



# FTB-337G SKYMASTER UMA SEGUNDA NOVA VIDA

Texto Major PILAV Natalino Pereira e Tenente TMAEQ Ulisses Freitas Fotos SAj MMA Fernando Nascimento

A 29 de Maio de 2012, a aeronave C-130, número de cauda (n/c) 16806 descolou da Base Aérea nº 1 (BA1), com uma carga preciosa: destino – Maputo, Moçambique. A bordo transportava o segundo FTB-337G Skymaster, n/c 13713.

Ficaram assim concluídos os trabalhos de manutenção do segundo IRAN<sup>1</sup> realizado à aeronave FTB na BA1.

O avião seria entregue pelo Ministro da Defesa Nacional, Dr. José Aguiar-Branco, durante a visita oficial realizada àquele país, entre 3 e 8 de Julho, na qual se fez acompanhar entre outras entidades pelo Chefe do Estado-Maior da Força Aérea, General José Pinheiro. Esta aeronave junta-se a outra do mesmo tipo, n/c 13729, já entregue à Força Aérea de Moçambique em Janeiro de 2011.



## O INÍCIO

No começo do corrente ano, findo o processo de avaliação, foi chegada a hora de se iniciar o projecto de recuperação da aeronave FTB-337G, n/c 13713.

Foram reunidas as condições humanas e materiais necessárias na Área de Inspeções e Reparações da Manutenção da Esquadra 101 (MNT101), a fim de se tornar realidade a execução deste desafio, voltar a colocar em condições de voo a segunda aeronave FTB-337G Skymaster, depois de ter cessado a sua actividade aérea em 2007.

## OS TRABALHOS REALIZADOS

Mais do que efectuar o IRAN a esta aeronave já abatida, a Direcção de Manutenção de Sistemas de Armas em estreita ligação com a MNT101, optaram por melhorar e aprofundar a intervenção, tendo, após o processo de estudo e avaliação dos trabalhos a realizar na aeronave, estabelecido os requisitos para a sua

concretização, mais especificamente:

- Revisão Geral da estrutura conforme o preconizado no Manual de Manutenção;
- Revisão Geral do sistema propulsor conforme o preconizado no Manual de Manutenção;
- Análise de condição de componentes, com vasto leque de Ensaios Não Destrutivos (END);

- Reparação de todas as anomalias estruturais (mossas, mudança de painéis e rebites aluidos, entre outros);
- Execução de Ordens Técnicas<sup>2</sup> que visam a conversão para certificação civil;
- Decapagem de toda a pintura em todas as superfícies da aeronave (interior e exterior);
- Tratamentos anticorrosivos de superfície;





- Pintura integral com alteração da cor original.

Em cada aeronave, foram cumpridas mais de 150 Cartas de Inspeção<sup>3</sup> básica, 50 cartas de Ensaio Não Destrutivos, entre os métodos utilizados de ultra-sons, líquidos penetrantes, raio-x, partículas magnéticas e correntes induzidas.

Foram cumpridas 50 Ordens Técnicas da Cessna e da Continental e executaram-se ainda mais de 100 cartas de trabalhos adicionais, totalizando assim mais de 2000 horas/homem de trabalho. Este tipo de intervenção permite iniciar um segundo ciclo de vida nestas aeronaves, totalmente reabilitadas, prontas para desempenhar missões com garantias de fiabilidade, qualidade e segurança.

## A MANUTENÇÃO

A MNT101 no que à inspeção/reabilitação de aeronaves diz respeito tem já um longo historial, pelo que a intervenção a efectuar no FTB-337G foi encarada com normalidade. Contudo, a especificidade do trabalho relacionado com o tratamento de superfícies e pintura, capacidade esta não existente na MNT101, introduziram a necessidade de recorrer ao mercado nacional, subcontratando-se uma empresa.

Depois de cinco meses de trabalhos de recuperação da aeronave, o resultado seria uma aeronave totalmente inspeccionada e reabilitada, com garantia de aeronave como “nova”, com diminuição de peso, conferindo-lhe mais eficiência aerodinâmica

e maior fiabilidade nos sistemas. O “produto” estava então pronto a ser testado em voo, nos céus da Base Aérea nº 1.

## OS VOOS DE EXPERIÊNCIA

No dia 11 de Maio de 2012, foi efectuada aquele que seria o primeiro de uma série de quatro voos de ensaio/experiência necessários ao aprontamento da aeronave.

Assim às 13h25, hora local, descolava da BA1, pela primeira vez desde 2007, o FTB-337G n/c 13713, para efectuar o voo de rodagem. Aos comandos da aeronave seguiam o Coronel PILAV António Branco, Comandante da Unidade e o Major PILAV Natalino Pereira, Comandante da Esquadra 101, que em Outubro de 2010 tinha efectuado os voos de experiência ao primeiro FTB-337G.

O voo decorreu sem dificuldades, apresentando somente alguns problemas menores e de fácil reparação. Foram efectuados mais três voos de experiência, nos quais foram detectadas pequenas anomalias, resolvidas de forma célere. De referir ainda a colaboração do Capitão PILAV João Silva, Oficial de Operações da Esquadra 101, na realização do segundo voo de experiência desta aeronave.

E como não há voos sem histórias, ocorreu um pequeno problema durante o terceiro voo, com uma falha na recolha do trem, o que permitiu aos pilotos aplicar na prática toda a teoria estudada em dias anteriores, aquando da sua preparação para os voos de experiência, e que per-

mitiu solucionar este pequeno incidente com a maior das eficácias. O voo seria completado aproximadamente uma hora e vinte minutos depois com a avaria completamente resolvida. No total foram dispendidas, ao longo de sete dias, 4h50 em voos de experiência.

## MISSÃO CUMPRIDA

O sucesso da missão só foi possível graças a todas as estruturas de apoio da Força Aérea, em particular as entidades responsáveis da DMSA e dos militares da BA1 envolvidos no processo. Será de relevar o trabalho desenvolvido pelo Grupo de Apoio da Unidade, no permanente suporte deste projecto, e dos militares directamente envolvidos na recuperação da aeronave.

Por último destaca-se o empenho e a demonstração cabal das capacidades e competências instaladas, nomeadamente pelos militares colocados na Esquadra 101, ao abraçarem este desafio nas múltiplas dimensões da manutenção e ensaio de aeronaves que se concluiu com elevada qualidade e de acordo com a calendarização estipulada. “Aeronave Pronta”. ✈

<sup>1</sup> *Inspect and Repair As Necessary.* Acção de Manutenção onde se efectua uma revisão geral e aprofundada a todos os componentes, estrutura e sistemas de uma aeronave, garantindo a sua total reabilitação.

<sup>2</sup> Procedimentos de manutenção emanados pelo fabricante, de carácter obrigatório, recomendatório, ou de instrução, que deverão ser cumpridos pela manutenção da frota a que se destinam.

<sup>3</sup> Procedimentos definidos e padronizados a executar em cada manutenção.



Voos de ensaio



Aspectos do projecto



Base Aérea nº 1, em Sintra. Preparação para o transporte a bordo do C-130, com destino a Moçambique



Foto CAVFA/Isar, E. Domingos

Foto CAVFA/Isar, E. Domingos