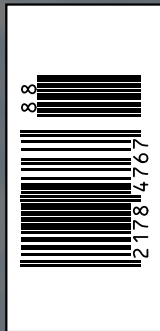


HIGH

www.revistahigh.com.br | www.twitter.com/Revista_High | www.facebook.com/RevistaHIGH | @highrevista

MAIO • JUNHO | 2021

HIGH



EDIÇÃO 88 | MAIO/JUNHO 2021 | R\$18,00



CIRRUS SR22T GTS QUADRIPIÁ

QUATRO POR QUATRO

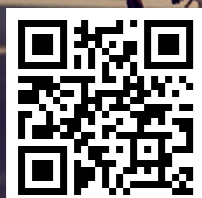
Conquiste o futuro.

Conte com nossos especialistas em leasing para transformar projetos em realizações.

Fale com seu gerente.



Crédito sujeito a aprovação.



banco.bradesco @Bradesco facebook.com/Bradesco
@bradesco youtube.com/Bradesco
linkedin.com/company/bradesco/
Fone Fácil Bradesco: 4002 0022/0800 570 0022
SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383
SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099
Ouvidoria: 0800 727 9933



PREGUIÇA, TECNOLOGICA

A rotina moderna que dá raiva e parece nos fazer andar para trás não é novidade, muitos já passaram por ela no mundo profissional. Você liga para uma pessoa precisando esclarecer uma dúvida.

Pode ser informação de produto, confirmar se uma reunião vai acontecer ou para falar de alguma pauta. É de doer nos ouvidos quando a pessoa do outro lado da linha, após desenvolver toda a conversa, pede para você mandar aquilo que foi falado por e-mail, afinal, é preciso deixar tudo formalizado. Isso soa mais como garantia para tirar o dela da reta. Primeiro porque agindo assim, no caso de haver alguma indagação, a resposta poderá ser a mais burocrática possível, aquela que não serve para nada. Segundo, se algo der errado, a responsabilidade não recairá sobre ela, afinal, estava tudo ali escrito, preto no branco. Por outro lado também pode ser um sinal de preguiça mental. Parece custar muito guardar na cabeça uma conversa. Se bem que muita gente realmente não tem essa capacidade de absorver as informações. Ai sim, teria alguma validade registrar tudo pelo fácil e cômodo e-mail. Antes existiam duas coisas, papel e lápis para esse fim. Hoje se você indaga alguém sobre um número de telefone, a pessoa diz que prefere enviá-lo pelo aplicativo de recados. Não se sabe o quanto mais de trabalho teria ao falar, soletrar um nome e ditar uma sequência de números na mesma frase. Ok, sem querer ser rabugento além da conta, é prático mandar um cadastro inteiro com apenas dois cliques. Estão gourmetizando o pão na chapa. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 15 | NÚMERO 88 | MAI • JUN | 2021

DIRETORIA
Fabio Ribeiro | Marcio Jumpei

EDITOR-CHEFE
Marcio Jumpei

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

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

COLABORADORES
Edmundo Reis, Eduardo Baskertin,
Márcia Leite Paes (texto).

HiGH é uma publicação bimestral da Zoio Editora Ltda. Não nos responsabilizamos por opiniões expressas nos artigos assinados. Proibida a reprodução de qualquer material sem autorização.
ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA
Av. Paulista, 2518 - 5º andar - Cj.51
Cerqueira César - São Paulo - SP

CEP 01310-300
Tel.: (11) 2307-7763
Fax: (11) 2307-7762
redacao@revistahigh.com.br
www.facebook.com/RevistaHiGH
twitter.com/Revista_High
www.revistahigh.com.br



QUAL É O SEU PLANO?

O NOSSO É AJUDAR VOCÊ
A VOAR MAIS E MELHOR.

Com a assessoria da Plane Aviation, você encontra e adquire a aeronave adequada para levá-lo onde quer chegar. São 30 anos de expertise para ajudar quem deseja e precisa voar.

Se o seu plano de vida requer versatilidade, conforto e agilidade para ir de um ponto ao outro, conte com a Plane Aviation.

- / ASSESSORIA EM COMPRA E VENDA
- / 25 CENTROS DE SERVIÇOS AUTORIZADOS
- / CURSOS E TREINAMENTO CIRRUS

PLANE.NET.BR

OU APONTE
A CÂMERA DO
SEU SMARTPHONE
PARA ESTE CÓDIGO.



FALE COM A GENTE
11 4582 6144

AUTORIZADA



PARA SUA
NECESSIDADE DE VOAR

sumário

Ensaio em Voo

Cirrus SR22T GTS Quadripá

O novo conjunto de hélices deu outra personalidade ao monomotor.....08

Piper PA-22-160 Tri-Pacer

Charme é pouco para descrever esse clássico.....42

Turismo

Roteiro Sul de Minas Gerais

Muita gordice e o artesanato nos passeios na Serra da Mantiqueira.....18

Monte Sião

Descobrimos o que realmente vale neste lugar de comércio atacadista.....50

Produto

Nissan Versa Exclusive

O sedã compacto tem um trabalho e tanto pela frente.....56

Motorola G100

Modelo topo de linha entrega muitos recursos com preço ainda acessível.....78

Gastronomia

Peça para não passar fome.....62

Compras

Aqui tem tudo de bom gosto.....26

Panorama

A Latam quer deixar os céus e a terra mais verdes.....32

Qyon AeroSports

Apesar de baseada nos Estados Unidos, a esquadilha é bem brasileira.....72

Terminal SPneo

Mudaram as regras e os padrões de tráfego aéreo ao redor do mais movimentado terminal do Brasil.....88

Moda

Os mais sofisticados lançamentos para não perder a hora.....36

Mercado

BR Distribuidora

Nova tecnologia para inspeções e gerenciamento à distância.....68

Dassault Falcon 10X

Agora a meta é voar mais longe com muito conforto.....82

Dia a dia da caçaça

Reformar e customizar máquinas tanto do chão como do ar.....92



NOVO ATIVO - PHENOM 300

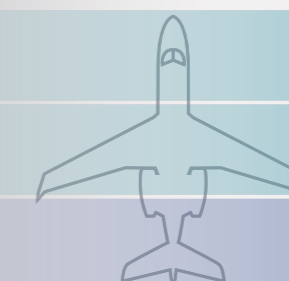
PARA TRAZER O MELHOR AOS CLIENTES, A PRIME YOU ESTÁ SEMPRE EM MOVIMENTO. OU MELHOR: SEMPRE VOANDO.

Um novo Phenom 300 já faz parte da nossa frota. Confira as características desse jato executivo mais vendido no mundo na sua categoria:

- Alta performance
- Baixo custo operacional
- Alcance que cobre praticamente todo o Brasil
- Possibilidade de pouso em pistas curtas
- Capacidade para 8 passageiros
- Amplo bagageiro

PRIME AVIATION

PHENOM 300
2 COTAS DISPONÍVEIS



COTA
DISPONÍVEL

COTA
DISPONÍVEL

COTA
VENDIDA

US\$ 1.982.000* Valor equivalente a uma cota (1/3)

COMUNICATIVA



PRIMEYOU
The first, like you

SIGA-NOS

/PRIMEYOU

11 4195 8307 • 11 4195 8308 • PRIMEYOU.COM.BR

(*) Além do valor da cota há custos de manutenção do programa que serão aplicados conforme contrato.

CIRRUS SR 22T GTS QUADRIPIÁ

QUATRO POR QUATRO



A Cirrus não para quieta. Todo ano o fabricante elabora alguma coisa para deixar seus produtos em evidência, melhorando de detalhes em detalhes a performance geral dos modelos. Desta vez o monomotor SR22T ganhou o conjunto de hélice quadripá. E seguindo a tradição, mal ele foi disponibilizado, uma unidade chega ao Brasil trazida pela Plane Aviation de Jundiá. O avião é um GTS com padrão de acabamento Carbon. A aeronave não mudou tecnicamente do que já era oferecido por um SR22 turbo. Apesar da troca das hélices, a Cirrus achou por bem não ter que correr atrás de algum novo processo de certificação e, de modo geral, as características continuaram as mesmas. Os números de performance no manual permanecem iguais, o monomotor que usa um Continental TSIO-550-K de seis cilindros, turbo, entregando 315hp e atinge uma velocidade de cruzeiro máxima de 213nós e sai do chão com o máximo de 3.600lbs e opera numa altitude de até 25.000pés. No interior o modelo bicolor do forro dos assentos em Alcantara com cinco padronagens segue o que atualmente é visto em alguns carros de alto luxo. Tradicionalmente, um conjunto de quatro pás resulta em maior tração e no Cirrus SR22T o resultado foi o mesmo, mas num padrão que para quem não voa costumeiramente esse avião, fica um pouco difícil de perceber. Mas entre os mais acostumados existe a diferença. E não houve perda de velocidade final em qualquer nível de altitude, o que se poderia acontecer quando, por exemplo, um conjunto bipá é trocado



por algum com três pás ou mais. No dia de entrar em contato com a máquina em Jundiá (SP), as condições estavam bem favoráveis. Temperatura em 18°C, 52 galões de combustível nos tanques que de capacidade utilizável suportam 92 galões, dois a bordo (185kg), quase nada de bagagem e vento favorável para partir da cabeceira 36 com uma altitude do aeroporto em 2.600pés resultaram numa corrida muito curta, cerca de 300m para tirar as rodas do chão de forma bem vigorosa. O SR22T após ser



O interior, bem confortável e com padrão de carro de luxo. Na foto menor desta página, o conjunto tripá para visualizar e ajudar na comparação.

AVIÃO GANHA MAIS UM ARTIFÍCIO PARA CONQUISTAR O SEU CLIENTE



mantido calçado nos freios até o motor encher por completo, chegou rápido aos 70nós e manteve uma subida, depois de limpo, com 90nós e uma razão de 1.300pés/min. Esse avião consegue manter fácil uma razão de 1.000pés/min continuamente da decolagem até os 25.000pés, sendo que o melhor índice de consumo em subida gira em torno de 35gal/h. Seria um voo curto, de vinte minutos apenas até o aeroporto de Socorro para fazer as diversas sessões de fotos. Atingindo 4.000pés a velocidade indicada se manteve em 156nós, e em relação ao solo em 174nós consumindo 17galões por hora. Nessas condições se subíssemos aos 10.000pés o consumo muito provavelmente estaria em torno de 15gal/h. Afastando os fones, dá para perceber que o volume de ruído na cabine é mais baixo, mas não muito mais que o SR22 tripá. No traslado para o Brasil, o voo com o PS-FLA vindo da sede da Cirrus na cidade de Knoxville, no estado americano do Tennessee, onde a fábrica tem o centro de relacionamento com o cliente até o Brasil, em cerca de 25h foi registrado um consumo médio de 16,2 gal/h, enquanto que a velocidade verdadeira média mantida foi de 185nós aos 10.000pés, chegando a 213nós aos





O característico sidestick do Cirrus e abaixo dá para notar como fica o conjunto quadripá em relação à frente e altura da aeronave. No painel a suíte Garmin Perspective +.

25.000pés. Segundo o piloto Viggo Thisted, que trouxe o avião, as decolagens foram mais curtas e a razão de subida melhor. Dá para chutar que, sabendo usar, o SR22 quadripá ganhe uns cem metros na corrida de decolagem e cerca de cinco minutos a menos para alcançar os 25.000pés se comparado com um modelo tripá. De carona a pessoa deve ganhar a economia de alguns galões de gasolina e alguns minutos na viagem, pois chegando mais cedo em grandes altitudes, dá para manter uma velocidade maior por mais tempo. Os dois conjuntos têm o mesmo diâmetro de 78 polegadas, sendo que o de quatro pás é 630gramas mais pesado. A composição de construção é a mesma, de material composto com bordas de ataque em aço. O fabricante diz que o novo conjunto reduz o nível de vibrações, mas deve ser algo perceptível por instrumentos de precisão, pois qualquer Cirrus SR22 já é um avião equilibrado, sem que exista algum nível de vibração pronunciado ou indesejável. O regime operacional é o mesmo, trabalhando com 2.500rpm em



todas as fases do voo. Também apontam que o quadripá é mais bonito no pátio, um fator subjetivo. Mas o que dá para notar sem nenhum esforço é o som emitido pelo SR22 com as hélices novas. O urro agudo característico dos SR de motor de seis cilindros foi substituído por um tom mais grave, encorpado e compassado. Dá para dizer que é semelhante ao de um V8 americano, ou para quem já ouviu, muito próximo ao que o Thunder Mustang, réplica em escala 75% do P-51D, faz usando um motor Falco-ner V-12 de 640hp de projeto feito para competições automobilísticas. Tudo em função das novas pás, já que o sistema de exaustão continua o mesmo usado antes. O Cirrus quadripá certamente vai ganhar performance em aeroportos mais quentes e em grandes altitudes. Em mercado como os Estados Unidos, onde existem realmente aeroportos em grandes altitudes, essa versão vai fazer diferença. Aqui, com a média de aeroportos situando entre 2.000 e 2.500pés, até que não existem tantos mistérios em operar um avião desses. Mas, claro, irá acalorar as conversas de porta de hangar. Vai alfinetar as opiniões do pessoal dos Cessna C210 que já se ocupa bastante com as discussões se o Bonanza opera curto ou não. Agora vai ter mais essa conversa vinda do Cirrus. Inclusive, no circuito de pouso, não foi percebida nenhuma diferença operacional. A aproximação foi feita com 90nós e na final da pista

FICHA TÉCNICA

Cirrus SR22T GTS Quadripá

Fabricante: Cirrus Aircraft
Preço: US\$ 1.244.800,00 (preço Brasil)
Motor: 1 Continental TSIO-550-K de 315hp
Capacidade: 1 piloto + 3 a 4 passageiros
Envergadura: 11,68m
Comprimento: 7,92m
Altura: 2,7m
Peso básico: 1.065kg
Distância de decolagem: 462m
Razão de subida: 1.203pés/min
Alcance: 1.880km
Teto operacional: 25.000pés

Agilidade de comandos o Cirrus tem, agora com o novo conjunto motriz, vai ser tema de porta de hangar para ver como ele opera curto em aeroportos quentes e altos.

08 de Socorro, com todo flape embaixo, mantendo 85nós na rampa final, o avião tocou o solo de terra com 60nós. Poderia se esperar que a cada redução e ajuste de manete o disco da hélice funcionasse como um freio aerodinâmico, mas não foi sentida diferença alguma. Talvez por conta de certa compensação. Se há uma pá a mais no quadripá, elas são mais estreitas que as usadas do conjunto tripá. Ficou elas por elas. Assim não é preciso nenhuma adaptação para sair de um modelo e passar a voar em outro. O conjunto novo deve custar algo como US\$ 30 mil a mais. Atualmente a Cirrus registra uma fila de espera de seis meses



para o quadripá, enquanto que o tripá é basicamente um produto, se não para pronta entrega, com prazo mais curto. Agora pode ser que apareça alguma oportunidade, pois eles costumemente aproveitam as unidades que seriam dedicadas às unidades de demonstração direcionando-as para algum pedido de cliente. No Brasil, o Cirrus SR22T no padrão GTS Carbon das fotos e com as quatro pás no nariz está sendo oferecido por US\$ 1.244.800,00 e já chegou à segunda unidade comercializada no país. É uma novidade boa de ouvir. ■

ONDEACHAR

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



PRIMEIRO VOO NOVA ALTURA

FALCON 6X PRIMEIRO VOO: 10 DE MARÇO DE 2021



É a cabine mais alta e mais larga da aviação executiva. Também é o Falcon mais confortável e avançado até o momento. O Widebody Falcon 6X está a caminho do primeiro voo para o mundo. É hora de redefinir sua experiência de viagem de 5,500 nm.

