

HiGH



EDIÇÃO 105 | MARÇO/ABRIL 2024 | R\$22,00



CIRRUS SR22T GTS G7

INQUIETUDE MODERNA

Leasing Bradesco

Se é importante para você,
é prioridade para nós.

Entre nós,
você vem primeiro.

 **bradesco**

DOBRANDO OS TOSTÕES

Um certo mistério da natureza tem circulado o cotidiano desta redação. Recentemente mais de cinco pessoas, aleatoriamente, vieram nos perguntar o porquê não cobrávamos pela publicação de matéria sobre algum assunto. Diante da resposta de que o motivo é a simples ética jornalística, o retorno foi sempre a cara de espanto de todos, sem exceção, e o questionamento em cima de como poderíamos ganhar a vida assim. Do lado de cá do balcão soa até infame, pois não foi uma ou duas vezes que escutamos reclamações de como a mídia é vendida. Afirmam que não é confiável, argumento em geral levantado quando é falado ou escrito algo que não é bem o que se quer ouvir, ou seja, senão puxando o saco. Curioso é que ao mesmo tempo em que se critica que a mídia é vendida, chocam-se quando ficam sabendo que, pelo menos aqui nestas páginas, site ou redes sociais, não entrou um tostão para virar matéria. Alguns até acham errado. Entretanto, é sabido que, sim, diversos veículos vivem de cobrar por conteúdo. Não é de graça que o arquétipo existe. Tanto é que não raro temos que explicar que não emitimos faturas por matérias de tão viciado e prostituído está o segmento. É um descompasso difícil de entender. Pede-se moral, mas na forma imoral de se viver. Fato é que a credibilidade tem seu custo, mas não está à venda. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 18 | NÚMERO 105 | MARÇO • ABRIL | 2024

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

DIREÇÃO DE ARTE
Bianca Spatafora
arte@revistahigh.com.br

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

COLABORADORES
Edmundo Reis, Eduardo Baskertin,
Márcia Leite Paes (texto), Alessandra
Schnabel (maquiagem) e Duda
Ribeiro (modelo - You Models).

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) 2594-8874
Cel: (11) 98391-7234
redacao@revistahigh.com.br
www.facebook.com/RevistHiGH
twitter.com/Revista_High
www.revistahigh.com.br



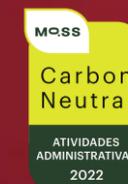
SAVIXX

trading

NEGÓCIOS INTERNACIONAIS, SOLUÇÕES SEM LIMITES

DESCOMPLICAMOS O COMÉRCIO EXTERIOR COM SOLUÇÕES EFICIENTES,
ALIADAS ÀS REGRAS DE COMPLIANCE E SUSTENTABILIDADE!

SET Marketing



11 5053 9650 | www.savixx.com.br

sumário

Junkers A50 Junior
O negócio é recuperar a aviação da Era de Ouro.....94

Compras
Tudo do melhor para você.....26

Produto
Mercedes EQE AMG Line
O grande sedã elétrico tem autonomia para longas viagens.....48

Samsung Galaxy S24 Ultra
Modelo ganha funções com inteligência artificial.....64



Ensaio em voo
Embraer EMB-121 A1 Xingu II
A elegância do primeiro executivo pressurizado feito no país.....08

Cirrus SR22T G7 GTS
A nova geração incorpora facilidades.....32

Turismo
Itaí
Uma vinícola inesperada e um conforto esperado à beira da represa.....16

Turismo de base comunitária
Roteiro especial pela cultura diversa do litoral norte paulista.....38

Mercado
Aerostore
Nova autorizada Blackhawk em Sorocaba entrega o serviço.....22

Conheça o Brasil voando
Programa incentiva o turismo doméstico.....44

BYD Dolphin Mini
A porta de entrada da eletrificação fica mais acessível.....84

Panorama
Congonhas
O aeroporto paulista vai receber uma grande reforma.....54

American
Empresa aérea faz compra de baciada.....70

Air France
Novo cardápio da alta gastronomia servido a bordo.....80

Asas para todos
A ação é pelo acesso do profissional e do passageiro.....90

Gastronomia
Uma cozinha nordestina e vegana, sim senhor.....58

Moda
O outono e o inverno na estica.....74

MTX
AVIATION

+ GARMIN

Para Pilotos de Helicóptero que Buscam Excelência:



INSTALAÇÃO DE GARMIN 500H TXi



Transforme seu helicóptero em uma aeronave mais segura e eficiente. **Vantagens inovadoras:** Bright Touchscreen LCD displays in 7" or 10.6", HTAWS Integrado, visibilidade aprimorada, informações completas no seu campo de visão e conexões de vídeo flexíveis.

Entre em contato e agende sua instalação:

✉ leandro@mtxaviation.com ☎ +55 (11) 96393-2126

www.mtxaviation.com | @mtx_aviation

EMBRAER EMB-121A1 XINGU II

A ELEGÂNCIA DO EXECUTIVO

Vamos falar de um avião que é quase uma síntese do trabalho da Embraer. Ao longo de sua história, todos seus modelos serviram como degraus de aprendizado industrial. Foi assim, por exemplo, com o EMB-110 Bandeirante, o EMB-326 GB Xavante ou o AMX. Sempre a Embraer teve o cuidado de fazer aviões belos e o EMB-121 Xingu é um deles. Nascido em 1975, é considerado o primeiro projeto originalmente pensado para a aviação corporativa da Embraer, apesar de ela já oferecer versões do Bandeirante configurado executivo. Seria o irmão menor de uma família que ainda teria o então EMB-120 Araguaia de 24

passageiros, o EMB-123 Tapajós, para 12 passageiros e o EMB-125 para 29 passageiros. O Xingu inaugurou a tradição do uso da arquitetura de cauda em T na Embraer. Trocou a fuselagem de perfil quadrado pela circular, usou a motorização Pratt&Whitney PT6A-28 de 680shp. As asas (ligeiramente mais curtas) eram do Bandeirante. Também foi o primeiro pressurizado da marca. Inclusive, esse sistema concebido para posteriormente ser usado em aeronaves maiores é um tanto pensado para o modelo. De todas as propostas, apenas o Xingu entrou em produção, os outros projetos apresentariam deficiências de performance. Provavelmente

não seriam competitivos no mercado, então foram abandonados. Do Araguaia a Embraer usou a nomenclatura EMB-120 no Brasília, um avião bem mais robusto, asas de perfil supercrítico, motores PW 115/118 e que aproveitou de muita base feita no Xingu. O que a Embraer aprendeu fazendo a pressurização no Xingu foi adotado no Brasília, idem para a cauda em T, além do desenho geral, como o nariz pontudo. O Xingu PP-ZXI voou pela primeira vez em 10 de outubro de 1976 e dos resultados iniciais de testes vieram as primeiras modificações, como a colocação de novas pontas de asa, uma grande aleta ventral e o sistema de controle de



quinada. A certificação pelo DAC aconteceu em 1977. Como a Embraer vinha do sucesso de vendas do Bandeirante nos Estados Unidos, eles também estavam de olho no enorme segmento executivo naquele mercado. Houve até uma proposta de parceria comercial com a Piper para vender o Xingu aos americanos. Só que a coisa desandou. Surgiu a história de que a Beechcraft teria feito uma enorme campanha de bastidores para que o FAA não certificasse o avião nos Estados Unidos, evitando uma concorrência pesada com os seus King Air. Na realidade o órgão regulador da aviação não aceitara a arquitetura do sistema de stick pusher, aquele que

empurra o manche automaticamente para evitar um estol inadvertido e com um único sensor de ângulo de ataque, mesmo ele sendo certificado pelos órgãos da aviação CAA inglês e DGAC francês. Foi até tentada a instalação de asinhas na traseira da fuselagem, como as vistas no Beech 1900, mas sem sucesso. Nessa hora como a Embraer já estava bem comprometida com os programas do Brasília e do Tucano consumindo bastante o caixa, o Xingu foi perdendo o seu espaço. Em 1981 surgiu o EMB-121A1 Xingu II, igual ao desta matéria, com motor de 750shp e conjunto de hélices Hartzell quadripá substituindo a versão original. Foram produzidas 29 unidades. A Embraer fez uma última tentativa com a versão EMB-121B Xingu III com fuselagem 25cm mais longa na frente das asas e 64cm após as asas, motores PT6A-42 de 850shp e tanques de combustível maiores. O desenvolvimento dessa versão foi abandonada em 1984. No total foram produzidos 106 Xingu até 1987, sendo que a maior operadora é a França, que comprou 25 para a Força Aérea e 16 para

a Marinha e eles são usados em treinamento de pilotos. Do total a França ainda tem 22 na Força Aérea e 10 na Marinha. Em 2008 eles até receberam uma atualização de painel feita pela EADS Socata. A FAB usou sete (um foi perdido em acidente) Xingu sob a designação de VU-9 de 1978 até 2010 e que depois de aposentados foram vendidos ao mercado civil. Atualmente são 18 no Brasil com o certificado de aeronavegabilidade válido. Este da matéria, de número de série 121023, é ano 1980 e está entre um dos mais impecáveis no Brasil. Ele tem 6.450h totais e 2.000h de motor (para um TBO de 3.600h). Para experimentar a máquina convidamos o Marcelo Faé, experiente em voos com o Beech King Air, em especial um C90 com kit Blackhawk que usa motores iguais aos do Xingu II, para mostrar as diferenças desses concorrentes. O que primeiro chama a atenção do Faé é o conjunto de trem de pouso extremamente reforçado. Na bequilha há uma série de elementos de sistemas acoplados na sua haste principal. Apesar da robustez, é de se atentar o fato do Xingu usar um par de rodinhas pequenas na frente (iguais as usadas nos Learjet Série 20), o que demanda certo cuidado em operações em pistas sem preparo e na hora de baixar o nariz no pouso. O avião tem os acessos a diversas partes favorecido pelo uso de travas rápidas em capôs, o que facilita a inspeção no compartimento onde ficam as bases dos sistemas hidráulicos, chegar ao bagageiro dianteiro (com capacidade de 90kg enquanto que no traseiro vão outros 90kg) ou aos motores. Ao entrar o Xingu II mostra um interior em muito bom estado. A largura e a altura da cabine são melhores que a encontrada no King Air C90 e chegar até o posto dos pilotos é algo parecido com o encontrado no King Air. O painel desse Xingu é basicamente

Na página anterior, algumas imagens da época do protótipo. A bequilha é robusta, mas as rodas são pequenas.



O sistema hidráulico (acima) é facilmente acessado. O painel é anos 1980 e na página oposta, o comando do steering.



anos 1980, mas tem um Garmin GNS 530 e um 450, um display de múltipla função Avidyne EX500 e o piloto automático Sperry de três eixos cumpre bem o seu papel. Acomodado na esquerda, o Faé vai checando as diferenças, no painel de teto além dos comandos de sistemas elétricos, luzes de painel e limpadores de para-brisas posicionados de modo similar ao do King Air, há os dos sistemas de anti-gelo e degelo, ar-condicionado, o separador inercial dos motores, luzes externas, bombas de controle de sangria de ar vindo dos motores e o de partida. Em geral dá para perceber que o caminho dos comandos está mais sequencial nos King Air. No Xingu às vezes as coisas estão espalhadas em lugares diferentes. O King Air também foi mais pensado para voar com um único piloto, ao contrário do Embraer, que claramente tem uma maior filosofia de engenharia e operacional de linha aérea. A partida dessa vez foi feita sem fonte externa, só com a energia de bateria. Na sequência foram acionados os dois inversores (no King Air é escolhido um deles apenas e depois da partida), lu-



controle de bequilha pelo steering é mais fácil até que no taxiamento. Com 70 nós já é possível comandar o avião com o leme pelos pedais e levar a mão para o manche. Com 90 nós o avião sai do chão. O Xingu gosta de correr um pouco mais na pista que o King Air. Mas as especificações de envelope operacional são boas. Em geral, dentro dos padrões de pistas brasileiras, com médias de 1.100m de comprimento, o Xingu encara a saída com dois pilotos, quatro passageiros e tanques cheios. De Paraty (RJ) dá para sair dessa forma e ter tanque para voar pelo menos 3h30min. Recentemente esse Xingu fez uma viagem entre Gurupi (TO) e Americana (SP), um voo de 3h mantendo o nível 210-220 voando a 235nós. No total foram gastos 900l de combustível. A experimentação para a matéria foi curta, subindo apenas aos 4.500pés para checagem do pé e mão do avião. De comando de rolagem ele se mostrou um pouco mais pesado que um King Air C90, em curvas de 360° foi preciso usar as duas mãos, todavia o comando de profundor não é tão



zes de posição, freio de estacionamento e as bombas de combustível, sendo que as auxiliares ficam em modo auto e as principais em modo ligado. Escolhido o motor 1, como não há nada de controle digital, é aberto o fluxo de combustível na mão. A partida, como se diz, sai da barra automaticamente, diferente do King onde é preciso retirá-la ao atingir 51% de N1. Gerador ligado e é feito o mesmo procedimento para o motor 2. Depois é realizado o ajuste do ar-condicionado e pressurização. A partida na PT6A-135 foi feita de modo mais leve que o procedimento nos -135A usados nos King Air C90 GT ou com kit Blackhawk mantendo a temperatura interna da turbina mais longe de seu limite de 800°C. No taxiamento surge a primeira grande diferença. O Xingu tem sistema de steering, com volante de controle hidráulico da bequilha para o piloto da esquerda. Ele é sensível e preciso, facilita em manobras em pátios apertados, podendo fazer o efeito pivô. Alinhado na pista, flapes em posição de decolagem, 1.800libras de torque aplicado, freios soltos, a corrida mostra que o

pesado e o compensador no comando elétrico é bem atuante, rápido e preciso. As duas roldanas para o mesmo fim, uma em cada lado da torre de manetes, tem atuação bem leve. Como o Xingu é um avião de fuselagem curta e possui uma enorme empenagem, ele acaba tendo em atmosferas turbulentas e em altas altitudes um comportamento de cavalo chucro. Abana bastante para todos os lados. Em áreas de mau tempo vai pedir uma redução na velocidade e maior atenção nos controles. O Xingu é um avião certificado para voar aos 28.000pés. Poderia ir até além, pois com um fator de pressurização de 6,7psi nessa altitude ele consegue manter a cabine em 8.000pés. Num King Air C90 a 25.000pés a cabine estaria com o equivalente a 10.000pés. Na prática o bimotor da Embraer é para ser voado de 23.000 a 24.000pés man-



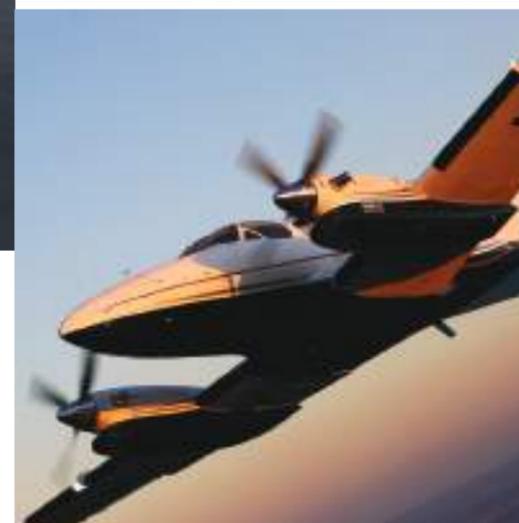
PROJETO ARROJADO E COM CONCEITOS DE AVIAÇÃO COMERCIAL O DESTACAM ENTRE OS EXECUTIVOS

tendo 230nós de velocidade verdadeira e consumindo cerca de 250lbs em cada motor, mesmo padrão que pode ser feito com um King Air C90 GT/GTX que voaria ligeiramente mais alto aos 26.000-27.000pés e uns 20nós mais rápido. Na cabine o Xingu pareceu mais silencioso, mas o ar-condicionado ficou devendo pelo menos na cabine dos pilotos, já que o fluxo de refrigeração vem da parte traseira da cabine para frente. No voo monomotor, reduzindo e embandeirando o motor direito, o voo continuou mantendo-se reto facilmente, sem precisar dar potência no motor direito. Seguindo para o pouso em Americana (SP), o Faé ingressou no circuito com o Xingu a 140nós, hélice toda à frente, trem baixado com checagem não só das três luzes verdes acusando eles baixados e travados, mas também do funcionamento do steering. A longa final foi feita com 120nós usando os pedais para compensar o vento de través e mantendo os motores com 600lbs de torque e cruzando a cabeceira com 100nós para então reduzir as manetes até a marcha lenta. Nessa hora é preciso a

atenção e experiência para lembrar que ao tocar com a bequilha no chão a mão esquerda precisa ir comandar o steering e a direita deve ser mantida nas manetes para comandar o reverso e o passo Beta. Coisa de piloto de linha aérea. Se você tiver US\$ 1,3 milhão leva uma máquina dessas para casa. Ele entra na atual bolha de mercado que está valorizando muito os turboélices executivos. Claro que sendo um modelo fora de linha os custos de reparo ou substituição de determinadas peças são mais altos. Uma para-brisas PPG para o King Air (que é o mesmo em tudo quanto é modelo e ano da família e por isso mesmo barateia os custos) pode ser encontrado por US\$ 12.000,00 enquanto que para Xingu vai custar US\$ 70.000,00,



