

10 ANOS DO RECEBIMENTO E DA INCORPORAÇÃO DO NAVIO POLAR *ALMIRANTE MAXIMIANO**

ALI KAMEL ISSMAEL JUNIOR**
Capitão de Fragata (EN)

SUMÁRIO

Introdução
O início da missão – fase de delineamento das obras de adaptação e especificação de equipamentos
Execução das obras de adaptação e instalação de equipamentos
O grande dia: a incorporação à MB
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em 3 de fevereiro de 2019 completaram-se os dez anos do recebimento e da incorporação do Navio Polar *Almirante Maximiano* pela Marinha do Brasil (MB), e essa data traz boas recordações à mente deste autor, participante do Grupo de Apoio Técnico (GAPT) para o recebimento deste meio à época.

Em face da necessidade, premente a todo ser humano, de querer deixar regis-

trados os momentos mais importantes, motivei-me a escrever este artigo com o humilde intuito de poder passar aos leitores, principalmente às novas gerações de oficiais e praças da MB, as experiências profissionais e pessoais que tive com o privilégio de poder participar dessa missão. Posso citar, como exemplo, a oportunidade única de vivenciar, compreender e assimilar os desafios inerentes ao ambiente operativo, que muitas vezes nos esquecemos ao exercermos nossa profissão de

*N.R.: O NPo *Almirante Maximiano* comemorou, em 3 de fevereiro último, nas proximidades da Estação Antártica Comandante Ferraz, seu 10º aniversário de incorporação à Marinha do Brasil. Em 14 de fevereiro, em Punta Arenas, no Chile, em meio à XXXVII Operantar, assumiu o comando do navio o Capitão de Mar e Guerra João Candido Marques Dias.

** Serve no Instituto de Pesquisas da Marinha, como Encarregado do Grupo de Sistema de Armas. Mestre em Engenharia Elétrica pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet-RJ), especialista em Análise do Ambiente Eletromagnético pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e engenheiro elétrico com ênfase em Sistemas Eletrônicos pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (Uerj).

engenheiro na MB, em nossas mesas de escritório ou em laboratórios e oficinas.

O INÍCIO DA MISSÃO – FASE DE DELINEAMENTO DAS OBRAS DE ADAPTAÇÃO E ESPECIFICAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Conforme explanado pelo *blog* Base Militar Web Magazine (2009), em fevereiro de 2008, o então Presidente da República, durante visita ao Continente Antártico, decidiu pela obtenção de um navio para, juntamente com o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, apoiar as pesquisas brasileiras no continente gelado. Com isso, iniciou-se o processo de seleção de um navio de pesquisa com capacidade de operar na região, tendo sido selecionado o navio *Ocean Empress*, por uma comissão composta por engenheiros navais e oficiais, com relevante experiência em operações antárticas.

Em relação ao histórico do navio, o referido *blog* cita:

O navio, construído em 1974 no estaleiro Todd (EUA), foi comissionado como navio de apoio (*Supply Vessel*) às plataformas de petróleo no Mar do Norte e, posteriormente, em 1988, no Estaleiro Aukra (Noruega), foi convertido em navio pesqueiro (*Stern Factory/Processing Trawler*), quando obras de grande vulto foram executadas, a ponto de ter sido preservada apenas a quilha como parte original, o que, segundo a classificadora Llodys Register, torna o ano de 1988, na prática, como o seu novo ano de construção (BASE MILITAR, 2009).

Na inspeção que selecionou o futuro navio polar, foi verificada a necessidade da realização de alterações estruturais no

navio escolhido, a fim de atender aos requisitos necessários para apoiar o Programa Antártico Brasileiro (Proantar). Nessa inspeção, da qual o autor não participou, realizada em abril de 2008, o navio já se encontrava atracado no Estaleiro Bredo (Bremerhavener Dock GmbH), em Bremerhaven, Alemanha, onde seriam realizadas as demais tarefas para a conclusão do projeto. Após a escolha, o navio foi adquirido por meio de convênio assinado em 2008 entre a Marinha do Brasil; a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), empresa pública vinculada ao então Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT); e a Fundação de Desenvolvimento da Pesquisa (Fundep) (BASE MILITAR, 2009).

