

HiGH



EDIÇÃO 107 | JULHO/AGOSTO 2024 | R\$22,00

JUNKERS A50 JUNIOR

CLÁSSICO MODERNO



Leasing Bradesco

Se é importante para você,
é prioridade para nós.

Entre nós,
você vem primeiro.

 **bradesco**



FALE O QUE BEM ENTENDER

Vira e mexe lá vem um assessor de imprensa dar bronca. A matéria que, digamos, ele acertou com a gente, não saiu como o combinado. Isto segundo a visão dele. Era para falar só das coisas que para eles são boas. Era para não citar as coisas não tão boas, mesmo elas existindo e estarem escancaradas para todo mundo. Esta situação vale para a análise de produto, turismo ou qualquer outro negócio. Tem alguns assessores que são mais profissionais e entendem que isso é do jogo. O jornalismo quando bem feito é para mostrar sempre o que existe. Pode ser uma informação positiva ou não, e se o lado não tão positivo é mostrado, não é porque o veículo quer falar mal, é porque ele simplesmente está ali. E pode contar com uma curiosidade. No mesmo texto em que os dois lados de um assunto são mostrados, o assessor reclama só olha e se apega ao que lhe desagradou e pouco percebe o que poderia agradar. Sim, há jornalista que vive de mostrar apenas o que é de interesse de alguém. Dentro da modernidade e facilidade digital de espalhar conteúdos, muitas pessoas enxergaram como é enorme a possibilidade de ganhar dinheiro fazendo aquela propaganda dita espontânea, mas que nada mais é que corporativa e espalhamento do puxa saquismo. E ela cai como uma luva para aquele cliente que deixou de investir na propaganda convencional para colocar dinheiro no que, em sua visão, é uma grande estratégia de marketing, a de cavar espaços em matérias falando em diversos veículos sobre seus produtos e serviços, via assessor de imprensa. Sai mais barato, até de graça, e em vez de uma ou duas páginas, tal investimento pode gerar até cinco ou mais folhas. Parte do público tem sua parcela de responsabilidade. Pouco quer pensar, fica feliz e se acomoda com aquilo que é fácil de ouvir. Só que dentro dessa situação se esconde a suspeita do leitor mais atento que, desconfiado, vê que determinadas matérias podem ser as tais matérias pagas, sem credibilidade nenhuma e que no final das contas somente servem para tirar a validade do que está sendo mostrado. Não espere essa preguiça aqui. A função deste canal é noticiar. Estudamos cada uma das pautas para levar a melhor informação e, pode crer, nas situações que agrada ou não, é sempre o mesmo jornalismo que vai imperar e ser praticado. ■

Marcio Jumpei - Editor Chefe

ANO 18 | NÚMERO 107 | JULHO • AGOSTO | 2024

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



SAVIXX

trading

NEGÓCIOS INTERNACIONAIS, SOLUÇÕES SEM LIMITES

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

SET Marketing



11 5053 9650 | www.savixx.com.br

sumário

Ensaio em voo

Junkers A50 Junior

Um clássico com modernização de projeto e produção para voar nos tempos atuais.....08

Aeroálcool AA155 Quasar Lite RT

Nova versão com motor Rotax é certificada de olho no mercado.....32

Turismo

Uma reflexão sobre o que falta para incentivar o turismo aeronáutico.....16

Air Concierge

Uma casa de alto padrão no litoral paulista que pode ser oportunidade.....38

Panorama

Aviação Agrícola

Esse voo requer treinamento constante.....22

Asas de um Sonho

O museu ganha novo endereço mais perto da capital.....68

Compras

As ofertas de meio de ano.....26

Mercado

Helibras Esquilo

São cinco décadas comprovando a sua eficiência.....44

IBAR

O instituto para todos discutirem o que será da aviação.....72

Produto

Volvo EX30

O elétrico quer servir de entrada para a nova geração de usuários de automóveis.....48

Triumph Speed 400

Uma nova categoria no melhor estilo inglês.....58

Relógios

Dê um tempo a si mesmo.....64

Samsung Galaxy Z Fold6

Recursos de inteligência artificial na tela dobrável.....76

Gastronomia

Todos os merecidos dias para a pizza.....54

Evento

Bonanza Fly-in

O encontro cresce para além de um almoço de sábado.....82

Farnborough International Airshow

Os grandes fabricantes se reúnem para anunciar as novidades.....88

Catarina Aviation Show

A exclusividade dos executivos da aviação.....92

✚ Crafted in Switzerland



PC-24
THE ULTIMATE EXEC



PILATUS

OUSE IR AONDE NENHUM JATO EXECUTIVO FOI ANTES!

O primeiro jato super versátil do mundo levanta voo! Pare de fazer menos e alcance o inesperado. Aumente a eficiência de seu departamento de voo operando o jato mais versátil do mercado. Veja o que o desempenho em pista curta, a porta de carga e a grande cabine modular do PC-24 podem fazer por você. Obtenha mais do seu jato ao pilotar o PC-24.

Entre em contato com a Synerjet Corp e saiba mais sobre o novo PC-24.

pilatus-aircraft.com



Mais informações: 11 3199.0650
www.synerjet.com [/synerjet](https://www.instagram.com/synerjet)



JUNKERS A50 JUNIOR

CLÁSSICO MODERNO

VOAR NELE É CONHECER UMA FORMA
ATUAL DE PILOTAGEM RAIZ

Foi uma baita surpresa ver que semanas depois de a matéria sobre a réplica do Junkers A50 Junior ser publicada na **HiGH 105**, um exemplar já estreava seus voos no Brasil. Obra do empresário Luis Moraes que, inclusive, se tornou embaixador da marca no país ao trazer o primeiro avião para cá. Ele nos contou que viu o A50 Junior exposto na feira de Sun'n Fun em 2023 e resolveu trazê-lo depois da surpresa da constatação de não se tratar de um modelo restaurado e sim do resultado da mais nova empreitada da Dimor, capitaneada pelo Dieter Morszeck, antigo dono da Rimowa, ao fazer réplicas atualizadas de aeronaves, a maioria com engenharia de construção com metal corrugado, como



Na página anterior, o Rotax que garante potência e confiança. Ao lado, o cockpit traseiro, engenharia clássica e moderna convivendo juntas. Abaixo o trem de pouso com rodas raiadas e freio atualíssimo.



eram feitas as suas malas antigamente. O clássico aqui coexiste perfeitamente com a modernidade. O desenho do capô e da engenharia de instalação do motor, com o belo trabalho no sistema de escapamento e no posicionamento dos radiadores do Rotax, pouco interfeririam no desenho original do Junkers A50 Junior. As rodas raiadas (que podem receber calotas) são outro detalhe, ainda mais quando é checado o sistema de freio Beringer que nelas estão montados. O capricho fabril surge no acabamento dos detalhes em couro na cabine ao encaixe e o próprio corrugado nas chapas de pouquíssimos milímetros de espessura. O acesso é feito por qualquer lado, dá até pena de pisar em cima do acabamento em tiras de madeira junto à raiz das asas. Já em cima é basicamente passar cada uma das pernas para dentro e se acomodar no cockpit e aqui é preciso levar algumas considerações. Como os pedais e assentos são fixos, é preciso fazer um trabalho de customização de fábrica para o fino ajuste. Eles pegam os seus dados de comprimento de pernas e altura para fazer isso. Aqui os pedais no posto dianteiro estavam um pouco longe e, curiosamente, seria melhor que o assento fosse mais baixo, assim os ombros livrariam as bordas da cabine, que ficaram grudadas nos braços. Também seria melhor a altura em relação à bolha do para-

-brisas. Experimentando o posto traseiro, do instrutor ou de quem vai voar sozinho, a posição de pedais estava ideal, só precisaria baixar um pouco o assento para também livrar os ombros da borda da cabine. Tanto em um como no outro posto, todas as coisas estavam bem à mão. A manete de potência fica na lateral esquerda do assento, logo à frente ao que parece ser outra manete, mas é o comando de compensador. Manejar alguma coisa na tela do Garmin G3X é muito fácil. Ao lado dele está o pequeno seletor de rádio e logo abaixo os interruptores dos sistemas do avião. O comando para acionar o paraquedas balístico fica abaixo do painel, no lado direito. E no piso está a seletora de tanques. Além disso, atrás do segundo cockpit vai o pequeno bagageiro, com capacidade de 10kg e que não pode ser usado se o avião estiver voando com apenas um piloto para que o centro de gravidade não fique traseiro em excesso. Entre os dois lugares está instalado o paraquedas balístico Galaxy. Essa seção feita de fibra, junto com o capô do motor, em material composto, são os motivos para que todo avião seja pintado. O prateado que se vê não é o do alumínio da estrutura geral e, sim, tinta para ter o avião num único tom. A Junkers oferece o A50 em outras cinco opções de cores, inclusive a amarela semelhante à escolhida pela piloto Marga Von Etzdorf, que fez um raide de Berlim até Tóquio em 1931 comandando um A50. Rotax acionado, começa a experiência em entender o alemão moderno. O taxiamento é muito fácil, os freios são bem atuantes para di-





O sistema de escapamento casou bem com as linhas da fuselagem. A instalação dos radiadores também foram pensados para não contrastar.

O formato de torpedo é o que dá charme e graça ao monoplano, além do desenho característico da superfície corrugada da estrutura.

reacionar o A50. A bequilha, apesar de uma engenhosa estrutura típica alemã e possuir umas molas lá aparecendo, não é comandável. Mas dando motor e segurando o avião no pedal e freio para o lado que se quer ir, o A50 cumpre giros bem fechados. A manhã de Itapetininga (SP) está com 14°C, 2.000pés de altitude e seguiremos com tanques um pouco acima da metade. A corrida a partir da cabeceira 25 é bem curtinha, mesmo deixando embalar naturalmente até ter o fluxo suficiente para obter o melhor comando e levantar a cauda, em menos de 300m, com 52nós, as rodas saem do chão mantendo seus 500pés de ascensão por minuto com 66nós indicados. De cara o avião mostra como são leves os comandos. A leveza dita o voo, nas curvas é preciso pouco pedal, se a coisa for feita de forma descoordenada você logo sente certa aspereza nos comandos, não devido a cabos mal-humorados, no A50 são microvibrações no manche. Parece que o ar meio que turbilhona no corrugado das superfícies quando não está fluindo da forma correta e você sente isso no manche. E os ailerons mordem bem, da mesma forma que o leme e o profundor. Portanto, é presumível ser ele uma excelente base para ativar a maior sensibilidade de pé e mão do piloto. O voo com a cabine aberta, com uma bolha de plexiglass lhe protegendo e uma velocidade que este-



ve em média a 75nós (138km/h) resultou em sensações muito parelhas a de uma moto, uma BMW R18 então para ficar na Alemanha, só que de gorrinho e não capacete. O A50 não é muito rápido, a velocidade de cruzeiro econômica fica em torno de 75-80nós. Para se ter uma ideia, o Quasar Lite RT (nesta mesma edição) usa o mesmo motor e voa a 117nós. A diferença está basicamente no perfil da asa, do corrugado da estrutura e por ser uma massa maior. Mas, bem dizendo, se tal dado é de suma importância, aqui vira um detalhe secundário perante o voo em si. Fazer uma subida em espiral para ganhar altura para os estóis serviu para



experimentar ainda mais os comandos. O compensador é muito preciso. Chegando à altitude desejada, a brincadeira começa reduzindo a potência e vendo como ele perde a sustentação. O avião é muito bem centrado, se em algum momento ele desceu o nariz com uma leve queda de asa para a direita, mais por estar um pouco desalinhado nessa hora, a recuperação para uma atitude neutra foi mais rápida do que uma eventual intervenção de comandos. Ele se mostrou muito neutro dinamicamente. Ao chegar perto de 50nós uma onda de vibrações são sentidas no manche avisando que ele está no limite de seguir voando. O nariz desce, mas como se fosse numa parábola à frente para uma recuperação muito das fáceis. Mesma coisa ao tentar fazer o estol com motor. Quando colocado com nariz bem atacado, em cima, mas com motor a pleno, dá para segurar o A50 com 40nós e ter uma boa dose de comandos, especialmente de pedais. Colocando ele em planeio, o ideal é manter uma velocidade de 60nós, os comandos ficam mais ativos e a razão de descida se manteve entre 300 e 500pés. Ele é um avião médio em manter ou perder energia, a aproximação para o pouso é feita com 60nós e é perceptível, como ao chegar numa curta final com 65-70nós, basta uma redução de manete para ver a velocidade drenar para os 60nós facilmente. Para o piloto que senta no posto traseiro a visão frontal não é grande coisa, porque ele, que está atrás da linha do bordo de fuga da asa, tem nada menos que a metade do avião colocada na sua frente. Fazer o flare para o pouso três pontos carece de costume e de se acostumar com a visão periférica a 45°. Na

frente a coisa é bem mais fácil, bem mais natural. Um dos focos a ser trabalhado para o Junkers A50 Junior no Brasil será o das escolas de aviação. O modelo com motor Rotax sai por US\$ 229.000,00, talvez metade do que seria preciso para comprar um outro modelo usado, mais conhecido para a instrução. Pelo baixo custo operacional ele pode ser uma alternativa cheia de chinfra para formar pilotos. Ele já conta com a avionica moderna, que fará parte da vida do aviador que pretende seguir carreira. Aqui se voa por puro prazer. De carona você pensa em chegar a algum lugar com uma tremenda eficiência. Segundo Moraes, ele se prestaria muito bem para um plano de compartilhamento. Ao mesmo tempo em que ele pode ser aquele avião para

FICHA TÉCNICA

Junkers A50 Junior

Fabricante: Junkers Aircraft Co.
Motor: 01 Rotax 912ULS de 100hp
Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro
Envergadura: 9,84m
Comprimento: 7,41m
Peso vazio: 371kg
Peso máximo de decolagem: 600kg
Capacidade dos tanques: 105l
Velocidade de cruzeiro: 83,7nós
VNE: 112nós
Alcance: 1.076km

Ao lado a estrutura da bequilha que é verdadeira obra de arte de engenharia alemã. De louca, ela não tem nada.

degustar os seus voos de começo ou final do dia, sem vento, dá para ser uma alternativa para fazer 700nm com as asas nas costas. Ao redor do planeta a Dimor já comercializou 32 exemplares do A50 Junior, os próximos a serem entregues no Brasil já virão da nova linha de montagem em Battle Creek, nos Estados Unidos, onde é feito também os Waco, que agora fazem parte da gama de produtos da empresa. É bom lembrar que a Dimor também faz a versão Heritage do A50, que usa um motor Verner radial de sete cilindros de 124hp, painel de relógios, hélice MT com aspecto de madeira, que sai a partir de US\$ 299.000,00. Por enquanto monoposto, ele está sendo trabalhado para também ser enquadrado nas regras do ALE-E. Se isso sair, vai ser outro patamar de deleite ao voar. ■

ONDEACHAR

Luis Moraes
Tel.: (11) 97967 3300
lem@vpar.com.br



O AMBIENTE É IMPORTANTE DE VÁRIAS FORMAS.



Imagine-se na cabine mais larga e mais alta de um jato executivo. Imagine a liberdade de ficar em pé e de se movimentar como nunca fez antes. Com ar continuamente renovado em níveis de baixa altitude, luz natural abundante e conectividade total. Além de tudo isso, a lendária eficiência de combustível e as emissões reduzidas do Falcon. **Essa é a experiência Falcon 6X.**

Falcon 6X

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

DASSAULT AVIATION



TURISMO

POR AÍ

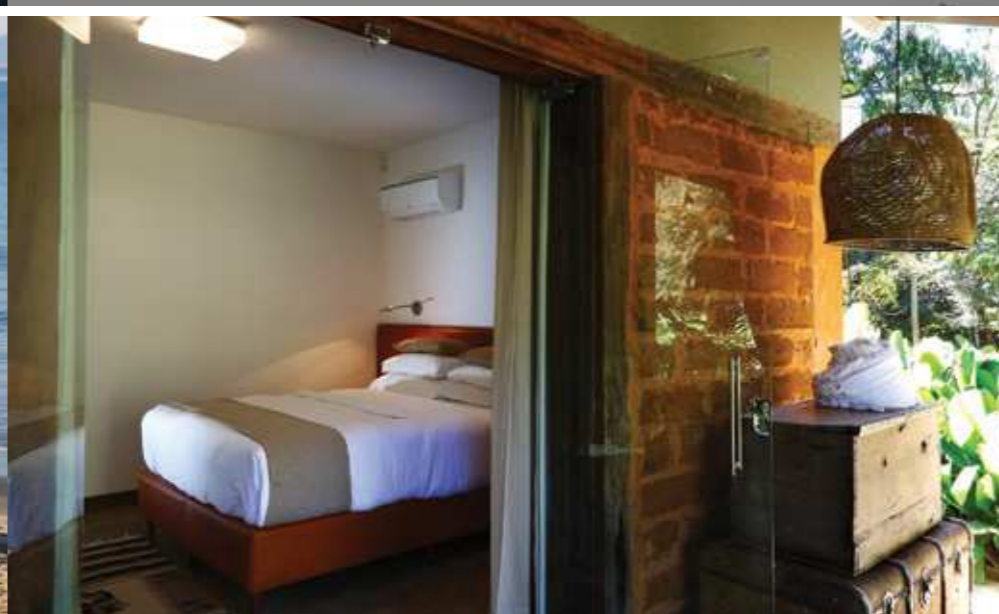




A diversidade de destinos precisa ser melhor explorada. O turismo é uma economia que pode se tornar um dos principais vetores no país. Mas também é necessário ter uma maior estrutura para atender e possibilitar que o turismo aeronáutico não dependa apenas das companhias aéreas.

