

Australiano centro Hunter Paisami descartado da turnê da Argentina devido a lesão

Outro revés para o lado de Joe Schmidt após derrotas consecutivas para a África do Sul no Rugby Championship.

Paisami sofreu uma lesão aparente no joelho e saiu do campo cedo na derrota dos Wallabies por 30-12 para os Springboks **cassino aposta** Perth no fim de semana. Ele foi omitido do elenco de 35 jogadores anunciado na terça-feira para a série de dois testes contra os Pumas, começando **cassino aposta** La Plata **cassino aposta** 31 de agosto, juntando-se a uma longa lista de lesionados que inclui asas Filipo Dugunu e loose forwards Fraser McReight e Liam Wright.

promoção da newsletter pula

Receba um resumo diário das últimas notícias esportivas, recursos e comentários do nosso escritório esportivo australiano

Aviso de Privacidade: Newsletters podem conter informações sobre instituições de caridade, propagandas online e conteúdo financiado por terceiros. Para mais informações, consulte nossa Política de Privacidade. Utilizamos o Google reCaptcha para proteger nosso site e a Política de Privacidade e os Termos de Serviço do Google se aplicam.

depois da promoção da newsletter

O meio-maga sem experiência David Feliuai foi incluído no elenco para substituir Paisami, enquanto o hooker Brandon Paenga-Amosa retornou ao cenário nacional após uma passagem de três anos com o Montpellier na França. O bloqueador Josh Canham também entrou no primeiro elenco dos Wallabies na temporada, enquanto o sem experiência Hamish Stewart também foi chamado.

"Foi um par de semanas desafiadoras, mas como grupo de treinadores, estamos ansiosos para continuar tentando ajudar um grupo majoritariamente consistente a avançar", disse Schmidt. "Os Pumas têm um time talentoso e robusto, o que, juntamente com a viagem, exigirá mais melhoria do nosso elenco."

O pilar Tom Robertson foi chamado de volta, enquanto o loose forward Langi Gleeson do New South Wales Waratahs retorna ao elenco após se recuperar de uma lesão no tornozelo.

Elenco da Austrália

Avantes - Allan Alaalatoa, Angus Bell, Angus Blyth, Josh Canham, Matt Faessler, Nick Frost, Langi Gleeson, Tom Hooper, Isaac Kailea, Josh Nasser, Brandon Paenga-Amosa, Tom Robertson, Lukhan Salakaia-Loto, James Slipper, Carlo Tizzano, Taniela Tupou, Rob Valetini, Jeremy Williams, Harry Wilson.

Trás - Ben Donaldson, David Feliuai, Josh Flook, Jake Gordon, Len Ikitau, Max Jorgensen, Andrew Kellaway, Marika Koroibete, Noah Lolesio, Tom Lynagh, Tate McDermott, Dylan Pietsch, Hamish Stewart, Corey Toole, Nic White, Tom Wright.

Nota do editor: Esta série é patrocinada, ou foi patrocinada, pelo país que ela destaca. Mantemos o controle total sobre o assunto, a relatoria e a frequência dos artigos e {sp}s dentro do patrocínio, **cassino aposta** conformidade com nossa política.

Você pode estar acostumado a decolagens e aterrissagens, mas **cassino aposta** breve você talvez precise se preparar para "flutuar, planar e voar".

São essas as três fases de uma viagem a bordo de um hidroglide, um novo tipo de barco-aeronave híbrida totalmente elétrica que pode se tornar uma rotina **cassino aposta** comunidades costeiras **cassino aposta** todo o mundo, de acordo com **cassino aposta** fabricante, a startup de Boston REGENT.

Assim como um barco, um hidroglide inicialmente flutua, **cassino aposta** seguida, à medida que aumenta a velocidade, ele planar - desliza sobre a superfície da água usando estruturas aladas semelhantes a hidrofoils, que se retráem quando o veículo finalmente decola para a fase de voo. Ele nunca alcança o céu, mas voa até 30 pés (nove metros) acima da água, para explorar um princípio chamado "efeito solo", que promete uma viagem suave com arrasto reduzido **cassino aposta** comparação com um voo normal.

