

HIGH

HiGH



EDIÇÃO 72 | SETEMBRO/OUTUBRO 2018 | R\$18,00

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

SETEMBRO • OUTUBRO | 2018

LEONARDO AW169

NOVO HORIZONTE





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.

MERCADO PARALELO



No ar as companhias aéreas fazem de tudo para reduzir seus custos e atrair mais passageiros. As empresas querem que pessoas de todas as classes sociais comprem seus bilhetes. Nada de fazer oferta só para a elite. Aliás, isso já era. O dinheiro nesse campo mudou de mão. Agora o foco é o passageiro de ônibus, que viajaria com mais rapidez em distâncias maiores que 500km. Curioso é ver como o setor rodoviário de ônibus se mexeu para enfrentar a concorrência, percebendo aí um nicho de mercado. A malha aérea comercial não tem a abrangência da rodoviária. Em algumas vezes o tempo gasto nos procedimentos de embarque, além das poucas alternativas de horários, matam a vantagem do avião. E, claro, ainda tem aquela parte do público que não voa por medo. Então, enquanto as companhias aéreas foram enxugando as regalias a bordo, espremendo gente em poltronas cada vez mais apertadas para poder viabilizar a passagem mais em conta, nas estradas começaram a aparecer mais serviços com perfil exatamente oposto. Poltronas que viram cama, lanchinho gratuito, wi-fi, tomadas para recarregar o celular. Até telas de sistema de entretenimento estão disponibilizando nos veículos leito. Algumas empresas colocam cortininhas para separar e deixar mais privativo o ambiente entre os passageiros. São serviços mais caros mas que, em vários casos, valem a pena. É a vantagem de ficar atento às oportunidades. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 12 | NÚMERO 72 | SET • OUT | 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
Edmundo Reis, Eduardo Baskertin, Divaldo Oliveira, 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/RevistaHiGH
twitter.com/Revista_High
www.revistahigh.com.br

Excelência em Logística e Comércio Internacional

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

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

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



248 cidades
em 102 países



Transporte internacional
aéreo e marítimo



Consolidada no segmento
Freight Forwarder



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

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



nationalfreight



nationalfreighttransportesint



sumário



Ensaio em voo
Leonardo AW169
Um novo helicóptero a ser entendido pelo mercado.....08

Cirrus SR22T Potenza
A proposta exclusiva possui tudo o que pode lhe interessar.....30

Turismo
Ponta dos Ganchos
Mesmo com o céu caindo, aqui você estará bem abrigado.....16

Termas de Jurema
No oeste do Paraná algo com cara de Las Vegas.....38

Compras
Só um ensaio para ver o que comprar para o fim de ano.....24

Gastronomia
O melhor da cozinha japonesa feito no capricho.....46

Panorama
Aeroclub de São Paulo
Não é papo de bar, querem tirar o aeroclub de do Campo de Marte.....52

Recanto do avião
Um espaço de eventos e da boa gastronomia com temática de aviação.....84

Produto
Volvo XC40 T5 R-Design
O menor SUV sueco quase anda sozinho e tem muito desempenho.....56

Kawasaki Z900RS
No velho e bom estilo, o primeiro do mundo.....78

Moda
As melhores sugestões na medida certa.....62

Evento
Bonanza Clube
O encontro reuniu o máximo de voar com o melhor que anda.....68

Labace 2018
Desta vez o otimismo era o que mais estava exposto.....90

Mercado
Os meandros de quem entende de compra e venda de aeronaves.....72



LEONARDO AW169

NOVO HORIZONTE



Em um voo de Brasília a São Paulo tivemos a oportunidade de ver como se comportava um helicóptero que revitaliza a categoria dos modelos de 4,5 a 4,8ton. Ao decolar com dois pilotos e passageiros, uma barra de reboque, bagagem, e 650kg de combustível, o AW169 pesava 4.787kg, pouco abaixo do seu limite. Brasília estava a 3.500pés e 30°C. O voo em rota direta para Uberaba (MG) foi feito voando a 6.500pés e temperatura de 28°C mantendo 130nós de velocidade indicada para uma TAS de 147nós e consumindo 300kg/h. Após 1h40m, o pouso na cidade mineira foi feito com 150kg de combustível nos tanques. Depois de reabas-

Desenho típico italiano. E sem muitas invenções, o rotor de cauda é convencional. No painel, toda a tecnologia para diminuir a carga de trabalho dos pilotos.

tecido, o trecho para São Paulo finalizou com outras 231nm e um total de 3h de viagem. Um jato executivo pode fazer o mesmo percurso sem escalas na metade do tempo, mas o passageiro vai ver essa vantagem diluir no deslocamento do aeroporto até o destino final. Se o pouso for feito em Congonhas e ele tiver que se deslocar até a região de Alphaville de carro, gastará de 1 a 2hs em horário de trânsito pesado. Para algum lugar próximo às avenidas Faria Lima ou Paulista, levará um mínimo de 50 minutos. O helicóptero, considerando-se ser possível pousar direto no prédio do escritório, anularia a diferença do voo, pois é preciso descontar que o passageiro decolaria mais rápido em Brasília sem ter que ficar dependente de disponibilidades de janelas de horário de pouso em São Paulo. Depois dessa, o Leonardo AW169 mostrou a que veio. A primeira coisa que chama a atenção é o típico estilo italiano de fazer máquinas belas. Nele isto é indiscutível. Outra satisfação é saber que em cima da fuselagem estão um par de Pratt&Whitney Canada PW210A de 1.108shp já conhecidas e consagradas



pelo mercado, com alto grau de confiabilidade. A ergonomia da cabine dos pilotos também conta pontos positivos. Os bancos têm regulagem de altura e distância mecânicos e ainda há a possibilidade de adaptar o espaço dos pedais. As grandes janelas e para-brisas fornecem uma visão externa sensacional, dá para olhar a 45° para baixo sem problemas. O painel possui três telas de 8"x10" e mais duas sensíveis ao toque, por onde você controla tudo, do FMS aos demais sistemas da aeronave. Há o conjunto de visão sintética, e a leitura do painel é muito prática, intuitiva, linear e parecida com as de aeronaves de asa fixa. Os olhos percorrem as sequências de infor-



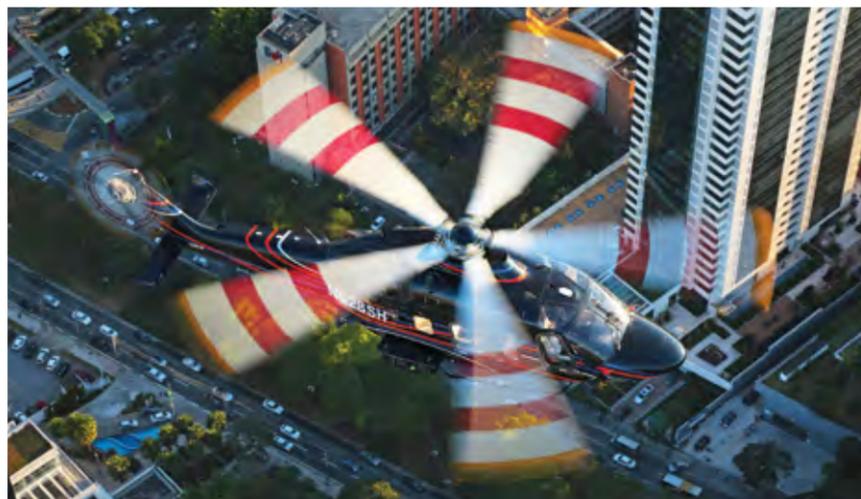
mação de forma simples. Se a pessoa passar da visão do PFD - Primary Flight Display, que fornece todos os parâmetros do voo para os MFD - Multi Function Display, vai encontrar páginas sinóticas mostrando todos os sistemas da aeronave e o que eles estão fazendo no momento. E a Leonardo compactou todas as informações de limites num indicador chamado PI-Power Index, que fica no PFD e vai lhe mostrar sempre o primeiro limite de motor e transmissão a ser atingido, tudo muito objetivo. O conjunto de recursos de painel do AW169, que agrega os sistemas de visão sintética por infravermelho, o HTAWS de alerta de aproximação de terreno para quem voa a baixa altura e em áreas congestionadas como em São Paulo ou Rio de Janeiro, aumenta consideravelmente o nível de segurança. O acesso para os passageiros é muito bom, o helicóptero é mais baixo que outros modelos com esquis e ainda conta com um estribo fixo ao longo da porta (que apesar do tamanho é bem leve de manejar) para facilitar a entrada. Este é feito em fibra de carbono e possui certa flexibilidade para não quebrar. Isso

pode estranhar no começo, principalmente se for uma pessoa de idade que esteja precisando de regime. É questão de costume. No interior uma comodidade chama a atenção, existe um dispositivo que permite ao passageiro controlar por tela sensível ao toque, instalada nas colunas do habitáculo, todos os sistemas de entretenimento, o intercomunicador, ar-condicionado e iluminação da cabine. De quebra, ainda existem tomadas USB para conectar celular e outros aparelhos pessoais. Pessoas com 1,80m não têm problemas com a altura da cabine de 1,32m. No exemplar deste ensaio, a configuração não foi uma unanimidade. O interior possuía uma fileira com quatro lugares voltados para trás, seguido de um par de poltronas voltadas para frente com um espaço entre elas, e um segundo par de assentos centralizados no fundo, porque a cada lado deles há o volume dos tanques de combustível. Não será a melhor opção colocar duas sogras ali. Talvez fosse uma boa instalar duas fileiras de quatro assentos viradas uma para a outra com um belo espaço para as pernas, eventualmente dando para colocar uma mini galley e usando a área traseira como porta-treco, uma geladeira ou, quem sabe, se estiver disponível, um tanque de combustível auxiliar. O baga-



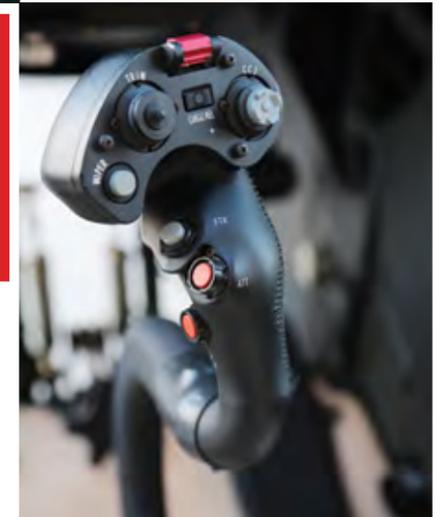
TECNOLOGIA, ESPAÇO E PERFORMANCE PARA ATRAIR UM PÚBLICO EXTRÁ

geiro é grande, mas o acesso é alto e só no lado esquerdo. O acionamento e controle dos motores é executado por FADEC de duplo canal, não havendo mais a necessidade de manetes de potência. Basta fazer a checagem antes da partida, ativar o PMS –Power Management System, e o AW169 completa todo o processo sozinho. Se ocorrer algo errado, ele aborta o procedimento. Uma novidade é a possibilidade de dar a partida no motor 1 – e só funciona com esse motor - sem engrazar o rotor, fazendo com que ele funcione como um APU. Ele é mecanicamente desconectado da caixa de transmissão para que os rotores fiquem



parados. Assim é possível ligar toda a aeronave, ar-condicionado e fazer o embarque de passageiros com maior segurança. O engrazamento é realizado através do piloto ou então na medida que o motor 2 é acionado. O começo do voo mostra que as reações são muito parecidas com a do AW109, com um bela leveza de comandos. Os de coletivo e cíclico são convencionais como em qualquer outro helicóptero. No pairado ele tem tendência de manter o nariz mais elevado do que o AW109, com um ângulo de 6 a 7º para cima. Isso faz com que a visão para frente fique um pouco restrita, mas não é como um S-76 que mantém 10º de inclinação. Na transição para o voo à frente, a quebra da inércia é um pouco mais lenta que a vista no

A cabine de passageiros tem amplo espaço para as mais diversas configurações. Pode receber comando integrado dos sistemas de ambiente e info-entretenimento. Para os pilotos, comando leves e práticos.



AW109, mas vai bem. Com um piloto automático de quatro eixos, o AW169 tem sistema automatizado de voo pairado por velocidade. Se você determina 0km/h ele vai obedecer. Até é possível estabelecer um ponto para o deslocamento e a máquina vai seguir até lá do modo que foi estipulado. O nível de ruído na cabine dos passageiros é muito mais baixo que o encontrado no Grand-New, dando para conversar num tom normal. No voo de cruzeiro, pouco é exigido de comandos, sobrando mais atenção para o gerenciamento da máquina. Nas primeiras anotações temos um voo com cinco pessoas a bordo, 600kg de combustível, saindo do Helipark (SP) numa altitude de 2.591pés, num dia de 25°C e peso de decolagem de 4.387kg. Na decolagem o AW169 tem limite de 111% de torque por cinco minutos e nem chegamos a 98%. A progressão para o voo de cruzeiro é feita com baixa vibração. O AW169 tem o sistema de análise e atenuação de vibração e ruído com 23 acelerômetros espalhados pela aeronave que captam os parâmetros e trabalham massas giratórias instaladas



A motorização já é comprovadamente confiável e entrega muita potência. Tudo para ser bem aproveitado pelo rotor principal pentapá.

debaixo do assoalho da cabine de passageiros. Essas giram numa frequência para se contraporem às vibrações. Funciona muito bem, mas como todo helicóptero de alta performance ele tende a vibrar mais na transição do voo de cruzeiro para o pairado. O procedimento ao levantar o nariz para matar a velocidade, faz com que o turbilhonamento do vento relativo acabe atingindo o rotor principal, causando uma vibração. Em todos os helicópteros de alta performance, como o EC155, o S-76 e o AW109, essa vibração ocorre. O Bell 430, por ter um atitude de voo com nariz mais baixo, acaba sendo mais liso. O AW169, com esse novo sistema de atenuação, vibra, mas num nível bem mais baixo. Em cruzeiro ele atingiu uma velocidade indicada de 133nós, com 83% de PI e consumo médio de 270kg/h voando a 5.000pés. O número mágico operacional dele é 135nós. Um S-76C++ nessas condições consome em média 330kg/h. Na tabela, voando a 6.000pés com 20°C (OAT), peso de 4.800kg, o AW169 consegue fazer 125nós de indicada (TAS de 137nós)

consumindo 272kg/h. O AW169 passou de 4.600kg de peso máximo para 4.800kg. O aumento do peso não afetou tanto a performance no topo do limite. Num voo entre o Rio e São Paulo, 1h30m de tempo, considerando um consumo alto de 300kg/h serão necessários 450kg de combustível para ir mais 150kg para a reserva de 30min de voo. O peso vazio da aeronave testada é de 3.467kg e somando os 600kg de combustível vão sobrar 733kg de carga paga disponível na aeronave certificada para 4.800kg. Se dividir essa sobra por 75kg, peso médio para humanos, será possível colocar dois pilotos mais 7 a 8 passageiros a bordo. Nos parâmetros para decolagem categoria A decolando de heliponto elevado,

FICHA TÉCNICA

Leonardo AW169

Fabricante: Leonardo Helicopters

Preço: € 10 milhões (estimado)

Motor: 01 Pratt&Whitney Canada PW210A classe 1.108shp

Capacidade: 2 pilotos + 4/8 passageiros

Comprimento geral: 14,65m

Altura: 4,50m

VNE: 165nós

Alcance máximo: 820km

na Avenida Faria Lima em São Paulo, a 2.500pés, com 30°C, o limite de peso de decolagem será de 4.430kg. Dá para chegar no Rio com 2 pilotos mais 3 passageiros. Usando um AW109 GrandNew, o peso máximo seria de 2.950kg, só daria para colocar 2 pilotos mais 2 passageiros. Porém, se converter os parâmetros para classe de performance e decolar cumprindo os requisitos de razão de subida pensando numa eventual perda de um motor, é possível decolar com o AW169 com 6 ou 7 passageiros e chegar no Rio de Janeiro. Desta forma, no AW109 GrandNew será possível colocar 4 passageiros. A Leonardo não divulga o preço e custos de seus produtos. Mas fazendo uma pesquisa no mercado, os valores encontrados para o AW169 giraram em



torno de €10 milhões lá fora. Nas consultas ele saíria cerca de US\$ 1 milhão abaixo do Airbus H145. É plausível imaginar que quem tem um AW109, H135, ou então o Bell 429 (há relatos de grandes aumentos de custos operacionais após o período de garantia) queira migrar para o AW169 por eficiência. Levando 2 a 3 passageiros extras, a missão que antes exigiria dois voos pode ser feita com um único, diluindo a diferença do custo operacional. É preciso ver que o AW169 é uma máquina nova, está ainda em período de maturação. E quando isso acontecer, os custos devem baixar mais. Outro ponto a ser levado em consideração é que o projeto do AW169 prevê intervalos para inspeções a cada 400h. É tempo maior que o AW109, gerando mais disponibilidade da máquina. Muita gente no mercado ainda se pergunta por que a Bell deixou de desenvolver ou colocar algo novo para substituir o 430, um modelo que não é tão pesado quanto os Sikorsky S-76, EC155 ou AW139 e, portanto, mais versátil para operar em helipontos e ainda dotado de uma cabine de passageiros no estilo salão de dança. É nesse nicho que o AW169 entra, já de olho num novo horizonte de mercado. ■