Falcon 6X

WWW.FALCON6X.COM | RODRIGO PESOA: +55 11 3521 7201 | RODRIGO.PESOA@DASSAULTFALCON.COM

**DASSAULT
AVIATION**



EXPERIMENTANDO



O QUE FAZER



Um circuito com certo toque de gorgice partindo de Pouso Alegre com destino onde a felicidade é para ser apreciada de joelhos. Pouso Alegre em si é centro comercial e entroncamento de várias rodovias, o que a torna também ponto de empresas de logística. Ao lado da cidade há uma pequena fazenda e de lá sai um doce de leite mais do que bom. O negócio da Rocca começou por volta de 2013. O nome faz referência à vida na roça, onde na fazenda da família a Rosi Barbosa observava os pais fazendo geléia. Ela imaginou que o doce de leite poderia garantir uma fonte de renda extra, afinal, eles também eram produtores de leite. Nesse caminho foi



fazer cursos de especialização em negócios, achou o marido Rafael e os dois então tocaram o projeto juntos. Levantaram o dinheiro para comprar a primeira estrutura de tachos industriais, pois fazer doce no esquema caseiro com os tão vistosos tachos de cobre pode ser lindo, mas a vigilância sanitária não permite mais. A razão pela consideração do produto que produzem está na menor quantidade de açúcar usada. Para se ter uma ideia, a porcentagem de açúcar nos doces da Rocca é de 16% e em muitas marcas se vê até 22% do produto na composição. Outros usam o amido de milho para engrossar o doce e eles se abstêm da prática. Também não é usada a glicose, adoçante feito a partir do amido de milho também. Na fase inicial eles produziam quatro variantes, a tradicional, uma com café, a com coco ralado e a que levava maracujá na receita, que foi descartada. A com café é bem balanceada, sem o amargor da bebida. Lembra um pouco um frappê bem denso. O de coco é ligeiramente mais líquido e a fruta é bem ralada, conferindo um sabor que não passa por cima do doce de leite. O tradicional é denso, mas como dito acima, não é açucarado em demasia. E todos vão muito bem com queijo e devem ser ótimos para recheio de bolo. No geral é possível ver esses doces sendo vendidos nos mercados por um preço médio de R\$ 35,00. Seguindo caminho, a



A vida mais doce. Curiosamente tanto nos produtos da Rocca (página anterior) como os da Barraca Vermelha, o açúcar não está em excesso. Bom para degustar sempre.

peessoa tem que estar de bem com a sua glicose na segunda parada do roteiro. Indo em direção à Itajubá a escala obrigatória é na Barraca Vermelha, em Piranguinho. A cidade em si não tem nada de especial, porém nela são encontrados um dos melhores pés de moleque que você pode experimentar na vida. Dizem que a Helibras escolheu Itajubá só porque ficava perto da Barraca Vermelha. O lugar agora está moderno, a barraca de madeira deu lugar a uma estrutura maior, mas a cor ficou. A história começou em 1936 quando o casal Matilde e Modesto Torino mais a filha Alcêa começaram a vida na estação ferroviária de Piranguinho. Enquanto a cada trem que fazia escala eram oferecidos pés de moleque feitos pela Matilde e pela Alcêa, o pai, chefe da estação, segurava a partida para que fossem vendidos mais doces aos passageiros. Com o tempo, e findo os serviços de trens, a Alcêa decidiu levantar uma barraca vermelha, sua cor preferida, às margens da BR para pescar com seus doces os viajantes que por lá passavam em sentido ao Rio de Janeiro,

vale do Paraíba ou do restante do estado de Minas. Era 1964 e o ponto virou tão referência que outras barracas surgiram com o tempo, cada uma identificada com uma cor. Mas a vermelha é única. Atualmente se o negócio é tocado pela sobrinha Sônia, são as três filhas Carolina, Joana e Raquel que deram uma cara nova ao lugar. Saiu o aspecto de barraca de madeira para ser erguida uma estrutura mais robusta. O produto principal continua o mesmo pé de moleque, sempre muito fresco, feito só com rapadura e amendoim e em pequenas fornadas sob demanda. Tem a versão tradicional, a de amendoim moído, e a com chocolate (R\$ 3,50 o tablete). Definitivamente a tradicional, com os amendoins em grãos, é a melhor, tendo o sabor da rapadura bem presente e zero enjoativo. O pé de moça (R\$ 3,00 ou R\$ 13,50 com oito unidades) é igualmente bom, mais cremoso e delicado por conta da adição do leite condensado. Com a chegada das filhas no negócio foram integrados novos produtos. Agora são vendidos, por exemplo, amendoins cobertos de chocolate ao leite (R\$ 17,00 a lata com 100g), farofa (R\$ 6,00), amendoim glaciado com mel e gergelim (R\$ 7,00), cajuzinhos (R\$ 3,00) e pasta de amendoim (R\$ 13,00). Trabalhando com grão tipo exportação, as três viram que a casa poderia explorar produtos com maior valor agregado e trabalharam na venda digital. Mas, se puder, o



As curvas tomam conta das obras do artesão João Paulo. Tudo feito na técnica do papel machê e uso de fibra de bananeira.



mais bacana é seguir até lá, até porque há mais coisas para se ver nesse caminho. Pouco menos de 40km distante existe Maria da Fé. Cidade minúscula, com algo como 15 mil habitantes e um dos lugares mais frios do estado mineiro em um dos pontos mais altos da Serra da Mantiqueira, a 1.258m de altitude. É região de produção de batata, contudo, mesmo aos vendedores, não é por elas que se segue aqui. Duas são as curiosidades de Maria da Fé. Uma por ela ser conhecida pelo artesanato e outra pela produção de azeite. Houve um programa de desenvolvimento do artesanato há alguns anos com a formação de uma cooperativa, o Gente de fibra, que chegou a ter 70 membros que faziam peças usando basicamente a fibra da folha de bananeira. Era um projeto liderado pelo artista plástico Domingos Totorá. Desse movimento apareceram alguns trabalhos mais elaborados, como o do próprio Domingos, já seguindo para segmento de arquitetura e decoração de alto padrão. João Paulo Raimundo é um deles. Ele e a mulher Rafaela tocam um ateliê onde se produz peças que poucos acreditam ser feitas de papel machê. João Paulo também trabalha com a fibra de bananeira e a casca de eucalipto, mas foi aprimorando a técnica de fazer massa de papelão reciclado que ele criou seu estilo. O desenvolvimento também foi atrás da estrutura resistente até à água. Muita

gente se surpreende ao saber que a peça é feita de papel, a primeira impressão é que são de madeira ou metal. O João foi finalista em dois prêmios, um do Museu da Casa Brasileira e um pelo Museu do Objeto Brasileiro. Em 2019, como convidado, expôs no Salão de Móveis de Milão a cadeira Hermes (R\$ 6.800,00), que tem o assento apoiado numa estrutura multicurvilínea. A pandemia mandou que isso ficasse para o ano que vem. Há dez anos ele tem uma loja em Santo Antônio do Pinhal, pois o turismo em Maria da Fé engatinha. E recentemente o João tem acertado algumas parcerias com arquitetos, principalmente de São Paulo, que usam seus objetos em projetos de decoração. O que diferencia a sua arte, além da técnica, é a onipresença das linhas curvas. Todas as peças são muito orgânicas. As mais conhecidas são

as mandalas. Uma da série Lótus, sempre em peças únicas e com 1,4m de diâmetro, pode chegar a valer R\$ 6.200,00. Uma luminária da série Chamas, feita com fibra da banana, sai por R\$ 10.100,00. Com esses preços é fácil entender que o seu cliente é um bom entendedor e tem experiência em usufruir do turismo mais elaborado. Sem dúvida é um consumidor que seguiria para Maria da Fé para conhecer uma cultura que apesar do pouco tempo de produção tem se mostrado muito promissora. Na Fazenda Maria da Fé, Mirta Bonifácio nos contou como entrou para o negócio do azeite em Minas Gerais. Ela ficou conhecendo a pesquisa que a Epamig tocava desde 2006 e soube que a fazenda pioneira no plantio das oliveiras estava à venda. Resolveu investir nesse azeite. O Brasil possui dois polos principais de produção de azeite, um no Rio Grande do Sul e outro na Serra da Mantiqueira. A oliveira precisa de um clima frio, o que é encontrado em Maria da Fé, entretanto o solo é um bocado diferente do ideal para a cultura, rico em demasia o que, se faz a planta prosperar, a torna menos produtiva. Mirta nos conta que o Brasil já sabe como fazer bons azeites, mas ainda precisa aprender e melhorar o cultivo da oliveira. Da sua fazenda saem as variantes Arbequina, Arbosana espanholas, Coratina e Grappolo italianas e a grega Coroneique. O azeite brasileiro se mostra menos adstringente do que os bons europeus, o



No circuito visitando fazendas, subindo e descendo morros mineiros, o uso da Ford Ranger 3.2 Limited (R\$ 262.990,00) foi providencial. Tração nas quatro rodas (com reduzida), potência de 200cv e torque de 47,93kgf.m, a autonomia de no mínimo 650 a 700km com diesel aliado aos recursos de auxílio à condução, como o do sistema de alerta e manutenção do veículo centrado nas faixas de rolagem, piloto automático adaptativo, os avisos de objetos nos pontos cegos, assistente autônomo de frenagem com detecção de pedestres, auxílio de descidas de declives acentuado, além de um conforto extremo faz com que essa picape agrade muito quem busca uma robustez para o trabalho com o conforto de um sedã, incluído aí o

sensor e alerta de esquecimento de algo no banco traseiro após desligar o veículo. A Ranger veio habilitada para funcionar com o FordPass, aplicativo que permite diversas checagens de informações do computador de bordo, ligar, travar e destravar o carro e o ar-condicionado à distância, como também o rastreamento do veículo. É uma picape que prioriza o torque, mas trabalha muito bem para alcançar velocidade rapidamente – dentro do que se propõe – ela fez o 0-100km/h em 11,2s, bem interessante para um veículo que pesa em ordem de marcha 2.269kg.

ONDEACHAR

Ford
www.ford.com.br

PERAMBULANDO POR UM ROTEIRO DE MUITO BOM GOSTO NO SUL MINEIRO

sabor é mais fresco. Na Fazenda Maria da Fé é feito e vendido apenas lá uma edição geralmente de apenas 200 garrafas do Nuovo (R\$ 55,00 a garrafa de 250ml), que não é filtrado e nem decantado. Ele chega a ser um pouco turvo e o sabor é bem frutado, para ser experimentado com um queijo não muito potente ou num macarrão alho e óleo. É divino. O produto principal deles é o Origens que mescla azeites de outros produtores da região. Há azeites temperados com ale-

MAPA DE ROTAS

Como chegar

O circuito foi feito entre a rodovia Fernão Dias, que passa ao largo de Pouso Alegre e a Serra da Mantiqueira, em geral seguindo pela BR459, de pista simples, mas bem conservada, até Itajubá e depois de cruzar a cidade pegando a MGC-383, uma estrada vicinal até Maria da Fé. Caminho tortuoso, mas rico em paisagens. Próximo à região estão as cidades de Piranguçu, Delfim Moreira e Gonçalves para pesquisar uma merecida hospedagem em lugar de aconchego.

Dica do piloto

Pouso Alegre tem um bom aeroporto municipal (SNZA – 22°17'20"S/045°55'10"W) com pista de 1.280m e o balizamento está passando por reformas, deve estar funcionando entre final de julho e começo de agosto. Não há abastecimento, os pontos mais próximos são Braganca Paulista (MG), Poços de Caldas ou Varginha (MG). Só há pátio para deixar a aeronave, mas ele é iluminado e com segurança 24h.

Endereços

Rocca
Tel.: (35) 98825 8887

www.rocca.com.br

Barraca Vermelha
Av. Sebastião P.Machado, 323 – Piranguinho – MG
Tel.: (35) 3644 1137
www.barracavermelha.com.br

Ateliê João Paulo Raimundo
Tel.: (35) 98439 6019
www.joaopauloraimundo.com.br

Fazenda Maria da Fé
Tel.: (35) 99221 8607
www.fazendamariadafe.com.br

Nesse topo da Serra da Mantiqueira estão saindo azeites de primeira qualidade. Prova que nesta terra, plantando, tudo dá.



crim, limão siciliano, alho e pimenta calabresa (de R\$ 45 a 50,00 a garrafa de 250ml). A fazenda tem produção orgânica de morangos plantados bem ao lado de um restaurante. De lá provamos um risoto coberto com amêndoas lamina-das acompanhado de uma truta defumada (R\$ 60,00). O prato chama a atenção pelo peixe, muito bem defumado, e pelo parmesão que cobre o risoto, de produtor local e com sabor bem intenso. Claro, tudo regado com o azeite da casa que tem um grande apelo para o turismo de imersão e de alto padrão. A vista do topo do morro onde ficam as ruas das oliveiras é magnífica. Já existem algumas atividades, como a construção do primeiro condomínio de alto padrão e restaurantes diferenciados em Maria da Fé, mas o potencial é muito maior. É para explorar cada um desses cantos. ■



AEROMECÂNICA



MANUTENÇÃO DE AERONAVES



Para você voar!



VTI: Vistoria Técnica Inicial



Pré Compra de Aeronaves



VTE: Vistoria Técnica Especial

Centro Autorizado para Aeronaves



03 bases a sua disposição



Matriz: Curitiba - PR
Aeroporto de Bacacheri - hangares 26 e 32
cep: 82515-180



www.aeromecanica.net
aeromecanica@aeromecanica.net
41 | 3888.3200



Filial 1: Ponta Grossa - PR
Aeroporto Santana
Rua Carajás, 455
cep: 84043-320



pontagrossa@aeromecanica.net
42 | 3243.1541



Filial 2: Recife - PE
Aeroporto Recife - hangar 04
Praça Ministro Salgado Filho, s/n
cep: 51210-010



aeromecanica@aeromecanica.net
81 | 3322.4220

com



BEM CASADO

A empresa de propriedade compartilhada Prime You recebeu um Intermarine 95 que vai compor o conjunto Real Estate Duo 002, em Angra dos Reis (RJ). O plano envolve uma casa de altíssimo padrão em condomínio fechado na Ilha do Jorge com 1.259m² de área construída num terreno de 7.333m², dos quais 800m² sobre o mar. O imóvel possui sete suítes, sendo a máster com 80m² e hidro para até seis pessoas. Três suítes têm varanda, salão de estar principal com quatro ambientes, sala no mezanino com dois ambientes, sala de jantar com vista para o mar além da óbvia cozinha mais que completa com churrasqueira e forno de pizza. Na casa há dependências para babá ou assistente pessoal e na área de lazer tem duas piscinas com borda infinita, uma delas aquecida e outra com hidro. A casa possui um píer e heliponto para aeronaves de até cinco toneladas. O Intermarine 95 é o maior barco oferecido dentro dos planos de cota Real Estate Duo e tem o desenho de sua arquitetura feita por Luiz de Bastos. Ele mede 30 metros de comprimento e tem 330m² de área útil, cinco suítes, dez leitos, seis banheiros e capacidade de acomodar até 24 pessoas. De tanque de combustível são 12.150l e o barco consegue atingir uma velocidade máxima de 31nós e de 24nós de velocidade de cruzeiro. O plano de compartilhamento Real Estate Duo é aberto a até quatro cotistas.

Prime You
www.primeyou.com.br

para



MOER E SABOREAR

O moedor elétrico da Black + Decker da linha Gourmand Gris, todo em aço inox, permite a moedura de até 60g de grãos por vez de todos os tipos de cafés e suas especiarias. A lâmina e o copo em inox proporcionam fácil limpeza, não pegam cheiro ou alteram o sabor.
Preço: R\$ 239,00

Black + Decker
www.blackanddecker.com.br



PISO INSPIRADOR

A sandália Ritz, da Sarah Chofakian, faz parte da coleção inverno Inverno 21 e tem seu desenho inspirado no trabalho da designer americana Kelly Wearstler, que nas suas criações de ambientes trabalhava os resultados em camadas, experimentando a mescla de cores, formas e texturas.
Preço: 1.375,00

SarahChofakian
www.sarahchofakian.com.br

PEQUENA NOTÁVEL

A Fujifilm X-E4 é compacta, leve e além de ter um bom sensor de 26MP pode ser usada com as lentes da família X da marca. Essa câmera que não usa espelho para a captação de imagem tem a capacidade de simular o acabamento de 18 tipos de filmes que a Fuji produziu ao longo de sua história. Como câmera de vídeo a X-E4 consegue fazer arquivos em 4k/30p com um bom modo de câmera lenta em Full HD e ela vem com tomada para colocar fones de ouvido e microfone. O sistema de estabilização interno está disponível.
Preço: a partir de R\$ 10.840,00



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

MÁSCARA DOS NOVOS TEMPOS

A máscara de argila branca Poros da Be Belle é indicada para quem possui pele mais oleosa e acneica, pois ajuda no controle da inflamação e oleosidade por conta de sua fórmula com argila branca, rica em antioxidantes e silício orgânico, que também auxiliam na ação antisséptica, adstringente e purificante.
Preço: 144,00

Be Belle
SAC: contato@bebellecosmeticos.com
www.bebellecosmeticos.com



CABEÇA DURA

Os capacetes alemães Schuberth começam a chegar ao Brasil. Serão três modelos, todos articulados. O E1 é próprio de aventura, para uso até para o fora de estrada, os C3 PRO e C4 PRO têm perfil mais estradeiro. Eles são alguns dos mais silenciosos do mercado sendo compatíveis com a instalação de intercomunicadores. No forro interno eles usam tecidos Coolmax, removível, lavável e garante melhor controle de temperatura e umidade.