No primeiro semestre de 2024 o turismo internacional no Brasil cresceu 9,7%, com 3.597.239 estrangeiros chegando ao país. É um taxa maior que em 2019, período pré-pandemia.

A estimativa é que o ano encerre com 6,6 milhões de turistas estrangeiros, batendo a melhor marca, que aconteceu em 2018. Obviamente a via aérea é a maior responsável por essa vinda. Entretanto, ultrapassar os seis milhões tem sido moroso e alguns dos motivos para a situação é a falta de uma maior conectividade com as malhas das companhias aéreas estrangeiras e uma infraestrutura aeroportuária que ainda fica devendo em relação ao que se encontra em outros países com potencial de turismo semelhante. Faz um bom tempo que a malha aérea no Brasil não cresce. As linhas tronco são as mesmas. A falta de investimento pode ser refletida ao exemplo de Porto Alegre (RS). Com o Salgado Filho inoperante devido às enchentes, o Rio Grande do Sul viu que estava sem alternativas de aeroportos perto de sua capital que pudesse absorver o tráfego aéreo nacional e internacional, que por lá circulava levando e trazendo passageiros e carga. O fato também escancarou a falta de aeroportos num estado tão rico. Caxias do Sul foi o que sobrou como maior estrutura e ainda assim com diversas restrições operacionais. Não existe plano para incentivar uma malha regional. Em Bento Gonçalves,



que é grande pólo turístico, seu aeroporto basicamente atende o aeroclube e alguns proprietários particulares. A região de Canela e Gramado, que recebia voos sub-regionais da Azul Conecta, não os tem mais, pois eles dependiam de uma conexão com o Salgado Filho e esse local certamente teria fluxo de passageiros se houvesse algum serviço fazendo ligação direta com São Paulo usando, por exemplo, os ATR72, mesmo eles tendo alguma limitação de passageiros para operar no aeroporto de Canela. Em 2023 a região recebeu 8,2 milhões de turistas e o setor responde por 86% do PIB local, com a geração de R\$ 1,5 bilhão. Enquanto isso,

no mês de agosto acontecem as etapas do desafio proposto pela Embratur para novas iniciativas empresariais buscando melhorar a experiência do turista estrangeiro nos aeroportos do país. São considerados critérios como o modelo de negócio, a ampliação e escala do negócio, e os impactos sociais e ambientais, entre outros. No dia 23 de agosto haverá a demonstração dos projetos para uma banca avaliadora e as propostas precisam solucionar pelo menos um dos 17 desafios, sempre com o emprego de novas tecnologias. Dentre eles estão o fornecimento de abrigos adequados para os pets durante as viagens, o lançamento de informações em tempo real aos viajantes internacionais, o estímulo aos turistas para consumirem produtos locais e visitarem destinos nacionais quando houver conexão entre voos e a automatização de processos com o intuito de aperfeiçoar o manuseio de bagagens. A iniciativa é louvável, contudo são apenas estudos de laboratório e a maior parte das ações estão de olho num ambiente macro, em geral envolvendo as empresas aéreas. Quando se fala em melhorar a infraestrutura aeroportuária para aquecer o turismo, não só os governos federal e estaduais têm tido planos apenas voltados para a rede de linhas aéreas, mas a própria comunidade ainda não entende como o investimento em um pequeno aeroporto pode mudar a economia local. Abrir e manter um aeroporto para uma aviação menor, tendo em mente que os custos para a operação devam ser mais baixos, pode virar uma solução para um entrave nos aeroportos grandes. As administradoras dos aeroportos mais comerciais estão com uma tendência a não querer trabalhar com a aviação de baixa capacidade. Nos bastidores anda solta a conversa de que a Aena ao propor que empresas como a TAM Aviação Executiva, Helisul e Líder Aviação deixem o local onde elas estão funcionando no aeroporto de Congonhas (SP) e mudem para o lado oposto daquela área é algo mais que simplesmente tentar abrir espaço para aumentar o terminal de passageiros como o projeto divulgado há alguns meses. No fundo a concessionária

preferiria que essas empresas saíssem de Congonhas. Tal mudança traria um grande problema para as empresas da aviação corporativa, que teriam que investir na construção de novos hangares se desajassem permanecer no mesmo endereço, e os novos contratos de concessão de espaços para hangares têm sido elaborados com valores bem mais altos. Por outro lado, segundo fontes, está acontecendo até um embate comercial, pois se o terreno é da concessionária, o que está construído em cima é das empresas da aviação executiva e elas estão elevando o valor desses imóveis em patamares extremamente altos para um eventual plano de ressarcimento na obrigatorie-



AUMENTAR A PRÁTICA DO TURISMO AERONÁUTICO DEVERIA SER PRIORIDADE ECONÔMICA

dade de mudança exigido pela Aena. Em outra ponta falta o conhecimento e a disseminação do turismo aeronáutico. Os proprietários da aviação leve têm na cabeça que precisam usar as suas máquinas. Se já as usam para negócios, bem que poderiam ter mais oportunidades para usá-las em ocasiões de lazer, e do mesmo jeito do que ocorre na aviação comercial, falta estrutura aeroportuária para a aviação de menor porte. Nos Estados Unidos existe uma taxa embutida no litro do combustível e aviação que é direcionada para a infraestrutura. É fácil achar um pequeno aeroporto que tenha um terminal e até lojas de locadoras de veículos. Aqui tal esquema tem a cara de que não funcionaria direito. No litoral entre São Paulo e Paraná são poucas as alternativas de pouso e onde estas existem o aeroporto não é visto como algo que possa ser útil para fazer a economia local girar. Falta divulgação. A cidade de São Lourenço (SP) pouco faz para que as pessoas saibam que podem chegar ao seu aeroporto municipal, atravessar a rua e se hospedar no Hotel Fazenda Ramon, um dos mais antigos desse estilo de hospedagem do Brasil e que recentemente



foi reformado. São destinos que podem muito bem ser acessados com o uso de aeronaves de planos de propriedade de compartilhamento que derrubam o estereótipo de que avião particular é coisa de milionário. Outra alternativa para seguir voando é o surgimento de empresas de táxi-aéreo que usam aeronaves de menor porte, monomotoras, que podem chegar em locais onde não cabe uma aeronave maior. O turismo só ganharia tempo e dinheiro com essa nova visão vindo de cima. ■

Os recantos tem alto padrão para gerar a boa impressão e felicidade do turista tanto faz ele estrangeiro como o brasileiro.



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

hangar33.com.br
@ hangar_33



Acesse e aproveite uma vantagem exclusiva para leitores HIGH.



MAIS CONSCIENTIZAÇÃO

AMADURECIMENTO AGRÍCOLA NÃO É PARA SER
USADO SÓ NO CAMPO, MAS NO AR TAMBÉM

Um dos mercados crescentes no Brasil vindo em ala do grande porte do agronegócio, a aviação agrícola também chama a atenção pela cadência das notícias de acidentes fatais. É um ambiente com riscos inerentes, voa-se muito baixo, pesado em boa parte das etapas do trabalho, precisando sempre tirar o máximo de performance das suas máquinas. Consultando Marco Antônio Brandão, diretor da UP Insurance, corretora de seguros aeronáuticos das mais atuantes no setor, a situação é uma das decorrências da evolução e crescimento do mercado em ritmo mais acelerado que a formação e chegada de mão de obra tão especializada. Se o mercado da aviação em geral está bem aquecido, o de avião agrícola, para se ter uma ideia, só tem avião para entregar em 2029. A Embraer está com um ritmo de entregas de 75 Ipanema neste ano, já vinha num crescente em relação a 2023 e tudo leva a crer que a quantidade de saídas para 2025 amplie em uma dezena a mais. A formação e ganho de experiência dos pilotos está bem atrasado, deixando os campos de pulverização com cada vez mais pilotos verdes. Outro detalhe está na engenharia, alguns modelos, como o próprio Ipanema, que participa em grande parte da frota de modelos menores, trocou uma maior robustez da cabine pelo ganho de capacidade de carga. O uso cada vez mais frequente de aeronaves

de grande porte, e mais complexas, como os Air Tractor e Ayres Thrush, turboélices com capacidade de transportar a partir de 1.800l em seus compartimentos, também entra na conta. Regiões como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Piauí, Bahia e Maranhão viram as suas áreas de plantio aumentar de tamanho, necessitando do uso de aeronaves cada vez maiores. No Brasil estão entrando cerca de 65 Air Tractor por ano e esse ritmo deve perdurar até 2029, e existe uma tendência em deixar os modelos menores da série 500 para seguir para os da série 800, com capacidade de tanque de produtos de 3.028l. O Brasil com uma frota de cerca de 650 exemplares



ves de grande porte, e mais complexas, como os Air Tractor e Ayres Thrush, turboélices com capacidade de transportar a partir de 1.800l em seus compartimentos, também entra na conta. Regiões como Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Piauí, Bahia e Maranhão viram as suas áreas de plantio aumentar de tamanho, necessitando do uso de aeronaves cada vez maiores. No Brasil estão entrando cerca de 65 Air Tractor por ano e esse ritmo deve perdurar até 2029, e existe uma tendência em deixar os modelos menores da série 500 para seguir para os da série 800, com capacidade de tanque de produtos de 3.028l. O Brasil com uma frota de cerca de 650 exemplares

No topo, Brandão da Up Insurance que destrincha o panorama do mercado da aviação agrícola que só cresce no país.



Na AgSur, a estrutura possui aulas teóricas, sessões de simuladores além de horas em voo reais em aeronave biposta.

é há três anos o maior mercado da Air Tractor, que deve produzir 210 aeronaves em 2024 e deste total cerca de 75 a 80 aviões devem chegar ao país. Tal situação fez com que seguradoras como a Mapfre viessem à frente exigindo uma melhor capacitação dos pilotos, em especial na transição do voo com aeronaves a pistão para as turboélicas. Só se faz seguro se os pilotos passarem por tal qualificação e eles exigem que a ação seja feita anualmente. Thiago Silva está à frente da AgSur, que além de ser uma das três representantes da Air Tractor no Brasil, ministra tais cursos e programas de reciclagens. Eles têm uma estrutura com simulador de voo e ainda um Air Tractor AT-504 biposto para o treinamento prático. O curso completo tem duração de 25h, sendo que na parte prática são feitas as três sessões de 40 minutos de voo. Do total o curso inicial sai por R\$ 8.500,00 só com as sessões de simulador e mais R\$ 5.000,00 para a revalidação. A parte com os voos no AT-504 sai por R\$ 8.500,00 a hora e é obrigatório fazer o curso teórico e mais as sessões de simulador para chegar a voar a máquina real. O treinamento e reciclagem podem significar um desconto no seguro de aproximadamente 20% ou cerca de R\$ 20.000,00. Pela AgSur já passaram 300 pilotos, em 2023 foram 35. Para Thiago, a transição de equipa-



mento requer diversas atenções, que vão da adequação ao maior porte da máquina até questões como a partida das turbinas. A Pratt & Whitney PT6 dos Air Tractor não têm Fadec, então a operação é toda manual com as devidas atenções, como a de monitorar a aplicação de fluxo de combustível e atentar aos limites de temperatura interna para não acabar danificando o equipamento. Ele até recebe equipes do fabricante para dar palestras. Há cacoetes de pilotagem de mercado a serem explicados, como a prática de voar aplicando o low idle que, traduzindo, é a marcha lenta baixa do motor, indicada para uso em solo, enquanto que o fabricante determina que

é preciso usar em voo o flight idle ou marcha lenta alta. No primeiro caso o avião não vai deixar de voar, mas como as reações são menos ariscas, os pilotos a preferem. Todavia, em casos de repentina necessidade, a turbina vai demorar mais tempo para encher e entregar a potência necessária. Num contexto geral, o curso também mostra como não extrapolar os limites operacionais sem necessidade. E a consciência por parte dos pilotos vem se elevando nos últimos anos. Para ilustrar, Thiago relata que nenhum dos pilotos que passou pelos seus cursos desde então acusou algum tipo de incidente ou acidente recentemente. Ao final, é a família que agradece. ■

Seu melhor custo-benefício para importação de aeronaves e automóveis estão aqui.



GESTÃO 360°

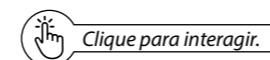
Desde a escolha da aeronave ou carro que melhor se adapta à sua necessidade, pré-compra, adequação da aeronave aos padrões de aeronavegabilidade da ANAC, seguro de casco, LUC e transferência internacional, nacionalização junto a RFB - Receita Federal do Brasil, fiscalização da ANAC, processo R.A.B. (Registro Aeronáutico Brasileiro) e Licença de estação ANATEL. Operamos sob encomenda e possuímos linha de crédito e leasing importação com as principais instituições financeiras.

PATAGÔNIA

Você precisa, você o tem!

importadorapatagonia.com.br

com



PARCERIA DA HORA

O Tag Heuer Carrera Chronograph x Porsche 963 é o mais recente produto da parceria entre a relojoaria e a fabricante de carros esportivos iniciada em 1954, quando a Porsche venceu a Carrera Panamericana, uma das corridas mais perigosas do mundo. A partir dessa vitória a Porsche começou a nomear as versões mais esportivas de seus motores como Carrera, caminho também seguido, porém a partir de 1963, por Jack Heuer, último membro da família a administrar a relojoaria, que lançou um cronógrafo com perfil esportivo usando o mesmo nome. O atual modelo faz referência ao Porsche 963, que participa – com vitórias – de provas com longa duração, como as 24h de Le Mans. O número 963 também remete à quantidade de exemplares que a série limitada terá. Na sua caixa de 44mm, feito em aço escovado e polido, com o mostrador tendo os seus elementos aparentes, os quatro submostradores têm acabamento com Super-LumiNosa, fazendo lembrar das luzes de LED do 911 esportivo de rua da Porsche. O movimento é um TH20-00. A pulseira em borracha tem um desenho semelhante ao visto em entradas de ar NACA.

Preço: R\$ 74.730,00

Boutique Tag Heuer
Shopping Cidade Jardim
Av. Magalhães de Castro, 12.000 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3198 9458
www.tagheuer.com

porads



Muito estilo tem a bolsa Stiky Date da Crumpler para laptops até 17". Feita com tecido 1000D Chicken Tex Supreme, patenteado pela marca, é resistente a rasgos e água. O corpo é acolchoado e reforçado e a alça de ombro é feito com o mesmo material utilizado em cintos de segurança automotivos. E para garantir uma maior proteção, a bolsa possui uma faixa refletiva na sua parte frontal.
Preço: R\$ 210,00

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



BLOQUEIO INVISÍVEL

As fechaduras PPZ-1002 e PPZ-1005, da Papaiz, são dispositivos quase invisíveis que podem transformar gavetas e armários em verdadeiros cofres, gerando proteção contra furtos ou mesmo auxiliando a deixar remédios fora do alcance das crianças. Elas funcionam a pilha (possuem entrada USB-C para recarga de emergência) e fazem o acesso por meio de biometria. Na PPZ-1002 é possível registrar até 14 usuários, e na PPZ-1005 a restrição é maior para a sua segurança.
Preço sob consulta

Papaiz
<https://loja.assaabloy.com.br>

GOLE PREMIADO

A cervejaria Ashby, de Amparo (SP), ganhou um prêmio na World Beer Awards, que acontece durante três etapas em Londres (Inglaterra). A marca teve a sua British Strong Ale considerada a melhor Bitter. Com sabor marcante e intenso de frutas amarelas e amêndoas, a cerveja possui 5,5% de graduação alcoólica. Em 2016 a Ashby já recebera outra premiação semelhante na Copa Cervezas de America GCA e no European Beer Challenge, em 2023 e 2024.
Preço: R\$ 13,11



Ashby
<https://loja.ashby.com.br/>

LEGADO DE OURO

A Sid Special Paint, verdadeiro ateliê de pintura para o mercado de motores, em especial o de capacetes, desenvolveu em conjunto com a Senna Brands uma série limitada do capacete do piloto Ayrton Senna em celebração aos 30 anos do legado que ele deixou. Serão 41 unidades folheadas em ouro 22 quilates, certificadas e numeradas. Muito delicadas, as folhas de ouro têm como característica um acabamento mais rústico e essa foi uma das intenções, deixar o equipamento com aspecto mais artesanal. O capacete é acompanhado de um totem de exposição e de um quadro criado pelo artista plástico Ricardo Barbour, recém-licenciado pela Senna Brands. Ambos e mais a moldura do quadro são feitos em madeira de lei canela com detalhes em ouro.
Preço: R\$ 34.000,00 (conjunto capacete + quadro)



Sid Special Paint
<https://sidspecialstore.com.br/>

NA PONTA DOS PÉS

As Ballet Flats são quase que sinônimo de Ferragamo, feitas desde 1920 com inspiração nas sapatilhas de balé e usadas por diversas estrelas do cinema. A mais icônica nos últimos anos é a Varina, que surgiu em 2008 com um laço em gorgorão e uma placa em metal com o logotipo Ferragamo. Os modelos pré-outono 2024 são reinterpretação do desenho clássico com uma construção com pregas quadradas nos dedos do pé. O duplo Gancini na parte superior, ou a nova placa Vara, adicionam um toque icônico e reconhecível.
Preço: a partir de R\$ 4.150,00



Ferragamo
Shopping Iguatemi
Av. Brigadeiro Faria Lima, 2232 – São Paulo
Tel.: (11) 98556 0214

DIRETO DA FENDA DO BIQUÍNI

As orgânicas formas sobrepostas do sofá oval Krab, criação do egípcio Karim Rashid, tiveram inspiração nos crustáceos que você acha no litoral mundo afora e nas belas paisagens brasileiras e foi peça fundamental do espaço Bar Caracol, montado pela Bedand Room, na CASACOR SP 2024, e assinado por Gabriela Prado.
Preço: R\$ 120.000,00



Bedand Room
Av. Juriti, 33 – Moema – SP
Tel.: (11) 95054 6616

SÃO PAULO CATARINA AEROPORTO EXECUTIVO INTERNACIONAL

OPERAÇÃO 24 HORAS, SEM ESPERA
PARA POUÇOS E DECOLAGENS.