ONDEACHAR

Leonardo
www.leonardocompany.com

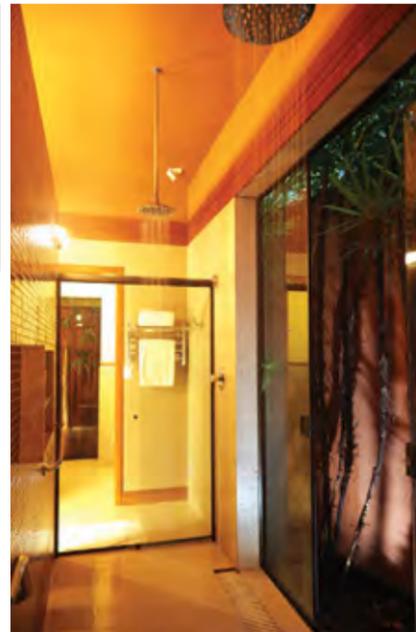
BATISMO NAS ÁGUAS

No planejamento perfeito, uma ida a um dos paraísos na Terra em plena maravilha de Santa Catarina. Só faltou combinar com São Pedro. Dos três dias dedicados a conhecer o resort de luxo Ponta dos Ganchos, só não choveu durante dois minutos. A

aguaceira constante predominou, e o teto ficou tão baixo que as gaivotas estavam voando por instrumentos e pousando em condições de CAT III. Algumas delas alternaram para outras maresias, porque ali não dava praia. Fazer matéria em destino pé na areia com guarda-chuva não é o melhor dos mundos, mas isso nos deu a oportunidade de voltar as atenções para o interior do hotel e, acredite, isso não foi nada mau. O Ponta dos Ganchos fica no município Governador Celso Ramos, uma comunidade que vive da criação de mariscos. Na península ao lado do hotel estão pequenas praias, a maior parte sem ondas, num mar abrigado de baía. Só do outro lado há a Praia de Fora, maior, acessível por uma trilha com caminhada de nível fácil e com ondas maiores prontas para o surfe. Desembarcando em Florianópolis eles podem providenciar um carro com motorista para fazer o traslado entre a capital e o hotel. A ida e vinda ao aeroporto Hercílio Luz, distante 60km, sai por R\$ 650,00. O resort fica num terreno de morrote e são 25 bangalôs divididos em seis categorias, todos dedicados ao ca-



Dos quartos aos banheiros, em qualquer unidade não falta espaço para o final de semana inesquecível, sempre com muito bom gosto.



sal. Só no dia das mães, dos pais, e no Natal são aceitas crianças e, ainda assim, maiores de 12 anos. Na menor das opções, batizada de Anhatomirim, são 80m2 de espaço para se aconchegar à vontade. Esta é a única que não tem piscina privativa e sauna. A unidade maior é a Especial Esmeralda, com incríveis 310m2 e única com academia particular, além de piscina com borda infinita. Lareira, sauna, banheiras de hidromassagem, área de banho com chuveiros e lavatórios duplos, roupa de cama sempre em algodão egípcio, deck para apreciar a vista e um conforto soberbo são características comuns nas unidades. Elas oferecem até Netflix. Ficamos numa unidade Especial da Vila, com 180m2 em dois ambientes interligados. Não há como a pessoa ao seu lado deixar de se impressionar. Uma seleção de frutas e chocolate está lá para lhe receber no primeiro dia. Uma adega sempre abastecida com vinhos de ótima qualidade se faz presente. A piscina privativa tem água aquecida e quase que vira um ofurô com vista para

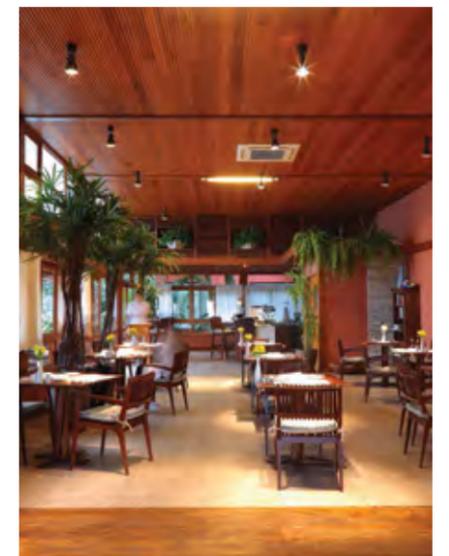
o mar. Dá para ver as fazendas de mariscos e os barcos saindo e chegando das pescarias. Existem redes para a preguiça diária ou para ficar observando no horizonte norte a região das praias de Morrinhos. A decoração é elegante, moderna e sem exageros. É um grande apartamento. O casal tem as suas áreas próprias de armários e banheiros. Este é um dos lugares em que o gasto com a hospedagem é plenamente justificável. Como o hotel possui muitas subidas e descidas, e entre os setores há uma certa distância, há carrinhos de golfe e até automóveis para fazer o seu deslocamento. É só pedir que vão te buscar. Em alguns dos momentos mais chuvosos eles foram de boa serventia. Mas andar pelas vielas do hotel sempre será mais agradável, apreciando as frésias roxas do caminho. Na pegada comer, beber, viver, o hotel gosta de preparar tudo milimetricamente e sempre são surpreendentes. No café da manhã o cardápio é oferecido como menu degustação, numa sequência de pequenas peças meio como nouvelle cuisine. Sucos detox, pães feitos na casa (tinha um pão sueco de quebrar os dentes), mini sanduíches, frutas, iogurtes e ovos mexidos com farelo de botarga foram trazidos compassadamente. Não tem salsicha com molho de tomate nem bacon. Se tivesse, seriam feitos em um arranjo estético minimalista. O salão do café tem uma parte externa com vista para a praia dos Ganchos e um dos bairros de Governador Celso Ramos. Se não estiver frio, vale a pena escolher um lugar nesta área. Perto da entra-



Dona Rute e seus crivos. Alguns levam meses para serem feitos. Um capricho só. No café da manhã começam as sessões de menu degustação.



da, dona Rute da Costa está fazendo seus crivos. A técnica de tecelagem desfia um tecido de linho para então fazer o bordado. São toalhas e cantinhos de mesas, jogos americanos que ela aprendeu a fazer com a mãe. Ela participa de uma associação de criveiras da região que tem parceria com o hotel para mostrar e vender o artesanato. Não são baratos, uma toalha das pequenas custava R\$ 45,00 e a maioria das peças tem três dígitos bem gordos na etiqueta. Entretanto, deve-se levar em conta que algumas levam meses para serem concluídas. Depois do café a rotina pode levá-lo à beira da praia ou então a fazer um curso de culinária com o chef (R\$ 1.550,00). A es-





colha dos vegetais e temperos que serão usados no preparo dos pratos no almoço é feita por você na horta orgânica local. As pessoas também acompanham a escolha dos frutos do mar para o posterior preparo. Sob consulta há roteiros que envolvem saltos de parapente, voo panorâmico de helicóptero, mergulho ou aula de tênis. Tem o passeio em barco de pescador (950,00 por casal) com duração média de 1h30m e regado com espumante e uma bela porção de ostras de Santa Catarina. Aliás, você vai degustar muitas delas durante sua permanência neste lugar. Com o tempo de mau humor, ainda há a piscina coberta e aquecida, bem ao lado do salão do café da manhã. O hotel também oferece áreas para o relaxamento. Neste quesito o Ponta dos Ganchos tem um serviço de spa totalmente cinco estrelas. Num dos extremos do seu terreno ergueram as cabanas para as sessões de massagens com duração em geral de 60 a 90 min. Em muitos casos é tudo o que você vai querer. Uma opção oferecida para quem ficar nos bangalôs Vila e Esmeralda é o Private Celebration (R\$ 1.670,00), que envolve uma sessão de massagem com 90 minutos de duração, à noite, completada com um banho relaxante na hidromassagem de sais essenciais e pétalas. Sempre com uma Moët Chandon acompanhando. O roteiro segue num jantar na varanda com um menu degustação e harmonização de vinhos. Eles disponibi-

Acima o espaço preparado para o jantar exclusivo e totalmente privativo. No barco, as ostras sempre servidas com o melhor espumante. Passeio obrigatório ao redor da península. Na página ao lado, as delícias do jantar com a surpresa (ao centro) da sobremesa.

lizam um garçom exclusivo. Todo o ambiente é decorado com velas aromáticas para a noite perfeita. Eles gostam de menu degustação e estes são bem interessantes. Para um deles, o Chef Nero, com oito anos na casa, nos preparou o jantar que na primeira entrada tinha ostras em quatro versões (no azeite, gratinada com creme fraiche, com molho thai e maçã e outra com aceto balsâmico), todas bem delicadas. A segunda entrada foi um polvo assado com batatas rústicas, tomate confitado, cebola caramelizada e caldeirada de frutos do mar,

que tinha umami bem presente. O polvo veio no ponto, macio. Na sequência vieram camarões tigre grelhados e flambados na cachaça acompanhados de purê de mandioquinha e uma redução de caju. Bem complexo. O robalo confitado com purê de batata tinha um instigante toque cítrico das raspas de limão siciliano completado com um caldo de mexilhões e polvilhado com linguiça Blumenau frita. Excelente. Apesar do peixe, quem ditava as ordens nesse prato era o caldo que tinha alfavaca como ingrediente. Mas de toda a degustação, a grande surpresa estava na sobremesa. Olhando era um pudim de leite com calda de laranja e gengibre. Mas acredite,



ATÉ DEBAIXO DE TORMENTA DEU PRAIA NESSA VIAGEM

era pudim de ostra. O sabor do molusco, com o toque de maresia e mineral, era muito sutil. A verdade é que, ao degustar, as pessoas ficam meio querendo saber o que é realmente aquilo, porque algo de diferente existe. Só contando para acreditar. Esta degustação mostrou como a prioridade nesse endereço é ficar na parte do cardápio dos peixes e frutos do mar. Numa oportunidade até tentamos uma carne bovina, nos disseram que o filé alto com crosta de pistache tinha muita saída. Embora bom, havia um certo gosto de desperdício. Não vale a pena naquele lugar. E no Ponta dos Ganchos o bom é se surpreender. Uma dica é a cachaça que eles servem e



vendem lá. A Gancheira tem produção exclusiva em Antônio Carlos e possui três variantes, a branca, conservada em barrida de arariba, e duas envelhecidas em barris de carvalho por seis e dez anos. A garrafa custa de R\$ 75,00 a 215,00. A Premium, mais envelhecida, assemelha-se a um conhaque VSOP. A gastronomia é o grande trunfo do Ponta dos Ganchos. A excelência na decoração é exuberante, mas quem tem poder aquisitivo para se hospedar neste lugar, muito provavelmente possui todos os dispositivos e confortos na sua própria casa, talvez até com maior qualidade. Está cer-



MAPA DE ROTAS

Como chegar:

Governador Celso Ramos é acessível pela BR101, ficando a 50km de Florianópolis. Jurerê Internacional está 70km distante, e Balneário Camboriú, 40km. Da BR 101 a ligação é feita em estrada simples, mas bem conservada.

Dica do piloto:

O Ponta dos Ganchos tem uma área para pouso eventual de helicóptero (27°18'26"S/048°33'06"W) com piso de grama. No caminho, a cerca de 10km, existe o condomínio aeronáutico

Fly Ville (SJSH 27°22'14"S/ 048°36'49"W) que possui um acordo informal com o resort que possibilita o uso da pista, que é particular, sob consulta. Não é cobrada taxa de pouso. A pista tem 1.100m asfaltados, mas como o condomínio está sendo estruturado, ainda não existe serviços de abastecimento ou apoio em solo.

Tarifas diárias:

Bangalôs
Anhatomirim – de R\$ 2.200,00 a R\$ 2.600,00

Vila – de R\$ 3.500 a R\$ 4.300,00
Especial da Vila – de R\$ 4.200,00 a R\$ 5.300,00
Esmeralda – de R\$ 4.600,00 a R\$ 5.800,00
Especial Esmeralda – de R\$ 6.100,00 a R\$ 7.600,00

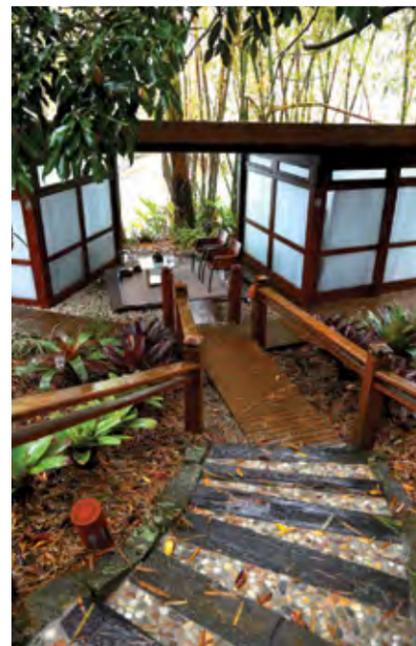
Endereço:

Rua Eupídeo Alves do Nascimento, 104 – Gov. Celso Ramos – SC
Tel.: (48) 3262 5000 / 0800 643 3346
www.pontadosganchos.com.br

to que existe o cenário, este de cair o queixo. Então, se é para ir ao Ponta dos Ganchos para ter a felicidade na experimentação, boa parte é graças à mesa. O jantar privativo na ilha (R\$ 1.550,00) é bem disputado, toda noite há um casal que deseja a noite inesquecível naquela parte mais do que reservada do hotel. Teve gente, que sabe como é, deve ser adepta do processo de mastigação lenta, de centenas de vezes a cada garfada, pois permaneceu a noite inteira no gazebo de luxo. O hotel mantém um garçom de plantão por todo o período, mesmo depois de o restaurante fechar a 01h00. O Ponta dos Ganchos oferece outras opções de experiência de jantar romântico, como os da praia (R\$ 850,00) que se hoje agrupa alguns casais na areia, deverá se tornar mais exclusivo em 2019, com menor quantidade de mesas. Nos dias quentes, são feitos grelhados numa área ao ar livre do lado do restaurante. A cada sabor, a conclusão de que mesmo em dias de chuva o Ponta dos Ganchos se garante para entregar momentos ines-

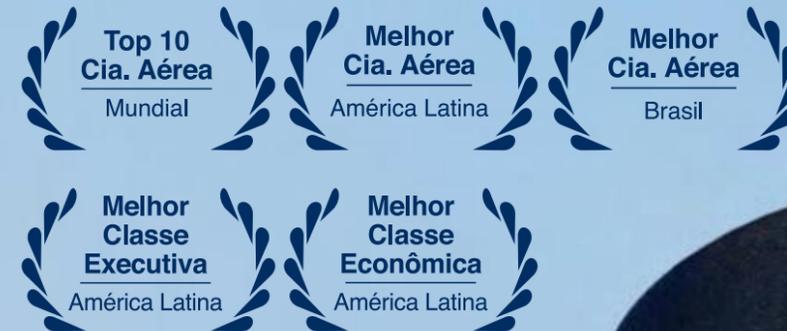


quecíveis. Talvez pudessem humanizar um pouco mais o atendimento. Na busca pela perfeição, a formalidade deixa os funcionários robóticos além da conta. Alterar em um milímetro o posicionamento do que é servido no café da manhã pode deixar um atendente com cara de João Gilberto de mau humor. E alguém, por favor, poderia trocar a trilha sonora que acompanha o hóspede por todos os cantos, até no carro do traslado. Tinha versão de This is not a love song do PIL, que de punk rock virou bossa nova de supermercado. Não faz sentido trocar as originais pelas mesmas em versão musak para velho dormir. No contexto geral, são apenas alguns detalhes, mas como o hotel prima por isso, a consideração é importante, afinal, fazer de tudo pelo hóspede é com eles mesmos. ■

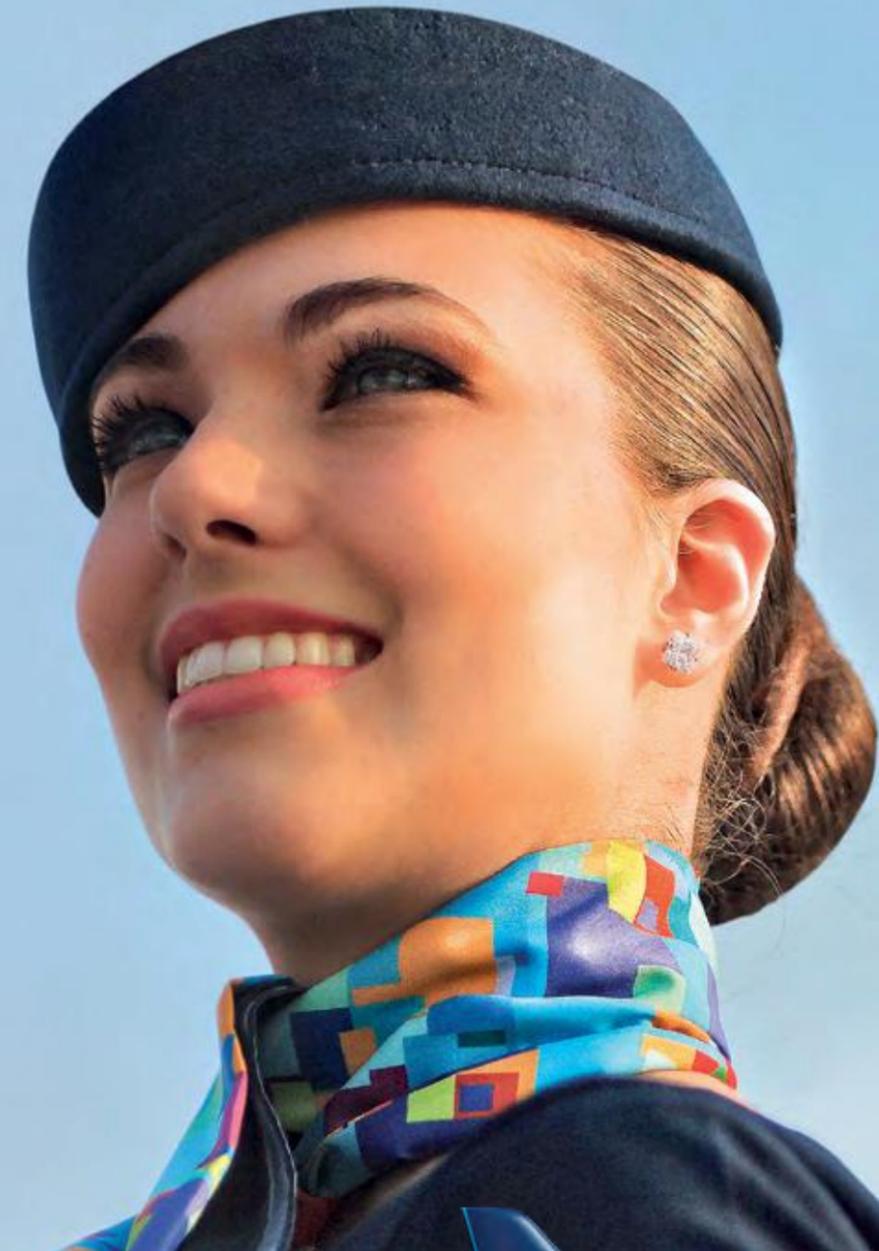


OBRIGADO.