Após a seleção, conforme a Portaria nº 178/MB, de 15 de maio de 2008 (BRASIL, 2008a), o comandante da Marinha designou para o GAPT ao recebimento do futuro navio polar os então Capitão de Mar e Guerra Fuad Gatti Kouri, da Diretoria Geral do Material da Marinha (DGMM) e gerente do Projeto Navio Polar; Capitão de Fragata José Manuel da Costa Nunes, da Diretoria de Hidrografia da Marinha (DHN) e do Grupamento de Navios Hidrográficos (GNHo), responsável pelos aparelhos de Hidroceanografia e Geologia Marinha; Capitão de Fragata André Schumann Rosso, da Secretaria Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm), responsável pelas vestimentas antárticas de sobrevivência e coletes salva-vidas; Capitão de Corveta (EN) Rogério Corrêa Borges, do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), responsável pelos sistemas mecânicos; Capitão-Tenente (EN) José Francisco de Andrade Junior, da Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha (DCTim), responsável pelo sistema de comunicações; Capitão-Tenente (EN) Eberth Fontenelle Lôbo, da Diretoria

de Engenharia Naval (DEN), responsável pelo sistema elétrico; eu, Capitão-Tenente (EN) Ali Kamel Issmael Junior, da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (Dsam), responsável pelos sensores de navegação e escotaria; e Capitão-Tenente (EN) André Ricardo Mendonça Pinheiro, do AMRJ, responsável pela área de estabilidade e estrutura do navio. Em função da necessidade de se adaptar um convoo para pouso de helicópteros no futuro navio polar, o comandante da Marinha também designou os então Capitão de Corveta Luis Eduardo Soares Fragozo, responsável pelas facilidades de aviação, e Segundo-Sargento (AV-RV) André Matos Pereira,

conforme a Portaria nº 180/MB, de 20 de maio de 2008 (BRASIL, 2008b), sendo ambos, à época, da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM). As Figuras 1(a) e 1(b) apresentam a equipe envolvida.

Na chegada em Bremerhaven, fomos recebidos por Tore Thorsen (Figura 2(a)), diretor-gerente (*managing director*) e acionista da empresa norueguesa ASK Subsea Ltd, operadora e proprietária do navio, que intermediou os entendimentos entre a equipe da MB e os representantes do Estaleiro Bredo e das empresas estrangeiras subcontratadas para a realização da missão. O aspecto externo do navio quando chegamos é apresentado na Figura 2(b).

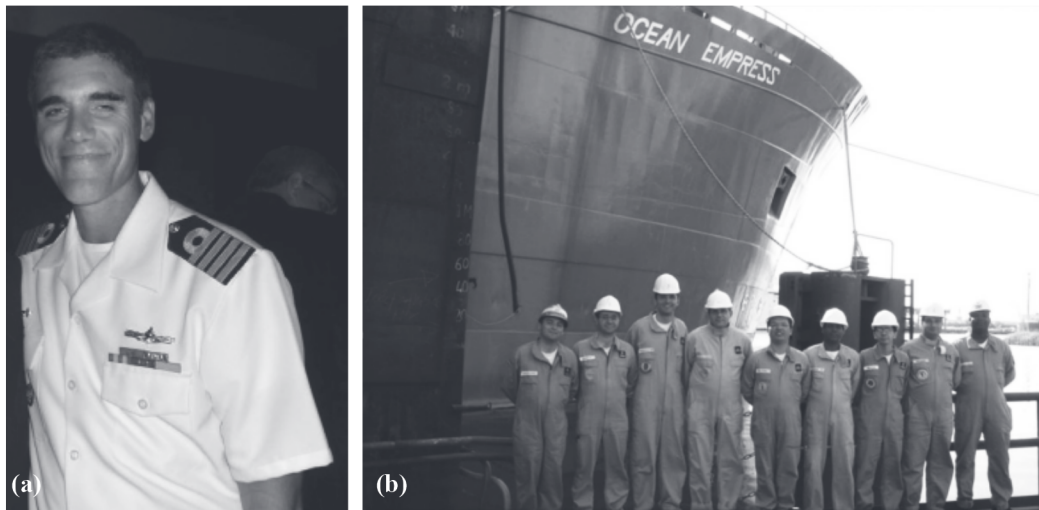


Figura 1 – (a) O Capitão de Mar e Guerra Kouri, chefe da primeira missão; (b) Grupo de Apoio Técnico do Navio Polar de Apoio à Pesquisa (fotos do arquivo pessoal do autor)