Preços:
C3 PRO – R\$ 4.450,00
C4 PRO – R\$ 5.650,00

Sacramento Motorsport
Tel.: (11) 9992 1779 / 99905 0131 (Whatsapp)
www.sacramento.com.br



NOVO NA PRAÇA

A chinesa realme (assim com r minúsculo mesmo) chega ao mercado brasileiro de forma bem agressiva. Com o modelo 7 5G ela quer ser lembrada por ser performance 5G com preço de 4G. O processador Media Tek Dimensity 800U tem dois núcleos Cortex-A76 de 2,4 GHz e seis núcleos Cortex-A55 de até 2 GHz, junto com uma GPUMali-G57 para garantir recursos avançados de imagem, multimídia e conexão. A tela de 6,5" tem câmera alocada no campo da tela. A principal possui sensor de 48MP e é possível fazer fotos em grande angular e em modo macro. A bateria é de 5.000mAh e vem com carregador rápido de 30W que entrega 50% de carga em 26 minutos.
Preço: R\$ 2.599,00

realme
Tel.: 0800 891 2707
www.realme.com

DETALHE INFANTIL

O conjunto de quadinhos Arco Íris e Lua tem as peças feitas artesanalmente em cordão de algodão cru encapados com lã e fios metalizados. O corpo principal, com diâmetro de 20cm é feito em madeira pinus maciça
Preço: R\$ 150,00

Petit Cece
Instagram: @petit.cece
contato.petitcece@gmail.com



MESA COM ALMA

Dentro da coleção Soul, a mesa Safira é feita 100% em madeira maciça e sustentável, originária de mata de manejo. As árvores são retiradas depois de 20 anos de crescimento sendo em seguida substituídas por novas plantas. Todos os resíduos têm tratamento e destino na reciclagem, isso envolve até as embalagens. Os restos de madeira são aproveitados e transformados em briquetes. O tampo é feito em MDF e as bordas em multilaminado Uraca. A mesma madeira, só que em forma maciça, é usada nos pés que ganham ponteiros em alumínio.
Preço: Sob consulta

Sierra Móveis
www.sierra.com.br

ESTILO COM FOGO

Essa lareira da Fire Design tem a base feita com madeira de demolição. O diferencial do produto, além de ter uma produção ecológica, está também no aquecimento usando álcool 92,8º normal, que é fácil de ser encontrado em supermercados. Com isso não existe a produção de fumaça e nem é preciso usar chaminés. O ar aquecido pela chama se propaga elevando a temperatura do ambiente.
Lareira Ecológica Madeira de Demolição
Preço: R\$ 3.933,00

Fire Design Brasil
Rua Corte Real, 64 – Novo Hamburgo – RS
Tel.: (51) 3107 1310
www.firedesignbrasil.com.br



FMP

AVIATION

Voar é mais barato do que você imagina



Venda

Procure nossos serviços para a venda rápida de sua aeronave.



Compra

Solicite uma consultoria especializada e entenda qual aeronave comprar.

Propriedade Compartilhada de Aeronave
Com os melhores preços do mercado!
Consulte-nos!

www.fmpaviation.com.br

Aeroporto Costa Esmeralda
Itapema - SC

14 99670.9171

fmp_aviation

CÉUS MAIS VERDES



A Latam anunciou um programa para deixar todas as companhias do grupo mais verdes ao adotar políticas de sustentabilidade, como a eliminação de objetos de plástico de uso único e a total reciclagem dos resíduos dos voos domésticos de cada uma de suas bases até 2023 e compensar 50% das emissões de suas operações domésticas de cada uma de suas bases até 2030. A meta é de ser uma empresa zero resíduo para aterro já em 2027. Assim, serão aplicados cerca de US\$ 100 milhões em dez anos para adiantar o que se espera existir em 15 anos em termos de tecnologia para redução de emissões, como o uso de biocombustíveis nas aeronaves. O objetivo da Latam como um todo, é ser carbono zero até 2050. Com a mudança dos materiais usados a bordo das aeronaves, a previsão é deixar de produzir 700 toneladas em resíduo de plástico anualmente. O material colhido nos voos será separado entre alumínio, vidro e plástico e logo após o pouso todo ele será entregue à LSG Sky Chefs que vai redirecioná-lo para diversos pontos de reciclagem. O programa Recycle sua viagem será reativado inicialmente no Chile, e em seguida no Equador em junho, no Peru em agosto e na Colômbia e no Brasil em dezembro. A companhia vai implementar também programas de parceria com os passageiros e clientes de carga oferecendo oportunidades para compensar o CO₂ relativas às suas



viagens por meio de programas ambientais na América do Sul. Em paralelo a Latam fará a compensação da mesma quantidade emitida na base de 1 para 1. As salas VIPs dos aeroportos também passarão por adequações para que se tornem 100% sustentáveis, usando fontes de energia mais renováveis para o seu funcionamento. Da mesma forma que o serviço de bordo, o uso de plástico descartável será eliminado e terá mais materiais compostáveis, sustentáveis e certificados. A primeira sala VIP a ser adequada vai ser a de Santiago do Chile. Da base no Peru será expandida uma ação que envolve a reciclagem dos uniformes de toda a equipe de funcionários. Lá, há três anos, o programa Segundo Voo tem

Os investimentos são grandes para deixar a companhia mais sustentável e menor geradora de emissões de poluentes. É trabalho que deve ser feito agora, sem esperar o tempo de novas tecnologias.

uma parceria com o Museu Pachacamac e com a Sisan, uma associação de artesãs que produzem aproximadamente 12 produtos que vão de mochilas, porta-documentos, máscaras, tudo usando peças de uniformes dos funcionários da Latam descartadas por tempo de uso. Mais de nove mil peças de vestuários já foram transformadas. Esses itens são desmontados e viram matéria-prima de elementos com iconografias bordadas à mão com motivos do Santuário Arqueológico de Pachacamac. As peças podem ser compradas no museu ou por resgate de milhas do programa de fidelidade da Latam. O Segundo voo deve ser ampliado para o mercado brasileiro e chileno em agosto, e no Equador em novembro. Curiosamente, algo parecido foi feito no Brasil por volta de 2015 com o projeto Retalhar, que tinha a participação da TAM e outras empresas de grande porte como a Odebrecht e Fedex e chegou a fazer a gestão de sete toneladas de uniformes descartados. No programa da Latam, foi fechada uma parceria com a TNC - The Nature Conservancy para ações de conservação e reflorestamento de ecossistemas icônicos na América do Sul, como a Amazônia, o Chaco, as planícies do Orinoco, a Mata Atlântica e o Cerrado, entre outros. A TNC é uma organização ambiental global que cria soluções científicas para demandas urgentes, como a que usa o restauro da própria natureza para, segundo o diretor executivo Ian

De redução de plásticos de uso único aos investimentos em preservação de áreas ambientais, são muitas as ações descritas pelo CEO da Latam, Roberto Alvo (dir.) para o futuro próximo



Thompson, mitigar os impactos das mudanças climáticas e proteger a biodiversidade. Essa prática do uso de soluções baseadas na natureza é o trabalho que a Latam, conforme falou o CEO do Grupo Latam, Roberto Alvo, deve promover em paralelo para fomentar o hábito de compensar as emissões produzidas pela empresa. Para dar um aval técnico, a empresa irá em busca da certificação ambiental IEnvA, que é concedida pela Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA) e que no final das contas servirá para mostrar tudo o que está sendo feito de forma mais transparente e auditável. ■

Estruturamos os serviços de importação de aeronaves com muitas horas de voo e tradição na bagagem.



A Savixx oferece toda a expertise e tradição em serviços de importação de aeronaves e bens de capital. Nossos profissionais possuem excelência no mercado e são altamente capacitados para criar as melhores soluções para nossos clientes. São 85 anos de experiência dedicados ao comércio exterior.

Consulte nossos executivos

Enrico Gavazzi - egavazzi@savixx.com.br
Getúlio Sanches - gsanches@savixx.com.br
Francisco de Assis - fassis@savixx.com.br



(11) 5053-9650 / savixx.com.br

O início do ano é época de conhecer o que vai ditar o seu dia a dia ao longo da vida. A alta relojoaria não se atrasa para apresentar novas coleções, algumas sendo homenagens a modelos de sucesso de alguma história. O que importa mesmo é não perder o seu tempo e correr o risco de ficar sem essas joias determinantes. ■

O TEMPO AO SEU DISPOR





A TAG Heuer retornou com a linha Aquaracer e a nova geração recebeu o nome Professional 300. Robusto, mas com aparência própria de produto de luxo, ele é totalmente identificável para quem gosta de alta relojoaria com a característica de aguentar grandes imersões de 300m ou 30bar. O bisel rotativo de 12 faces continua lá, mas com mecanismo mais suave e fácil de ajustar. No cristal de safira do mostrador foi colocada uma lupa para a visualização da data na parte inferior, o que permitiu deixar o restante da superfície mais lisa. O ponteiro das horas é mais largo e em forma de espada, com elemento luminoso azul que aliado ao ponteiro de minutos mais fino, com luminoso verde, garante uma melhor compreensão. No fundo da caixa está o desenho do escafandro que apareceu no Aquaracer de 2004. Os novos Aquaracer vêm com caixas de 43mm e 36mm. Seis são em aço inoxidável e um,

de 43mm, em titânio fosco. Uma versão para colecionador da Tribute to Ref. 844, originalmente lançada em 1978, com caixa de titânio e mostrador preto terá produzidas apenas 844 unidades. Preço sob consulta.

ONDEACHAR

TAG Heuer
www.tagheuer.com

A IWC Schaffhausen adicionou modelos na coleção Pilot's Watch Chronograph 41. Como o nome dá a entender, essa família foi feita para atender as necessidades de pilotos profissionais e vem em quatro versões, todas com caixa de aço inoxidável resistente à água de 10bar, sendo dois com mostrador em azul e dois em verde. O mecanismo de calibre pode ser visualizado pelo vidro safira. O sistema tem reserva de marcha de 46 horas. Todos os modelos recebem sistema EasX-CHANGE, que permite mudar facilmente a pulseira. São opções vendidas separadamente em couro de bezerro, em borracha e em aço inoxidável, com desenho mais fino e com sistema de ajuste.

Preço sob consulta

ONDEACHAR

Butique IWC Schaffhausen Brasil
www.iwc.com.br



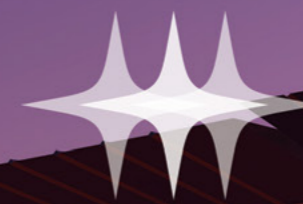
O bronze é o material de destaque na confecção do Panerai Submersible Bronzo Blu Abisso. O metal nesse relógio passa por processo que retira partículas poluidoras como o chumbo. O modelo é feito em quantidade limitada de 1.000 unidades. Dentro da caixa de 42mm, que usa um calibre P900 (feito totalmente nas oficinas da Panerai em Neuchatêl, na Suíça), existe um movimento automático de última geração que estreia em seu diâmetro e espessura a combinação de

mostrador de data e reserva de marcha de três dias. O Submersible Bronzo Blu Abisso é resistente à água a cerca de 300m de profundidade (30bar) e tem a pulseira em couro clássico ou em borracha em tom de azul. O bronze também está presente na fivela. Preço sob consulta.

ONDEACHAR

Butique Panerai Brasil
www.panerai.com.br

20 Anos



CRUZEIRO DOS SUL
AVIAÇÃO

A **CRUZEIRO DO SUL AVIAÇÃO** ESTÁ PRESENTE EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL GARANTINDO PEÇAS, ACESSÓRIOS, MOTORES E MANUTENÇÕES EM COMPONENTES DE SUA AERONAVE.



CENTRAL TELEFÔNICA: +55 11 5033-4820

SÃO PAULO - SP • BOTUCATU - SP • CAMPINAS - SP • ALEGRETE - RS
VISITE NOSSO SITE: WWW.CDSAV.COM.BR • SIGA-NOS NO INSTAGRAM: @CRUZEIRODOSULOFICIAL

PIPER PA-22 TRI-PACER
**AS CRIANÇAS
PIRAM**



Haja graça. A Piper marcou a época que sairia de uma fase primária da aviação de pano e cano e anos depois partiria para uma geração mais moderna, de construção totalmente metálica, com modelos que se não lembrados pela performance, viraram clássicos bem adorados. Depois da Segunda Guerra Mundial foi apresentado em 1949 o primeiro PA-20 com motor de 125hp. Foi o início de vida da família Pacer de monomotores de asa alta com estrutura tubular em aço cromo-molibdênio 4130 envolta em tela com dois ou quatro assentos. As asas têm estruturas de nervuras e longarinas feitas em metal. Eles foram os primeiros da marca nesta época a



contar com flapes, e a característica principal eram as asas curtas na tentativa de deixar os aviões mais velozes. Na década de 1950 apareceu o PA-22 Tri-Pacer, com trem de pouso triciclo que facilitava os pousos, mas que não foi, e nem é até hoje, do gosto de puristas. Contudo, convenhamos, diante de tantas tentativas de tornar um avião convencional em triciclo, a solução da Piper nesses modelos foi uma das bem-sucedidas. Colabora no Tri-Pacer o aspecto gordinho da fuselagem, o nariz curto e bojudo, o posicionamento da bequilha com braço da suspensão bem na vertical e o modo como resolveram o deslocamento das pernas do trem principal, ao que parece, colocadas basicamente invertidas do que as da versão com bequilha na cauda. Nem algumas modificações do Piper Cub, pavorosa, ou o moderno Carbon Cub conseguiram um efeito com a harmonia que existe no Tri-Pacer. Pintado de vermelho e branco como no exemplar das fotos desta matéria, virou o perfeito avião do Mickey. O catálogo ficou composto pelos convencionais Vagabond, Clipper, Pacer e os de trem triciclo Tri-Pacer e o Colt de motor menor, de 108hp. Estes aviões se tornaram bem populares, e ainda são. Do total fabricado até 1964, o que passou das 9.000 unidades, cerca de 3.000 ainda estão em condições de voo. O PT-KGS é um dos poucos residentes no Brasil. Feito em 1958 com número de série

22-6225 passou por uma longa reforma estrutural e atualmente está em uma bela condição de conservação, preservando as suas características originais. De motor ele contabiliza 250h após a revisão geral. Olhando, é passível de proporcionar as mesmas reações que os admiradores de carros clássicos têm. É uma outra época em termos de desenho de bancos, detalhes das maçanetas ou as micro janelinhas para fazer deixar entrar o ar externo durante o voo. Gostaria de perguntar ao engenheiro que elaborou as portas, que já que ele resolveu colocar acessos para a frente e traseira da cabine em lados opostos, se não notou que algo estava o contrário. Na frente a porta está do lado do passageiro quando deveria estar na esquerda, para o piloto entrar mais facilmente e, por último, dando a ajuda aos passageiros. Do jeito que está o piloto tem que entrar primeiro e o restante que se vire. Na cabine outras esquisitices de uma época que não se pensava em ergonomia. A caixa de fusíveis está debaixo do banco do piloto e, para piorar, o botão de partida do motor também está nesta caixa. A chave, essa sim, com lugar no painel, só seleciona os magnetos. Não é raro ficar tentando dar a partida no botão e esquecer de colocar a chave no lugar certo. Outra coisa, o freio não é no pedal e sim numa manopla horizontal, embaixo do painel com botão para o freio de es-



Os passageiros do banco traseiro entram por uma porta exclusiva, o espaço é bom para duas crianças. Acima os faróis concentrados numa asa e na página anterior, a bequilha com o para-barro.



tacionamento. Para finalizar, o sistema de destravar os bancos nos trilhos funciona puxando um comando bolinha abaixo dos assentos e de manejo bem difícil. O painel deste clássico é bem, digamos, clássico. Poucos instrumentos para voos visual diurno com direito a um ADF de desenho bem peculiar, redondo, bastante decorativo. E, acredite, ele ainda consegue funcionar pegando algumas rádios. Dá dó querer grudar um GPS portátil para fazer a navegação. E os volantes na forma de rins são outro charme. A visão de fora é boa para frente apesar do painel ligeiramente alto e razoável para os lados. O teto transparente ajuda, mas como o do avião da foto, foi colocado um protetor para evitar excess-



