma igreja está sendo restaurada e deve ser reinaugurada até o final do ano. Eles fizeram de um lago um lugar de meditação ou canto para atividade física, pois para chegar ali é preciso subir e descer uma longa escada, além de dar uma boa caminhada. Bom para os glúteos. Mas o ideal mesmo é saber aproveitar a liberdade que esse litoral da Bahia proporciona. A compração está na corrida do cachorro, tão comum de ser vista, seguindo bem em frente ao carro do seu dono. Orelhas e língua balançando ao vento, sem preocupação, a não ser a de ser feliz. Essa é a casa dele e dos outros que seguem para lá na mesma busca. ■

O SEU CIRRUS SF50 VISION COMEÇA AQUI  
COM O NOVO SR22 G6

 **CIRRUS**  
AIRCRAFT



PLANE AVIATION

Telefone: (11) 4582-6144 | [info@cirrusaircraft.com.br](mailto:info@cirrusaircraft.com.br)



# VISANDO DIAS MELHORES

**Em tempos de crise, vale a melhor oferta. Que o mercado de helicópteros no Brasil não está fácil, todos sabem já faz alguns anos. Com a alta do dólar, voar está mais complicado, os custos de operação e manutenção começam a pesar demais no bolso dos empresários.** Alguns nem sequer estão substituindo as suas máquinas por modelos menores ou mais antigos, estão mesmo deixando a aviação, o que cria uma oferta considerável de aeronaves usadas. O duro é criar demanda para absorver esses produtos. Até o final do primeiro trimestre de 2018, as negociações de compra e venda de aeronaves esta-



vam até que girando bem, mas quando a moeda americana começou a sua escalada morro acima, todo o mercado parou. O motivo é simples, uma coisa é ver o dólar estabilizado com alta cotação em momento de economia boa, outra é ter a mesma situação em tempos de crise como a que passa o Brasil atualmente. Se o cenário estivesse bom, o empresário com dinheiro no bolso não titubearia em comprar a sua aeronave mesmo com o dólar em alta. Vai saber se amanhã a cotação aumenta mais. Na crise, além do mercado trabalhar sem dinheiro, ele fica esperando o dólar baixar para comprar algo, empacando todo um ciclo. E em alguns casos, o uso da máquina fica mais

## UM VERDADEIRO BALCÃO DE COMPRA E VENDA CHEGA AO MERCADO

restrito, tripulações fixas são trocadas por outras que cobram pelo serviço prestado, tudo para minimizar os seus custos no dia a dia. Muitos pensam então em se livrar da aeronave, mas isso também não está fácil. Às vezes nem exportando está valendo a pena, pois a pessoa vai perder o valor que pagou pelo imposto de nacionalização, um montante que gira em torno de 20% do valor da aeronave. Se vender para o exterior, ela basicamente pode perder esse dinheiro, porque o comprador lá não quer saber o que foi



feito da documentação aqui no Brasil. Ele negocia pelo valor de tabela internacional e nada mais. Na comercialização entre os usados, o segmento que ainda dá alguns sinais de saúde está ainda em cima do monoturbina, em especial o Helibras Esquilo B2 ou B3. Se for fazer uma média, a máquina que vira bem está custando em torno de US\$ 1,5 milhão. E tem muito biturbina no mercado. Então é hora das oportunidades. Singrando nessa maré, alguns negócios estão acontecendo além fronteira. O Chile tem se mostrado um bom comprador para máquinas brasileiras. Nos últimos meses, foram para aquele país pelo menos quatro aeronaves monoturbinas. Fora isso, quem quer comercializar tem que estruturar. Foi o que o Helisales fez. Ele já existia como departamento de vendas de helicópteros usados dentro do Helicidade. Entretanto, era pouco utilizado. Eles viam muitas oportunidades acontecendo no café da sua sala vip sem captar a negociação por falta de equipe para correr atrás de todas essas conversas. Daí fecharam parceria com a 2R Helicópteros para gerenciar esse departamento. A principal vantagem em fazer negócio com o Helisales é o fato dele estar inserido na cadeia de serviços que o Helicidade oferece o que, traduzindo, vai desde o plano de seguros, a hangaragem, manutenção e até corpo jurídico. Eles podem ajudar na importação de aeronaves novas também. Na estrutura estão incluídas facilidades, como disponibilizar



Entre os usados, o mercado está para os monoturbina com valores em torno de US\$ 1,5 milhão. Talvez a hora de bons negócios para quem tem bala na agulha.



ao cliente uma visita virtual em 3D para que ele não precise se deslocar do seu escritório para ver a máquina. Eles também oferecem os serviços de customização de tapeçaria através de parceiros. No site há máquinas que estão com venda exclusiva por eles e todas são oferecidas com a certificação de autorização dada pelo proprietário. No total, são cerca de 20 aeronaves. Por uma simbiose com o mundo que circula no Helicidade, a maioria dos clientes será para máquinas como Airbus, Bell e Agusta. Há poucos da linha Robinson, apesar deles terem conversas com alguns clientes de fora do Helicidade que voam Robinson e estão querendo migrar para uma modelo mais avançado e maior. Com essa estrutura, o Helisales pode oferecer um pacote mais atrativo para conquistar o cliente. Vale até congelar a cotação do dólar para um patamar mais baixo. E como eles acabam sendo um centro onde passa gente dos dois lados do balcão, aumentam as chances deles colocarem para conversar quem tem algo para vender com quem tem algum interesse de comprar. Daí que surgem as oportunidades. ■