No topo da página ao lado, o parabrisas que pode custar uma pequena fortuna. Acima a escada de acesso à cabine, padrão de aeronaves de maior porte



no mínimo. O par de pneus principais pode custar de R\$ 10.000,00 a R\$ 12.000,00 e, curiosamente, os dois da bequilha custam R\$ 20.000,00. Os quatro pneus do trem principal de um King Air F90 saem por R\$ 13.000,00. Mesmo assim é um avião que merece um estudo de projeto para a modernização de painel. Há pelo menos três bons centros de serviços que prestam manutenção do Xingu, a Chamone em Belo Horizonte (MG), a W.A.S, em Sorocaba (SP), e a Voar, que faz o atendimento em Goiânia (GO) e Uberlândia (MG). Dessa forma, ficar na mão o proprietário não ficará e vai voar numa das máquinas mais belas que a Embraer já produziu. ■

FICHA TÉCNICA

Modelo: Embraer EMB-121 Xingu
Fabricante: Embraer
Motor: 02 Pratt & Whitney PT6A-135 de 750shp
Capacidade: 1/2 pilotos + 8/7 passageiros
Envergadura: 14,05m
Comprimento: 12,25m
Peso vazio: 3.710kg
Capacidade dos tanques: 1.720l (1.692l utilizáveis)
Peso máximo de decolagem: 5.670kg
Velocidade de cruzeiro econômico: 205 nós
Alcance máximo: 1.230km

ONDEACHAR

Embraer
www.embraer.com.br

DEGUSTANDO SURPRESAS

Tem coisas que só mesmo indo ver para crer. Fomos informados que estavam fazendo vinhos de alta qualidade na beira da represa de Jurumirim, no oeste do estado de São Paulo. É cercania de Avaré e fica precisamente na vizinha Itaí. Jurumirim é lembrada pelos paulistas por empreendimentos imobiliários que durante bom tempo foram sinônimos de mico. Como destino turístico, apesar de um potencial enorme, com meteorologia em ge-

ral de boa para ótima, a coisa nunca foi muito bem aproveitada. Recentemente um programa do governo do estado tem instalado estruturas náuticas de uso público ao longo dos caminhos dos rios Tietê e Paraná, com píer, rampas de acesso e marinas. Pela previsão do Centro de Inteligência da Economia do Turismo do Estado de São Paulo, tal medida pode aumentar o número de turistas de 1,82 milhão para 3,12 milhões em oito anos com uma movimentação financeira dos atuais R\$ 138 milhões para R\$ 523 milhões. De olho na represa, que recebe as águas do Rio Paranapanema, quem explicou como

O roteiro do vinho é complementado com a estadia, tudo na beira da represa de Jurumirim, até então pouco aproveitada no turismo paulista.



PRODUÇÃO DE VINHOS FORA DO CIRCUITO TRADICIONAL ELEV A O NÍVEL DO TURISMO



acharam que dali sairia vinho foi o Júnior Medeiros, sommelier e responsável pelo operacional da Casa Soncini. O terreno possui algumas características favoráveis ao plantio, começando pela elevação da base ao seu topo e tendo face norte, o que faz receber um alto nível de insolação durante todo o dia, auxiliando o ciclo vegetativo do vinhedo gerando alto grau de fotossíntese, que entre um dos subprodutos resultante está o maior nível de açúcar nas uvas. A amplitude térmica também é positiva, saindo de 16 a 18°C à noite para 31 a 32°C de dia no verão, combinando com o processo de produção do parreiral que começa aqui entre fevereiro e março para ter a colheita no inverno, época mais seca. É a técnica de dupla poda. A própria represa ao lado, segundo Júnior, serve como um grande moderador tér-

mico. Do projeto começado em 2017 o resultado veio em 2021, com a primeira safra experimental. O objetivo é que os vinhos Soncini não sejam produtos de batalha que possam ser vendidos por R\$ 50,00 nas gôndolas dos supermercados. Na sede da vinícola os preços iam de R\$ 77,00 até R\$ 99,00 a garrafa. Eles ainda estão nos estudos para chegar a uma Pinotage boa. A Pinot Noir está à beira de uma solução ideal, mas as que deram melhor resultados por enquanto foram a Sauvignon Blanc e a Syrah. A segunda, apesar de ser um tanto chata de cultivo, o que o Júnior deu a entender, encontrou no terreno condições semelhantes à da região do Rhône, sua terra mãe. Na visita pudemos experimentar o Syrah Rosé e o Sauvignon Blanc. Ambos bem jovens, safra 2021 e adequados aos dias mais quentes. O rosé é bem gastronômico e o branco bem frutado. A estrutura de receptivo da vinícola ainda está sen-

do finalizada, refazendo uma construção que existia originalmente na fazenda. O lugar pede a chance de desfrutar o vinho no maior conforto, olhando para a represa, algo possível de acontecer na vizinha Casa Santorini, imóvel oferecido via Airbnb. A casa já existia desde os anos 1980 com arquitetura influenciada pela região do Mediterrâneo. Há muitos arcos, paredes brancas e janelas com persianas em madeiras azuis. Os espaços, principalmente das áreas comuns, são bem amplos com mobiliário de fazenda, muita madeira, cipó e o cacto, que é tema em diversos pontos da casa. De tão cenográfica é muito alugada para ensaio de fotos de moda ao longo da semana. Nos finais de semana o público altera para as famílias que buscam o sossego na beira da





Em Avaré, a escala para abastecer de insumos e a boa alimentação, sempre com muito estilo.

represa ou ao redor da boa piscina de borda infinita. A média de valores pedidos pela diária da Casa Santorini segue a partir de R\$ 2.500,00 no Airbnb e para uma sessão de fotos de 8h é possível fazer a locação a partir de R\$ 1.800,00. Duas funcionárias cuidam da limpeza e cozinha. Para nós foi feito um estrogonofe tradicional, com base de creme de leite e cogumelos parís frescos, muita páprica, tudo flambado em vodca. Os hóspedes devem levar todos os sólidos e líquidos a serem consumidos, como também os itens de banho mais os pessoais, como xampu, cremes e condicionador. Todos são recebidos com um bolo caseiro (um de cenoura com chocolate para nós) e café bem passado. Nessa de levar os insumos, uma dica é fazer uma escala no Manacá Café, em Avaré. O lugar já foi restaurante e hoje está mais

para cafeteria. Lá é possível comprar uma boa quiche de alho-poró (R\$ 66,00 inteira ou R\$ 16,50 a fatia). O café especial também vale ser experimentado. Os pacotes de 250g custam de R\$ 44,00 a R\$ 54,00. A dona também é ceramista e vende diversas peças de decoração ou de uso à mesa. O abastecimento especial combina bem com o que pode ser montado à beira da represa. Momentos especiais à vista. ■



MAPA DE ROTAS

Como chegar:

A ida para a região de Itai é feita pelas rodovias Castelo Branco e Raposo Tavares, ambas cortam o estado de São Paulo de leste ao oeste saindo da capital. As duas estão em excelente estado e cobram por isso. Pela Castelo Branco são R\$ 73,90 gastos em seis pedágios, e pela Raposo Tavares são R\$ 41,40. A primeira tem vias sempre duplicadas e trajeto mais reto. A Raposo Tavares tem longos trechos em pista simples, mas o caminho é ligeiramente mais curto, entretanto, o apoio de eletropostos é quase nulo. Pela Castelo há bem mais opções de recarga para o carro elétrico.

Dica do piloto:

Avaré possui aeroporto municipal Avaré-Arandú (SDRR 23°05'32"S/048°59'14"W) com pista asfaltada de 1.480m com balizamento noturno que para ser acionado é exigida a previsão 24h antes pelos telefones (14) 3333-1294 / 99812 0740 da administradora Rede Voa, pelo www.redevoa.com.br ou formulário eletrônico no <https://forms.office.com/r/KWMuAccWn1>. Há abastecimento pela Heljjet (14) 99647 2526.

Endereços:

Casa Santorini - Condomínio Parque Náutico Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 293,2 – Itai - SP casa.santorini.br@gmail.com
@casa.santorini

Casa Soncini
Rod. Raposo Tavares, SP-270, km 291,77 – Itai- SP
Tel.: (11) 94377 9477
www.casoncini.com.br

Manacá Café
Av. Paulo Novaes, 1025 – Avaré – SP
Tel.: (14) 99673 1025
@manaca_cafe
Horário de funcionamento:
Segunda-feira das 15h00 às 19h00
Terça a sábado das 10h00 às 19h00
Domingo fechado

**20% MENOS COMBUSTÍVEL.
20% MENOS PISTA DE POUSO.
MENOS É MAIS.**

Quando se trata de eficiência e flexibilidade, o Falcon 2000LX é tudo o que você deseja em um jato executivo. E muito mais. Alcance de 4.000 nm/7.410 km. Aerodinâmica avançada e design de asa com capacidade para pistas curtas. Uma cabine espaçosa com todas as comodidades. Conectividade de alta velocidade. E, para completar, custos operacionais diretos mais baixos. **Falcon 2000LX. Para quem não se contenta com menos.**



MODIFICAR O GANHHO



Tem novidade na garagem. A Aeros-tore Aviation fechou uma parceria que a fez a mais nova representante da Blackhawk no Brasil. A empresa de Sorocaba (SP) é bem conhecida do mercado, pois há 20 anos presta serviços de hangaragem e apoio às operações de clientes da aviação executiva. Eles possuem três hangares e fazem serviços de manutenção pré e pós voos de aeronave de porte até um Embraer Legacy. A empresa é homologada pela Anac para o segmento de modificações, como o de atualizações de painel, troca de motores para aprimorar o desempenho geral da máquina, além de ser vendedora de partes e peças multimarca, em especial da Textron, englobando a Cessna e a Beechcraft. É também representante da Garmin, Avydine e uAvionix. Como nos contou o diretor José Barth, os aprimoramentos da Blackhawk não

A nova representante da Blackhawk se torna mais uma opção no Brasil para dar uma atualizada na sua máquina e garantir melhor valor de mercado.

só produzem uma sobrevida e melhora operacional, como também transformam a aeronave em uma oportunidade de mercado. A parceria vai além e dá acesso à comercialização de conjuntos de hélice MT, os winglets BLR e kits aerodinâmicos. Em breve eles farão o primeiro trabalho de modificação de um Beech King Air C90 para receber o pacote XP135A, que troca as Pratt & Whitney PT6A-21 por PT6A-135A e provavelmente será incluído um trabalho de atualização de painel. O ferramental já foi comprado. Um King C90 original com os motores já desgastados deve sair no mercado brasileiro, com muita sorte, por volta de US\$ 700 mil e ganhando as atualizações, com hélices novas, pode ser valorizado em até US\$

2 milhões. As conquistas de performance podem também ser uma opção para um dos modelos que mais têm entrado no Brasil no segmento de biturboélices para até nove passageiros. Há uma série de Piper Cheyenne que pode merecer uma revitalizada. O modelo I pode trocar o seu par de PT6A-11 de 500shp por uma PT6A-135, garantindo 57% a mais de potência. Com isso o Cheyenne I pode subir direto aos 31.000pés mais rapidamente, enquanto que o mesmo avião com os motores velhos para subir aos 23.000pés



mento Garmin, que também forneceu os sistemas de navegação. Colocaram o GTN 750 e GTN 650, o de meteorologia GWX. Com os implementos o jato pode então fazer navegação por PBN, que possibilita traçar rotas mais diretas economizando os custos operacionais. Um avião desses com os sistemas originais poderia apenas fazer aproximações em locais como o aeroporto de Congonhas, em São Paulo, basicamente usando VOR, NDB ou coisa parecida, não tinha capacidade de navegação por GPS. Atualizada a aeronave o valor no mercado poderia sair de cerca de US\$ 1,2 milhão indo para US\$ 1,5 milhão. A modificação em si custou aproximadamente US\$ 100 mil. Fizeram também as



NOVA OPÇÃO PARA A INSTALAÇÃO DE APRIMORAMENTOS FAZ AERONAVE IR ALÉM DE VOAR

precisaria de muito tempo, valendo mais em missões de 4 a 5h de voo. E fazer a revisão geral, a mais pesada em dois PT6A-11 pode custar em torno de US\$ 400-450 mil cada, isto se não acabar se abrindo uma caixa de pandora quando inspecioná-los. A troca de motores pode girar, em preços nos Estados Unidos, por volta de US\$ 900 mil. Mas a economia operacional, segundo a Blackhawk, pode chegar a 10% e tendo na mão um avião que vai passar a voar a 271nós ante os 236nós originais. Outro exemplo de como essas atualizações podem valer a pena. A Aerostore fez um trabalho de painel em um Cessna Citation II, ano 1984, trocando todos os rádios substituídos por equipa-

remodações num Citation I, 1976, para que ele conseguisse então operar dentro das regras RVSM. Na nova configuração o jato que era limitado a voar a 28.000pés se tornou apto a voar a 41.000pés. Só com a economia no consumo de combustível por poder voar mais alto com essa mudança, segundo Barth, o investimento de cerca de US\$ 60 mil deve ser revertido em pouco tempo. Aqui no Brasil um Citation I em boas condições, sem ser RVSM, pode ser encontrado por US\$ 600 mil. No mercado americano não é difícil achar um por US\$ 350 mil. Com as atualizações é bem possível elevar o valor da aeronave para US\$ 800 mil. É a aviação encarada nos números mínimos. ■

CIRRUS

PLANE
AVIATION

EXPLORE OS CÉUS AMPLIE SEUS HORIZONTES



Av. Emílio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

ENTRE EM CONTATO
11 4582-6144 | www.plane.net.br

com



TANTA BELEZA EXTERNA

O designer Jader Almeida está com uma nova proposta para uso externo nos projetos de decoração. São mais de 50 peças que compõem o catálogo In & Out, que no passado era conhecido como Outdoor. Dentro do novo conceito, móveis como os assentos, as mesas e acessórios têm desenho mais racional, atemporal e funcional, gerando mais possibilidade de personalização, sendo um convite ao relaxamento e ao lazer sempre que possível ao ar livre. Os materiais usados nas peças vão do aço carbono, que pode ser visto na estrutura geral da luminária Grape Cubb, ao aço inox, visto na poltrona Alba Outdoor e na cadeira da coleção DUE. Alguns metais como o alumínio podem receber pintura eletrostática, como na luminária Non ou no pendente Terra. Em contraponto com o uso do metal, materiais vegetais como a teca também são bem usados na mesa de apoio Join ou no encosto da poltrona DUE, que recebe na sua base do assento uma trama de corda náutica aplicada na poltrona Alba Outdoor.

Preços: A partir de R\$ 1.100,00 (acessórios) a R\$ 122.000,00 (sistemas completos).

Showroom In & Out
Avenida São Valério, 98 - Morumbi - São Paulo
Horário de funcionamento:
De segunda a sexta, das 10h00 às 19h00
Sábado das 10h00 às 16h00

prods



PEQUENA, MAS COM DESTAQUE

A nova bolsa Jou Jou é uma releitura da Juju Petite da criadora Juliana Bicudo. Feita em couro, tem alça removível que permite ser usada como bolsa de mão. O interior é em camurça e possui bolsos com fechamento em zíper. Disponível nas cores Denim, Verde, Cenoura e Jambo a peça tem cara de pequena, mas o tamanho é suficiente para carregar tudo que a mulher precisa no seu dia a dia. Preço: R\$ 1.398,00

Juliana Bicudo
Tel.: (11) 98775 0107
www.julianabicudo.com.br



PROTEÇÃO E ESTILO

A jaqueta clássica Ace Cafe faz parte da linha de vestuário da Triumph que homenageia o Ace Cafe, local em Londres onde surgiu o conceito das motos Café Racer, que descartavam todos os elementos possíveis na máquina para deixá-las mais leves e rápidas. Na parte frontal está estampado um selo comemorativo da coleção e o forro acetinado em vermelho aumenta ainda mais o aspecto esportivo. Preço: R\$ 3.690,00

Triumph
www.triumphmotorcycles.com.br

TEMPO DE NOVIDADES

O Luminor Due PAM01424 é o mais novo integrante da família icônica da Panerai. Ele possui uma caixa em aço de 42mm em um mostrador bordô com a parte central mais clara. A pulseira em couro de crocodilo preta fosca tem sistema de troca rápida para outras com diversos acabamentos. O calibre automático P900 possui uma reserva de energia de três dias e esse relógio aguenta mergulhos de até 50m. Preço: R\$ 42.800,00



Panerai
www.panerai.com.br

VENDENDO COMO ÁGUA

A câmera digital Kodak Pix Pro WP22 é à prova d'água com limite de submersão de 15m, o que pode ser uma bela alternativa para não arriscar o seu celular fazendo fotos de vídeos na piscina, praia, lagos ou rios. Ela vem com sensor CMOS de 16MP e pode produzir vídeos em qualidade 1080p e trabalha com sensibilidade entre ISO 100 e 3200. O zoom ótico é de 4x (equivalente a uma lente de 27-108mm) e há sistema de estabilização de imagem. Ela pode ser conectada por Wi-Fi integrado para transferir os arquivos direto para o celular ou tablet. Preço: R\$ 1.490,00



Portssar Comércio
Rua 7 de Abril, 97 – 3º andar – São Paulo
Tel.: (11) 3258 0643
www.lojaportssar.com.br

DE BEM COM A NATUREZA

O brinco de ouro branco com diamantes, esmeraldas, quartzo negro e pérolas South Sea, da coleção Tesouros da Floresta, da joalheria Julio Okubo, é uma das homenagens à beleza e diversidade da natureza com referências à flora brasileira. O desenho também se inspira no movimento das ondas, e o quartzo negro simboliza a proteção. Preço: R\$ 18.887,00



Julio Okubo
www.juliookubo.com.br

GOLES PREMIADOS

Os rótulos Italian Grape Ale Moscato e Sauvignon Blanc são as novidades da Brewine Leopoldina, marca do grupo Famiglia Valduga. Ambos safra 2023, estas cervejas já receberam, premiações em competições, sendo que a primeira foi considerada a melhor do Brasil levando ouro no World Beer Awards, enquanto a segunda foi eleita a melhor no 12º Concurso Brasileiro de Cervejas de Blumenau (SC). Preços: R\$ 89,00 – Italian Grape Ale Moscato / Italian Grape Sauvignon Blanc



Brewine Leopoldina
<https://loja.famigliavalduga.com.br/>



PELE SEMPRE JOVEM

O sérum Fotobiotic Sun Active e o Niacinamide Gel de Limpeza Concentrado, da Ada Tina, são dois produtos para o cuidado da pele. O primeiro é rico em phyto peplídeos, polifenóis, fonte de quercetina, ácidos fítico e transferúlico e niacinamida, elementos que ativados pelo sol e luz artificial trabalham para rejuvenescer e fazer a fotoproteção da cútis. O segundo, com niacinamida concentrada, induz o clareamento, iluminação, radiância e retexturização da tez com constante poder de hidratação e proteção contra os danos provocados pelos radicais livres.

