



Centro de manutenção da FMV em Luleå está fazendo a manutenção de uma aeronave JAS Gripen Tcheca. Está planejado que até Março do próximo ano, um total de cinco aviões tchecos estarão fazendo manutenção ali.

- Não é nada difícil para a Suécia fazer a manutenção para outras nações, mas esta é a primeira vez que isso acontece disse Seth Waara, chefe de vôo do centro de manutenção em Luleå.

O hangar de manutenção, tem espaço para trabalhar em pelo menos sete aeronaves JAS Gripen simultaneamente. Aqui está o primeiro avião Tcheco para a primeira revisão depois de 1.200 horas de vôo.

- Eles voam mais a cada ano na República Tcheca. Não há muitas aeronaves JAS Gripen suecas com 1.200 horas, diz Mats Tränstad, líder das atividades de supervisão diárias de manutenção de aeronaves pesadas em Luleå.



O avião veio no final de Abril, quando o pessoal tcheco e sueco realizaram uma inspeção conjunta na sua chegada. Em seguida, foi celebrado o contrato com a FMV e depois de oito a nove semanas, os acordos darão lugar a um plano fixo.

- Além da revisão, fazemos modificações. Por exemplo, uma antena será movida para obter uma melhor recepção, o ILS será modificado e vamos fazer uma modificação no OBOGS do piloto, que produz o suprimento de oxigênio próprio da aeronave, diz Joakim Shield, um dos engenheiros de voo que trabalham na aeronave.

Mecânica avançada

Mas, mesmo fora do plano de revisão, acontecerão algumas modificações de estruturas, melhora na pintura e correção de danos. Um técnico também se coloca no lugar do piloto e verifica se o assento ejetável está funcionando corretamente.



- A mecânica do assento ejetável é bem avançada. Se o piloto tiver que ejetar, ele puxa uma alavanca que libera uma carga explosiva. Isso inicia uma seqüência automática de eventos e 2,5 segundos após o piloto ter puxado a alavanca, ele já está pendurado por seu pára-quedas em um lugar e o assento em outro, diz Rune Lehman, engenheiro de manutenção.

Alta prioridade

O cronograma de manutenção de aeronaves estrangeiras é basicamente o mesmo que o sueco.

- A principal diferença é que a prioridade para peças de reposição para o plano Tcheco é mais alta. Outra diferença é que o relatório técnico deve ser escrito em inglês ao invés de sueco, diz Mats Tränstad.



Quando o monitoramento é completo, o plano é testado em uma sala de ensaio especial. Fortes cabos seguram o avião no chão e da sala de controle o técnico passa as instruções da cabine do “piloto” do teste e checar os valores a lidos e quais sistemas serão examinados.

- Verificamos que não há vibração no motor e através do sistema de emergência, garantir que eles trabalham. Eu também executo testes de motor, de marcha lenta até a potência máxima. Isso geralmente leva quatro segundos, diz Boström, engenheiro de manutenção.

Entregar

Quando os técnicos da flygvapnet estão prontos, é hora de entregar o avião para a Força Aérea Tcheca.

- Há um monte de formalidades ao seu redor, incluindo licenças necessárias para aviões estrangeiros voarem na Suécia. Os pilotos checos têm 72 horas para testar em voo, diz Mats Tränstad.



Estamos todos muito felizes vendo os tchecos deixarem uma aeronave Gripen para manutenção e levando outra pronta.

- Temos o prazer de recebermos nas oficinas de vôo da FMV a confiança para a realização da manutenção dos JAS Gripen estrangeiros. Apesar das oficina de Sâtenäs e Ronneby também fazerem manutenção de aviões estrangeiros. Neste momento, a oficina de Sâtenäs realiza a supervisão do Gripen hugaro diz Seth Waara.

Glossário:

OBOG - Gerador de Oxigênio a Bordo

ILS - Sistema de Aterrisagem por Instrumentos

FONTE: FMV

TRADUÇÃO E ADAPTAÇÃO: Defesa Aérea & Naval