"Vamos colocar humanos a bordo de um protótipo **cassino aposta** escala total de 15.000 libras (6.800 quilogramas) mais tarde este ano", diz Billy Thalheimer, co-fundador e CEO da REGENT, acrescentando que os primeiros hidroglides levarão até 12 passageiros e terão um alcance de cerca de 180 milhas (290 quilômetros), o que os colocaria **cassino aposta** confronto direto com pequenos ferries e hidroaviões.

Mais de 600 hidroglides já foram vendidos por um total superior a 9 bilhões de dólares, de acordo com Thalheimer. Os veículos serão fabricados na América do Norte, mas a REGENT acabou de assinar um acordo com o governo de Abu Dhabi para construir uma segunda fábrica nos Emirados Árabes Unidos, para atender clientes na região e através da Europa e da Ásia.

Uma vez **cassino aposta** operação, os hidroglides então conectarão Abu Dhabi a Dubai, bem como comunidades insulares que atualmente são mal atendidas por serviços existentes.

"Queremos provar para o mundo que isso é possível", diz Thalheimer, "especificamente que **cassino aposta** um veículo você pode flutuar, planar e voar".

O princípio do "efeito solo" que os hidroglides usam não é novo; foi extensivamente testado pela União Soviética na década de 1960, levando a alguns exemplos proeminentes de "ekranoplanos" - grandes aviões projetados para voar **cassino aposta** baixa altitude sobre a água, o gelo ou a terra - o mais famoso dos quais é o "Monstro do Mar Cáspio".

"Técnicamente, tudo o que voa explora o efeito solo durante a decolagem e o pouso, então todos já o experimentaram - eles apenas não percebem realmente disso", explica Thalheimer. "Quando você está vindo **cassino aposta** uma abordagem acidentada, então fica quase sobre a pista e o avião simplesmente paira por um segundo antes de aterrissar - é o efeito solo **cassino aposta** ação. Não seria ótimo passar o voo inteiro nesse estado calmo acima da pista?"

Os Estados Unidos e a Alemanha também experimentaram veículos de efeito solo, mas no final o conceito nunca decolou. Para os hidroglides, a arrasto reduzido permite um alcance maior com a tecnologia de bateria existente e amaciar a transição com as outras fases da jornada, no porto, que são mais semelhantes à navegação do que ao voo.

Para criar um veículo de efeito solo moderno e viável, a REGENT teve que resolver vários problemas. Primeiro, Thalheimer diz, os hidroglides são melhores **cassino aposta** lidar com ondas do que os ekranoplans vintage. "Essas coisas estavam pulando na superfície do mar. No máximo, eram desconfortáveis e muito batidas. No pior dos casos, você não podia operá-los de todo", diz ele, com hidrogliders **cassino aposta** escala total capazes de tolerar ondas de até cinco pés de altura.

O segundo desafio foi a manobrabilidade **cassino aposta** um porto; porque os ekranoplans não tinham nenhum mecanismo de direção aquático, eram perigosos **cassino aposta** um ambiente portuário lotado. Os hidrofoils ajudam, assim como os três modos de operação. "Em vez de ir diretamente de flutuar para voar, nós temos esse modo intermediário, planar. Esse modo de planar nos permite passar pelo porto, nos permite ser um barco onde faz sentido ser um barco", ele diz. "E então, uma vez que chegamos ao mar aberto, onde o tráfego está realmente disperso, é quando decolamos para as asas e nos assentamos no efeito solo."