O CLÁSSICO DE VOAR SEMPRE COM MUITO BOM GOSTO

so de sol nas carecas. As dimensões de cabine são modestas para os padrões de hoje. Na frente as duas pessoas vão ficar batendo os ombros e atrás o espaço para as pernas não é ruim para crianças. O bagageiro para 45,5kg tem desenho modesto, não dá para levar muita coisa volumosa. Sabendo a regra para dar a partida, o Lycoming O-320-B de 160hp pega bem fácil. Há uma versão com motor O-320 de 150hp também. O táxi até que é fácil, mas tem que ter certo hábito de motorista de caminhão para fazer as curvas de forma sempre bem mais abertas. O curioso é que o manual alerta (mas sem dizer o porquê) que se o tanque direito estiver com 1/3 ou menos de sua capacidade, deve ser usado apenas em voo de cruzeiro. A pista do Centro de



Voo à Vela Ipuã, em Caçapava (SP), tem apenas 600m de grama e partindo da cabeceira 26 há uma elevação com plantação de eucaliptos bem adiante. Manete à frente, a corrida é feita aliviando a bequilha de modo constante para não forçá-la muito e de forma modesta o avião chega aos 55-60mph em menos da metade da pista subindo com uma razão de 500pés/min e velocidade de 65mph. Limpando a aeronave, a subida pode ser feita mantendo 80mph. Um Pi-



Painel clássico, com acabamento em madeira e os manches em forma de rins. Para refrescar (pg ao lado), as vigias que abrem e que tem também pequenas tomadas para entrar o ar externo.

per/Embraer Corisco aspirado ou um Cessna C172 talvez opere de forma mais apertada nas mesmas condições. Ainda pelo manual, diz lá que se aplicar todo flape embaixo, próximo de chegar na velocidade de rotação, bem ao estilo operação de garimpo, isso pode reduzir a corrida de decolagem em 20%.O feito ficou para uma próxima ocasião. O voo desse asa alta é bem convencional. O motor vai girando aos 2.350rpm mantendo de 110 a 120mph de cruzeiro. Não é muita coisa graças a sua aerodinâmica, pois pesando vazio 498,8kg (podendo levar outros 403kg), ele é bem mais leve que um avião de quatro lugares de lata. Um Cessna 172N ano 1977 aspirado e com motor Lycoming O-320-H2AD de 160hp pesa vazio 625,5kg e atinge velocidade de cruzeiro de 120nós. O Tri-Pacer



tem comandos conjugados de pé e mão. Dá para fazer curvas de pequena inclinação somente usando o manche. Em coordenações ou curvas mais apertadas é preciso usar o leme para não provocar derrapagem. E a atuação do manche em si, em curva, tem uma certa folga. Só não diga que lembra a da Kombi porque o dono ficará bravo. As velocidades de estol variam entre 55 a 60mph com características neutras, bem ao estilo dessa aviação. O que modifica bastante a atitude de voo é a aplicação de flape

por barra Johnson posicionada entre os bancos dianteiros e de manejo um pouco estranho. Tanto faz se na posição intermediária de três ou na totalmente baixada (40°) a tendência é o nariz elevar com propriedade. É preciso ficar esperto no circuito de pouso, até porque esse avião com pouca asa vira um tijolinho. Toda a ida para o pouso deve ser feita gerenciando bem a velocidade e escorando o avião com o motor. O ideal é começar o circuito mantendo 90mph, aplicando o flape dá para manter entre 80 e 75mph e melhor ficar atento, pois com flape todo embaixo ele gosta de drenar a velocidade. Um vergonhoso capotamento foi o resultado da falta de hábito. Mas chamou a atenção o nível e absorção do trem de pouso, maior do que o percebido quando voamos o PA-22 Colt

FICHA TÉCNICA

Piper PA-22-160 Tri-Pacer

Fabricante: Piper Aircraft Co.
Motor: 01 Lycoming O-320-B de 160hp
Capacidade: 1 piloto + 3 passageiros
Envergadura: 8,93m
Comprimento: 6,28m
Peso vazio: 498,8kg
Tanque de combustível: 36 gal
Velocidade máxima: 141mph
Razão de subida máximo: 800pés/min
Alcance máximo: 800km
Teto máximo: 19.000 pés

No teto da cabine o auto-falante para o rádio e a manivela e o indicador de posição do compensador de profundor, que é bem atuante.

(HiGH71) há alguns anos, talvez por regulação. No chão as considerações sobre ter ou não um avião desses. Para uma família com duas crianças, ele pode ser uma boa fórmula, mesmo não sendo tão eficiente em termos de velocidade de cruzeiro. Consumindo 32l/h por hora, dá para fazer pernas de 700-750km com reservas. Mas o batente pode ser pelo espaço de cabine, principalmente para os passageiros do banco traseiro que podem se cansar um pouco depois de duas horas de voo. Um C172 fará muito mais que isso e de forma mais confortável, levando maior bagagem. Contudo, um PA-22 Tri-Pacer em bom estado pode ser negociado por R\$ 200.000,00. Conversando com o Fernando Perino, da FMP Aviation, o valor pedido pelo Cessna pode variar de R\$ 300 mil a 1 milhão. Vai contar muito o estilo clássico do PA-22 Tri-Pacer. Este, somado ao orgulho de ter uma beleza assim, não tem como mensurar o valor. ■



SERVIÇOS HCARE. DESENVOLVIDOS POR UMA EQUIPE ÚNICA DE ESPECIALISTAS: VOCÊS.



FLY WE MAKE IT

Um *feedback* contínuo de nossos clientes significa que podemos redesenhar e melhorar nossos serviços de forma constante.

Este é apenas um dos motivos pelos quais oferecemos a maior rede de serviços do mercado de helicópteros, com assistência 24 horas por dia, 7 dias por semana, em 150 países ao redor do mundo.

Colaboração. *We make it fly.*

INVISTA AQUI

Típico de quem voa. Aberta a possibilidade de pouso, tem muito piloto querendo saber o que dá para se fazer lá. Com a certificação da pista de Socorro (SP), foi criada uma série de possibilidades no seu entorno. Uma delas foi visitada por nós aproveitando o teste do Cirrus SR22T de hélice quadri-

pá (pg08). Bem perto do local há Monte Sião, já no estado de Minas Gerais, mas pouco distante, cerca de 25km de carro, que pode ser alugado com certa facilidade em Socorro. Pesquisa rápida e a curiosidade recaí sobre o Hotel Pousada Água da Mina, que o site mostrava ser um lugar com chalés de montanha em estilo rústico, algo sempre bom para conhecer. A novidade é que o hotel não fica em algum canto entre vários morros da zona rural da região, mas sim num

dos bairros da cidade. A vista é bela, dá para ver quase toda ela de cima. O estabelecimento começou há pouco tempo, em 2012. O nome vem da área onde ele está, entre duas nascentes de águas com propriedades medicinais e que levaram a cidade a ser conhecida como estância hidromineral. Uma delas, a Virtuosa,

é inclusive engarrafada. Na área do hotel mesmo há uma nascente. São oito chalés de 32m², sendo que um deles se diferencia por ter hidro. Eles estão construindo outros dois de 38m² que terão estrutura mais requintada, com cama king size, banheira com hidro, piscina privativa aquecida e banheiro com chuveiro duplo. Bem coisa para casal. É uma investida que o Água da Mina está aos poucos convergindo. Se no começo o foco estava dividido entre o público das compras de roupas que faz a economia de Monte Sião se movimentar, e o segmento de casais que buscam um refúgio para o final de semana, dá-se a entender que é este segundo filão que pode ditar mais as regras daqui para frente. Pode ser uma boa aposta. Os chalés são bem construídos, têm boa decoração, e o mobiliário, se não é cinco estrelas (há alguns, como as mesas ao lado da cabeceira da cama, que apesar da condição de novas e bem cuidadas, dão mostra que vão precisar de alguma manutenção em breve devido ao material mais frágil de sua construção em MDF com acabamento laminado) foram bem escolhidos para harmonizar, não dando a cara de apartamento de hotel de negócios, o que poderia ser um caminho mais fácil. O perfil do Água da Mina tende a ser outro. Não existe uma estrutura efetiva para crianças, apesar dele não ser um hotel só para adultos. A piscina de borda infinita e o gazebo, tudo com vista para o horizonte de montanhas que circundam Monte Sião dão o tom contemplativo do que fazer neste lugar. E se oferecem um bom café da manhã – mas sem grandes sofisticadas – eles não trabalham com pensão completa, o que dá mais liberdade para o hóspede bater perna na região ao longo do dia sem ficar com a consciência pesada de desperdiçar o prato da casa. Com uma tabela de diária que parte de R\$ 270,00 por pessoa, pode satisfazer com a boa dormida sem dar a impressão de exorbitância gasta à toa. E, realmente, por enquanto o hotel em si não sustenta uma hospedagem de total imersão. Precisam urgente de uma carta de vinhos decente para oferecer ao hóspede mais exigente. O tipo



que atualmente existe serve para fazer sagu. Partindo da base do hotel para explorar o entorno, é preciso fazer um trabalho de pesquisa para sacar o que realmente vale à pena olhar em Monte Sião. O óbvio é ir às compras, visando a malharia e o tricô. Eles são famosos por isso. Mas o comércio entrega em sua maioria produtos de atacado, visando somente o público que busca apenas preço baixo. Há uma equivalência aos bairros paulistanos do Bom Retiro e do Brás. Do mesmo jeito há ônibus fretados com as hordas de sacoleiras perambulando nos dois pontos da cidade que reúnem sequências de lojas, algumas com



Da curiosidade pela hospedagem num novo hotel às histórias de vida como a da tricoteira Teresa Nery vale a chegada em Monte Sião. O destino deve ter mais atenção com a base de sua existência.



fachadas pretensiosas em pseudo luxo. Entretanto, Monte Sião poderia ser mais que isso. E, inexplicavelmente, quase se esquece de um filão que faz parte da sua história. Atrás da Igreja do Rosário existe uma estrutura cedida pela prefeitura que abriga a Casa do Artesão. Lá são expostas e vendidas as peças produzidas pelas tricoteiras e outros artesãos que deram origem à fama da cidade. A história deles e das peças que fazem é o que deveria valer a pena para a viagem até Monte Sião. É muito mais rico do que centenas de blusinhas de malharia com a cara do Homem-Aranha bordado nas costas. E as peças, de cachecóis às blusas e ponchos, têm muito mais detalhes e são infinitamente superiores em acabamento. E o mais surpreendente são os valores cobrados por elas. Na foto principal desta matéria, que mostra o trabalho dessas artistas artesãs há uma blusa marrom que custava na nossa visita R\$ 15,00. O poncho saía por R\$ 42,00 e o cachecol por R\$ 20,00. Se essas mesmas peças fossem levadas a sério numa loja de alto padrão em qualquer capital, o preço na etiqueta poderia muito bem alcançar três dígitos e não seria nenhuma questão de inflacionar o produto, porque o que se cobra nessas peças, além do melhor acabamento, feito à mão, é a história que elas carregam. Num bairro adjacente mora a Dona Teresa Nery. Ela é uma das tricoteiras mais antigas da cidade. A paixão vem

de criança, pois aprendeu a tricotar e gostar da habilidade aos 7 anos. Ela ainda trabalha com uma máquina manual num quarto de sua casa, sem vitrine, manequins ou balcão de atendimento. Bem que poderia ter um canto com bolo, café, para contar suas histórias para os turistas, tudo cobrado mesmo, enquanto tricoteia algo ou ofereça ao visitante a possibilidade de experimentar um pouco da arte. O trabalho é árduo e como ela mesma diz, sofrido, de dar dor nas mãos. O resultado é exposto e comercializado na feirinha que a associação dos artesãos monta periodicamente junto à praça do Rosário e na loja (que merece uma melhor decoração) que funciona no mesmo lugar. Uma de suas boinas sai por R\$ 18,00, e R\$ 20,00 são pedidos por um cachecol. Se ela ganha o suficiente para pagar as suas contas é sinal de que tem saída para os seus produtos. Mas poderia ser bem mais se existisse união até entre as artesãs, como nos contou a Erenilde Freitas, uma das líderes dessa comunidade. O problema é que parte das trabalhadoras enxerga como válido só o comércio do preço baixo, fazendo espelho no comércio de grande volume e pouca rentabilidade das confecções industrializadas (e que elas pouco deveriam repetir, por serem mais artistas que mão de obra barata). Isso dificulta a tão almejada união para formatar o conceito de o que elas fazem é um mundo se-

MAPA DE ROTAS

Como chegar

Monte Sião é ligada ao sul pela rodovia SP360, que a conecta a Socorro (SP), e pela MG459 ao norte, pela qual é possível chegar a Ouro Fino (MG). São estradas simples, de mão dupla, tortuosa e com tráfego pesado de caminhões, mas de pavimentação em bom estado.

Dica do piloto

O aeroporto municipal de Socorro (SD4V 22°33'39"S/046°32'44"W) foi recentemente certificado e fica 22km distante do centro de Monte Sião. A pista de 800m é de terra, não existe abastecimento e opera visual diurno. É preciso ficar atento as elevações na lateral da pista e em frente à cabeceira 08.

Endereços

Hotel Pousada Água da Mina
Rua Lindóia, 100 – Parque das Fontes - Monte Sião – MG
Tel.: (35) 3465 3333 / 99187 2644
www.pousadaaguadamina.com.br

Casa do Artesão - Associação de Artesanato Monte Sião
Praça do Rosário, 283 – Monte Sião
www.facebook.com/associacaodeartesana-tosetrico
@artesanatomontesiao_associacao
Porcelana Monte Sião
Rua 7 de setembro, 436 – Monte Sião – MG

Tel.: (35) 3465 1117
www.porcelanamontesiao.com.br

Tarifas

Hotel Pousada Água da Mina
Diária
Chalé família – de R\$ 270,00 (semana) à R\$ 380,00 (final e semana)
Chalé DeLuxe – de R\$ 380,00 (semana) à R\$ 450,00 (final e semana)

parado do comércio comum de Monte Sião, podendo vender essa imagem e provocar o interesse de um turista que busca produtos de melhor valor agregado. Um exemplo está justamente em frente à Associação. Lá funciona a fábrica da Porcelana Monte Sião. Na história as famílias Pocai e Daldosso começaram a fazer porcelana numa região onde nem existia mão de obra qualificada. Iniciaram com canecas e bibelôs e seguiam as referências do porcelanato português, contudo com peças que são estruturalmente mais grossas (bem mais que os chineses tradicionais). Inclusive, em relação à decoração das peças, a inspiração é portuguesa, sempre no azul e branco. O que sai da fábrica, com linha de produção podendo ser visitada, está entre o cotidiano industrial, pois existe uma linha de montagem que não para, e a conservação do trabalho manual tanto na parte de acabamento e pintura



(com desenho registrado), quanto o da manufatura inicial. Segundo Mario Pocai a mecanização até pode existir, mas não é o caso da sua empresa, que prefere o acabamento feito à mão e mais humanizado. Na loja, que mesmo num dia de semana tem movimento contínuo, saem peças que vão de uma mantegueira de R\$ 12,00 ao filtro de água de R\$ 550,00. Um prato raso sai por R\$ 68,90. São objetos que tanto servem para decoração como para o uso cotidiano, contudo as pessoas estão levando também toda uma história servida nessas porcelanas. Por isso elas foram até Monte Sião. ■



Train harder, fly safer

TRAINING@EPA.AERO

www.epa.aero

Treine suas competências e atinja o mais alto nível de segurança com o maior Centro de Treinamento de aviação regional da América Latina!

ATR 42/72 | ERJ-145 | EMB-120 | EMB-110 | Jet Training
| Exame de Proficiência Linguística.

