

H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO



Edição comemorativa dos 30
anos de incorporação do Navio
de Apoio Oceanográfico *Ary
Rongel* à Marinha do Brasil





O teodolito sobre faixado-ondado alude aos trabalhos hidrográficos realizados pelo Almirante Ary Rongel. No chefe, o pavilhão de Chefe do Estado-Maior da Armada lembra a honrosa investidura que coroou a carreira naval do ilustre Almirante.



H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO

Edição comemorativa dos 30 anos de
incorporação do Navio de Apoio Oceanográfico
Ary Rongel à Marinha do Brasil



Rio de Janeiro
2024

H44|30 - Três Décadas do Gigante Vermelho. Edição comemorativa dos 30 anos de incorporação do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* à Marinha do Brasil.

© Letras Marítimas, 2024. Direitos reservados pela Lei 9.610 de 19.02.1998.

É proibida a reprodução total ou parcial deste livro sem autorização por escrito da editora.

Foram feitos todos os esforços para localizar os detentores dos direitos autorais relativos às imagens e dar os devidos créditos às mesmas. A quem detiver informações complementares ou correções, solicita-se encarecidamente que entre em contato para corrigirmos os itens em questão na próxima edição.

H872

H44|30: três décadas do gigante vermelho / organização, Vitor Deccache Chiozzo. -- Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2024.
144 p. : il. color.

Edição comemorativa dos 30 anos de incorporação do Navio Oceanográfico *Ary Rangel* à Marinha do Brasil.
ISBN 978-65-5669-039-1 (broch.)

1. Brasil. Marinha - Navios. 2. Navios de apoio. 3. Apoio oceanográfico. I. Chiozzo, Vitor Deccache.

CDD 22. ed. - 359.98583

Bibliotecária responsável: Suzan Barboza do Nascimento CRB 7/6903

Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

Rua D. Manuel, 15, Praça XV

Centro – Rio de Janeiro

www.dphdm.mar.mil.br



**MARINHA
DO BRASIL**

Comandante da Marinha

Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen

Diretor-Geral de Navegação

Almirante de Esquadra Sílvio Luís dos Santos

Diretor de Hidrografia e Navegação

Vice-Almirante Marco Antônio Linhares Soares

Comandante do Grupamento de Navios Hidroceanográficos

Capitão de Mar e Guerra Leonardo Pacheco Vianna

Comandante do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*

Capitão de Mar e Guerra Marco Aurélio Barros de Almeida

*Ary Rongel na Baía
do Almirantado*

*Crédito da foto: Edson
Vandeira*



NAVIO DE APOIO OCEANOGRÁFICO ARY RONGEL

Comando

CMG Marco Aurélio Barros de Almeida

Imediatice

CF Diogo De Barros Guedes

PRODUÇÃO DA EDIÇÃO COMEMORATIVA

Organizador

CC Vitor Deccache Chiozzo

Seleção de imagens

CT (Md) Rodrigo Gonzalez Tubio Machado

Imagens

Centro de Comunicação Social da Marinha

Fotógrafo Edson Vandeira

Fotógrafo Ricardo Leizer

Impressão e acabamento

Gráfica CS

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Diretor

VA Gilberto Santos Kerr

Chefia do Departamento de Publicações e Divulgação

CMG Jefferson de Almeida

DESIGN E PRODUÇÃO EDITORIAL

Coordenação

CF (T) Ericson Castro de Santana

Projeto gráfico

1T RNR Carine Ocko Pieroni

Diagramação

1T (RM2-T) Mariana Viégas Soares

Revisão ortográfica

Jornalista Denise Coutinho Koracakis

2 SG AV-CV Douglas Schelbaner Vargas

Imagens da Capa

Centro de Comunicação Social da Marinha

Quarta capa e orelhas: Edson Vandeira

AGRADECIMENTOS

A Operação Antártica é uma Comissão única na Marinha Brasil. O desafio de navegar e operar no Continente Gelado e nas águas austrais só é vencido por meio do profissionalismo, dedicação e laços fraternos constituídos ao longo de toda Comissão, pelos tripulantes do Navio, e aqueles que nele embarcam, permitindo, assim, o êxito de cada Operação. Dessa forma, a todos aqueles que tiveram o privilégio de estarem nos conveses antárticos do *Ary Rongel*, de ontem e de hoje, agradecemos, não apenas pelos desafios vencidos, que permitiram ao *Ary Rongel* alcançar a significativa marca de 30 anos na Marinha do Brasil, mas sobretudo por legar, ao Gigante Vermelho, um espírito forte, destemido e a crença inabalável que regressaremos com a missão cumprida! Muito obrigado! No Gelo, Gigante Vermelho.



