

AERONÁUTICA

Primeiro jacto português vai necessitar de 60 milhões de investimento

Protótipo estará pronto em 2010 e até lá a Aleia terá que ganhar nome no mercado

Filipe Paiva Cardoso
filipecardoso@mediafin.pt

A Aleia – Indústria Aeronáutica de Portugal, maioritariamente detida por capitais portugueses e com uma forte aposta no “know-how” francês, prevê entregar em 2009 entre 25 e 30 aviões da DynAero certificados e construídos em Portugal. O início desta operação permitirá à empresa da Covilhã começar a conquistar “awareness” no mercado de forma a que, em 2011, consiga mais facilmente lançar um jacto “com tecnologia estudada, desenvolvida e produzida em Portugal”.

Caso este “business plan” corra conforme o previsto, a Aleia irá investir um total de 60 milhões de euros no projecto, ao contrário dos sete milhões inicialmente previstos, dis-

se Jean Quiquempoix, presidente da Aleia, em entrevista ao Jornal de Negócios. O antigo mecânico-chefe da Airbus e “pai” do TB30 Epsilon – ainda ao serviço da Força Aérea – apontou que em 2010 sairá da linha de montagem da Covilhã o protótipo deste “taxi-jet” de dois motores nacional com quatro lugares que,



A Aleia vai dedicar-se à construção e entrega de ultraligeiros da DynAero, de forma a ganhar nome no mercado e então avançar para o “taxi-jet” nacional.

para “ter sucesso”, deverá suscitar um “mínimo de 50 encomendas”, referiu. “O protótipo terá que provar a 100% a credibilidade do projecto, já que depois de o desenvolvermos vamos precisar, para industrializar e certificá-lo, cerca de 60 milhões de euros” salienta. O motor para este avião está a ser desenvolvido pela Price Induction.

Mas antes de tudo isso será preciso ganhar nome para a Aleia. Para atingir esse objectivo a empresa da Covilhã vai dedicar-se à construção e entrega das aeronaves MCR-4 da DynAero, que estavam “adjudicados” a Ponte de Sor e que até agora só poderiam ser entregues em peças, à falta de uma certificação europeia entretanto publicada. “Para o ano contamos entregar 25 a 30 aviões, crescendo depois em mais 50 por

ano”, avançou Quiquempoix. Com os ultraligeiros da DynAero a Aleia espera conseguir “ganhar imagem como fabricante e vendedor de aviões, algo que é obrigatório para vendermos os jactos no futuro”.

Apesar da construção da linha de montagem integral na Covilhã, o responsável da Aleia garantiu ao Jornal de Negócios que a fábrica dos MCR-4 em Ponte de Sor não está em risco, podendo mesmo ser aumentada. “Queremos manter Ponte de Sor pelo menos como está”, diz, salientando que caso se venha a esgotar a capacidade desta, “não sabemos se iremos construir uma terceira fábrica ou aumentar a capacidade em Ponte de Sor”.

Para a primeira fase do projecto da Aleia – construção e entrega dos ultraligeiros da DynAero –, a empre-

sa vai construir cerca de dois mil metros quadrados de linha final de montagem na Covilhã, esperando no final do ano ter já cerca de 30 pessoas contratadas e estimando contratar mais 20 pessoas por ano.

A Aleia, da qual 34% do capital estará nas mãos da CEBaTe – Criação de Empresas de Base Tecnológica, conta expandir gradualmente as suas instalações na Covilhã, à medida que as solicitações forem crescendo. No total serão 12 mil metros quadrados de produção aeronáutica, “mais do que o suficiente para o projecto final” diz Quiquempoix.

Sobre as condições dadas pelo município para a fixação da Aleia na Covilhã, o responsável diz apenas que tem “direitos de superfície por 50 anos”, pagando em troca “uma mensalidade simbólica”.

Pedro Aperta



BLOCO DE NOTAS



- **DynAviation** Aleia vai ficar com 45% da nova companhia da DynAero
- **Parceria** Segundo Quiquempoix, no projecto Aleia “90% é ‘know-how’ francês e 90% capital português”
- **CEBaTe** Projecto tem 34% da Aleia

€ 120 Mil

Preço de cada avião ultraligeiro da Dynaero que a Aleia vai construir.

[JEAN QUIQUEMPOIX PRESIDENTE ALEIA - INDÚSTRIA AERONÁUTICA DE PORTUGAL]

“Não vamos esperar pelas ajudas do Estado”

Quais os objectivos a médio e a longo prazo deste projecto?

Há dois lados neste projecto, duas oportunidades. Primeiro os aviões da DynAero, que já podem ser certificados, construídos e vendidos em Portugal. O outro lado do projecto é desenvolvermos o nosso próprio avião.

A União Europeia (UE) será o único mercado-alvo dos aviões da DynAero?

A UE conseguirá absorver até 250 aviões destes por ano. Queremos conhecer primeiro o nosso “jardim” e depois decidiremos ir para fora da UE ou não.

O que ganham as duas partes com esta parceria DynAero/Aleia?

Nós, Aleia, estamos a ajudar a



Só vamos usar capacidades, universidades, design e centros de desenvolvimento portugueses.
Jean Quiquempoix
Presidente Aleia - Ind. Aeronáutica

DynAero a vender, construir e entregar este avião, recebendo em troca uma participação financeira no projecto. Além disso obtemos um ganho de imagem como fabricante e vendedor que é obrigatório para vender aviões a jacto no futuro.

Sem esse ganho de imagem não conseguiria vender o futuro jacto?

Exacto. A ideia de desenvolver esse jacto [de dois motores e quatro passageiros] começou em 2002, sendo que precisa de um novo tipo de motor, que está neste momento a ser desenvolvido. Até que esteja pronto, é preciso desenvolver o avião.

Qual a parte portuguesa desse jacto?

Temos duas companhias francesas a participar, porque precisamos

de um “know-how” aeronáutico muito específico que ainda não há em Portugal, daí termos o apoio da EquipAéro, mas a maior parte da tecnologia usada será estudada, desenvolvida e produzida em Portugal.

Pediram apoios ao Estado?

A nossa atitude é diferente. Vamos arrancar com este projecto antes de chegar a ajuda estatal, só com fundos privados. Como sabemos que o apoio pode demorar meses a chegar, decidimos começar a avançar já com os montantes mínimos. Quando chegar o apoio estatal, que vamos pedir, vamos aproveitar esses fundos para promover a aceleração e implementação de outras actividades significantes para o futuro. Mas já estamos completamente entregues

ao nosso projecto, daí os três compromissos que assumimos.

Que são?

Entregar entre a Primavera e Verão do próximo ano o primeiro avião certificado e construído em Portugal. O segundo é conseguir entregar no final de 2010 o primeiro avião de sempre certificado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), pois estamos a ajudar a DynAero com um avião de cinco lugares. O INAC até lá terá que obter competências de certificação que hoje não tem, pois não há fabricantes em Portugal. O nosso terceiro compromisso é de ter a voar em 2010 o primeiro jacto de tecnologia estudada e desenvolvida em Portugal. **FPC**