EPA Training Center

Av. Rocha Pombo, 2561 - 2A - São José dos Pinhais/PR - 83010-620





O BELO BEM-VINDO

A Nissan é curiosa nas vendas de seus modelos. Ela é referência quando se fala em picape como a Frontier, vende como pão quente o SUV compacto Kicks, mas quando o assunto é sedã a coisa emperra. Entre os médios, o Sentra é bem conhecido, mas coitado, até abril deste ano foram emplacados apenas sete exemplares. E da mesma forma que está longe dos números do Toyota Corolla, com 12.567 emplacamentos, é

distante a imagem de ser um carro ruim. Bem recheado e bonito, mas sem apoio de campanhas de marketing que uma vez serviram de referência, como aquela da época do lançamento da primeira versão, a que não tinha cara de tiozão, não emplacou e sumiu do catálogo da marca. Assim ele passa o bastão para o novo Versa ser o sedã de melhor acabamento e recursos da Nissan no Brasil. E olha que o Versa não deveria carregar

essa responsabilidade, ele é um degrau abaixo, faz parte do segmento dos sedãs compactos onde, sempre considerando o período de janeiro para abril de 2021, a liderança está com o GM Onix Plus com 23.976 emplacamentos e o Versa aparece em quarto lugar com 4.126 unidades. O novo Versa ainda convive com a sua versão antiga agora batizada de V-Drive, um carro que vendeu até que bem. Era, como o GM Cobalt, um dos sedãs que vendia por racionalidade. Tinha bom espaço interno, andava relativamente bem, a manutenção era ok, não chamava a atenção, ou mais ou menos, pois o Versa antigo era, e ainda é, bem lembrado pelas linhas nada harmoniosas de sua carroceria, principalmente na traseira e seus faróis e lanternas grandes demais e

com formatos estranhos. Mas os taxistas gostavam, muito por conta do volume de bagageiro de 460l. Com o novo Versa a estética melhorou e muito. Virou um mini Sentra. O desenho da frente com o V cromado sobre várias subseções da grade está bem equilibrado e combina com os faróis esguios de LED. Tem um quê de GM Vectra do começo dos anos 2000 com um desenho em cunha mais pronunciado e agressivo. Na lateral a caída do teto dito como flutuante por conta da moldura em preto nas janelas e coluna C, dependendo do ângulo que se olha fica parecendo a de um cupê. É tudo muito fluido, e na versão Exclusive testada aqui as rodas de liga leve de 17"



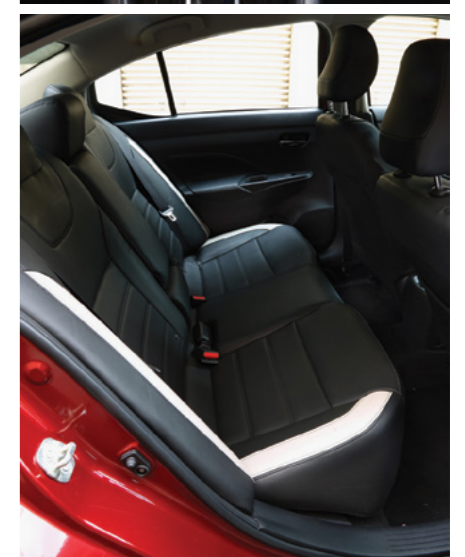
colaboram para que o carro fique com maior porte. O bagageiro de 483l tem bom desenho e o tampo não mais se apresenta saliente como no seu irmão mais velho. As lanternas horizontais, com lâmpadas convencionais, deixam o carro mais largo do que realmente é. Trata-se de um belo exemplar, mas tem a concorrência do VW Virtuse e do GM Onix Plus na sua frente. Entrando, o Versa Exclusive até chega a surpreender, ele é bem acabado. Há o bom uso de material imitando couro como no acabamento do painel, volante e nos bancos. Mesmo as partes em plástico duro têm bom aspecto e sensação tátil satisfatória. Entre os bancos da frente tem um volume a mais na região lombar do encosto e eles não envolvem muito bem os ocupantes. Por outro lado colocaram um apoio para os braços entre eles. Os passageiros da parte detrás têm um bom sofá, o piso é quase plano e o encosto retrátil do banco central vem com dois porta-copos. O Versa tem modo de alerta de checagem assim que o carro é desligado para avisar se nada, ou alguém, foi deixado no banco traseiro. O modelo tem chave presencial para ligar o veículo via botão no console central. O painel do motorista é digital e é possível configurar a parte esquerda para contágitros ou exposição de dados de computador de bordo. O sistema de infoentretenimento com tela de 7" vem com GPS integrado, trabalha



com sistema Apple Car Play e Android Auto, com espelhamento de tela por cabo, mas é daqueles que ou se escuta a lista de música contida no celular ou se usa os recursos como o Waze ou checagem de recados do Whatsapp. Os dois ao mesmo tempo não rola. Pelo menos o carro vem com duas portas USB no nicho entre os bancos dianteiros para carregar algum dispositivo extra, além de outras duas na base do painel. Ele possui câmera 360° com boa definição de imagem e tem detector de objetos em movimento e cruzamentos na área traseira, o que é bem útil nas saídas em ré de vagas. O Versa Exclusive tem sensores de ponto cego e alertas nos retrovisores externos e no painel. O carro está com um motor quadricilíndrico 1.6 aspirado flex de 114cv 5.600rpm e torque máximo de 15.5 kgf.m a 4.000rpm, tudo gerenciado por um câmbio CVT com seis marchas simuladas. É o mesmo conjunto do Kicks (e do V-Drive com calibração diferente) que tecnologicamente, e em termos de eficiência, fica um pouco atrás dos motores de três cilindros turbo usados na concorrência. Os 114cv são suficientes para não deixar o novo Versa chocho. Acelerando de 0 a 100km/h conseguimos baixar o tempo esperado. Usando etanol, com duas pessoas a bordo e tanque pela metade, a marca foi de 10,96s (mas a maior parte das tentativas girou em 11,2 e 11,3s) com as trocas de

Porta malas de 483l na versão Exclusive que também entrega um interior com acabamento para a classe de carro. Na tela de multimídia, a câmera 360° ajuda nas manobras.

marchas acontecendo a 5.500rpm. Mas ele poderia ser um pouco mais ágil nas retomadas, sair de 100km/h para chegar a 120km/h levou longos 7,6s, pois o câmbio estava trabalhando como se fosse em sexta marcha e não há alguma redução e mesmo cravando o pé no acelerador a sensação de impulsão é nula. O CVT é um pouco sem graça e se mostrou um indeciso naquelas situações em que, seguindo na estrada e pegando uma la-deira leve, mas longa, o motorista pressiona o acelerador apenas suavemente para manter a velocidade sem aumentar muito os giros. O câmbio ficou alternando então a busca de giros e cortando seguidamente. Estabilizado em velocidade de cruzeiro de 120km/h o acelerador é mantido com carga de ¾ do seu curso para manter os 1.900rpm. Dependendo do active à frente, serão 500rpm a mais para manter a velocidade e qualquer 15km/h a mais significará que o câmbio vai pedir para girar a 3.000rpm. Saindo da imobilidade e acelerando de forma constante, mas com meio curso no pe-



dal da direita, o carro vai manter as trocas de marchas por volta de 4.000rpm. Talvez por conta desse comportamento a sede do carro foi um pouco alta. Num roteiro basicamente rodoviário o consumo foi de 12,46km/l usando gasolina comum. A expectativa era chegar em algo como 14km/l. Não houve tempo de fazer uma medição somente em circuito urbano, mas o computador de bordo em alguns momentos mostrava uma média de 9,36km/l usando álcool. Mas uma coisa é certa, a Nissan caprichou no tratamento acústico. O habitáculo é muito silencioso, bem de acordo com a proposta do carro. Ele não é nada esportivo. A carroceria rola pouco em curvas,



A GERAÇÃO VEM COM EVOLUÇÃO ESTÉTICA E REPLETA DE RECURSOS

As linhas do sedã ficaram bem melhores que as da versão antiga, agora chamada de Versa V-Drive. Basta saber se esse carro servirá para substituir o irmão maior Sentra.



mas a comunicação pela direção do que acontece nas rodas é média. É um carro família para ficar andando em linha reta. A versão Exclusive sai a partir de R\$ 103.490,00 (a meio termo Advance sai por R\$ 92.990,00 e a básica Sense com câmbio manual de cinco marchas sai por R\$ 80.690,00) e se pensar que ele pode até ser uma proposta para substituir um sedã médio, mais do que Onix Plus ou Virtus, deve travar em poucos meses uma boa briga com o novo Honda City que também chegará com uma proposta semelhante, a de poder ser uma opção ao Civic no mercado brasileiro. Agora a Nissan precisa falar isso mais alto. ■

ONDEACHAR

Nissan
www.nissan.com.br

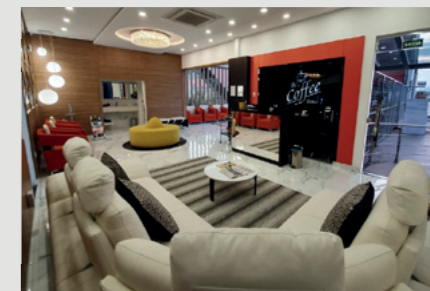


A Sales ampliando o espaço: Bandeirante - EMB 110 P1

Aeronave mais ampla e mais confortável!

A nova sensação da Sales Táxi Aéreo é o Bandeirante. Uma aeronave que amplia os horizontes no espaço interno e conforto, que vem para atender as necessidades de transporte de mais passageiros e também de carga, melhorando ainda mais sua oferta de serviços com capacidade logística estruturada.

A empresa está estrategicamente localizada no Aeroporto Campo de Marte, zona norte da capital paulistana, próxima as principais vias de entrada e saída de São Paulo, permitindo a ligação com todos os municípios do país. A estrutura do Hangar Sales oferece segurança, conforto e todos os melhores serviços de atendimento a passageiros e ao embarque de cargas. Somos sua melhor experiência em transporte aéreo.



Aeronaves de alta performance



Sala VIP e de Reunião



Discrição e comodidade



Atendimento 24 horas



Logística e transporte

WWW.SALESSERVICOSAEREOS.COM.BR

comercial@aerosales.com.br | Tel: (11) 2392-0200 ou (11) 3993-3000



sales.servicos.aereos



salesservicosaereos



salesaereos



Para os tempos de reclusão o menu é servido direto, se não na mesa, na porta da sua casa. Nos Estados Unidos, grandes redes de pizzeria como a Domino's e o Papa John's chegaram a bater de 17 a 28% no crescimento das vendas



DESEJO

em 2020 sendo os responsáveis por criar cerca de 30 mil postos de trabalho. Tudo por conta das entregas em domicílio e da facilidade da pizza. No Brasil das mazelas, esse foi o único canal para manter alguns restaurantes vivos. Quem soube administrar e ter visão de mercado pode, se não garantir a sobrevivência, ter até algum destaque na atividade. Nos primeiros números de 2021 as projeções mostram que pelo menos 35 mil bares e restaurantes fecharam em definitivo. O volume é menor que o de 2020, quando o trágico número bateu em 300 mil. Vamos ver então o que tem de bom para experimentar e pedir enquanto é tempo. ■



EM CASA



As embalagens e comidas vieram firmes, no geral resistiram bem ao transporte de moto. A vantagem é que o Poke é um prato frio, portanto, não há problemas com o tempo que leva para chegar ao destinatário, apesar das entradas, quentes, terem sofrido um pouco. Essa casa é 100% dedicada à entrega em domicílio e é um braço do restaurante Black Sushi, na zona sul da capital paulista. O Classic Poke (R\$ 40,90) é bem generoso, pode servir duas pessoas se for acompanhado de alguma outra entrada. Combina bem com um dia ou noite quente, pois é muito refrescante. Seria um irmão mais na moda do tirashi, pois na base tem o arroz e este veio com sabor bem mais neutro, quase zero sal, sem a acidez do típico japonês. No lugar da variedade de peixe, o Poke é mais composto de vegetais. Tem a cenoura, a salsinha, cebolinha, bastante gergelim, cebola roxa, chips de batata doce, fiapos de pimenta dedo de moça e uma boa quantidade de edamame. O peixe, aqui um atum bem picotado, vem num pote separado e a instrução diz que é para jogar o molho em cima, esperar alguns momentos para a proteína absorver o sabor do molho e assim colocar tudo no recipiente principal. Escolhemos o molho ponzu com azeite de trufas. Bem saboroso, não muito ácido ou picante por conta do nabo ralado. E é bom jogar os dois tubos que vem na encomenda para temperar melhor todo o prato. Havia a opção do molho do chefe, com mais shoyu

e óleo de gergelim. Mas como veio um tubinho só, esse não daria conta do tanto de proteína existente, mas era saboroso, com muita presença do gergelim. No final a carne do peixe quase que chega a virar um ceviche. Talvez pudesse vir com um pouco menos de cebolinha. O Poke Roll Mix (R\$ 39,90) nada mais que é um mega temaki enrolado em forma cilíndrica. É um daqueles gigantes e veio com salmão e atum mais um denso recheio que vai da manga, pepino, kani e couve frita cortada bem fininha e bem no meio um pouco de gengibre em conserva

envolto no mesmo arroz do Classic Poke. Também pode alimentar duas pessoas sem muita fome se for servido com algum acompanhamento. A manga e o kani sempre dão uma alegria meio que infantil ao prato. A diversão vem do fato de poder comer com as mãos, da mesma forma que o temaki. Vai bem com o molho do chefe por cima. De entradas foram pedidas uma porção de sushi de barriga de salmão que envolve um empanado de camarão frito (R\$ 38,00 – 5 unidades) e uma porção de guioza com recheio de repolho (R\$ 16,00 – 4 unidades). Os guiozas por serem fritos e não cozidos, não aguentam o tempo de transporte,

mas o repolho estava ok, com ténue tempero. Nos enrolados, os sabores muito pronunciados do salmão e do camarão talvez estivessem brigando entre si, e o camarão, que perdera o seu calor, já havia virado borracha. Melhor fazer o pedido de outra entrada, talvez um carpaccio de salmão trufado (R\$ 38,00 - 8 unidades).

ONDEACHAR

Black Poke

Tel.: (11) 5082 4288

www.instagram.com/balckpokee



Nem as referências da qualidade dos lanches, nem a boa mão na gastronomia salvaram o sistema de compra à distância no Hot Pork, do chef Jefferson Rueda. O início dos problemas deu-se na hora de fazer o pedido pelo iFood. Como o Hot Pork não permite o pagamento na entrega do produto, tentamos fazer a compra usando um cartão de débito que deveria ser cadastrado no Google Pay. Contudo, o sistema estava com dificuldade de comunicação com o banco para validar o cartão. Então, nada de poder fechar a compra. Levou um dia inteiro para que o problema desaparecesse. A alternativa seria fazer um pedido diretamente com a casa, entretanto, na ligação, ao escolher a opção do ramal de pedidos, o sistema nos mandava direto para a caixa postal. Ao conseguir falar com uma atendente humana, nos foi explicado que daria para fazer o pedido pelo Whatsapp, mas a taxa de entrega seria de R\$ 22,00 enquanto que pelo iFood o custo era de R\$ 8,99. Lá foi embora o apetite com isso. O Betão, que vende na avenida Sumaré em São Paulo, a dois quarteirões de onde estávamos, um daqueles cachorros quentes paulistanos com tudo em cima, daria algumas risadas baixinho. Mas, ok, era o tal glorificado cachorro quente, ou porco quente, do Rueda. Tem gente que viaja de outras cidades para pegar fila nos seus estabelecimentos, o que seria então, para o deslumbrado de plantão, gastar algo como R\$ 32,00 de táxi para comer algo que custa R\$ 24,00. No dia seguinte, pedido feito, ele chegou em 31 minutos. A escolha recaiu no Kit Variado com Eisenbahn (R\$ 60,00 + 8,99 do frete). São quatro Hot Pork mais duas cervejas long neck pilsen. Até que não se mostrou muito caro, pois em diversos lugares em São Paulo essa cerveja é vendida por R\$ 12,00, portanto, cerca de R\$ 9,00 pelos sanduíches não é tan-



to. Todos os elementos vêm numa robusta caixa, é o cliente que faz o preparo final para poder comer tudo o mais quente e arrumado possível. Há instruções que indicam o quanto de mostarda, maionese e catchup devem ser colocados, todos por bisnagas de confeitiro, sempre levando em conta a questão estética e quanto tempo deve ser aquecido o pão e as salsichas. É fácil e prático. Boa ideia esta. O pão de leite levemente adocicado, bem denso sem ser esfarelento quando aquecido no forno, solta um cheiro de massa fresca. Talvez se fosse feito um arremate numa chapa ou grelha, garantiria um crocante a mais no sanduíche. Experimentando os periféricos, o pickles de cebola roxa com pepino dependendo do seu gosto não é suficiente para dois sanduíches, quicá para quatro. E ele é bem ácido. O catchup de tomate com maçã mais parece feito de goiaba pela doçura que tem e há um bom gosto de cravo e canela. A maionese com limão é bem suave, sabor entre o típico caseiro e uma industrializada que se compra no supermercado. A mostarda amarela feita na casa tem seus bons méritos, ardida e salgada no ponto certo e o sabor final é um pouco mentolado, como se usassem semente de erva doce. Seguir as instruções de quantidade aplicada em cada sanduíche evitou o desequilíbrio de sabores e ainda permitiu que não se perdesse o da própria da salsicha. A mais escura, feita de tofu e cogumelos, é bem pastosa, frágil, tem um quê de massa de pão. Parece uma morcilla sem sangue, mas com boa quantidade de sabor de especiarias – algo como o tomilho – e a mostarda foi o que mais combinou com ela. Lembra um pouco também os tofus defumados que se compram em lojas de produtos orientais. A salsicha mais clara, de porco caipira, tem algo de defumado, a carne é muito delicada mas com boa densidade com um bem leve picante. Sozinho ela combinou mais com o catchup artesanal. E sim, você percebe que está comendo carne de verdade e não alguma coisa ultraprocessada. O conjunto se mostrou bem equilibrado. Duas pessoas comem bem com esse pedido. Dá para ver que é um produto acima do que se pode esperar quando se fala em cachorro quente, mas sem ser algo pretencioso.