CONHEÇA
MAIS SOBRE
O CATARINA
AEROPORTO



DW9



UM AEROPORTO À ALTURA DA AVIAÇÃO EXECUTIVA MUNDIAL

- CENTRO DE MANUTENÇÃO BOMBARDIER, DASSAULT E PILATUS
- CRIADO DENTRO DOS MAIS ALTOS STANDARDS DE SEGURANÇA E QUALIDADE
- MAIOR PISTA DOS AEROPORTOS EXECUTIVOS, COM 2.450 M
- 50 MIL M² DE HANGARES E 50 MIL M² DE PÁTIOS
- MAIS DE 100 AERONAVES HANGARADAS
- A 14 MINUTOS DE HELICÓPTERO DE SÃO PAULO E A 30 MINUTOS DE CARRO
- OPERAÇÃO IFR DIURNA E NOTURNA 24/7

(11) 4130-4870
(11) 93439-9231
Rod. Pres. Castello Branco, km 62

Parceria na
administração
operacional:

CFLY
AVIATION


**SÃO PAULO
catarina**
aeroporto
executivo
internacional

JHSF

Vamos contar a história de um produto que nasceu para voar bem. De Franca (SP), cidade dos calçados, a engenharia aeronáutica nos trouxe o Quasar, projeto original da Aeroálcool que começou a sua vida em 2006 dentro da categoria experimental. O tempo passando e com o surgimento das novas regulamentações para as ALE - Aeronave Leve Esportiva Especial, veio a comprovação de que esse biposto asa baixa não precisaria de nada para ganhar um novo mercado, agora dentro de determinadas certificações que permitem o voo sobre áreas densamente populosas e o uso comercial em algumas formas como a instrução aérea. Estruturalmente o Quasar Lite continua o mesmo, entretanto teve que passar por diversos ensaios que atestasse seu enquadramento nos padrões da categoria ALE. A versão RT com motor Rotax 912ULS de 100hp, foi recém certificada como ALE. A Aeroálco-

ol tem ainda a versão com motor Jabiru 2200 de 85hp que já se enquadra nesse mesmo padrão faz quatro anos. Esse é um velho conhecido nos encontros de aviação, dos 150 Quasar voando, quase 70% são motorizados com unidades Jabiru, entretanto, o motor Rotax tem melhor aceitação de mercado, apesar da Aeroálcool ter elaborado um sistema de refrigeração e de instalação que deixam para trás algumas fomas não muito positivas do motor australiano. A estrutura primária do avião pode ser feita em fibra de vidro ou carbono. A unidade da matéria especificamente foi construída em fibra de vidro dentro do que seria um padrão intermediário nas diversas opções oferecidas. Foi colocado o tanque de 94l enquanto que existe o opcional de 140l e no painel foi instalada uma tela sensível ao toque de múltipla função Dynon Skyview de 7" mais um GPS Garmin Aera 510 além do velocímetro, altímetro e va-

AEROÁLCOOL AA155 QUASAR LITE RT

SIGA A INSTRUÇÃO

BEM PLANEJADO, PODE VIRAR ALTERNATIVA PARA AS ESCOLAS DE AVIAÇÃO

riômetro analógicos. A cabine é de fácil acesso, o avião é bem baixinho, nem es-tribo precisa para subir na asa. Depois é só escorregar para dentro. Os bancos são fixos e existe a possibilidade de ajustar a distância aos pedais na Aeroálcool. Se em ambos os postos há freio, apenas do lado esquerdo há o comando de compensador elétrico de nariz e é desse lado, no piso, que está a seletora de tanques de combustível. A manete de potência tipo agulha está no centro acompanhado de um comando de afogador e ainda entre os bancos, está o comando de flape com quatro posições (limpo, 10°, 20° e 30°). Rotax funcionando, o taxiamento é bem fácil. Como a bitola do trem de pouso é estreita, a distância para a bequilha é curta e o conjunto inteiro

está basicamente embaixo da cabine, a sensação é o de dirigir uma daquelas mini empilhadeiras que conseguem girar em seu próprio eixo. É preciso apenas lembrar que há bastante envergadura, são 4m de diferença em relação ao comprimento geral do Quasar. O aeroporto

de Franca não é nenhum problema para as operações do Quasar RT, mesmo aos 3.291pés são 2.000m de asfalto, o que daria para decolar umas três vezes com sobras. Com 25°C, tanques cheios, 165kg de gente, nada de bagagem, vento mais para o calmo, 10° de flape, fazendo uma decolagem de alta performance, dando todo motor e calçado nos freios na cabeceira 06, mal deu tempo de contar para ver que o Quasar já estava nas 60mph, saindo do chão com vigor e subindo com 80mph numa razão de 500pés/min. Ao passar os 400pés de altura e limpando o avião bem na maciota, se a razão ainda foi mantida aos 500pés/min, a velocidade já chega as 100mph. Nivelando a 4.200pés e trazendo o motor para 4.300rpm a velocidade indicada foi



No cockpit, o espaço é muito bom e o acesso é bem fácil. O farol em LED fica instalado na polaina da bequilha. A Hélice tripá garante boa tração.



Ao lado, o fecho do canopy que abre para frente. Olhando de todas as formas, o que mais chama a atenção é a generosa envergadura.

a 105mph, nessa hora, o Quasar seguia consumindo 15l/h, o que é economia de Biafra. Brincando um pouco com a máquina, chega a ser surpreendente como os ailerons são bem atuantes. Aquele monte de asa levava a crer que o avião seria mais lento alternando as curvas de um lado para o outro. O equilíbrio de comandos sempre foi uma coisa bem resolvida no Quasar, da mesma forma, ele é um avião bem alinhadinho. Em curvas de grande inclinação é fácil ver quando a pessoa imprime algum comando em demasia, seja lá qual for. É tudo muito leve e com reações muito honestas. Colocando o Quasar em situação de pré-estol ele não reclamou muito com os pedais continuando muito ativos. Na hora da perda de sustentação, a mesma honestidade. Antes da perda por completo, é sentida uma pequena vibração no manche antes do nariz baixar, sem quedas de asa, tudo feito sem motor, num arco de velocidade que, com configuração de flape 0° ao flape 30°, foi de 48 a 42 mph. Nos foi passado que com flape todo estendido,



a 30°, haveria a possibilidade de cair de asa. Talvez por conta disso, a tentativa foi feita meio timidamente. Colocando a máquina em condição de voo planado, a melhor equação foi a de manter 70mph com uma razão de descida de 300pés/min. Sinal de como esse avião gosta de voar, o que deu para perceber na primeira aproximação com arremetida. Se você mantiver algo acima de 70mph na final, a possibilidade do Quasar não querer pousar é grande. Isso com flape 20 que é o padrão recomendado pela Aeroálcool, se der todo flape embaixo e chegar com 80mph, esqueça, o ideal é seguir em frente e tentar uma nova aproximação senão

você vai ver a pista acabar com o avião continuando a querer a voar. E lembre-se que o avião é baixinho, bem provável que em dias quentes em pista de asfalto, você sentirá o efeito de colchão de ar, não deixando o Quasar colocar as rodas no chão. Mas é fácil vir para o pouso, não requer muito trabalho de pé e mão. Configurando ele certinho, ele seguirá da rampa até o toque sem muitos problemas. É uma boa plataforma para instrução de voo. O Quasar é menos arisco se comparado com o Cessna 150. Esse deve ser o foco da Aeroálcool para o breve futuro. É eminente a necessidade de troca de frota pelas escolas de aviação Brasil, se



FICHA TÉCNICA

AA155 Quasar Lite RT

Fabricante: Aeroálcool Tecnologia

Motor: 01 Rotax 912ULS de 100hp

Capacidade: 1 piloto + 1 passageiro

Envergadura: 9,50m

Comprimento: 5,50m

Peso vazio: 295kg / 310kg

Peso máximo de decolagem: 490/530kg

Capacidade dos tanques: 74l/140l

Velocidade de cruzeiro: 135mph

Alcance máximo: 2.000km (tanque grande)



Abaixo, as versões do Quasar com motor Rotax (à esquerda) e Jabiru (hélice bipá) ambas certificadas como ALE Especial para ganhar mais espaço de mercado.

não pelo cansaço das máquinas, por conta das maiores despesas com o uso de aeronaves de antiga geração. O Cessna 150, bem popular, voa a 85nós gastando 27l/h enquanto que um Quasar Lite RT vai a 115nós consumindo 17-18l/h. Falta quebrar o preconceito das entidades no uso de modelos que até pouco tempo atrás eram consideradas experimentais. Mas com as novas opções de mercado e a assimilação das novas regras dos ALE essa condição deve ser revertida entre 3 a 5 anos. Segundo Omar Pugliesi, CEO da Aeroálcool, pode haver uma demanda para 300 a 500 aeronaves de nova geração para a instrução no Brasil. Falta linha de financiamento específico. Um Quasar Lite RT no padrão da matéria pode sair por cerca de R\$ 920.000,00. Optando pelo tanque maior de 140l, estrutura em fibra de carbono, suíte de aviônicos com duas telas, instalação de piloto automático e alguma pintura mais customizada esse valor por chegar aos R\$ 1,050 milhão. A opção bem básica, com motor Jabiru pode ter uma etiqueta escrito R\$ 850.000,00. É aberta então a janela de oportunidades para um voo melhor. ■

ONDEACHAR

Aeroálcool Tecnologia
Tel.: (16) 3701 7894
www.voequasar.com.br



CIRRUS

PLANE AVIATION



HÁ MAIS DE
30 ANOS
GARANTINDO
A MELHOR
EXPERIÊNCIA
NA AVIAÇÃO

Av. Emílio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

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

PÉ NA AREIA CERTA



Uma casa com espaço suficiente para grandes grupos e ainda em alto padrão em sua estrutura. Na ponta do lápis pode ser até mais econômico arrendar o lugar em relação ao que se paga num hotel e luxo.



Os serviços da Air Concierge segue além do aluguel do imóvel puro e simples. O trabalho deles é de oferecer a atenção, gerenciamento e atendimento para a hospedagem totalmente personalizada.

Direto do conceito de locação de praia. No litoral norte paulista, a opção para quem procura um padrão de privacidade maior ou até pensando na ponta do lápis, algo que pode ser vantajoso nos casos de hospedagem de grupos mais numerosos. E quando se fala em padrão diferenciado, a questão coloca também os serviços de atendimentos agregados, que começam desde a pesquisa do lugar que melhor atenda as expectativas do cliente, alguma solicitação exclusiva, chegando até o patamar do imóvel. Eles também ficam de olho no entorno com a seleção de fornecedores que vão do carro a ser alugado, do restaurante até a farmácia. Os



serviços da Air Concierge partem deste ponto de largada, porém é também uma plataforma que atende o outro lado do balcão, entregando serviços de administração e gerenciamento do ativo para aluguel por temporada, além da compra e venda de imóveis. Aqui nessa matéria uma casa pé na areia em condomínio na praia Domingas Dias, em Ubatuba (SP). A praia com cerca de 500m em forma de ferradura tem faixa de areia larga com algumas rochas servindo de moldura e muita área com mata nativa. Em geral o mar calmo, especialmente em seu lado esquerdo, onde está a casa, quase vira uma piscina. Pela água tranqüila ela é propícia ao passeio de caiaque ou

stand-up. Apesar de sempre aparecer algum vendedor ambulante, não existem quiosques no lugar, garantia de um maior sossego na areia. No canto direito há um córrego de água doce e uma bica de água proveniente da serra. Servem para dar uma refrescada após um dia de praia. O nome Domingas Dias, segundo consta entre os moradores mais antigos, faz referência a um antigo morador, Domingos Dias. Como o substantivo praia é feminino, foi adotado o nome como Domingas. A casa tem projeto moderno. Na área externa assemelha-se a um conjunto de bangalôs e há uma piscina circular no deque que dá vista para o mar. Por dentro as áreas são bem abertas,

com as colunas da construção no térreo fazendo o papel de divisórias. A cor em madeira bruta dessas colunas também serve de moldura para a decoração das paredes claras, num tom de algodão cru, em um estilo bem praiano. O mobiliário segue a mesma toada, em cores claras. Alguns pontos em tons de azul, como o parapeito no segundo andar, servem para quebrar o ritmo da paleta. São cinco suítes, sendo que a principal tem cama king size, três têm uma dupla de camas de solteiro, que podem ser unidas para formar uma cama de casal, e o quinto quarto tem uma bicama. A capacidade total da casa é de dez pessoas. Se o padrão de utensílios de cozinha, roupa de cama e produtos de higiene nos banheiros é o normalmente encontrado (é aconselhável levar seus próprios produtos de cabelo) a Air Concierge consegue disponibilizar, sob orçamentos a parte, chefs de cozinha selecionados, uma cozinheira de mão cheia para preparar frutos do mar, pizzaiolos, garçons, motoristas, personal trainer, massagistas, recreação infantil, da mesma forma que pode coordenar as sugestões de cardápio e providenciar as compras em supermercados, peixarias, hortifrutis e outros estabelecimentos para suprir o necessário na estadia. Assim, quando os hóspedes chegam, a casa já está abastecida. Essa residência na Domingas Dias conta também com uma lancha Intermarine de 52 pés com



duas cabines, sala, cozinha, banheiros, fly bridge com sofá e parte de solário na proa. Na popa a embarcação tem uma área para refeições, churrasqueiras e uma plataforma para mergulhos. O valor para a locação é de R\$ 7.800,00 mais o combustível (em média o consumo é de 150l/h em movimento) e a diária do marinheiro é de R\$ 300,00. Não é permitido o aluguel sem o marinheiro. O tarifário é bem completo, para a baixa temporada a diária sai por R\$ 4.800,00, com um mínimo de duas noites de estadia, na alta temporada o valor da diária sai por R\$

MAPA DE ROTAS

Como chegar

A praia Domingas Dias é acessada pela Rodovia Rio-Santos BR 101 na altura do km 68,5 e fica ao lado da praia do Lázaro. A entrada é pelo condomínio homônimo da praia.

Dica do piloto

O aeroporto de Ubatuba (SDUB – 23°26'29"S/045°04'34"W) possui pista asfal-

ta de 940m, opera visual diurno e noturno entre 09h30 e 21h30 (UTC) e as operações fora destes horários devem ser comunicadas com 24h de antecedência pelo telefone da VOA (12) 3834 1460 / 99618 3799 ou pelo site www.redevoa.com.br. Há abastecimento de querosene e gasolina e o lugar fica cerca de 17km distante da casa.