A última melhoria é sobre segurança, diz Thalheimer. Os veículos de efeito solo antigos eram mais semelhantes a aeronaves, com pilotos controlando-os o tempo todo. "Do ponto de vista do

piloto, isso é basicamente como pousar um avião o tempo todo que você está voando - muito demandante mentalmente. Mas agora temos esses incríveis sensores e sistemas de controle de voo que permitem que os humanos façam o que os humanos são bons, o que é navegar, se comunicar, planejar e estratégia. Vamos deixar o veículo voar sozinho e a única coisa que o capitão está fazendo agora é controles do barco: esquerda e direita, rápido e lento. É um sistema altamente automatizado que ainda é controlado por um piloto humano."

Hopping entre ilhas

No verão de 2024, a REGENT testou um protótipo **cassino aposta** escala de 1/4 de seu hidroglide - uma versão controlada remotamente que pesa 400 libras, com uma envergadura de 18 pés. O veículo comercial **cassino aposta** tamanho real, chamado Viceroy, terá uma envergadura de 65 pés e voará entre 20 e 30 pés acima da superfície do mar.

Entre os primeiros clientes a operar hidroglides, Thalheimer diz, estão a Surf Air Mobility, uma linha aérea comutadora que usará os veículos para conectar ilhas **cassino aposta** Havaí, e ao longo da linha costeira de Miami, através do Key West e para as Bahamas. Na Europa, a Brittany Ferries expressou interesse há muito tempo **cassino aposta** hidroglides para conectar o Reino Unido e a França através do Canal da Mancha, e Thalheimer diz que acordos estão **cassino aposta** vigor **cassino aposta** todo o Mediterrâneo para conectar o Sul da França e a Itália, assim como as ilhas gregas. Japan Airlines e a startup Ocean Flyer também serão entre as primeiras operadoras, diz Thalheimer.

Nos Emirados Árabes Unidos, os hidroglides não apenas apoiarão operações turísticas, mas engarrafamentos existentes no transporte público. "Especificamente, o Departamento de Transporte de Abu Dhabi está procurando aumentar as conexões com emirados distantes, como Ras Al Khaimah, que estão muitas horas de carro hoje, assim como comunidades insulares mal atendidas no Golfo, como a Ilha Dalma", diz ele. "Estamos vendo esse modelo se aplicar a muitas outras comunidades insulares **cassino aposta** todo o mundo."

Uma vez que o Viceroy estiver **cassino aposta** operação, a REGENT planeja colocar **cassino aposta** serviço um hidroglide ainda maior, chamado Monarca, que terá capacidade para até 100 passageiros e, de acordo com Thalheimer, entrará **cassino aposta** serviço no final da década. No entanto, ele adiciona, uma melhoria na tecnologia das baterias seria necessária para dar suporte à faixa projetada de 300 a 500 milhas.

De acordo com Darren Biddlecombe, chefe de dados da empresa de consultoria de aviação AviationValues, o plano da REGENT é possível do ponto de vista tecnológico. No entanto, ele diz que também existem barreiras regulatórias e comerciais para trazer um novo produto a qualquer mercado, e desafios adicionais para se tornar financeiramente sustentável. "A capacidade da REGENT de transformar seu carteira de pedidos **cassino aposta** entregas reais dependerá **cassino aposta** grande parte de como bem ela conseguir atrair e reter o capital e a expertise necessários para superar esses desafios", ele diz.

Uma forma de transporte potencialmente conveniente e ambientalmente amigável certamente parece ser uma perspectiva interessante, acrescenta Biddlecombe, mas dependerá da capacidade da REGENT de produzir e dar suporte aos veículos de uma maneira que os operadores possam usá-los com segurança, confiabilidade e a um custo que os passageiros estejam dispostos a pagar. "Isso vai além dos próprios veículos para o treinamento, infraestrutura, peças e manutenção de suporte, e aprovação regulatória", ele diz. "Se a REGENT conseguir navegar nessas águas, eles podem ter uma chance real."

Informações do documento:

Autor: symphonyinn.com

Assunto: cassino aposta

Palavras-chave: **cassino aposta** - symphonyinn.com

Data de lançamento de: 2024-10-09