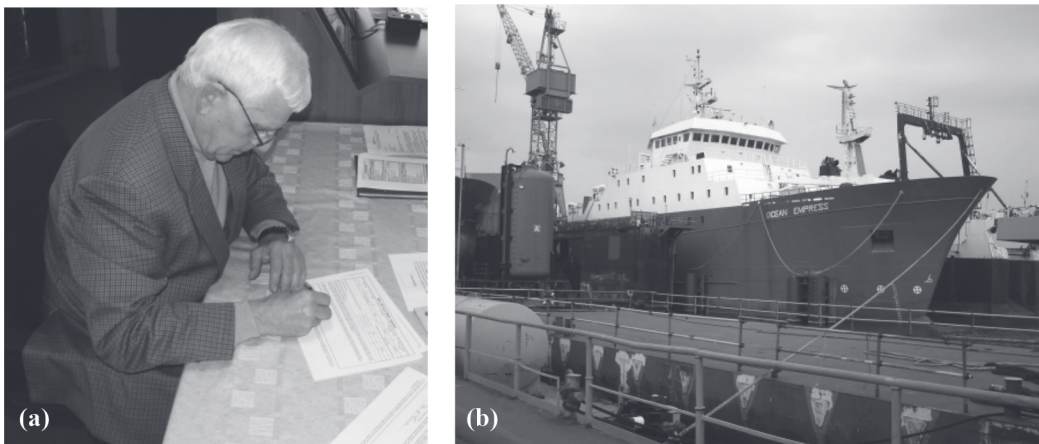


Figura 2 – (a) Tore Thorsen, diretor-gerente da ASK Subsea Ltd; (b) Aspecto externo do navio *Ocean Empress*, quando da chegada do GAPT (arquivo pessoal do autor)

O propósito dessa primeira etapa era integrar o GAPT no delineamento dos projetos atinentes às obras de adaptação executadas no navio polar, para atendimento dos requisitos da MB; especificação de equipamentos a serem adquiridos e instalados; levantamento de informações dos equipamentos e sistemas, visando ao estabelecimento das dotações de sobressalentes (bordo e base); e coleta de dados necessários ao início do processo de catalogação de itens.

Como representante da Dsam, meu enfoque foi atuar nos equipamentos de navegação, na escotéria – local onde se guarda o armamento de serviço e materiais fumígenos e pirotécnicos para sinalização – e no Sistema de Posicionamento Dinâmico, tendo travado contato com os técnicos contratados pelo Estaleiro Bredo para a instalação dos equipamentos de navegação de bordo, que em muito

auxiliaram o trabalho de levantamento dos manuais, bem como da localização dos diversos itens componentes a bordo do navio. No âmbito deste trabalho, de forma resumida, foi levantada a Lista de Equipamentos e Equipagens (LEE), contendo as informações mínimas para que se iniciasse o cadastramento da configuração de equipamentos do meio no Sistema Logístico da MB, bem como a coleta da documentação de suporte e dos manuais existentes a bordo, tomando como base a Estrutura de Divisão de Produto (*Product Breakdown Structure – PBS*) dos Sistemas e Equipamentos existentes. Esta tarefa, considerando que o meio foi uma compra de oportunidade, é de vital importância, já que é a primeira obtenção dos insumos logísticos fundamentais para a futura manutenção do navio. Nas Tabelas 1 e 2 são apresentados os modelos adotados para a LEE e para a Lista da

LISTA DE EQUIPAMENTOS E EQUIPAGENS		QTD	SWIBS	Descrição	Part Number	Localização a Bordo	QTD de itens existentes no Equipamento.	DOTAÇÃO DE BASE	DOTAÇÃO DE BORDO	OBS.
SISTEMA	EQPTO									

Tabela 1 – Lista de Equipamentos e Equipagens (LEE)

Legendas:

SWIBS – *Ship or System Work Breakdown*. É a codificação utilizada para identificação do item em termos de sua utilização sistêmica ou funcional no navio.

QTD. – Quantidade.

Part Number – Código normalmente adotado por fornecedores dos itens para identificação para aquisição.

Dotação de Base – Quantidade mínima recomendável do item em estoque em terra.

Dotação de Bordo – Quantidade mínima recomendável do item em estoque a bordo do navio.

SISTEMA	EQUIPAMENTO	MANUAL	OBS.				
			OPERAÇÃO	INSTALAÇÃO	SERVIÇO ATÉ 1ª ESCALÃO NO MÍNIMO	VERSÃO FÍSICA (SIM/NÃO)	VERSÃO DIGITAL (SIM/NÃO)
		VERSÃO DIGITAL (SIM/NÃO)	VERSÃO FÍSICA (SIM/NÃO)	VERSÃO DIGITAL (SIM/NÃO)	VERSÃO FÍSICA (SIM/NÃO)	VERSÃO DIGITAL (SIM/NÃO)	VERSÃO FÍSICA (SIM/NÃO)

Tabela 2 – Lista da Documentação Existente a Bordo (LDEB)

Documentação Existente a Bordo (LDEB) adotados, de forma a ras- trear e registrar esses dados.

Em linhas gerais, para os sis- temas que ainda não estavam instalados, como o Sistema de Posicionamento Dinâmico, ou parcialmente instalados, como o Circuito Fechado de TV (CFTV), levantou-se o que já havia disponí- vel e delinear-se requisitos para as futuras instalações, em conjunto tanto com os membros do Setor Operativo do GAPT como com a Assessoria Técnica da Dsam, no Brasil, realizando contatos hori- zontais pelo portal da Marinha e por Skype, utilizando na época uma rede 3G de internet bastante lenta para os padrões de hoje, diga-se de passagem, de forma a minimizar riscos de erros nas defi- nições das especificações que iriam nortear o escopo dos trabalhos para a fase de execução seguinte.

