

SÃO CARLOS

Airship: R\$ 200 mi em fábrica de dirigíveis

Júlia Merker // segunda, 22/09/2014 16:29

A **Airship do Brasil**, sociedade entre os Grupos Engevix e Transportes Bertolini, vai produzir dirigíveis de carga no município de São Carlos, no interior de São Paulo. O projeto consiste na instalação de uma unidade fabril de 20 mil metros quadrados, com investimento de cerca de R\$ 200 milhões



Airship do Brasil conseguiu empréstimo de R\$ 102,7 milhões do BNDES. Foto: Divulgação.

- **SontraCargo: app para caminhoneiros**
- **Aeromóvel: uso é a metade do previsto**
- **Até 2035, carros não terão volante ou pedais**

A planta, que será edificada em um terreno de 49 hectares às margens da Rodovia Washington Luiz (SP-310), fabricará dirigíveis e outras soluções utilizando tecnologias mais leves que o ar (lighter than air - LTA).

A empresa conseguiu empréstimo de R\$ 102,7 milhões do BNDES para o desenvolvimento dos veículos.

As aeronaves serão capazes de voar em uma altitude de 150 metros a uma velocidade de 120 km/h, transportando, inclusive, grandes peças, como parte de torres de alta tensão. A inauguração da unidade está prevista para 2016.

As obras para a construção da fábrica começam em outubro de 2014 e a previsão é que as operações se iniciem até o segundo semestre de 2016.

O interior de São Paulo é importante no desenvolvimento espacial e da aviação no Brasil. São José dos Campos possui um Parque Tecnológico voltado para o setor. Taubaté, Botucatu, Gavião Peixoto, Campinas e a própria São José dos Campos também possuem unidades da Embraer.

Os primeiros pedidos de dirigíveis da Airship do Brasil já foram feitos pela **Eletronorte**, que receberá os produtos em 2016. Eles serão usados para transporte de passageiros, equipamentos e torres de energia a áreas remotas da Amazônia.

A Airship irá produzir diversos tipos de dirigíveis e aerostatos em São Carlos, que poderão ser entregues, principalmente, a empresas de logística e transporte espalhadas em todo o País.

Os dirigíveis são equipamentos que se adaptam ao transporte de grandes volumes e são ideais para a penetração em locais de difícil acesso, como plataformas do pré-sal ou áreas isoladas. Além disso, o produto pode ser utilizado como antenas móveis ou para otimizar a transmissão de informações.

O produto é abastecido com gás hélio não inflamável para a flutuação e diesel em quatro motores. Com os dirigíveis, uma viagem entre Manaus e Goiânia levaria 26 horas, enquanto o trajeto de caminhão pode demorar oito dias.

Os primeiros modelos produzidos poderão carregar até 54 toneladas em contêineres, o equivalente a dois caminhões, mas a ideia é que no futuro esse volume possa chegar a 500 toneladas.

A tripulação contará com quatro pessoas e a autonomia de voo pode variar de dois a seis meses sem reabastecimento. O material utilizado para o veículo é a fibra de carbono, o que o torna 80% mais leve que os dirigíveis que voavam durante a década de 1930.

No dia 6 de maio de 1937, o dirigível Hindenburg explodiu durante o pouso em New Jersey, nos Estados Unidos. O acidente matou 36 pessoas (havia 97 a bordo). O desastre marcou o fim da era dos dirigíveis rígidos.

Mas, nos últimos anos, diversos projetos têm sido desenvolvidos envolvendo esse tipo de veículo.

Na Alemanha, o Deutsche Zeppelin-Reederei, sucessor da empresa que operava o Hindenburg, vem obtendo sucesso com uma nova geração de dirigíveis, que usa para transportar turistas e cargas científicas, relatou o **Terra** em 2008. A empresa transportou 12 mil passageiros em excursões turísticas pela Alemanha em 2007.

Nos Estados Unidos, um projeto para dirigível **recebeu, em 2013**, investimentos do governo para que o modelo voltasse a ser usado no transporte de carga e de passageiros no futuro. Desenvolvido por uma empresa privada, o dirigível recebeu financiamento equivalente a R\$ 70 milhões da agência espacial americana e das forças armadas dos Estados Unidos.

Em março deste ano, Bruce Dickinson, vocalista do Iron Maiden, **investiu US\$ 450 mil** na Hybrid Air Vehicles (HAV), empresa que promete criar uma espécie de dirigível 18 metros mais longo do que o Boeing 747.

Com base no Reino Unido, a **HAV** está desenvolvendo dois tipos de aeronave:

Uma delas é um protótipo de aeronave de longa resistência focada em comunicações, investigação geológica, pesquisa acadêmica, vigilância ou filmagens.

A outra é um avião de carga pesada para transportar 50 toneladas de equipamento. O HAV pode pousar na água, gelo e deserto, bem como superfícies mais tradicionais e pode ser útil para a mineração, petróleo, gás e como veículo de auxílio em desastres.