O ALTO PADRÃO É PRÉ-REQUISITO PARA ESSE SISTEMA DE HOSPEDAGEM POR TEMPORADA

6.000,00, com um mínimo de quatro noites de locação. Há outras opções como no período do carnaval, com a diária saindo por R\$ 9.000,00 (cinco noites no mínimo), e o Natal com período mínimo de oito noites e a diária por R\$ 12.000,00. Como esses valores são estabelecidos pelo proprietário, eles podem sofrer mudanças sem prévio aviso. Se pensar em um grupo de dez pessoas, ou melhor, na ocupação de cinco quartos, tais valores podem bem compensar se for comparar com o que seria pedido em diárias em algum hotel de padrão similar na região e que se talvez até tenham a condição de atender os mais diversos pedidos dos seus hóspedes, muito provavelmente não têm uma estrutura que ofereça o mesmo nível de privacidade. Essa é a chave para se hospedar nessa casa. ■



ONDEACHAR

Air Concierge
Tel.: (11) 93731 6582
www.airconcierge.com.br

ELEVANDO O PADRÃO DE EXCELÊNCIA

PARA SUPORTE DE AERONAVES E MOTORES

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



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

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

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

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

No dia 27 de junho de 1974 o helicóptero monoturбина Aérospatiale AS350 Écureuil de matrícula F-WTNB, fez o seu primeiro voo decolando da frente do prédio central Boussiron da fábrica em Maignane (França), tendo a bordo o piloto Daniel

CINCO DÉCADAS EM UM

Bauchart e o engenheiro de voo Bernard Certain. Começava ali a história de um dos mais populares e versáteis helicópteros do planeta. Ele veio para substituir o Alouette II, projeto da década de 1950 e primeiro helicóptero motorizado com turbina em vez de motor a pistão. O Écureuil foi um grande avanço em termos de construção de sua estrutura ao usar chapas laminadas, técnica vinda do setor automotivo. O AS350 também foi pensado para atender ao grande mercado norte-americano, onde seria conhecido como AStar. Tanto é que no estágio inicial foi pensado em usar a Turbomeca Arriel 1A no mercado europeu, e a Lycoming LTS101 nos Estados Unidos. O primeiro protótipo, inclusive, era dessa versão. O modelo europeu voaria pela primeira vez apenas em 14 de fe-

vereiro de 1975. As certificações vieram em ordem inversa, a do AS350B Écureuil saiu em 27 de outubro de 1977, e a do AS350C AStar em 21 de dezembro de 1977. Outra grande novidade estava na cabeça do seu rotor principal, uma engenharia batizada de Starflex, onde o componente básico de três braços é feito em fibra unido às pás do rotor e o seu cubo permite a devida oscilação e mudanças de passo sem precisar de rolamentos ou dobradiças. As cargas centrífugas das pás também são transmitidas para a parte central da chamada estrela. Por essa razão são montados acoplamentos flexíveis entre elas e esse componente que ainda recebe um batente esférico laminado também flexível à torção, oscilação



TEXTO: MARCIO JUMPEI
FOTOS: MARCIO JUMPEI / DIVULGAÇÃO

e os movimentos de avanço e atraso, mas é rígido em compressão. Essa engenharia permite toda a movimentação da pá através da flexão e torção de materiais compostos que são usados nas suas estruturas. O sistema demanda menor manutenção. Como todo projeto novo, seu início foi meio complicado com diversos reportes de problemas, mas com o tempo ele se transformou em um dos mais práticos e seguros sistemas de rotor do mundo. Para se ter uma ideia, se no começo esse rotor trabalhava com 650shp, atualmente ele é usado com variações que ultrapassam os 900shp. Ainda é basicamente a mesma estrutura. Em relação aos Bell Jet e Long Ranger, o Écureuil entregava uma cabine mais espaçosa e sem a coluna estrutural central. O nível de vibrações devido ao conjunto de três pás do rotor principal era bem menor que o conjunto bipá do produto americano. E ele tinha muito menos restrições operacionais devido à maior disponibilidade de potência e torque que o Bell. Logo se tornou um sucesso de vendas. O AStar chegou a atingir a marca fabril de um por dia nos Estados Unidos. No Brasil o Écureuil junto com o Alouette II foram os modelos escolhidos para o início da produção da Helibras, empresa que apesar de ser fundada em São José dos Campos (SP) em 1978, onde ocupou provisoriamente o hangar X-10 do CTA, é sediada em Itajubá (MG) desde 1980. Como entre os sócios, além do governo de Minas Gerais e a Aerofoto Cruzeiro, estava a Aérospatiale, foi natural a escolha dos produtos franceses na linha de montagem. O Écureuil foi traduzido para Esquilo e o Alouette II, que na época já se chamava Lama 315B, virou Gavião. Esse pouco foi produzido no Brasil, já era um produto defasado e basicamente interessante ao uso em grandes altitudes. No projeto brasileiro inicial estava previs-

Cenas do começo da vida do Esquilo, momentos antes do voo inaugural. Em cinco décadas a evolução foi contínua mas a plataforma é basicamente a mesma.

ta a construção de 230 Gavião e outras duas centenas de Esquilo pela Helibras. Só que de Gavião foram feitos apenas sete exemplares e seis deles foram exportados para a Bolívia e um seguiu para o Chile. O primeiro cliente da Helibras foi a Marinha, que encomendou seis Esquilo, sendo que o primeiro exemplar com matrícula N-7050 foi apresentado em novembro de 1979. O primeiro Esquilo de mercado civil foi o PT-HLA comprado pela Carbonífera Metropolitana, que ficava na cidade de Treviso (SC). Acredite, até pouco tempo atrás esse helicóptero estava voando para a Secretaria de Saúde do Piauí como unidade aérea do Samu. Atualmente ele está com o seu certificado de aeronavegabilidade vencido. Hoje conhecido como Helibras H125, ou Air-



FEITO PARA SER SIMPLES E PRÁTICO, ELE AINDA DECOLA NA VERTICAL

bus H125 (tiraram a nomenclatura Esquilo depois que a Airbus se tornou dona da empresa), o monoturбина leve recebeu diversas atualizações, seja de motor, suíte de aviônicos, ganhou versão com duas turbinas e o seu uso vai do mercado parapúblico, militar e civil, sendo usado tanto em táxis-aéreos como em programas de propriedade compartilhada ou em uso próprio mesmo. Ficou conhecido como a grande plataforma para as coberturas jornalísticas aéreas e diversas vezes o mercado publicitário e de filmes usam o Esquilo como câmera voadora. Ainda é um projeto rápido, sua velocidade de cruzeiro com o motor Safran Arriel 2D de 952shp é de 252km/h e ele pode chegar a uma autonomia de 4h27 min em regime econômico. Ele decola com um peso máximo de 2.370kg se equipado com sistema hidráulico duplo. A bordo além de um piloto vão seis passageiros. Custando a partir de US\$ 4,2 milhões, ainda não tem concorrente à altura no mercado. O Bell 505 está um degrau abaixo e os Leonardo AW119 ou o AW09 que chegará em breve, são maiores, o que indica que esse projeto deve ter pelo menos mais algumas outras décadas de vida. ■



O uso do Esquilo em serviço parapúblico é bem comum, em grande parte pela versatilidade e espaço interno de cabine, por conta disso também é bem escolhido no uso civil.

C-390 MILLENNIUM

COMBINAÇÃO IMBATÍVEL

PRONTO PARA AS MISSÕES DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA

Temos o prazer de anunciar que a Força Aérea Portuguesa se junta à Força Aérea Brasileira como operadora do C-390 Millennium. Duas aeronaves já estão em serviço na Esquadra 506, localizada na Base Aérea de Beja, e mais três aeronaves serão adicionadas no futuro. Um número crescente de países está escolhendo o C-390 Millennium (incluindo Hungria, Holanda, Áustria, República Checa e Coreia do Sul), atraídos pela combinação imbatível de tecnologia, velocidade, desempenho e capacidades multi-missão. A Hungria receberá seu primeiro C-390 Millennium em 2024 – mais um marco para esta aeronave incrível, que já atingiu 10.000 horas de voo com a Força Aérea Brasileira.

#C390UnbeatableCombination
embraerds.com



CHALLENGE.
CREATE.
OUTPERFORM.

O MODERNO ESTÁ AI

Dois megaeventos, um deles com show no Pão de Açúcar, no Rio de Janeiro. Foi um grande investimento que a Volvo fez entre 23 de setembro do ano passado e o primeiro semestre de 2024 para lançar o EX30 no país e até na América Latina. Também, pudera, com ele pretendem vender o dobro de carros, que em 2023 atingiu 8.684 unidades. O EX30 deve corresponder a 50% dos emplacamentos da marca, em junho respondeu por 58% do total de Volvo no Brasil. O 100% elétrico custa a partir de R\$ 229.950,00 na versão Core, passa pelos R\$ 277.950,00 da Plus e chega aos R\$ 293.950,00 na versão Ultra desta matéria. A Volvo pede mais dinheiro que a BYD ou GWM para você entrar nesse mundo e rodar de forma mais silenciosa. Um BYD Dolphin EV custa a partir de R\$149.800,00 e o GWM Ora 03 Skin sair por R\$ 150.000,00. Mas eles são carros de categoria um degrau abaixo do EX30, apesar do tamanho relativamente parecido. O Volvo mede 4,233m de comprimento e tem 2,650m de entre-eixos. Sua largura é de 1,838m. O Dolphin mede 4,125m de comprimento, tem 2,7m de entre-eixos e 1,770m de largura. Os nú-

meros do Ora 03 Skin são de 4,235m de comprimento, 2,650m de entre-eixos e 1,825m de largura. Mas é na capacidade de bateria e potência que eles mais se diferem. De bateria o Ora 03 Skin tem 48kWh, 171cv, 25,49kgf.m de torque e autonomia declarada de 232km, enquanto que o Dolphin possui 44,9kWh, 95cv, 18,35kgf.m de torque e alcance de 291km. Enquanto isso, se o EX30 tem sempre potência de 272cv com 34,98kgf.m de torque, a versão Core tem bateria de 51kWh e as demais 69kWh. No papel o alcance com a bateria menor é de até



250km e com a maior o número é de 338km. O compacto da Volvo é bem moderno de estilo. As luzes diurnas frontais são mais enfileiradas, tirando um pouco o perfil quadrado comum aos modelos Volvo. O carro está calçado em rodas aro 20 que dão um ar mais musculoso ao compacto. Mas é dentro que o EX30 se distingue do que já se viu em outros concorrentes. Ele é típico exemplo do desenho nórdico, em alta na decoração, minimalista em todos os cantos. Em primeiro lugar não há painel para o motorista. Todas as informações estão contidas na tela central de 12,3". Não há botões, elementos para ativar ou regular alguma coisa, teclas, nada em qualquer parte da cabine. Para não dizer que é tudo limpo, há as duas teclas para baixar os vidros das janelas dianteiras e as travas de portas no console entre os bancos. Inexiste até o botão para abrir o porta-luvas, que fica abaixo da tela do infotretimento. Absolutamente tudo é feito pela tela central. Sim, pelo menos ainda deixaram a seta, o câmbio, farol, limpadores de para-brisas e da vigia traseira em comandos satélites atrás do volante. As maçanetas das portas ainda estão nas portas, mas os reguladores dos retrovisores também foram parar naquilo que parece um laptop grudado no painel. Ficou lindo, mas há alguns poréns. Em primeiro lugar, com o velocímetro na tela, o motorista precisa alternar demais a sua atenção, o que não é bom para a segurança. Como o carro é bem espertinho, é fácil ultrapassar uma



velocidade permitida na via, em especial no uso urbano, facilitando o ganho daquela bela multa. E, muitas vezes, é preciso ficar abrindo páginas para chegar ao comando que você quer. A regulagem do piloto automático adaptativo é bem chatinha de ser feita, via comando no volante. Na unidade testada se pudemos pairar o Motorola Edge 50 Ultra sem fio, não foi possível espelhar as funções na tela do carro. Não há a previsão do recurso com o Android Auto, pois a Volvo diz que já o utiliza de forma nativa na central multimídia. Mas não deu para ter o Waze e o Whatsapp na tela. O Apple CarPlay

No topo, a cabine de comando do EX30, sem botões e sequer painel para o motorista. Tudo fica concentrado na grande tela central. Pelo menos, por enquanto mantiveram o volante.



A LIMPEZA DE ESTILO FOI AO EXTREMO NA CABINE DESSE ELÉTRICO



deve estar disponibilizado até o final do ano. Deu, porém, para atender ao telefone. O EX30 possui um aplicativo próprio que permite, por exemplo, climatizar o veículo à distância, além de outras funcionalidades, mas esqueceram de nos informar tal recurso e ficamos achando que o acesso a ele pelo aplicativo normal da Volvo não estava funcionando. O EX30 usa um cartão semelhante ao de um de banco na função de chave. Passando-o na coluna B no lado do motorista você abre ou então tranca e desliga o veículo. Mas há restrições, não é possível abrir as portas por aproximação ou travá-las longe do carro. Esse cartão também libera o EX30 de andar e lembre-se que não existe botão de partida ou desligamento a bordo. Você coloca o cartão no nicho que também é usado para recarregar celulares por indução. Se ele não estiver ali na hora de movimentar o carro, este não sai do lugar. Depois de estar andando é possível tirar o cartão do nicho para carregar o celular. Esse cartão também não funciona se estiver dentro da carteira. A Volvo disponibiliza nas versões Plus e Ultra uma chave que parece uma caixa de fósforo com todos os recursos não possíveis com o cartão, mas que não

veio no carro do teste. Ainda chegará uma chave digital acessível pelo celular, dependendo da boa vontade da Apple. No caso de a pessoa sair do carro esquecendo-se de desligá-lo, o EX30 aciona um temporizador de 30 minutos e após este tempo apaga automaticamente. Se a pessoa voltar antes desse período o temporizador é desacionado. Também é possível desligar o carro pela tela, mas o curioso que ao fazer isso e depois bater a porta olhamos para dentro e vimos que tudo estava ligado. Acostumado com os hábitos de ligar e desligar do EX30 resta ver como ele anda. O carro nos pareceu um conjunto muito mais sólido se comparado com o BYD Dolphin ou GWM Ora 03. O trabalho de isolamento acústico é melhor, o silêncio a bordo é maior, o que permitiu desfrutar melhor do ótimo sistema de som Harman Kardon de 1.040W e com todo o sistema concentrado na base do para-brisas. O volume acústico, principalmente com o sistema surround ligado como uma sala ampla é bem denso e envolvente para todos os ocupantes. A Volvo aboliu o uso de couro na cabine. O que parece um jeans é material reciclado, como também é parte dos elementos de acabamento deste



Embora pequeno, o desenho arrojado chama muito a atenção nas ruas, ainda mais nessa cor amarelo marca texto. E também explora detalhes como a frente a as rodas de 20" para dar um ar de robustez.

espaço. O conjunto de suspensão apesar de priorizar o conforto, manteve o carro bem estável em curvas. A direção tem três níveis de ajuste e o aconselhável é deixar sempre no mais firme. Em modo mais suave acabava cansando demais os ombros depois de algum tempo, pois é preciso manter mais peso nas mãos para manter a trajetória. Os 34 quilos de torque foram mais que o suficiente para deixar o EX30 muito esperto. Foi preciso apenas 5,6s para sair da imobilidade até os 100km/h. Em termos de consumo o EX30 fez mais que o esperado. Na primeira etapa, mesclando uso urbano com estrada, mantendo um limite de 100-110km/h foi possível andar 285km com 77% da carga da bateria e ainda ter 85km de alcance restante. A média de consumo foi de 17,1kWh a cada 100km. Subindo o ritmo para 120km/h o consumo foi para 19,7kWh a cada 100km e na cidade a média de consumo se estabeleceu em 18,2kWh/100km. Daria fácil para quebrar a barreira dos 350km em uso urbano. Bem dizendo o EX30 é a prévia de o que uma nova geração espera de um carro, ou seja, nada, apesar de o EX30 ser ótimo. Essa turma não vai querer saber de olhar no painel e ver números de desempenho. Se puder, para eles, o ideal é nem ter volante para ter mais espaço de ficar manipulando algum dispositivo e enviar mensagem por rede social. O desenho limpo é o ideal para quem não terá interesse em apertar algum botão para que o carro tome uma atitude. É sentar e seguir em frente, se possível com passageiros calados. Sabe como é, tudo para não invadir a sua privacidade. ■

ONDEACHAR

Volvo
www.volvocars.com.br



A DISTRIBUIDORA COM O MAIOR PORTFÓLIO DE **SUPRIMENTOS MRO, CORPORATIVOS E CONSUMÍVEIS**

ESPECIALIZADOS NO SEGMENTO AERONÁUTICO

Linhas de Produtos



Principais Marcas



Atendemos toda América



Certificações





O SONHO NÃO PARA



O Museu Asas de um Sonho, empreitada os irmãos Rolim e João Amaro deve retomar à vida em breve, só que deixando São Carlos e indo para Itu, ambas no interior paulista. O museu que foi inicialmente aberto em 2006 porém fechado desde 29 de janeiro de 2016 vai ganhar espaço no centro histórico de Itu pelas mãos do Marcos Amaro, filho mais novo de Rolim Amaro, falecido em 2001 e que recentemente foi eleito presidente associação Asas de um Sonho. Como ele é também presidente do Museu Fama aberto em 2018 em Itu (SP) lá ele viu a oportunidade para transferência do estava parado em São Carlos. O lugar está inserido dentro do



No novo espaço, as artes plásticas e da engenharia vão mesclar as atenções dos visitantes. A vontade é que a maior quantidade e variedade de aeronaves consiga sair de São Carlos e ser transportada para Itu.