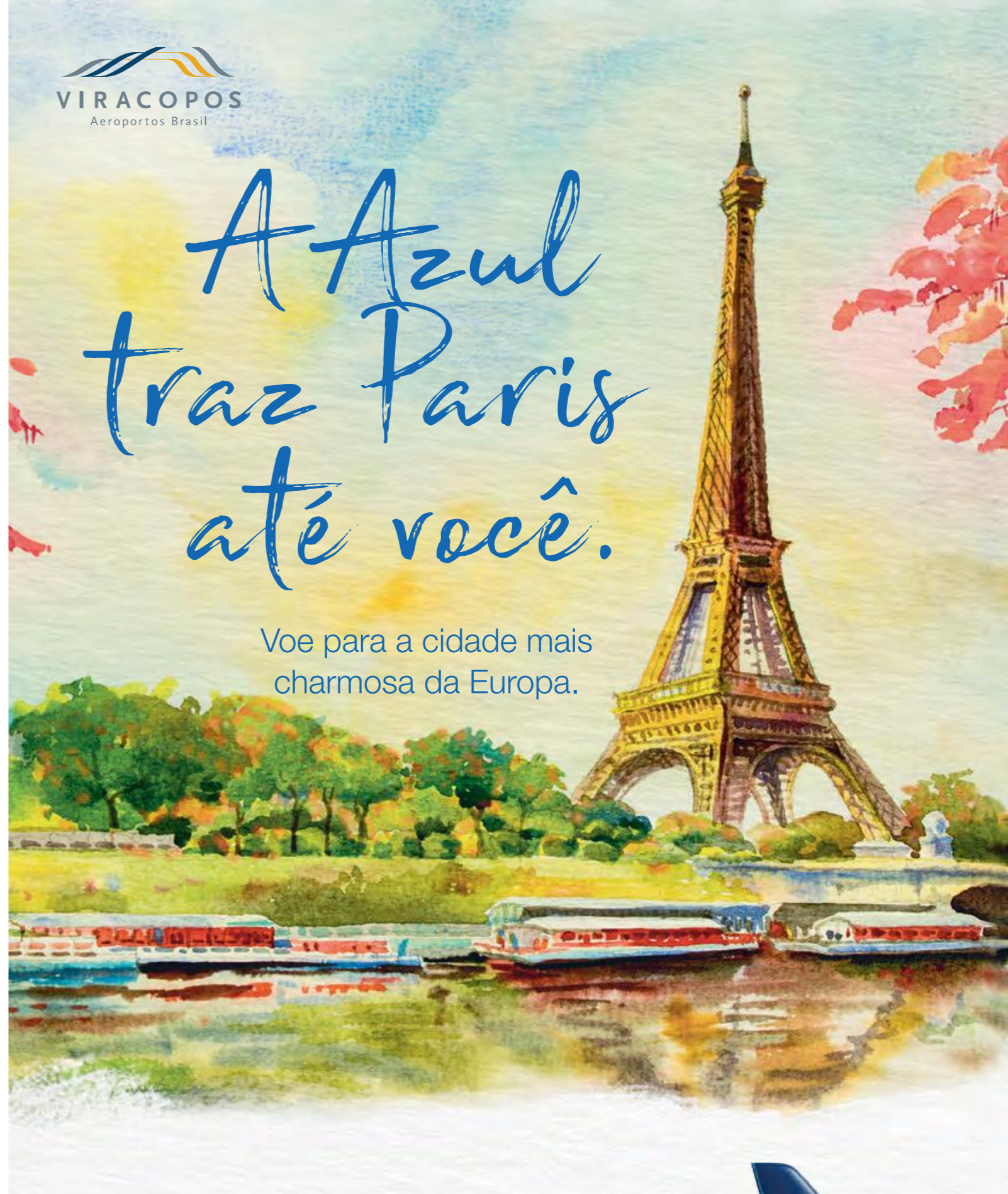
#### ONDEACHAR

Helisales  
Tel.: (11) 3767 3500  
[www.helisales.com.br](http://www.helisales.com.br)  
[www.helicidade.com.br](http://www.helicidade.com.br)

VIRACOPOS  
Aeroportos Brasil

A Azul  
traz Paris  
até você.

Voe para a cidade mais  
charmosa da Europa.



[voeazul.com.br](http://voeazul.com.br)

Voos a partir de 05/07/2018, partindo de Viracopos.  
Em parceria com  aigle AZUR

**Azul**  Você lá  
em  
cima.

# NOVA VIDA AO SEM TETO



**Na atualização do seu esportivo de entrada, a Mercedes decidiu que o nome dele devia também mudar. Sai a sigla SLK e entra a SLC. E isso quer dizer que você pega um Classe C, usa a plataforma, e retira tudo o que**

acha supérfluo. Portas extras, um par de bancos traseiros que jamais vão levar ninguém, e como você nunca carrega muita coisa, o espaço do porta-malas pode muito bem ser usado para guardar a capota e assim dar um charme extra ao carro. Tudo para chegar ao SLC que, pois bem, ainda segue o conceito básico de ser um roadster com teto rígido retrátil. De motorização, a Mercedes está disponibilizando apenas uma opção para o mercado brasileiro já que recentemente tiraram do catálogo o SLC AMG 43 que tinha um V6 de 3.0 litros biturbo que entregava 367cv a 5.500-6000rpm e torque de 53,03kgf.m a partir de 2.000rpm. O consumidor agora terá que se contentar com um quatro cilindros em linha 2.0 de 245cv a 5.500rpm e torque máximo de 37,73kgf.m já aos 1.300rpm trabalhando com um câmbio de nove velocidades onde suas engrenagens parecem ser montadas em mel e sempre funcionam bem melhor que você, sem ficar segurando ou sobrepondo as marchas quando o motorista assim não deseja. A pena é que deixam também de existir os SLK350 (V6 de 305cv) e o SLK 55 AMG (V8 de 422cv). Esteticamente, em relação



A capota retrátil rígida é equipamento típico do SLC, que agora recebeu LED nos faróis e lanternas. No interior, o devido conforto padrão Mercedes.



O acionamento da capota fica escondido no console. Mas o detalhe é bonito. Com o teto levantado ou arriado, o SLC300 mantém as linhas esguias.



ao SLK, o novo modelo até parece mais do mesmo. Os faróis e lanternas receberam luz de LED, há um desenho novo na grade e refinou de algumas linhas. O carro parece levemente mais esbelto, mas se olhar rápido, é capaz de confundir um com o outro. No interior, é um tal de procurar novidades com uma boa dose de atenção, a maior delas é a direção que agora tem desenho mais esportivo, com a base achatada. O painel é bem semelhante ao que era usado antes, da mesma forma que todos os comandos no console, saídas de ar-condicionado e o sistema de info entretenimento, que continua tendo o manuseio pouco intuitivo. É um tanto complicado sintonizar uma rádio, por exemplo. A manopla de câmbio é menor. São necessários cinco minutos a mais para ver onde as coisas estão nos comandos satélites, da mesma forma é diferente o sistema que seleciona o piloto automático, que ainda não é adaptativo, mas tem respostas rápidas ao introduzir ou modificar a velocidade desejada para ser mantida. Confortável ele é, seus bancos estão forrados em belo couro e os ajustes são elétricos. Na cabine há seis airbags, sendo dois no volante e painel, dois nas laterais, e outros dois na parte superior da coluna A. O carro tem sistema que desliga o motor quando permanece imóvel, câmera de ré com guias móveis e alertas de aproximação dianteiro e traseiro que dividem pelo habitáculo o som dos avisos relacionados à frente e atrás. Entrar



O console e as funções nele contigo seguem o mesmo padrão que existia no SLK, é meio difícil sintonizar uma rádio. No porta malas, o espaço é comedido muito porque é preciso reservar área para a capota quando recolhida.

mou a atenção. A fábrica diz que o SLC 300 faz de 0-100km/h em 5,8s. Só se for ao nível do mar, sem vento, em dia frio, com piloto magro e com gasolina que não seja a brasileira. Aqui conseguimos 6,49s na melhor das tentativas e boa parte disso foi não acertar o pé no início da medição. Faz tempo que não temos um carro que distraçasse tanto como o SLC 300. Não importava se estava ou não com o controle de tração ligado, se o pé estava ou não no freio. Solicitando a aceleração máxima, foi um festival de pneus traseiros girando em falso. Não se vê Porsche fazendo o que a SLC 300 fez. É divertido. Se não fosse esse detalhe, daria para chegar pelo menos a 6s, e esse comportamento de querer ficar saindo de traseira a toda hora, coisa que não se espera muito quando se imagina pilotar uma Mercedes, é alegria as pes-

e sair é um procedimento mais fácil que no Porsche 718 ou que no Audi TT. A capota leva cerca de 20s para ser baixada ou erguida e isso pode ser feito com o carro andando a até 40km/h. Do mesmo jeito que o SLK, o SLC ainda mantém um perfil mais feminino, delicado. Algo que existia no TT de primeira geração. O SLC 300 tem comportamento bem do estilo Mercedes de agradar a todos. As suspensões, apesar de concebidas para uso esportivo, garantem conforto acima do que é oferecido pelos concorrentes diretos da Audi, Porsche, BMW e até Mini. As imperfeições do asfalto são melhores absorvidas até se você escolher o modo de condução mais esportivo das cinco disponíveis. Ainda bem, porque se fosse o contrário, os barulhos provenientes do conjunto da capota seriam maiores e provavelmente incômodos. O SLC 300 não deixa de fazer curvas de modo preciso por conta da calibração de sua suspensão. É neutro como se espera de um Mercedes. Só que um detalhe cha-



