

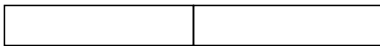
# Entrevista com o Ten.Cel.Av. Mauro Freitas o "Capitão do Navio Pirata"

Written by  
Sunday, 09 November 2008 22:05 -

---



## A ALIDE com os Corsários



O Futuro do Corsário & A tradição dos Corsários

O Ten.Cel.Av. Mauro de Souza Freitas é o atual comandante do 2º/2º GT e sintetiza em si um pedaço importante da história do Esquadrão Corsário.

**Aeronaves voadas:** T-23,T-25,C-95,C-95B,C-115,KC-137.

**3500 horas** ao tomar o comando do 2º/2ºGT.

Postos ocupados anteriormente:

Auxiliar da Subseção de Inspeção Técnica 2º/2º GT - Ajudante do 3º ETA - Chefe Seção Inteligência do 3º ETA-  
Ajudante 1º/9º GAv - Chefe da Seção de Doutrina e Instrução do 1º/9º GAv - Ajudante 2º/2º GT - Chefe da Subseção de Navegação do 2º/2º GT - Chefe da Seção de Operações de Informática da BAGL -  
Comandante do Esquadrão de Infraestrutura da BAGL - Comandante do Esquadrão de Pessoal da BAGL - Chefe do 3º Serviço Regional de Ensino - Chefe da 1ª Seção do Estado-Maior do III COMAR -  
Comandante do Grupo de Serviços de Base da BAGL.

**Entrevista:**

**BM:** *Como foi a origem do Esquadrão e como foi o caminho até a chegada dos KC-137?*

## Entrevista com o Ten.Cel.Av. Mauro Freitas o "Capitão do Navio Pirata"

Written by

Sunday, 09 November 2008 22:05 -

---

**Ten.Cel.Mauro:** O 2º/2º GT foi criado com a chegada os C-118, os Douglas DC-6B oriundos da Varig. Após esse momento inicial, transicionamos para os C-91A e em seguida para o C-95B. Fomos o primeiro esquadrão com este modelo e demos início às missões de lançamento de fardos com para-quedas no Bandeirante.



**BM:** *Como foi a seleção do 2º/2º GT para receber o Boeing? Nós ouvimos de outros oficiais da Reserva que inicialmente se imaginava que estas novas aeronaves iriam para o 1º/1º GT, ou então, para um novo "2º/1º" GT*

**Ten.Cel.Mauro:** É verdade...embora a vinda dos Boeing 707 estivesse prevista há muito tempo, foi apenas no Governo Sarney que este projeto se materializou. A chegada do Boeing foi uma quebra de paradigma tremenda na FAB. Ele foi o primeiro cargueiro a jato da FAB, antes dele apenas os caças eram movidos a jato. Talvez por isso, até o momento da entrega não havia um consenso sobre qual esquadrão os receberia. No final fomos selecionados, apesar de na época nós voarmos o C-95B Bandeirante que era muito menor. Para operar esta nova aeronave, um conjunto de oficiais foi pinçado de várias unidades da FAB para se constituir no primeiro grupo de pilotos de KC-137.

**BM:** *Por esse fato o Sr. acabou se tornando o primeiro e último dos Corsários originais a voar o KC-137 na FAB?*

**Ten.Cel.Mauro:** Aparentemente sim...

**BM:** Quas foram as alterações inseridas pela Boeing Military Aircraft Company nos 707s ex Varig?

**Ten.Cel.Mauro:** Nossos aviões foram modificados pela Boeing para que pudéssemos extrair o máximo deles em carga, REVO e transporte de passageiros. Foi instalado em todos os quatro aviões, APU, sonda de reabastecimento nas asas, piso reforçado para utilização de pallets e equipamentos inerentes ao REVO.

**BM:** Quais são os planos para o futuro?

**Ten.Cel.Mauro:** Esta sendo estudado a possibilidade de adquirirmos uma nova unidade do KC-137 para passarmos a voar simultaneamente com quatro aeronaves e manter uma em check no PAMA-GL.