O melhor de tudo é saber que foi você quem escolheu.



**MELHOR
AÉREA
DA AMÉRICA
LATINA**



com



PEDAL DE MADEIRA

O estúdio Marcelo Teixeira – Arch & Transportation Design, especializado em configuração de interiores de aeronaves e embarcações, customizou uma bicicleta feita pela Parma Móveis, de Minas Gerais. A Parma WoodBike, concebida por Louro Parma Junior, é feita em teca asiática maciça e alumínio e, se por si só já é exclusiva por ser de uma série artesanal limitada, recebeu uma customização extra com o tema da aviação. O resultado até tem um nome especial, PWB Freedom-Air. No processo de construção, os encaixes e junções dos elementos da estrutura foram dimensionados e colocados em pontos estratégicos para melhorar a resistência do conjunto. Em ensaios de fadiga, a bicicleta enfrentou esforços de 200kg sem avarias ou trincas. Para o acabamento, a PWB Freedom-Air ganhou um isolante de impermeabilização e resina poliéster. O garfo, mesa do guidão, aros, coroa, descanso e manetes, todas peças em alumínio, receberam uma camada de tinta italiana Effect. A bicicleta esteve em exposição no estande da Helibras durante a Labace junto com o helicóptero H145.

Preço: R\$ 15.000,00

Studio Marcelo Teixeira
www.studiomarceloteixeira.com.br

Parma Móveis
www.prmamoveis.com.br

prods



MONITORAMENTO EM DIA

O EngiBox faz a função de monitoramento de parâmetros dos motores Rotax, incluindo a pressão e temperatura de óleo, RPM, CHT / EGT, entre outros.

O sistema tem aplicativo gratuito EngiBox App e é possível baixar os dados e enviá-los via bluetooth para o seu computador. Assim, você pode fazer um total acompanhamento de rendimento do motor.

Preço: R\$ 5.490,00

Mix Avionics Serviços Aeronáuticos
Tel.: (11) 3767 3509

BANHO DE SONHO



O chuveiro Axor Shower Heaven 1200/300 4 Jet, desenvolvido pela Hansgrohe em parceria com a Phoenix Design, tem 1,2m de comprimento, 30cm de largura e quatro asas retráteis que, combinadas com finos bicos de silicone embutidos na peça, produzem jatos de água com efeito de spray. Além disso, há o modo de jato d'água concentrado no centro, com efeito massageador e o de modo expansivo, que dá uma sensação de chuvisco suave. É possível escolher um tipo de jato isoladamente ou todos ao mesmo tempo.

Preço: a partir de R\$ 65.565,76

Ibiza Banho
Rua dos Pinheiros, 551 – bairro de Pinheiros - SP

SEM MISTÉRIOS

A proposta da Canon EOS M100 é ser simples. Feita para aqueles momentos de apontar e clicar, quase como um celular, mas proporcionando qualidade de imagem superior. Ela possui um sensor de 24.2MP trabalhando com um processador Dígic7 e usa sensibilidade de ISO100 até 25.600. O flash é embutido. A máquina pode fazer até seis fotos por segundo. Em vídeo ela faz captação em Full HD a 60fps. Para levar no bolso e se divertir.

Preço: R\$ 2.560,00 com a lente 15-45mm

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



PARA QUALQUER CLIMA

Além dos dias frios, os chuvosos também pedem o uso de um trench coat. Este, da Sarro, vira uma verdadeira peça coringa, combinando tanto com calças de alfaiataria, como com jeans, saias, shorts e muito mais. As peças já podem ser encontradas no e-commerce da marca.

Preço: R\$ 569,00

Sarro Alfaiataria Moderna
www.sarroalfaiataria.com.br
Tel.: (11) 4368 8833 / 9 9413 3169 (WhatsApp)



SORRISO NATURAL

O creme dental Epiorganic da Biozenti é indicado para os veganos. Além da argila branca, que atua como agente abrasivo não irritante, possui Xylitol, que ajuda na prevenção das cáries. O produto não tem flúor, mostrando-se ideal para quem possui alergia ao mineral. Também não usa aromas, conservantes, ou qualquer outro elemento de origem animal. A própria fabricante não faz uso de matérias-primas testadas em bichos.

Preço: R\$ 15,00

Biozenti
www.biozenti.com



DO TOPO DO MUNDO

A inspiração vem do Empire State Building. A luminária Empire é feita em madeira maciça e pode receber em sua superfície acabamento natural, em jeans, cimento ou envelhecido.

Preço: R\$ 1.250,00 (peça de 55cm) a 1.500,00 (peça de 110cm)

Leonardo Vanetti
www.boobam.com.br/loja/leonardo-vanetti



O FINO DA BOSSA

Uma das obras mais importantes da música brasileira, o álbum Amoroso, de João Gilberto, é relançado na coleção Clássicos em Vinil, da Polysom, em parceria com a Warner Music. O disco feito em vinil 180gr, tem seis faixas, incluindo uma em inglês, 'S Wonderful, uma em espanhol, Besame Mucho, e outra em italiano, Estate. Entre as nacionais ele interpreta Wave, Tim Tim por Tim Tim e Caminhos Cruzados.

Preço: 109,00

Polysom
www.lojapolysom.com.br/



SEM PERDER O FIO DA MEADA

A Ulhmann Design está colocando no mercado artefatos para o bom churrasco, itens que vão de tábuas à cutelaria. Entre eles está a faca para acampamento, feita com lâmina em aço 1070 com tempera seletiva e cabo em madeira de lei. Ela vem acompanhada de paracord 550 americano, caixa e bainha.

Preço: R\$ 375,00 (lâmina de 125mm)

Ulhmann Design
Tel.: (47) 98402 7477
www.ulhmanndesigns.com.br
www.nskwknifes.com.br



ÚTIL EM TODO O MUNDO

A série Lugares do Mundo é o tema da nova coleção Classic Limited Edition dos canivetes suíços da Victorinox. Foram eleitos dez artistas que se inspiraram em lugares como Hawaii, Paris, Londres, Suíça, Turquia, Nova York, Egito, México e Nova Zelândia. O Classic Limited Edition contém tesoura, lixa de unha, lâmina pequena, chave de fenda de 2,5 mm, palito, pinça e argola e pesa apenas 21 gramas.

Preço sugerido: R\$ 139,00 reais

Victorinox
Tel.: (11) 5584 8188
www.victorinoxstore.com.br



**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



CIRRUS SR22T POTENZA

EXCLUSIVIDADE **TEM PREÇO**



As enormes pás do conjunto de hélice são feitas em fibra de carbono e garantem a boa tração em grandes altitudes. Na página ao lado a manete única típica dos Cirrus e ainda o indicador de ângulo de ataque. Mais um artifício para aumentar a segurança.

Todo mundo sonha com alguma coisa exclusiva. Pode ser no tratamento ou no bem. E o que é único tem que gerar e corresponder a expectativas. O fora de série tem sido artifício para montadoras de carros e motos quando querem dar uma turbinada nas vendas de algum modelo.

A coisa vai de uma faixinha de cor diferente, ao extremo de um modelo que, de tão especial, é comprado para ser exibido em museus ou na decoração da sala do sortudo. A Ducati Senna, por exemplo, vai além da pintura diferenciada, recebendo alterações de engenharia para fazê-la mais que única também na hora de andar. Os modelos base até mudam ao longo dos anos em que são lançados, mas todo mundo sabe que se tem a assinatura Senna, estará lá algo além das expectativas. A lista segue com barcos, relógios e celulares. Quem compra estes



produtos, quase sempre não os faz por racionalidade, fato constatado com aquele Apple Watch dourado que custava os olhos da cara e mais US\$ 15 mil e não fazia nada mais do que os demais modelos que em 2015 saíram por US\$ 400,00. Claro, o mais caro era em ouro 18k e você pode dizer que tem um e eu não. É nesta seara que chegamos ao Cirrus SR22T Potenza de 2018. O Potenza é uma versão série limitada que nasceu em 2016 para atender o mercado brasileiro. Ele surgiu para substituir o SR22 Grand, também pensado para o nosso mercado e que era um GTS sem três opcionais (ou dois no caso do SR22T) e cus-

to otimizado. Ele saía na época por US\$ 830 mil já nacionalizado. Venderam 60 unidades. No Potenza a filosofia é outra. A princípio serão feitas apenas cinco unidades. Em 2016 foi feita uma, depois outra em 2017 e agora esta das páginas da HiGH. Pode ser que apareça uma demanda para dois Potenza neste ano, e se isto acontecer, fecha-se o ciclo de cinco unidades, apesar de Gabriel Maestracci, diretor regional para os mercados latino americano e caribenho da Cirrus, nos contar que podem abrir o leque para cinco aeronaves ao ano. Curiosamente, nenhum Potenza até o momento foi vendido no Brasil. A base dele agora é um SR22T-G6 GTS com tudo que a Cirrus



pode colocar nesse monomotor biturbo de 315hp. Em termos de voo o Potenza não sofreu alterações. Com o turbo ele vai sempre manter a disponibilidade total cavalaria, seja ao nível do mar como também no limite de 25 mil pés. É cavalo puro sangue. Na decolagem ao nível do mar, com o motor mantendo 36" de fluxo, é um pouco difícil constatar que em relação ao SR22 aspirado (que tem 5cv a menos de potência e trabalha com 29", mas é mais leve) ele entregue uma diferença relevante. Entretanto, ele é melhor sim, podendo sair do chão com algo como 50m a menos de pista. Na subida o turbo embala e ascende num ritmo mais firme, de 1.000 a 1.200pés/min, mantendo velocidades de 120nós até os 22 mil pés de altitude. O SR22 aspirado também consegue, depois de tirar o flape (com velocidade de 90nós), manter os 1.000-1.200pés de razão de subida. Num recente voo, um turbo desses manteve após a decolagem uma velocidade verdadeira e com relação ao solo de 180nós e cruzou os 10.000pés com uma razão de 1.000pés/min. Mas não é nesse momento que ele começa a se destacar. Entre os 24 a 25 mil pés é possível com o turbo manter uma razão de subida de 700pés/min. Ele ganha também por conta da hélice Hartzell de material composto e pás enormes, feita para tração em ambientes de ar mais rarefeito (ajuda também nas decolagens). Na su-



bida, o turbo vai ter consumo 50% maior de galão por hora que o aspirado, mas em compensação ele é mais veloz e então esse gasto vai ser diluído porque você chega antes no seu nível em que deseja manter o voo de cruzeiro. Nesta fase, ajustado para um regime de 75% de potência, o turbo está consumindo 16,5gal/h, enquanto que o aspirado no mesmo patamar de regime vai consumir 17,5gal/h. Outra vantagem do turbo é que quanto mais alto, a velocidade verdadeira será maior. No voo que fizemos para testar o primeiro SR22T-G6 que entrou no Brasil, a 25mil pés, a velocidade verdadeira estava em 212nós. No aspira-



PARA AQUELES QUE FAZEM E PAGAM O QUE FOR PARA TER ALGO DIFERENCIADO

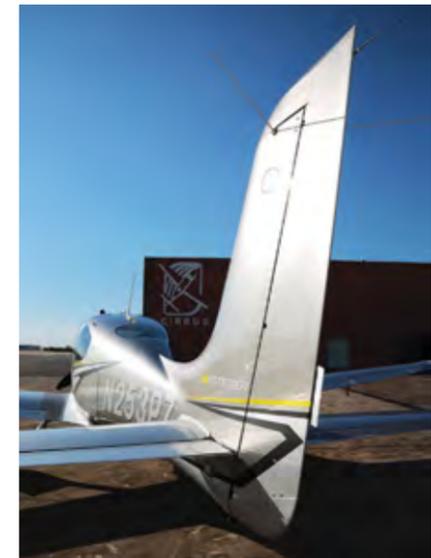
do, teoricamente ele vai aos 17.500pés. É possível colocar sistema de oxigênio para subir mais, entretanto ele acaba perdendo muita performance, vai gastar mais para manter o avião voando do que ir para frente efetivamente. Num voo de traslado, o pessoal da Plane Aviation, representante da Cirrus no Brasil, conseguiu manter um turbo voando a 25.000pés com 65% de potência, tendo uma velocidade verdadeira de 203nós que, ajudado por um vento de cauda de 3nós, dava 216nós em relação ao solo, consumindo 14,4gal/h. O almoço a ser pago para ter essa performance está em US\$ 100mil, esta é a diferença entre os modelos aspirados e turbo. Um SR22 aspirado custa a partir de US\$ 601.900,00 e o SR22T a partir de US\$ 701.900,00. Estes preços são dos modelos básicos. Sabendo disso, vamos começar a falar do Potenza. Ele custa US\$ 980 mil (FOB) e é configurado para ser único. Vem pintura especial com grafismo e cores exclusivos, os bancos receberam detalhes, como o nome Potenza bordado nos apoios de cabeça. O cliente pode escolher algumas configurações de revestimento, mesclando o couro com alcantara, há opções de cores. A palavra Potenza também aparece no painel, no batente da porta e no leme. Ele tem TCAS, siste-



ma EVS de visão por infravermelho e anti-gelo TKS, que aplica etilenoglicol sob pressão no bordo de ataque das asas, empenagem vertical e profundores, indicador de ângulo de ataque (com alertas visuais e sonoros quando se atinge ângulos críticos). De resto, o avião é um SR22-T G6 GTS. Como tudo na aviação possui o complicador da certificação, não há nada que altere a performance da aeronave. Não existe algo extra na suíte de aviônicos, nada além do que existe na plataforma Perspect Plus encontrado em todos os atuais SR22. Você vai comprar essa unidade porque é um Potenza. Mas nessa hora entra uma questão. A casa oferece um subpacote batizado de Xi para os GTS. Nele é oferecido ao cliente a possibilidade de personalizar a aeronave do jeito que quiser. Um time especializado vai lhe atender para saber qual é o grafismo que deseja

na pintura do avião e também qual será a combinação de materiais e padronagem do interior da aeronave. Vai até ser colocada uma plaquinha com o seu nome. Esse pacote custa US\$ 59.900,00. Um SR22T-G6 GTS Xi com ar-condicionado, stormscope e sistema GlobalConnect sai por US\$ 1.002.000,00 (FOB). A diferença de cerca de US\$ 20 mil não pode ser tão absurda para quem deseja algo mais exclusivo se assim o quiser. Por sinal, dependendo da configuração, ele pode ter algo bem mais único e personalizado que o próprio Potenza, o que para alguns pode ficar devendo em termos desse quesito, que é o mote de sua concepção. Ok, a pintura é só dele, mas basta colocá-lo ao lado de outros SR22 que se percebe que os estilos são muito semelhantes. Não existe um degrau, uma diferença predominante que o faça icônico. Está certo que se for equipar um GTS Xi com todos os acessórios encontrados no Potenza, a etiqueta vai apresentar um valor até mais alto que o exemplo do GTS Xi apresentado acima. Mas por outro lado, ele pode no GTS Xi ter mais liberdade de escolher o que colocar, ou não, no seu avião. Não é toda hora que o sistema anti-gelo do Potenza se mostra útil no Brasil. E não se vende esse modelo sem este item. No GTS Xi o dinheiro desse equipamento poderia ser usado em outra coisa. E essa pessoa não pode se preocupar muito se o valor de uma posterior revenda não consiga ser melhor, justamente porque tem alguns