Centro Cultural São Pedro onde um dia foi a Fábrica São Pedro, segunda tecelagem mais antiga em São Paulo e hoje é a maior massa tombada pelo Condephaat no estado de paulista. São 25.000m² de área, algo como 15.000m² de construção perto da praça principal abrigando um acervo de 3.000 obras de arte brasileira. O artista plástico Kobra possui um estúdio dentro da propriedade. Isso deve resolver de vez a vida do Asas de um Sonho que passou por algumas frustradas tentativas de retomadas. Em 2023 surgiu a notícia que seria novamente aberto, com o apoio da prefeitura de São Carlos, num esquema de entrada gratuita, com visitas agendadas, mas a ação não foi para frente. Nas conversas de porta de hangar, faz um bom tempo que é ouvido o papo de que a Latam já estaria de olho no espaço do museu para ampliar o seu centro de manutenção que fica na mesma estrutura. Marcos Amaro, prefere não entrar em polêmicas, diz que a Latam até ajuda no que é possível. Existe um acordo de longa data para que a família Amaro ainda permanecesse com o museu em São Carlos, mas há alguns pontos de contrapartidas como o próprio fato, até natural, de que o museu deveria estar aberto. De qualquer forma não existe nenhuma cláusula que determine um prazo final para a saída de São Carlos. Itu possui algumas vantagens como a de ser bem mais próxima da capital, cerca de uma hora de carro, e já ser um ponto de movimentação turística. A simbiose entre os museus de arte e de aviação acabará servindo como um atrativo extra, serão dois públicos agregados. O centro cultural recebe de 30 a 40 mil pessoas anualmente e com a chegada do Asas de um Sonho esse número pode bater as 100 mil pessoas por ano. O espaço vai necessitar de lógicas adaptações para entrar exemplares como o Lockheed Constellation. O edifício de projeto da década de 1920, tem diversas colunas internas que precisarão ser remanejadas para dar espaço. O telhado deve sofrer alguma intervenção para poder abrigar as caudas de aviões mais altos como o Fokker 100. Há dois restaurantes, o Cozinha São Pedro e o Zuc-

chinos Café & Bistrô que funcionam no mesmo horário do centro cultural que é de quarta à domingo 11h00 às 17h00. Em 10 de agosto terá a primeira exposição intitulada Santos-Dumont Pioneiros da Aviação em parceria com a Fundação Santos-Dumont que levará algumas peças históricas como o cesto do 14-bis e o relógio do Pai da Aviação. De aeronaves serão quatro mostradas, entre elas o 14-bis e o Demoiselle. Essa exposição já estava montada de certa forma, feita com a prima Manuela Amaro e o tio João Amaro mas não havia sido apresentada até então. Uma outra leva de aeronaves, com cerca de oito exemplares, deve seguir na sequência. A pretensão é de ter



NA CIDADE ONDE TUDO É GRANDE, A AVIAÇÃO GANHARÁ O ESPAÇO QUE MERECE

outra mostra com tema das aeronaves de guerra e de evento em evento, num crescendo constante, manter as atenções do público e consequentemente girar frequência. O objetivo é levar o máximo de aeronaves que hoje vivem em São Carlos para quem sabe, em dois ou três anos ter um acervo de maior corpo. Há projetos de parte do acervo participar de exposições itinerantes e de empréstimo de parte para outras localidades. A equipe de manutenção e trabalhos de restauros já existe, um corpo de voluntários também é visto com bons olhos. Cláudio Bernstein, da Japi Aeronaves de Jundiá (SP) é um deles que vai até o Asas de um Sonho de forma voluntária. Ele ajudou na desmontagem do 14-bis para ser transportado para Itu. Parte da equipe do Fama, peritos em museologia por exemplo, também tem se incumbido nos afazeres do Asas de um Sonho. Outra está organizando os esquemas expográficos das salas. Uma equipe de marketing foi ativada para desenvolver a nova identidade visual do projeto. Como a bilheteria deve seguir popular, são R\$ 15,00 para visitar o museu de artes e o de aviação manterá o mesmo padrão sendo que se a pessoa comprar um pacote para visitar ambos, o ingresso sairá por R\$ 25,00,



para alavancar a viabilidade econômica do novo projeto, os trabalhos agregarão desde os contatos pessoais do empresário Marcos Amaro até o de recursos vindo por leis de incentivo à cultura. Marcos foi dono das Óticas Carol, comprou a marca em 2019 por R\$ 40 milhões e depois de tê-la tornado a maior rede de óticas do Brasil a vendeu para um fundo estrangeiros quatro anos depois por R\$ 108 milhões. Na sua atual carreira ele também está à frente da Amaro Aviation empresa

de planos de compartilhamento de aeronaves e também é Patrono do Masp – Museu de Arte de São Paulo. Bons relacionamentos ele tem e deve ser a partir deles que o sonho desse museu volte a ser realidade. ■



M700 FURY, A AERONAVE EXTRAORDINÁRIA QUE SUPEROU EM TUDO AO SEU ANTECESSOR

MELHOR EM TUDO!

Velocidade máxima de cruzeiro: 301 Ktas	Alcance máximo: 1.852 mn	(+12%)
Decolagem: 608 metros	Subida até FL 250: 13,9 min	(-34%)
Pouso: 600 metros	Razão de subida: 2.048 ft/min	(+32%)

"Após voar no M700, ficou claro que esta é a aeronave que os compradores estavam esperando".

(Matt Thurber - Ed. Chefe AIN Media Group)



11 3538.2555
aeronaves@jpmartins.com.br



A Triumph quer ser popular. A inglesa que sempre trabalhou produtos mais premium e estilosos, quer ampliar a sua participação no cotidiano das pessoas. Para isso ela lançou duas monocilíndricas de baixo custo. O projeto foi desenvolvido junto com a indiana Bajaj que aportou aqui recentemente. Entre-

PARA GANHAR EM CAMPO

tanto o motor de 398cc da Triumph é diferente do 383,27cc usado na Bajaj Dominar 400 que chegou a ter a peculiar configuração de três velas de ignição mas para se adequar aos parâmetros de emissões teve que ser repaginado para uma engenharia mais convencional, usando apenas uma vela. Apesar da parceria tecnológica as Speed 400 e Scrambler 400X tem tudo que satisfaz o cliente da Triumph. Essas motos podem ser consideradas de entrada na gama de seu catálogo, mas tem engenharia superior embutida. Da frente até a traseira da Speed 400, há o par de garfos invertidos



com 43mm de diâmetro e 140mm de curso sem possibilidade de regulagem, o acabamento anodizado dourado salta aos olhos e lembra o conjunto usado em algumas séries da Thruxton. De freio possui um disco com 300mm de diâmetro que usa um conjunto Bybre, subsidiária da Brembo, com pinças de quatro pistões. O farol é de led e mesmo no facho baixo, funcionou de forma excelente à noite. No topo da mesa, está o painel de velocímetro analógico e dados de motor, contagiros, relógio, indicativo de marcha, tanque e hodômetros na seção digital. O guidão é largo e nas suas pontas colocaram os espelhos. Ficou bonito, mas vibram tanto a ponto de ser preciso triplicar, principalmente à noite, a atenção na conferência do que está na sua traseira, pois só se vê borrões. O banco reto na versão Speed 400 garantiu um bom conforto mesmo depois de 500km de uso quase ininterrupto. De certa forma a altura de 790mm do banco em relação ao solo é razoável, talvez se o desenho na sua parte mais à frente fosse ligeiramente mais fina, melhoraria a vida dos mais baixinhos. A postura ao sentar nessa moto é bem ereta, clássica. A suspensão traseira



Desta vez o teste foi feito com o Bieffe B-Fast. Ele faz parte do recente pacote de novidades que a marca dentro das opções construídas com polímero de alta resistência. Ele sai por a partir de R\$ 899,00 e tem desenho bem aerodinâmico, o que favorece a redução de ruídos para quem o veste e realmente é em relação à outros modelos da marca como os B40 ou B12. Na parte tra-

seira foi colocado uma aba para melhorar o escoamento do ar e estabilidade da cabeça. Na frente há duas entradas de ar no topo e uma na parte do queixo. Como internamente ele possui um desenho batizado de Air Exchange que facilita a circulação do ar e a evaporação da umidade, o resultado é o maior conforto tanto em dias quentes como em dias de chuva. A viseira também foi projetada para reduzir as chances de embaçamento. O B-Fast é leve, curioso é que devido ao forro mais generoso, o número indicado subiu um degrau, onde era normal usar o 60, passou para 62. Para aumentar a praticidade do capacete, ele vem com uma viseira interna escura escamoteável o que elimina a necessidade de uso de óculos do sol.

ONDEACHAR

Bieffe
www.bieffe.com.br

O baixo peso, uma boa dose de torque em giros razoavelmente baixos, faz da Speed 400 uma moto bem ágil em trânsito urbano. E a geometria entre guidão (apesar de largo por conta dos retrovisores), pedaleiras e banco também ajuda. Na página ao lado o bom farol.



monoamortecida tem curso de 130mm e usa um reservatório a gás externo. O freio traseiro tem um disco de 230mm usando também pinças Bybre. Acelerando, ela mostrou uma curva ascendente de entrega de torque e potência bem linear, talvez um pouco reticente entre 3.000 e 4.000rpm, ganhando maior fôlego após esse patamar. Como o velocímetro está um pouco abaixo demais do campo de visão rápido do piloto, o jeito é memorizar os sons emitidos pelo motor. E ele funciona com diferentes ressonâncias quando se está andando em 6ª marcha aos 80, 110 e 120km/h. São bem



específicas e fáceis de identificar. Andando a 120km/h a Speed 400 estará com o motor em cerca de 7.000/7.500rpm. Com 10km/h a menos, o monocilíndrico estará trabalhando bem próximo à faixa de máximo torque de 6.500rpm. Portanto, a velocidade ideal de cruzeiro dela está entre 110-130km/h. Chegar aos 140km/h ou um tanto mais ela chega, mas estará sendo um pouco esgoelada trabalhando em torno de 8.200rpm sendo que o corte de giro acontece pouco depois dos 9.000rpm e nessa faixa de trabalho ela não chega a entregar muito mais coisa não. Sendo assim, o conjunto de suspensão e quadro tem muita folga até atingir o que seriam seus limites. A moto é muito firme em suas trajetórias e garantiu conforto (há uma certa vibração nas pedaleiras), mesmo as suspensões regu-



ladas de fábrica para algo mais justo. O que mais chama a atenção é a proporção de torque em baixos giros que ela entrega deixando a Speed 400 muito ágil na cidade, apesar dela não gostar muito de andar a 50km/h em sexta. Essa moto se mostrou bem econômica. A maior parte do uso foi em estrada onde foi permitido manter velocidades contínuas por muito tempo. Circulando a 110-120km/h a melhor média foi 29,68km/l, se o percurso fosse mantido na velocidade mais baixa por mais tempo, certamente o consumo passaria fácil dos 32km/l. Saímos de São Paulo seguindo até Cravinhos distante cerca de 290km e ainda havia uma certa dose de combustível na reserva do tanque de 13l. O indicador do painel começa a alertar baixo combustível com 120km de alcance restante e quando chega aos 80km, ele para de dar informações. Como era o primeiro contato da moto, resolvemos parar assim que possível e checamos que ainda restavam pelo menos três litros de gasolina. Na cidade, a média se estabeleceu em 37,56km/l, caprichando daria para chegar mais perto dos 40km/l. A Speed 400 poderia ser uma concorrente da BMW G310R (R\$ 35.900,00) ou da KTM 390 Duke (R\$ 36.990,00), contudo pelo seu estilo clássico a mira está mesmo em cima da Royal Enfield que tem a Scram 411, que usa o motor de 411cc da



NOVA OPÇÃO DE PRAZER NA PILOTAGEM VEM COM BAIXO PREÇO DE AQUISIÇÃO

Himalayan com 24,3hp e sai por a partir de R\$ 24.490,00 e as Classic 350 que sai por R\$ 22.890,00 na versão com pintura de tanque mais simples e chega aos R\$ 25.950,00 com o tanque com as laterais cromadas e a Meteor 350 que sai por a partir de R\$ 23.790,00 e chega a R\$ 25.790,00 com tanque bicolor. Entretanto essa Triumph que custa R\$ 29.990,00 (a Scrambler 400X sai por R\$ 33.990,00) entrega 15,7hp a mais que a Scram 411 e 19,8hp a mais se comparado com as Classic e Meteor 350 e pesa em ordem de marcha 24kg a menos em relação à Scram 411 e chega a 25kg considerando



a Classic 350. Como o torque da inglesa é de 3,82kgf.m a 6.500rpm enquanto que nas indianas esse número é de 2,75kgf.m a 4.000rpm nas Classic e Meteor 350 e 3,26kgf.m a 4.250rpm na Scram 411, a pouca diferença de valores versus o nível mais alto de diversão no lombo dessa nova inglesa é uma fator a ser bem considerado na hora de fazer as contas. Pode ser que desta vez esses ingleses tenham ganho a sua partida. ■

ONDEACHAR

Triumph
www.triumphmotorcycles.com.br

O configuração do motor é inédita nas Triumph modernas, desenvolvido em parceria com a indiana Bajaj. Refrigerado à líquido entrega boa dose de potência pelo seu volume. No topo, a ponteira, uma das diferenças em relação à irmã Scrambler 400X, que também é calçada com rodas e pneus diferentes.

Ganhe tempo, conforto e produtividade em suas viagens!

AERONAVES COM EFICIÊNCIA E CAPACIDADE PARA CUMPRIR TODAS AS MISSÕES SEM RESTRIÇÕES.



- TÁXI AÉREO
- TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
- TRANSPORTE DE CARGAS
- GERENCIAMENTO DE AERONAVES
- PROPRIEDADE COMPARTILHADA



RIBEIRÃO PRETO - SP
HANGAR FONTOURA
AEROPORTO LEITE LOPES
(16) 99182-0202

@voeaerospeed

AEROSPEED
Táxi Aéreo

LUXO DA HORA

No pulso, as joias dos seus momentos. Séries limitadas, novidades de desenho, refinamentos da alta relojoaria. A seleção mostra por onde caminham os ponteiros entre os relógios, que além de darem a informação do tempo, servem para ser admirados e colecionados. ■



Ressence Type 5 L

Ele foi feito pensando basicamente em poder ser legível na escuridão de mergulhos profundos. O mostrador do Type 5 L se apresenta como uma grande tela digital luminescente de desenho futurista e é banhado por óleo que cancela a refração de luz para tornar o relógio legível sob qualquer ângulo, atributo essencial aos mergulhadores. O Type 5 L e sua caixa feita em titânio possui uma junta de compressão que o torna capaz de resistir a mergulhos de 100m de profundidade, número de recorde. A coroa externa rotativa possibilita o preciso ajuste e rastreamento do tempo de mergulho.

ONDEACHAR

Ressence
www.ressencewatches.com



Oriente FAB - Anjos

A Orient ao fazer 50 anos de Brasil lançou a edição especial FAB – Anjos, homenageando a Força Aérea Brasileira, a Esquadilha da Fumaça e, em especial, as equipes de manutenção que garantem a segurança das operações e equipamentos e que são conhecidas como Anjos da Guarda. Esse é o terceiro modelo da série

comemorativa aos 70 anos da Esquadilha da Fumaça. Serão confeccionadas 1.941 peças, número referente à data de criação da Força Aérea. A caixa é feita em aço, com a superfície do mostrador em safira. Há a possibilidade de visualização de três fusos horários e o relógio vem com três opções de pulseiras. Preço: R\$ 3.398,00

ONDEACHAR

Orient
Casio Center
Tel.: (11) 2252 2589



Panerai Elux Lab-ID

A marca conhecida pelo uso de tecnologia da luminescência parte para a tecnologia Elux, patenteada desde 1966 e que mantém o seu poder constantemente por meio de um campo elétrico. A intensidade da luz pode ser ajustada conforme o necessário. O Elux foi pensado em parceria com a Marinha Italiana e é usado para sinalização de áreas de pousos de helicópteros nos conveses de navios militares em condições de baixa visibilidade. O relógio possui uma caixa de 49mm em Ti-Ceramitech, titânio ceramizado, que resulta numa coloração

azulada única e a iluminação é alimentada por um sistema de armazenamento projetado pela Panerai, que possui um microgerador que converte energia mecânica em eletricidade e permite a luz contínua por até 30 minutos. O Panerai Elux Lab-ID é uma edição limitada de 150 peças com disponibilidade de 50 peças a cada ano. Preço sob consulta.

ONDEACHAR

Panerai
www.panerai.com.br

R66 TURBINE



A LIBERDADE DE VOAR AO SEU ALCANCE!



FALE COM A GENTE:
(11) 2990-5000 - contato@helicopteros.com.br

@audihelicopteros / @audihelicopteros.vendas



Alguém disse que 10 de julho é o dia mundial da pizza. Serve apenas por definição, pois a data é comemorada somente em São Paulo, logo, contraditório, pois a comemoração ocorre justamente em um lugar onde qualquer dia é dia de pizza, seja noite ou seja dia. A celebração foi atrás de duas linhas, a tradição e a modernidade, ambas com alta qualidade. No bairro do Brás a Castelões é centenária. Quem reclamar das balanças antigas, do piso e das paredes que demonstram a idade, pode resolver a questão no Leggera que, sim, tem o aspecto rústico chique nas suas unidades nos bairros das Perdizes (ao lado do Pal-

FATIAS DE PRAZER

meiras) e dos Jardins. A diferença entre a Castelões e a Leggera é que a primeira é um negócio de família e a segunda é um negócio. Se você procura complexidade de sabores, ela está lá no Brás. No Leggera tudo é técnica, e de forma milimétrica. Mas em ambos os casos o sabor pede passagem a quantidade, pois, ao contrário do que se encontra na tradição da pizza paulista mais popular, aquela de bairro, promocional com o refrigerante, não há excesso de recheio em nenhum dos melhores exemplos. ■



ONDEACHAR

Cantina Pizzaria Castelões
Rua Jairo Góes, 126 – Brás – SP
Tel.: (11) 94721 3355
@cantina_casteloes

Horário de funcionamento:
De terça a domingo das 18h00 às 23h30

Perpétua paulistana

A história diz que nesse endereço no Brás foi inventada a pizza calabresa e, por que não, a essência da legítima pizza paulistana. A receita do embutido é da casa centenária aberta em 1924. Fabio Donato, neto de Vicente, filho de João, até deu uma adequada no nível de pimenta calabresa da receita original, que não é mais tão alto, para atender uma clientela maior. Entretanto, a base é a

mesma de sempre. Na tradicional Castelões (R\$ 136,00), além da linguiça, o molho de tomate é processado também no local e se junta ao bom queijo e à mão do Donato em escolher e manipular a melhor farinha para a massa. Ela é extremamente leve, segue a linha tão cultuada mais recentemente das pizzas napolitanas, muito mais digestivas, porém é no tamanho família. As bordas bufantes são características e a cada mastigada de um pedaço central, é muito percebida toda a untuosidade do embutido misturado com o queijo e o adocicado do molho de

tomate. Não é qualquer calabresa, nem qualquer massa, aqui e come-se tendo a história ao redor, como demonstram os apetrechos ao longo das paredes. E, por favor, vá pagar a conta no balcão para ver com qual calculadora é feito o ticket. Tem muita gente que não sabe mais como manusear aquela máquina.