## COM PITADAS DE DIVERSÃO, ELE FAZ O QUE PODE PARA LHE AGRADAR



soas andam esquecendo por conta da dependência e costume de dirigir com os obrigatórios sistemas de controle de tração e estabilidade, que fazem de tudo para que o carro não saia da área segura do asfalto. A eficiência e segurança neste caso tiram um pouco da graça. Em termos de consumo, mantendo os limites legais na estrada (a 120km/h o motor girava a 1.750rpm) o carro fez 11,768km/l, no urbano bateu em 8,141km/l. Não é nem muita nem pouca coisa, pensando que ele tem 245cv e de certa forma é pesado. São 1.505kg para um carro com 4,133m de comprimento. O Audi TT RS testado na HiGH 69 pesa 1.440kg e a diferença recai na estrutura da capota da Mercedes que garante os quilos a mais. Sabendo que quem compra um SLC a partir de R\$ 301.900,00 dá prioridade à performance, é bom dar uma olhada mais atenta no que existe no mercado. Um TTS Coupé de 286cv sai por partir de R\$ 300.990,00, o BMW M240i de 340cv tem preço a partir de 289.950,00 e tem carroceria para quatro ocupantes, o que pode ser uma vantagem ou não se a pessoa procura um carro puramente de dois lugares. Para quem não vê diferen-



As rodas de liga leve e 18 polegadas de diâmetro da SLC 300 tem novo desenho mais esportivo. Combinam bem melhor do que as antigas oferecidas na SLK.



ça entre um ou outro modelo, o SLC300 vai atender muito bem seus requisitos. E para quem é racional até na hora de andar com um esportivo, uma sugestão é colocar na garagem a SLC 300 e uma Honda CBR 1000RR Fireblade e ainda ficar com uns R\$ 37.100,00 de troco. Ambos veículos de dois lugares para escolher dependendo da necessidade de uso. Tudo uma questão de ajuste. ■

#### ONDEACHAR

Mercedes Benz  
[www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br)

## DECOLANDO PARA O FUTURO



# H160

Important to you. Essential to us.

 **HELIBRAS**

# CHEGADA TRIUNFAL

**Um almoço mais que especial. O programa Heligourmet tem saída do Campo de Marte (SP) com o serviço da Helimarte. Depois de ser recebido na enorme e bem montada sala vip da empresa, o passageiro embarca em um Helibras Esquilo para cinco passageiros, ou então em um Robinson R-44 para três passageiros. Dentre as programações disponíveis, optamos pelo Vila Don Patto, em São Roque (SP). O voo surpreende por ser rápido. O trecho é feito em cerca de 25 minutos. De carro, dependendo de onde a pessoa estiver na capital paulista, a viagem pode levar 2h. De helicóptero a experiência é bem melhor. Já na saída**

do Campo de Marte, vendo a cidade de cima, fica o gosto de ter deixado o trânsito para trás. Em seguida, após cruzar a região de Osasco, vem uma bela vista das matas até chegar em São Roque. O pouso é feito dentro do próprio Vila Don Patto, que é um verdadeiro complexo de restaurantes, sendo o principal o de culinária portuguesa. Eles ainda têm um restaurante italiano, sorveteria, café, a choperia e um empório. O valor do voo é de R\$ 2.500,00 no R-44 e R\$ 5.000,00 no Esquilo, podendo ser parcelado em até 3x no cartão de crédito. O almoço é pago à parte, diretamente com o restaurante. O pacote permite que a aeronave fique esperando os passageiros por um período de 1h30 a 2h00, tempo suficiente para a boa refeição. Uma bela programação tanto para comemorar uma data importante com a família, como para aquele almoço depois do fechamento de um negócio mais que especial. ■



**Bolinho de bacalhau - R\$ 39,00**

Porção de seis bolinhos de receita tradicional com massa acrescida de batata temperada com alho, cebola e ervas. Os bolinhos vêm bem sequinhos e tenros por dentro.

**Alheira - R\$ 45,00**

Ela é bastante diferente pois usa pouca farinha de rosca, o que faz com que o sabor da carne suína fique mais presente, ou seja, tem mais gosto. Empanada, ela é bem crocante. O tamanho serve satisfatoriamente duas pessoas. Vem acompanhada de batatas aperitivo e torradas com bastante alho.

**Vinho branco Douro 2015 - R\$ 79,00**



**Bacalhau na telha - R\$ 215,00**

É uma generosa porção de lombo de bacalhau morhua feito no azeite com cebola, alho, batatas ao murro, pimentão, brócolis, azeitonas portuguesas e ovos cozidos. Com a cocção feita na telha, a carne do peixe fica numa condição entre o desfiado e as postas que quebram em lascas. A textura é boa e o ponto de sal, que tem processo de des-salga feito em 72h, é perfeito. Acompanha arroz branco. O prato é para duas pessoas, mas serve bem três que comam pouco ou peçam algumas entradas extras.

**Vinho branco Monte Velho, vinícola Esporão - R\$ 88,00**





**Arroz com pato – R\$ 77,00**

O prato é um mexidão com o arroz cozido com a carne de pato desfiada, complementado com linguiça defumada, tomate, cebola, alho, azeitonas portuguesas e cheiro verde. Havia azeitonas demais, que encobriram o sabor do pato e até da linguiça. Talvez, na hora do pedido, o ideal seja solicitar que não coloquem as azeitonas, assim o prato destacaria melhor o sabor das proteínas.

**Vinho tinto Cartuxa Évora, vinícola Fundação Eugênio de Almeida - R\$ 690,00**



### ONDE ACHAR

Helimarte  
Av. Olavo Fontoura, 1078 – Campo de Marte – SP  
Tel.: (11) 2221 3200  
www.helimarte.com.br

Vila Don Patto  
Estrada do Vinho, KM 2,5 – São Roque – SP  
Tel.: (11) 4711 3001 / 98804 6035  
www.viladonpato.com.br



#### Torta toucinho do céu – R\$ 28,00

Doce típico feito com ovos e amêndoas. A torta é leve, cremosa, e bem equilibrada, sem excesso de açúcar. O sorvete de creme é bom complemento e faz a boa soma para o conjunto com a redução de vinho do porto.

Espumante Moscatel Edna del Patto – R\$ 86,00



**VOAR É MAIS BARATO DO QUE VOCÊ IMAGINA**

**COMPRA • VENDA • CONSULTORIA ESPECIALIZADA**  
**com total segurança!**



#### MISSÃO

*Negociar a sua aeronave, comprando ou vendendo, com grande excelência e total suporte do início ao fim do processo.*

#### VISÃO

*Ser modelo e referência no mercado aeronáutico, sendo sempre lembrado pelos clientes como a primeira opção na hora de negociar uma aeronave.*

#### VALORES

*Realizar uma negociação ágil, transparente e de forma honesta, sustentada por pilares de ética e moral.*