Preços: R\$ 260,00 - Fotobiotic Sun Activated Sérum
R\$ 112,00 - Niacinamide Gel de Limpeza Concentrado

Ada Tina
www.adatina.com

SEMPRE NA ESTICA

O vaporizador portátil Série 7000 da Philips Walita tem sistema que combina o vapor com regulação inteligente de temperatura. Tudo para que ele possa deixar qualquer tipo de tecido livre de dobras, rugas ou vincos sem precisar usar tábuas de passar. O produto possui capacidade de 100ml e potência de 1.500W e vem acompanhado de luva protetora e bolsa para transporte. Preço: R\$ 489,00

Philips Walita
www.walita.com.br



ORGANIZANDO A VIAGEM

A Trunk é uma mala de edição limitada da Sestini que facilita a vida do viajante por ter prateleiras internas e removíveis para melhor acomodar, e de forma prática, diversos itens de vestuário, acessórios e outros objetos. São dois tamanhos, a Bordo e Grande, ambas com estrutura de casco em policarbonato e equipadas com cadeado TSA Flat. Na base foram instaladas rodas com giro 360° com amortecedores. Preços: R\$ 1.099,90 (Bordo) / R\$ 1.399,90 (Grande)

Sestini
www.sestini.com.br



A MAIOR LIGHT LAGER



DO BRASIL

Produto destinado a maiores de 18 anos. Beba com moderação



Läut
PREMIUM BEER



CIRRUS SR22T GTS G7

INQUIETUDE MODERNA

Pouco tempo após o lançamento oficial, a Cirrus trouxe ao Brasil a nova geração G7 de sua família de monomotores a pistão. Reflexo da boa e contínua parceria entre o fabricante e a Plane Aviation, que é a representante local da Cirrus há duas décadas e fez o país se tornar ao longo dos anos um dos maiores compradores desses aviões. Pelas contas da Plane, só dos modelos da família SR, fora os monojatos SF50 Vision, foram mais de 500 aeronaves trazidas até então. A apresentação aconteceu numa noite no hangar

da Aristek no Campo de Marte (SP). Para a nova geração a parte dinâmica não foi alterada. Asas, trem de pouso, superfícies de comando continuam iguais ao que já se conhece. Aqui nessas páginas está o SR22T GTS G7 e ele continua com o motor Continental TSIO-550-K Turbo de 315hp girando um conjunto quadripá. Os parâmetros de velocidade e alcance não foram alterados, ela é a mesma aeronave que saiu na matéria da HiGH 101. É um monomotor que pode cruzar a 218nós de velocidade verdadeira voando alto, pois é turbo, não tem sacrifício de potência disponível em altitudes como a de 25.000pés. No teste anterior o SR22T chegou a consumir 17,3gal/h em regime de 80% potência com o motor mantendo um fluxo de 30,5pol e girando a 2.500rpm. É um avião rápido dentre o que existe na sua categoria e de projeto já solidificado. Mas é um produto que pelo olhar da Cirrus sempre tem coisa para melhorar. Desta vez as atenções ficaram focadas na cabine. Ao acessar o seu interior pelo estribo que tem iluminação própria para melhor visualizar onde se pisa em ambientes mais escuros (o avião tem outras luzes laterais na parte frontal da fuselagem que servem para checar se não está tendo formação



de gelo nas asas e o Cirrus é certificado para voar em áreas com possibilidade de formação de gelo), é fácil notar o novo padrão de acabamento de forração dos assentos, com detalhes referentes à sétima geração. A cabine também não sofreu mudanças estruturais, ainda está naquele padrão que pode acomodar dois adultos e uma criança na parte traseira. Há tapetes novos para o piso e o anteparo inferior do painel tem novo formato que garante mais espaço para os joelhos dos ocupantes dos bancos dianteiros. A chave do G7 agora não é mais necessária para dar a partida do motor. O procedimento é apenas o de acionar a seletora dos magnetos, há um aviso sonoro de que isso aconteceu, e apertar um botão integrado. Entretanto a chave, mesmo que ainda não tenha sistema de detecção presencial como as usadas em carros, caminhões ou motos, além de trancar e destrancar portas e bagageiro, serve para um dispositivo que funciona como um inibidor de partida, ele fica na parte debaixo do painel, perto da chave do ELT, e sem destravar o sistema o motor não aciona. O desligamento é sempre feito cortando a mistura. A parte do console central recebeu melhorias. O

Ao lado as novas telas do GTC. O trabalho na cabine foi facilitado. Na foto inferior o seletor de magnetos que dispensa a chave. Os bancos receberam novo acabamento em couro.



apoio de braço, que tampa também um porta-trecos, tem novo desenho e logo em frente está um nicho que abriga a seletora de tanques de combustível. Ela pode ser manipulada convencionalmente de forma manual ou então trabalhar de forma autônoma trocando a captação a cada cinco galões de combustível consumidos para sempre deixar o balanceamento o mais equalizado possível. A manete de potência também é nova, bem mais ergonômica, e os plugues para os fones foram reposicionados para as laterais e não mais no console central, evitando o emaranhado de fios naquela área. Cada um dos ocupantes tem uma entrada USB-C disponível para si, assim

A FACILIDADE E SIMPLIFICAÇÃO NORTEOU A MODERNIZAÇÃO NO MONOMOTOR

não há como ficar sem energia nos seus dispositivos portáteis. Os ocupantes dos assentos dianteiros têm na base da parede da fuselagem novos porta-copos e trecos que foram redesenhados. Para o voo, o piloto agora conta com sistema de alerta por vibração no manche para acordar caso ele coloque o avião em situação pré-estol. E se ele acionar os flapes em velocidades mais altas que o permitido, o novo G7 vai impedir a ação. Mas a grande mudança está logo acima

da caixinha que abriga o comando de proa, seletor de razão de subida e altitude, o botão azul de sistema de estabilização automática e o de acionamento do piloto automático. Neste centro do painel foi instalado um par de telas GTC – Garmin Touchscreen Controller que trabalha em conjunto com a suíte Garmin G2000. Essas duas novas telas substituem os teclados que serviam para acessar diversos sistemas de preparo e gerenciamento do voo. Um paralelo pode ser usado como referência. A chegada do GTC é mais ou menos quando a Apple implementou os ícones para acessar diversos aplicativos e programas nas telas dos seus computadores Macintosh e depois nos iPhone. Tudo ficou muito mais fácil, direto e sem erros. Nada de ficar digitando um comando para entrar num sistema que você quer usar. E todo mundo teve que copiar o mesmo padrão de funcionamento. Agora é muito mais fácil, as telas são bem acessíveis, não se faz esforço algum para alcançá-las e manuseá-las. Você quer selecionar a lista de checagem antes da decolagem, tem um ícone grande na tela de fácil visualização até para os míopes. O plano de voo está lá ao apertar. Se quiser dar uma olhada nos sistemas da aeronave também é fácil. As duas telas podem ser usadas referentes aos dados de Primary Flight Display, mas você pode deixar uma dedicada aos rádios. Para selecionar as frequências a coisa também foi simplificada. Uma das

telas pode servir como um horizonte artificial reserva. O GTC nos Cirrus SR trabalha em conjunto com a plataforma Garmin G2000 que na nova geração ganhou telas de 14" na versão GTS e 12" na versão básica. Anteriormente as telas eram respectivamente de 12 e 10 polegadas. Com essas modernizações o padrão de trabalho de cabine fica mais próximo ao encontrado no monojato SF-50 Vision, a transição se estabelece muito mais linear e simples, mesmo que no jato a suíte



pois para fazê-lo funcionar é necessária também a presença do sistema de automação e gerenciamento de aplicação de potência do motor, o que demanda algumas boas horas na frente da tela do computador para que seja viabilizado. E não é um sistema dos mais baratos. O Cirrus SR22T G7 2024 está saindo por US\$ 1.624.700,00 já posto no Brasil, mas é bom lembrar que toda a produção do modelo está vendida até meados de 2025. Então esse preço descrito serve mais como um parâmetro base para começar uma negociação de compra do seu avião com a Plane. O padrão da nova geração G7 está disponível para todos os modelos monomotores a pistão, do SR20 com motor menor de quatro cilindros e 215hp, passando pelo SR22 aspirado e com 310hp ao topo de linha dessas páginas. A inquietude da Cirrus faz com que os seus voos sempre estejam um passo, ou uma decolagem, à frente. ■

de aviônicos seja Garmin G3000, que dispensa as teclas físicas de comandos na sua moldura. No G3000 tudo é feito pela tela sensível ao toque. O padrão de painel do SF50 Vision é muito semelhante ao disponibilizado pelo Piper M700 Fury, que também usa o G3000 auxiliado com duas telas de GTC. O que o Cirrus SR22T G7 ainda não tem é o sistema de pouso autônomo que está disponível no SF50 Vision. Quem sabe isso possa ser uma lição de casa para uma, quem sabe, geração G7+, mas é preciso um pouco mais de trabalho de engenharia,

ONDEACHAR

Plane Aviation
Tel.: (11) 4582 6144
www.planeaviation.net.br

**FICHA
TÉCNICA**

Modelo: Cirrus SR22T G7
Fabricante: Cirrus Aircraft
Motor: 01 Continental TSIO-550-K Turbo de 315hp
Capacidade: 1 piloto + 3/4 passageiros
Envergadura: 11,68m
Comprimento: 7,92m
Peso vazio: 1.067kg
Capacidade dos tanques: 92 galões
Peso máximo de decolagem: 1.632kg
Velocidade de cruzeiro máxima: 213nós
Alcance: 1.021nm

ELEVANDO O PADRÃO DE EXCELÊNCIA

PARA SUPORTE DE AERONAVES E MOTORES

Como fornecedor independente líder do setor de soluções de suporte para motores de aeronaves e jatos executivos, a StandardAero tem a confiança de operadoras em todo o Brasil e na América do Sul para soluções de suporte responsivas e personalizadas.



Nossa equipe fornece suporte autorizado por OEM para uma ampla variedade de motores e APUs:

- AE 3007 • APS 2300 • Arriel 1&2 • BR710 • CF34-3/-8 • CFE738 • CFM56-7B • CT7-5/7/9 • GTCP36
- HTF7000 • JT15D • LEAP-1A • LEAP-1B • M250 • PT6A • PT6T • PW100 • PW150 • PW200 • PW300
- PW500 • PW901 • RB211-535 • RE220 • RR300 • Spey • Tay • TFE731 • T700

Também fornecemos suporte para uma variedade de jatos executivos, incluindo:

- Challenger • Falcon • Global Express • Gulfstream • Hawker • Learjet • Legacy • Praetor

Dentro da procura pelas pautas de destinos, chega às nossas mãos o programa feito por um consórcio que reúne secretarias de turismo das cidades de Bertioga, Caraguatatuba, Ilhabela, São Sebastião e Ubatuba, todas no litoral norte paulista. O conceito é promover o que eles chamam de Turismo de Base Comunitária. No papel a intenção é desenvolver um modelo que privilegia a procura por roteiros envolvendo a valorização de riquezas culturais e a preservação da biodiversidade regional. Conhecer o lado mais humano de povos originários, do caiçara e do quilombola e ir além da busca pelas praias paradisíacas é um dos objetivos desse turismo pouco explorado. Razão para descer a serra. Na primeira parada uma colônia dos tupi-guaranis. O Terras Indígenas do Rio Silveira fica na divisa de Bertioga e São Sebastião e já é bem integrado com o restante da sociedade local e com quem faz, por enquanto, divisa pacífica com condomínios imobiliários. Como nos contou o vice-cacique Mauro Awa, tupi de nascença, são cerca de 120 famílias na co-

munidade totalizando aproximadamente 1.000 pessoas e, surpresa, 300 são crianças, o que demonstra que existe uma renovação de gerações garantindo a ocupação prática da reserva. Entretanto, o rendimento deles está já bem calçado no turismo. A comunidade tem uma escola bem estruturada e se lá não deixam de lecionar aos mais novos a língua nativa e os costumes alimentares e sociais. Aliás, eles já convivem com os hábitos de conectividade em redes sociais. Um dos novinhos nascido em uma



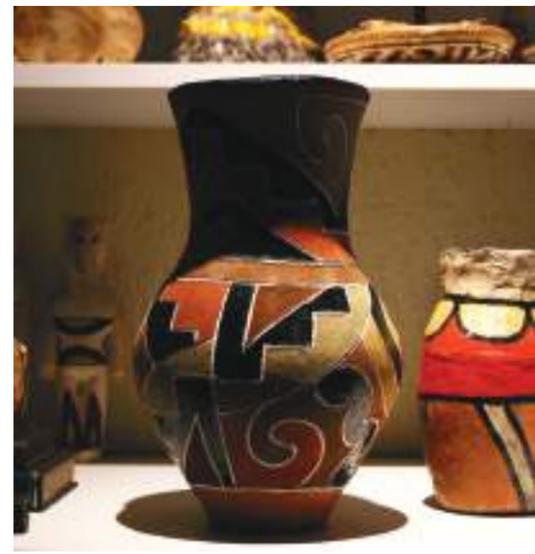
TECENDO

HISTÓRIAS

aldeia na região de Angra dos Reis (RJ), contou que veio para o lugar em função de um namoro com uma menina, acredite, conhecida na internet. O pajé Liveis cuida de um dos receptivos ao turista junto com a esposa Ivanilda. É um conjunto de construções onde na principal são mostradas as cerimônias de rezas e as danças tradicionais. Essa oportunidade de fazer rendimentos com o turismo foi uma solução para enfrentar, por exemplo, a diminuição da caça que eles buscavam no mato para sobreviver (vira ajuda paralela na maior preservação das espécies) e serve também para mostrar toda a complexidade de sua cultura que, se não mostrada, pode entrar num ostracismo chegando ao desaparecimento. Já apareceu gente de outros países como México, Alemanha, Estados Unidos, França todas surpresas com a integração da aldeia com a natureza. Na terra indígena esses turistas têm a oportunidade de fazer as pinturas corporais, praticar algum arco e flecha e comer um cardápio típico. O programa de visitaçao para grupos de escolas sai R\$ 120,00 por aluno e se a pessoa chegar diretamente o pacote custa R\$ 240,00 por pessoa e demanda basicamente um dia. A preservação dos costumes culturais dos povos indígenas pode seguir além da vivência do cotidiano da aldeia local. Numa casa em área urbana de Caraguatatuba, o registro das tradições ceramistas é levado a sério. Carlo Cury, arquiteto por formação, foi um daqueles que trocou a metrópole



pele sossego do litoral. No novo lar, chegou à cerâmica e participa do grupo Ubuntucaragua, com foco no trabalho dos povos originários, ele que já tinha os olhos sobre tal cultura desde a infância em Piraju (SP), que tem 78 sítios arqueológicos. O ambiente atual também teve sua influência. No bairro próximo de São Francisco, contam a história que havia uma série de fornos na conhecida Rua do Fogo produzindo mais de 60 mil peças de cerâmica por ano, muitas já híbridas de cultura africana com indígena. Juntaram os detalhes inspiradas nas escarificações corporais africanas em cima de uma plataforma de cerâmica mais lisa que eram dos tupi-guarani. Houve também um relacionamento com o trabalho da artista caiçara Adélia Barsotti, um dos maiores nomes da cerâmica local. Bem dizendo, o caiçara em si, era mais forte no trabalho com cestarias, nos remos e construção de canoas talhadas em guapuruvu, tudo em função do cotidiano com o mar, mas que acaba virando arte. O grupo de ceramistas então trabalha na preservação e, sem releituras, na revitalização de cerâmicas indígenas que por um motivo ou outro foram se perdendo. Eles montam exposições com réplicas e levam adiante. Essa ação serve também para reintroduzir a prática em comunidades. Os guaranis perderam o costume ceramista, muito por restrições