O Potenza tem detalhes exclusivos de interior e na pintura externa. Na página anterior, a tela mostrando o recurso do sistema de visão infravermelha. Bem útil em condições de baixa visibilidade.



itens que nem sempre agradam a todos. Maestracci disse que a ideia do Potenza é tentar algo novo para o mercado brasileiro em crise que já não tinha tanto volume de vendas. O Potenza é uma tentativa de atrair compradores com um produto exclusivo, mas balanceado. No final das contas o modelo serviu para que o programa Xi fosse melhor entendido em outros mercados da América Latina que possam se interessar por ele no futuro - se ainda existir o programa, segundo Maestracci - ou por outras série limitadas. O Potenza vai ter o seu valor de exclusividade por conta das poucas unidades feitas. Mas não é como uma Ferrari F40 produzida em 1.311 unidades durante quatro anos e que atualmente é item de colecionador. O avião não foi um conceito diferenciado trazido à realida-

FICHA TÉCNICA

Cirrus SR22T Potenza

Fabricante: Cirrus Aircraft
Preço: US\$ 980.000,00 (FOB)
Motor: 1 Continental TSIO-550-K de 315hp
Capacidade: 1 piloto + 3 a 4 passageiros
Envergadura: 11,68m
Comprimento: 7,92m
Altura: 2,7m
Peso básico: 1.065kg
Distância de decolagem: 462m
Razão de subida: 1.203pés/min
Teto operacional: 25.000pés

O detalhe das luzes de ponta de asa dos novos Cirrus SR. Eles ainda contêm luzes que iluminam os estribos e outra para visualizar todo o bordo de ataque para checar se não há formação de gelo nas asas.

de, até porque os custos de certificação inviabilizariam todo um projeto deste perfil. Mas daria para imaginar o estrondo que seria um SR20 com mesmo motor, só que turbo (a mesma engenharia que está instalada nos Piper Seneca) feito em série limitada, só para dizer que eles são capazes. Este seria um projeto que em alguns casos canibalizaria algumas vendas de SR22 aspirado, mas literalmente se tornaria uma joia voadora. E faria fila de gente interessada nele na frente da sede da Cirrus em Duluth, da mesma forma que acontece com fanáticos por produtos Apple, gente que gosta de ter algo com aura exclusiva. ■

ONDEACHAR

Plane Aviation
 Av. Emílio Antonon, 771 – Aeroporto de Jundiaí -SP
 Tel.: (11) 4582 6144
www.planeaviation.com.br



✚ Crafted in Switzerland

PC-12 NG



PILATUS

À PROVA DE RECESSÃO

Ninguém pode prever o futuro de forma precisa, mas existe uma maneira de assegurar que suas viagens a trabalho permaneçam viáveis em qualquer cenário econômico - invista em um Pilatus PC-12 NG. Combine eficiência, conforto e versatilidade incomparáveis com a comprovada menor depreciação de sua categoria, e você terá uma aeronave executiva verdadeiramente à prova de qualquer recessão.

www.pilatus-aircraft.com

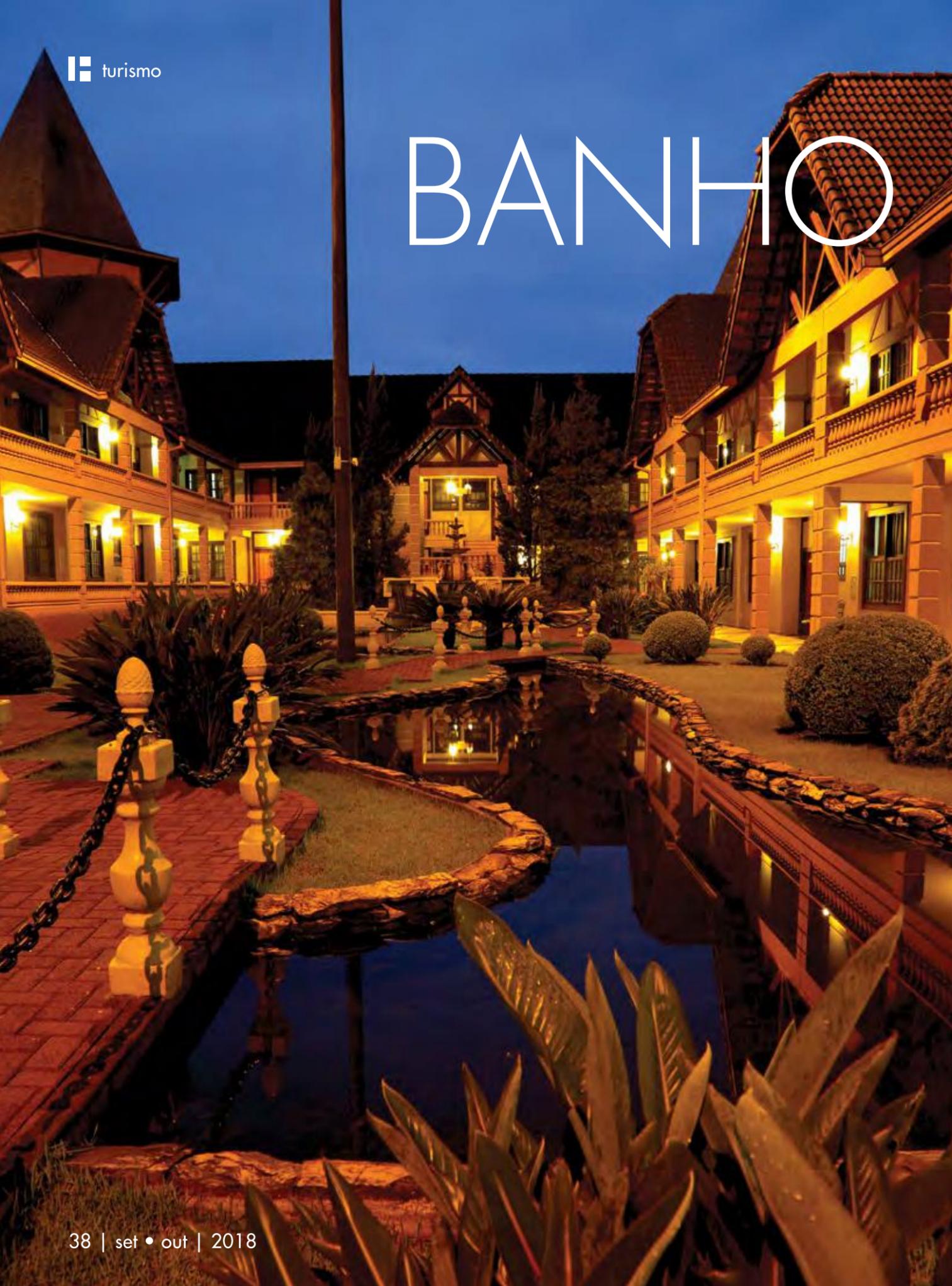


Faça o download do aplicativo da SynerJet

Mais informações: 15 2102.8642
www.synerjet.com /SynerJetBrasil



BANHO



DE VIDA





Numa rápida olhada, você deixa o Paraná e se teletransporta para a Europa ocidental com muitas construções de estilo normando e jardins de enormes castelos.

No ritmo de fazer oitenta viagens por mês, chega a ser um prêmio ver o momento em que sol desce atrás das colinas do centro-oeste paranaense. É o tempo em Campo Mourão,

sede da nação Guarani, 94 mil habitantes em ruas tranquilas. Terra do Carneiro no Buraco, iguaria em que o animal é assado sob brasas numa abertura cavada no chão e que, apesar de feito desde 1960, apenas em 1990 foi oficialmente reconhecido como prato típico da cidade. O município é pouso básico para visitar o Termas de Jurema, um resort que deve ser mais conhecido pelo Brasil afora. O Termas de Jurema fica a cerca de 60km de Campo Mourão e faz parte oficialmente da cidade de Iretama, que tem 10 mil habitantes. Fica entre um sobe e desce de serra e está sentado em cima de três poços de onde vertem águas quentes sulfurosas. Tudo começou com um sítio de final de semana comprado em 1968 pela família Miguel, que fez sua vida na marcenaria. Muito trabalho foi



prestado na época da construção da Usina de Itaipu. A área de plantio de um milho que servia de comida aos porcos começou a ser reflorestada para virar estância hidromineral, como as que existem em Caldas Novas (GO), Olímpia (SP) ou Araxá (MG). O primeiro hotel foi inaugurado em 1973 e o nome fazia homenagem à matriarca Jurema Pompeo Miguel. No começo as condições eram difíceis, não havia abastecimento de rede elétrica e a estrada de terra sempre estava em precárias condições. Tudo lá funcionava à base de gerador. Eles tinham que manter uma frota de tratores



para fazer a manutenção da estrada e trabalharam no vermelho por 21 anos. O queixo cai ao chegar neste lugar depois de ler esse histórico. Ninguém espera encontrar algo do tamanho que o resort tem hoje. É tudo nababesco com pé direito alto. A entrada mescla construções de estilo normando em alguns momentos, em outros é puxado para o alemão ou holandês. Duas meninas pulam em frente à recepção distribuindo acenos aos que passam na sua frente. Alegria, alegria. Para todos os lados há fontes para lembrar que o elemento água é o que literalmente move o negócio. É um destino para grupos. Nos dias de visita, quase que uma totalidade de quórum da terceira idade, a maioria mulheres, que colocaram rodinhas nos pés. É preciso muitas delas, as rodinhas, além de disposição para conhecer todo o espaço. É tudo muito grande, largo. Uma trilha pavimentada que serpenteia o lugar uma hora lhe deixa num lago para fazer pescaria esportiva, noutra em um haras, e por fim nas estruturas de restaurante, salões de convenções, teatros e, a cereja do bolo, a área que congrega o spa,



Se é para ir cuidar de seu bem estar, o lugar fornece diversas opções para serem aproveitadas ao longo dos dias.

ofurôs, locais para banho de lama e uma megapiscina com baias com hidromassagem. Estes dão o tom de termas do nome do lugar. Eles também têm uma piscina coberta, e não foi só uma vez que a imagem resgatava o filme Cocoon. Aquelas senhoras estavam vivíssimas depois de alguns momentos naquelas águas. E um nó na cabeça. Enquanto que na entrada o estilo das construções é de uma Europa mais ocidental, quando se fala em tratamento de pele, massagens e afins, eles colocam colunas gregas na sua frente. Muito mármore e uma estátua de no mínimo 3m de uma mulher meio deusa com os braços para o infinito na entrada onde você vai fazer as





sessões de massagens. Um pouco exagerado, meio Las Vegas, mas pelo menos não é a Estátua da Liberdade da Havan. A estrutura para o bem-estar é muito boa. Salas para relaxamento bem montadas, elegantes. As sessões de massagens custam a partir de R\$ 150,00. Coisas para um casal em lua de mel. Nem parece que o lugar, em parte, vive da chegada de grupos corporativos para fazer convenções. Em algumas noites eles promovem a apresentação de um teatro de revista. Bem dirigido, tem números musicais (sim, tem a Frozen e o Jack Sparrow) intercalados com esquetes de humor. E o interessante é que o elenco é formado

TERMAS SURPREENDE PELA VARIEDADE E TAMANHO DA ESTRUTURA



A horta totalmente orgânica, os shows com elenco de funcionários. O local é muito mais que um resort para passar seus dias de diversão e relaxamento.

em sua maioria por funcionários do próprio hotel. Em outro ambiente, tem a moda de viola e um baile. Se a noite for convidativa, tem um bar numa das piscinas que funciona 24h. Caminhar pelos arredores do Termas de Jurema é ir atrás de relaxamento. Um pomar com pereiras, laranjeiras, oliveiras, carambola, guaraná, cajueiros e outras espécies vira um jardim meio que francês. Tem fontes que lembram algo como algum palácio em Marselha e ainda tem o empório do chá. Eles te mostram 75 tipos desta bebida, sendo que 30 são cultivadas lá mesmo e até dá para comprar mudas. Às cinco da tarde é uma perfeita visita para assim seguir para a próxima atração. Na beira da Lagoa das Garças, onde há um estrutura de pedalinhos e pesca (com o resultado podendo ser degustado posteriormente, sendo que as tilápias não são cobradas, mas as outras espécies, como o dourado, pacu, catfishes são cobrados por quilo), existe o ponto para uma exuberante observação de pássaros no final de



cada dia. Centenas de garças chegam para passar a noite em árvores na margem oposta. Fora as garças, biguás e os chatos quero-quero. É fácil fotografar galinhas d'água, curucacas, anu-branco e os socó, quem serve também de despertador. Invariavelmente você vai acordar bem cedo com os berros destes pássaros. No segundo dia você vai bem querer mandar um para a panela, mas o Ibama não deixa. A simbiose com a natureza é ponto importante neste hotel. Eles têm um forte programa de reciclagem de lixo com um setor grande dedicado à compostagem. O adubo gerado é usado na horta orgânica, que é mantida para



abastecer o restaurante. Eles também cuidam para que toda a água usada no hotel seja tratada antes de ser devolvida ao meio ambiente. O descarte da água das piscinas acaba sendo aproveitado na descarga de todos os vasos sanitários. Mas você, por mais responsável que seja, não irá para o Termas de Jurema para saber que aquele pipi que fez escondido na piscina (e eu sei que um dia você fez isso) vai te dar um segundo alô no reservado do seu apartamento. Porque nesses momentos de desapego com os compromissos da vida, a maior importância será o enorme prato de comida a cada refeição. E eles capricham muito nisso. Culpa do chef Sergio Zitelli que prepara o cardápio. Tudo é servido por sistema de bufê, dentro das limitações que um réchaud pode permitir, mas a qualidade é bem boa. Tem leitão com uma crocante pururuca (e os leitões são criados numa granja própria dentro da propriedade), matambre de gala, e como existe uma comunidade árabe muito forte naquela parte do Paraná, são oferecidos algo desta gastronomia. Os charutos de folha de uva estavam soberbos. Todos os embutidos, assim como os pães, são produzidos localmente. Eles têm uma boa adega, e os sucos são muito bons, além da água natural da região, que tem Ph de muitas outras envasadas e de caras grifes. Esta sim vale a pena harmonizar. Ano que vem começará o sistema de tudo incluso. E como esta-



mos falando de um hotel, é preciso falar dos quartos. São 184 distribuídos em cinco padrões básicos, mas há algumas pegadinhas. Como o hotel foi feito em blocos com anos de diferença, nem sempre dois quartos da mesma categoria são semelhantes. Um Master de um bloco não é tão igual ao que deveria ser em outro. De um modo geral são quartos de um hotel de convenção e, ao contrário do que se poderia se esperar diante das referências da parte externa do hotel, são neutros em decoração e na maioria com diversas camas dentro de um mesmo ambiente. Poderiam ser mais graciosos. Uma sugestão de custo benefício são as suítes que têm o banheiro colocado entre o quarto de casal e o segundo com duas camas de soltei-



ro. Funciona melhor. Se antes viveram às duras penas, atualmente chegam a influenciar na vida de uma vizinha vila de moradores de 5.000 pessoas. Metade das famílias de lá vive de alguma coisa relacionada ao Termas de Jurema e essa relação deve aumentar com o novo empreendimento que estão finalizando em terreno próximo. Será um segundo hotel, tão grande quanto, só que voltado para um público com maior poder aquisitivo, mais privativo, onde o restaurante servirá cardápio à lá carte. A abertura deve impulsionar ainda mais o turismo na região. Potencial existe, só precisam aparecer mais na janela. ■

MAPA DE ROTAS

Como chegar:

O Termas de Jurema fica próximo à BR 487, que liga Campo Mourão à Guarapuava. Esta estrada federal de pista simples foi recentemente recapeada e está em boas condições. O que não se pode dizer da PR 462, Prof. Durval Ribeiro Dias, que em diversos pontos dá para ver a base em paralelepípedo surgindo de um desgastado asfalto ralo que a encobriu um dia. Em um ou outro ponto existe um trabalho de tapa buraco, apesar de a placa em sua beira informar que havia obras de melhoramento.