**WWW.PERINOAVIOES.COM.BR**



(14) 9 9670-9171

FERNANDO@PERINOAVIOES.COM.BR

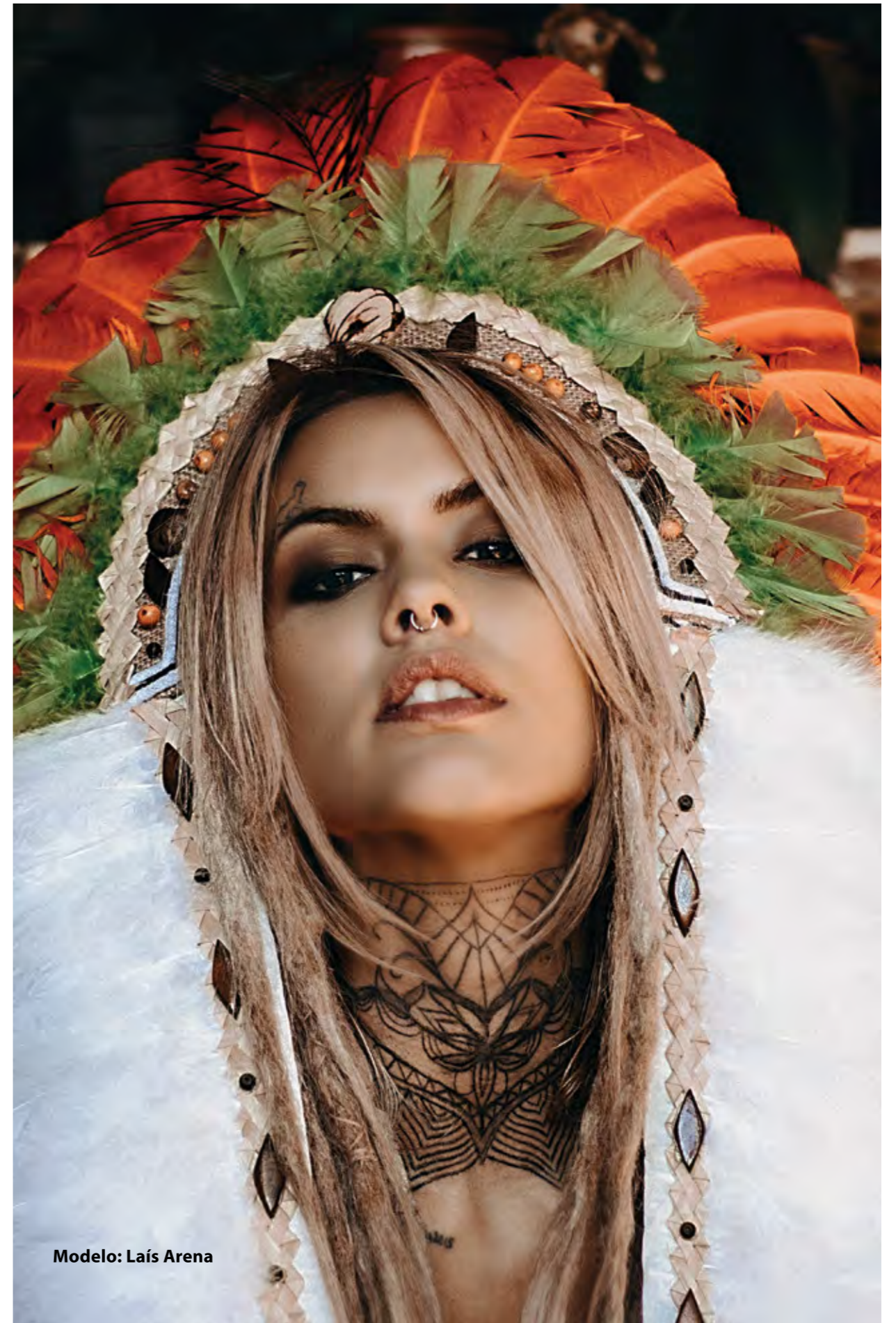
# NOVO NA PRAÇA

**Nascido em Jaboticabal e radicado em Campinas, o novato da fotografia juntou sua experiência de designer gráfico e diretor de arte para apurar a sua técnica.** Júlio Buzöli também tem um lado spotter, vira e mexe é visto em encontros para fotógrafos amantes da aviação. Foi, por exemplo, apreciar e registrar a passagem do gigantesco Antonov An-225 Mriya em Viracopos em 2016. A demanda agora é fazer retratos, na sua grande maioria de mulheres que desejam guardar uma imagem de si ou presentear uma pessoa querida, tudo refinadamente elaborado em decorrência do seu convívio com o mundo da publicidade. O portfólio deve seguir o caminho deste mundo. ■

**Modelo: Jacqueline Medeiros**



Modelo: Aline Campos



Modelo: Laís Arena

Modelo: Stéfane Santos

Novidades são sempre bem-vindas.  
Ainda mais quando acompanhadas de profissionalismo, tradição e tecnologia.

O Helicidade tem como foco sempre inovar, aprimorar seus serviços, estar à frente de seus concorrente e utilizar tecnologia de ponta, sem deixar de lado os constantes investimentos em segurança e treinamento. Proporcionando assim uma experiência única, diferente e exclusiva aos clientes e tripulações.

Sendo referência no setor de hangaragem de helicópteros, o Helicidade tem se destacado em 2018 pelas novidades que apresentou ao mercado, como por exemplo, a expansão de sua atuação na intermediação e comercialização de aeronaves no mercado nacional através da Helisales.

Muitas novidades ainda estão por vir em 2018. Aguarde!

**Helicidade sempre à frente.**



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



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

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

**ONDEACHAR**

Julio Buzöli  
Tel.: (19) 98748 7993  
[www.juliobuzoli.46graus.com](http://www.juliobuzoli.46graus.com)



# O PESO DAS EXPECTATIVAS



**Ao atravessar o portão da área militar do Campo de Marte em São Paulo, a visão geral da ExpoMarte, feira da aviação geral que está em sua segunda edição, poderia ser resumida na palavra preocupação.** Havia a grave falta das personagens principais. No pátio do Pama – Parque de Material Aeronáutico, estavam agrupados nove aeronaves e um charuto de um RV ainda em fase de construção. Para engrossar o caldo, colocaram um Buffalo e um Super Puma da FAB à vista de todos. Poucas empresas tinham estandes montados em um único hangar, e na exposição estática, fora a Synerjet, que tinha um Pilatus PC12 NG, a Embraer, que expôs

Pouca participação de expositores e baixo público apesar do evento se realizar na maior metrópole da América Latina. A receita da ExpoMarte deve ser repensada.



um Phenom 100 do departamento de ensaio em voo, a Remaer que levou dois Vulcanair, um P68C e um Observer, e a Cirrus, mostrando um SR22 aspirado, não havia nomes como Cessna, Beechcraft, Helibras, Leonardo, Robinson ou tantas outras marcas que atuam no segmento. Uma razão era simples, a proximidade com a Labace, que acontece em agosto e consome quase que a totalidade dos orçamentos de marketing dessas empresas. Outro fator foi a data. Não se sabe quem escolheu, mas se no primeiro dia não existia nenhum problema, no segundo aconteceu o jogo do Brasil, numa sexta-feira que também era véspera de saída prolongada para o feriado de 9 de julho, que ainda poderia ser estendida se o time do Tite não tivesse perdido da Bélgica. E isso comprometeu o derradeiro dia de evento. Ou seja, eram poucas as chances de as pessoas trocarem a torcida e a folga, para bater pé em feira de avião. O terceiro fator recaiu, segundo Decio Corrêa, organizador da ExpoMarte, sobre a crise econômica do Brasil. O mercado com o dólar a R\$ 3,90 afugentou os seus expositores. Marcaram presença as empresas que já seguem o evento desde épocas passadas, quando a feira se chamava AeroSport ou Expo Aero Brasil. Na lista estão, por exemplo, a Aristek, a BR Aviation e a Cruzeiro do Sul. Esta tinha sob o mesmo teto de estande as quatro marcas que representa.