ONDEACHAR

Hot Pork

Rua Bento Freitas, 454 - Centro - SP
 Tel: (11) 94198 0318
www.acasadoporco.com.br
 @hot.pork



OLHAR DIGITAL

A pandemia está influenciando cada vez mais o modo de trabalhar das pessoas. O distanciamento obrigatório forçou as empresas a adotarem o emprego remoto de forma radical. Há diversas delas onde há mais de ano os funcionários simplesmente não aparecem no local de trabalho e o chefe não reclama. Mas se em funções administrativas ou de criação, como as de publicidade e até mesmo as de pla-

nejamento de engenharia, com a devida estruturação, já que em algumas situações foi preciso que os equipamentos usados nas residências fossem adequados aos trabalhos mais pesados, com a adoção de softwares profissionais nos computadores, que algumas vezes tiveram até que ser trocados para algo com maior capacidade, foi possível constatar que quase tudo pode ser feito da sala de casa. Mas para as atividades essenciais, ou que demandam algum tipo de mão de obra direta, não teve perdão. As pessoas tiveram que se deslocar até o local de suas funções. Contudo, a tecnologia mais uma vez dá aquela força para manter o contato das pessoas no menor nível possível. A BR Distribuidora adotou um procedimento para as ações de auditoria em suas unidades operacionais. Essas precisam passar por renovação constantemente para atender questões regulatórias e procedimentos da própria companhia. O cenário pode envolver uma situação de risco extra por

conta do deslocamento de inspetores para diversos lugares. Visando contornar essa situação, a empresa comprou uma série de óculos com câmeras acopladas que foram desenvolvidas pela Realwear e instaladas em capacetes. O Smartglass é usado por um funcionário de campo que fica em constante contato virtual com um inspetor remoto. Pela engenharia dos óculos, o funcionário tem as mãos livres para manipular qualquer coisa que



seja necessário e o inspetor tem a total visão do que está sendo feito. O aparato também possibilita que sejam realizadas videoconferências para a discussão com mais de uma pessoa. O procedimento também evita que alguém extra circule nas instalações (que poderia ser um vetor a mais para alguma eventual contaminação) e otimiza o tempo de todos. O Smartglass também permite que sejam visualizados esquemas ou desenhos que aparecem em realidade aumentada. O profissional de campo também pode receber informações de estoque a serem verificadas, incluir localização e até ler códigos de barras, tudo em tempo real. Além disso, o aparato pode ser usado em caso de acidentes, instrução e apli-



EQUIPAMENTO É VIRTUAL AUXÍLIO PARA O COTIDIANO DA LINHA DE PRODUÇÃO

Olhar apurado. Com tecnologia, inspeções e informações são feitas com maior rapidez e segurança.



cação de procedimentos entre diversas unidades operacionais, análise de riscos, acompanhamento de obras e testes de equipamentos tanto já instalados como os recém-instalados. De cara, segundo Marcelo Bragança, diretor de Operações, Logística e Sourcing da BR Distribuidora, foi constatado que o uso dessa tecnologia diminuiu o tempo de cada inspeção. Complementando o novo procedimento, a empresa migrou todos os seus sistemas para uma nuvem, o que facilitou a armazenagem e aumentou a segurança de dados que fornecem funções de aná-

lise vitais. Com isso foi otimizado mais tempo e eficiência. E esse processo não é simples porque demanda uma integração global, feita em sua maior parte em setembro do ano passado, com diferentes equipes de tecnologia que além do Brasil estão localizadas nos Estados Unidos, Índia e Alemanha. No total são cerca de cem pessoas entre colaboradores diretos e indiretos. A tecnologia que está por trás da adoção do Smartglass foi toda desenvolvida dentro da própria empresa. ■

HELICIDADE. SEU HELICÓPTERO ESTÁ AQUI.



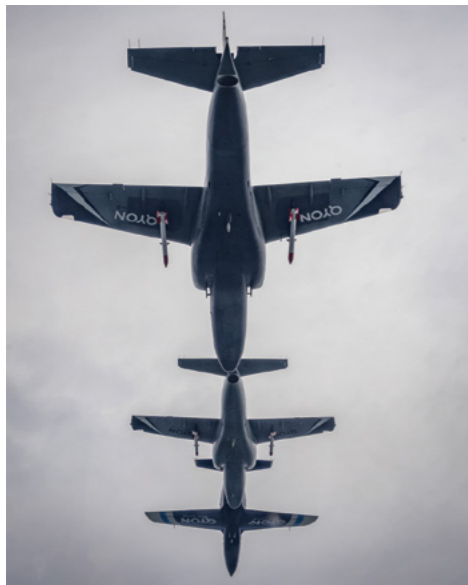
Helicópteros seminovos exclusivos selecionados por especialistas.

T: (11) 3767.3500 • VHF 130.37 • HELICIDADE.COM.BR

FULL HELIPORT SERVICE

SHOW DE INICIATIVA





Tem coisa nova nos ares. Uma equipe de demonstrações começou a se apresentar nos Estados Unidos e o detalhe é que ela é brasileira. O projeto é do paulista Maurício Frizzarin,

dono da Qyon, empresa de desenvolvimento de tecnologia para inteligência artificial de gestão empresarial e também piloto e entusiasta da aviação. A ideia é usar a aviação esportiva para traçar um paralelo entre o mundo humano e o da tecnologia. A simbiose vem com as manobras, da conversa entre o piloto e a máquina nas acrobacias na busca pelo limite de velocidade e precisão. É mais ou menos como o que acontece na Fórmula 1. De quebra existe o entretenimento, que serve para atrair mais gente para esse tipo de pensamento e estilo de vida. As demonstrações servem como plataforma para a Qyon passar os seus conceitos de trabalho. O time é formado, além do próprio Maurício, pelo piloto Scott Farnsworth, campeão da corrida aérea de Reno de 2015 e na Air Race Champion na categoria Sport com um Xtreme XA42 (XtremelyNaughty), ele também atua como chefe de equipe. Mais recentemente foi anunciado o ingresso da pilota brasileira Juliana Frachetti, que já venceu dois campeonatos de acrobacia na Flórida (Williston e Sebring) na categoria Sportsman logo que se mudou em definitivo para os Estados Unidos. Ela foi a primeira brasileira a con-



quistar esse feito. A frota da Qyon Aero Sports é composta por dois jatos de treinamento militar Aermacchi (Siai-Marchetti) S211A, um Aero L-39, um XtremeAir XA-42 e um Extra NG. A Juliana voa com o seu próprio Extra 300LP. Um Cessna M2 serve de aeronave de apoio e a equipe ainda tem dois motorhome que dão suporte à equipe nas idas aos shows aéreos. Os S211A foram exemplares que a SiAi-Marchetti estava usando na concorrência para fornecimento de aviões de treinamento para a força aérea e marinha americanas (onde o Embraer Super Tucano também foi concorrente) na década de 1980. O tcheco Aero L-39 Albatros é um dos jatos militares queri-



Equipe pronta. Agora com a participação da Juliana Frachetti, primeira brasileira a ganhar campeonatos de acrobacia nos Estados Unidos.



dinhos dos americanos devido ao seu baixo preço na aquisição, grande oferta no mercado civil, e fácil operação e manutenção, tem muita peça disponível no mercado global. Com cerca de 2.800 exemplares vendidos, é o jato de treinamento militar mais usado no planeta. Há dois voando no Brasil. As apresentações da Qyon já começaram, sendo que a estreia foi durante a feira de Sun'NFun, que aconteceu entre os dias 5 e 10 de abril em Lakeland (EUA). Foram diversas passagens dos S211A com o L-39, algumas vezes, inclusive, com outros L-39 que mesmo não sendo da equipe, acabam voando e fazendo treinamento juntos. A expectativa é participar do máximo de shows aéreos em território americano e quem sabe no mundo. A Air Venture está na mira. O fato de manter a Qyon Aero Sport nos Estados Unidos está relacionado com a questão de logística, manutenção dos equipamentos e flexibilidade para promover ações. Lá a cultura aeronáutica é bem mais ampla que no Brasil e a quantidade de eventos aéreos é





EMPRESA DE TECNOLOGIA INVESTE EM CAMBALHOTAS NO CÉU

também infinitamente maior. Existe a intenção de fazer uma apresentação e um grande show aéreo no Brasil em algum futuro. Claro, dependendo de se conseguir formatar e estruturar um evento desses. Imagine o que é trazer seis aeronaves dos Estados Unidos para passar alguns dias por aqui. No momento a Qyon está fazendo um trabalho de divulgação de seu cotidiano e apresentações por meio de suas redes sociais que vão do Instagram, TikTok, Facebook, Twitter ao canal no YouTube. E dentro da sua experiência com o mundo digital, a meta é transformar os conteúdos nos canais sociais em verdadeiras experiências para compensar a impossibilidade de muitos de irem a alguns dos shows aéreos onde estejam se apresentando. Eles vão fazer vídeos em realidade virtual para que a pessoa possa assistir e interagir como se estivesse a bordo de uma de suas aeronaves, tendo a sensação da velocidade e ouvindo os sons que os pilotos ouvem, podendo até fazer manobras. ■



A equipe é, apesar de baseada e voando na maioria das vezes nos Estados Unidos, considerada brasileira pela iniciativa de uma empresa de cá.

ONDE ACHAR

QyonAeroSports
<https://qyon.com/aerosports>

CIRRUS SR22

O LÍDER DA CATEGORIA, HÁ 17 ANOS, PRONTO PARA VOAR COM VOCÊ.



Com estilo, conforto e muita tecnologia, o Cirrus SR22 é a aeronave que alia performance e segurança para quem faz médios e grandes trajetos. Voar com o líder é certeza de pousar em pistas despreparadas e nos principais aeroportos com a mesma eficiência.

CONHEÇA A LINHA CIRRUS SR22 NA PLANE AVIATION.

PLANE.NET.BR

OU APONTE A CÂMERA DO SEU SMARTPHONE PARA ESTE CÓDIGO.



AGENDE SEU TEST FLIGHT

FALE COM A GENTE 11 4582 6144

AUTORIZADA





FALANDO GROSSO



Vira e mexe algum fabricante para dar ênfase a um produto de uma família decide dar um salto na nomenclatura.

A Motorola fez isto ao anunciar o G100, onde a linha desses celulares de alto padrão, mas sem preços exorbitantes, segue com nomes como G10, G20 ou G30 (lá fora com o G50). Para justificar este salto, o G100 tem vários atributos. O primeiro deles você percebe à distância. A Motorola aplicou uma fragrância no celular desenvolvida pela Firmenich, e que a empresa diz ser exclusiva. Nem tanto. O toque meio madeira e com muita presença floral, misturando um pouco a orquídea, a lavanda, já foi visto bastante entre o final da década de 1990 e começo dos anos 2000, quando as perfumarias de luxo descobriram que havia como inserir seus perfumes nas propagandas em páginas de revistas impressas. A questão é que o próprio papel modificava o odor. Todas ficavam com os mesmos tons olfativos. Era o típico cheiro de revista importada naquela época. No celular, durante os três primeiros dias, a fragrância chegava a ser notada pela casa. Depois ela ainda era sentida, mas somente se chegasse com o aparelho perto do nariz. O G100 vem com um processador poderoso, o Snapdragon 870 rodando o sistema Android 11. E neste item a Motorola peca, pois será possível a atualização apenas para o Android 12. Mas esse coração do celular serviu como força motriz para o uso de sistema 5G. Se ainda não deu para usá-lo em funcionalidades com a internet das coisas, deu para experimentar com a rede disponível em alguns bairros da zona oeste de São Paulo. Não foi possível cravar até que ponto a melhora de qualidade nas conexões muito mais rápidas, o baixar arquivos e assistir filmes entraram na conta da rede, se no trabalho do processador ou se em ambos. Mas que deu uma boa impressão isto deu. Outro ponto que pode ampliar



o uso do G100 é o fato dele vir com um cabo para conectar em tomadas HDMI, o que possibilita assistir vídeos, jogar ou fazer teleconferências usando monitores maiores. Quando conectado, a tela vira uma plataforma de mouse, mas é um pouco chato de ser usado. É preciso ficar atento se existe a possibilidade de fazer a conexão. Nos iMac é necessário comprar um adaptador para usar a conexão HDMI via a tomada USB-C e Thunderbolt 3 dos modelos mais recentes. Um da marca Belkin sai por R\$ 599,00. Para os modelos antigos, um adaptador de USB-C para HDMI da Kanex sai por R\$ 323,00. Para um PC normal há opções a partir de R\$ 65,00 no Mercado Livre. Conectar o ce-



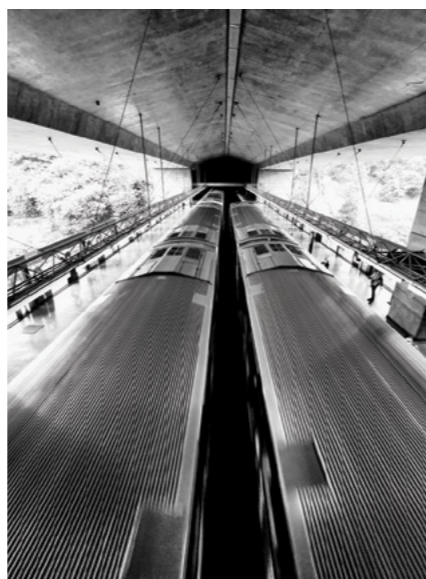
lular numa televisão pode fazer sentido em algumas situações. Talvez a memória da TV não seja compatível com o peso de algum jogo e travamentos podem ocorrer. Isso pode ser contornado com o uso do G100, que vai rodá-los mais facilmente. Neste caso é preciso comprar um comando sem fio que interaja com o celular. Outra situação é numa viagem. Nos hotéis muitas vezes há poucas opções de canais, aliás, muitos só têm canal de leilão de boi, igrejas, ou venda de badulaques. Com o G100 conectado ao aparelho de TV é possível, usando o wi-fi do hotel ou gastando o seu pacote de dados, ampliar essa gama e ter acesso à Netflix, por exemplo. Ou então dá para assistir ou jogar algo baixado previamente. E nisso o G100 tem bastante memória 12GB de RAM e memória de 256GB que pode ser expansível com cartão micro SD. Só é preciso ver como apoiar o celular, pois algumas vezes as televisões são fixadas nas paredes e o cabo conector é curto. Opcionalmente há um suporte, mas ele só serve para deixar o aparelho numa mesa. Uma fita Silver Tape resolve. No teste tivemos que trocar de aparelho, pois no primeiro o cabo não funcionou direito. E pelos relatos, tomada HDMI para dar problema é fácil. Bom que a bateria de 5.000mAh aguenta bem o uso pesado por longos períodos e o carregador de 20W faz com que em menos de meia hora ela esteja plena de energia.

Esse celular vem com duas câmeras traseiras, uma de 64MP e uma de 16MP que possibilita fazer fotos macro. O aparelho usa sistema focal por laser que ajuda em condições de baixa luminosidade e ele trabalha com sensibilidade ISO 64. A frontal é de 16MP e a grande curiosidade é poder gravar vídeos usando as duas câmeras ao mesmo tempo, dividindo o quadro. O G100 possui o recurso que melhora a captação de som se é dado um zoom de imagem de no mínimo 2X e, de fato, o resultado é superior. Ele consegue fazer vídeos em 6K e 4K, mas se a qualidade de imagem é muito boa em situações de captação estática, em situações de muita vibração a tendência é ter o efeito líquido na imagem, mesmo usando o modo de estabilização na pós-edição do próprio celular. Curioso que ele não sintoniza rádio. A tela de 6,7" tem bom tamanho e mesmo sendo Full HD, consegue uma taxa de brilho bem satisfatório, apesar de não ser uma tela AMOLED, que entrega mais contraste. Por R\$ 3.599,10 ele pode ser seu via site da Motorola ou dá para encontrar no mercado geral por R\$ 2.998,99. Por esse valor, ele briga muito bem com modelos bem mais caros. ■

ONDEACHAR

Motorola
www.motorola.com.br

O G100 vem com cabo HDMI que possibilita o uso de monitores maiores. De jogos aos programas para assistir e fazer teleconferências, a imagem maior ajuda.



