

HDMAGAZINE.COM.BR

HEAVYDUTY[®]

M A G A Z I N E

TRANSPORTES ESPECIAIS[®]

ANO 1 - ABR/MAI 2011
R\$ 10,00

UMA PUBLICAÇÃO



Operação

5 mil toneladas debaixo de Sol



Legislação
Restrições ao tráfego

Lançamento
Nova cabine Cargo

Tecnologia
Stralis automatizado



irga

VEJA NESTA EDIÇÃO

Nossa capa
Operação para
a hidroelétrica
Santo Antônio

Operação

Irga: 5 mil toneladas em seis meses

4



irga

Lançamento As novas cabines do Ford Cargo **05**

Editorial **03**

Nomes & Notas **07**

Balcão **08**

Tecnologia **06**

Iveco Stralis
NR Eurotronic



iveco



HEAVY DUTY MAGAZINE Transportes Especiais é uma publicação da Facto Editorial especializada em cargas excedentes e de projeto.

Editor-Chefe Wilson Bigarelli (MTB 20.183) editor@hdmagazine.com.br

Redação Tébis Oliveira (Editora), Fernanda Mendes (assistente), Barbara Bigarelli e Renato Machado

Direção de Arte Ari Maia

Fotografia Gildo Mendes

Publicidade Luís Carlos Garcia (11) 5589.0283 | publicidade@hdmagazine.com.br

Rua Paracatu, 309, conjunto 121,
04302-020 - Brasil - São Paulo - SP
(11) 5589 0340



Longe se vai

Longe sim, mas já mais próxima da chegada, é onde deve estar, neste momento, a composição que transporta a matéria de capa desta segunda edição da HD Magazine. Prevista para terminar em junho, a operação, batizada de “Projeto Wärtsilä”, empresta o nome da empresa finlandesa que, em 10 anos de Brasil, já projetou e construiu 22 termelétricas.

A movimentação impõe respeito: nada menos que 17 motores, pesando 299 t cada, o que corresponde a 5.083 t, seguem para a UTE (Usina Termelétrica) Suape II, em Cabo de Santo Agostinho, Pernambuco. A Irga Lupércio Torres, transportadora paulista, planejou e está executando toda a logística desse transporte.

No caminho inverso, vem do Nordeste – mais precisamente do Ceará –, notícia que dá conta da chegada da primeira edição da HD Magazine por lá. Notícia idêntica veio do Rio Grande do Sul, da parte de outro leitor. Leitores, sim, ambos: gostaram da revista e querem assiná-la. Nossos dois primeiros apreciadores, certamente, figurariam da futura “Caixa Postal”, seção onde reservaremos o melhor espaço para aplausos ou críticas.

Mas, além das cargas e da revista, que chegam cá, lá e acolá, há também novidades no mercado. Uma delas, a nova cabina da linha Ford Cargo que, $\frac{1}{4}$ de século depois de sua estréia no Brasil, aparece remodelada com a tão esperada – para dizer o mínimo – opção de cabine leito (veja em “Lançamento”). E temos uma evolução tecnológica igualmente interessante: o cavalo mecânico Stralis NR Eurotronic com caixa de câmbio automatizada na página de “Tecnologia”.

Heavy Duty Magazine
a primeira revista de
transportes especiais
do Brasil

No mais, aproveitamos para homenagear as vencedoras do 2º Prêmio Top Crane’2011, realizado pela Facto Editorial, no segmento Transportes Especiais. São eles: Irga Lupércio Torres (Frota), Primax Transportes Pesados (Segurança), Tomé Equipamentos e Transportes (Estrutura Operacional), Treinamento (Saraiva Transportes Técnicos) e Megatranz Transportes (Case’2011). A todas, nossos parabéns!

O Editor



Seu canal direto
com a HD Magazine.



Estamos esperando por suas críticas e sugestões de reportagens.

Faça contato em: editor@hdmagazine.com.br

ou ligue: 55 11 5589.0283 e 5589.0340.