Mas isso é pouco, nem sequer serve de referência do real potencial do segmento mesmo em época de crise. Difícil foi dar alegria a um dos expositores que era americano e estava olhando para o nada em pleno dia de seu aniversário. Difícil foi mostrar para um executivo de uma montadora de carros, que estava a convite, o quanto ele poderia investir no setor. Ele, que de elogio gostou mesmo do camarão servido em um dos food truck da praça de alimentação. Talvez o futuro deste evento possa ser mais glorioso. Já de antevéspera circulavam comentários de que poderia acontecer uma parceria entre os organizadores da HAI Heli-Expo dos Estados Unidos (maior feira de helicópteros do mundo) e a ExpoMarte. Vale lembrar que além da ExpoMarte, a organização promove simultaneamente a HeliExpo Brasil, embora neste ano houvesse apenas um AW109 exposto e ainda vindo pelas mãos da Global Aircraft, que faz negócios de compra e venda de aeronaves entre o Brasil e a América do Norte. Segundo Decio Corrêa, a execução de uma HAI aqui no Brasil ainda está em fase de estudo. Ele não sabe qual seria o formato do negócio, se as suas duas feiras aconteceriam em datas iguais ou diferentes, ou mesmo se alguma seria feita no futuro. Mas as conversas evoluindo, seria talvez um projeto para 2019 e além das exposições, o foco do evento seria os congressos abordando diversos segmentos. A questão está em saber se os poucos nomes peso pesado do mercado brasileiro teriam caixa para participar de duas feiras próximas uma da outra em termos de datas e localidade. Se nos Estados Unidos existe a demanda para feiras especializadas em aviação de asa fixa e rotativa, aqui o mercado brasileiro de helicóptero tem buscado



exposição na Labace, mesmo sabendo que pela sua origem, a NBAA, ela é uma feira voltada principalmente ao segmento de aviação executiva de asa fixa. Sair de uma estrutura como a da Labace só mesmo em função de um evento com a chancela de uma HAI. A Heli-Expo americana já é uma feira com cerca de 700 expositores que mostram cerca de 60 aeronaves. Talvez isto sirva de garantia para o sucesso de uma versão brasileira, como foi o que aconteceu com a Labace e sua relação com a NBAA. Só para lembrar, alguns anos atrás a inglesa Reed Exhibitions estava com uma proposta de fazer uma feira de helicópteros no Brasil, projeto que não foi adiante por falta de interessados. ■



**PORTOBELLO**  
RESORT & SAFARI

## MAIS DO QUE UM CONDOMÍNIO, UMA NOVA EXPERIÊNCIA NA COSTA VERDE.



Além do acesso por terra, o Portobello Fly Inn possui uma pista de pouso particular, canais navegáveis, marina e os serviços do maior resort da Costa Verde, o Portobello Resort & Safari à sua disposição.

### O PRIMEIRO CONDOMÍNIO FLY INN DO RIO

- Terrenos na beira do canal navegável com deck privativo.
- Terrenos com a possibilidade de parar seu avião dentro ou na porta de casa.
- Diferentes tamanhos de terrenos com total infraestrutura e segurança, todos entre o mar e a montanha.



# SALTO EM DISTÂNCIA



O então presidente da Embraer, Maurício Botelho, disse certa vez em tom de brincadeira, que não sabia se os winglets que tinham colocado no Legacy 600 produziram algum efeito positivo na performance do jato. Em caso negativo, não havia problema, pelo menos o avião ficava bonito à beça. A tecnologia dessas pontas de asas curvadas é datada de 1910. Durante a Segunda Guerra, os alemães usaram um conceito relativamente parecido, só que com pontas viradas para baixo a fim de aumentar a sustentação no monojato Heinkel He 162. De uma forma geral, os winglets são aquelas superfícies curvadas para cima nas pontas das asas. Eles

estão ali para reduzir o vórtice de ar que se forma naquela área. São minitorrados criados pelas diferentes pressões do ar que passa em cima e em baixo das asas e que nas suas pontas se encontram. Esses vórtices geram arrasto e, conseqüentemente, perda de performance. Com os winglets diminuindo o arrasto, a aeronave terá capacidade de voar mais rápido ou, em alguns casos, em vez de querer voar um pouco mais depressa, o ganho será na economia de combustível. O avião também obtém rendimento em subida. Isso foi bem importante na década de 1970 com a crise do petróleo, quando muitos modelos de jatos comerciais começaram a aparecer com winglets. O engenheiro da Nasa, Richard Whitcomb, pioneiro nos estudos dos benefícios desses artifícios, mostrou naquela época que era possível chegar a uma economia de 20% no consumo de uma aeronave comercial a jato. O Boeing 747, os Airbus A310, A320 e o McDonnell Douglas MD-11 foram alguns dos primeiros modelos a saírem de linha com os novos dispositivos. Entretanto, não se pode inventar um winglet e sair colocando em qualquer asa. Do mesmo modo que ele elimina o arrasto do vórtice, faz a ponta da asa trabalhar mais. Há mais carga aerodinâmica naquela região, aumentando a flexão das estruturas das asas, principalmente em situações com



rajadas de vento ou com maior carga G. Para resolver isso é preciso reforçar as asas, o que gera peso. E mais peso significa mais trabalho na estrutura. Balancear isso é uma questão de micro detalhes. Foi então que a Tamarack Aerospace veio com um conceito de um winglet ativo batizado de Atlas – Active Technology Load Alleviation System. O sistema tem a base que é a extensão da asa, o winglet em si, e o Tacs – Tamarack Active Camber Surface que parece um aileron e é comandado por atuadores elétricos de alta velocidade. Essas superfícies móveis trabalham em conjunto com sensores e vão ajustando o seu posicionamento o que, conseqüentemente, vai diminuir a carga de pressão nas asas durante todo

O esquema mostra claramente como o dispositivo da Tamarack funciona. Parece um aileron, mas não influencia nas manobras da aeronave.



o voo. Tudo feito automaticamente, sem intervenção do piloto. Este só tem um mostrador no painel para saber como o sistema está funcionando. Em caso de falha, o instrumento também vai indicar a redução ideal na velocidade que o piloto deverá conduzir daquele momento em diante. Segundo a Solojet, empresa que fica no aeroporto de Jundiaí (SP) e que recentemente ganhou a representação dos produtos da Tamarack no Brasil, o sistema foi extremamente testado em situações críticas como a dos Tacs travados em posições assimétricas (ele não influencia nos comandos de aileron), com a presença de apenas um winglet instalado, formação de gelo e o voo prosseguindo normalmente. Atualmente os primeiros sistemas Atlas foram certificados pelo FAA, EASA e Anac para serem instalados nos Cessna 525 (Citation Jet, Citation Jet 1, Citation Jet 1+ e Citation M2), 525A (Citation Jet 2 e Citation Jet 2+) e 525B (Citation Jet 3 e Citation Jet 3+). Nos números apresentados pela Solojet, o ganho de performance é bem considerável. De modo geral, levando em conta que podem existir variáveis de vento, da operação, e até da condição da aeronave em si, mas considerando uma operação com pilotos e dois passageiros a bordo almejando o maior alcance possível, o CJ/CJ1 com Atlas sobe para 41.000pés em até 30min



e o alcance é aumentado para 1.350nm. Isso permite que um avião decolando de São Paulo possa ir direto até Recife ou Natal, o que antes não era possível. O CJ2 equipado sobe para o 45.000pés em 30min e o alcance vai para 1.700nm. Dessa forma pode ir de Porto Alegre a Recife sem paradas. O CJ3 chega aos 45.000pés também em meia hora tendo o alcance aumentado para 2.100nm, possibilitando que se vá de São Paulo a Miami com uma parada para reabastecimento em Boa Vista. Todos os trabalhos de instalação aqui no Brasil são feitos na Japi Aeronaves, que também fica em Jundiaí (SP). A instalação demanda três semanas de trabalho, já incluindo a pintura (Atlas tem inclusive estrutura para



## NOVO SISTEMA EXTRAPOLA OS LIMITES DE JATOS EXECUTIVOS

a colocação das luzes de ponta de asa em LED além da estroboscópica na cauda), e custa a partir de US\$ 240 mil com garantia de um ano ou 600h de uso. A Tamarack já instalou 63 kits de Atlas e o primeiro numa aeronave brasileira deve ser instalado em breve. Há pelo menos sete outros interessados em fazer a modificação em suas máquinas. Se o ganho de performance nos Citation foi desta monta, dá para imaginar que com um pouco de trabalho de engenharia a Tamarack possa oferecer outros kits para aeronaves como um Embraer Phenom 100 ou um Citation Excel. Quem sabe até virar uma proposta para substituir os winglets que já existem em outros modelos de aeronaves. ■