Dica do Piloto:

O aeroporto mais próximo é o de Campo Mourão (SSKM 24°00'09"S/052°21'25"W). Ele tem pista asfaltada de 1.400m balizada com elevação do aeródromo a 1.854pés operando VFR. O hotel possui parceria com motoristas para fazer o transfer aeroporto hotel e vice-versa (R\$ 300,00)

Tarifas:

Diárias por pessoa em apartamento duplo
Standard: a partir de R\$ 560,00
Master: a partir de R\$ 605,00

Suíte: a partir de R\$ 654,00
Premium: a partir de R\$ 706,00
Suíte Premium: a partir de R\$ 762,00

Endereço:
Termas de Jurema
Rod. BR 487, km 237,5 – Iretama – PR
Tel.: (44) 3518 3100 / 0800 443 131
www.termasdejurema.com.br



Aero Clube de Pará de Minas
Desde 1945 formando pilotos

**PILOTO PRIVADO
PILOTO COMERCIAL
IFR - RNAV
SIMULADOR DE VOO
MULTIMOTOR
INSTRUTOR DE VOO
ACROBACIA AÉREA
VOO EM FORMAÇÃO
CONVALIDAÇÕES**



Cessna 152



Seneca

Cessna 172 SP



Tupi



RV6A

Foto: Rafael Dias



R22

Fotos: Víctor Márcio

ALOJAMENTO GRATUITO



(37) 3236-7800
(37) 9.9194-9444

www.aeroclubeparademinas.com.br
contato@aeroclubeparademinas.com.br



corujabrasil.com.br

DEGUSTAÇÃO SUBLIME

A cidade de Atibaia (SP) ganhou mais um restaurante de comida típica japonesa. O chef Silvio Sakata já é bem conhecido na região e entrega a culinária nipônica com apreço e sem aquelas grandes invenções que muitas vezes acabam descaracterizando esse tipo de cardápio. Sim, ainda existe algo com cream cheese, mas a dica é não perder tempo com isso e partir para algo mais tradicional. Nas imagens, releituras que representam o que é servido neste restaurante cujo nome em tradução livre é Novo Dragão, numa referência ao signo do chef. É programa para quem faz turismo na cidade ou então quer escapar do trânsito sempre pesado na Rodovia Fernão Dias, que faz ligação com São Paulo. São 70 lugares numa casa de rua sem saída. Mas, pode acreditar, o seu destino é lá mesmo. ■

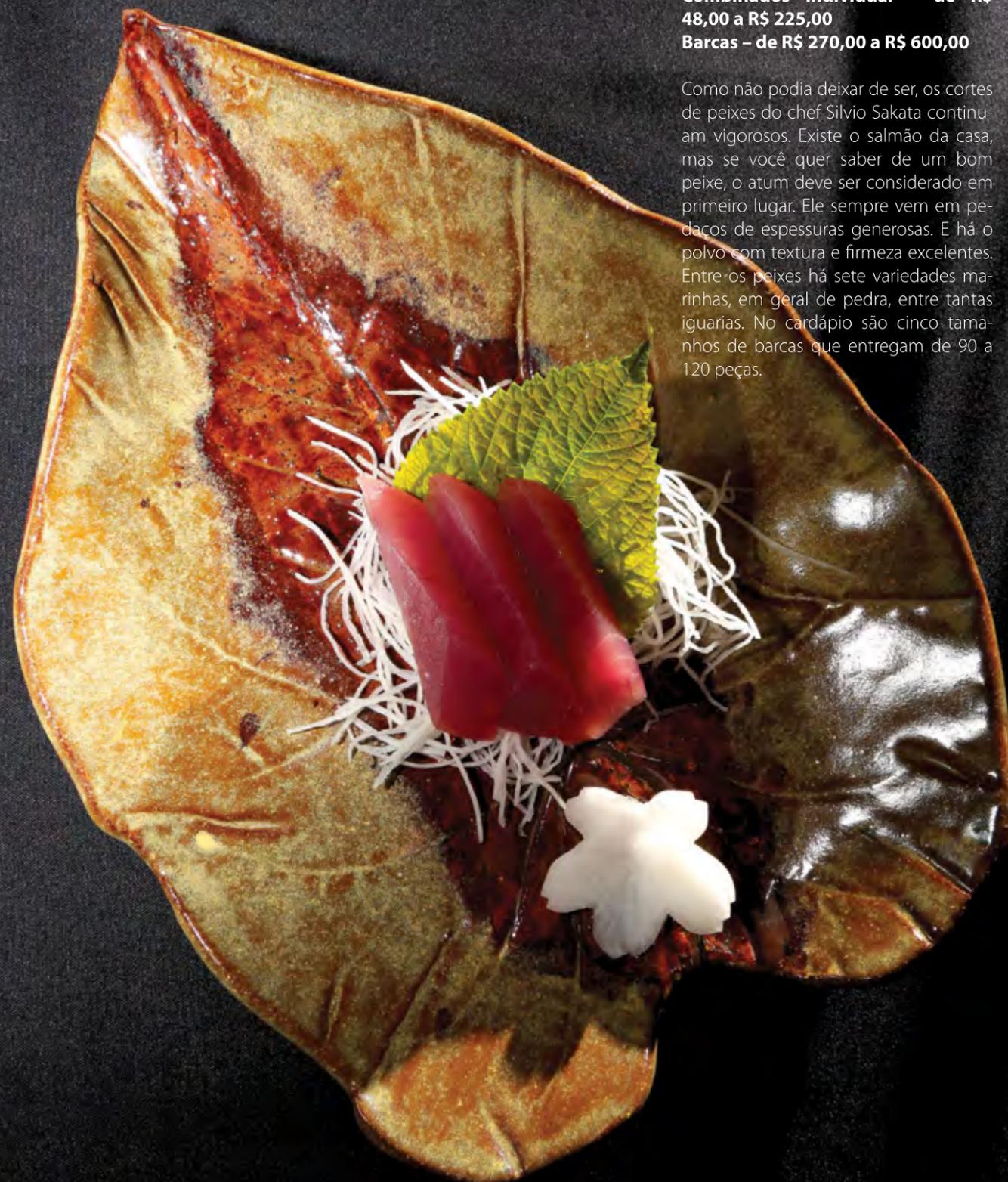
Camarão ao molho de shoyo e saquê
R\$ 40,00 o par

Os camarões tigre, enormes, são empanados com lâminas de amêndoas, e o molho de shoyu é preparado com saquê, gengibre, cebolinha e óleo de gergelim picante. É complexo, mas com uma dose de delicadeza para não passar por cima do camarão. A mistura entre a acidez, o picante e o salgado deste molho cortam bem a oleosidade da semente.



Ceviche de vieiras
R\$ 130,00

As vieiras são delicadamente cortadas e parecem ter sido tiradas do mar há poucos minutos. Elas são servidas com ovas de salmão e mergulhadas em caldo à moda da casa, que leva pimenta dedo de moça e tem a acidez do limão quebrada pela laranja. Vêm acompanhadas de wakame importado cortado em finas tiras e temperado no óleo de gergelim.



Sashimi
Combinados individual – de R\$ 48,00 a R\$ 225,00
Barcas – de R\$ 270,00 a R\$ 600,00

Como não podia deixar de ser, os cortes de peixes do chef Silvio Sakata continuam vigorosos. Existe o salmão da casa, mas se você quer saber de um bom peixe, o atum deve ser considerado em primeiro lugar. Ele sempre vem em pedaços de espessuras generosas. E há o polvo com textura e firmeza excelentes. Entre os peixes há sete variedades marinhas, em geral de pedra, entre tantas iguarias. No cardápio são cinco tamanhos de barcas que entregam de 90 a 120 peças.



Yakizakana de anchova
R\$ 35,00

O peixe é sempre grelhado na brasa e o chef tem uma técnica especial de salgá-lo um pouco antes para tirar a água da carne e mantê-la firme sem no entanto ressecá-la. E funciona, pois o filé da anchova abre em lascas como se fosse um bacalhau ao forno. Acompanhado de arroz, legumes e missoshiro, é um verdadeiro pf nipônico, perfeito para um almoço rápido.

ONDEACHAR

Shinryu
Rua Presidente Dutra, 215
Atibaia – SP
Tel.: (11) 2427 4262 / 99668 5252
(whatsapp)

Horário de Funcionamento:
Almoço:
De 2ª a sábado das 11h00 às 15h00
Jantar:
De 2ª a 5ª das 18h00 às 23h00
6ª e sábado das 18h00 às 23h30

Fecha Domingo





PAPO DE BOTECO



Não saiu no New York Times, mas é uma bomba. Foi expedida uma liminar para expulsar o Aeroclube de São Paulo do Campo de Marte. Começou com a Infraero. Segundo o órgão, a ação se deu em razão da rescisão do Termo de Convênio firmado entre as duas partes em 1981. O rompimento aconteceu porque na visão da Infraero o aeroclube cedeu quase 20% de sua área ao Bar Brahma, em subcontratação ilegal sem anuência da Infraero, sem licitação nem pagamento pelo uso do espaço que, se fosse um restaurante, deveria atender somente os associados e não o público geral. Entrevistamos Luiz Anto-



nio de Oliveira, presidente do aeroclube, e ele nos contou que a Infraero vinha há cerca de três ou quatro anos querendo renovar a concessão que o aeroclube detinha. Luiz salientou que existe um direito de posse da área de 1938, pois naquela época a estrutura do aeroclube ficava onde hoje é o Pama – Parque de Material Aeronáutico e quando a FAB se instalou na parte norte do Campo de Marte, a força armada cedeu em 1948 como compensação na área onde fica o aeroclube atualmente, na parte civil do aeroporto. O primeiro dos hangares foi completado em 1953. Nas palavras de Luiz Antônio, em 1978 a Infraero começou a requisitar um novo acordo, baseado inclusive na lei das concessões, que determina que as posses devam passar por licitação, coisa que o aeroclube acredita que não se enquadra, por ser instituição de utilidade pública, sem fins lucrativos, cuja finalidade é a formação de pilotos. Nos últimos quatro anos os pedidos para a revisão do contrato ficaram mais intensos, até que a Infraero entrou com a ação de reintegração de posse levando em conta a questão de o restaurante estar irregular. Na visão do presidente, o lugar é chamado de Restaurante Aeroclube Bar Brahma (mas no site do estabelecimento a ordem aparece inversa) e não fere as regras de uso comercial de área pública. Segundo Luiz, o aeroclube nem recebe aluguel do Bar Brahma, somente um taxa de doação que é usada para a manutenção do prédio e do museu do aeroclube que está instalado lá. O restaurante, na concepção do Bar Brahma, nasceu depois que o dono do antigo estabelecimento que ali funcionava – outro restaurante - faleceu, sendo também constatado que a estrutura do prédio es-

tava condenada. Tudo então foi demolido enquanto ao mesmo tempo era fechada uma parceria com dois sócios que tinham entre seus negócios na época a filial do Bar Brahma no bairro paulistano do Ipiranga. Eles investiriam para erguer uma nova estrutura. Colocaram avião pendurado no teto, o cardápio inicial foi idealizado pelo chef celebridade Olivier Anquier e teve até show do Chico Anísio. Para a Infraero esse é o x da questão, o Bar Brahma estaria em espaço onde não deveria estar, com fins comerciais e sem pagar nada pelo lugar que ocupa. O aeroclube alega que eles têm o direito, pelo convênio que detinham, de explorar a atividade restaurante e que quem explora não é o Bar Brahma, mas sim um sócio que para fazer marketing usa a conhecida bandeira de bares que existe em São Paulo, sendo a unidade principal a da esquina das avenidas São João e Ipiranga. Luiz acha contraditório que depois de 11 anos a Infraero, que fez todas as aprovações da construção da nova estrutura do restaurante, venha querer botar restrições nessa operação. A estatal declara que além do desvirtuamento do uso da área, o convênio de 1981 era um instrumento totalmente anacrônico perante às leis das licitações e das estatais, que determina que a licitação seja regra e que a empresa se restrinja à sua ação específica o que, segundo o órgão, não é o caso da relação do aeroclube com o Bar Brahma. Eles defendem que, uma vez que a exploração de bar ou restaurante no aeroporto deve ser feita em cima de um processo de concorrência e licitação, a situação no Campo de Marte estaria irregular. Em uma das audiências de conciliação foi proposto pela Infraero um novo contrato de cessão de uso da área, dispensando a licitação por um



prazo de cinco anos, prorrogáveis por outros cinco, que excluiu a área do Bar Brahma a fim de que se fizesse uma outra licitação, separadamente, e que o próprio Bar Brahma pudesse participar. O novo contrato seria feito diretamente com a Infraero e não com o aeroclube. Da questão do acordo de cinco mais cinco anos, o aeroclube acha que o ideal seria de um prazo de dez mais dez anos, por trabalhar com estrutura operacional sempre de longo prazo e, se possível, um contrato isento de pagamento, até porque, segundo Luiz, se o aeroclube consegue se manter com os próprios recursos atualmente, não teria caixa para pagar um aluguel da sua enorme área. Fazendo uma pesquisa informal, um hangar no Campo de Marte pode custar cerca de R\$ 70 mil por mês. A ação de reintegração de posse foi expedida em 15 de setembro, mas até o fechamento desta edição não havia sido feita a intimação das partes. Esta, quando feita, determina um prazo de trinta dias para a saída tanto do Bar Brahma quanto do Aeroclube de São Paulo do Campo de Marte. No mundo brasileiro dos recursos, muito provavelmente isso deve se arrastar por muito mais tempo, mas não deixa de ser no mínimo constrangedor ver a entidade passar por um processo assim. Tentamos entrar em contato com o Bar Brahma e a resposta foi que eles não comentariam o assunto.■



ATLAS® ACTIVE WINGLETS

Transforme a aparência e performance do seu CITATION JET



ATLAS® ACTIVE WINGLETS PARA CESSNA CITATION CJ, CJ1, CJ1+, M2, CJ2, CJ2+, CJ3 E CJ3+



A **Solojet Aviação** é a primeira representante de vendas dos produtos da Tamarack Aerospace para a América Latina. A empresa é a desenvolvedora e detentora dos STC's para instalação dos ATLAS Active Winglets para a linha 525 da Cessna. Os **Active Winglets** proporcionam melhora significativa na performance dos jatos do fabricante **Cessna: CJ, CJ1, CJ1+, M2, CJ2, CJ2+, CJ3 e CJ3+.**

BENEFÍCIOS DO ATLAS ACTIVE WINGLETS

- Economia de combustível e redução de emissão de CO2;
- Aumento de Alcance (525 - 1350NM, 525A - 1700NM e 525B - 2100NM);
- Redução considerável do tempo de subida para altitudes de cruzeiro;
- Melhora da performance em condições hot/high;
- Aumento de PMZC (Peso Máximo Zero Combustível);
- Aumento da capacidade de carga devido a economia de combustível;
- Aumento de estabilidade e conforto durante o voo;
- Melhora na performance de subida em condição monomotor;
- Aumento de distância de planeio;
- Upgrade das luzes de navegação e anti-colisão para LED;
- Melhor presença de rampa e retenção do valor investido.



Entre em contato e solicite seu orçamento

11 4582-7899 • contato@solojetaviacao.com.br

solojetaviacao.com.br • solojetaviacao



Na esperança de aumentar sua participação no mercado, a Volvo aposta em seu menor SUV. Concorrendo com o BMW X1, Audi Q3 e Mercedes GLA, o Volvo XC40 inaugura também a plataforma CMA, que será usada em outros compactos da marca no futuro. O estilo segue o desenho do XC90 e, se olhar rápido, a frente desse sueco lembra um pouco a do Peugeot 3008, com a grade em formato côncavo e para-choque protuberante. No geral as linhas são parrudas, formato quadrado

e com diversos desenhos trapezoidais ao redor da carroceria. Ao vivo o carro parece menor do que é, mas não se engane, ele entrega espaço interno muito bom. Dirigimos a versão XC40 T5 R-Design, topo de linha. Olhando ao redor dele, chama a atenção os faróis e lanternas totalmente em LED, e as rodas de liga leve de 20". Para abrir a porta do bagageiro ele tem sensor debaixo do para-choques para o comando ser feito com o passar do pé. E o fechamento é elétrico. No lado de dentro somos apresentados aos bancos de couro com regulagens elétricas sendo memorizáveis para o motorista. Os bancos traseiros têm até aquecimento e ali duas pessoas se acomodam bem (tem tomada USB para eles também), mas se for para colocar um quinto ocupante este vai sofrer um pouco com o túnel central, ainda mais pelo fato desse carro ter tração nas quatro rodas. O painel é total-

FAZER SURPREENDER

mente digital com tela de 12,3" configurável e de boa visualização. No console o sistema de info-entretenimento com tela de 9" sensível ao toque é semelhante ao que é encontrado no XC90 e XC60, bem ao estilo tablet, onde você altera as páginas ao passar os dedos. Há um monte de informações, como um relatório de consumo que chega a ser completo até demais, demandando um certo tempo para ser entendido. O GPS em algumas vezes é um pouco confuso, não consegue achar o endereço, mas se alterar a busca pelo nome do lugar - um restaurante, por exemplo - aquele local que antes não existia estará lá. O carro vem com sistema de som Harmann Kardon, mas duas coisas devem ser notadas aqui. Ele é muito bom, tem 600W de potência, mas quando você ouve o Bowers & Wilkins do XC90 com modo que simula a sala de concertos de Gothenburgo, tudo fica devendo. E a Volvo colocou os alto-falantes atrás do painel para livrar espaço para um porta-trecos nas portas. Se o som não perdeu muito com isso, o tal espaço nas portas - bem útil - foi forrado com carpete e destoa do acabamento geral, que é impecável. A cabine tem elementos em metal com textura semelhantes à da fibra de carbono e chama a atenção as saídas de ar verticais. No console central há uma área para recarregamento de celular por indução. O XC40 T5 R-Design vem com motor 2.0 de quatro cilindros dotado de turbo e compressor mecânico que gera