Viva a eleição

A melhor pizza da América Latina tem sotaque paulistano. A pizzaria Leggera é recente e segue com afinco a escola de pizzas napolitanas. Tamanho pequeno, individual, massa fina, daquelas de comer na mão dobrando as fatias em estilo italiano e de fácil digestão. O molho de tomate tem zero acidez e é muito perfumado pelo manjericão. A Margherita Verace, eleita a melhor, vem com muçarela de búfala que com o calor da pizza

vira um creme adocicado de comer de joelhos. O sabor da massa não é páreo para a oferecida pela Castelões, que tem mais vida, é mais humana. A da Leggera parece querer sempre seguir um padrão de forma biônica. Mas, de qualquer forma, estamos só falando de pizza, e das boas, por sinal.

ONDEACHAR

Pizzaria Leggera
Rua Diana, 80 – Perdizes
Rua Capitão Pinto Ferreira, 248 – Jardins
Tel.: (11) 3862 2581 / 3884 6585
www.pizzarialeggera.com.br

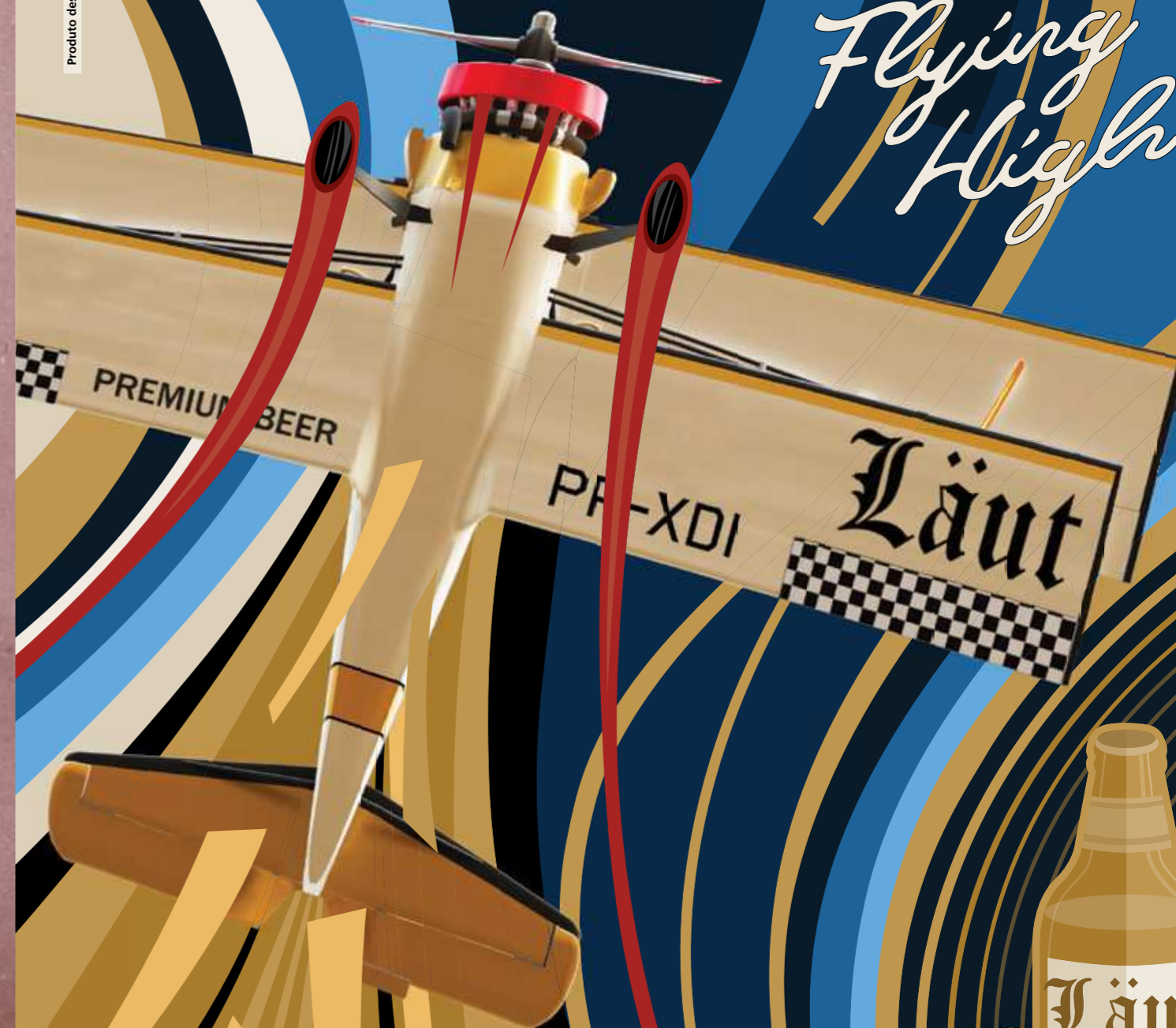
Horário de funcionamento:
De terça a quinta das 18h00 às 23h00
Sexta e sábado das 18h00 às 23h30
Domingo das 18h00 às 22h

Produto destinado a maiores de 18 anos. Beba com moderação.

Läut

PREMIUM BEER

Flying High





ENVOLVIMENTO DE CAUSA

Ao voltar do supermercado, trabalho ou padaria, pare, olhe para o céu e veja que o seu futuro é estar lá em cima, e não é em espírito. Quem quer explicar isso é o IBAR – Instituto Brasileiro de Asas Rotativas, criado pelo Diego Madeiros, CEO do Helipark, que vai atuar de forma independente, seja da empresa onde trabalha ou de qualquer fabricante ou prestadora de serviços do setor. A demanda é ampla envolvendo tudo que voa, do jato executivo passando pelo monomotor a pistão, o helicóptero, drone e o eVtol, que estarão brevemente dividindo o mesmo céu entre localidades



A DISCUSSÃO É PARA SABER O QUE SERÁ FEITO DAQUI EM DIANTE

e com assuntos envolvendo a sociedade como um todo. Será uma mesa que pode organizar e coordenar, por exemplo, ações como a de toda movimentação recente para ajudar as vítimas das enchentes no sul do país. O IBAR percebeu que poderia ter tido uma maior coordenação entre o poder público e atores privados nos trabalhos de coleta e envio de doações, Forças Armadas e o corpo de voluntários. Os trabalhos serviriam tanto para conexão com um possível doador de combustível até a informação sobre a não penalidade em uma errônea consideração que voo de apoio pudesse ser um táxi-aéreo clandestino. O projeto inicial é elaborar um plano para ser usado na próxima vez em que acontecer tal situação de emergência. É fato que momentos como o das quedas de morros no litoral norte paulista ou as inundações como as acontecidas em Petrópolis (RJ) ou no litoral sul baiano tendem a se repetir. Outro capítulo será aberto para discutir o funcionamento do espaço aéreo e a infraestrutura necessária com a popularização de uso dos drones e, principalmente, o começo das operações do eVtol. Tais estudos estão já sendo feitos pela Anac, fabricantes como a Eve, e até operadores como a Helisul, mas a indagação do IBAR é de que a população ou as pessoas responsáveis pela



infraestrutura não foram consultadas. A lição de casa do IBAR é a disseminação da informação do que será o eVtol na vida das pessoas comuns. Até porque a própria comunidade aeronáutica atualmente tem pouca informação de como serão os céus daqui para frente e, curiosamente, é onde se acha a maior resistência sobre a novidade. Parte recai sobre a desconfiança natural da máquina, mas também há aquele piloto que acha que vai perder seu emprego. O trabalho é grande para ver quais são os impactos operacionais em grandes centros como São Paulo, onde existe o maior tráfego de helicópteros do mundo, exigindo até

A chegada dos eVtol e o maior uso dos drones demandará discussões de como ficará o ambiente e como será a coordenação operacional com o que já existe. Isso é o IBAR quer colocar em discussão.

um sistema de controle específico. Diego cita que são cerca de 250 helipontos na cidade de São Paulo mais outros tantos no seu entorno próximo, no entanto, se considerar os que são realmente usados continuamente, esse número cai para cerca de três dezenas. Culpa da legislação municipal que restringe, por exemplo, as operações perto de creches, escolas, hospitais ou outros locais onde o barulho dos helicópteros possa efetivamente atrapalhar o cotidiano das pessoas naquele raio. A questão é saber o que será feito dessas restrições com a

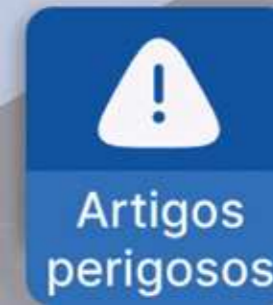
chegada de veículos que prometem ser muito mais silenciosos e como esse tráfego extra pode acarretar em congestionamento aéreo urbano. Em pouco mais de um ano só a cidade de São Paulo ou do Rio de Janeiro devem receber pelo menos duas centenas de eVtol voando sobre seus bairros, e os números entrarão em múltipla progressão nos próximos três ou cinco anos, se juntando, no caso da capital paulista, aos 450 helicópteros que normalmente já dividem o espaço aéreo. Será difícil construir 30% a mais de infraestrutura para absorver o que vem por aí. Diego cita o exemplo do cruzamento da área que envolve o aeroporto de Congonhas. O DECEA hoje limita a seis aeronaves por vez e fica a dú-

vida de qual receberá a prioridade para a operação. Para Diego os estudos que estão sendo feitos projetam as alternativas somente focadas sob a ótica da aeronáutica e daqui para frente é preciso olhar de forma mais ampla, considerando os requisitos da comunidade em geral, até porque a linha de uso do eVtol é o fato de ele ser mais democrático, prático e trazer mais gente para dentro do mundo aeronáutico. Se descer para a praia de helicóptero todo o final de semana é para poucos, cruzar a cidade para ir de eVtol a uma reunião deve ser procurado por uma maior gama de pessoas. O novo mundo pode criar fricção e embates do setor existente e o que virá nesse futuro próximo. Soluções devem ser pensadas para a hipotética situação de algum aumento de tarifas do uso de helipontos devido a maior demanda, para administrar as reclamações de operadores de helicóptero – que é em geral composta de pessoas de alto poder aquisitivo e que não vão gostar em nada de perder a praticidade das suas idas e vindas – e até dos operadores de eVtol que, não duvide, na primeira restrição imposta vão retrucar tendo na manga os seus menores níveis de emissões de ruído e a acessibilidade social. O IBAR abre então a mesa para debates e estudos para soluções, juntando todas as pontas e incluindo aqueles que há pouco tempo só pensavam que céu é apenas assunto dos deuses. ■



Novas regras de uso de espaço aéreo, revisão de restrições de sobrevoo são assuntos do meio aeronáutico, mas será preciso consultar outros lados dessa história, ou seja, a população.

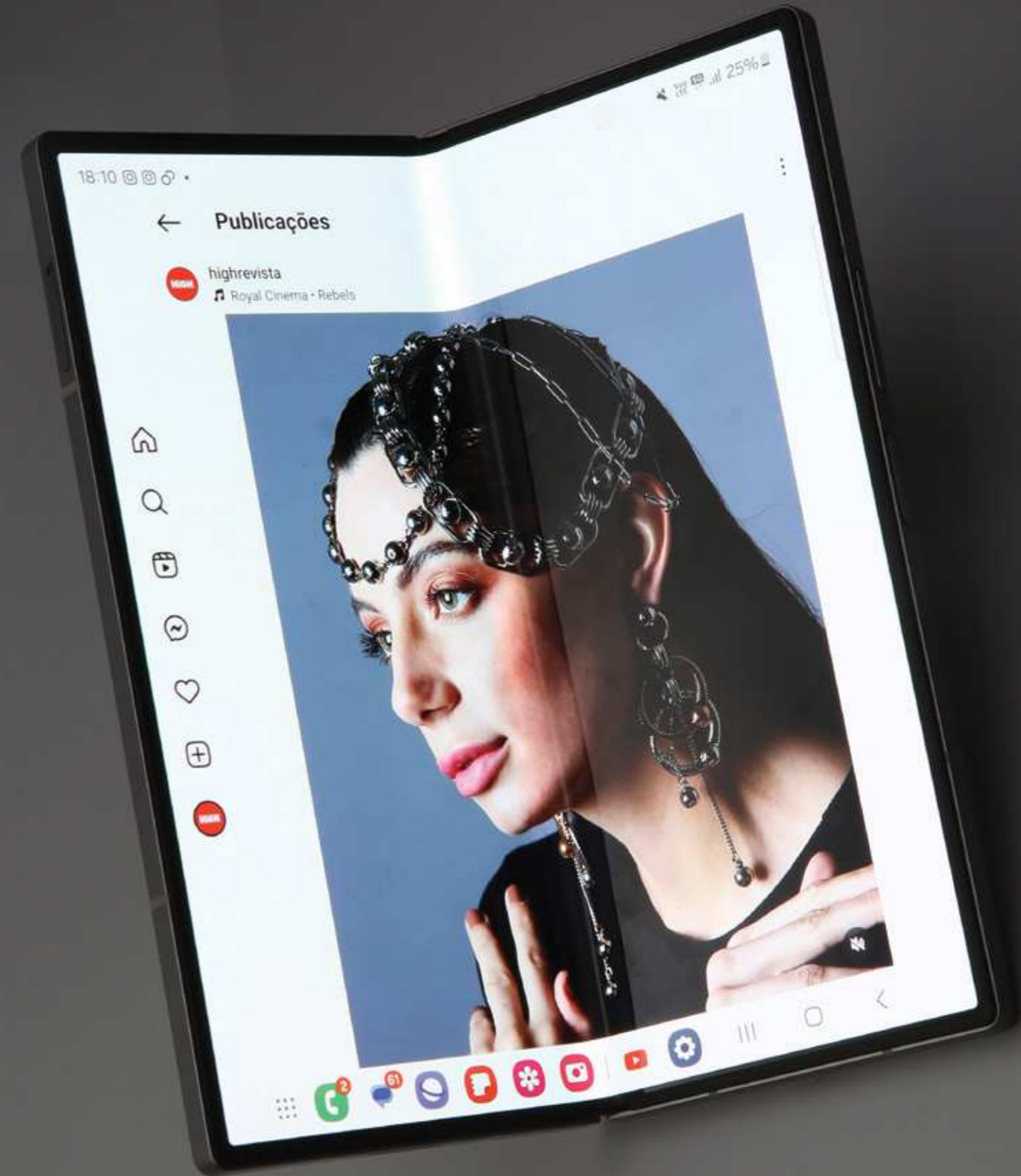
Transporte aéreo de cargas e passageiros para toda *América do Sul!*



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



DOBRANDO



A INTELIGÊNCIA

A batalha dos celulares dobráveis continua. Na mesma época a Samsung e a Motorola lançaram suas atualizações. A primeira veio com dois modelos novos, o Galaxy Z Flip6, que é um de tela de 6.7" que dobra no meio, e o Galaxy Z Fold6, que une dois elementos de 6.5" para se ter uma tela cheia de 7.6" quando aberto. A Motorola

veio com o razr 50 Ultra, que por se tratar de um aparelho com tela de 6.9" que dobra no meio está mais para concorrente do Flip6. Por enquanto veremos o que o Fold6 tem a oferecer. Fechado ele é comparável em tamanho ao Motorola Edge 50 Ultra, sendo 8mm mais baixo. Mas a espessura de 1,21cm do aparelho fechado o faz bem parrudo. Curiosamente ele pesa 239g, ou seja, é mais leve que os irmãos mais velhos Fold5 (253g) e Fold4 (263g). O modelo é bem elegante, de cantos quase retos e estrutura em alumínio fosco. Mas a superfície é um tanto lisa, deixando a impressão de uma pega insegura. Parece que ele sairá voando das mãos a qualquer momento, inclusive quando a pessoa faz o movimento de abertura da tela, pois a dobradiça é bem firme. O saliente nicho das lentes traseiras deixa o celular desequilibrado sempre que pousado sobre superfícies sólidas. Por esses motivos é imprescindível buscar uma capinha para o aparelho logo que o tire da caixa. A marca possui algumas opções no site e custam a partir de R\$ 149,50. Segundo a Samsung a tela é quatro vezes mais resistente que o do modelo de geração anterior e a dobra fica menos perceptível. E realmente fica.

