

Disponível em:

<http://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2014/10/29/empresas-querem-usar-dirigiveis-para-transportar-cargas-na-amazonia.htm>

Empresas querem usar dirigíveis para transportar cargas na Amazônia

Aiana Freitas
Do UOL, em São Paulo

29/10/2014 06h00



Dirigível já foi usado para segurança, propaganda e transporte; relembre 14 fotos

1 / 14

Algumas empresas estudam usar dirigíveis para transportar cargas na Amazônia. Esta imagem mostra o modelo da brasileira Airship. Clique nas fotos acima para ver mais detalhes dos projetos e relembrar a história dos dirigíveis pelo mundo *Divulgação*

Os dirigíveis, que viveram sua era de ouro nos anos 1930 transportando passageiros e entraram em desuso após o **incêndio do modelo alemão Hindenburg** nos Estados Unidos, poderão voltar a ser vistos em breve no céu brasileiro.

Pelo menos essa é a expectativa de empresas que estudam usar aeronaves desse tipo para transportar cargas pela Amazônia.

Elas dizem que os dirigíveis poderiam ajudar a driblar os problemas de infraestrutura que afetam a região, que carece de boas rodovias.

O especialista em logística Augusto Rocha afirma, porém, que eles têm **desvantagens** com relação a aviões e barcos, como o fato de não voarem a uma velocidade muito alta e o custo elevado da tecnologia.

Torres de energia carregadas pela floresta

Uma das empresas que apostam no modelo é a brasileira Airship, que recentemente fechou seu primeiro contrato.

A empresa vai produzir dirigíveis para a Eletronorte transportar torres de transmissão, equipamentos e funcionários até a floresta. Eles são movidos a gás hélio (que não é inflamável como o hidrogênio usado no passado).

O dirigível da Airship, chamado de ADB-3, tem 130 metros de comprimento por 35 metros de diâmetro. Segundo a empresa, ele voa a uma altitude de até 500 metros, atinge até 120 km/h, e tem capacidade de transporte de até 30 toneladas.

Como comparação, o Boeing 747-8 é menor (76,4 metros de comprimento), mas tem capacidade maior de transporte de cargas (até 135 toneladas) e voa a até 913 km/h.

O projeto de desenvolvimento e construção do dirigível conta com uma linha de financiamento do BNDES de R\$ 102 milhões e é tocado em São Carlos, interior de São Paulo. A data de entrega dos dirigíveis não foi informada, nem o custo previsto de tonelada transportada.

A Airship informa que planeja, futuramente, produzir dirigíveis que comportem cargas maiores (até 200 toneladas) e possam transportar grãos pelo país. Poderiam, ainda, ser usados pelo governo no monitoramento de fronteiras.

Carga e descarga de barcos em tempos de seca

Assim como no caso da Airship, o foco principal da também brasileira Munguba Soluções Ambientais (Musa) é o transporte de carga pela Amazônia. A empresa vai usar dirigíveis e balões desenvolvidos pela alemã CargoLifter.

"Nossa proposta é fazer carga e descarga de produtos em barcos, que muitas vezes não conseguem chegar até os portos, especialmente na época da seca", afirma o diretor administrativo da Musa, Stefan Keppler.

Segundo ele, os balões poderiam ser usados, também, para erguer estruturas pesadas. "Para usar um guindaste, é preciso de um terreno estável, e a terra na Amazônia não proporciona essa condição", diz.

A empresa, porém, ainda não conseguiu tirar o projeto do papel por falta de financiamento e de um parceiro que aposte na tecnologia.

No começo deste ano, a britânica Hybrid Air Vehicles (HAV) lançou o **Airlander**, criado também para ser usado no transporte de cargas. O projeto conta com investimento do roqueiro e piloto profissional Bruce Dickinson, vocalista da banda Iron Maiden.