

ESPECIAL

Texto: Graziela Pontenza | Fotos: divulgação

OS SANSÕES DE UMA MEGAOPERAÇÃO



É ASSIM QUE PODEM SER APELIDADOS OS CAMINHÕES VOLVO FH16, NA CONFIGURAÇÃO CAVALO MECÂNICO 8X4, QUE ESTIVERAM À FRENTE DO TRANSPORTE DE UM ROTOR SUPERDIMENSIONADO.



A revista **Caminhoneiro** foi conferir na madrugada do dia 24 de outubro, no Rodoanel Mário Covas, SP, a força de uma composição formada por três caminhões Volvo FH16 750, da empresa Tansdata. Os veículos podem ser comparados ao personagem bíblico Sansão que possuía uma força incrível.

Para se ter uma ideia, essa composição está transportando um rotor de 320 toneladas para a Usina de Belo Monte. O rotor possui 8,80 x 5,50 x 5,03 metros e uma vez instalado, produzirá 620 MW, energia suficiente para manter uma cidade de 1.300.000 habitantes.

Somente no trecho de Araraquara, no interior de São Paulo, até o Porto de Santos, foram mobilizadas 60 pessoas, além de equipes das concessionárias das rodovias e de serviços públicos.

O trajeto de Araraquara ao Porto de Santos é de 350 km. De lá, a carga segue de navio até a baía do Xingu, no Pará, onde está sendo construída a Usina Hidrelétrica de Belo Monte. A previsão é que o trajeto total seja percorrido em 90 dias. O rotor foi construído pela Andritz e é o maior produzido pela empresa em todo o mundo.

O conjunto transportador, considerando os três caminhões e a carga, tem o comprimento de 107 metros e pesa 675 toneladas. Os três cavalos mecânicos puxam dois conjuntos de 18 linhas de eixos e, no meio, há uma viga, que funciona como se fosse um berço envolvendo a peça. Quem recebeu a equipe de reportagem, ao lado da imensa composição, foi Albino Roberto Leite, gerente Geral de Operações da Transdata. “Começamos a trabalhar nessa operação no final do ano passado e em setembro deste ano fizemos o carregamento da superpeça”. Saímos no dia 4 de outubro de Araraquara e chegamos nesse ponto do Rodoanel no dia 23 de outubro. Até chegar ao Porto de Santos serão mais 30 dias, percorrendo 530 km. Para tal, temos os três caminhões principais, dois de reserva e carros de apoio. Para esse tipo de carga é feito um estudo que determina se há viabilidade de realizar a passagem da carga e o que deve ser executado em termos de obras civis, adaptações da rede elétrica e TV, possibili-

dade de trajetos na contramão e reforço de viadutos e pontes. “Neste caso, foram feitas algumas mudanças na praça de pedágios, nós entramos na contramão na rodovia dos Bandeirantes, no km 77. Enfim, o transporte de cargas superdimensionadas envolve um planejamento prévio de engenharia, como estudos de viabilidade geométrica do trajeto, em que ocorre a vistoria física do trecho”, explica Leite.

Além disso, a operação é realizada com escolta própria e de órgãos públicos como a polícia/CET e autorização das concessionárias das rodovias, e exige a obtenção de licenças prévias. Nas cidades e na maior parte do trajeto, o transporte só pode ser feito à noite, devido ao movimento diurno nas rodovias.

O mais difícil nesse tipo de transporte é coordenar toda a operação em relação ao usuário da rodovia, diz Leite. “Fechamos rodovias, a carga passa pelas obras de artes (pontes), tudo exige muita responsabilidade. Tem usuário da rodovia que fura o bloqueio”, comenta.

Esse tipo de carga é transportada durante a noite em uma velocidade que varia entre 10 km e 20 km/h e nas obras de arte (pontes) reduz para 5 km/h. Para se ter uma ideia, um trajeto de 28 km é percorrido em cerca de duas horas e meia. Ele faz uma avaliação positiva dos caminhões Volvo. “Eles têm se comportado muito bem”.

Vilson de Lima Duarte, 43 anos de idade e mais de 20 anos fazendo esse tipo de transporte, salienta que o motorista precisa de muita atenção já que é uma carga superdimensionada. O Volvo tem o câmbio automatizado, mas trabalhamos no manual para melhor sincronis-



O caminhoneiro Vilson de Lima Duarte.

mo de toda a equipe. “O FH16 superou a minha expectativa, é potente e muito confortável”, fala Duarte ressaltando que é a terceira viagem que faz com o Volvo.

Segundo o tenente Lima Neto, da Polícia Militar, neste tipo de transporte é importante garantir a segurança no trânsito para que a operação dê certo. Fiscalizamos e acompanhamos, em conjunto com as demais equipes, esse tipo de transporte. Aqui temos cinco viaturas com 10 policiais.

O modelo é importado e a Volvo o trouxe ao Brasil para uma demanda do mercado nacional. Esta versão do FH16 750cv é indicada para cargas pesadas, e é capaz de tracionar 250 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado). É indicado para operações em que se exige grande performance do veículo, principalmente para o transporte de cargas indivisíveis.

“É um caminhão excepcional, com muita potência e torque, direcionado para atender os transportadores que precisam de um caminhão com extrema capacidade de carga”, diz Bernardo Fedalto, diretor de Caminhões da Volvo.

O FH16, na configuração cavalo mecânico 8x4, é equipado com o D16G, um motor de 16 litros, 750cv de potência e que alcança um torque de 3550Nm. “É uma invejável configuração, para atender com folga as rigorosas exigências dos transportadores que precisam de veículos especializados no carregamento de cargas indivisíveis, por exemplo”, afirma Álvaro Menoncin, gerente de Engenharia de Vendas da Volvo no Brasil.

O motor de 750cv entrega 2800 Nm de torque já em 900 rpm. Depois disso, a curva de torque sobe rapidamente e atinge seu pico de 3550 Nm a 1050 rpm, e este elevado torque continua na faixa plana até 1400 rpm. “Isto possibilita manter velocidades médias mais altas, mesmo nas subidas e inclinações mais íngremes, garantindo maior produtividade do transporte”, diz o gerente.

Quanto mais potência houver à disposição a baixas rotações no início do transporte de cargas pesadas, menor o esforço colocado sobre o motor e mais alta a eficiência em combustível. “Grande potência, alta tecnologia e um design inovador. Nos atrevemos dizer que este é o caminhão dos sonhos de todo transportador. Ele é único”, destaca o diretor de Caminhões da Volvo. ▽