Sob o sol nordestino

Irga move 17 motores de 299 t

Operação Wärtsilä:

seis meses entre
Suape e Santo
Agostinho



Esta é o que se pode chamar de uma operação extensa em qualquer sentido. Fruto de uma parceria da Irga Lupércio Torres, da São Paulo, com a Wärtsilä, multinacional de origem finlandesa, o transporte de 17 motores, com o peso de 299 toneladas cada, vai se estender por seis meses – entre dezembro e junho de 2011.

O ponto de partida do transporte – o maior já realizado no Brasil em relação a motores com este peso – é o Porto de Suape, na cidade de Ipojuca, PE, com desembarque na cidade de Cabo de

Santo Agostinho, na UTE Suape. Dasio de Souza e Silva Jr., diretor técnico de prospecção de novos negócios da Irga, explica que os motores serão transportados sobre um reboque hidráulico composto por 24 linhas de eixos.

“Devido às condições geométricas, quando chegarmos a Cabo de Santo Agostinho, serão transbordados para um reboque hidráulico de 12 linhas de eixos que, por ser mais compacto, terá condições de acessar os locais de descarregamento”.

No mesmo dezembro, a empresa firmou outra parceria com a suíça ABB para

concretização de dois projetos também nas regiões norte e nordeste: UHE Santo Antônio e subestações na Amazônia.

No projeto UHE, a Irga realiza o transporte de três transformadores de 172 toneladas cada, de Guarulhos, SP, até a obra, na região de Cachoeira de Santo Antônio, a 10 km de Porto Velho, RO. E o projeto subestações na Amazônia, consiste no transporte de 13 reatores, de 44 toneladas cada, entre Guarulhos e as subestações de Lechuga e Silves, localizadas nas cidades Itacoatiara e Manaus, respectivamente.

PRÊMIOS E PRÊMIOS

Entre uma carga e outra, a Irga coleciona prêmios nacionais e internacionais. É a vencedora do prêmio Top Crane'2011 na categoria Frota, grupo Transportes Especiais. Promovido pela revista Crane Brasil, da Facto Editorial, a distinção se consolidou em apenas dois anos, nos quais a operadora paulista saiu-se vencedora nesta mesma categoria (veja edição Crane Brasil de abril/maio de 2011).



Cama na boléia

Família Cargo de cabine nova



25 anos depois de sua estréia no Brasil, a família Cargo ganha uma novíssima cabine, incluindo a esperada versão leito. Propagada como Novo Cargo 2012, a linha soma um total de 11 modelos: com seis com cabine regular e cinco leito, abrangendo a faixa das 13 às 31 toneladas de peso bruto total.

De um jeito resumido, as versões Cargo 1317, 1517, 1717, 2622, 2628 e 3132 têm cabine regular. E os Cargo 1722, 2422, 2428, 1932R e 1932, podem ter a regular ou leito. Cabe explicar que o modelo 3132 é o antigo 6332 e o 1932 e o cavalo mecânico antigo 4532.

A cabina foi concebida dentro de um conceito global e foi desenvolvida nos estú-

dios de design e centro de engenharia de Camaçari, BA, e de São Bernardo do Campo e Tatuí, em São Paulo, com suporte das unidades dos Estados Unidos e Europa. O desenvolvimento tomou por base o habitáculo do Cargo fabricado pela Ford Otosan, braço da companhia instalado na Turquia, que também passará a adotar o novo projeto.

Do molde turco pouco sobrou. Com um estilo futurista, a novidade inclui soluções aerodinâmicas e mantém a “marca” Cargo da ampla área envidraçada.