Para os equipamentos já instalados, procurou-se verificar a existência dos manuais de operação e manutenção, bem como avaliar se já havia sobressalentes, o grau de obsolescência e a necessidade ou não de se substituir eventualmente na próxima etapa. É importante frisar que também foram realizados testes prelimi- nares nos equipamentos prontificados, especialmente os que já possuíam manuais de operação. Entretanto, esses testes não levaram em consideração a verificação de calibração e aferição dos mesmos, pela falta de condições técnicas e por não ter sido apresentado, até aquele momento, nenhum certificado de calibração/aferição dos equipamentos por parte da ASK. Na Figura 3 é apresentada uma fotografia du- rante uma inspeção de antenas, realizada pelo autor, no tijupá do navio.



Figura 3 – Inspeção de antenas no tijupá do navio (foto do arquivo pessoal do autor)

Em função disso, tornaram-se necessá- rias, durante o período interregno para a segunda etapa, a preparação de planilhas de testes de porto e de mar pelo setor técnico da Dsam para todos os equipa- mentos envolvidos e a solicitação à ASK dos serviços de calibração e aferição na segunda etapa da missão ou a apresenta- ção de certificados de que estes serviços foram realizados previamente. Ao final da primeira etapa, foi entregue ao Senhor Tore Thorsen, representante da ASK, uma relação com os equipamentos que deveriam ser mantidos e os novos que deveriam ser adquiridos e instalados no navio, respeitados os valores negociados.

A visita antes das obras do GAPT permitiu o trabalho interativo com a ASK na busca de soluções contempladas de maneira genérica pelo MOA (*Memoran-*

dum of Agreement), documento que nortearia os trabalhos de adaptação do navio, bem como na catalogação preliminar de vários sistemas de bordo.

A esta altura, a MB já havia definido o nome do navio como Navio Polar Almirante Maximiano, fazendo justa homenagem ao Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, como bem explana o *blog* Base Militar Web Magazine (2009):

O nome “Almirante Maximiano” é uma justa homenagem ao insigne Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, que, como comandante da Marinha, ao adquirir o Navio de Apoio Oceanográfico (NAPoC) *Barão de Teffé* (1982, ex-*Thala Dan*), abriu o caminho para a presença do Brasil na Antártica, permitindo a realização da Primeira Expedição Antártica Brasileira e o estabelecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz. Esta estação, a partir de então, marca a presença de nosso país naquele continente, na condição de membro do Tratado Antártico, e nos dá direito a voto nas decisões atinentes àquela região (BASE MILITAR, 2009).

As Figuras 4(a) e 4(b) apresentam a imagem do insigne chefe naval Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca e o brasão do navio polar.

A Figura 5 apresenta parte do Grupo de Apoio Técnico em frente ao Estaleiro Bredo, no dia de seu regresso ao Brasil dessa primeira etapa.

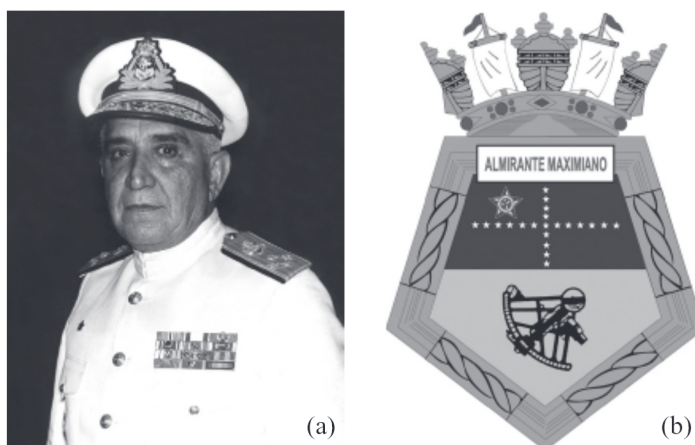


Figura 4 – (a) Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca (Soamar Santos. Acesso em 27/1/2019); e (b) brasão do navio polar (*Navios de Guerra Brasileiros*. Acesso em 24/1/2019)



Figura 5 – Dia do regresso da Alemanha de alguns dos membros do GAPT (arquivo pessoal do autor)

EXECUÇÃO DAS OBRAS DE ADAPTAÇÃO E INSTALAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Conforme a Portaria nº 39/DGPM, de 5 de março de 2009 (BRASIL, 2009), o diretor-geral de Pessoal da Marinha definiu as equipes integrantes da Missão de Recebimento do Navio Polar *Almirante Maximiano*, compostas pela primeira tripulação do novo meio e pelo Grupo de Apoio Técnico (GAPT). Na Tabela 3 são citados os integrantes dessa jornada, com seus postos e graduação à época, e os respectivos períodos de participação.