252cv a 5.500rpm e torque máximo de 37,7kgf.m a 1.800rpm, tudo gerenciado por um câmbio de oito marchas que podem ser trocadas por meio das borboletas atrás do volante. Fora esses dispositivos, o mesmo conjunto é oferecido também na versão T5 Momentum, enquanto que a opção de entrada T4 tem um motor com 190cv. Para um carro com peso de 1.762kg em ordem de marcha, a cavalaria é mais que suficiente. A entrega é feito por cinco modos de condução que vai da Eco à personalizada com seu estilo de guiar e uma dedicada ao fora de estrada. Na Eco o carro é bem lento, mas pode ser uma boa alternativa em trânsito mais pesado. Os modos Confort e Dynamic são os mais rotineiramente usados. Saindo da imobilidade e com o motor a 2.900rpm em modo Confort o XC40 chegou aos 100km/h em 8,27s fazendo trocas de marchas bem longas. Achando pouco desempenho, lembramos que existe o modo de condução esportiva (tem que selecionar via botão no console, abaixo da tela de infoentretenimento) e configurando desse jeito o carro conseguiu baixar o tempo para 7,6s. Melhorou, mas estava longe dos 6,4s divulgados pela fábrica. Talvez na Europa com boa gasolina, nível do mar, e somente uma pessoa a bordo ele atinja essa marca. Em termos de consumo de

gasolina, na cidade ele fez uma média de 7,69km/l e na estrada chegou a beliscar 11,3km/l, sempre usando o modo Confort. Esperávamos mais economia. Mas não são esses números que mais chamam a atenção no XC40 T5 R-Design. Esta versão vem equipada com sistema semi-autônomo de condução de série que atua até os 130km/h. Nas demais é preciso pagar uma taxa de R\$ 5.000,00 para ativar o sistema. Com ele funcionando o carro segue centralizado nas faixas de rodagem, inclusive em algumas curvas atua na manutenção da distância programada para o veículo da frente e se perceber que o carro está derivando da faixa e tem um outro veículo ao lado, tanto faz se no



gasolina, na cidade ele fez uma média de 7,69km/l e na estrada chegou a beliscar 11,3km/l, sempre usando o modo Confort. Esperávamos mais economia. Mas não são esses números que mais chamam a atenção no XC40 T5 R-Design. Esta versão vem equipada com sistema semi-autônomo de condução de série que atua até os 130km/h. Nas demais é preciso pagar uma taxa de R\$ 5.000,00 para ativar o sistema. Com ele funcionando o carro segue centralizado nas faixas de rodagem, inclusive em algumas curvas atua na manutenção da distância programada para o veículo da frente e se perceber que o carro está derivando da faixa e tem um outro veículo ao lado, tanto faz se no



Por dentro e por fora o típico estilo Volvo. As lanternas traseiras tem em forma de bumerangue. Na frente os faróis com o desenho do martelo do Thor. No interior uma cabine que remete ao XC90, destaque para as saídas de ar verticais. Atrás espaço bom para duas pessoas, a terceira tem o túnel central para incomodar.

ponto cego (ele tem sistema de alerta de objetos nessa área, mas faltou uma luz no retrovisor) ou não, ele comanda o retorno ao lugar seguro. Mas o sistema ou o guarda não gosta que você tire as mãos do volante, e se perceber que você não está com atuação nesta parte ele te dá alguma bronca, e o guarda, uma multa. Da mesma forma que se perceber que a sua condução está no estilo zumbi, ele pede que pare para um café. O carro também possui aquele sistema que nunca se deve testar, o que previne com acionamento dos freios a iminente colisão com algo que venha de encontro. Não é tão confiável, mas pelo menos uma vez vimos ele atuar com uma frenagem forte e aviso visual e sonoro para você deixar de ser tonto. Outro mino de segurança é o On Call. O carro tem um chip telefônico próprio e em caso de acidente é possível fazer contato com a central da Volvo para pedir ajuda. Esse artifício também pode ser usado para pedir informações



como a de um endereço que será inserido remotamente no GPS, ou até para fazer um espécie de serviço de concierge. Por exemplo, caso você não tenha como fazer contato com alguém que está lhe esperando, a equipe da Volvo pode fazer uma ponte coordenando essa comunicação. Dinamicamente o carro é bem confortável, a suspensão não é dura e nem mole demais, e a carroceria não rola tanto quanto o estimado para um SUV alto como o XC40. Para quem eventualmente usará esse Volvo no fora de estrada, ele possui um modo de condução especial para esse cenário. E é para algo mais que a estra-

QUASE ANDANDO SOZINHO ELE QUER FAZER MERCADO



O XC40 T5 R-Design é mais que um SUV para uso urbano. Com modo de condução para o fora de estrada encara ambientes mais pesados que a estradinha para o sítio.

dinha de terra do sítio. Com ele ativado, o carro busca sempre o maior torque, distribuindo força a cada roda e usando apenas a primeira e segunda marchas, sempre em baixa velocidade. Foi feito para transpor obstáculos mesmo, seja num aclive com piso extremamente irregular ou num lamaçal. Os faróis, que têm fecho móveis, bem que poderiam iluminar melhor quando em alto. Enquanto a versão básica custa a partir de R\$ 169.950,00 (o que o coloca no mesmo patamar de um Tiguan R-Line e o Compass Limited 2.0), a desta matéria sai por R\$ 214.950,00, mostrando que é um carro premium, mesmo sendo o compacto dentro da família Volvo, com grande capacidade de fazer o sucesso almejado pela fábrica. ■

ONDEACHAR

Volvo
www.volvocars.com/br

Novidades são sempre bem-vindas. Por isso o Helicidade está sempre inovando.

Helisales
powered by
2R Helicópteros

Helisales. Joint Venture entre Helicidade e 2R Helicópteros na compra e venda de aeronaves.

HELIBH
Service Center

Surgimento da parceria entre Helicidade e HeliBH.

ICON
AVIATION

Surgimento da parceria entre Helicidade e a ICON Aviation

Helicidade sempre à frente.

O Helicidade tem como foco sempre inovar, aprimorar seus serviços, estar à frente de seus concorrentes 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 tripulação.

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 criação da Helisales, o mais novo braço do Helicidade na compra e venda de aeronaves usadas, o lançamento de seu novo site responsivo e as parcerias que trouxeram maior valor agregado e muitos benefícios aos seus clientes.

Muitas novidades ainda estão por vir em 2018. Aguarde!



www.helicidade.com.br

NA MEDIDA CERTA



Saia lápis em sarja com elastano da linha Mais Mulher da Lunender.

A cintura alta e a modelagem com acabamento interno comprimem a área abdominal dando efeito de ventre chapado

R\$ 139,90



Jaqueta em veludo com fechamento em zíper da Sarro
R\$ 389,00

Vestido tubinho azul da Sarro
R\$ 139,00



Cropped listrado da Ashua
R\$ 119,90



Short Clochard da Ashua em linho
R\$ 139,00



Vestido chemise confeccionado em tecido Rayon Bali com estampa rotativa, da Mais Mulher.

Vem com barra italiana nas mangas, e a abertura frontal por botões acompanhada cinto com detalhe em argola
R\$ 152,90

ONDEACHAR

Sarro Alfaiataria Moderna
www.sarroalfaiataria.com.br
 Tel.: (11) 4368 8833 / 9 9413 3169
 (WhatsApp)

Lunender – Mais Mulher
www.lunender.com.br

Ashua
www.lojasrenner.com.br/ashua



**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.

RIO-SANTOS, KM 434 • MANGARATIBA • A 100 KM DO RIO • ENTRE RIO E SÃO PAULO
WWW.PORTOBELLORESORT.COM.BR • TELS.: 21 96421 9992 | 21 2789 8063 | 21 2789 8000



ENCONTRO MARCADO

Como tem acontecido nos mais recentes anos, depois da maratona imposta pela Labace, o pessoal do Bonanza Clube quer que todo mundo decole para o seu evento em São Joaquim da Barra (SP). É um encontro que vai além do círculo de proprietários do icônico avião da Beechcraft. Basicamente um almoço de sábado com os amigos na sombra de um enorme jatobá. A pista é boa, geralmente o tempo ajuda – ano passado não ajudou – e a tarde brinda os participantes com um belíssimo por do sol. São Joaquim da Barra fica cerca de 60km de carro de Ribeirão Preto, cidade aprazível com cerca de 50 mil humanos moradores. Certamente pode ser um programa de final de semana essa



O EVENTO MERECE MAIS INDEPENDÊNCIA PARA CRESCER PERANTE SEU PÚBLICO

chegada ao evento do Bonanza. Neste ano deu para contar algo próximo de 20 aeronaves. O evento já conseguiu juntar quase seis dezenas em anos anteriores. Em outras edições a Líder Aviação, e depois a TAM, cada qual em sua vez de ser a representante dos produtos Beechcraft no Brasil, levaram para lá alguns dos modelos que estavam expostos na Labace dias antes. Certa vez a Líder levou um Honda Jet, pois era mais uma linha que ela representava. Agora nada de aeronaves Textron, fossem elas Beechcraft ou Cessna, ambas hoje debaixo do chapéu da TAM Aviação Executiva. Só mandaram um representante, e de carro, pagando extorsivos R\$ 71,00 em pedágios nos 383km que separam São Paulo e aquela cidade. Uma representante da Shell teve mais sorte, foi de avião, Bonanza, é claro, de Ribeirão Preto até o evento. Quem esteve presente viu mais que aviões. Eles fecharam uma parceria com a Stuttgart Veículos, que vende Porsche e tem um loja em Ribeirão Preto. O evento recebeu uma pequena amostra desses esportivos, e nessa conta você pode colocar um impecável 911 Carrera Turbo 3.6 refrigerado à ar, negro, ano 1993/1994, com 32.000 km. A Stuttgart também colocou



Mais uma vez o encontro dos aviadores. Desta vez atraiu joias raras de quatro rodas. Até testes de arrancada na pista teve.



Honda HR-V

Desta vez fomos de Honda HR-V na versão Touring. O SUV compacto japonês quase virou uma picape nas nossas mãos ao ter que transportar nada menos que 400kg de revistas que foram distribuídas em diversos pontos estratégicos entre São Paulo e São Joaquim da Barra, passando antes por São Roque, Sorocaba, Jundiaí, Campinas, Americana até chegar ao encontro do Bonanza Clube. O tanto de revistas não tirou nem o conforto nem a dirigibilidade do carro, apesar de estar com o seu centro de gravidade totalmente deslocado para a traseira. No interior o HR-V Touring entrega bancos de couro - sem comandos elétricos - painel de info-entretenimento sensível ao toque, GPS, câmera de ré e um surpreendente sistema de som, bem equilibrado nos graves e com boa presença dos agudos. Outro diferencial desta versão são os seis airbags disponíveis, sendo que há o do tipo cortina. Na parte mecânica mais do mesmo, o HR-V Touring usa o 1.8 Flex de 139/140cv

e torque máximo de 17,3/17,4 kgf.m das demais versões. Ele tem câmbio CVT com seis marchas pré-determinadas que podem ser trocadas por meio de borboletas atrás do volante. Aliás, o uso destes dispositivos é até recomendável para manter o giro do carro mais baixo em velocidade de cruzeiro. Ele tem a tendência de ficar buscando rotações acima de 3.000rpm a toda hora, o que pode comprometer o consumo. Na nossa mão fez 13,35km/l em circuito totalmente rodoviário e usando gasolina. A esperança é que chegasse a 15km/l. Com o circuito urbano e o carro pesado, ele fez 9,48km/l, desta vez usando etanol. Bem que poderia ter piloto automático adaptativo. Custando R\$ 110.500,00 ele ainda entrega LED tanto no conjunto óptico dianteiro como nas lanternas traseiras, que foram revigoradas no seu desenho mantendo-as ainda atual.

ONDEACHAR

Honda
www.honda.com.br

em demonstração um SUV Macan e uma Panamera, com as pessoas podendo até fazer provas de arrancadas em determinados horários que a pista esteve fechada ao tráfego aéreo. Fora dessa linha tinha um clássico Jaguar E-Type prata de deixar o queixo caído. Voltando o foco ao mundo da aviação, a Gulf Coast Avionics, que tem base em Goiânia, tinha numa bancada um catálogo sortido de produtos que iam de fones de ouvidos a outros equipamentos eletrônicos para os aviadores. O evento poderia ser maior, ou melhor, depois de tantos anos deveria estar maior. Em termos de encontro de aviadores ele cumpre bem o papel, mas começa a se tornar uma reunião só dos mais chegados, apesar que entre muita conversa de amigos, alguma informação, e até negócios, podem sair daquele chapéu. Baixaram o preço da gasolina de aviação para incentivar as pessoas irem até lá com suas aeronaves. Falta buscar um patrocínio extra para bancar alguma atração aérea (que não seja apenas o combustível, pois o vil metal é preciso para viver). Isto sim faz as pessoas se deslocarem para ver o que vai acontecer em São Joaquim da Barra. E como o apoio da representante da Textron já deu sinal de pouco comprometimento com o evento, esse fato dá a liberdade para a organização escolher alguma outra data para a sua execução que não seja tão atrelada à Labace. Um período em que outras marcas do segmento não tenham as suas receitas comprometidas com rotina da grande feira de aviação executiva. E assim, conseqüentemente, pode surgir uma janela para a vinda do tão precioso patrocínio, engrenando o evento de vez. ■



**HELMARTE
OFERECE
SERVIÇOS
DE FBO**



Os que está incluso no FBO:

- Estacionamento privativo.
- Segurança 24 horas.
- Recepcionista.
- Sala-vip.
- Sala de tripulantes com acesso a internet e telefonia.
- Atendimento de pista especializado.
- Fonte externa.

Entre em contato para mais informações:

helimarte@helimarte.com.br ▪ 11 2221 3200



Excelência
e experiência em
operações aéreas

www.helimarte.com.br

A OCASIÃO FAZ A OFERTA

Apesar das reações positivas na Labace deste ano, é o segmento de compra e vendas de aeronaves usadas que mais tem provocado movimentação nos últimos tempos no Brasil. A entrada de modelos novos teve um queda brutal desde o pico em 2008, época que não deve voltar tão cedo. Se a demanda está represada, do outro lado do balcão há uma boa quantidade de ofertas, mas é preciso uma eficiente assessoria para não levar urubu por meu louro, afinal, se para comprar

um carro usado já é necessária uma adequada dose de técnica e habilidade, imagine para adquirir uma aeronave. Pegamos então duas referências de patamares distintos desse mundo. Fernando Perino está chegando no mercado. A empresa que leva seu sobrenome começou a funcionar em 2017. Piloto, aproveitou o círculo de conhecimento que tinha e tomou gosto pelas vendas, trabalhando mais no segmento de aeronaves leves mono e bimotoras a pistão ou monoturboélices, porta de entrada para o mundo da aviação de asa fixa. Um segmento que, atualmente, entre os modelos a pistão tem tido uma melhor movimentação para as ofertas com etiqueta entre R\$ 800 mil a R\$ 1,3 milhão. Se verificar, no meio dos monoturboélices os negócios giram entre os R\$ 4 a 6 milhões. No seu cotidiano há muitos interessados em busca da primeira aeronave, alguns poucos estão habituados aos custos e pormenores burocráticos da aviação, o que faz com que o Perino invariavelmente tenha que manter uma disciplina transparente em relação ao que é oferecido, abrindo todo o processo de compra e uso da aeronave para evitar um futuro desgosto por parte do cliente novato. Nesta história está incluída até a recomendação de um plano de compartilhamento de uso de aeronave para quem ainda não deseja enfrentar sozinho os custos operacionais da entrada nesse mercado, assim como não quer ter exclusividade em nenhuma negociação para evitar cobranças desnecessárias de um teatro que tem pouca liquidez. Em alguns casos de venda de aeronave, Perino entra em acordo com o proprietário para não divulgar o produto. A oferta só é mostrada na medida em que apareça uma proposta formal de interesse. Parece uma contradição, mas essa política evita o fator de superexposição que pode vir a tirá-lo de uma publicação. Acredite, existe gente que sai vendendo aeronave sem permissão depois que viu e identificou um modelo num anúncio. O foco para o Perino é manter a prioridade nas vantagens do cliente, do proprietário, blindando os interesses externos como a de um forçada de barra por par-



te de algum piloto que porventura queira voar numa máquina que seria seu sonho de consumo, mas que nem sempre atenderia os requisitos operacionais de quem bota a mão no bolso para pagar essa aviação. É sabido que existe até o pagamento de propina para um aviador mais interessado, com o intuito de que um negócio seja feito em detrimento do objetivo real da escolha. E isso pode partir tanto de um vendedor inescrupuloso até de alguém que quer se desfazer da sua máquina e está vendo uma grande chance de ganhar um trocado em meio à crise, colocando um punhado de dinheiro na mão de uma pessoa com real poder de influenciar a escolha. A transparência e a confiabilidade também são



o mote primordial para os negócios, mas desta vez num patamar mais alto de aviação. A IJT – International Jet Traders já é um nome conhecido no mercado de aeronaves executivas de grande porte. Com 35 anos de carreira no exterior, em 2001 se tornou representante da Gulfstream no Brasil, o que durou até recentemente, quando o fabricante decidiu verticalizar as suas vendas no país. A IJT foi nomeada há pouco tempo representante da canadense Viking e passou a comercializar o bimotor utilitário Twin Otter por aqui. Sem a bandeira da Gulfstream, a empresa se voltou para o mercado de aeronaves executivas de segunda mão. E o conhecimento junto ao trabalho com o fabricante, também