Além da opção da cama de 1,90m por 57 cm de largura, destacam-se entre os itens de conforto a suspensão da cabine, a coluna de direção com ajuste pneumático e

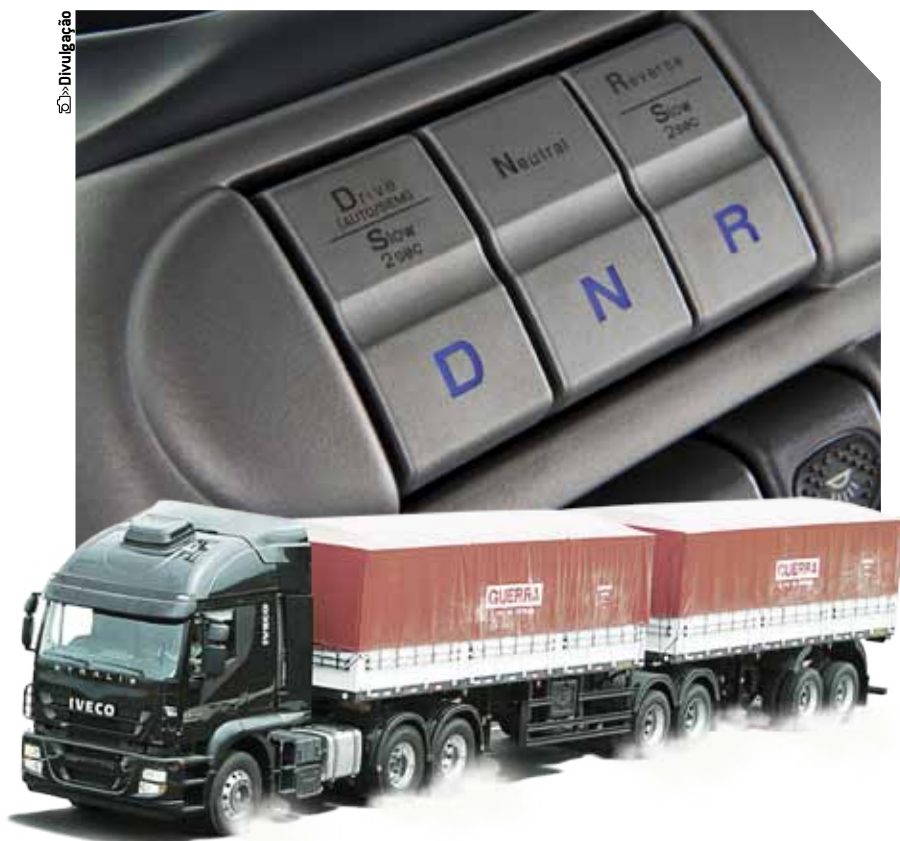
a opção de bancos com suspensão pneumática do tipo “extraconforto”.

Na parte mecânica os Cargo continuam equipados com motores Cummins de 4 e 6 cilindros, mas trazem novidades nas transmissões sincronizadas e no sistema de acionamento por cabo e a válvula de freio de seis vias. As caixas continuam Eaton, da série FS, com seis marchas e primeira sincronizada, para os modelos médios. E os semipesados agora usam a série FTS, com oito marchas sincronizadas mais duas reduzidas, e o cavalo mecânico, com doze sincronizadas mais uma reduzida. Ou seja: a linha Cargo 2012, também dá adeus à famosa “canela seca”.

A toque de caixa

Stralis ganha câmbio automatizado

Divulgação



Mais dia, menos dia, as marcas que ainda não oferecem a opção de transmissão automatizada para modelos pesados, passarão a oferecer. O equipamento é uma tendência irreversível entre as muitas tecnologias da atualidade por resultar em boas economias de combustível, componentes e de motoristas, sem contar outras conveniências.

Esse tipo de caixa, que nada tem a ver com as automáticas, já existe nos catálogos da Mercedes-Benz, Scania e a Volvo que hoje vende mais de 60% de

seus modelos FH equipados com o câmbio automatizado I-Shift. E a partir de agora também está presente nos pesados da Iveco.

Nos meados de abril a marca apresentou o Stralis NR Eurotronic – nome fantasia de sua transmissão. São três versões diferenciadas pela tração 4x2, 6x2 ou 6x4, todas com o motor de 460 cavalos, equipadas com a caixa ZF AS-Tronic de 16 velocidades e que, como duas das concorrentes, dispensa o pedal de embreagem.

Mas é diferente das demais na quantidade de marchas (16 contra 12). A escolha pelas 16 marchas deveu-se a topografia brasileira que é diferente da europeia, onde os planos são constantes. E na alavanca que foi substituída por um painel de comando com os botões “D”, “N”, “R”, similar aos existentes nas automáticas. E tem uma alavanca multifuncional, para mudança manual de marchas, acionamento do freio motor e do intarder Iveco que é opcional.