GRUPO	MILITARES INTEGRANTES	PERÍODO
ALFA	CMG SÉRGIO RICARDO SEGÓVIA BARBOSA (Encarregado do Grupo de Recebimento e primeiro comandante do navio) CC JOSUÉ FONSECA TEIXEIRA JÚNIOR (primeiro chefe do Departamento de Máquinas do navio) CT (IM) UBIRAJARA DE JESUS SANTANA FERREIRA (primeiro do Departamento de Intendência do navio) CT HUGO LEONARDO FERNANDES DA COSTA 1ª SG-MR REGINALDO SOARES VELASCO 1ª SG-MO CEZAR AUGUSTO CHAGAS DE MIRANDA 1ª SG-ES ANTONIO ROZA NETO 2ª SG-CI ANTONIO CARLOS BATISTA 2ª SG-EL JORGE RAMOS GUIMARÃES 2ª SG-ET RAELSON DANTAS DE SOUSA 2ª SG-HN SÉRGIO DA SILVA SANTOS 3ª SG-CN ANDRE LUIZ RODRIGUES COSTA CB-CO JOAO BATISTA DE SOUSA CB-CP CRISTOFERSON MAX FELIPE CB-PL JADSON PEREIRA DA SILVA	29/9/2008 a 16/3/2009
BRAVO	CF HORÁCIO LOPES SENIOR (primeiro imediato do navio) CC SIDNEI DA COSTA ABRANTES (primeiro chefe do Departamento de Operações do Navio) CT (Md) VITOR DE ANDRADE MELLO GALLO CT (CD) FERNANDO CÉSAR PARAIZO BORGES CT RAFAEL TEIXEIRA CERQUEIRA CT RICARDO VILHENA MOREIRA CT (IM) BRUNO SANTA RITA MOREIRA 2ª SG-EL FERNANDO GONÇALVES DE BARROS 3ª SG-ME JACKSON BARBOSA SILVA 3ª SG-ES ALEXANDRE NICK BARRETO 3ª SG-MO JOSUÉ SILVESTRE DA SILVA 3ª SG-MO CARLOS RENATO OLIVEIRA COUTO 3ª SG-MR CARMO NETO MARTINS DE SOUZA CB-AR MARCIO RODRIGUES MAGALHÃES DE JESUS CB-AR RENATO FONSECA DOS SANTOS PINTO CB-AR JÁDERSON MEDEIROS BARBOZA CB-AR EDUARDO FERREIRA DOS SANTOS CB-BA RAFAEL RODRIGUES MARTINS CB-CN RODRIGO DE PAULA CRUZ CB-CN MARCIO FERNANDO DE SOUZA LUZ CB-CO CLOVIS FERNANDO BRAGANÇA DA SILVA CB-EF AILTON FERREIRA DA SILVA CB-EL MARCUS AURELIUS SAMPAIO DA SILVA CB-ET LIVIO SALINAS DE PAIVA CB-HN PABLO FREITAS DA SILVA CB-MC RAFAEL NASCIMENTO VIANNA CB-MO RENATO DE ARAÚJO MARINHO CB-MO VALDIR DA TRINDADE PEREIRA CB-MR PAULO CESAR CORREA OLIVEIRA CB-MR SALEZIO RIBEIRO PASSOS CB-MR VANILSON JORGE LENCI CB-MT FERNANDO BARBOSA DOS SANTOS CB-PL WAGNER GABRI BARTOLAZI CB-MA CARLOS FERREIRA CECIM CB-MO EDMAR QUEIROZ DA CONCEIÇÃO CB-CO RENATO JOSÉ DA COSTA CB-ES VILSON CARVALHO VERAS CB-AR EDSON DA SILVA MARQUES	28/10/2008 a 16/3/2009
CHARLIE	1ª Ten LEANDRO DOS SANTOS NOVAES	10/12/2008 a 16/3/2009
DELTA	CT ALEXANDRE E MOTA E PINTO	29/9/2008 a 15/11/2008
GRUPO DE APOIO TÉCNICO 1	CC (EN) ROGÉRIO CORRÊA BORGES (chefe do Grupo de Apoio Técnico)	29/9/2008 a 16/3/2009
GRUPO DE APOIO TÉCNICO 2	CT (EN) EBERTH FONTENELLE LÔBO CT (EN) ANDRÉ RICARDO MENDONÇA PINHEIRO CT (IM) KLEBER SOARES MOURA 1ª SG-PL CARLOS ALBERTO LIMA	29/9/2008 a 19/2/2009
GRUPO DE APOIO TÉCNICO 3	CT (EN) ALI KAMEL ISSMAEL JUNOR	1/11/2008 a 16/3/2009
GRUPO DE APOIO TÉCNICO 4	CT (EN) JOSÉ FRANCISCO DE ANDRADE JUNIOR 1ª SG-ET JOSÉ DE RIBAMAR CASTRO LOPES	1/11/2008 a 19/2/2009
GRUPO DE APOIO TÉCNICO 5	CC LUIS EDUARDO SOARES FRAOZO 1ª SG-AV-CV ANTÔNIO CLÁUDIO MOREIRA	25/10/2008 a 9/12/2008