**BM:** E a perspectiva de novo avião widebody para substituir os KC-137?

**Ten.Cel.Mauro:** Bem, como você pode ver (aponta sorrindo para as maquetes de um KDC-10 e de um inesperado Ilyushin Il-82 reabastecedor nas cores padrão da FAB em cima da estante), propostas não nos faltam. De concreto apenas que no governo FHC, na época da LAD 2003, houve um estudo mais profundo para determinar a viabilidade do A-310 MRTT que poderia ser uma aeronave comum para as funções de

transporte presidencial, transporte de carga, de passageiros e de REVO, assim como nos operamos o KC durante toda a sua vida operacional até recentemente.

**BM:** E hoje em dia como está esta conversa? Parada?

**Ten.Cel.Mauro:** Até agora não recebemos da Varig VEM uma apresentação sobre as vantagens da conversão para cargueiro/REVO do 767, programa que eles estão desenvolvendo com apoio da IAI israelense. E há poucos dias a VFAe nos solicitou uma avaliação inicial sobre o novo A-330 MRTT da Airbus, tanto na operação de REVO quanto para carga.

**BM:** Como está a perspectiva futura dos KC, quantos anos eles ainda tem pela frente na FAB?

**Ten.Cel.Mauro:** Recentemente realizamos na nossa frota uma inspeção/manutenção importante recomendada pela Boeing chamada "Aging Fleet" o que nos permite seguir com eles por mais uns dez anos sem nenhum problema.

**BM:** Qual o status do 2403?

**Ten.Cel.Mauro:** Ele esta entregue ao PAMA-GL onde esta realizando um Check "Super Delta". Isso nada mais é do que a realização simultânea do Check D e do "Aging Fleet". A aeronave agora está totalmente aberta, é uma visão impressionante! Ele só nos será devolvido lá pelo fim de 2006. O próximo a ir para o PAMA depois disso será o 2402.

**BM:** As aeronaves da FAB voam muito menos do que as de uso na aviação civil, o que isso impacta na parte de manutenção.

**Ten.Cel.Mauro:** Essa é uma questão bem interessante, realmente estas aeronaves foram concebidas para voar mais de 15 horas por dia e aqui estamos com cerca de 600hs por ano para cada avião. Já existiu casos de peças que foram instaladas e após um número de vôos mínimo tivemos que substituir uma peça perfeita apenas porque o tempo de sua validade expirou. Por isso, estamos em contato com a Boeing para criar um novo calendário de inspeção de manutenção que seja melhor adaptado para nossa realidade. Assim, um check realizado a cada quatro anos passaria a ser realizado a cada oito anos, uma economia notável para a FAB sem que isso se reflita em um aumento de risco para a tripulação ou para o avião.

**BM:** O Sr. poderia nos contar o que houve em Confins na

semana passada? Houve uma necessidade de envio de uma segunda aeronave para “resgatar” um KC-137 com pane nas rodas?

**Ten.Cel.Mauro:** Foi um problema menor. Ao pousar, um prego ou parafuso grande perfurou uma roda e esta aeronave não carregava o “flight kit” padrão que inclui um pneu entre outras coisas. Temos dois destes kits, depois da ativação do terceiro avião ainda não montamos este novo kit para a terceira aeronave. Já vamos corrigir isso. O avião que foi levar o kit saiu numa missão de treinamento em direção a Confins no lugar de ir para Canoas onde estava previsto no planejamento, e depois retornou para Canoas, prosseguindo o treinamento.

**BM:** Como aconteceu do KC ser conhecido por “Sucatão”?

**Ten.Cel.Mauro:** Isso é um caso clássico de uma brincadeira saindo do controle. O termo “Sucatão” nasceu aqui dentro do esquadrão como um apelido carinhoso, Uma maneira de brincarmos com a idade avançada do nosso avião. Infelizmente, alguém de fora do Esquadrão ouviu esse nome e a mensagem saiu completamente deturpada na mídia. Foi uma pena essa confusão toda, justamente nos aviões mais paparicados da frota da FAB. [risos] Agora estamos mostrando a todos que praticamente não existe missão que nós não possamos realizar. Maio será um mês movimentado, temos



Written by

Sunday, 09 November 2008 22:05 -

---

vôos quase todos os dias, inclusive, haverá alguns dias onde as nossas três aeronaves estarão simultaneamente no exterior, uma façanha notável, não é?

**BM:** Sem dúvida. Muito obrigado!