Vista aérea do Gigante Vermelho

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



09

Palavras iniciais

*CMG Aurélio
VA Linhares
CA Jaques
CMG Leonardo Vianna*

35

Relatos

*CMG Marcos de
Andrade Pinto*

39

Relatos

*CA Sergio Ricardo
Segovia Barbosa*

45

Relatos

*CMG Hilbert
Strauhs*

53

Relatos

*CA Denilson
Medeiros Nôga*

59

Relatos

*CMG Sérgio da
Silveira Miranda*

63

Relatos

*VA Marco Antonio
Ismael Trouão de
Oliveira*

69

Relatos

*CMG (IM)
Francisco José
Rapoço de Alencar
Marques*

75

Relatos

*VA Iunís Távora
Saíd*

85

Relatos

*CMG José Carlos
dos Santos Parente*

95

Relatos

*CA Antonio Braz de
Souza*

*H44 na Baía do
Almirantado*

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



99

Relatos

*CMG Marcelo Luis
Seabra Pinto*

107

Relatos

*CC (CD) Bruno
Bittencourt Pereira*

111

Relatos

*CA Sérgio Lucas da
Silva*

117

Relatos

*CC (Md) Thiago
Lopes da Rocha
Reis*

125

Brasil na Antártica

*CMG Leonardo
Mattos*

131

Brasil na Antártica

*Carlos Schaefer,
Marcio Francelino,
Daniela Schmitz,
Antonio Batista
Pereira, Jair
Putzke, Roberto
Michel*

135

Brasil na Antártica

*CF Wagner
Oliveira Machado*

138

*Biografia do
Almirante de
Esquadra Ary dos
Santos Rongel*

140

*Histórico do
Navio de Apoio
Oceanográfico Ary
Rongel*

142

Tripulação
OPERANTAR XLIII

144

Comandantes do
NApOc Ary Rongel



*H44 na Baía do
Almirantado
Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO

PALAVRAS INICIAIS

PALAVRAS INICIAIS







CAPITÃO DE MAR E GUERRA MARCO AURÉLIO BARROS DE ALMEIDA

COMANDANTE DO NAVIO DE APOIO OCEANOGRÁFICO ARY RONGEL

No ano de 2024 celebramos com grande honra e orgulho o 30º aniversário do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, carinhosamente conhecido como “Gigante Vermelho”. Este marco significativo não apenas destaca a longevidade e resiliência deste Navio, mas também enfatiza a importância vital para a Marinha do Brasil e para o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

O *Ary Rongel*, adquirido em 1994, é um pilar fundamental nas operações antárticas, garantindo a presença contínua do Brasil no continente gelado. Desde a sua incorporação, o H44 tem desempenhado uma função primordial no apoio logístico e na condução de pesquisas científicas, promovendo a soberania e os interesses nacionais em uma das regiões mais inóspitas do planeta.

***Pinguins Papua e
Gigante Vermelho na
Baía do Almirantado***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



Ao longo desses 30 anos, o Gigante Vermelho tem sido essencial para o sucesso do PROANTAR, apoiando diretamente uma vasta gama de projetos de pesquisa que abrangem desde estudos climáticos até a biologia marinha. A contribuição do *Ary Rongel* para o

avanço do conhecimento científico é imensurável, refletindo o compromisso do Brasil com a preservação e a exploração responsável do continente antártico.

Além de suas missões científicas, o Navio também desempenha um papel vital na segu-



Pesquisadores no continente antártico

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



NApOc Ary Rongel e iceberg

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



rança e na logística, sendo capaz de transportar suprimentos essenciais para a Estação Antártica Comandante Ferraz, além de prestar assistência a outros navios e estações na região. A sua presença ininterrupta, ao longo desses 30 anos, é um símbolo da dedicação e da capacidade operacional da Marinha do Brasil.

Como Comandante do Navio, aproveito a oportunidade para reconhecer e agradecer a todos que, nesses 30 anos, contribuíram para a história e o sucesso do *Ary Rongel*. Desde os seus primeiros Comandantes até os marinheiros que hoje compõem a sua tripulação, cada um desempenhou um papel crucial em manter o espírito de camaradagem e excelência que caracterizam o H44.

Ao olharmos para o futuro, reafirmamos o nosso compromisso com a continuação das operações antárticas e com o fortalecimento da presença brasileira na região. O Gigante Vermelho continuará a ser um bastião de nossa determinação e um embaixador da nossa ciência e tecnologia.