Tabela 3 – Equipes integrantes da Missão de Recebimento do Navio Polar *Almirante Maximiano* (BRASIL, 2009)

Faz-se aqui justiça também à participação do Engenheiro Celso Di Domenico (vide Figura 6), na época responsável pelo Setor de Análise de Choques e Vibração do Centro de Projeto de Navios (CPN), que também contribuiu em importantes análises durante a preparação do navio polar, entre os meses de novembro de 2008 e janeiro de 2009.

Dentro do espírito solidário necessário a esse tipo de missão, todos os membros do GAPT, bem como do navio, procuraram colaborar no que fosse possível, mesmo em outras áreas de atuação, ajudando na catalogação de itens e mesmo auxiliando em inspeções e até em manutenções corretivas de pequena monta, de sistemas elétricos, mecânicos e de comunicações que passassem por dificuldades. Uma



Figura 6 – Engenheiro Celso Di Domenico, na época responsável pelo Setor de Análise de Choques e Vibração do CPN (arquivo pessoal do autor)



Figura 7 – Pausa na faina de inspeção de obras mortas com o navio polar docado no dique do Estaleiro Bredo (arquivo pessoal do autor)

união de experiências em um trabalho multidisciplinar que em muito colaborou para o bom andamento da missão, bem como para a evolução profissional de todos os envolvidos. Por exemplo, mesmo sendo engenheiro eletrônico, pude colaborar com as inspeções de obras mortas dos transdutores do navio e auxiliar os oficiais da área de máquinas na observação do estado do casco do navio, conforme a Figura 7.

Sempre é importante lembrar que a missão realizou-se durante um rigoroso inverno no norte da Europa, onde temperaturas oscilavam entre -10° e -5° Celsius e, especialmente em dezembro, praticamente ou nevava ou chovia, com fortes ventos (Figuras 8(a) e 8(b)). Longe do calor do nosso Brasil e enfrentando um clima tão diferente e frio, vivenciando também um país com uma cultura bem diversa da nossa, o espírito de camaradagem mencionado anteriormente nas fainas mostrou-se mais intenso ainda nos momentos sociais de lazer e, com isso, grandes amizades foram ali forjadas nas dificuldades, tanto entre os oficiais, como com as praças e entre todos os membros do Grupo de Recebimento.



Figura 8 – (a) Rio Weser congelado, nas proximidades do Estaleiro Bredo, durante um dia de expediente; e (b) Neve caindo no “Tio Max”, dificultando as obras do hangar e do convoo (arquivo pessoal do autor)

As Figuras 9(a), 9(b) e 9(c) dão uma ideia da evolução dos trabalhos, bem como do clima vivido durante as fainas. Esse entrelaçamento e a proximidade de todos os envolvidos acabaram por criar o tradicional e conhecido “espírito do navio”, que, por consequência, ganhou o carinhoso apelido de “Tio Max”.

Após a saída do navio do dique, em dezembro de 2008, com as obras praticamente prontas, fez-se o primeiro teste de mar do navio polar, enfrentando mar com Escala Beaufort¹ entre 7 e 9, de todos os



Figura 9 – (a) Aspecto do navio polar docado no dique do Estaleiro Bredo para faina de pintura. Já era possível ver o seu indicativo H41; (b) faina de colocação do brasão do navio e pintura do lema dos hidrógrafos; e (c) “Tio Max” saindo do dique do Estaleiro Bredo pela primeira vez (arquivo pessoal do autor)

1 A Escala de Beaufort classifica a intensidade dos ventos, tendo em conta a sua velocidade e os efeitos resultantes das ventanias no mar e em terra. Foi concebida pelo meteorologista anglo-irlandês Francis Beaufort, no início do século XIX. Na década de 1830, a Escala de Beaufort já era amplamente utilizada pela Marinha Real Britânica (Wikipedia. Acesso em 27/1/2019).



Figura 10 – (a) Tio Max saindo do Porto de Bremerhaven, em dezembro de 2008, para o seu primeiro teste de mar, e (b) voltando de Kristiansand, na Noruega, após a verificação de sistemas e preparação para a travessia de volta ao Brasil (fotos do arquivo pessoal do autor)

sistemas, que estavam praticamente concluídos. O autor deste artigo, conforme já explanado na Introdução, participou dessa comissão, inspecionando e testando os sistemas que lhe eram afetos, especialmente o Sistema de Posicionamento Dinâmico, já nas águas tranquilas da costa de Kristiansand, na Noruega. As Figuras 10(a) e 10(b) apresentam a saída e a volta do Tio Max dessa comissão.