Fly safe, fly Sierra Bravo!

RECHEQUE

RECHEQUE

REVALIDAÇÃO DAS HABILITAÇÕES DE MNTE - MLTE - IFRA E INVA



**SIERRA
BRAVO**
Escola de aviação

19 3467.4434 | 99589.7279
cursos@sierrabravo.com.br

Via de Acesso Comandante César Albuquerque Almeida, S/N
Hangar 26 - Bairro da Lagoa - Americana/SP - CEP: 13479-302

SIERRABRAVO.COM.BR

f/SierraBravoEscola @sierrabravoescola sbaviationoficial



FALCÃO PEREGRINO



Para os pilotos, a aviônica EASy III com dois monitores de HUD e o conforto do reclino das poltronas. É só não roncar muito do lado do piloto em trabalho.



Em meio aos primeiros voos do Falcon 6X e sua fuselagem nova, com medidas mais avantajadas, a Dassault não perdeu tempo e apresentou mais um novo produto para o seu catálogo. O Falcon 10X faz com que o fabricante entre de vez na briga do segmento que procura aeronaves executivas de ultralongo alcance. Com um alcance de 7.500nm (13.900km), oito passageiros e quatro tripulantes a bordo, para cumprir uma etapa dessas, voando a Mach 0.85, ele se coloca como concorrente direto do Gulfstream G700 que voa a mesma distância, velocidade máxima de Mach 0.925 e fica entre os Bombardier Global 6500 (6.600nm) e 7500 (7.700nm) e abaixo do Global 8000 com seus 7.900nm de alcance. Desde o lançamento do 6X a pergunta consistia se esse avião serviria de base para outros modelos com alcance maior que o Falcon 8X que era o que seguia mais longe, 6.450nm, voando a mach 0.80, com até oito passageiros e três tripulantes a bordo. Só que a cabine do trijato não é páreo para projetos mais novos da Gulfstream e Bombardier. A plataforma do 6X viria bem a calhar para fazer frente num segmento que, curiosamente, foi deixado um pouco de lado pelos franceses. Só que o 10X foi bem além nas novidades. É a primeira vez que um Falcon usa leme em T, descartando a tradicional configuração em cruz e será usado muito ma-

terial composto na engenharia das asas com um enflechamento bem acentuado. Esqueceram um pouco a parte estética no nariz do jato, que por conta de instalação de alguns equipamentos, tem um desenho meio estranho, meio bico de pato, parecendo um daqueles aviões de vigilância aérea que recebem adendos no formato original. Mas o grande trunfo estará dentro dele. Enquanto que o 6x tem a cabine com 1,98m de pé direito e largura máxima de 2,58m, o 10X tem altura de cabine de 2,03m e largura de 2,77m. De comprimento interno, excluindo a parte do bagageiro e a cabine dos pilotos, são 12,3m no 6X e 16,4m no 10X. Portanto é uma fuselagem totalmente nova, não simplesmente um alongamento do que existe no 6X. O Gulfstream G700 entrega 1,91m de altura e 2,49m de largura máxima na cabine. Ele é maior em comprimento geral com 17,35m (tirando o bagageiro). O Bombardier Global 7500 tem altura interna de cabine de 1,88m e a largura de 2,44m sendo que o comprimento geral é de 16,59m. O Global 6500 tem a mes-

ma altura, mas a largura de sua cabine é 3cm mais estreita, enquanto que o comprimento geral é de 13,10m. O Global 8000 entrega 1,91m de pé direito de uma cabine com 2,49m em largura. O comprimento geral, sem a área de bagageiro é de 18,89m. No site da Gulfstream o G700 é mostrado como tendo cinco zonas de cabine e no material promocional da Dassault o 10X é mostrado com quatro. Pode até ser que alguém opte por ter as tais cinco áreas, mas consultando fontes no mercado, jatos com essa configuração serão moscas brancas. Para quem voa longas distâncias é preciso ter uma área específica para descanso dos tripulantes, restando espaço (pelo menos para modelos deste porte) para uma cabine de quatro áreas separadas. O fator cabine é ponto crucial desses aviões, afinal, serão mais de 12 ou 14h a bordo e foi neste ponto que a Dassault talvez tenha feito o seu grande gol. Ele é o mais espaçoso de todos e os franceses quiseram partir para as cabeças como estratégia de marketing pulando um degrau do que seria natural, um Falcon 9X para concorrer com o Gulfstream G650 (7.000/7.500nm de alcance, mas com cabine mais curta). Ao mesmo tempo olharam bem para o mercado e alinharam o seu produto mais em relação ao Gulfstream G700 do que o Bombardier 8000, que há quem diga no mercado que talvez nem saia do papel. A própria Dassault desconversa quando perguntada se desenvolverá um modelo com alcance similar ao do Global 8000. O motivo seria o alcance de 7.900nm, na verdade, pouco atraente. Seriam poucas as ocasiões em que a distância extra valeria a pena. Há ainda o fator do batente do tempo de jornada das tripulações, muito no limite com tal alcance. A Bombardier não revela quando seria a apresentação física do 8000, nem uma expectativa de



primeiro voo ou entrada de serviço. Segundo a assessoria de imprensa, o foco agora é o Global 7500. O estilo do mobiliário do Falcon 10X também chama muito a atenção com as poltronas muito parecidas ao modelo Egg, da escola Bauhaus criada em 1958. Com elas a cabine ganha um charme tremendo, meio Austin Powers. É preciso ver como reclinará. O Falcon 10X vem com uma cama verdadeira a bordo, que pode chegar ao padrão Queen Size, e no pacote VIP o jato tem um banheiro com chuveiro. Dá para acreditar que da mesma forma que o Falcon 6X, o 10X deva conquistar prêmios internacionais de arquitetura e design, pois é realmente muito diferen-

Dois dos grandes concorrentes do segmento de ultra longo alcance. O Bombardier 7500 e o Gulfstream G700, este de forma bem mais direta. Ambos referência do que fazer pelos franceses.

te. Nele, o aspecto sala de estar é bem mais evidente, nem parece que se está a bordo de uma aeronave. Tudo aparenta ser mais espaçoso, o que vai contribuir em muito na escolha para aqueles que fazem uso em voos muito longos. Desta vez a Dassault não quis se arriscar a um novo fracasso como o que ocorreu no Falcon 5X, que sofreu com problemas de desenvolvimento do motor Silvercrest da Safran a ponto de cancelar o projeto e partir para o 6X, um pouco maior e impulsionado por um par de Pratt & Whitney PW812D. Para o Falcon 10X ela foi atrás da Rolls-Royce e é a primeira vez que a marca usa produtos da empresa inglesa. O novo jato usará um par de Pear 10X com cerca de 18.000lbs



O MAIOR DA FAMÍLIA DE JATOS EXECUTIVOS, ELE VEM PARA BRIGAR PELA PONTA

de empuxo cada. Uma plataforma com histórico de uso e a versão será a mais potente da família derivada dos BR700 (que era usada do Boeing 717) e que já apareceu como Pear 15 (15.125 lbs) motorizando os Bombardier Global 5500 e 6500 e Pear 700 (18.250lbs) que equipa o Gulfstream G700. O Gulfstream G650 usa duas BR725 de 16.900lbs. No Falcon 10X potência e aerodinâmica estão trabalhando não só para voar rápido e longe. A marca se gaba de seus produtos poderem usar aeroportos menores. Para o 10X está estimada uma pista de 1.800m para decolar com peso máximo e oito passageiros a bordo e uma de 750m para pousar. Os franceses estão fazendo bom uso de materiais compostos, todo o revestimento das asas, as superfícies de comando e empenagem é feita em fibra de carbono. A fuselagem é em alumínio. Em termos de preço a Dassault vai pedir US\$ 75 milhões pelo Falcon 10X. O do Global 6500 está em US\$ 56 milhões e o 7500 está em US\$ 75 milhões. Na tabela da Gulfstream o G700 sai por US\$ 78 milhões. Será uma concorrência e tanto e a Dassault apesar de chegar por último, tem tempo de ver o que a concorrência fez e o que ainda está fazendo também



na fase de maturação dos seus produtos. Os Gulfstream G500/600 e o Bombardier 7500, pelos relatos de operadores, têm dado algumas dores de cabeça desde o início de operação. E isso é bem previsível, mesmo com máquinas tão avançadas. Os próprios clientes do Dassault Falcon 7X tiveram seus perrengues com o software de controle de voo digital em 2011. Agora é preciso ver quem vai mais longe nesse mercado. ■

ONDEACHAR

Dassault Falcon Jet
www.dassaultfalcon.com



MBF Maintenance Brasil 2021

Feira Internacional de Manutenção Aeronáutica
MRO - Exposição - Conferências

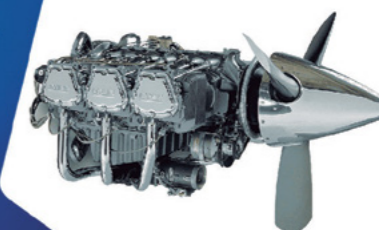


Entre em contato:
+55 (11) 5041.2088/5548.3977

- A MBF Maintenance Brasil 2021 é a maior e mais importante Feira & Conferências para o setor de manutenção, reparos e revisão aeronáutica;
- Especialmente projetada para as empresas e profissionais de manutenção;
- Interação, compartilhamento e troca de experiências com os maiores players do setor no Brasil e no mundo;



Feira - Rodada de Negócios - Palestras
Conferências - Workshops



24 e 25 de Setembro

PAMA – SP Aeroporto Campo de Marte - São Paulo

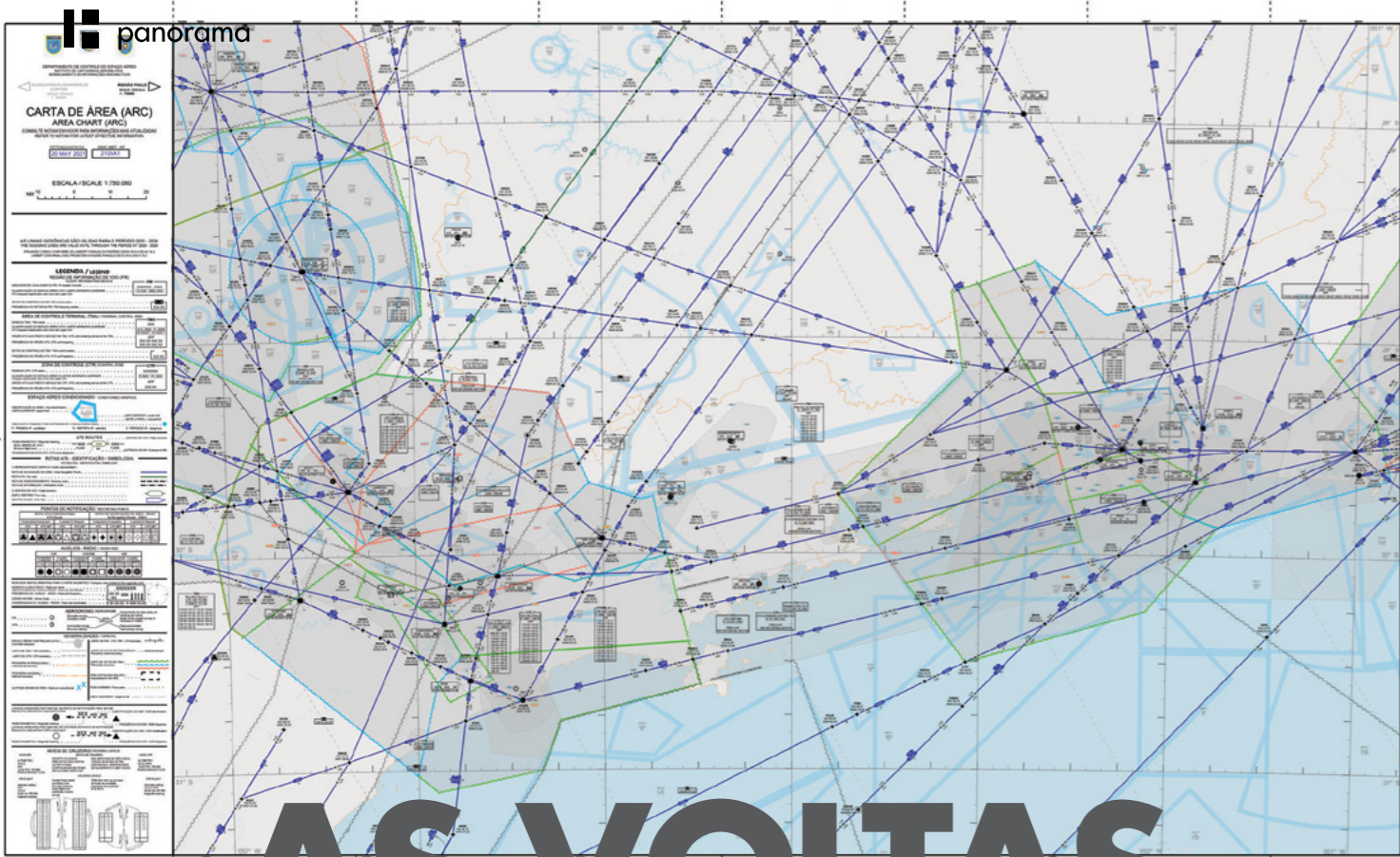
www.mbfmanutencaobrasil.com.br

Organização:



Patrocínio Master

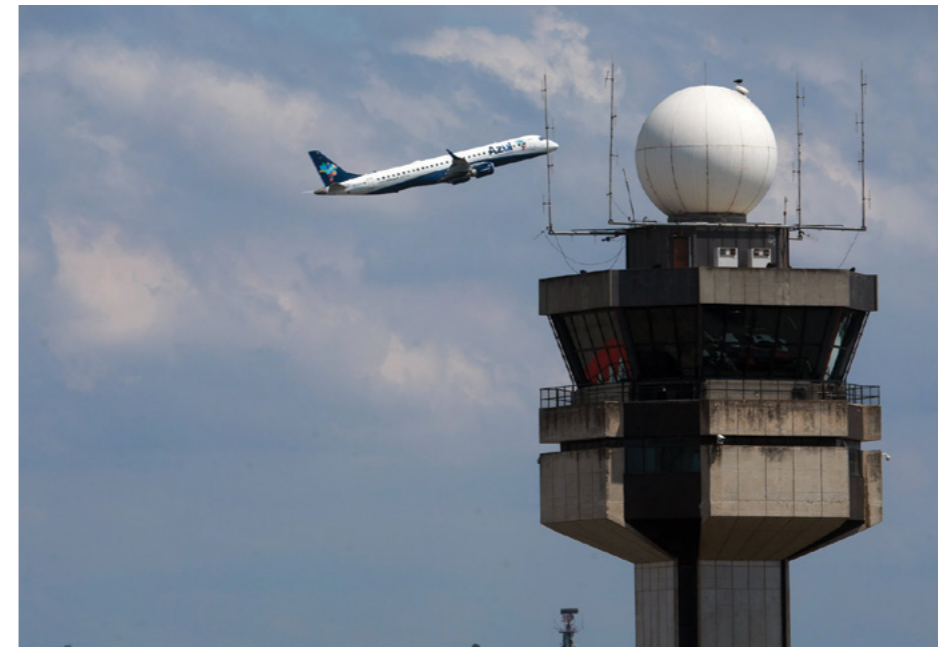




AS VOLTAS QUE A VIDA DÁ



TEXTO: MARCIO JUMPEI
FOTOS: MARCIO JUMPEI / DIVULGAÇÃO CECONSAER



A nova terminal vai facilitar o fluxo do tráfego aéreo e consequentemente diminuir a carga de trabalho dos controladores. O resultado deve ser uma melhor movimentação das aeronaves, maior economia e menos emissão de resíduos.