A transmissão ASTronic desenvolvida para o mercado brasileiro, conta com um recurso especial: um módulo Economy que, como dá a entender, privilegia a economia de combustível. É um programa que quando acionado pelo motorista antecipa a troca de marchas. E quando o veículo está sem carga, funciona independentemente dessa ordem.

Na soma das vantagens produzidas por esta, assim como por outras caixas automatizadas, é possível computar uma economia de combustível de até 7% em relação à transmissão mecânica. Com esse percentual, um cálculo feito pela engenharia da Iveco a partir de uma frota de 200 veículos que rodem 100 mil por ano cada um, resulta 290 mil litros de economia. E ainda menores gastos com embreagem que, segunda a fábrica, pode dobrar o tempo de vida útil.



TRANSPORTE À VISTA

A Suzlon Energia Eólica do Brasil, líder no mercado de energia eólica brasileiro com 42% da capacidade instalada, e a ABB fecharam contrato de R\$ 38 milhões, para o fornecimento de 104 subestações que serão implantadas em futuros parques eólicos nos Estados do Ceará e Rio Grande do Norte.



SEM ENTRAR AREIA

Um case interessante da equipe da Logística Integrada Co., do Kuwait, acompanhado por um apoio técnico da Goldhofer Stefan Klatschek, ao longo de 50 quilômetros de deserto, com partida em Kuwait City. A missão: entregar dois enormes e pesados componentes de uma refinaria de tratamento de gás. Na parte 1 equivalente a 160 toneladas, com diâmetro de 7m, 14m de comprimento. Parte 2 com 180 toneladas, diâmetro de 10m, 16m de comprimento. Para a tarefa, a operadora selecionou uma composição de doze eixos, combinação tipo acoplados-paralelos e uma 12 eixos com duas vezes e meia da largura do veículo. Narram os participantes que ao longo do caminho houve momentos não apenas as equipes como também a tecnologia a suaram. Uma vez e outras o comboio foi forçado batalhar sua passagem pela areia, com auxílio de pá carregadeira motoniveladora. No final, ambos os componentes da refinaria chegaram ao seu destino a tempo acertado. Pode-se concluir que, literalmente, não entrou areia na carga de projeto.



NOVAS RESTRIÇÕES

Desde as vésperas do festejado Carnaval, veículos do tipo bitrem e cegonhas, ganharam novas restrições de horário para circular em pistas simples em feriados e respectivas vésperas. Escrito de maneira mais técnica a medida vale para todas as composições com mais de 19,8m e 57 toneladas de peso total bruto. O objetivo é reduzir o número de acidentes, que costumam aumentar em datas festivas. Na verdade, não por culpa dos cargueiros, mas da imprudência (e impaciência) dos motoristas de passeio que acabam forçando as ultrapassagens.

A abrangência da medida envolve maior parte das estradas brasileiras, na medida que 88% delas têm pistas simples. Existe uma possibilidade de ocorrerem exceções em vias de pista simples com baixo volume de tráfego, a partir de decisão da autoridade da Polícia Rodoviária Federal. Veja abaixo as próximas datas e horários:

| Feriado | Data | Horário |
|--------------------------|---------------------|------------|
| Corpus Christi | 23/6 (quinta-feira) | 6h às 12h |
| | 26/6 (domingo) | 16h às 22h |
| Proclamação da República | 12/11 (sábado) | 6h às 12h |
| | 15/11 (terça-feira) | 16h às 22h |
| Natal | 23/12 (sexta-feira) | 6h às 12h |
| | 25/12 (domingo) | 16h às 22h |
| Ano novo | 30/12 (sexta-feira) | 6h às 12h |
| | 31/12 (sábado) | 16h às 22h |

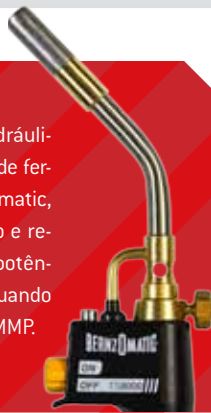


NOVO CEO

Pat Olney será o novo presidente e CEO da Volvo Construction Equipment, a divisão do Grupo Volvo que produz equipamentos de construção. Ele substituirá Olof Persson, que deixará a companhia para presidir e ser o CEO da AB Volvo e do Grupo Volvo, a mais alta posição do corporação sueca. Olney tem 42 anos e está há 17 trabalhando no setor de equipamentos de construção, dez deles em cargos de gerência dentro da Volvo CE.