serviram para estabelecer um padrão de atendimento que não é facilmente visto nas empresas de comercialização independentes. Duas das cabeças da sociedade no Brasil têm experiência de sobra nisso. Luiz Sandler e Renner Lima foram da Embraer no início de suas carreiras. Sandler, recentemente, trocou o posto de vice-presidente de vendas da Gulfstream para a América do Sul para virar sócio da IJT. Isso faz com que a equipe tenha uma bagagem não tão fácil de encontrar no mercado, além da disponibilidade e atendimento que o típico perfil de consumidor desse segmento está acostumado a receber dos fabricantes. A IJT desenvolveu a capacidade de fazer na casa a criação de conteúdo e análises de mercado e comparativos de aeronaves para mostrar as melhores opções ao interessado. E entender a aeronave para traduzir ao cliente como um ou outro modelo irá melhor cumprir as necessidades e expectativas do operador, vem de uma escola maturada em anos trabalhando no construtor. Enquanto o fabricante tem o viés de usar os números para vender os seus produtos, na IJT como não há vínculos com uma determinada marca, essa técnica é agregada à análise de mercado para poder explicar ou instruir o cliente na melhor escolha. Sendo assim, a conclusão pode até indicar a um cliente que ele não deve vender a aeronave que já usava para comprar outra. Apesar de o interesse primário da IJT ser a negociação, a opção mais inteligente em determinados casos pode não ser a primária do trabalho deles. Ao fazerem isso, garantem uma continuidade de parceria com o cliente, que invariavelmente pode retornar em outra época para uma nova análise de negociação. Por outro lado eles mostram com fatos e dados como está a vida comercial de cada modelo, incluindo as curvas de depreciação ou oferta de mercado, sempre atentos ao que está acontecendo globalmente. Eles relatam, por exemplo, que os preços de jatos executivos usados pararam de cair – e de fato em alguns casos até se elevaram – e houve a redução da oferta de aeronaves usadas mais novas. Aumenta então o trabalho deles de ga-

rimpagem, sempre coordenando com o que estão pedindo o lado do comprador e do vendedor. Um G550 neste ano, por exemplo, teve uma curva ascendente de preço no mercado e uma diminuição de oferta, apesar de ser possível encontrar um exemplar por US\$ 14 milhões, o que é um bela oferta para um avião com tanto alcance, cabine, e tecnologia embarcada. O Challenger 605, pela cabine e alcance que entrega, pode ser avaliado por US\$ 10 a 12 milhões com quatro ou cinco anos de uso. Outra grande opção é o Falcon 7X, que é possível de ser negociado por US\$ 20 milhões. O trabalho deles é de mostrar qual o valor mais justo da aeronave ofertada. A IJT é desde 2001 membro da Nara - National



O MERCADO DE USADOS É O QUE TEM MANTIDO A COMERCIALIZAÇÃO DE AERONAVES

Aircraft Resale Association -, que congrega empresas que trabalham nesse setor mundialmente. A importância disso vem de uma série de critérios exigidos para ser efetivado como pertencente dessa associação, que tem até um colégio que define e indica quem pode ou não fazer parte dela. Um dos requisitos está num número mínimo de aeronaves comercializadas pelo pretendente. A IJT deve ter bagagem suficiente. Nos últimos 12 meses eles comercializaram algo como US\$ 200 milhões em aeronaves. Fazer parte da Nara garante uma rede de parcerias global. Há treinamentos e discussões de alinhamento e melhores práticas de negociação definindo, por exemplo, como deve ser o contrato, cláusulas e consultas com juristas especialistas em direito de aviação. O reflexo acaba recaindo no cliente. Eles já identificam que o perfil de quem os procura é mais maduro, profissional, com uma educação aeronáutica mais desenvolvida e que sabe identificar quando surgem práticas nocivas ao segmento, como alguém oferecendo uma aeronave com preço irreal só para entrar numa negociação que não seria a dele. Práticas ruins, mas que acabam se estreitando quando os clientes começam pro-



curar maior segurança. Este é o mote, tanto para uma transação envolvendo uma aeronave leve, como as da Perino, quanto para os grandes jatos da IJT. Ambas mostram o que é mais seguro para voar. ■

ONDEACHAR

Perino Aviação
Tel.: (14) 9 9670 9171
www.perinoavioes.com.br

IJT
Tel.: (11) 3704 7070
www.intljettraders.com



**TRANQUILIDADE,
CONFIANÇA E PROTEÇÃO
QUE VOCÊ E SUA EMPRESA
MERECEM.**



A **GOOD WINDS**, maior corretora especializada do Brasil no ramo de Seguro Aeronáutico, atua no mercado nacional e internacional, buscando sempre oferecer aos clientes soluções diferenciadas, que atendam e superem suas expectativas e necessidades. Com seu conceito All-in-One, a **GOOD WINDS** também oferece seguros em diversas modalidades, tudo de forma simples, rápida e direta.

ENTRE EM CONTATO E VEJA A DIFERENÇA.

+55 (11) 3624.6785
contato@goodwinds.com.br
goodwinds.com.br



Quer ser um Franqueado?
Entre em contato e saiba mais:
franquia@goodwinds.com.br

Entre meados da década de 1970 e 1980, o programa dos motociclistas paulistanos era ir no cirquinho do Ibirapuera, uma área que hoje abriga um estacionamento, logo atrás do prédio da Bienal. Aos sábados a patota das duas rodas se reunia lá, e os mais bacanudos ficavam dando voltinhas num espaço onde mal era possível acelerar em primeira. Mas era o fino da bossa com público enorme sempre. Os caras iam para ver as máquinas, as minas, os caras das motos. Capacete nem pensar. A diretoria da Federação Paulista de Motociclismo, ia Carlos Alberto Pavan, o Jacaré, doido (hoje seria catalogado como irresponsável) e dono de talento ímpar para andar de moto e vencer corridas. Morreu, inclusive, em cima de uma, se estabacando na traseira de um Opala em frente ao restaurante Pandoro na Avenida Cidade Jardim. Estava fazendo



CHEGA DE SAUDADES



racha com uma Honda CB 750. Mas era uma época de fazer felicidades em um Brasil de paupérrimos recursos. O que tinha de modelo de moto naqueles anos não só fazia história no mundo, mas também nas ruas daquele Brasil ingênuo. Tanto que em campeonato brasileiro de motovelocidade tinha até gente que achava - e até comprovava - que BMW com motor boxer era páreo para Yamaha TZ350 em Interlagos. Nesse meio, quem mandava brasa era a Honda CB e a Yamaha RD. Tinham as Suzuki GT380 e, nesse bolo, as Kawasaki Z1. O objetivo era ter muito mais performance que as CB750. Eram quatro cilindros como mandava o figurino da alta tecnologia das japonesas, e tinham 900cc. Biscoito fino para impressionar. Foi referência que se diluiu sob a geração Ninja. Da década de 1990 para cá, as Kawasaki esportivas significavam Ninja, motos com performance de míssil. Até que a família Z das esportivas descarenadas evoluiu das quadrilíndricas 750cc até chegar na 900cc. E nessa hora alguém lembrou que um dia a casa fazia a Z1. Foi fácil ver que existia uma engenharia disponível para reviver o modelo icônico. Eis então que chegamos na Z900RS. Ao se aproximar, você tem a certeza de que está frente a uma legítima Z1 ano 1972. As duas são quase idênticas. O motor, suspensões e farol de LED caguetam o novo modelo. Formato de tanque, o grafismo,



banco, escapes 4 em 1, rabetas, banco, tudo é perfeito anos 1970, portanto, como se pode ver nas fotos, ela não é uma simples esportiva sem carenagem. A Z900RS é um produto totalmente único que ao dar a partida vem a satisfação, além de todo um lado emotivo e histórico embutido, e também a constatação que uma melhor tecnologia e recursos de engenharia modernos fizeram deste modelo tudo que ele deveria ser naquela época. Com relação à Z900 normal, a RS tem algumas diferenças. Ela é mais longa de entre eixos, a Z900 mede 2,065m e a RS 2,100m. A RS possui 20mm a mais. O caster da Z900 é de 24,5° e na Z900RS esse ângulo é de 25°. A modelo vintage esterça mais o guidão, são 35° para cada lado, enquanto a Z900 esterça 33°. O quadro nas duas motos são semelhantes, mas na RS a parte traseira é mais reta. A RS é 5kg mais pesada que a Z900. As suspensões em ambas são semelhantes, sendo que a frontal da Z900RS possui dez níveis de ajuste da compressão e 12 no retorno. O motor da Z900RS tem a mesma base, mas foi feito para trabalhar melhor o torque em baixa. Ela entrega 109cv a 8.500rpm e um toque máximo de 9,7kgf.m a 6.500rpm enquanto que a Z900 original lhe fornece 125cv a 9.500rpm e 10,1 kgf.m de torque a 7.700rpm. Sentando na moto, algumas coisas se destacam. Uma é o acabamento. O tanque em forma de gota e a pintura são impecáveis. O painel é muito com-



pleto, os mostradores analógicos são de fácil leitura tanto de dia como de noite, e ela te informa a distância percorrida total e duas parciais, alcance, média de consumo e o instantâneo, tem relógio e ainda mostra qual marcha está engatada. Fora isso há o nível de combustível e temperatura do motor. Faltou uma luz de troca de marcha. Os comandos nos manetes estão todos à mão e, incrível, os espelhos redondos funcionam. A moto não é tão baixinha assim, a altura do assento é de 800mm, a Z900 é 5mm mais baixa nesse item. O guidão é largo, alto e reto. A geometria com as pedaleiras e banco faz com que o corpo do piloto sempre esteja mais reto. Seria extremamente confortá-

Sem tempo para saudosismos. A Z900RS resgata o estilo de uma época de ouro em cima de uma plataforma de engenharia moderna. É para sair andando sem problemas.



melhor. E também por conta do guidão é melhor ficar mais atento ao passar entre os carros. Nisto a Z900 é melhor, mais estreita. A Z900RS tem três níveis de controle de tração, o totalmente desligado, um médio e um mais alto. No primeiro e segundo a moto lhe deixa desgarrar a roda traseira e é possível ver a frente levantar, na terceira nada disso é permitido. Em dias de chuva ou na cidade esse modo se torna mais confortável. Na unidade testada havia um certo degrau bem no início do curso do acelerador, que não é eletrônico. A coisa saía do modo desligado para uma potência bem acentuada em algumas situações em que você não queria. Se a RS também é um prazer total para andar na cidade com o motor respondendo muito bem em baixa, curiosamente a Z900 com menor torque em baixa pareceu ter uma suavidade maior na progressão de entrega de força. A RS não é uma Ducati, ríspida, mas o equilíbrio era melhor na Z900. Entretanto, isso não quer dizer que esse motor deixou de trabalhar bem em baixa e olha que ela tem uma primeira marcha mais curta do que a estabelecida na sua irmã. Num percurso de estrada bem truncado, fazendo curva fechada, freando forte antes da tomada do que seria um cotovelo e propositalmente entrando e saindo a baixas velocidades, isso quer dizer a 30km/h, em sexta marcha, a moto respondeu muito bem, sem



tável não fosse o banco duro. Este, apesar de ter um desenho clássico, bem largo, chega a incomodar em pouco quilômetros rodados. Ao apertar o botão de partida, mais um sorriso. O belo escapamento 4 em 1 emite um som muito parecido com as tetracilíndricas refrigeradas à ar da década de 1970. É um urro seco, que equilibra bem a selvageria com algo que não incomode a pessoa no carro ao lado. Andando nos primeiros metros, é fácil entender que a sua tocada também deve ser revista. Apesar de ter um belo conjunto de suspensões e pneus, por conta do guidão largo e a sua postura o bacana aqui é uma tocada menos agressiva em curvas, mais suave será

nenhum engasgo. Comportamento bem útil para o uso urbano. Indo para uma autoestrada dizer que uma ou outra anda mais é quase besteira. Tanto faz se você dispõe de 109 ou 125cv de motor, ambas as motos são extremamente rápidas e ágeis. Mas é claro, andar rápido na Z900RS tem suas peculiaridades. Acima de 140km/h a postura de braços abertos e corpo ereto não ajuda em nada na aerodinâmica. O esforço para enfrentar o vento deixa tudo desconfortável, e acima de 160km/h a frente começa a ficar mais leve do que o desejável. Uma mini-bolha seria bem-vinda para aliviar a turbulência no capacete. A Kawasaki dispõe da versão café racer da Z900RS. Esta,



NA ONDA RETRÔ ATUAL, UMA MOTO QUE TRAZ O CONCEITO DOS BONS TEMPOS

além da pintura especial em verde, vem equipada com uma meia carenagem que deve atenuar a condição encontrada na RS. E se o motor tem a sua elasticidade em baixa, já a partir dos 4.500rpm é um deleite só. O som saindo dos escapes após os 5.500rpm é inebriante, a máquina se torna extremamente ágil. E apesar da progressão não tão linear no começo dos giros como na Z900, você também não pode dizer que exista algum buraco na entrega de potência pela RS. E, sim, se ela anda bem, da mesma forma também para muito bem. O conjunto de freios dianteiros e traseiros tem as mesmas medidas em ambos os modelos (discos de 300mm e 250mm), mas os dianteiros da Z900 tem formato margarida. Vão parar você da mesma forma, com excelente progressão. O consumo urbano da Z900RS foi de 17,5km/l, o rodoviário chegou a 21,3km/l andando a 120km/h a 3.600rpm. Se andar mais forte acima de 145-150km/h o consumo vai para 14,5km/l. Dá pra perceber que entre levar ou não uma multa, o regime de cruzeiro ideal dessa moto seria a de 140km/h, mas manter os 120-130km/h cansa menos. Esta é uma daquelas motos que você pode comprar para o resto da vida. O estilo é fantástico, uma moto



na simplicidade que deve ser. A Z900RS tem preço na etiqueta de R\$ 48.990,00 e a versão Café Racer sai por R\$ 49.990,00. Mas é também preciso ficar atento a uma outra questão. O custo de manutenção dessa japonesa é bem mais baixo que a de uma europeia premium. E se a sofisticação não fica tão atrás, em termos de estilo a Z900RS é para ser colocada num pedestal. ■

ONDEACHAR

Kawasaki
www.kawasakibrasil.com.br



CAMPO DE POUSO





Antes um sítio de produção de vime para decoração. Agora ponto de encontro de gente que gosta de aviação, ou de quem nem se importa com o assunto, mas não deixa de admirar o inusitado que é encontrar no meio de uma estrada um lugar com um monte de aviões no telhado. No centro, em lugar de destaque, um Antonov An-2. Este mesmo avião foi usado na novela Rainha da sucata. Maurício Mattar fazia estripulias nele em 1979. Agora ele repousa em um pedestal e mata a curiosidade de todos. Em ala com o avião russo, tem um Navajo que decora o teto de um palco, e um Carioca que está, este sim, pousado no telhado da construção prin-



ESPAÇO DE EVENTOS ABRE PARA QUEM GOSTA DA BOA MESA E AVIAÇÃO

cipal. A história de como essa aviação foi pousar lá também vale a visita. Milton Nakano, dono do lugar, tinha a ideia de fazer o espaço para eventos, mas não sabia como decorá-lo. Parceiro de todas as horas, o Euclides Tada, lenda da mecânica de tudo que voa (matéria na HiGH 59) achou por bem que tinha a solução e esta veio na forma do Carioca. Deu uma carcaça que ele tinha com a promessa de ser pintada de vermelho e azul e ter o nome dele na fuselagem. Tada virou matrícula de avião. E já que é assim, juntou também os outros aviões que ele tinha na prateleira. O lugar virou temático. Nas paredes, pôsteres de época. Tem dois aeromodelos de Piper Cub pendurados no teto do salão. Foi outro amigo cliente que fez a colaboração. Mais um fez um mural com o monte Fuji e um Mitsubishi Zero. Depois foram levadas hélices, uma frente de outro monomotor, peças de trem de pouso. Um cone de cauda de helicóptero serviu de base para a biruta. E as pessoas vêem a graça do ambiente. São dois salões com cozinha e churrasqueira acoplada. A estrutura se completa com uma piscina e uma área de brinquedos para as crianças. Há um dormitório com 28 alojamentos e um campo de futebol em grama. A casa ainda está sen-





O espaço para eventos chama atenção de quem está no ar e em solo. Fica perto de São Paulo e tem espaço suficiente para receber grupos de entusiastas das mais variadas tribos.

do arrumada, mas do jeito que está tem sido destino de grupos de motociclistas que vão para lá passar o dia e, na maioria das vezes, usam o palco para assistir um show de uma banda. Para eventos o espaço é oferecido por R\$ 1.000,00 a diária. Na mesa eles começaram com espetinhos (R\$ 6,00), mas o grande chamariz são os filés de carneiro marinados em alho, cebola, tomate, vinho branco, alecrim, vinagre, sal grosso e pimenta do reino feitos na grelha. A porção com 500gr sai por R\$ 50,00 e tem gente que até vai de helicóptero em busca dessas preciosidades. A dica é completar o pedido com uma salada de pepino feito no vinagrete com tomate, alho, cebola, pimentão, vinagre de frutas e mais a semente e óleo de gergelim. Parece até que usaram a pasta do missô, mas é o gergelim que dá um toque amanteigado na vinagrete e tudo combina muito bem com a carne do carneiro. Da simples curiosidade, esse espaço vale a ida também pela boa mesa. ■



ONDEACHAR

Recanto do Avião
Rod. Jean Antonin Bata, km 80,7 –
Piracaia – SP
Tel.: (11) 9 9912 9016

Horário de funcionamento:
Sexta das 17h00 às 00h00
Sábado das 10h00 às 00h00
Domingo das 10h00 às 20h00

SABE DA ÚLTIMA?



