

Dirigível para o uso no transporte de cargas

Equipamento está sendo desenvolvido pela Airship e há expectativa de que seja homologado em 2017

Uma inovação exposta na 2ª TranspoAmazônia (Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística), em Manaus, chamou a atenção dos visitantes. O modelo de dirigível ADB-3-30 foi apresentado pela Airship do Brasil Indústria

Aeronáutica. A proposta é usar esse meio de transporte para levar cargas entre diferentes estados brasileiros, e também ao interior, da região amazônica.

Um modelo em escala de 1 por 10, em relação ao que está sendo construído há cerca

de um ano e meio, em São Carlos (SP), foi mostrado aos visitantes. Até o final de 2015 ou início de 2016, deve ficar pronta essa primeira unidade, e a expectativa é de que o processo de homologação ocorra dois anos depois, em 2017. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) está acompanhando o desenvolvimento, o que deve dar mais agilidade aos trâmites necessários.

“Adotamos uma linha de desenvolvimento semelhante à de uma grande aeronave. Temos expectativa de que esse trabalho

AIRSHIP/DIVULGAÇÃO



Dirigível da Airship, empresa que desenvolve o aparelho para transporte de carga em São Carlos

conjunto dê agilidade. Quando o dirigível estiver pronto, voando, deve demorar, no máximo, dois anos para certificar”, disse o diretor de relações estratégicas e institucionais da Airship do Brasil, Marcelo Felippes.

O ADB-3-30 tem capacidade para transportar de 30 a 52 toneladas e pode voar com uma velocidade de cruzeiro de 125 km/h a cerca de 1.200 pés (400 metros). A empresa não informou o valor total que está sendo investido no desenvolvimento, mas há um financiamento de R\$ 110 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

VANTAGENS. Uma das principais vantagens é que o dirigível permite aumentar o volume das cargas transportadas, desde que seja mantido o peso máximo permitido. Conforme destaca Felippes, ele não é um meio para se transportar grãos ou carvão mineral. Mas sim para levar produtos de alto valor agregado de um lugar a outro.

“Quando eu falo de 50 toneladas, me refiro a peso. Mas não tem problema com o volume. Em um avião, produtos como computador ou remédios ocupam muito volume e têm pouco peso. Então, o avião decola com 9 toneladas ou 6 toneladas, enquanto poderia decolar com 30 toneladas”, comentou o diretor de relações estratégicas e institucionais.

Segundo Felippes, futuramente, poder-se-á pensar em 125 toneladas de carga e depois em 250 toneladas. “Ele tem tecnologia de ponta, mas que se baseia em modelos de mais de cem anos, como o velho Zeppelin”, comentou.

O dirigível é movido a óleo diesel e no seu interior há gás hélio. São quatro motores a diesel e um motor elétrico. Nesse primeiro modelo, está sendo pensada uma operação entre Manaus e Goiânia em 23 horas de viagem. A tripulação terá três pessoas: dois pilotos e um mestre de cargas. Quando o dirigível chegar ao local de destino, também será necessário haver pessoas em terra para oferecer apoio, ajudando na aterrissagem e na retirada das cargas.

Outra vantagem apresentada pelo diretor de relações da Airship é que o dirigível não precisa de pista de pouso. Há projetos em desenvolvimento de balsas para se fazer a operação de carga e descarga. “Mas eu posso sair de qualquer lugar do distrito industrial de Manaus e seguir para um lugar onde eu tenha espaço para pousar, em São Paulo, Goiânia, Brasília ou outra cidade”.



O Aeroscraft, em desenvolvimento pela empresa norte-americana Aeros, poderá transportar até 60 toneladas

O dirigível também poderá ser útil para o transporte de cargas em áreas isoladas. Felippes disse ainda que haverá um trabalho conjunto com o Exército para atender à população do interior da Amazônia, especialmente na fronteira, não somente em relação aos produtos básicos para a sobrevivência, mas também para oferecer apoio médico e educacional. Como o equipamento não ne-

cessita de aeroporto, poderá ser útil em áreas de difícil acesso.

A Airship é especializada em desenvolver, fabricar, comercializar e operar aeronaves e soluções utilizando tecnologias mais leves que o ar (lighter than air – LTA). Está localizada em São Carlos e é uma empresa 100% nacional pertencente aos grupos Engevix e Transportes Bertolini.