Depois de quatro anos de trabalho, à 01h23m do dia 20 de maio um avião da Azul cumprindo o voo AZU2014 para Guarulhos (SP) fez um novo procedimento para a aproximação no aeroporto paulista. O controle executou pela primeira vez um sequenciamento em que a aeronave usa um método com um ponto de convergência na descida para o pouso. Nos bastidores esse sistema é chamado de Point Merge System e, de forma bem simplista, as aeronaves fazem todo o caminho em direção ao aeroporto em dois arcos separados por 1.000pés. Cada uma, em um momento adequado, segue para um ponto de convergência e de lá para o pouso. Esse método é usado em mais de 30 países e por enquanto foi estabelecido para os procedimentos no aeroporto de Guarulhos com a expectativa de melhorar o fluxo de aeronaves que ali chega a ter 24 mil voos por mês, e já de olho na próxima década, que deve acusar um aumento de 10% nos movimentos aéreos. Esse foi um dos elementos incluídos na nova terminal no entorno da cidade de São Paulo e chega a influenciar em cascata nas terminais do Rio de Janeiro (RJ), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Porto Alegre (RS) e em Pirassununga, no interior do estado paulista. Na remodelação o controle da área usada pela Ponte-Aé-

rea Rio - São Paulo ficará sob jurisdição do Controle de Aproximação do Rio de Janeiro. Dentro de toda a elaboração na nova terminal, foram feitos diversos trabalhos de simulação para a modelagem das rotas e execução de 213 novas cartas de procedimentos e vários voos por parte do Geiv - Grupo Especial de Inspeção em Voo para fazer toda a qualificação e checar as necessidades de modificações do que se estava pretendendo fazer. No final o que foi mais notado é que o trabalho por comunicação por rádio dos controladores de voo foi menor, já aproximando de um padrão bem conhecido nos Estados Unidos. Com a menor necessidade de interferência, foi reduzida a carga de trabalho e houve aumento da capacidade de cada setor de espaço aéreo. Evidentemente sendo todo um sistema novo, as estranhezas vão aparecer, principalmente para quem voa de forma visual. A terminal de São Paulo cresceu, novos portões e corredores foram estabelecidos e algumas rotas que eram feitas diretamente, agora não são mais realizadas. Também é preciso levar em conta que foi inaugurado o aeroporto executivo Catarina entre São Paulo e Sorocaba com procedimentos por instrumentos e num futuro próximo com voos internacionais saindo de lá. Não é possível mais partir de Jundiaí e seguir



para Sorocaba de forma direta, foi feito um desvio mais a oeste para evitar o cruzamento em cima do novo aeroporto. Em média isso significou cinco minutos a mais de voo numa aeronave monomotor leve a pistão. Em Jundiaí está prevista uma maior morosidade em operações por instrumentos em virtude de novas coordenações com o aeroporto de Viracopos, Congonhas e Guarulhos. O critério será estabelecido pelo controle de São Paulo. O alerta está em mensagem no Rotaer. Outro ponto que as pessoas já precisam se acostumar é que o antes chamado procedimento de navegação RNAV com a trajetória feita por pontos previamente definidos começam a ser chamados de RNP, com a navegação baseada em performance (PBN). A alteração da terminal também influenciará na vida de quem opera helicópteros. Na prática, como explicou André Danita, diretor da Abraphe – Associação Brasileira de Pilotos de Helicópteros, o que mais será sentido será a circulação na área da Marginal Pinheiros, que poderá ser feita agora em mão dupla, como era antes da instituição do controle aéreo específico para essa aviação na capital paulista. Mas isso vai depender da decisão do controlador, tendo em vista as operações em Congonhas. Mas a vantagem agora é que tendo a possibilidade, esse profissional poderá liberar que o helicóptero siga da zonal sul para a oeste por esse corredor, sem precisar fazer um contorno realizado atualmente pelo bairro do Morumbi. Outro ponto descrito pelo diretor é a ligação com Jundiaí, que agora poderá ser feita sem necessidade de ficar alternando conversas com o controle, basta o piloto ficar atento na escuta. Para Sorocaba foi criada nova rota sobre a Rodovia Raposo Tavares que vai funcionar de forma semelhante à de Jundiaí, com monitoramento pela torre de Sorocaba. Esta cidade também pode ser ligada por outro corredor mais ao norte, passando por Cabreúva, tudo para evitar o cruzamento no aeroporto Catarina. Mas ainda



existe muita coisa para ser feita. O volume de informações sobre as terminais, principalmente para os voos visuais do Brasil inteiro é enorme. Há regras para encher 92 páginas em São Paulo. Numa viagem entre Sorocaba (SP) e Canela (RS) são cerca de 120 páginas se incluirmos o que pode ou não ser feito nas terminais de Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre. É fácil constatar que em lugares como Campo Grande (MS) ou Natal (RN), com menor tráfego aéreo, os procedimentos poderiam ser mais simples. E na prática é o que acontece, os controladores acabam adotando procedimentos mais diretos. Mas o trabalho já foi iniciado. ■

QYON

Aero Sports

Foto: ©2021 Matt Haskell Photography @mhaskephoto

A primeira equipe brasileira de esportes aéreos!

A união entre talento e tecnologia sintetiza exatamente os conceitos que a **Qyon** traz para o mercado. A equipe é composta por dois caças militares S211 SIAI Marchetti, um Aero L-39 Albatros, um avião acrobático XtremeAir Sbach 342 (XA42) e outro do modelo Extra NG, além de um jato executivo.

aerosports.qyon.com

PRÓXIMO EVENTO

Oshkosh Wisconsin Airshow

26 de Julho a 01 de Agosto





DEIXANDO

NOS TRINQUES



No país das oportunidades, a chance de ter o seu sonho de acordo com seus desejos chega a ser impressionante. Já faz algum tempo que o fanático pelo Ford Mustang nos Estados Unidos pode ir além da reforma de um exemplar tirado de um celeiro. Ele consegue comprar uma carroceria zero quilômetro de modelos da metade da década de 1960, o período que mais se restaura exemplares do muscle car. A razão é que com o tempo naturalmente foi diminuindo a quantidade desses carros disponíveis no mercado. E sob a chancela da própria Ford, é facilmente possível encomendar partes do carro feitas, inclusive, com metais melhores e



montá-las com tecnologia e técnicas mais modernas, da solda à confecção da árvore elétrica. De outro Mustang, o icônico avião militar da Segunda Guerra, também é possível fazer algo semelhante. A Air Corps Aviation tem um programa de engenharia reversa, partindo de plantas e esquemas de fabricação originais do North American Mustang registrados em 12 rolos de microfilme esquecidos durante 75 anos numa caixa em um porão de um ex-piloto da Força Aérea Americana e que chegaram às mãos deles. Esses arquivos possibilitaram a fabricação de partes usando tecnologias como a projeção em CAD/CAM e manufatura 3D. Daria para fazer um avião inteiro. O mercado de restauração e customização tem grande futuro no Brasil, principalmente no sudeste e sul do país onde boas coleções estão aparecendo. De carros sempre foram mais comuns, é forte a atuação de associações de antigomobilismo, e eventos como os que acontecem em Araxá (MG) já dão alicerces fortes para, se não uma estrutura como a existente nos Estados Unidos, haver várias possibilidades de reforma e adequação de modelos clássicos. Teydi Degushi que comanda a Shibuya Garage virou um dos grandes nomes desse mercado. Ele está com nova oficina no bairro da Barra Funda em São Paulo, escolha para que pudesse ter mais espaço e dar melhor atenção aos trabalhos de customi-



zação das motocicletas. Na loja anterior, erguida em espaço nobre na região da Avenida Faria Lima, a diversificação de atividades com a seção de tatuagens e bar, acabava roubando tempo de dedicação ao que ele sempre mais gostou. Com o galpão ele pode fazer uma linha de produção, já que a aproximação com as principais montadoras de moto premium no Brasil é muito maior e foi um dos motivos dele ter um espaço grande para atender a demanda. Quando se fala em marcas, ele vem trabalhando com a Triumph, Harley-Davidson e Royal Enfield. Chegou a fazer uma linha de 40 motos especialmente customizadas para a Triumph. Um passo grande de quando ele começou a aparecer na oficina ateliê que ficava na região da Avenida Paulista, época em que trabalhava mais para definir uma cultura. Agora tem um negócio com duas dezenas de funcionários ocupados no atendimento de cerca de 15 motos por mês, fora os pedidos das fabricantes. O projeto principal é lançar uma moto elétrica que, se a parte mecânica será terceirizada, a estética terá o DNA da Shibuya Garage. O segmento marítimo também vive no foco do Teydi e a proposta é entregar barcos com uma moto customizada no pacote, ambos com visual semelhante. O tíquete médio de uma moto na Shibuya varia de R\$ 150 a 500 mil e muitos que buscam esses brinquedos de gente grande acabam fazendo os seus sonhos por partes, debaixo até o topo da cadeia. Para isso a customizadora disponibiliza uma ferramenta de 3D que o cliente usa para montar a sua moto virtualmente com elementos definidos oferecidos que, em geral, vêm dos Estados Unidos, Japão e Itália. Feita a escolha começa a conversa com o arquiteto do projeto para chegar ao conceito final, envolvendo pintura e demais acabamentos. O esquema de trabalho tem relação com o estilo do consumidor aqui no Brasil. Teydi vê que o brasileiro é mais ansioso que o americano, ele prefere comprar um produto pronto enquanto que o estrangeiro tem mais paciência em passar anos decidindo a pintura e confecção dos elementos. Os trabalhos de restauração não estão



na predileção da casa, que prefere que isso seja feito por quem é especializado neste serviço por conta do detalhismo e precisão necessários. Outro fator que contribui para a decisão de sistema de trabalho está na logística. Enquanto que nos Estados Unidos entre ter o desejo de possuir uma peça e recebê-la, depende apenas do tempo de manufatura e do transporte. Aqui há todo o processo aduaneiro ou a liberação por órgão ambiental de determinados elementos que vão aumentar o tempo de manufatura, além dos custos extras de impostos. Então trabalhar com peças já pré-determinadas e fazer uma finalização sobre elas acaba ficando mais prático. E mais que isso, se a pessoa quiser realizar como o que se apresenta nos programas de televisão, colocando motores especiais, aqui ele só conseguirá enquadrar o veículo como protótipo, mais difícil de precificar em caso de uma futura revenda. Contudo o que eles fazem também é o trabalho de restomod, uma linha que usa a base mecânica de veículos modernos para criar algo com aparência antiga. Vale pegar um sedã alemão de luxo, 0km e colocar a carcaça de um carro americano anos 1950 em cima, ou fazer uma Harley no estilo usado em 1970. Elaborar um trabalho desses em aviões é um pouco diferente, no Brasil é quase inviável. Nos shows aéreos americanos vez ou outra aparecem bizarrices como um Waco bi-

É um vasto campo este da restauração e customização. Cultura que vem crescendo no Brasil mas que ainda carece das facilidades existentes, por exemplo, no mercado americano.



plano, motor radial, com uma turbina JT-15 instalado no seu bojo, ou um avião composto de duas fuselagens do acrobático Yak-55 e mais um motor a jato, todos feitos basicamente para fazer graça em apresentações. Algo parecido aqui seria insano, só se fosse por questão puramente pessoal de alguém com dinheiro suficiente para rasgar sem peso na consciência, pois além da enorme dificuldade em conseguir documentação, a viabilidade do projeto, com os escassos shows aéreos brasileiros, seria quase nula. Contudo o mercado de restauração de aeronaves antigas e clássicas vai bem. Luiz Antônio e Luis Gustavo Faco Panceri, pai e filho, são referência quando é preciso ter uma aeronave de época



AS PARTICULARIDADES DO HÁBITO DE RESTAURAR OU CUSTOMIZAR UMA MÁQUINA

em ordem. A empresa deles, a Aero Classics, é destino certo quando é preciso um revestimento de tela impecável. O Faco entendeu o seu primeiro avião aos 14 anos e sabe como o cliente busca uma melhor qualidade no serviço com cuidado de ter ao final um revestimento onde a tinta não rache por qualquer coisa. Eles sabem muito bem trabalhar as estruturas em madeira. E o mercado acabou vindo atrás. No geral eles fazem três aviões por ano. Com o tempo, a experiência na manutenção e restauração de aviões antigos e clássicos foi somada à sabedoria de como trazer esse tipo de aviação ao Brasil. De tanto ir buscar essas máquinas nos Estados Unidos, puderam estruturar um esquema com pessoas de lá que cuidassem da documentação necessária. Para fazer a exportação é preciso de um agente americano, credenciado pelo FAA, mais ou menos equivalente ao inspetor da Anac, que emita um laudo comprovando que a aeronave está aeronavegável. Não dá para trazer um avião que não esteja em condições de voo. Outro detalhe é que a Anac proibiu a importação de aeronaves experimentais de construção amadora. A experiên-

cia já mostrou os caminhos das pedras para enfrentar os trâmites burocráticos, sabendo quais documentos certos para ter que possibilitem a exportação. O bill of sale, o que seria a nota fiscal daqui, é primordial para começar o processo. No Brasil a burocracia também é complexa, é preciso fazer os dados de peso e balanceamento, realizar as vistorias com engenheiros. Todas as plaquetas de identificação da aeronave devem ser traduzidas do inglês para o português, o que não deixa de tirar a originalidade do avião. Se não existem muitos problemas para importar peças para fazer as devidas manutenções, ter um modelo como um P-51 Mustang ou Shorts Tucano pode ser mais trabalhoso, primeiro porque o governo aqui pode barrar o uso de algo que possa ser considerado de combate. Segundo que há a possibilidade de ser enquadrado como avião experimental histórico de exibição, com a documentação vencendo a cada dois anos. Dá uma baita trabalhadeira deixá-lo com as burocracias em dia. Mas de qualquer forma, pelo menos se quiser tornar uma aeronave dessas colecionável pronta para o voo, aqui existe quem bem entende disso para esse fim. ■

Reparar e ser muito detalhista, esse precisa ser o trabalho de quem trabalha com aeronaves antigas e clássicas.



ONDEACHAR

Shibuya garage
www.shibuyagarage.com

Aero Classics
Tel.: (41) 99922 2298
@aero.classics

Save the Date

22 e 23 de Setembro de 2021

Jundiaí - SP

AVIATRADE:
*Evento da aviação leve
no Brasil.*



AVIATRADE

+55 (11) 4186-2773 | contato@g2cevents.com.br | aviatrade.com.br | @aviatradebr

Powered by:

VOA SP

Organização

G2C
EVENTS

Associado à:

Helicopter
Association
International

NBAA

galeria



Os fotógrafos não profissionais atuais pouco se lembram de que em tempos analógicos os filmes eram disponíveis em diversos tamanhos. Os de 35mm, mais comuns e mais práticos, atendiam do fotojornalismo ao uso mais caseiro.

Daí para cima, os formatos 6x4,5, 6x6 e 6x7cm e as 4x5" se dedicavam ao uso profissional, sendo que os dois primeiros eram considerados médio formato, relativamente fáceis de manejar e que permitiam fazer até 24 fotos num único rolo. Ficaram mais populares em publicidade e na moda muito pela versatilidade somada a um bom grau de definição. Os filmes 4x5" ou mais tinham alta qualidade, mas como eram de chapa, não ficavam viáveis num uso em ritmo acelerado. As câmeras digitais sempre buscaram superar a qualidade dos filmes. As atuais que usam sensores do tamanho equivalente ao filme 35mm já produzem imagens equiparadas às de filme médio formato. Agora a Fujifilm lança a GFX100S, uma câmera sem espelho, com sensor do tamanho de um filme médio formato, com 102MP, mas num corpo equivalente ao das DSLR. E ela vem com sistema de estabilização interno, muito útil ao fazer fotos com sensibilidade muito baixas e na produção dos vídeos em 4K. A máquina ganhou um 13º modo acabamento de imagem que simula os resultados conseguidos na época de filme. Esse equipamento não é barato, sai por R\$ 70.000,00 com objetiva 63mm f/2.8, e se dedica ao trabalho em estúdio, profissional ou para aquele fotógrafo de olho apuradíssimo que não abre mão de maneira alguma da qualidade da imagem para ser mostrada em livros, não em celulares. ■



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

HORIZONTE À FRENTE



Nos próximos meses, o mercado será de quem estiver melhor preparado. Será preciso chegar lá primeiro para retomar e conquistar novos clientes. Para esses negócios, serão precisas as melhores ferramentas de trabalho. Ganhe tempo e, como na aviação, para expor e conquistar seus clientes a HiGH é sempre o seu melhor canal.

HiGH

LEIA E SAIBA MAIS

3|E

HANGAR 33



MAXW
U.S. A
AIR C
CHW W
SERVICE
IF NOT AV
USED IN E