da igreja católica e atualmente apresentam em festivais suas comidas em pratos de plástico. O estudo do grupo vai re-presentar em setembro peças dentro dos padrões de tamanho, cor e grafismos antigos para incentivar os guaranis a voltarem a fazer o que faziam há séculos. Para quem não é de nenhuma comunidade indígena o Carlo promove oficinas (cada aula de 1h sai por R\$ 75,00). No seu espaço são encontradas as peças de sua autoria para venda normal. Há também um espaço admirável que reúne exposição de peças indígenas, não só de cerâmica, garimpadas em diversas viagens, algumas à venda com a renda totalmente revertida ao indígena. Na pegada de poder evoluir com o que é das tradições, sentamos à mesa do Taio-ba Gastronomia, capitaneado pelo chef Eudes Assis que alia a culinária caiçara com a alta gastronomia. Foi a forma que ele, caiçara, viu para perpetuar e divulgar a sua cultura. Ele também é uma dos mantenedores do projeto Buscapé, que busca educar seja pela atividade esportiva ou de conhecimento por uma alimentação mais saudável, crianças e adolescentes do litoral norte do estado, apresentando diversas formas de oportunidades para um futuro crescimento social e econômico. Ele pega o turista pela boca. Nas entradas uma porção de bolinhos de taioba (R\$ 36,00) de miolo

bem cremoso e com o ferro do vegetal bem presente. Acompanha a dose de cachaça de Cambuci (R\$ 12,00) bem adocicada, quase um licor. A alternativa veio em outra porção, a de manjubinhas empanados em farinha panko (R\$ 38,00) bem sequinhas, crocantes e que recebem um frescor extra da cebola roxa picadinha que vem sobre uma cama de maionese, quase como um coleslaw. O prato principal pode ser uma caldeirada de frutos do mar (R\$ 98,00 individual) complexa, com múltiplos elementos que vai do polvo, que provavelmente passou pela defumação na grelha, o mexilhão, camarão, vôngole e que se juntam ao quiabo, abobrinha e à batata

doce. O caldo resultante é leve mas denso de sabores. A sugestão é juntá-lo ao pirão feito com outro caldo de peixe ou ao arroz puxado na taioba. Mas o que chama a atenção é a sensação de frescor dos elementos de cada um dos pratos. Pudera, se a taioba pode ser pega nos arredores do restaurante, os frutos do mar estão logo ali. O caiçara é uma pessoa do mar. Um dos progressos dessa cultura está na Fazenda de Mexilhões da Cocanha. José Luiz Alvez, um dos coordenadores da associação de pescadores e maricultores é um exemplo de como o caiçara deve, sem perder as suas origens (ele fez graduação em ciências biológicas, é técnico e tem mestrado em aquicultura e pesca), ir além do que foi praticado até então da exploração dos recursos naturais, pouco acima de um esquema de subsistência, para algo que possa ser mais rentável e não só com os resultados colhidos da produção, como também dentro de um turismo de experiência. Eles formaram uma fazenda de



tura de São Sebastião planeja a desapropriação de áreas no bairro do Varadouro, onde vivem caiçaras, sob a justificativa de serem invasões irregulares que pouco mantêm tradições e estão destruindo um manguezal. O caiçara também sofre com leis incidentes sobre a prática da pesca voltadas para casos industriais e complicadíssimos para o pescador artesanal. É uma situação que parece ser feita por alguém com transtornos de bipolaridade. Ao mesmo tempo em sopra querendo a pompa pela divulgação de ações de preservação cultural, que na verdade estão feitas mais pela atuação de particulares, o poder público muitas vezes morde e vira as costas para seu povo. ■

O TURISMO DO LITORAL NORTE PAULISTA QUER SER LEMBRADO PELO QUE ELE REALMENTE SIGNIFICA



Acima as manjubinhas na farinha pankó, alta gastronomia caiçara, que próximo do restaurante tem uma bem estruturada fazenda de mexilhões.

criação de mexilhões numa área em São Sebastião com mar sem muitas ondas e ventos fortes, longe de rios ou locais com indústrias que pudessem contaminar a água com seus resíduos. São 17 famílias de criadores trabalhando juntas que produzem em média 50 mil quilos por ano, a maior parte vendida para quiosques e restaurantes da região. E as pessoas podem conhecer e acompanhar os afazeres nas águas da fazenda, ver como são os coletores e criadouros artificiais de mexilhões (R\$ 60,00 o passeio de 1h) e no final podem degustar pratos da culinária local por R\$ 40,00 a pessoa. Mas no mar a coisa vai bem, eles não têm estrutura em terra para poder dar um suporte de vendas ou que atraia o turista, nem sequer têm permissão da prefeitura para erguer alguma base para esse fim. É um exemplo de que se por um lado existe a ação de um consórcio

intermunicipal voltado ao turismo do litoral norte, o próprio poder público é um dos atores em situações que só acabam auxiliando para aniquilação de toda essa cultura local. Questionado sobre o que achavam da falta de apoio, por exemplo, às comunidades caiçaras, o consórcio soltou uma nota alegando não estão aptos a responder sobre eventuais assuntos que dizem respeito a cada município individualmente. O caiçara tem raros espaços preservados, a maioria já foi expulsa da praia via especulação imobiliária – o poder público pouco faz para tentar preservar a comunidade dessa situação – e foi morar no chamado sertão, em espaços que são lembrados na hora em que tragédias de queda de ribanceiras em cima de moradias, como a que aconteceu no carnaval de 2023 acontecem. Na data em que esta matéria foi escrita, uma notícia no Estadão mostrava que a prefei-

MAPA DE ROTAS

Como chegar:

A via principal do litoral norte é a Rio-Santos que na parte paulista é denominada como SP-055 Doutor Manuel Hipólito Rego e é conectada com outras estradas como a Mogi-Bertioga na região metropolitana da São Paulo, a Tamoios e a Oswaldo Cruz, que dão acesso ao Vale do Paraíba. Na sua ponta sul ela é conectada com a região de Santos e Guarujá. Devido ao alto tráfego os percursos podem demandar uma boa dose de paciência. É daquelas viagens que vez ou outra dão a impressão de nunca chega.

Dica do piloto:

O aeroporto Gastão Madeira em Ubatuba (SP) –SDUB 23°26'29"S/045°04'34"W possui pista asfaltada de 940m com operação visual diurna e noturna (solicitações de operação noturna com 24h de antecedência) e

recebeu melhorias de terminal depois que a Rede Voa assumiu a administração. Para o pessoal das asas rotativas, um aviso, os helipontos Maresias e JT Maresias estão interditados, sobrando o Jaquehy Baleia (SDJD – 23°45'39"S/045°42'45"W) em São Sebastião com operação visual e piso de cinco toneladas.

Endereços:

Terras Indígenas do Rio Silveira
Avenida Tupi Guarani, 1.500
São Sebastião – SP
Tel.: (11) 94231 7570 – Cacique Adolfo
Tel.: (13) 99147 1627 –Pajé Liveis

Taioba Gastronomia
Rua Tijucas, 55 - Praia de Camburi
São Sebastião – SP
@taiobagastronomia

Horário de funcionamento:

De quinta a segunda-feira
Atelier Carlo Cury
Rua Bartolomeu Bueno da Silva, 1231
Martim de Sá – Caraguatatuba – SP
Tel.: (12) 98195 0786
@carlocury_ceramica
@espaçohartat

Horário de funcionamento:

De segunda a domingo das 09h às 17h.

Fazenda de mexilhões da Cocanha
Av. João Gonçalves Santana, 500
– Praia da Cocanha – Caraguatatuba – SP
Tel.: (12) 99767 2163
@mapec_maricultura
<https://www.facebook.com/profile.php?id=100006770748503>

AS CORES



BRASILEIRAS



A Azul Conecta mostrou mais um de seus Cessna Caravan com pintura especial, desta vez, em homenagem ao Pantanal. Antes a empresa já tinha feito uma ação semelhante com uma pintura alusiva à Rota das Emoções, que envolve o litoral norte-nordeste na área que engloba o Maranhão e o Ceará. Batizado Pantanal Azul, o PT-MEO recebeu uma grande paleta



de cores com o desenho que dá destaque à onça pintada, um dos símbolos da vida selvagem do bioma. Essa pintura também reflete a parceria da empresa com o Ministério do Turismo no programa Conheça o Brasil Voando, que promove destinos brasileiros facilitando as condições de compra de passagens feitas com pelo menos cinco meses de antecedência. A campanha, que tem participação da Abear e de diversas secretarias de turismo estaduais, teve também a adesão das empresas aéreas maiores. A Latam e a Azul adesivaram aeronaves com mensagens do programa. Agora o passageiro doméstico e internacional poderá fazer o conhecido Stopover, que permite realizar uma escala alongada de até três dias sem custos extras entre o seu percurso total para que se possa conhecer mais de uma cidade ou região. O programa vai promover também um feirão de pacotes de viagens entre os dias 17 e 19 de maio com condições de financiamento atrativas. Novos destinos como Linhares (ES), Araxá (MG) e Comandatuba (BA)



brasileiras o modelo apesar de ter maior capacidade em empresas aéreas e táxis-aéreos pode transportar apenas nove passageiros, seguindo a mesma norma que é usada nos Estados Unidos. Seria uma grande melhora operacional. O Caravan/GranCaravan em geral consegue dentro de tantas variáveis de custos operacionais, mercado, taxas aeroportuárias, ter seus voos rentáveis levando de quatro a oito passageiros. Com 12 a bordo a viabilidade comercial seria bem mais administrável. Perguntado se a Azul Conecta poderia voar com o novo bimotor Cessna Skycourier, que tem capacidade de transportar 19 passageiros, Ramos contou que estudos estão sendo feitos, demanda até existe, mas é uma questão de negociar com o fabricante. ■

PINTURAS EM AERONAVES PROMOVEM O PAÍS QUE AINDA TEM MUITO A OFERECER



ganharam voos regulares. Uma das metas é chegar a atrair dez milhões de turistas estrangeiros até 2027. O Brasil, apesar do tamanho e recursos é fraco no turismo mundial. Em 2023, segundo a Embratur, o país recebeu 5,91 milhões de turistas estrangeiros, isso porque houve uma alta de 62,7% em relação ao ano de 2022 que foi de 3,63 milhões. O estado de São Paulo respondeu por 2,11 milhões, o Rio de Janeiro por 1,19 milhão e o Paraná, que tem Foz do Iguaçu como um dos principais destinos turísticos, acolheu 603 mil turistas. No ano

passado, também segundo a Embratur, os turistas de fora movimentaram US\$ 6,9 bilhões em gastos no Brasil, um crescimento de US\$ 2 bilhões em relação a 2022. Mas para uma pequena comparação, a Torre Eiffel atrai sete milhões de visitantes a cada ano. Segundo o Ministério do Turismo, um dos gargalos é a baixa conectividade aérea e por isso o programa junto às companhias. Por essas dá para ver como o turismo no Brasil pode ser uma fonte robusta na economia nacional. Também é preciso fortalecer o excursionismo regional, muitas vezes até desconhecido do turista doméstico. Na rápida entrevista com o novo diretor da Azul Conecta, José Ramos, ele afirmou que a empresa conversa com a Anac para mostrar por estudos que os seus Caravan podem voar com 12 passageiros a bordo. Nas regras



Aumentar o turismo doméstico e a atração das pessoas de outros países faz parte do novo programa que pretende dar mais corpo à um mercado que tem muito potencial.

Vivencie a experiência Sales por toda a América do Sul!

Conte com o conforto, a segurança e o atendimento personalizado da Sales para voar para os mais variados destinos da América do Sul.

Confira uma estimativa de tempo para alguns destinos:



São Paulo X Punta del Este

King Air: 03h30min
Caravan: 07h30min

São Paulo X Buenos Aires

King Air: 04h00min
Caravan: 08h05min

São Paulo X Foz do Iguaçu

King Air: 01h50min
Caravan: 03h00min

São Paulo X Canela

King Air: 01h50min
Caravan: 02h50min

Estimativa partindo de São Paulo com limitações de peso. As condições meteorológicas também podem interferir no tempo. Em trechos específicos é necessário parada técnica para reabastecimento. Para outros destinos, consulte-nos.



(11) 2392-0200 ou (11) 3993-3000
comercial@aerosales.com.br
@sales.servicos.aereos
/saleservicosaaereos
www.saleservicosaaereos.com.br

Pode apostar. Junte os sabidos de tudo e quando o assunto for carro elétrico as dúvidas, a maior parte delas irracionais, geram a conclusão de que esse tipo de tecnologia ainda é ruim, que não se deve comprar de jeito nenhum, que pega fogo só de olhar, que é coisa de carro chinês que não vai durar nada, que não tem estrutura de recarga da bateria no Brasil para ficar viajando e ainda questionam o que a pessoa vai fazer com a peça quando a vida útil dela acabar. Se deixar, ficam espocando a cilibina uma tarde inteira até que, de repente, você estaciona esse Mercedes-Benz EQE 300 AMG Line em frente aos sabichões. A turba imediatamente fica como a movimentação do carro, em silêncio. A grande estrela na frente parece derrubar todo e qualquer contra-argumento. É um veículo sólido que está ali e é um Mercedes. Curioso é

que o fabricante, apesar de ter um plano de desenvolvimento dos mais fortes no segmento da eletrificação automotiva, parece pouco aproveitar em termos de marketing. Não é a primeira marca que vem à cabeça das pessoas quando se fala em carro elétrico, Volvo e BYD, além da Tesla, dão passos muito mais longos. Ao entrar no EQE você está num Mercedes por acaso elétrico. O desenho prioriza a aerodinâmica, a caída do teto a



SILÊNCIO QUE ENCANTA

partir da coluna B quase o transforma num cupê. É mais bem resolvido que o dos sedãs Classe C e mais arrojado que o Classe E com motor a combustão. Na frente, nada de grades, apenas um tampo, com diferentes detalhes sustentando o símbolo do fabricante. O EQE impressiona bastante no abrir da porta. Há maçanetas embutidas e retráteis (a do motorista deu problema de funcionamento travando algumas vezes fechada ou recolhendo em hora indevida com os dedos da mão nela). O interior veio claro, couro branco forrando tudo, e por isso é bom ter cuidado com o que veste. Calças jeans azuis tendem a querer deixar as suas manchas nesse tipo de material. Não se pode pedir mais da marca em termos de fino acabamento para o EQE. A sensação de nave espacial é definitiva e, sim, há a iluminação interna de múltiplas escolhas de cores, mas é algo bem mais discreto que o disponível em Mercedes menores. A grande tela de 12,8" chama muito a atenção. Talvez um pouco complexa de manipular, é preciso mais de quatro dias para se habituar com todos os recursos. Um exemplo é o comando para acionar o Android Auto ou o Apple Car Play (trabalhando sem fio com o celular), ícone minúsculo no canto superior esquerdo da tela. Pelo menos a conexão foi, em geral, rápida. O que mais chama a atenção é o ângulo de instalação dessa tela. Ficou bem alinhado com o desenho do console central que, por sinal, ficou devendo um nicho de recarga de celular



COM GRANDE CLASSE ELE MOSTRA OUTRO PATAMAR DA ELETRIFICAÇÃO AUTOMOTIVA

por indução, mas por ser muito inclinada, em diversos momentos teve a interferência de reflexos do teto solar panorâmico e do para-brisas dificultando, por exemplo, a leitura do mapa do GPS e até da câmera de ré. Estes dois, aliás, dificultam a vida do ar-condicionado em dias de calor. Não há uma superfície sólida que tampe o teto solar, apenas uma cortina fina retrátil que não cumpre o trabalho de obstruir totalmente a radiação do

sol. Como o para-brisas também é enorme e muito inclinado, e por acaso a unidade de teste era preta, o calor irradiado para dentro da cabine era elevado. Esperávamos também, mas não tivemos, o aquecedor e ventilação dos bancos extremamente confortáveis com os dianteiros com regulagem elétrica e três memórias de posição. Sistema de massagem lombar também não há. O ponto positivo é o sistema de som Burmester que



O habitáculo apesar de muitas opções de iluminação ainda assim é mais discreto que o encontrado em outros Mercedes menores. Mas o aspecto de nave espacial continua.