Após este teste de mar, em janeiro de 2009, encerraram-se o levantamento da Lista de Equipamentos e Equipagens (LEE), a verificação de sobressalentes existentes e a aquisição na Alemanha dos faltantes para a travessia ao Brasil, a coleta final dos certificados de conformidade e calibração, manuais de operação, instalação e manutenção existentes em meio digital e a digitalização dos que só se encontravam em meio físico. Em relação aos sistemas sem manuais, foram efetuados contatos com os fabricantes, que prontamente forneceram a documentação necessária. Toda esta documentação foi organizada em meio digital e gravada em quatro CDs, com uma cópia entregue ao navio e, posteriormente à chegada ao Brasil, uma ao então Centro de Eletrônica da Marinha (CETM), uma

ao então Centro de Armas da Marinha (CAM) e outra à Dsam.

Ao término dos serviços, o navio polar sofreu diversas modificações estruturais, como a inclusão de um hangar climatizado e convoo para operações com helicópteros, com capacidade para receber duas aeronaves, novas e ampliadas acomodações e instalações de pesquisas e laboratórios. Essas obras de conversão andaram em ritmo acelerado, devendo-se isso em parte aos recursos disponibilizados pelo Ministério de Ciência e Tecnologia, por meio da Finep, e ao esforço e à competência do Grupo de Recebimento comandado pelo então Capitão de Mar e Guerra Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa.

O GRANDE DIA: A INCORPORAÇÃO À MB

Conforme o *blog* Kemp Tecnologia (2009), a incorporação ocorreu no dia 3 de fevereiro de 2009, em cerimônia presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, na cidade de Bremerhaven, Alemanha. Também compareceram ao evento o comandante da 2ª Força Operacional da Marinha alemã e representante

daquela Força no evento, Comodoro Karl-Wilhelm Bollow, além do diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca; do comandante da Escola de Operações Navais – Bremerhaven, Capitão de Mar e Guerra Gerd Kiehle; do capitão dos Portos de Bremen-Bremerhaven, Capitão de Longo

Curso Andreas Mai; e do adido de Defesa e Naval na República Federal da Alemanha e Holanda, Capitão de Mar e Guerra Carlos Frederico Carneiro Primo, e outras autoridades militares e civis locais (Figura 11).

A cerimônia foi iniciada com o desembarque da antiga tripulação do ex-MV *Ocean Empress*. A seguir, sob o comando do imediato, o

Capitão de Fragata Horácio Lopes Senior, a primeira tripulação do Navio Polar (NPo) *Almirante Maximiano* e o GAPT embarcaram no navio (Figuras 12(a) e 12(b)).

Impossível não destacar também a tocante homenagem e o simbolismo da participação na cerimônia do Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer



Figura 11 – Autoridades presentes à cerimônia (KEMP TECNOLOGIA, 2009)



Figura 12 – (a) Capitão de Fragata Horacio Lopes Senior; e (b) Embarque da primeira tripulação do NPo *Almirante Maximiano* e o GAPT (fotos obtidas com o oficial de Relações Públicas do navio à época)



Figura 13 - Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca realizando o primeiro cerimonial da bandeira do NPo, simbolizando a incorporação do navio à MB (foto obtida com o oficial de Relações Públicas do navio à época)

Fonseca, filho do Almirante Maximiano, convidado a hastear pela primeira vez o Pavilhão Nacional no navio (Figura 13).

Ao fim do Cerimonial à Bandeira, foi empossado pelo chefe do Estado-Maior da Armada o primeiro comandante do NPo, Capitão de Mar e Guerra Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa, que foi recebido em seguida, com honras de portalo, a bordo de seu navio. Após o embarque das autoridades presentes, foi assinado o Termo de Armamento e descerrada a placa alusiva à incorporação do navio à Armada (Figuras 14(a) e 14(b)).



Figura 14 – (a) Assinatura do Termo de Armamento do Navio Polar; (b) Descerramento da placa alusiva à incorporação pelo Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho; e (c) Placa alusiva à incorporação do navio polar (fotos obtidas com o oficial de Relações Públicas do navio à época)





Figura 15 – Almirante de Esquadra Aurélio Ribeiro da Silva Filho, Vice-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca e Capitão de Mar e Guerra Sérgio Ricardo Segóvia Barbosa, no descerramento do quadro de Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, na praça-d’armas do navio polar (KEMP TECNOLOGIA, 2009)

Em seguida, as autoridades foram convidadas a visitar o navio, em especial seus novos compartimentos, como os laboratórios, o convoo e hangar, escritórios e academia de ginástica, passadiço e o sistema de posicionamento dinâmico. Na praça-d’armas, prestou-se uma homenagem ao Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, com o descerramento de um quadro gentilmente cedido pela família (Figura 15).