Todavia, fomos surpreendidos com uma fragilidade da tela externa que sofreu um dano como se algo tivesse atingido-a com força. Foi difícil estabelecer o que pode ter causado a quebra do vidro, pois o celular não caiu e nada caiu sobre dele. A única possibilidade foi uma ocasião em que ele foi guardado no porta-trecos do console entre os bancos de uma Mercedes GLA de teste, e no mesmo dia passamos sem querer por uma lombada em uma velocidade de 30km/h. Chacoalhou, mas dentro desse porta-trecos ainda havia uma agenda de papel com capa amolfadada. O movimento de solavanco



não foi tão intenso assim e a especificação da tela diz que ela é feita de Gorilla Glass Victus 2 que, segundo a fabricante Corning, deveria resistir a quedas de até 2m de distância. Pelo menos a Samsung estava com um serviço de cobertura contra danos acidentais gratuito até 06/08/2024. Após essa data o plano sai por R\$ 1.239,00 com a cobertura de dois eventos ao ano e franquia de R\$ 1.355,00. É uma pena, pois a tela AMOLED do Fold6 apesar de ter uma taxa de atualização de apenas 120Hz (o Motorola Edge 50 Ultra vai a 144Hz) possui uma boa resolução de 1.856 x 2.160 pixels. Agora para saber se a parte da dobra é mais resistente ou

Acima, o dano inexplicável na tela frontal. Por ser uma Gorilla Glass, é esperada uma maior resistência. No mercado dizem que apesar da propaganda, existe uma fragilidade em impactos de quina. No topo, é perceptível a grande protuberância do nicho das lentes.



não só o tempo de uso dirá. Para complementar, o dispositivo tem certificação IP48, que garante maior resistência à poeira e imersão em água doce por até 30 minutos e a uma profundidade de 1m. É uma qualificação que ajuda a tirar os receios de que um celular dobrável seja mais frágil. Culpa dos modelos que até então chegaram no mercado e tiveram um certo histórico de falhas. A tela interna quando totalmente aberta é um delírio para os míopes. Vídeos são assistidos com maior facilidade. E mesmo se escolher vê-los com a tela dobrada em 90°, ou seja, com o vídeo sendo mostra-

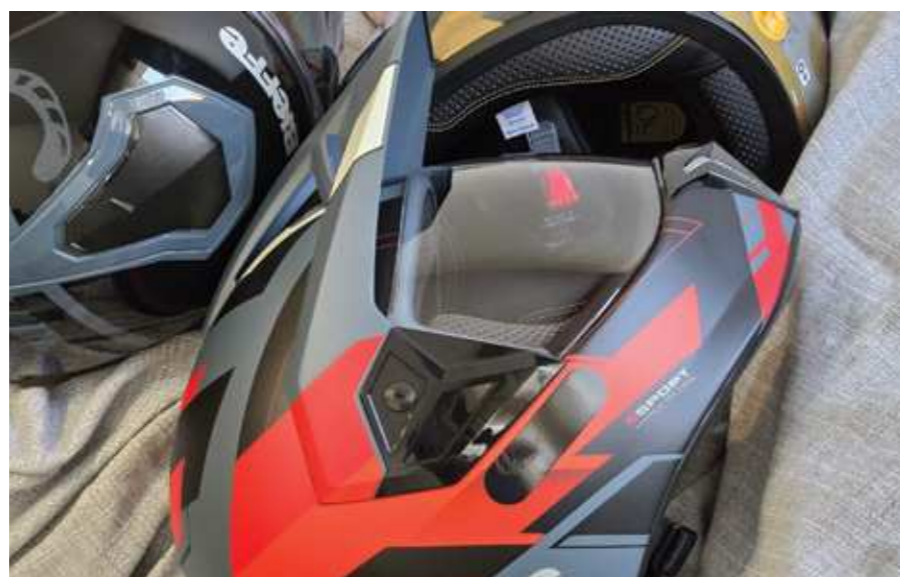
PARA GANHAR SIMPATIA E CONFIANÇA, ELE RECEBE MAIS RECURSOS SINTÉTICOS



do somente numa das partes, a vantagem é que dessa maneira não é preciso ficar buscando algo para servir de apoio para o celular. É preciso se acostumar ao teclado bipartido, especialmente se você tecla com apenas um dedo. Fazer o ato de usar os dois dedos para digitar é mais complicado aqui, pois algumas letras ficam distante demais uma das outras. Se for ver, esse acaba sendo um aparelho intermediário, mas com diversos atributos de modelos topo de linha. Um deles é o uso do chip Snapdragon 8 Gen3. É a plataforma mais poderosa da Qualcomm e é usado no Galaxy S24. Ele vem com o sistema operacional Android 14 trabalhando com a interface One UI 6.1. Enquanto que são 12GB de memória, o armazenamento interno vai de 256GB a 1TB, sendo que unidade desta matéria tem 512GB. Entretanto a bateria é um pouco modesta, tem 4400mAh e o carregador tem capacidade de apenas 25W (a Motorola já tem carregadores de 125W). O Fold6 vem com câmeras traseiras de 50MP com zoom óptico de 2x, uma de 12MP para fotos em grande angular e uma tele de 10MP com zoom óptico de até 3x. Dá para usar o zoom até 30x, mas como em todo celular, o resultado é mediano, com muita perda de definição. A Samsung divulga um zoom feito com inteligência artificial que diminuiu os ru-



idos na imagem. Não é bem assim, para diminuir os ruídos houve perda de definição. Na frente há uma câmera com 10MP. No geral as imagens tenderam a ter um acabamento pastel demais. O contraste é bem baixo, fruto de uma constante busca na equalização dos campos mais claros e mais escuros. Para uma regulação maior de contraste a pessoa precisa escolher fazer a foto no modo Pro. Mas sabemos que a grande maioria não usa esse recurso. As pessoas querem apontar e clicar apenas. Esse celular tem uma ferramenta que pode ser uma salvaguarda na hora de fotografar algo em movimento. Ele produz um pequeno vídeo e você pode captar a imagem ao pausá-lo. O resultado é um bocado granuloso, entretanto, para quem não tem muita prática vale a pena. O clique desse celular é bem lento, especialmente se o objeto vem na sua direção e é fácil perder o enquadramento ideal. Há ainda uma ferramenta que remasteriza o arquivo. Em geral ficou pior, deveria ser o contrário, mas a prioridade dele é tirar o grão e com isso a definição vai para o bebeléu. Mas acostumando o dedo, foi possível fazer fotos de carro andando relativamente rápido. Dentre os recursos inteligentes, há o que você demarca algo na tela e ele vai buscar referências no Google. É bem genérico, pois selecionando a foto de um Van's RV10 ele foi buscar desde a origem daquela imagem até algo relacionado a um aeroporto. Usando a caneta S Pen do S23 ou S24, que curiosamente não estava disponível para compra no site na época da produção da matéria, é possível trabalhar detalhes em foto como a de apagar, inserir ou mover algum ponto. Coisa que é comum de fazer via Photoshop ou Lightroom, mas agora dentro do ambiente de celular. Há como armazenar anotações de algumas gravações (depende de em qual língua foi gravado) e fazer traduções instantâneas. O Fold6 possui som estéreo e o que é emitido pelos alto-falantes tem uma excelente qualidade. O peso e densidade dos graves são muito bons e não existe a impressão dos agudos à la taquara rachada. O resultado é semelhante ao encontrado no Galaxy S24. O Galaxy



Z Fold6 mais impressiona do que decepiona. Também, custa a bagatela de R\$ 12.419,10. Existe a praticidade de ter algo que se assemelha a um tablet com a maior facilidade de transporte, apesar de que para digitar nele a coisa é mais complicada. Os recursos de inteligência artificial ainda estão mais no patamar de algo curioso do que de um uso já indo para o profissional. Certo, vai ajudar em traduções, mas ainda isso é um começo da história de como essa tecnologia vai mudar os comportamentos. Os ligados no mundo das aparências em redes sociais vão adorar. Agora ele precisa ganhar tempo para dizer o quão durável é. ■

ONDEACHAR

Samsung
www.samsung.com/br

Seguro Aeronáutico

Sua aeronave protegida por quem entende

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



Aeroporto SWLV

20 à 22 de agosto

CUIABA | MT

Venha conversar com a gente no maior encontro de aviação agrícola do país!



Venha saber mais!

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

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



Está virando praxe, na passagem do outono para o inverno a passarinhada da aviação migra para São Joaquim da Barra, centro-norte paulista, para participar do Bonanza Fly-In, organizado pelo Bonanza Clube do Brasil. Se em 2023 ele já começava a dar mostras de que passara de um encontro

de aviadores de uma marca em especial para reunião multimarca de mais de uma centena de aeronaves, em 2024 tomou corpo de vez com um dia a mais de evento. Neste ano aumentaram as empresas que se interessaram em levantar um estande e elas não se restringiram ao específico segmento da aviação, houve até fabricante de caminhão, a DAF, que levou cavalos mecânicos, de barcos, a Mestra, com duas lanchas, e o pessoal das duas rodas com um revendedor de



O ENCONTRO

DOS BONNS



Harley-Davidson da região. O Bonanza Fly-In que já expunha carros de luxo colecionáveis, este ano bolou um tema em cima dos 150 anos da imigração italiana no Brasil. Se de um lado estavam estandes de fabricantes e representantes de marcas como a Kia, Aston Martin, McLaren, BMW e Porsche, diversos exemplares de coleções de carros italianos foram colocados para todo mundo ver. Não é sempre que ao se levantar a pessoa dê de cara com uma Ferrari Dino, amarela, de valor incalculável e motor funcionando mais do que redondo. Outra Testarossa estava bem ao lado. Uma Alfa Romeo GTV vermelha brilhava tanto quanto. Houve outros modelos mais moder-



Grandes barcas e barcos. O encontro ultrapassou os assuntos, mas a diversidade era do interesse de todos. Entre os carros clássicos, a homenagem aos 150 anos da imigração italiana.



nos, de Lamborghini à Maserati, mas os clássicos mostraram que o tempo só fez bem a eles. Dois dos hangares do aeroporto concentraram a maior parte dos estandes, um deles com opções de serviços que iam de manutenção, como a da parceria da Cavok com a Sarasota, ao seguro aeronáutico da Alper, passando por fornecedores de combustível, como a MJ Aviation que, por sinal, é a abastecedora local. A Diamond que trabalha com hélices também abriu seu espaço. Num segundo hangar estava uma das novidades do evento. A Perto vai mesclar planos de gerenciamento e consultoria financeira operacional, compra e venda, voos panorâmicos e serviços de táxi-aéreo com aeronaves leves como o Bonanza V35B, que eles mesmo reformaram e atualizaram. O apoio logístico para as operações veio na forma de uma van configurada executivo, que vai transportar o cliente entre o seu endereço e a aeronave. O plano é oferecer o Bonanza em rotas curtas entre cidades sem serviço de linha aérea e eles já estão de olho em outras opções, provavelmente de jatos leves. Nas áreas externas, além de estandes de empresas de trading, como a Viaer e a VKN Aviation, comercializadora independente de aeronaves, a Inpaer mostrou o Colt de dois lugares certificado como LSA-S e que começa a ser adquirido por escolas de aviação, como a de Blumenau (SC), que recebeu um e

deve comprar outro. A Sky, de Goiânia, comprou quatro e tem opção de compra de mais seis exemplares. A Safe, que foi o primeiro CIAC – Centro de Instrução de Aviação Civil a dar instruções com LSA e que receberá o seu Colt no começo deste semestre, deve receber outros dois na sequência. A Inpaer mostrou também o Stallion de quatro lugares e, na surpresa, além da versão com motor Lycoming IO-360 de 200hp, o evento serviu de estreia ao público da versão com motor de seis cilindros e 260hp. A Tecnam surgiu com o monomotor quadriplace P2010 TDI que tem motor ciclo diesel Continental CD-170 de 170hp e mais o P2006MK2, bimotor asa alta de quatro lugares que surpreende por ser equipado com um



O QUE ANTES ERA UM ALMOÇO TORNA-SE EVENTO FIXO NO CALENDÁRIO DA AVIAÇÃO

par de Rotax 912iSc3 de 100hp cada. A unidade pertence à Aviate, nova escola de aviação que fica no Campo de Marte (SP) e que o usa em cursos de multimotor pedindo R\$ 2.800,00 pela hora de voo (R\$ 2.600,00 no pacote de 10h). Junto a eles estava a goiana F.I.T.S Aero que, por sinal, deu um tremendo susto no sábado. Durante a apresentação do seu F2, um asa alta biposto, motor Rotax912iS de 100hp, que busca a certificação como LSA-S, numa das passagens, que eles chamaram de alta velocidade (mas que segundo o fabricante não ultrapassou o limite do projeto), o elemento vertical da cauda vibrou severamente, e não foi só o leme mas, sim, toda a parte estrutural. Apesar de alertado, em vez de pousar de imediato o piloto na fonia reportou que achava que estava tudo normal e que faria uma segunda passagem em baixa velocidade. Nessa hora, fazendo algumas coordenações de comando, a cauda novamente dobrou para a esquerda de forma grave. E a aeronave seguiu no que seria um circuito de tráfego. Na final ele ainda fez duas curvas de 360º para cada lado antes de conseguir alinhar para a rampa de pouso. Se tivesse perdido a cauda numa dessas passagens, pouco

poderia fazer, mesmo contando com o paraquedas balístico, tudo por conta da baixa altura nas manobras. Poderia ter acontecido algo trágico e fatal envolvendo não só quem estava a bordo como possivelmente alguém também no chão. Depois no pátio as pessoas puderam ver como ficou a área da base da cauda do F2, cheia de vincos e rachaduras. A F.I.T.S declarou que o caso não chegou a se tornar um incidente, pois não houve a perda de controle da aeronave e disse que acredita que houve a incidência de flutter e está investigando o que pode ter causado o fato. Num degrau acima a JP Martins levou o monoturboélice de seis lugares Piper M500, e a Plane estava com o novo Cirrus SR22 Turbo G7, que recebeu um aprimoramento de painel, o que mostra que o Bonanza Fly-In paulatinamente se torna uma opção para apresentação de produtos e serviços para os clientes. A organização programou nesta edição duas atrações da acrobacia. Pela primeira vez se apresentaram o T-6, da Mônica Edo, que além da sua performance solo fez algumas passagens em ala com um Bonanza G36e um Baron B58, e o acrobata Gúnar Armin, que levantou os olhares de todos com a sequência de



No topo, o comparativo de sonhos de consumo. Na foto acima, o estado enrugado em que ficou o leme do F.I.T.S F2 depois de ter dobrado diversas vezes em voo. A pintura no encaixe com a fuselagem rachou.

rolagens radicais na decolagem do seu One Design. Foi bom ter essas atrações no céu de São Joaquim da Barra. Para o futuro, talvez seja preciso estudar um ajuste da área onde assistir as acrobacias, pois devido a um bairro vizinho, o box de manobras teve que ficar muito deslocado do centro do evento, fazendo com que as atrações se apresentassem muito longe de quem assistia. Espaço em solo tem para tornar o Bonanza Fly-In a cada ano um programa mais complexo e atrativo, ainda que seja um evento fechado. Já virou algo mais que um encontro de almoço que, por sinal, apesar das opções muito boas nos dois dias, em especial a culinária tropeira oferecida na sexta-feira, o valor é um tanto salgado, em média de R\$ 200,00 por cabeça. A estrutura da cidade em termos de hospedagem deixa um bocado a desejar. Há somente três opções. Ficamos no hotel Mauad Plaza e a impressão não foi positiva, mesmo com a diária custando R\$ 250,00. O mobiliário é velho, faz tempo que a roupa de cama viu dias melhores e há gambiarras na instalação elétrica do quarto, o que gera receio em deixar equipamentos recarregando na tomada. Algumas pessoas preferiram dormir em cidades vizinhas, até porque não havia mais vagas em São Joaquim da Barra. Mas para fechar o roteiro, um participante do Bonanza Fly-In não deu bola para tais entreveros. O piloto de um Corisco Turbo que faz parte do clube desse modelo praticou a essência de um



encontro de aviação raiz, levando uma barraca que foi armada no gramado ao lado do avião. A bicicleta que veio desmontada no bagageiro serviu para ir até a cidade jantar e tomar o café da manhã. Chuveiro é disponibilizado na estrutura do aeroporto, que um dia já foi terminal de passageiros da Vasp, na época em que ela fazia voos de ligação do interior com a capital. Ou seja, não faltou nada. A esperança é que tal atitude sirva de motivação para que outras pessoas peguem suas aeronaves e sigam para São Joaquim da Barra. No ano que vem serão 20 anos de Bonanza Fly-In, certamente uma razão para manter essa proa. ■

A cada ano, mais atrações no céu de São Joaquim da Barra, a cidade que merece uma melhor estrutura hoteleira que não condiz com o nível do evento do Bonanza Clube.



inpaer

REALIZE O SONHO

de ter sua **aeronave de 2 ou 4 lugares com a Inpaer**

Contate nossa **equipe de vendas para mais informações e adesão.**

 **(19) 99839-1152 | (19) 99888-3530**

Confira nosso site: **www.inpaer.com.br**

Oferecemos **condições de pagamento facilitadas**, escolha a opção que melhor se encaixa em suas necessidades:

Compra Programada* com **financiamento direto sem juros** e prazo de pagamento em **até 34 meses.**

Financiamento **Finame** até 72x

Parcelamento **direto com a fábrica** até 16x

Cartão **BNDES** até 48x

*Consultar regras junto ao departamento comercial.