entrega a sensação de salão na propagação do som. Com entre-eixos de 3,120m para o comprimento total de 4,946m ele é muito confortável para as cinco pessoas a bordo. O passageiro do meio dos bancos traseiros tem um túnel central quase nulo que passa entre os seus pés e a largura interna máxima na altura dos ombros vai de 1,453m na traseira a 1,495m na dianteira. O motorista tem para si uma tela de 12,3" com múltiplas configurações de desenho dos instrumentos e ainda conta com as informações projetadas no para-brisas. A pegada do volante é muito boa, a napa usada na forração é de belíssima qualidade. Atrás estão as borboletas para gerenciar o nível de regeneração de energia para as baterias. No nível mais alto, o EQE pode ser uma péssima surpresa para aqueles que gostam de ficar enfiando a frente de

seus carros bem colado nas traseiras dos outros para forçar a ultrapassagem. Qualquer aliviada no acelerador do EQE resulta numa freada bem generosa, chegando a dar sustos aos afobadinhos. A Mercedes priorizou a capacidade de alcance do sedã. Por isso é um tanto decepcionante no papel ver que apesar do tamanho e peso, 2.405kg, eles colocaram um motor de 245hp. Um Volvo XC40 bimotores entrega 408hp e pesa 2.170kg. Mas o torque entregue no EQE é de 56,8kgf.m, o que garantiu sempre a boa agilidade. Não pudemos, por precaução, fazer os testes de aceleração por conta da presença de uma bolha no pneu traseiro esquerdo, ainda mais que a tração desse Mercedes é traseira e já tínhamos abusado no teste com o carro carregado. O fabricante declara a aceleração de 0 a 100km/h em 7,3s, ótimo para um carro desse tamanho. A bateria de 89kWh garante uma autonomia pelos dados oficiais PBEV de 369km. Na prática o EQE rodou 526km carregado com 480kg, dez a menos que o máximo permitido, usando sempre o modo de condução econômica. Nesse modo ocorre um fato curioso





A suspensão pneumática tanto eleva o carro para passar por obstáculos como também sempre deixa o carro nivelado, mesmo muito carregado.

so. Se a pretensão é andar acima de 100-110km/h é preciso pressionar o acelerador com um peso extra que depois de cinco minutos fica desconfortável. Foi uma forma encontrada para manter a velocidade mais amena e, conseqüentemente, aumentar o alcance. O modo Confort torna o carro bem mais agradável de conduzir, as respostas aos pedidos de acelerações são mais rápidas e bem mais leves. Em compensação, mesmo com o carro leve, com apenas uma pessoa a bordo e 50kg de bagagem, andando nesse modo e limitando a velocidade aos 120km/h foi possível fazer 377,9km até chegar num ponto de recarga com 11% de bateria, o que daria para fazer algo como outros 40 a 50km. O bom é que esse carro tem capacidade de carregamento de até 170kW, o que torna a parada rápida. No eletroposto da Shell Recharge Star, em Pardinho (SP), com tottem de 180kW o EQE levou 44 minutos para ter 86% de bateria, o que permitiria andar pelo menos 407km. Com o custo de R\$ 2,50/kWh essa recarga saiu por R\$ 188,00. Outra curiosidade é que o EQE faz barulho. Há um som sintetizado que emana a cada acelerada para dentro da cabine. Soa como uma moto bicilíndrica em linha de 300cc com ordem de ignição a 270 ° com escape Akrapovic ou como uma vaca mugindo. O carro também faz outro som quando é dada a partida ou quando anda bem lentamente e desta vez tem um tom meio espacial. Lindo, sofisticado, apesar da inadmissível falta de alguns itens tecnológicos para a



geração Z, como o nicho de carregamento de celular por indução, ele pede bolso recheado para pagar a partir de R\$ 714.900,00. O BMW i5 M60 parte de R\$ 759.950,00, mas tem mais motor (601cv) e o espírito é bem mais esportivo, tanto que o alcance é de 391km. De qualquer maneira o EQE 300 cala qualquer dúvida da viabilidade, tecnicamente falando, de um carro elétrico. ■

ONDEACHAR

Mercedes-Benz
www2.mercedes-benz.com.br



Seguro Aeronáutico

Sua aeronave protegida por quem entende

Asa Rotativa . Aviação Geral
Aviação Agrícola . Aviação Executiva . Táxi Aéreo
RC Aeroportuário . RD Equipamentos
Saúde e Vida . Patrimonial
Aeronáutico . Náutico



Venha saber mais!

Entre em contato e descubra os benefícios de se proteger com a UP Insurance.

+55 (11) 2221 0049 | (11) 98918-6294



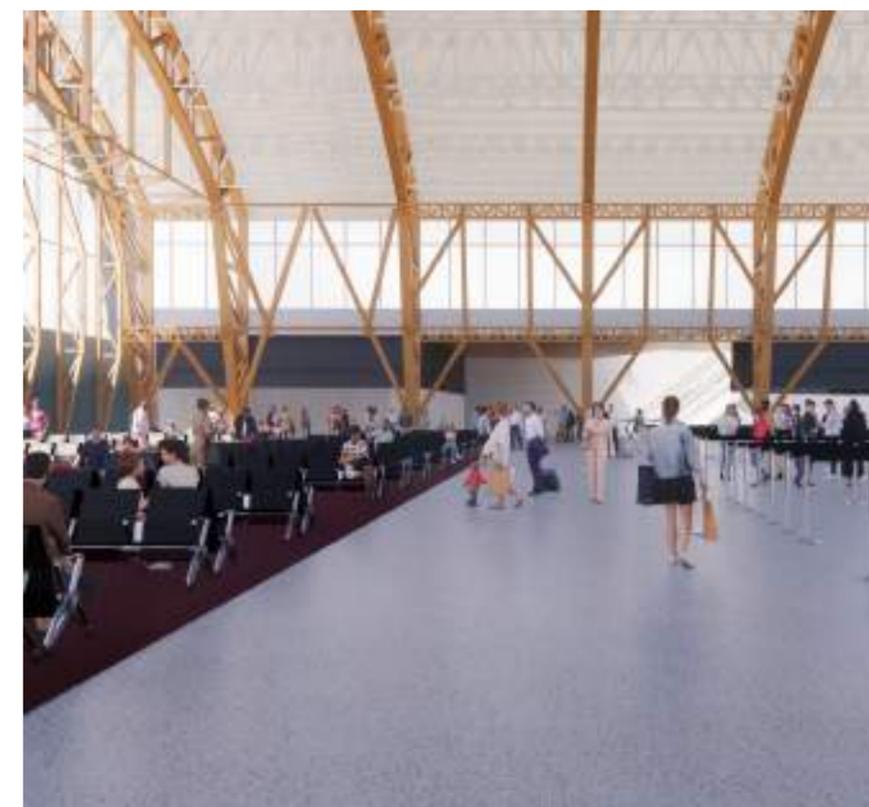
GRANDE TAPA

A Aena divulgou os planos para a reforma do aeroporto de Congonhas (SP), um investimento de R\$ 2 bilhões que inclui um novo terminal com mais que o dobro do tamanho hoje existente, chegando a um total de 105mil m². O hangar da Gol que fica mais perto da torre de controle e que é tombado pelo patrimônio, vai se tornar um saguão com dez portões. A nova

área será destinada ao embarque de passageiros, enquanto que o terminal que já existe funcionará para o desembarque. O setor de embarque terá um novo salão de check-in com 72 posições amplas e acessíveis, podendo chegar a 108 e um novo píer com 36 metros de largura e 330 metros de comprimento. Serão 19 novas pontes em substituição as 12 atuais, garantindo 70% ou mais das entradas



diretas nas aeronaves. O projeto prevê ainda portões de embarque reversíveis, capazes de acomodar voos internacionais. Uma das preocupações é a possibilidade de o aeroporto receber modelos do tamanho do Airbus A321 em todas as posições. Congonhas abrigou no passado operações normais do Airbus A300 da Vasp e Cruzeiro. Lá operava com folga o Boeing 767 da Transbrasil ou o A330 da TAM e já foi possível pegar voos diretos para a Argentina, Paraguai, Bolívia, Chile e Uruguai. Com um novo pátio de 215 mil m² para a aviação comercial, haverá aumento de 30 para 37 posições de parada de aeronaves, sendo 19 nas pontes e 18 remotas. Além disso, pistas e pátios receberão reforço estrutural, além da construção de novas pistas de rolagem, nova via de serviço para a aviação geral e uma saída rápida quando operando pela cabeceira 35L, próxima ao saguão oficial, usada pelo governo e militares. Para melhorar a circulação viária e reduzir o trânsito no acesso ao aeroporto de Congonhas, a Aena irá criar



O SEGUNDO AEROPORTO MAIS MOVIMENTADO DO BRASIL VAI REJUVENESCE



Na visão aérea dá para perceber para onde os terminais vão crescer e quais as áreas de hangares que serão remanejadas.

um bolsão para carros de aplicativos e de locadoras e uma nova praça com 72 vagas para embarque em carros de aplicativos. Esse espaço será feito em cima da laje do atual prédio garagem. A área de meio-fio terá um incremento de 250 metros para embarque e desembarque dos passageiros e haverá um acesso direto à futura estação de metrô da linha Ouro. Com a inversão da ordem dos terminais, ficando o de embarque acessado em primeiro lugar e depois o de desembarque, a Aena acredita que isso já vai melhorar bem o trânsito de veículos, que é caótico nos horários de maior movimento. Resta saber o que a prefeitura fará para adequar o arredor para receber uma maior quantidade de carros indo e vindo do aeroporto. A segurança das operações será reforçada com a maior separação das vias de taxiamento e pistas. A disponibilidade de mais pontes

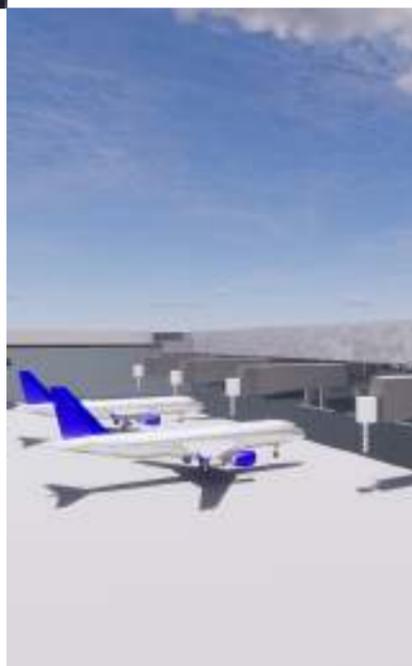
de embarque, consequentemente, vai reduzir a movimentação de veículos no pátio. Está prevista a colocação de novas áreas de escape (RESA) na pista auxiliar e adequação de sinalização e balizamento. O aeroporto de Congonhas contará com uma nova subestação elétrica, com mais equipamentos elétricos e uso de energia limpa, redução do uso de combustíveis fósseis com serviços de energia e ar-condicionado para aeronaves nas pontes. Haverá também uma nova central de resíduos sólidos e estação de tratamento de água e reúso, distribuição



de combustível por dutos, evitando uso de caminhões, ar-condicionado eficiente e mais iluminação natural. Com as modificações os hangares de manutenção da Gol, Latam e Azul que ficam próximos à rua dos Tamoios serão remanejados. Os hangares da aviação executiva serão todos concentrados no lado oposto do terminal da aviação. Segundo fontes, há espaço para novas construções perto de onde é o pátio da aviação geral e dos bombeiros. Consultada, a Líder Aviação, que segundo rumores do mercado até poderia sair de Congonhas (por discordar de um valor alto para a concessão de espaço), declarou que vai permanecer no aeroporto oferecendo os mesmos serviços e ainda estuda o que será feito futuramente em função da mudança de localização imposta pela Aena. Nem a Helisul



e nem a Tam Aviação Executiva, que têm dois hangares na área que precisará ser desocupada, informaram o que será feito. Fica a dúvida sobre se haverá um ressarcimento ou algum tipo de negociação com a Aena, pois a Helisul fez um grande investimento recente ao montar a sua nova estrutura e a Tam acabara de fazer uma reforma na sua sala vip e na dedicada aos pilotos. O terminal internacional para a aviação executiva, um dos últimos projetos durante a gestão Infraero que nunca foi concretizado, ao que parece partiu para o fundo da gaveta da Aena. Esse passageiro deverá usar a estrutura que possivelmente existirá no terminal de passageiros da aviação comercial para um voo internacional. Com as reformas, a Labace perde seu espaço. Se em 2024 o evento ainda acontecerá em Congonhas, em 2025 já com as obras em andamento e mesmo depois que toda a parte onde a feira da aviação executiva acontece for atualizada, não haverá como colocar estandes e aeronaves em exposição. Nem considerando que o espaço onde era a Vasp, até o primeiro momento, será mantido do jeito que está por conta de disputas judiciais, haverá como a estrutura da feira ser colocada ali, pois interferiria na movimentação dos novos pontos de embarque remoto. A organizadora Abag ainda estuda para onde poderia mudar a Labace. Com os melhoramentos a capacidade de Congonhas chegará a 29,5 milhões de passageiros ao ano, mas por enquanto não estão sendo planejadas



A Labace (ao lado) terá que se despedir de Congonhas em 2025, a Abag ainda estuda o novo endereço pois a atual área do evento será ocupada pelos novos terminais.

mais janelas de horários de operação. Entretanto, é quase certo que com a capacidade dos terminais aumentando, as companhias aéreas farão pressão em cima da Anac para que novas janelas sejam abertas. Quem não vai gostar muito é a vizinhança, mas, convenhamos, o aeroporto chegou naquelas pradarias antes. ■

É SEMPRE A MESMA COISA



O novo site da HiGH está no ar. Trabalhando como uma edição digital no meio de cada bimestre, é mais informação, mais agilidade, mais dicas e produtos sobre a aviação e todo o mundo que a movimenta. Os melhores destinos, as dicas de gastronomia e a moda são mostrados em material exclusivo, ou seja, é a HiGH fazendo sempre a mesma coisa. A sua melhor leitura.

HiGH

www.revistahigh.com.br

FB/revistHiGH | Tiktok, Threads e Instagram @highrevista | X @Revista_High

A tarefa de hoje foi conciliar a tradição nordestina com a linha de alimentação vegana. Foi preciso fazer um grande esforço para adequar a culinária que possui base em diversos elementos proibidos no veganismo. Saiu a carne de bode, o queijo coalho, a galinha, a manteiga de garrafa, entrou a exploração de sabores que pudessem ainda remeter a lembranças tão sólidas. No São Saruê é assim. O nome do restaurante lembra o documentário de 1971 sobre as graves secas que assolaram a região do Rio do Peixe na Paraíba e as consequências para a população local. Lançado em 1971, foi considerado um dos melhores feito no

Brasil e por muito tempo durante a ditadura se manteve censurado. O espaço é pequeno, próximo ao aeroporto de Congonhas, mas com as raízes nordestinas bem a mostra, com suas pinturas de cordel e os livrinhos em si servindo de decoração. Mas não espere releituras como um sarapatel de jaca ou uma espécie de buchada vegana feita com um invólucro de papel de arroz, opções que até poderiam ser divertidas. Mas tem sazonalmente a moqueca de carne de caju. O lugar foi feito para não assustar o paulistano, eles nem usam o coentro, que é bem típico da culinária nordestina. Entre executivos de banco na hora do almoço e gente que mais tarde enche as mesas para curtir além do cardápio uma música ao vivo, ninguém sai desse lugar com a impressão de ter matado uma pratada de dieta. Fique peixe, que essa comida está boa demais. ■

Se você quisesse dar alguma nota baixa ao Baião de Dois (R\$ 49,90 a individual e R\$ 84,00 para duas pessoas) seria por pura cretinice. O sabor básico do feijão de corda e do arroz feito com calda de legumes estão lá e a criatividade desse prato é imensa. Há a carne de jaca que se você não for informado, sequer vai perceber que ela foi colocada no prato. É realmente muito discreta em termos de sabor ou textura. O tofu também defumado quase faz a vez do queijo coalho. Entretanto a pessoa prestará mais atenção naquilo que parece fatias de algum defumado. Ele é feito de feijão vermelho e beterraba, tendo um pouco de farinha de trigo para dar a liga. Usam muita especiaria, como o cominho e uma boa pitada de pimenta calabresa. O resultado se assemelha a uma alheira ou uma morcilla. As lascas de coco, além de estéticas, garantem uma crocância divertida ao prato. No copo veio um suco de laranja com acerola (R\$ 13,90) que pouco teve necessidade de adoçar.