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



www.facebook.com/revistHiGH

HiGH



EXPECTATIVA DE UM FUTURO MELHOR





Nova área coberta para o expositor e muita gente circulando na Labace. As novidades eram de variados tamanhos, performance e segmentos.

Se o Brasil que estava na Labace for o que se espera dele nos próximos anos, estamos feitos. A previsão era de uma feira morna diante do cenário político pré-eleições, mas o que se viu foi diferente. Com um público divulgado de 10 mil pessoas, segundo a Abag - Associação Brasileira de Aviação Geral, organizadora do evento, os expositores saíram do aeroporto de Congonhas (SP) com bons sorrisos nos rostos. Neste ano não foi preciso enrolar no texto para mostrar o que foi a Labace. De certa forma, as levas de boas notícias até suplantaram os, sempre presentes, problemas de estrutura que a organização a cada ano não consegue resolver. Com menos expositores, e a perda de uma área em frente à avenida Washington Luis reservada a uma rede de lojas de material de construção, parte da Labace

foi deslocada para os fundos do antigo pátio da Vasp, onde há algum tempo ficavam estocadas aeronaves da frota da finada companhia aérea. Fora uma inexplicável demora de até uma hora e meia para se desvencilhar da burocracia de conseguir uma credencial para entrar na feira, a dinâmica do evento até que foi melhor, apesar de o povo ainda se espremer nas passarelas de plástico que se fazem de corredores entre os estandes. E neles, muitas novidades foram apresentadas. Logo de cara, um embate frente à frente de dois helicópteros que poderão ser o grande filão para o mercado executivo nos próximos anos. De um lado estava o H145 exposto na área da Helibras, do outro a Leonardo apresentava o AW169. Os dois biturbina médios estão no degrau exatamente acima de quem hoje voa um AW109, H135 ou Bell 429, oferecendo espaço para pelo menos dois passageiros a mais, potência extra e maior alcance. O H145 (que antes era chamado de EC145 T2) é o primeiro da nova geração a chegar ao Brasil e pertence à CAF Táxi Aéreo. O AW169 é o mesmo da capa desta edição, ensaiado pela HIGH uma semana após o final da Labace. Muita gente interessada nessas máquinas da categoria de 4,5-4,8ton. Pelo menos quatro clientes estavam em compasso de espera para o final das eleições a fim de efetivarem a compra des-

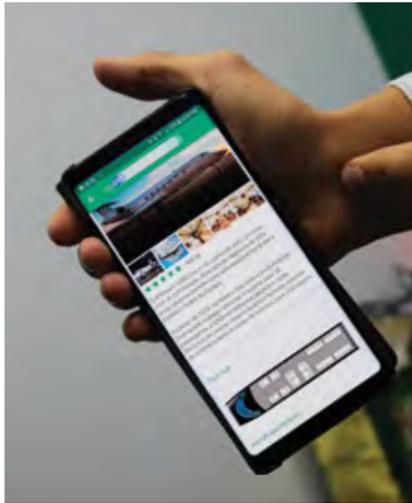


ses helicópteros. Também teve uma curiosidade no mercado de helicópteros anunciado na feira. A Icon Táxi Aéreo ganhou os direitos de venda no país do Leonardo AW109 Trekker, versão com esquis dos AW109 que normalmente vemos nos céus brasileiros. A empresa comprou quatro desses biturbinas leves para compor a sua frota de fretamento. Outro helicóptero que chamou a atenção foi o Bell 505 JetRanger X, desta vez com as cores da Helisul, o primeiro cliente a receber o modelo no Brasil. Na sequência inicial da visita, uma série de aeronaves leves, um mercado que levou um bocado de gente que espera entrar na vida da aviação ou fazer renovação de frota. Essa foi uma certa novidade na La-



bace, uma vez que esse tipo de cliente, geralmente fora de São Paulo, não tem muito costume de ir à congestionada capital paulista ver esse tipo de evento. A Aeromot aposta no consumo baixo do bimotor Diamond Da-62 (dois Austro AE330 à pistão de 180hp) de sete lugares e aerodinâmica refinada. Bem ao lado estava o espaço da JP Martins, que neste ano conseguiu trazer um Piper M600, novo monoturbinha leve (uma Pratt & Whitney PT6A-42A de 600shp) de seis lugares. O modelo é uma grande evolução em relação ao Meridian, com um alcance máximo de 1.658nm. Era interessante compará-lo com o francês TBM 930, outro monoturboélice (um Pratt & Whitney PT6A-66D de 850shp) de seis lugares que também é vendido pela JP Martins. A empresa jura de pé junto que os dois aviões são de mercados complementares, apesar de serem quase a mesma proposta, sendo que o TBM oferece um desempenho de puro carro esportivo. Outro monomotor que chamou atenção, mas desta vez a jato, foi o Cirrus SF50 Vision. A Plane Aviation, representante da marca, colocou pela primeira vez na Labace a sua grande aposta para o futuro. Está certo que o Vision já tinha sido demonstrado ano passado no hotel Portobello em Mangaratiba, mas na feira foi um dos grandes destaques. Ao lado dele estava o Cirrus SR 22 Potenza, nova

versão com diversos itens de acabamento. A proximidade de ambos os Cirrus fez com que as pessoas pudessem ver quão semelhantes eles são em termos de suíte de aviônicos, o que vai facilitar a adaptação de um pelo outro. A Labace foi também palco para apresentação de novas tecnologias para a aviação executiva. A Líder Aviação lançou o seu aplicativo de contratação de serviços criado para plataformas Android e Apple. Inicialmente serão oferecidos fretamentos com a escolha de trechos, tipos de aeronaves, serviço de bordo, tudo pago via cartão de crédito. Por esse instrumento serão oferecidas oportunidades de usar



SINAIS DE MOVIMENTAÇÃO FORAM DADOS, AGORA É PARTIR PARA A PRÁTICA

a aeronave em trechos que ela executará vazia, na ida ou volta de outro serviço. Basicamente funcionando da mesma forma, a Flapper Tecnologia foca também no compartilhamento de assentos de um mesmo voo, sempre em parceria com empresas de táxi-aéreo. Eles também têm um aplicativo para fazer todos os pedidos. Com esse sistema, prometem reduzir os custos da viagem para o passageiro, sendo que um voo entre Rio e São Paulo pode ser oferecido por cerca de US\$ 200,00 per capita. No catálogo deles é possível ver imagens da própria aeronave que o cliente tem em vista. Até o final do ano eles pretendem oferecer voos com base em Belo Horizonte, além dos outros voos que eles oferecem partindo do Rio de Janeiro e a capital paulista. Mais curiosidades da Labace. Em meio aos estandes, estava um da JCranes que se tornou a representante da chinesa Harbin. Eles estão oferecendo o bimotor asa alta semi-cantilever e de trem de pouso fixo Y12E, que está em fase de homologação no Brasil. Da mesma categoria de um Twin Otter, ele é motorizado com um par de Pratt & Whitney PT6A-135A e voa numa velocidade de cruzeiro de 145 nós com um alcance de 1.400km. Recentemente ganhou uma suíte de aviônicos Garmin 1000NXi.

O modelo deve custar em torno de US\$ 5 milhões e se o plano da representante de fabricar o avião aqui no Brasil se concretizar, o valor na etiqueta deve diminuir. Segundo a JCranes, o Y12E consome 1,5x de combustível em relação ao Cessna Caravan, levando o dobro de passageiros. Virando a página da Labace, os grandes personagens da feira também levaram muitas novidades. A Embraer que em tempos de fusão com a Boeing estava muda para falar de qualquer assunto, levou um Phenom 300E. A máquina em si é a mesma, mas o interior recebeu aprimoramentos, como o sistema de entretenimento desenvolvido pela Lufthansa Technik, e novos assentos, que recebem, como todo o interior, novas opções de acabamento. O corredor foi redesenhado ganhando 8cm na largura e proporcionando 2,5cm extras no pé direito. Além do Phenom 300E estavam expostos um Phenom 100EV e um Legacy 450 este, que junto com o irmão maior Legacy 500, trava uma árdua batalha de mercado com a Cessna, que depois de ver os produtos da Embraer mirarem no Citation Sovereign, colocou no mercado o Citation Latitude que custa cerca de US\$ 16,250 milhões, mais barato então que o Legacy 450, que tem etiqueta por volta de US\$ 17 milhões, e os

Novas tecnologias de aplicativos para fretamento, uma Embraer que pouco falou. Na página ao lado o Falcon 8X e o Gulfstream G600 que foi visto pela primeira vez na feira.



cerca de US\$ 21 milhões pedidos pelo Legacy 500. O Legacy 500, por sinal, acaba levando concorrência do Bombardier Challenger 350 (US\$ 20,8 milhões), que oferece mais alcance e cabine. Se o visitante quisesse ver essas opções seria bem fácil. O estande da Bombardier estava bem ao lado e além do Challenger 350, mostrava um jato de longo alcance Global 6000, que ficou ofuscado pela presença do Gulfstream G600 em exposição pela primeira vez no Brasil. O jato que deve ser certificado até o final do ano, chega com 2,41m de largura de cabine de passageiros, sendo mais larga que a do G550 e apenas 18cm mais es-



treita que a do G650ER, atual maior modelo da Gulfstream, que ao lado do G280 também estava exposto na Labace. Com um alcance de 5.100nm voando a Mach 0.90 e 6.500nm a Mach 0.85, abrem-se as possibilidades de voar com o G600 sem escalas do Brasil para os Estados Unidos e Europa. Continuando na área dos grandes jatos, a Dassault levou mais uma vez o Falcon 8X e o Falcon 2000LXS. Conversando com o CEO da Dassault Falcon Jet, Jean Rosanvallon, ele nos contou que espera defender uma boa fatia de mercado quando o Falcon 6X começar a ser entregue em 2022. O jato de alcance de 5.500nm foi gerado depois dos problemas encontrados nos motores Safran Silvercrest, que acabaram matando o projeto do 5X. Esses mesmos motores, inclusive, ainda põem em cheque a viabilidade do Cessna Hemisphere. Nas palavras de Rosanvallon, mais que ver as possibilidades do Falcon 6X na concorrência com o Gulfstream G600, quem sabe daqui dois anos a plataforma do seu novo jato, com uma cabine de 1,98m de pé direito e 2,58m de largura interna possa servir para um futuro modelo, quem sabe, de ultra longo alcance. A Dassault tem que realmente fazer uma baita lição de casa, pois além de chegar atrasado no mercado, o 6X vai ter uma série de itens novos em seu projeto, o que certamente vai demandar tempo para maturação. Agora, se o seu bolso não comporta uma fatura de um desses





grandes jatos, talvez a opção estivesse no estande da Líder Aviação. O Honda Jet agora é Elite e já tem um para chegar no Brasil. De diferente do anterior, o Elite (US\$ 5,250 milhões ante os US\$ 4,950 milhões pedido pela versão original) é mais silencioso, voa mais alto e ganhou 369km em seu alcance. Também conta com recursos de segurança de voo mais atualizados. A performance de pista também teve melhoria de 150m em decolagens em peso máximo, o que faz a alegria de Philippe Figueiredo, diretor de vendas da Líder, que quando questionado se o Honda Jet não precisa de pistas maiores que a média encontrada no país, firmemente diz que isso é lenda,



apesar de admitir que em determinadas ocasiões em peso máximo de decolagem seja preciso uma pista de 1.000 a 1.200m para operar o Honda Jet. Na TAM Aviação Executiva, além de toda a gama dos produtos Textron, o destaque era o Citation Longitude, outro exemplar que estava sendo exposto pela primeira vez no Brasil. Com 2m a mais de cabine de passageiros e alcance de 3.500nm, o Longitude, segundo Rafael Mugnaini, diretor de vendas da TAM Aviação Executiva, é peça chave para quem deseja fazer viagens do Brasil para o exterior. O jato, nas palavras dele, consegue com oito a bordo, sair de qualquer cidade brasileira e, com uma parada em San Juan, chegar aos Estados Unidos. Com uma escala, o Longitude pode atingir a Ilha do Sal e de lá prosseguir para a Europa. Esse modelo, e também o Latitude, segundo o diretor, é o inerente passo seguinte de quem opera atualmente jatos como o Learjet 45, Citation CJ4 ou Phenom 300. Mugnaini foi o exemplo do cenário encontrado na Labace de 2018. A TAM acertou na feira a venda de um Bell 505 e um King Air C90 e viu que dos potenciais clientes que encontrou na Labace, metade estava em busca de atualização de tecnologias embarcadas. Agora resta ver o que vai acontecer nos próximos meses e no próximo ano para voltar a crer que este mercado pode retomar algum tipo de crescimento. ■

O interior do HondaJet está mais silencioso com a versão Elite. O Citation Longitude é a grande aposta da Cessna para o mercado brasileiro.



EXPOMARTE

FEIRA INTERNACIONAL DE AVIAÇÃO



CAMPO DE MARTE/SÃO PAULO

06 A 08 DE JUNHO DE 2019

UM VOO DIRETO PARA NOVOS NEGÓCIOS

Venha fazer parte da Expomarte 2019

Seu sucesso está aqui!

ACESSE :

WWW.EXPOMARTE.COM.BR

EVENTO SIMULTÂNEO:


**HELIXPO
BRASIL**
SALÃO INTERNACIONAL DE HELICÓPTEROS
2019

ORGANIZAÇÃO:

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

+55 11 5041-2088/ 3845-1344
contato@expomarte.com.br



galeria



Se você já acha demais que a câmera Coolpix P900 com zoom ótico de 83x equivale a uma lente de até 2.000mm, tem que conhecer a P1000 lançada pela Nikon. Ela possui zoom ótico de 125x, o que significa dispor de uma lente de 3.000mm. Se contar com o sistema Dynamic Fine Zoom, essa peça chega a ter uma distância focal de 6.000mm sem muita perda de qualidade da imagem. Com um segundo recurso, o zoom digital de 4x da câmera, o número fica assombroso, são 12.000mm de alcance focal. A amplitude dessa lente se inicia ao que seria equivalente a uma de 24mm. É muita versatilidade em uma só câmera compacta. Para observações de animais e outros temas de vida selvagem ela se mostra uma tremenda ferramenta até mesmo para uso profissional, já que a P1000 possui modos de operação dedicados à fotografia de pássaros e motivos celestes. Em vídeo ela faz arquivos tanto em 4K quanto 1080p. Quase que obrigatória na mala de sua próxima viagem, essa câmera sai por R\$ 6.150,00 na Portssar. Num primeiro momento pode parecer um investimento alto, mas essa câmera reúne uma série de equipamentos num único produto. ■



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

UM RESORT PARA
FECHAR GRANDES
NEGÓCIOS EM
RIBEIRÃO PRETO.



TRASLADO AO
AEROPORTO.



WI-FI EM TODAS
AS SALAS.



ATENDIMENTO
BILÍNGUE.



BUFFET
PRÓPRIO.



FITNESS
CENTER.



SÃO MAIS DE 50 MIL M² COM ESTRUTURA HORIZONTAL CONSTANTEMENTE REVITALIZADAS COMPOSTOS POR EXTENSA ÁREA VERDE, PISCINAS, ACADEMIA, DOIS RESTAURANTES, AMERICAN BAR E AMPLO ESTACIONAMENTO.

NOSSO CENTRO DE EVENTOS CONTA COM DOIS GRANDES SALÕES MODULÁVEIS COM CAPACIDADE DE ATÉ 600 PESSOAS CADA, SALAS DE APOIO E FOYER AO LADO DE PISCINA.

NOSSOS EXPERIENTES PROFISSIONAIS BILÍNGUES ESTÃO FULL TIME À DISPOSIÇÃO DO SEU EVENTO. DESDE A MONTAGEM, NO ACOMPANHAMENTO E ATÉ O PÓS-EVENTO. ENTRE EM CONTATO E SURPREENDA-SE.

WWW.HOTELJP.COM.BR

**HOTEL JP
CORPORATIVO**

RODOVIA ANHANGUERA, KM 307
TEL.: 16 2101 1400 - EVENTOS@HOTELJP.COM.BR

RIBEIRÃO PRETO SP



FAZER NEGÓCIOS É ESTAR EM UMA BATALHA. ESTEJA PREPARADO.

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

Falcon 8X

WWW.DASSAULTFALCON.COM/8X | [RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | RODRIGO.PESOA@FALCONJET.COM](mailto:RODRIGO.PESOA@FALCONJET.COM)

**DASSAULT
FALCON**

ENGINEERED WITH PASSION