COMPRADOS

NA FEIRA

A reunião da grande indústria aeroespacial na Inglaterra, neste ano de final par, não deixa de ser atraente, apesar de efetivamente não contar com reais novidades. Empresas como Boeing, Airbus e Embraer fazem os seus teatros de anúncios de vendas embaladas com as demonstrações em voo no aeroporto de Farnborough, a sudoeste de Londres. De baciada a Boeing anunciou a venda de 20 777-9 para a Qatar, empresa que foi a lançadora da nova geração do jato de fuselagem larga e longo alcance. Outras duas dezenas, mas do 737Max, foram reservadas pela empresa de leasing internacional Macquaire Air Finance. Os japoneses da JAL encomendaram 20 Boeing 787-9, sendo que a metade já foi considerada compra firme e a outra ainda está na condição de opção de compra. A Korean fez uma grande encomenda, foram 20 777-9 e 30 787-10. Para não dizer que inexistiu a apresentação de novidades, a Boeing levou uma maquete do conceito X-66A, estudo feito em conjunto com a Nasa visando uma aeronave mais sustentável e que de diferente usa uma aerodinâmica com asas transônicas em X, tudo para alcançar metas de redução de emissões de CO2 até 2050. Do balcão da Airbus as maiores notícias de vendas vieram da encomenda da saudita de baixos



custos flynas por 75 A320neo e 15 A330-900, esses com capacidade para mais de 400 passageiros em duas classes. A Abra, grupo investidor de empresas como a Avianca e Gol encomendou cinco A350-900. A JAL encomendou 20 A350-900 e 11 A321neo. Do modelo de longo alcance a japonesa tem um total de 52 exemplares encomendados e já recebeu 18, e do modelo de corredor único essa é a primeira encomenda feita pela companhia. A Airbus assinou uma parceria com a empresa de leasing Avolon para estudar o potencial comercial de aeronaves que consumam hidrogênio e isso envolve até a logística de abastecimento em aeroportos e é uma ação para as metas de baixas emissões de carbono em 2050. A grande notícia da Embraer foi a

A feira internacional é grande vitrine de venda de aeronaves e da apresentação de novas tecnologias que devem chegar em poucos anos nos aeroportos.

da venda conjunta para as Forças Aéreas da Holanda e da Áustria por nove C-390 Millennium, a primeira receberá cinco unidades e a Áustria quatro. O pedido em conjunto vai permitir uma colaboração no treinamento de equipes, logística e facilitar o uso da plataforma em países pertencentes a OTAN. Outra venda da área militar foi a de um lote de seis A-29 Super Tucano para o Paraguai que serão entregues a partir de 2025, incluindo os pacotes logísticos e equipamentos de missões. A Embraer aproveitou a feira para anunciar diversas atualizações nos seus modelos comerciais. O E175 recebeu algumas melhorias provenientes da sua variante E2, que nunca foi para frente em termos de encomendas. Serão oferecidos aviônicos meteorológicos e de dados mais atualizados, conexão via satélite multibanda e a cabine de passageiros ganhou bagageiros de teto maiores, assentos Recaro e iluminação mais moderna. Nos modelos E2 a grande notícia veio das melhorias de motores. A atuali-

O Brasil por meio da Embraer continua sendo um dos maiores polos de negócios no mercado aeroespacial. Neste ano Farnborough também serviu de palco para a apresentação do eVtol da Eve.



A EXPOSIÇÃO VEM MOSTRAR PARA ONDE VOARÁ A AVIAÇÃO LOGO MAIS

zação fez com que o E195-E2 se tornasse 2,5% mais econômico o que o faz 12,5% mais econômico que a aeronave concorrente mais próxima. O alcance passou de 2.600nm para 3.000nm e o peso máximo de decolagem foi aos 62.500kg. Segundo a Embraer, com as melhorias os operadores economizarão US\$500 mil por aeronave ao longo de 15 anos. Os E2 também receberam um novo sistema de gerenciamento de decolagem que calcula o melhor momento para tirar as rodas do chão e uma melhor trajetória para reduzir o comprimento de pista a ser usado e facilitar o trabalho do piloto. Neste ano a

Embraer levou o protótipo em tamanho real do eVtol da Eve. Ele foi feito na unidade de Gavião Peixoto (SP) da Embraer e a feira também foi a oportunidade de mostrar a lista final de fornecedores para o novo veículo de mobilidade aérea urbana. A Eve possui uma carteira de 2.900 pedidos de seu eVtol e já parte para a fase de testes práticos. Agora é esperar quando essas novas máquinas terão seus espaços nos horários de demonstrações aéreas em eventos como Farnborough, ou Le Bourget, nos anos ímpares. Motivo este de arrumar as malas e seguir viagem. ■



A FOTO PERFEITA EM UM SÓ CLIQUE.



Determinados recursos, serviços e apps dependem da rede e podem não estar disponíveis em todas as áreas; termos, condições e/ou taxas adicionais podem ser aplicados. Entre em contato com sua operadora para saber detalhes. O uso deste dispositivo está sujeito aos termos do seu plano de serviço com a operadora. Este produto atende às diretrizes de exposição à emissão de radiofrequência aplicáveis. Os acessórios são identificados individualmente. MOTOROLA, o logotipo M estilizado, MOTO e a família de marcas MOTO são marcas comerciais da Motorola Trademark Holdings, LLC. Todas as demais marcas comerciais pertencem aos respectivos proprietários. ©2024 Motorola Mobility LLC. O motorola edge 50 ultra, motorola edge 50 pro e motorola edge 50 fusion são desenvolvidos e fabricado pela/para a Motorola Mobility LLC, uma subsidiária de propriedade exclusiva da Lenovo.



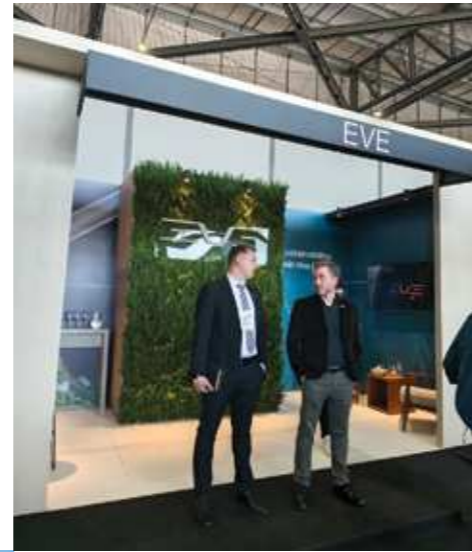
CATARINA,

O GRANDE

EVENTO SE SOLIDIFICA DE OLHO
NAQUELE COM O BOLSO MUITO CHEIO



Depois de três anos consecutivos, o Catarina Aviation Show, organizado pela JHSF, mostra a sua cara definitiva. Apesar de constar que é um evento voltado para a aviação, ele poderia ser chamado de Catarina de Luxo ou, se quiser algum anglicismo peculiar, Catarina Luxury Show. A razão é esclarecida logo ao chegar. O visitante entra por um corredor vitrine de produtos de luxo, entre sapatos, bolsas ou bebidas para, então, chegar ao acesso ao pátio do aeroporto executivo, que fica próximo à cidade de São Roque (SP). As aeronaves do segmento corporativo estão lá, entretanto, ao olhar para dentro dos quatro han-



A surpresa foi a exibição do Junkers A50 Junior que começa a ser comercializado no Brasil dentro da categoria LSA-S. Muita diferença de estilo de engenharia com os grandes jatos executivos.

gares, dois a mais que no ano passado, a aviação está quase que em segundo plano. As personagens principais têm quatro rodas e nenhum trem de pouso. O que não é nenhum pecado. O conteúdo nas páginas desta revista segue linha similar. Na parte interna o que impera são os estandes de empresas de importação e exportação, como a Comexport ou a Setrading que trazem ao Brasil marcas e modelos de automóveis de alto padrão. Lá estão expostos os carros da Aston Martin, Mercedes-Benz, McLaren, Ford, Omoda ou a BMW, que mostrou pela primeira vez o sedã 530e, híbrido que usa um quatro cilindros turbo 2.0 combinado com um motor elétrico para entregar 299cv de potência e torque máximo de 45,89kgf.m, o que faz com que o carro acelere de 0 a 100km/h em 6,3s. Sim, é preciso recheiar esse bolo, então, aqui e acolá havia estandes de fabricantes de helicópteros, como a Helibras ou Leonardo. Entretanto, como a maioria dos expositores nos confundiu, o Catarina Aviation Show não pode ser comparado com a Labace, que tem um perfil bem mais calcado na indústria aeronáutica.

Provavelmente o visitante desse evento não estaria querendo saber muito sobre a nova lata de óleo de motor. Seu foco firmaria até nos iates que estavam sendo expostos. Contudo, a concorrência entre os eventos é evidente. Dois exemplos que vão ao Catarina, mas não à Labace. Em São Roque pousaram a Bombardier com um Global 7500 e um Challenger 3500 que ostentava a pintura com o novo logotipo adotado em abril deste ano pelo fabricante canadense, e a Gulfstream com o trio formado pelo G280, o G600 e o G700, jato de ultralongo alcance que estreou em exposições em território nacional. Ele também foi o assunto da maior notícia do evento. A Prime You, empresa de compartilhamento de bens, que vão de aeronaves, barcos, carros de luxo e até imóveis, anunciou a compra de um para ser oferecido aos seus clientes. É um enorme passo que a empresa deu. O G700 de cerca US\$ 90 milhões colocado aqui no país, que surpresa, já será entregue em novembro deste ano (eles declararam que havia aparecido uma oportunidade de compra junto ao fabricante) tornando-se o primeiro a voar na América Latina. Será oferecido em planos com três cotistas – cotas indivisíveis – que terão direito de uso a 110 dias por ano, mais ou menos em cinco blocos de dez dias e três de 20 dias, o que seria suficiente para, por exemplo, viabilizar uma média de oito viagens internacionais ao longo do ano. Cada cotista ainda arca com um custo fixo mensal de US\$ 62.000,00 mensais. O interior do G700 da Prime You terá quatro seções de cabines, capacidade de quinze passageiros e reclinando em 180° algumas das poltronas pode virar nove camas. Haverá uma cama fixa na parte traseira e uma área exclusiva para descanso de tripulante próximo à cabine de comando. Não será instalado chuveiro, apesar de o projeto da Gulfstream permitir. Segundo Marcus Matta, CEO da Prime, a chegada deste primeiro G700 deve estimular o interesse de novos participantes e, consequentemente, a vinda de outros para o mercado brasileiro. Para essa primeira unidade, duas cotas já foram preenchidas, sendo que um é cliente novo e outro



era participante e migrou de um Legacy 650 para o jato de ultralongo alcance. A Prime You está agora negociando com a Gulfstream como será a parceria em termos de pacotes de pós-venda, programas de manutenção e treinamento de tripulações e técnicos que vão trabalhar na aeronave. O treinamento dos pilotos deve ser feito nas academias da Flight Safety nos Estados Unidos. Meio que diretamente na outra ponta de mercado, a novidade bucólica do Junkers A50 Junior (saiu na HiGH 105), um monoplano asa baixa de desenho clássico porém modernizado de motor e instrumentos, além de ter uma construção com estrutura de alumínio corrugado 0km. Lá fora a versão com motor Rotax 912iS, certificado como LSA Special sai por US\$ 229.000,00, enquanto que a Heritage equipada com motor Verner radial de sete cilindros e 125hp sai por US\$199.000,00. E para dizer que não havia mais nada em termos de aviação, a Embraer levou um Phenom 300E e um Praetor 600, mas eles não são exatamente alguma novidade. A Synerjet estava com um Pilatus PC-12NGX – pertencente à empresa de compartilhamento de aeronaves Amaro Aviation – e um PC-24 da fábrica, que está fazendo um longo circuito de demonstrações na região. A Plane, que representa a Cirrus no Brasil, levou um exemplar da sétima geração da família SR, ali com um SR22T com conjunto de hélice quadripá e ainda um monojato SF50 Vision. Podendo visi-



Acima a tecnologia embarcada no Gulfstream G700 e o conforto extremo na cabine de passageiros que conta com uma das mais baixas altitude pressão do mercado.





Acima o Leonardo AW169, opção dentre as asas rotativas de porte médio e o Cirrus SR22T da nova sétima geração que recebeu incrementos na sua suíte de aviônicos.



tar os dois modelos, deu para ver como a versão G7 do monomotor a pistão se aproximou bastante em termos de suíte de aviônicos do monojato da marca, facilitando inclusive a migração de um para outro. Entre os helicópteros a Leonardo participou com um AW169, enquanto que a Helibras tinha um estande divulgando seus helicópteros (mas não levou nenhum) e a linha ACJ da Airbus. Como deu para perceber, nem a Líder Aviação ou a TAM Aviação Executiva deram as caras no Catarina, elas são bem mais ligadas à Labace. O evento da JHSF vai tomando corpo e em breve futuro pode ser que incomode mais ainda a ABAG,

que organiza a Labace, ainda a maior feira da aviação executiva da América Latina. Está um tanto longe da perfeição que um segmento como esse exige. A fila de carros parados esperando para entrar no evento era enorme, o tempo gasto entre a saída da rodovia Castelo Branco, onde fica o aeroporto Catarina, e o ato de dar o primeiro passo na recepção da feira chegou a 50 minutos. Isso para percorrer algo como 400m. Bem que poderiam criar soluções de transporte comunitário aos visitantes que saíssem, por exemplo, de São Paulo para evitar ou diminuir tal situação. O ultra rico provavelmente não usaria tal recurso, até por questões de segurança, mas certamente poderia facilitar as coisas para outra grande parcela de pessoas que não gostou de perder um bom tempo de seu valoroso dia olhando para o nada numa fila de carros. Se a estrutura de estandes e banheiros era muito boa, essa é uma feira cara. Um estande lateral pequeno, como o que estava sendo timidamente usado pela EVE, braço desenvolvedor de eVTol da Embraer, poderia custar a partir de R\$ 65.000,00 e não seria difícil pensar em milhões de reais para ocupar o espaço mais nobre para colocar alguma aeronave no pátio. Ainda mais pensando nos de grande porte, como Gulfstream, Embraer ou Bombardier. Segundo fontes do setor automobilístico, é mais caro participar do Catarina Aviation Show do que produzir um evento próprio de um dia para seus clientes em autódromo. Entretanto, os consumidores de alto padrão não vão deixar de circular onde seus produtos de interesse estão sendo expostos e o Catarina já foi embutido em suas agendas. Vai quem pode. ■



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

Você não pode ficar de fora desse evento!



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

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

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

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

As melhores empresas e os grandes profissionais se encontram aqui!



ENTRADA GRATUITA
Feira, Palestras e Workshops

Faça já sua inscrição!

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

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

Patrocínio



Supervisão



Organização



galeria



Para os novos fotógrafos que chegam ao mercado misturando as suas capacidades com as de produtor de vídeo, a Canon EOS R10 serve como porta de entrada, sendo um modelo sem espelhos para a captação de imagens. O sensor é um APS-C de 24MP para o sistema R da marca, que possibilita o disparo em altas velocidades de até 23 cliques por segundo usando o modo eletrônico, ou 15 o modo mecânico. Os vídeos podem ser feitos em 4K/30p com quadro total ou 4k/60p reduzindo o quadro e o visor traseiro totalmente articulado facilita muito. A R10 é a única da categoria com modo HDR direto na câmera que pode ser exibido em uma TV por meio de cabo HDMI ou então carregando em canais, como o YouTube. Para os fotógrafos essa câmera vem com diversos modos de captação pré-programados como, por exemplo, alteração do foco em diversos quadros e posterior mesclar de todas as imagens em uma só para que tudo fique em foco. Ela também tem modo de imagem panorâmica feita da junção de uma série feita separadamente. E existem diversos padrões de reconhecimento de imagens que vão de veículos, animais ou gente para facilitar o foco automático, principalmente ao usar lentes de grande tamanho. Isso tanto para vídeo como para fotografia. Ela sai por R\$ 7.680,00 com uma lente Canon RF-S 18-45mm IS STM. Pelas suas capacidades a Canon EOS R10 vai além de um equipamento para o iniciante. ■



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

CIRRUS

PLANE AVIATION N499BR

GT

DESCUBRA O
ESTILO DE VIDA
CIRRUS!

Av. Emílio Antonon, 771
Aeroporto de Jundiaí - SP

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

ACH

CORPORATE
HELICOPTERS



ARRIVE ANYWHERE

airbuscorporatehelicopters.com

AIRBUS