VEGANO ARRETADO

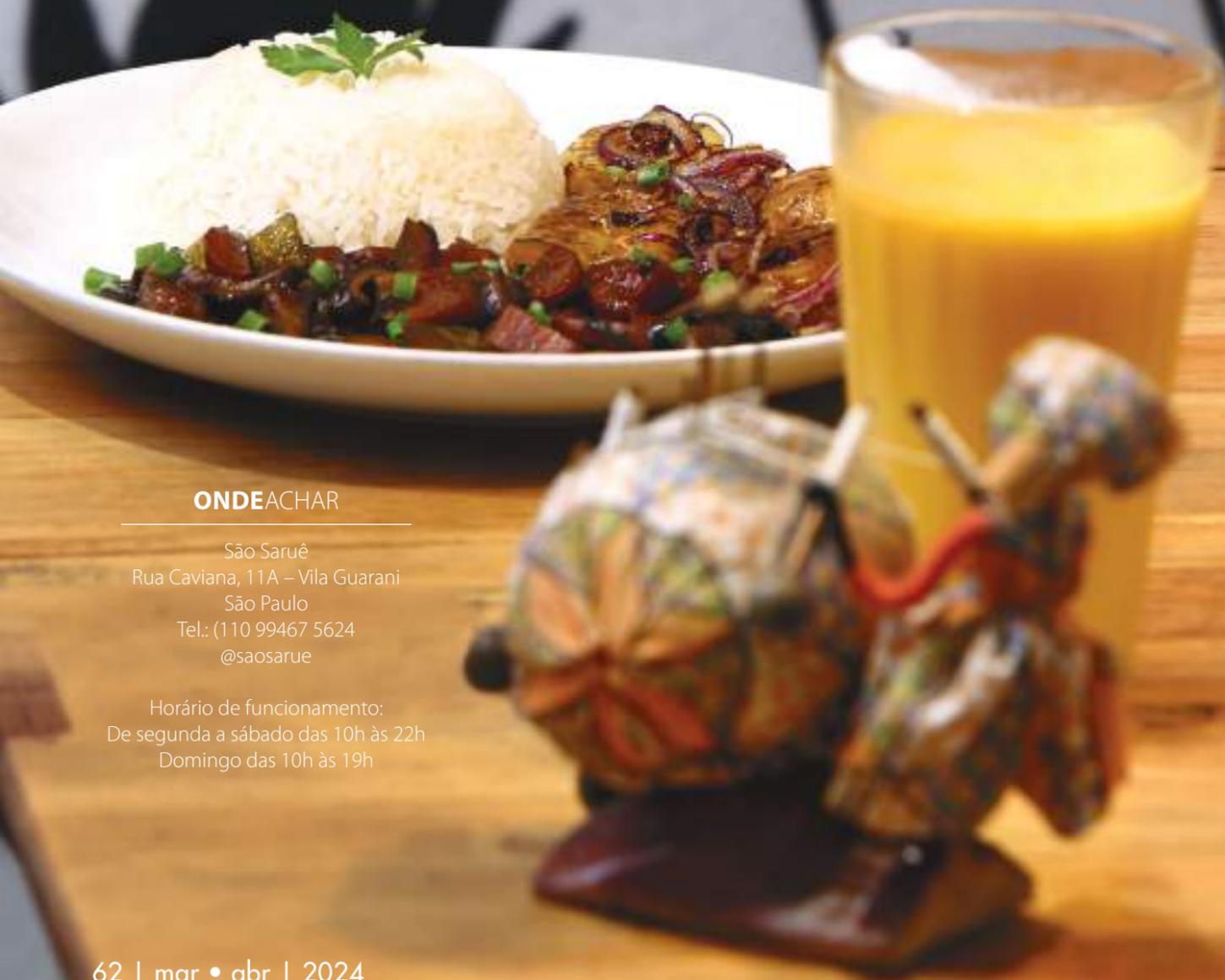
A feijoada (R\$ 56,00 a individual e R\$ 94,00 para duas pessoas) tem seu caldo do feijão preto comum integrado com legumes como a cenoura, abobrinha italiana e a cabotia e o tofu servindo como a base de proteína. Este é marinado e defumado. O resultado chega quase a ser adocicado. Nas guarnições está o arroz branco, o vinagrete, a couve refogada com boa dose de alho tostado e a farofa de banana. No final das contas, tirando o sabor da carne do porco, que não fez falta alguma, essa feijoada é bem tradicional. Para acompanhar uma caipirinha de capim limão (R\$ 35,90) feito com cachaça. O xarope do capim limão estava bem sutil, mas a bebida se mostrou bem refrescante.



O peixinho é uma panc que entrou na moda. Suculenta, aqui foi empanada com farinha panco que deixou cada folha com uma camada bem crocante e o sabor lembrando a berinjela. Foi base do prato (R\$ 36,00 individual) composto de arroz branco e feijão tradicional e mais uma guarnição que pode ser as fritas ou legumes. Para beber, uma opção sem álcool foi o suco de abacaxi, capim santo e hortelã (R\$ 16,90). É típico prato de almoço em dia de trabalho. Mas a casa também serve o peixinho como porção.



O picadinho São Saruê (R\$ 45,00 individual) tem o shitake e legumes como a cenoura e abóbora refogados no shoyu e azeite, e vem ao lado de uma boa porção de minibatatas cozidas parecidas com aquelas ao murro cobertas de cebola caramelizadas. Enquanto os cogumelos têm o seu sabor salgado pelo molho de soja, as batatas têm o ponto de sal bem baixo e um compensa o outro. Eles acabam dando liga para serem degustados com o arroz branco tradicional. A sugestão foi tomar um suco de caju (R\$ 12,90) que pode ser adoçado na preferência de cada um.



ONDEACHAR

São Saruê
Rua Caviana, 11A – Vila Guarani
São Paulo
Tel.: (11) 99467 5624
@saosaruê

Horário de funcionamento:
De segunda a sábado das 10h às 22h
Domingo das 10h às 19h

FEITO DEVAGAR *EM PORTUGAL.*



SEJA RESPONSÁVEL. BEBA COM MODERAÇÃO.



ESPORÃO
MAIS. DEVAGAR.

IMPORTADO EXCLUSIVAMENTE
PELA QUALIMPOR
WWW.QUALIMPOR.COM.BR
11 5181-4492

@ESPORAOWORLD WWW.ESPORAO.COM #ISTOÉESPORÃO





DO BOM E DO MELHOR

Pense em como é difícil substituir um produto, serviço ou time que está ganhando. O que vem em seguida tem a obrigatoriedade de ser melhor, muito mais do que minimamente melhor. O Samsung Galaxy S24 Ultra chegou ao mercado para ser algo muito à frente do S23, o que por si só é uma tarefa bem difícil, pois o modelo que ele substituiu já tinha muitos predicados e era referência do mercado. Entretanto, justamente por conta disso, o irmão mais velho prega algumas peças ao recém-chegado. O S24 é um excelente aparelho, porém ele é mais uma con-

tinuidade do S23 do que realmente um grande passo além. Não foi um degrau tão mais alto quanto o experimentado à época em que a Samsung passou do S22 para o S23. Em termos técnicos o Galaxy S24 Ultra vem com 256GB até 1TB de memória e 12GB de RAM, o mesmo padrão do S23. O processador é um Snapdragon 8 Gen3, um degrau acima do usado no S23 Ultra. Evolução também chegou



ao sistema operacional, que passou do Android 13 para o 14. A bateria continua sendo uma de 5.000mAh o que nos permitiu ficar com energia por dois dias sem problemas, mas usando o celular não muito pesadamente. As medidas não se modificaram, a tela continua com 6,8" com taxa de atualização de 120hz. O novo produto é plano, não mais curvo, e as laterais agora são em titânio. O grande avanço está na tela, uma Corning Gorilla Glass Armour que promete ser bem mais resistente a impactos e sem dúvidas reflete menos, o que ajuda na visualização tanto de dia como à noite. O novo S23 Ultra possui quatro câmeras na traseira, a principal com 200Mp, uma de 12MP para a grande angular enquanto que para o zoom óptico (que pode chegar a 100X) o celular trabalha com uma de 10MP para o zoom de 3x e uma de 50MP para o zoom



A TROCA DE GERAÇÃO É QUASE SUTIL, MAS O AVANÇO TECNOLÓGICO EXISTE



de 5x e 10x. Na prática ele trabalha muito bem até os 3x de zoom óptico. Serviu para captar o flagra de um gato de olho no prato de um cliente num restaurante a uma distância que preencheu bem o quadro e ainda não interferiu na pose do bichano. E tudo sem detectar ruídos na imagem, ao contrário, se usar demais zoom a partir desse ponto os pixels começam a estourar. De modo geral esse celular gosta de imagens não excessiva-

mente saturadas ou com muito contraste. Mas da mesma forma que o observado com o S23, as câmeras não estouram os brancos quando há uma grande discrepância de luminosidade, como uma lâmpada acesa em relação ao seu entorno. O modo retrato entrega um nível e desfoque que não fica falso demais. Contudo, o que dá para perceber é o quanto a tela desse Samsung ilumina as fotos. Os brancos e outros tons mais claros



das imagens ganham um brilho como se houvesse uma lâmpada no fundo da tela. Outros celulares entregam um resultado mais opaco pela mesma imagem. Na frente a câmera de 12MP produz respostas na média, similar ao que faz um Motorola Edge 30neo com câmera de 32MP e sempre, flash ligado ou não, com cores mais balanceadas. Um tópico que sempre impressiona é o sistema de estabilização na captação em vídeo. Foram duas oportunidades para fazer filmes de aeronaves em voo e em ambas, usando zoom de até 1,4x, até parece que o avião filmado está parado como naqueles

efeitos de movimento de fundo de foto. Não houve interferência de turbulência sônica provocado pelo ruído do vento e do próprio motor da aeronave que nos levava, o que faz outros celulares entregarem imagens com a impressão que tudo está vibrando ou liquefazendo. Mas o que a Samsung quer mesmo é vender em cima do S24 Ultra a tal da inteligência artificial embutida no seu novo produto. Tal como a harmonização de alimentos e bebidas, agora tudo quanto é recurso vira inteligência artificial. Ela está presente numa forma de edição que você pode fazer em cima das fotos, recortando uma parte da imagem (sempre usando a caneta S Pen que vem no aparelho), seja para removê-la ou deslocar de lugar. O sisteminha preenche automaticamente aquele vácuo que fica na imagem de onde foi removido o pedaço. Isso é semelhante ao que há em diversos Photoshop da vida. Mas da mesma forma que a tecnologia de tratamento de imagem profissional nem sempre funciona direito, aqui também o preenchimento é meio feito aleatoriamente e nem sempre



No geral, o S24 Ultra tende a dar muitos ganhos de luz em áreas de sombras, mas em compensação ele tem o modo Expert Raw, que possibilita muitos ajustes.

de maneira perfeita. A inteligência artificial foi também acionada para fazer buscas no Google de algo que você demarcou numa imagem. Algumas vezes deu certo, outras ela achou que a porção de doce de leite num prato era bacalhau e nos mostrou diversos lugares para comprar o peixe. Outro recurso é transformar áudios gravados em textos. Também não é perfeito, muitas palavras por conta de sotaque ou da interferência de algum ruído paralelo são transcritas de forma errada. Quebra um bom galho, entretanto, é preciso posteriormente prestar muita atenção para perceber o porquê de a palavra tênis ter sido transcrita de forma diferente. E agora o aplicativo Quick Share pode transferir arquivos também para outros aparelhos Android que



não sejam Galaxy. Funcionou bem e de forma rápida passar fotos para um Motorola. Predicados favoráveis postos, em seguida vem a hora de coçar a cabeça. A Samsung pede de R\$ 8.999,10 pelo S24 Ultra de 256GB a R\$ 11.699,10 pelo de 1TB de memória. No dia em que esse texto foi feito, dava para encontrar um S23 Ultra de 512GB por R\$ 7.199,10 (R\$ 2.700,00 a menos que um S24 Ultra de 512GB) no próprio canal de vendas da Samsung e foi fácil achar um S23 Ultra de 256GB por R\$ 5.200,00. Todos vão rodar jogos mais pesados de forma muito similar. No geral as diferenças técnicas são importantes, mas poucas perante o quanto de economia que a pessoa pode ter ao escolher um equipamento de geração imediatamente anterior, que ainda é muito, mas muito válido. Mas sabe como é, fazer aquela pessoa amada ficar mais pertinho na foto não é para qualquer um. ■

ONDEACHAR

Samsung
www.samsung.com/br

SARAH CHOFAKIAN



EM LOJAS



COMPRANDO DE BACIADA



A American renova boa parte de sua frota de jatos de corredor único. Os Embraer vão aposentar todos os modelos com capacidade de até 70 passageiros.

Gente grande quando sai às compras é para valer. A American anunciou os pedidos de 85 Airbus A321neo e de até 133 Embraer E175 de primeira geração. Uma terceira encomenda divulgada foi de 85 Boeing 737 Max 10 e ainda com a alteração da compra de 30 exemplares do 737 Max-8 feita anteriormente para o modelo Max 10. A empresa aérea também deu sinais de opção de aquisição de outros 75 Boeing 737 Max-10. Do lote das aeronaves da Embraer, 90 estão na condição de pedido firme e 43 como opção de compra e caso a totalidade seja efetivada, o contrato pode chegar a US\$ 7 bilhões. As entregas iniciais vão acontecer a partir de 2025 e as 12 primeiras aeronaves serão operadas pela parceira regional Envoy,



AÉREAS AGITAM O SETOR DE VENDAS DOS FABRICANTES COM SEQUÊNCIA DE ENCOMENDAS

que já voa com os Embraer E-170/175. A distribuição das demais aeronaves será decidida posteriormente. Com a chegada dos novos Embraer, a American pretende aposentar toda a sua frota de 50 assentos, que envolve os Embraer ERJ 145 e Bombardier CRJ. Ela não divulgou o que fará com os turboélices que as suas parceiras usam em rotas de alimentação da malha principal. O Embraer E175 tem sido bem aceito no mercado norte-americano (ocupa 88% do segmento) por ser do tamanho exato permitido para uso das empresas regionais no país. Há

regras empregatícias que determinam o tamanho das aeronaves (e salários dos tripulantes) que as regionais americanas podem usar sem concorrer com as empresas maiores. Tanto é que, por enquanto, nenhum E175-E2, ligeiramente maior com capacidade de 90 lugares, recebeu qualquer encomenda nos Estados Unidos, que poderia ser o maior cliente, como também não recebeu nenhuma de qualquer outro lugar. O projeto está na gaveta da Embraer. Os E175 da American serão configurados com 76 assentos divididos em duas classes. Em relação



As duas gigantes, United e American em lados opostos em relação ao uso do Boeing 737 Max10, a primeira preferiu substituir a sua encomenda e usar o Airbus A321neo, a American ainda bota fé no fabricante de Seattle.

aos Airbus, a nova encomenda fará com que o modelo na American chegue a 219 aeronaves. A companhia recebeu o seu primeiro A321neo em fevereiro de 2019 e atualmente já voa com 70 deles. O pedido da American pelos Boeing 737 é um quadro quase que oposto ao criado dentro da rival United. A United pode mudar os seus planos de ter o Boeing 737Max 10 e trocá-los pelos Airbus A321neo. A empresa aérea americana tinha a expectativa de receber 80 Max10 neste ano e uma quantidade que poderia chegar perto de 200 exemplares nos próximos dez. Entretanto, os problemas recentes de produção do fabricante de Seattle (EUA), e a demora na certificação do Max10 estão inclinndo a United a pedir que a Boeing

convirta alguns de seus pedidos pelo maior dos 737 Max pela versão Max9, mais curta. A United atualmente voa com seis A321neo e tem outros 174 encomendados. Outra americana que espera sofrer atraso na entrega de seus Boeing 737Max 10 é a Delta, conforme foi noticiado pela Bloomberg, que entrevistou o presidente da companhia, Ed Bastian. Com a certificação atrasada, sua centena de Max 10, um negócio avaliado em US\$ 13,5 bilhões deve ser entregue apenas a partir de 2027. Tanto o Boeing 737Max 10 como o Airbus A321neo estão sendo considerados opções para a substituição do Boeing 757-200/300, que pode fazer etapas de 4.000nm na versão -300 com 243 pessoas a bordo. O Max 10 é capaz de transportar até 230 passageiros com alcance chegando a 3.100nm, enquanto que o Airbus A321neo na sua versão XLR pode levar 240 passageiros e voar por 4.700nm, a versão LR de menor tanque pode voar 4.000nm. Seriam aviões indicados para rotas de longa distância, mas com demanda de passageiros de média para alta como algumas frequências do Atlântico Norte que ligam o litoral leste americano com o oeste europeu. ■



A CASA DO HELICÓPTERO: TUDO O QUE VOCÊ PRECISA EM UM SÓ LUGAR

- Hangaragem
- Manutenção
- Pintura e Interiores
- Atendimento de Pista
- Venda de Peças
- Limpeza de Aeronaves
- Avaliação Pré-Compra



comercial@helipark.net
+55 (11) 94295 7775 | +55 (11) 4186 9599
www.helipark.net

Quimono St. Golden -
R\$ 459,00 - Intimissimi

**Sutiã top Green Moss com
renda elástica com copas
forradas em tule**
R\$ 239,00 - Intimissimi

**Calcinha Green Moss /
Oro em tule com detalhes
em renda**
R\$ 94,00 - Intimissimi

A subida até as cabanas do Alto do Valle, nas montanhas da Serra da Mantiqueira de Bueno Brandão (MG), valeu para buscar o ambiente perfeito para retratar as coleções outono-inverno que não podem faltar nos melhores cabides. A temporada de dias e noites com temperaturas mais amenas dá estímulo para escolher um maior aconchego e conforto. ■

DE ESTAÇÃO

MODELO: DUDA RIBEIRO (YOU MODELS)
MAQUIAGEM E CAPILAR: ALEXANDRA SCHNABEL
PRODUÇÃO: EQUIPE HIGH
FOTOS: MARCIO JUMPEI
AGRADECIMENTO: ALTO DO VALLE