CONCLUSÃO

O dia 3 de fevereiro de 2009 marcou profundamente todos os envolvidos no recebimento no Navio Polar *Almirante Maximiano*, seja pela sensação de dever cumprido, seja pelas homenagens recebidas pela população local de imigrantes brasileiros que vieram nos prestigiar (Figuras 16(a) e 16(b)).

Confesso, com indisfarçável orgulho, que esta missão foi uma das que me trouxeram mais satisfação na carreira, não só como militar, mas como engenheiro. Em primeiro lugar, por poder ter participado, durante cerca de seis meses, de todo o processo de delineamento das obras de conversão e da posterior execução delas no estaleiro naval escolhido para a tarefa, em Bremerhaven, Alemanha. Depois, a participação nos testes de mar nas *dangerous waves*, segundo as cartas



Figura 16 – (a) Navio polar atracado no centro de Bremerhaven para a Cerimônia de Incorporação à MB (NORDSEE-ZEITUNG, 2009); e (b) Imigrantes brasileiros prestigiando a Cerimônia de Incorporação (NORDSEE-ZEITUNG, 2009)

náuticas relativas à derrota escolhida no Mar do Norte.

Este orgulho só aumentou, após a incorporação, também por ter tido a oportunidade ímpar na carreira, especialmente a de um oficial do Corpo de Engenheiros, de se fazer ao mar com o meio por exatos 29 dias, apoiando a primeira tripulação, de seu primeiro porto até a chegada exultante ao nosso querido Brasil e para os nossos familiares. Foi o clímax da construção de amizades que perduram até hoje, forjadas nas dificuldades e superações divididas com aquele seletivo grupo de oficiais e praças (Figura 17) e também com os

profissionais estrangeiros que nos acompanharam durante a preparação do navio.

Devo este artigo aos meus chefes à época na Dsam e na DGMM, que confiaram em mim para participar desta missão, aos amigos da tripulação do navio e do GAPT que participaram desta aventura, ao querido “Tio Max”, o Navio Polar *Almirante Maximiano*, à minha querida família, que, mesmo de longe, me apoiou em mais este desafio, e à instituição à qual escolhi me dedicar, torcendo para que, com este relato, eu colabore de forma efetiva para alimentar o fogo sagrado que todo militar da Marinha do Almirante Tamandaré deve cultivar e preservar.



Figura 17 – Foto da primeira tripulação e do GAPT em frente ao passadiço do “Tio Max” (foto obtida com o Oficial de Relações Públicas do navio à época)

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS>; Navio-Polar;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BLOG BASE MILITAR. Marinha apresenta o seu novo navio polar. Brasil, 2009. Disponível em: <<http://www.alide.com.br/joomla/index.php/component/content/article/36-noticias/299-marinha-apresenta-o-seu-novo-navio-polar/>>. Acesso em 24 jan. 2019.
- BLOG KEMP TECNOLOGIA. *Almirante Maximiano* é incorporado à Marinha do Brasil. Brasil, 2009. Disponível em: <<http://kemptecnologia.blogspot.com/2009/02/almirante-maximiano-e-incorporado.html/>>. Acesso em 24 jan. 2019.
- SOAMAR SANTOS. Patrono da Soamar. Brasil. Disponível em: <<http://www.soamarsantos.com.br/patrono-da-soamar/>>. Acesso em 24 jan.2019.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Portaria nº 178/MB, de 15 de maio de 2008. *Diário Oficial da União*. Brasília, DF, nº 94, 19 maio 2008. Seção II, p. 10.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Portaria nº 180/MB, de 20 de maio de 2008. *Diário Oficial da União*. Brasília, DF, nº 94, 23 maio 2008. Seção II, p. 9.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Portaria nº 39/DGPM, de 5 de março de 2009.
- NAVIOS DE GUERRA BRASILEIROS. NPo *Almirante Maximiano* – H 41. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/ngb/A/A128/A128.htm/>>. Acesso em 24 jan. 2019.
- NORDSEE-ZEITUNG. Von Bremerhaven über Brasilien in die Antarktis. Section Region. Bremerhaven. Alemanha. 5 fev 2009. Disponível em: <<http://www.nordsee-zeitung.de/Home/Region/Bremerhaven/Von-Bremerhaven-ueber-Brasilien-in-die-Antarktis/>>. Acesso em 5 fev. 2009.
- WIKIPEDIA. Escala Beaufort. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Escala_de_Beaufort/>. Acesso em 27 jan. 2019.