### ONDEACHAR

Solojet  
Tel.: (11) 4582 7899  
Av. Emílio Antonon, 841 – Jundiaí - SP  
<http://solojetaviacao.com.br>



# MÉDIA LIGEIRA



**Em São Paulo vou de moto 400. Nos anos de 1980 tinha uma música assim. Época de vacas magras nos lançamentos, fez da Honda CB 400 a moto grande da moçada que gostava de andar de duas rodas, afinal,**

tinha motor com dois cilindros num tempo em que só havia moto de único cilindro para comprar. Dois eram também os escapes, coisa chique. E a velocidade então, parecia de nave espacial. O tempo passou e tanto o público como o mercado evoluíram. Se antes grande, uma CB 400 hoje estaria realocada na sua verdadeira posição de mercado, uma média cilindrada, talvez até um pouco mais próxima das motos pequenas. Atualmente uma moto dessas não é mais aquele objeto de consumo caro que só os mais abonados podem ter. Deixe isso para a BMW GS1200. Chegamos então até a Yamaha MT-03 2018 que atualmente sai de fábrica com o conceito de ser uma moto de porte médio leveiro, apesar de o motor ser quase do mesmo tamanho que da finada CB400. São 321cc contra 395cc. Mas repare bem, a média de hoje está oferecendo mais que a grande de ontem. De potência na Yamaha são 42cv a 10.750rpm com torque máximo de 3,01kgf.m a 9.000rpm, enquanto que há quase quatro décadas a Honda entregava 40cv a 9.500rpm e 3,2kgf.m de torque a 8.000rpm. Hoje a MT-03 é o degrau acima a ser escalado por quem tem uma 125 ou 250cc, não só porque ela tem o dobro de potência, mas também muito pelo estilo, porte e performance. Ela está além do que se



O motor de dois cilindros garante potência suficiente para o porte desta moto. Mas é preciso trabalhar bem os giros para aproveitá-lo melhor. Nos manicotos, nada de segredo. Na página ao lado, o painel bem completo.



imagina de um modelo de motoboy. Essa Yamaha também alfineta marcas premium. Suas principais concorrentes são a BMW G310R de 34cv e KTM 390 Duke de 44cv, ambas monocilíndricas, além da bicilíndrica Kawasaki Z300 de 39cv (que deve ser substituída pela Z400 recém-lançada lá fora). E, talvez por conta dela enfrentar com louvor as BMW e KTM, formou-se uma certa aura de glamour e sofisticação em cima da MT-03. A moto é imponente, tem um desenho de tanque arrebatador. O painel é bonito, de boa visualização, com o contagiros predominando no bloco. Ela informa a marcha engatada, percurso 1 e 2, médias de velocidade e consumo, além do velocímetro, relógio, temperatura do líquido refrigerante e nível de combustível. Tem



até luz de mudança de marcha e farol com luz diurna de LED. A MT-03, pelo menos para o piloto, é confortável. O banco está a 780mm do chão e o corpo fica bem ereto com o guidão que é mais alto e largo se comparado com a irmã carenada R3. As pedaleiras parecem um pouco altas. Talvez uma posição de piloto levemente mais atacada à frente resolveria sem prejudicar muito o conforto. Para o garupa a história é um pouco diferente, o banco é restrito, e as pedaleiras estão altas demais. É para ser usado na emergência. Os espelhos têm bom formato e tamanho, e tudo nos manicotos está à mão. Faltou um pisca alerta. No geral, o nível de acabamento é muito bom. A Yamaha caprichou mais, deixando essa moto no mesmo nível que o encontrado nos produtos premium. Com comprimento total de 2,09m e entre eixos de 1,39m ela, não por acaso, aparenta ser uma 600cc. O quadro é um Diamond feito em aço. Ligando a moto, vem o conhecido som das atuais bicilíndricas, que não é a melhor coisa do mundo. Se for colocado algum escape mais livre, a coisa piora. Nisso a Triumph Bonneville como a CB400 são bem mais agradáveis. Pesando 166kg em ordem de marcha, a MT-03 não é nem magrela, tampouco gordota. Começando a andar na cidade, o ideal seria que ela tivesse um pouco

mais de torque em baixa. O pico aparece apenas a 9.000rpm e isso faz com que no cotidiano seja preciso trabalhar bem as seis marchas do câmbio, que pelo menos tem acionamento leve. Ela reclama se estiver abaixo dos 3.000rpm andando a menos de 50km/h em sexta marcha. Num aclave a esta velocidade é bom reduzir para quinta. Desse jeito ela se comporta de forma semelhante à BMW G310R, que também tem um motor que não fala muito em baixas rotações. É preciso ir buscar giros mais altos para ela ter reações mais alegres. Isso faz com que ela passe um jeitão mais esportivo. Na verdade, o piloto tem que conduzi-la de forma mais agressiva. Nesse ponto a KTM 390 Duke entrega mais vigor. Pelo menos a subida de giros é bem interessante nessa MT-03 e nas reduções dá para perceber que o bicilíndrico paralelo tem pouca inércia nas suas partes móveis. O freio motor é baixo, lembrando uma mecânica de dois tempos. Vendo

O tanque além de belo, tem boa capacidade de 14l. Ao lado o farol que tem luzes diurnas de LED e o freio dianteiro, que poderia apresentar uma mordida mais forte.



## LÍDER NO SEGMENTO, ELA TRABALHA SEMPRE EM ALTA

os números de potência e torque aparecendo em altos giros, foi fácil concluir que o ambiente mais natural da MT-03 é a estrada. Aqui ela encontra espaço para falar mais alto. A mágica desta moto é andar acima de 7.000 giros. A partir desse ponto ela se torna nova moto, com respostas mais vigorosas. O som do sistema de escape e do motor é outra coisa, começando a urrar da forma que toda moto deveria ser a partir dos 6.000rpm. Nos limites legais dos 120km/h, com o motor trabalhando a 7.500rpm, a MT-03 tem força suficiente para fazer ultrapassagens com segurança. A resposta é direta. Se estiver andando em sexta mar-



cha, a 90 ou 100km/h, é melhor reduzir para quinta fazendo o giro ultrapassar os tais 7.000rpm e assim garantir uma reação mais imediata. Ela tem fôlego para manter uma média na estrada de 130-140km/h, entretanto, como não tem carenagem, a força do vento vai cansar o piloto mais prematuramente. Curioso é que o formato da capa do farol e painel – não dá para chamar aquilo de minicarenagem – já desvia bem o vento do capacete. Sabendo que o motor trabalha melhor em alta, era de se presumir que a sede por gasolina fosse maior. Mas até que a MT-03 não se mostrou tão sedenta assim. Se usando de todos os seus cavalos, e sempre buscando acender a luz de troca de marchas (lá pelas 11.000rpm), a média foi de 20,26km/l, o consumo rodoviário em ritmo normal foi de 25,25km/l. Na cidade a MT-03 chegou a fazer 19,33km/l. Como o tanque tem 14l de capacidade, na estrada é possível fazer etapas de até 350km facilmente. O trabalho das suspensões, que na frente tem um conjunto com garfos de 41mm e curso de 130mm e na traseira o sistema de mono amortecimento vem com 45mm de curso, foi muito bom. O solo lunar das cidades não comprometeu o conforto, e na estrada mostrou precisão, ainda mais trabalhando em conjunto com os ótimos pneus Metzeler Sportec M5 que calçam as rodas de 17 polegadas. De freios a MT-03 tem na frente um disco flutuante e ventilado de 298mm, enquanto que a traseira usa um disco de 220mm, tudo com apoio do ABS. O