**Camisa coleção Amar-se
em viscosse Bali Forest**
R\$ 439,00 - Lez a Lez

Saia malha de tricô
R\$ 549,00 - Lez a Lez

**Peep Toe Damien Cafe com
detalhes em couro cruzado
e salto em bloco**
R\$ 1.830,00 - Sarah Chofakian

EM ESTAÇÃO



Spencer Boucle em 55% algodão, 38% poliéster e 7% linho
R\$ 314,34 – Mariana Aurea

Calça Boucle em 63% algodão, 21% poliéster e 16% viscose
R\$ 329,40 – Mariana Aurea

Colar Old banhado em ouro 18k
R\$ 219,00 – Cuff Jewery

Bolsa Déco Origami marinho e caramelo em napa e camurça
R\$ 1.598,00 – Juliana Bicudo

Sandália baixa Cosi malva e vinho em pelica com salto baixo em borracha
R\$ 1.188,00 – Juliana Bicudo



Blusa Poa plissada coleção Amar-se
R\$ 549,00 – Lez a Lez

Calça preta alfaiataria
R\$ 549,90 – Lez a Lez



ONDE ACHAR

Alto do Valle
Tel.: (19) 99865 5751
@altodovalle
contato.altodovalle@gmail.com

Cuff Jewery
www.cuff.com.br

Intimissimi
https://www.intimissimi.com.br

Juliana Bicudo
Rua Apinagés, 1718 – 1º andar – bairro
do Sumaré – São Paulo
Tel.: (11) 98775 0107
www.julianabicudo.com.br

Lez a Lez
www.lezalez.com

Mariana Aurea
www.marianaaurea.com.br

Samsung
https://shop.samsung.com/br/galaxy-s-
24-ultra/p

Sarah Chofakian
www.sarahchofakian.com.br

**Vestido Champ verde canelado em
55% poliéster e 45% algodão**
R\$ 376,26 - Mariana Aurea

Cinto Cosi verde militar e oliva
R\$ 618,00 – Juliana Bicudo

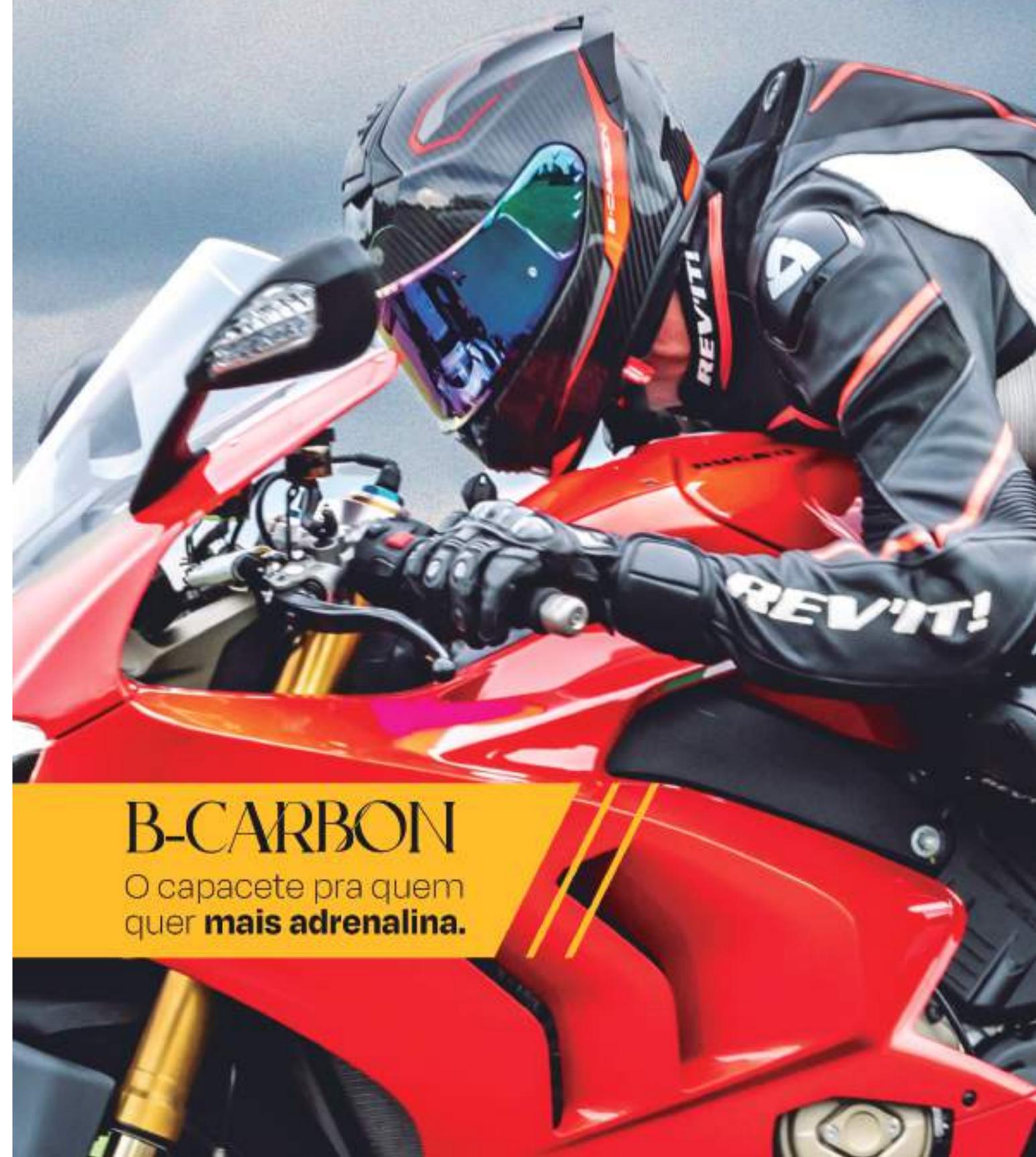
**Mule studio 125 verde e kakhi com
salto em bloco de borracha**
R\$ 1.725,00 – Sarah Chofakian

Samsung Galaxy S24 Ultra 256GB
R\$ 8.999,10 – Samsung

NOVA LINHA PREMIUM

BIEFFE

HELMETS



B-CARBON

O capacete pra quem
quer **mais adrenalina.**



BEM SERVIDO



O bom prato está a bordo. A Air France começou a oferecer o novo menu de todos os seus voos. A empresa, que é uma embaixadora global da alta gastronomia francesa, encarregou da missão uma pesada

equipe de chefs estrelados no Guia Michelin. Para os voos partindo de Paris, quem comanda são os chefs franceses GleenViel e Arnaud Lallemente. Os chefs confeitadores Philippe Rigollot e Nina Métayer serão os responsáveis pelo menu na primeira classe Première e na executiva. Enquanto isso, na classe econômica premium, o cardápio fica sob a responsabilidade do chef Frédéric Simonin. O trabalho está coordenado com a Servair, empresa fornecedora de serviços de bordo, e prioriza os produtos regionais e sazonais. As carnes, aves, laticínios e ovos têm origem francesa e os peixes são provenientes de pesca sustentável. Há opções vegetarianas em todas as cabines. Para a primeira classe, Glenn Viel, que assina o cardápio pela



primeira vez, usou de suas influências da região da Bretanha com muito da culinária provençal para criar 12 pratos, incluindo o pão mediterrâneo com pimentões em conserva e alecrim, cream cheese, rúcula e limão em conserva, filé de dourado, batatas fondant, mexilhões e molho de limão e galinha d'angola coberta com um crocante de abobrinha e compota de cebola caramelizada. Para as sobremesas, Philippe Rigollot deu ênfase à textura leve, o gâteau de morango, o gâteau da floresta negra e uma tartelete de damasco com chantilly de alecrim estão entre as seis opções que aparecerão gradualmente no cardápio. Para a executiva, o três estrelas Michelin, Arnaud Lallement, propôs uma culinária contemporânea incluindo a polenta com legumes refogados, berinjela cremosa e coulis de pimentão vermelho, ravióli de caranguejo e camarão, molho de curry da Bretanha e espinafre refogado. Para a sobremesa serão três



O Chef Glenn Viel (acima) responde pelo cardápio dos voos partindo de Paris. Frédéric Simonin (ao lado) assina o cardápio da classe econômica premium. Alta gastronomia a bordo

novos doces elaborados por Nina Mé-tayer, que é colaboradora da Air France desde 2023. A fatia de caramelo, avelã e chocolate amargo aveludado da chef, a fatia de manga com coco e limão e a delícia de chocolate gourmet individual são as iguarias disponíveis ao longo das viagens. Para os passageiros da econômica premium, o chef Frédéric Simonin, detentor de uma estrela Michelin e que trabalha para a Air France desde 2023, estruturou pratos com elementos como minivieiras, molho cítrico com pérolas de tapioca e massa de aspargos, ou ervilhas com salgados, espinafre e ce-



NOVOS CARDÁPIOS JÁ ESTÃO DISPONÍVEIS, SEMPRE PENSANDO NA SAZONALIDADE



bolas peroladas glaceadas. Se as novas opções foram feitas para os voos que saem de Paris, a Air France continua a desenvolver parcerias para as recentes opções de serviços que partem de outras bases. Dos Estados Unidos o cardápio foi elaborado pelo chef Dominique Crenn e está disponível na primeira classe e executiva dos voos que partem de Chicago, Los Angeles, Miami, Nova York-Newark, São Francisco e Seattle. A partir de abril de 2024 o menu também estará nas partidas de Detroit, Washington e Nova York-JFK. Dos voos que saem das canadenses Montreal, Toronto, Quebec e Vancouver o chef francês Olivier Perret tem assinado pratos com produtos locais e sazonais para a cabine executiva. Há também novos serviços de bordo nos voos oriundos da Martinica, Antilhas Francesas e Guiana Francesa, como também de toda a malha regional no Caribe. Novas ofertas estão nos voos saindo de Cingapura e Ilha da Reunião. ■



CONCEPT aviation



Um novo conceito no mercado de compra e venda de aeronaves.

A **Concept Aviation** chega com a missão de se tornar uma referência no mercado de compra, venda e importação de aeronaves. Nossa experiência e conhecimento se traduzem em tranquilidade e segurança para o seu negócio.

Alguns dos **ossos serviços** para você:



Consultoria para aquisição de aeronaves.



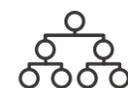
Assessoria de importação e exportação de aeronaves.



Inspeção de recebimento de aeronaves.



Translado da aeronave.



Gestão de aeronaves.



Suporte na negociação de contratos.



Fotos e vídeos profissionais.



Consultoria na contratação de pilotos, hangaragem e manutenção.



Acesse o site da **Concept Aviation** e conheça mais sobre os nossos produtos e serviços: www.conceptaviation.com.br

Fale conosco: (12) 3600.0068





Deixar para trás o estigma de que carro elétrico é um produto mais caro. O momento agora é buscar um perfil de comprador em formação, mais concentrado da metade para a base da pirâmide social, aquele que supostamente adquiriria o modelo dito popular, algo que não existe mais e foi trocado pelo menor modelo possível para caber no bolso do brasileiro. Assim chegamos ao BYD Dolphin Mini, que deve ser encarado de duas formas. Com 3,780m de comprimento ele é opção eletrificada para o Renault Kwid (3,680m) ou Fiat Moby (3,596m), entretanto, estes têm preços partindo respectivamente de R\$ 72.640,00 e R\$ 72.990,00 e o BYD custa a partir de R\$ 115.800,00, montante que chega perto do pedido por um Jeep Renegade 1.3 4x2 que sai a partir de R\$ 118.290,00 e mede 4,268m. Para combater nas duas frentes, a BYD fez um produto sem dúvida atraente.

MINI AÇÃO



A estética é muito moderna, a frente é de tubarão, afinal, ele também pertence à linha Ocean, inspirada em temas do fundo do mar. Na lateral há certa estranheza, não se sabe se as maçanetas estão muito baixas ou se as janelas estão muito altas e há vincos retos bem pronunciados. A BYD usou uma técnica vista no Chevrolet Ágile colocando uma moldura escura ligando tais janelas com a vigia traseira para dar o aspecto de teto flutuante. A parte posterior tem um desenho bem feliz com as lanternas num conjunto horizontal que segue de um lado para o outro da tampa do bagageiro, e no topo colocaram um spoiler bem volumoso. Ao mesmo tempo em que é um carrinho compacto, ele dá a sensação de robustez. As rodas de alumínio de 16" ajudam. Dentro a aparência moderna continua, mas os engenheiros da BYD fizeram tudo pensando na ponta do lápis para equalizar o que poderiam entregar ao menor custo. Apenas a maçaneta do motorista destrava ao perceber a proximidade da chave. Na cabine o Dolphin Mini é equipado com seis airbags, tem nicho para recarregar o celular por indução, o que deixa o aparelho bem exposto para o amigo alheio, o assento do motorista tem regulagem elétrica, colocaram uma entrada USB-C, uma USB-A e uma de 12V, mas não tem



teto solar. O limpador de para-brisas é único com haste pantográfica parecida com as usadas em ônibus. Dispensaram o limpador da vigia traseira e foi um item que fez muita falta em dias de chuva. O acabamento dos bancos é meio material sintético e meio algo que se parece com couro. Há muitas partes em plástico duro no painel e nas portas. Se os bancos dianteiros com formato de concha têm conforto suficiente para várias horas a bordo, o que mais surpreendeu foi a parte traseira da cabine. O piso é totalmente plano e

As linhas bem mais modernas dentro das opções de carros compactos disponíveis no Brasil. No painel, a tela do motorista é quase do mesmo tamanho de um Samsung Galaxy S24 Ultra.

há bom espaço na altura e no nível dos ombros, os pernalongas vão agradecer a distância até os assentos frontais. São apenas duas pessoas atrás, nem cinto de segurança existe para o eventual passageiro do meio. O porta-malas é realmente de compacto, a capacidade é de 230l ficando entre o Mobi com seus 200l e o Kwid, que entrega 290l. No painel o motorista tem uma tela de 7". Parece que colocaram um Samsung Galaxy S24 Ultra deitado ali. A imagem é muito boa, mas falta certa objetividade nos comandos da direção para alterar a exposição de algumas informações, como a de zerar a me-



REDUZIR PARA CONQUISTAR MAIS ESPAÇO, ESTA É A LIÇÃO DE CASA DO FÁBRICANTE



dição de consumo da bateria. No centro está o painel de 10.1" que gira, mas, curiosamente, teimava em desvirar e anunciar que o sistema não estava suportando o movimento. Essa tela é bem completa, mas é meio chato ter que regular a temperatura do ar-condicionado nela. Mas ele trabalhou bem com o Android Auto sem precisar de cabo, apesar de perder a conexão em alguns momentos. Com o Apple Car Play é necessário o uso do cabo. A BYD manteve a disposição do comando de câmbio num cilindro na parte central do painel. Ele é meio chatinho de selecionar o neutro e é preciso lembrar bem que se quer ir para trás, é preciso empurrar o seletor para frente, e se quiser ir para frente, tem que comandar o sele-

tor para trás. No mesmo lugar ainda ficam os seletores de modo de condução, pisca alerta, acionamento do ar-condicionado e o de controle de tração. Não precisa ser nenhum gênio para ver que o BYD Dolphin Mini é um carro urbano, na cidade chega a bater fácil os 400km mantendo um consumo entre 8,7 a 10,1kWh/100km, entretanto, colocamos ele para rodar na estrada entre São Paulo e Curitiba para ver como são as suas capacidades. Com uma bateria pequena de 38kWh entregando 75hp e torque de 13,77kgf.m as estimativas eram de um alcance médio. Escolhendo o modo de condução econômica, o Dolphin Mini estabelece algumas regras. A boa quantidade de torque o mantém ágil em baixas e médias velocidades, contudo a velocidade final será no máximo de 105km/h, e acima de 75km/h as respostas de pedidos de aceleração começam a ficar mais lentas. A intensidade do processo de regeneração de energia é também mais alta. Tudo para que o alcance seja o maior possível. Quando pegamos o carro e já saímos para a estrada, o Dolphin Mini indicava que poderíamos chegar a rodar 388km com 98% de bateria. Depois de rodar 229,8km em estrada, mantendo sempre a condução em modo econômico, ar-condicionado ligado e tendo um bom trecho de descida na Serra do Cafezal, indo de





Acima o que existe dentro do capô desse elétrico. Capacitor, bateria dos sistemas básicos, recipiente de água do limpador do parabrisas e sistema de refrigeração. Nada de complexidade