SOLDA

Profissionais que atuam nas áreas da hidráulica, mecânica e funilaria têm nova opção de ferramenta: o maçarico TS8000, da BernzOmatic, com sistema de acendimento automático e regulação precisa de chama. Desenvolve potência de 12 300 BTUs e atinge a 1890 °C, quando alimentado por gás GLP, e a 2010 °C com MMP. Veja mais www.embrenzomatic.com.br



DUPLO

A Amsted Maxion iniciou a produção do Double Stack para transporte ferroviário. O vagão traz sistemas de freios desenvolvidos com aplicação automática de pressão variável da força – tanto para quando estiver vazio ou carregado, o que gera um menor custo de manutenção. Além disso, o sistema de absorção de choques foi calculado para reduzir ao mínimo os efeitos dos impactos provenientes da operação ferroviária. O novo equipamento transporta contêineres padrão ISO de 20' e 40' ou tipo High Cube e serve para ambas as bitolas ferroviárias brasileiras. Veja mais em www.amsted-maxion.com.br



MODULAR

As novas suspensões da Família Modular desenvolvidas pela Suspensys trazem uma maior flexibilidade e pesam de 25 a 30% menos que o modelo anterior. Podem ser aplicadas em veículos com suspensões mecânicas, com feixes de molas parabólicas, trapezoidais e também pneumáticas, com dois ou quatro balões por eixo. O conceito modular abrange as versões 6x4, 6x2 e 4x2 e podem gerar, pelo menos dez configurações diferentes.

Veja mais em www.suspensys.com.br



PLATAFORMAS

O segmento de plataformas elevatórias ganhou um novo fornecedor de peças de reposição: a Tailtec Equipamentos Hidráulicos. A empresa se propõe trabalhar com todas as marcas nacionais e também da conhecida marca belga Dollandia. Além de prover peças é especializada em manutenção de plataformas.

Veja mais em www.tailtec.com.br

SATELITAL

A Força de Fuzileiros da Esquadra da Marinha do Brasil, adquiriu no começo desse ano telefones IsatPhone Pro, da ÔnixSat Telecon, fabricante de equipamentos de telecomunicação satelital. Os telefones serão utilizados prioritariamente pelos fuzileiros no Haiti. Para Igor Falcão, gerente da Telecom, o equipamento atende às necessidades já que são “leves e utilizam comunicação Inmarsat – GPS que possibilita o envio de e-mails e mensagens SMS”.

Veja mais em www.onixsat.com.br



FITA

Recente lançamento da Wurth do Brasil consiste em uma fita auto-adesiva para reparos gerais. A Veda Seal possui uma superfície de alumínio e outra de fixação asfáltica que deve proporcionar bom isolamento térmico e acústico no local da aplicação. A película molda-se a qualquer superfície, o que facilita o reparo e evita que o produto descole com a trepidação do veículo. Clécio Roberto, técnico de desenvolvimento da divisão carga da empresa, explica que o produto pode “vedar, selar, colar, impermeabilizar ou reparar diferentes superfícies”. Medidas disponíveis: 50mm, 100mm e 200mm de largura por 10 m de comprimento.

Veja mais em www.wurth.com.br



PROFUNDOS

A Continental Pneus começa a comercializar o Conti RT20 Performance, especial para empilhadeiras e veículos industriais. Com sulcos tipo extraprofundos e novos compostos, o pneumático promete maior durabilidade, resistência à abrasão e danos causados por cortes e arrancamentos.

Veja mais em www.conti.com.br