O banco é bom para o piloto, mas apenas algo para ser usado nas emergências pelo garupa. A lanterna traseira feita com LED, maior visualização tanto de dia como de noite.

freio deste exemplar estava meio baixo. A mordida poderia ser um pouco mais definida, mas dá para estimar que era a condição da unidade cedida. Custando a partir de R\$ 21.690,00 ela só perde para a Kawasaki Z300, que é tabelada a partir de R\$ 18.890,00. Mas é mais barata entre as concorrentes premium, a BMW G310R, por exemplo, sai por R\$ 21.900,00. A KTM 390 Duke tem R\$ 23.990,00 marcados na etiqueta. Como a rede de concessionárias da Yamaha é maior, talvez esse ponto possa contar muito a seu favor na hora da compra. Se quiser mais que isso, o jeito é desembolsar algo como R\$ 2 mil além para ter uma Honda CB500 F que entrega 50,4cv, ou então subir alguns degraus para ter uma Yamaha XJ6 (77,5cv), que pede R\$ 34.690,00 para você ingressar no maravilhoso mundo das quadricilíndricas. Mas dependendo do uso, a MT-03 vai lhe atender de forma muito eficiente e certamente com custos operacionais mais baixos. ■

#### ONDEACHAR

Yamaha  
www.yamaha-motor.com.br

# A HELIMARTE ESTÁ PRESTES A COMPLETAR 20 ANOS



## Novos Serviços Aéreos:

- APAGAMENTO DE INCÊNDIO
- CARGA EXTERNA
- AEROMÉDICO

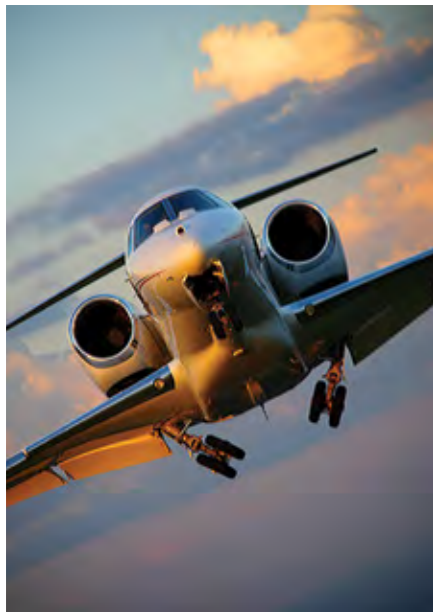


Excelência  
e experiência em  
operações aéreas

www.helimarte.com.br



# ANTES DO SEU TEMPO



Numa época onde a marca ideal da velocidade de cruzeiro dos jatos executivos de médio porte era Mach 0.80, eis que surge, num rápido lance, um Cessna que era quase supersônico. Anunciado em 1990 durante a feira NBAA em Nova Orleans (EUA), o Citation X era exatamente o contrário da imagem que o nome Citation levava desde que o primeiro modelo 500 foi certificado em 1971, ou seja, de jatos pacatos, fáceis de voar como os monomotores a pistão da marca, lentos e uma opção a turboélices como os Beechcraft King Air. Slowtation era o principal apelido dado aos jatinhos da Cessna. Só que então os engenheiros de Wichita apareceram com o Citation X, que tinha na sua velocidade um grande trunfo. Como um verdadeiro sedã esportivo, dos mais musculosos, ele se valia de seus motores, um par de Rolls-Royce AE 3007C de 6.400lbs de empuxo cada, semelhantes aos usados nos Embraer ERJ. Para complementar, uma aerodinâmica de respeito com asas de 37° de enflechamento, o segundo maior entre os jatos civis, sendo batido apenas pelas asas usadas no



Abaixo o interior e painel originais do Citation X, na época era considerado o supra sumo do que podia ter se quisesse um jato executivo Super MidSize.



Boeing 747, que têm 37,5°. Seu desenho, ainda por cima, possuía aerofólio de superfície supercrítica ou transônica. Tudo para voar a então incríveis Mach 0.90. Não era para qualquer um. O conceito consistia em atender um público que desejava ir de costa a costa dos Estados Unidos o mais rápido possível. Pegando exemplos como o do Bombardier Challenger 601, Gulfstream G-IV ou um Dassault Falcon 50, todos voando a Mach 0.80, no sentido de leste para oeste, você chegaria uma hora mais cedo se estivesse a bordo do Citation X. Com uma seção transversal de fuselagem com 1,71m de largura máxima e 1,74m de pé direito, ele consegue acomodar até 12 passageiros em 7,22m de comprimento de cabine, além dos dois pilotos. Estes tinham à sua disposição uma suíte de aviônicos Honeywell Prime 2000 com sete telas CRT de 8". Se ele foi anunciado em 1990, o primeiro voo aconteceu em 21 de dezembro de 1993. A certificação só saiu em 1996. O intervalo de três anos foi de muita dor de cabeça para o pessoal da Cessna. Oficialmente chamado de Citation 750, ele era também o produto mais complexo jamais feito por eles. Em primeiro lugar tiveram problemas de integração de motores e aviônicos. Nos voos em altas velocidades e altitudes, era primordial que os sistemas de yaw damper (amortecedores de guinada) estivessem funcionando de acordo, sob pena de que sem eles o avião ficasse simplesmente incontrolável. O desenho das bocas das turbinas não atendia às

especificações do FAA para casos de colisões com pássaros. No começo do seu desenvolvimento, o Citation X foi ganhando peso, pois para conseguir atingir o alcance transcontinental americano com seis ou sete passageiros a bordo, número operacional mágico para as vendas, mais tanques cheios de 12.931lbs de querosene, ele teria que decolar com um peso máximo de 35.700lbs. Nesta conta ele precisou de motores mais potentes com 6.442lbs de empuxo cada, fator extra a ser considerado para que ele voasse tão rápido quanto o propagandeado. Obviamente tiveram que



aprimorar a aerodinâmica original, o que foi realizado na grande barriga da parte central da fuselagem. Segundo nos contou Flávio Estiphan, que voa o Citation X há 20 anos e possui 6.300h nesse modelo, o jato, apesar de seu porte, é muito dócil de pilotar e tem uma performance geral que agrada ao piloto desde o primeiro contato. A atenção era exigida nos pousos com vento cruzado por causa da relação entre a pequena bitola do trem de pouso principal e as asas com grande envergadura e enflechamento. O Citation X também tinha uma característica de elevar o nariz assim que fosse dado o reverso no pouso. O jato não era também um exemplo de aeronave que decolava curto, principalmente em condições de aeródromo alto em dias quentes. Lotado, dependendo das condições, segundo Estiphan, era preciso de 1.750 a 2.000m de asfalto para sair do chão. Isso significava que em determinadas vezes você teria que fazer contas, deixando para trás passageiros ou combustível e muitas vezes não cumprindo, em termos de alcance, o que lhe era oferecido no catálogo. Diziam que ele era internamente barulhento, fruto do trabalho da Cessna em tentar aliviar peso retirando um pouco mais do que deveria de material de absorção de ruídos, e que nos primeiros exemplares os sistemas hidráulicos vazavam como se fossem uma peneira. Ou seja, o lado operacional era delicado. Pelas contas do Estiphan o melhor planejamento para o Citation X era

subir para a ótima altitude de operação do voo mantendo Mach 0.86 ou 0.88. Com peso máximo ele chegava inicialmente a manter Mach 0.88 ou 0.89, podendo acelerar para Mach 0.90 ou mais depois da segunda hora de voo. Nesse regime com velocidades mais altas, o alcance era de 2.500nm. O número bom para ter o alcance máximo era entre Mach 0.80 e 0.83. Em 2002, o Citation X ganhou aprimoramentos. Novos Rolls-Royce AE3007C1 com 6.764lbs, 5% mais potentes, foram disponibilizados, o que permitiu o aumento de 400lbs no peso máximo de decolagem e assim possibilitando decolar sempre com tanque cheio e até sete passageiros a bordo. Na parte