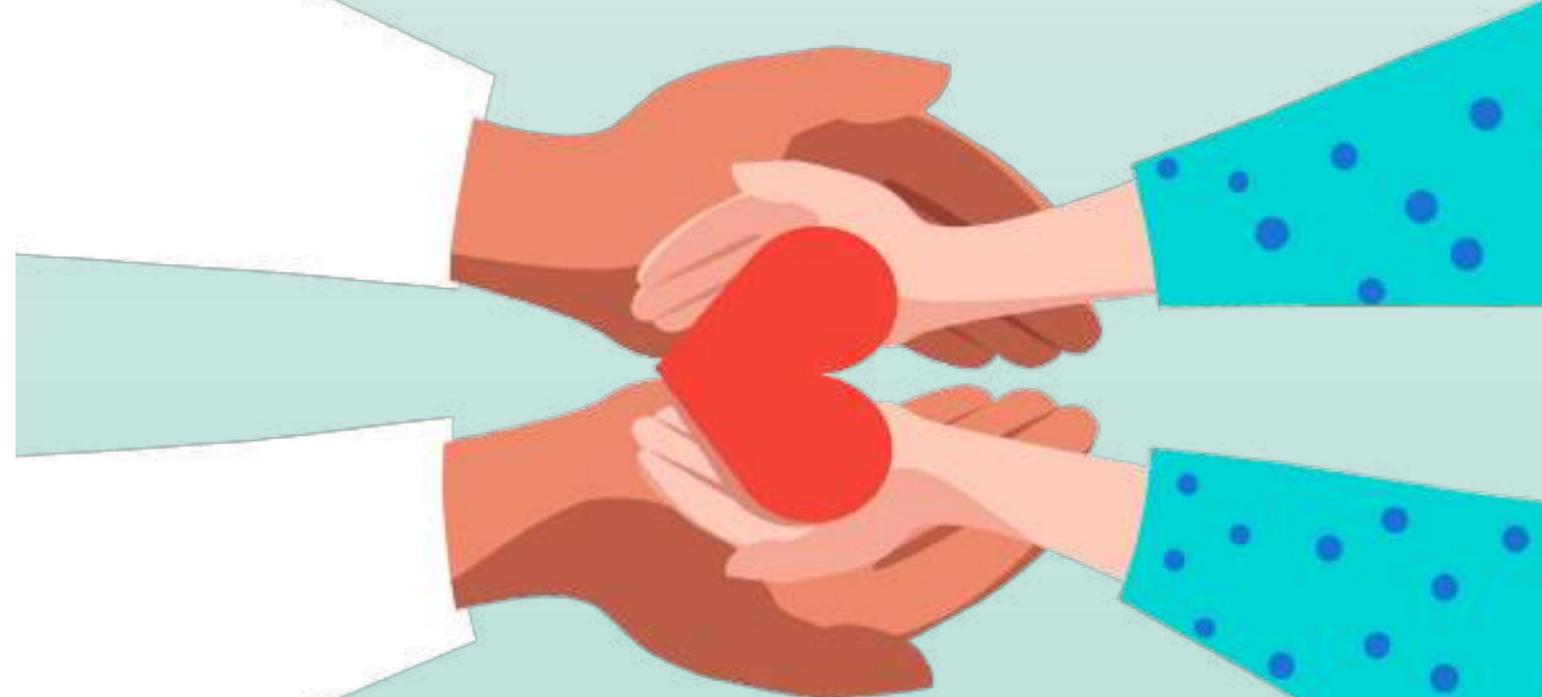
São Paulo para Curitiba, o que sempre auxilia no ganho de alguma energia, restavam ainda 28% de bateria ao chegar no posto Ongarato 500, logo após Cajati (SP) e o carro, que manteve uma média de consumo de 11,9kWh/100km, indicava que com esse tanto daria para andar outros 81km. Curioso foi o consumo entre os modos Normal e Esportivo. No primeiro a carga de 100% da bateria deu para rodar 218,8km mantendo média de consumo de 12,9kWh/100, e no segundo chegaríamos entre 303km mantendo uma média de 12,5kWh/100km. No modo esportivo o Dolphin Mini apenas muda a configuração de acelerador, não há limitador. Com ele chegamos a fazer de 0 a 100km/h em 13,8s. É preciso certa atenção na condução na estrada. A direção é muito direta, que aliada ao curto entre-eixos e, principalmente, às suspensões muito moles, tornaram as entradas e saídas de curvas em momentos tensos. Curvas de serra que poderiam e já foram feitas mantendo entre 90 a 100km/h com segurança, aqui resultaram em situações de saídas de frente, algumas até de traseira e percebendo que o sistema de controle de estabilidade estava tendo muito trabalho. Eventuais ondulações no meio das curvas também prejudicaram a estabilidade. Não foi nada confortável em diver-

sas ocasiões. Melhor manter o carro em circuito urbano. A BYD mostrou no lançamento que pegando os custos operacionais menores do Dolphin Mini em relação a um concorrente a combustão e aplicar tal valor da diferença, a pessoa pode gerar um ganho de cerca de R\$ 38.931,00 em três anos. Só de manutenção anual a diferença sai de R\$ 685,00 no BYD para R\$ 1.590,00 no modelo a combustão. Tem o IPVA que em certos estados é alíquota zero. O custo por quilômetro no elétrico é de R\$ 0,10 e no a combustão chega a R\$ 0,40. Se a pessoa andar 20.000km anualmente, a diferença pode ser de R\$ 6.000,00 só em combustível. Mas esqueceram de mencionar se esse comparativo era em relação a modelos como o Mobi ou Kwid ou um Renegade. Muita gente deve ter visto esses dados. No período de dois dias entre o anúncio na televisão e o evento oficial de lançamento, foram vendidos 6.172 Dolphin Mini. Desse jeito o primeiro lote de 10.000 carros trazidos ao país deve até já ter se esgotado no momento em que você lê essa matéria. ■

ONDEACHAR

BYD
www.byd.com/br

FAÇA UM ❤️ CORAÇÃO BATER MAIS FORTE... SEJA NOSSO DOADOR!



ACTC • CASA DO CORAÇÃO

Somos uma casa de apoio que recebe crianças e adolescentes portadores de doenças cardíacas, que necessitam fazer tratamentos, cirurgias ou transplantes cardíacos em Centros Médicos Especializados em São Paulo.

Nossa casa oferece hospedagem, alimentação, apoio social, nutricional, psicológico e pedagógico como forma de acolhimento.

Sua ajuda é fundamental para mantermos esses corações batendo!

No site, você pode realizar doações, ser um voluntário e conhecer nossos projetos.



Escaneie o QR Code e acesse o site.



ACTC
Casa do Coração

Associação de Assistência à Criança e ao Adolescente Cardíacos e Transplantados do Coração

Conheça mais:

www.actc.org.br

actccasadocoracao

actccasadocoracao



A BORDO TODOS

A Anac lançou junto com o Ministério de Portos e Aeroportos o programa Asas para Todos, que pretende estimular a inclusão, diversidade e capacitação de pessoas no setor aéreo. O investimento está orçado em R\$ 16 milhões e cinco ministérios participam para estudar, fazer projetos e trocas de experiências para oferecer oportunidades a quem deseja ingressar na aviação civil. Vale tanto para a comunidade LGBTQIA+, pessoas negras, mulheres, baixa renda ou para quem possui algum tipo de restrição de locomoção. Uma enorme gama de empresas se comprometeu a participar, desde grandes companhias aéreas, fabricantes como a Embraer e Airbus, agências governamentais, como a de Turismo, até as associações internacionais de aviação International Aviation Wo-



O esforço de inclusão praticado há anos pelas companhias aéreas agora é acompanhado por ação do poder público.

mens Association (IAWA) e a Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (Alta). A Universidade Federal de São Carlos vai fazer uma pesquisa e avaliar as condições de acessibilidade dos aeroportos brasileiros. A Universidade de Brasília parte para a pesquisa sobre uma regulação inclusiva no setor, tendo o foco na participação feminina, enquanto a Universidade Federal Rural do Semiárido vai formar 20 pilotos, com reserva de metade das vagas dedicada às mulheres. No total são 15 projetos em andamento associados a três subprogramas (formação e capacitação, inclusão e diversidade, e mulheres na aviação). Segundo a Anac, atualmente 3,2% dos pilotos e 2,4% dos mecânicos e cerca de 10% de engenheiros do setor são do sexo feminino. É um programa sólido e amplo, mas vale dizer que as empresas aéreas têm trabalhado faz tempo com diversas ações de inclusão bastantes similares. A Latam foi a primeira a ultrapassar o percentual exi-

gido por lei nas contratações de pessoas com algum tipo de deficiência física. No ano passado foram abertas 60 vagas de auxiliar técnico nos centros de manutenção para esse segmento da sociedade e com a possibilidade de fazer cursos de mecânico de manutenção aeronáutica com bolsa de estudo com cobertura de 90%. Em 2023, dentro de suas cabines, a representatividade negra foi de 18%, um crescimento de 4% em relação ao ano anterior. Nas equipes de aeroportos e a bordo, há 42 pessoas trans. Ano passado 12% das contratações de pilotos foram de mulheres. Elas representam 60% dos car-

nina. A manutenção aconteceu com um Embraer E195-E2 no hangar da companhia em Campinas (SP) e a mesma equipe estava na época também instalando de volta uma turbina de um Airbus A320. A Gol iniciou um programa de estudos em 2019 para saber como seriam os procedimentos de evacuação de cabine em casos de acidente por pessoas com deficiência de visão que estivessem voando com seus cães guia. A partir deste projeto a fórmula foi se desenvolvendo para outros públicos, que também poderiam ter algum tipo de restrição de mobilidade. Foram feitas simulações de desocupa-



AÇÃO DO GOVERNO É SÓ UM DOS REFLEXOS PARA UMA MELHOR INCLUSÃO NA AVIAÇÃO

gos executivos no Brasil. A Azul também tem seus programas de inclusão dentro do pensamento de que temas que há algum tempo eram tratados como assuntos sensíveis, como a campanha de combate ao câncer de mama, atualmente são primordiais no cotidiano da empresa. Já é tradicional a pintura de diversas aeronaves em rosa para sempre fazer lembrar a importância da prevenção. No mês de outubro a companhia sempre promove voos com tripulação totalmente feminina para firmar a proposta. Em novembro de 2023 a companhia divulgou que pela primeira vez a remoção de um motor de aeronave foi feita por equipe 100% femi-



Quando é pensado em inclusão, a atenção vai além das questões de gênero ou cor da pele da pessoa. É preciso pensar também em questões de mobilidade e segurança.

ção com pessoas de diversos segmentos, daquelas com algum nível de espectro do autismo às com alguma deficiência de comunicação e envolvendo não somente as situações de emergência, mas também as corriqueiras, como a de um embarque, desembarque ou atendimento a bordo e no solo. A companhia queria saber o que era possível fazer sobre uma rotina que há décadas se mantinha igual e, curiosamente, numa apresentação num congresso da IATA em 2023, ficou sabendo que tal ação era inédita globalmente. São passos para um futuro mais inclusivo, se possível, próximo. ■

NOS LUGARES CERTOS



A diferença para fazer bons negócios é estar nos lugares certos sempre. Venha então acompanhar a HiGH, a revista que circula com precisão na aviação e informa sobre o melhor do estilo de vida de quem circula nesse meio. Aqui o seu produto e serviço estará sempre à mão de quem realmente interessa e decide.

HiGH

LEIA E SAIBA MAIS

MÁQUINA DO TEMPO

Essa é para quem realmente gosta de aviação clássica. A Junkers Aircraft fez uma releitura de babar do A50 Junior projetado por Hugo Junkers. O termo releitura é o mais adequado, pois do projeto original de 1929 o avião atual recebeu diversas adaptações. Em primeiro lugar o motor Armstrong-Siddeley Genet radial de cinco cilindros e 80hp deu lugar a um Rotax 912iS injetado de 100hp com intervalo entre revisão geral de 2.000h que gira uma hélice bipá MT de passo ajustável em solo. O piloto, que em voo solo pilota

do banco traseiro, conta com um painel Garmin G3X com tela de 10,6" enquanto que o segundo piloto, no banco da frente, tem para si um Garmin G3X com tela de 7". O A50 ganhou freios Beringer e um paraquedas balístico Galaxy. Alguns vão torcer o nariz sobre essas modernidades (tem até tomadas USB instaladas no painel), mas de qualquer forma isso possibilitou que o A50 Junior voltasse ao mercado. É mais uma ação do grupo Dimor, que pertence à Dieter Morszeck, neto do fundador da Rimowa (vendida por US\$ 717 milhões para a LVMH) e que devido à paixão pela aviação clássica e com o bom dinheiro no bolso, resolveu fazer aviões do seu gosto. Em 2016 ele lançou uma réplica do Junkers F13 de quatro passageiros que usava motor e

alguns outros elementos de NA T-6. Dois anos depois ele comprou a Waco Aircraft, que faz o YMF-5D, o YMF-5F anfíbio e o Great Lakes 2T-1A-2. O Junkers A50 Junior na época era o que é uma aeronave esportiva leve de hoje. Foram feitos 69 exemplares e sua construção tinha a marca registrada do fabricante alemão com a estrutura em alumínio corrugado que entrega rigidez com leveza. O A50 original pesava vazio 600kg. Em 1931 a piloto alemã Marga von Etsdorf foi a primeira mulher a fazer um voo entre Berlin



O DESENHO ORIGINAL SECULAR GANHOU RECURSOS PARA VOAR NOS CÉUS DE HOJE



O clássico recebeu aprimoramentos como o painel digital, além da motorização, para adequar o projeto aos tempos atuais.

e Tóquio cruzando a região da Sibéria levando 11 dias para completar o percurso. O atual A50 se enquadra nas regras americanas de SLSA, é feito para voar visual diurno apenas. Ele vazio pesa 378kg para um peso máximo de decolagem de 600kg, curiosamente a mesma medida do projeto original. De envergadura são 9,84m e de comprimento são 7,41m. A sua velocidade máxima é de 112nós, sendo que em ritmo de cruzeiro o valor é de 76nós e ele estola com 45nós. O consumo segue o padrão do motor Rotax de aproximadamente 15l/h, pensando que ele vem com tanques de 102l,

dá para ficar um bocado de tempo aproveitando o voo, pelos números do fabricante o alcance é de 680nm. Nada mau também seria fazer uma instrução de voo com esse biposto de cabines abertas. Apesar de combinar bem em acabamento em alumínio, ele pode ser pedido em preto, branco, vermelho, amarelo ou azul. O avião da Marga von Etsdorf, por sinal, era pintado de amarelo. O interior recebe acabamento em couro costurado em padrão de losango em seis opções de cores. E o detalhe de bom acabamento é visto nas tiras de madeira que servem como área de piso junto da raiz da asa esquerda para acessar as cabines. Quando foi apresentado na feira de SUN 'n FUN em 2023, a Junkers já havia vendido 27 exemplares na Europa e os 29 primeiros estavam sendo oferecidos por € 179.000,00. Recentemente um desses, baseado no estado americano de Michigan, na verdade estava na Waco, podia ser encontrado no site de ofertas de aeronaves Controller por US\$ 219.500,00. Não é barato, mas deve valer um bocado a pena pelo estilo que vem agregado à máquina. ■

Um mercado de U\$2,5 Bi no Brasil

Você não pode ficar de fora desse evento!



25 E 26 DE SETEMBRO CENTRO DE CONVENÇÕES FREI CANECA • SÃO PAULO - SP

O setor de manutenção aérea mostra a sua força na MRO Brasil 2024.

É hora de mostrarmos a força do nosso setor, gerando negócios neste momento em que a demanda cresce e as responsabilidades também.

- NOVIDADES DO SETOR
- RODADAS DE NEGÓCIOS
- CONFERÊNCIAS
- PALESTRAS
- WORKSHOPS
- NETWORKING

As melhores empresas e os grandes profissionais se encontram aqui!



ENTRADA GRATUITA
Feira, Palestras e Workshops

Faça já sua inscrição!

(11) 5041-2088 (Whatsapp)
(11) 5548-3977

www.mrobrasil.com.br
contato@deltafoxeventos.com.br

Patrocínio



Supervisão



Organização



galeria



A praticidade de uma mochila de equipamentos fotográficos deve incluir seu uso nos grandes centros. A Lowepro Protatic 450AW possui a parte interna com divisões ajustáveis para adequar a acomodação do equipamento. Ela tem abertura principal frontal, e na parte traseira, que possui encosto permitindo melhor refrigeração das costas, é possível abrigar um laptop de até 15". Dentro, por exemplo, é fácil acomodar um conjunto composto de uma ou duas câmeras DSLR, uma até com lente 70-200mm, lentes extras, flash e acessórios. Como uma boa Lowepro ela vem com capa protetiva contra chuva. Nas laterais é possível fixar um tripé e há compartimento para levar uma garrafinha. Essa mochila está no tamanho ideal para perambular por ambientes mais estreitos, o que facilita seu uso no transporte público. Ela custa R\$ 2.690,00 e pode ser a dica tanto para aqueles que pretendem fazer turismo urbano, como para quem quer usá-la em fotografia de vida selvagem. ■



Portssar Comércio
Rua 7 de Abril, 97 – 3º andar – São Paulo
Tel.: (11) 3258 0643
www.lojaportssar.com.br

 CIRRUS

 PLANE
AVIATION



O SEU JATO PESSOAL



VISION JET G2+

 Av. Emílio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

ENTRE EM CONTATO
11 4582-6144 | www.plane.net.br

3|E HANGAR 33

RODRIGO LOMBARDI



Compre no site, app,
loja ou nas melhores
multimarcas do Brasil.

hangar33.com.br

Instagram: [@hangar_33](https://www.instagram.com/hangar_33)



Acesse e aproveite
uma vantagem
exclusiva para
leitores HIGH.

Uma marca  Lunelli