## É FATO, AQUI TAMBÉM A PRESSÃO FOI INIMIGA DA PERFEIÇÃO

dos aviônicos, o Citation X ganhou itens como EGPWS e TCAS II. Em 2010 surgiu o Citation Ten, depois renomeado Citation X+. A terceira geração ganhou 38cm de comprimento na cabine de passageiros, indo a 7,67m, o que possibilitou oferecer um interior com duas alas distintas, amenizando um ponto negativo do modelo em relação à concorrência que era o espaço interno. A motorização passou a ser o Rolls-Royce AE3007C2 de 7.034lbs com duplo gerenciamento de FADEC. O peso máximo de decolagem foi para 36.600lbs e o teto máximo operacional foi aos 51.000pés. Nas asas, o Citation X+ chamava a atenção por ter winglets, item que o mercado pedia desde o lançamento. Com esses aprimoramentos era possível planejar voos de 3.240nm a velocidade de Mach 0.82 ou 3.100nm mantendo Mach 0.87, sempre com lotação máxima. Assim o Citation X+ também voltou a ser o jato civil mais rápido do planeta ao atingir a velocidade máxima operacional de Mach 0.935, destruindo o Gulfstream G650 que chegava a Mach 0.925. Segundo o material publicitário, voando a uma velocidade de 528nós, ou Mach 0.79, ele seria capaz de cumprir etapas de até 3.460nm. Nas palavras do Estiphan com a instalação dos



Nesta página e na oposta, o interior e painel da atual geração do Citation X+. Para os pilotos uma suíte de aviônicos atualizado. Para os passageiros, a cabine ganhou em comprimento, mas ainda falta o piso plano e maior pé direito.

winglets a performance em subida melhorou significativamente e em muitas situações reduzindo o tempo pela metade. Também houve um ganho de altitude inicial de subida de 2.000pés em relação a aeronave sem o dispositivo aerodinâmico. Os pilotos tinham agora uma suíte Garmin G5000 que além de mais integração, recursos como o sistema de visão sintética, transponder com capacidade ADS-B e facilidade operacional, contribuiu para a perda de pelo menos 90kg só pelo fato de trocar as telas de CRT pelas telas de cristal líquido, mesmo sendo enormes com 14", todas sensíveis o toque. A nova suíte também se adequa aos futuros requisitos para voar em padrão CNS/ATM que estão por vir. Se comparado à primeira versão, o Citation X+ é bem melhor. Talvez o que ele deveria ser desde o começo. O problema é que a concorrência se mexeu. Se em 1990 o segmento dos jatos Super MidSize não oferecia produtos que concorressem diretamente com ele - o Embraer Legacy 600/650 por exemplo, apesar de maior, mais lento, e com alcance menor, era considerado um Super MidSize e se comparava só no quesito preço, nos tempos atuais além da categoria ter sido fracionada com a chegada dos Embraer Legacy 500, Bombardier Challenger 350,



e do Cessna Citation Longitude (que com alcance de 3.500nm será o seu virtual substituto no catálogo da Cessna apesar de ser mais lento) mais baratos, leves, mas com cabines de medidas ligeiramente menores entre as aeronaves que podem fazer cerca de 3.500 a 3.600nm, estão produtos como o Gulfstream G280 e o Dassault Falcon 2000LXS que voam a Mach 0,85 e tem cabines maiores com piso plano. A diferença de tempo nas viagens entre os concorrentes diminuiu pela metade, o que pode ser plenamente administrado em terra. E os novos modelos são operacionalmente mais baratos. Pelos dados da AOPA - Aircraft Owners and Pilots Association, o custo geral da hora de voo (números para o mercado americano) do Citation



X+ está em US\$ 4.098,69, enquanto que num Gulfstream G280 esse custo é de US\$ 3.162,73 e para um Falcon 2000LXS o operador terá que desembolsar US\$ 3.089,71. Um Bombardier Challenger 350 custa US\$ 3.152,10 a cada 60min de voo e o Embraer 500 US\$ 3.179,78. São dados preliminares que refletem nos números de vendas. O melhor ano foi o de 2000, quando foram entregues 37 Citation X. De lá para cá só foi uma caminhada la-deira abaixo, sendo que em 2016 e 2017 foram entregues apenas quatro Citation X+ em cada ano. Com tais dados, não foi surpresa a notícia de que o Cessna quase supersônico será descontinuado na linha de produção em Wichita depois de serem entregues 338 unidades. Mas não deve sair de cena tão rápido quanto ele voa. Uma nova janela de mercado poderá se abrir. Os aviões usados com a natural depreciação podem virar barganha momentânea, antes que os custos de manutenção se elevem em demasia pelo aumento dos preços das peças que não estarão mais em produção contínua. Dependendo da situação, como o próprio Citation X, aproveita quem chegar antes. ■



# EXPO MART 2019

A Expomarte 2018 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.

SEUS  
➤ NEGÓCIOS  
NO NÍVEL  
MAIS ALTO

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

(11) 5041-2088/ 3845-1344 – [contato@expomarte.com.br](mailto:contato@expomarte.com.br)

Evento Simultâneo:



PARCEIRO OFICIAL:



ORGANIZAÇÃO:



# galeria



Imagine fotografar da sacada do seu apartamento a lua e ver todos os detalhes das crateras de sua superfície num close impressionante. Esse é o grande chamariz da Nikon Coolpix P1000 com o seu sistema de zoom ótico de 125x, o que equivale a ter uma lente de 24mm até impressionantes 3.000mm (f/2.8-8). Se usar o sistema Dynamic Fine Zoom e não fizer questão da pequena perda de qualidade de imagem, esse zoom chega ao equivalente a 6.000mm. A máquina também pode ser bem usada nas situações em que o objeto está em movimento e ao mesmo tempo distante, como num ambiente de natureza. A P1000 tem um belo sistema de estabilização de imagem, algo mais do que necessário para essas situações. O seu sensor de 16MP trabalha bem nas captações em vídeo 4K. Além disso a câmera tem sistema bluetooth e wi-fi, possibilitando a conectividade com seu celular ou laptop. Na Portssar a Nikon Coolpix P1000 sai por R\$ 6.800,00 e é o topo do que se pode ter em termos de câmeras compactas. ■



**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)

## VOOS EXCLUSIVOS PARA VIAGENS INESQUECÍVEIS

DEFRUTE DE UMA EXPERIÊNCIA ÚNICA A BORDO DO NOVO ÍCONE DA AVIAÇÃO EXECUTIVA.

A Icon Aviation conta com a maior e mais nova frota de aeronaves da América Latina, além de profissionais qualificados prontos para proporcionar uma experiência segura e confortável.



### CONHEÇA NOSSOS SERVIÇOS:

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

Juntos voaremos mais alto.

RESERVAS:  
+ 55 11 5070-6005 • +55 11 98484-0055  
[fretamento@iconaviation.com.br](mailto:fretamento@iconaviation.com.br)

Siga no Instagram:  
[@iconaviation](https://www.instagram.com/iconaviation)



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

# Gulfstream



ÚNICO

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

Maximize seu tempo. Em um Gulfstream.

[GULFSTREAM.COM](http://GULFSTREAM.COM)