Parabéns ao Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* pelos excelentes serviços prestados, no decorrer desses 30 anos, à nação brasileira. Que o Gigante Vermelho continue a navegar com sucesso, protegendo os interesses da Marinha do Brasil e promovendo o avanço científico no extremo sul do mundo.

“NO GELO, GIGANTE VERMELHO!”●







VICE-ALMIRANTE MARCO ANTÔNIO LINHARES SOARES

DIRETOR DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇÃO

Comemoração dos 30 Anos do Navio de Apoio Oceanográfico Ary Rongel

Timonear a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) é estar sempre com a alma no mar. A cada dia, os horários do nascer e pôr do sol, os ventos predominantes, a ocorrência de nevoeiros e a amplitude de maré são assuntos que iniciam a intensa rotina do Diretor.

No entanto, de todos os temas que chegam à DHN, os que envolvem os navios são únicos, por levarem de forma especial a essencial água salgada às fainas do Diretor, trazendo aos afazeres, o prazeroso balanço e caturro, tão caros aos homens do mar.

Sinto-me honrado e realizado por escrever minha passagem nos conveses do NApOc Ary Rongel, agradecendo ao Comandante deste na-

***Ary Rongel na Baía
Almirantado***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



vio pela oportunidade que ora se apresenta. Relembrar as OPERANTAR XXIX e XXX é reviver aquele período fantástico de minha carreira naval em uma natureza única, entre pessoas incríveis e superando desafios diariamente, a fim de assegurar a presença do nosso amado país na Antártica e em suas águas circundantes.

Assim, registro com grande satisfação as boas recordações que vivenciei na imediate do “Gigante Vermelho”, por ocasião das comemorações de 30 anos de engajamento deste navio nas operações antárticas (OPERANTAR).

Tive a felicidade de realizar as OPERANTAR XXIX e XXX, e por mais que eu



H44 e EACF ao fundo

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



escreva, fale, mostre fotografias, só saberá o que é uma Operantar quem a realizou, é uma experiência quase impossível de retratar em sua plenitude. Outro ensinamento é que uma Operantar nunca é igual a outra. Ouvi isso de meu Comandante assim que embarquei, e ele estava certíssimo.

Eu havia tido duas experiências anteriores de viagens para a Antártica, no NFBTeffé, em novembro de 1996, quando fomos retirar a antiga base G inglesa, e um intercâmbio embarcado no Rompehielos *Almirante Irizar*, da Argentina, em janeiro de 2000. Foram experiências únicas, que me ajudaram a aplicar os conhecimentos antárticos no novo desafio a bordo do NApOcARongel.

Recebi a imediatice do CF Seydel, um amigo de outras comissões hidrográficas, que me passou tudo em detalhes, minuciosamente registrados em um livro com os contatos de fornecedores para o abastecimento do navio nos portos, as pessoas e autoridades relevantes. Lembro-me da ênfase dele em relação ao cônsul honorário, Sr. Mario Babaic, e ao Sr. Sérgio Barria, da agência Broom de Punta Arenas. E de fato, conhecer essas duas magníficas pessoas foi sensacional. Também comentou peculiaridades sobre os práticos para

Punta Arenas e para Ushuaia, que foram ensinamentos valiosos. O Cmte Seydel me detalhou tudo, como o inesquecível “kit antártico”, melhorados de rancho para amenizar a longa viagem, e só interrompia para ir fumar no fumódromo que havia no porão superior.

Ele também me falou sobre o dia de maior “banzo” de uma Operantar: 02JAN, quando os familiares que vão até Punta Arenas retornavam para o Brasil, após passarmos juntos o Natal e o Réveillon, e pude constatar que ele também foi preciso nisso.

Passei todos esses detalhes, inclusive o livro, que era tipo fichário de capa vermelha, ao meu sucessor e amigo CF Babinsk, e assim sucessivamente, no entanto, anos depois, quando comande o GNHo, questionei sobre o livro, e já não havia mais.

Assim que embarquei ingressamos no período mais extenuante de um tripulante antártico: o período de reparos e preparação para a viagem. A carga de trabalho é imensa, alguns tripulantes desistiram, e outros vieram para substituí-los e, de maneira corrida, realizar os cursos obrigatórios para a viagem e guarnecer a faina a bordo, afinal para assinar a ordem de fogo para o corte e solda precisa-se de *fire-boys* nos compartimentos adjacentes,





precisa-se de compradores no comércio, é necessário montar andaimes, etc... safamos tudo, reformamos a Praça D´Armas, que manteve este novo *layout* até recentemente, no Comando do CA Antonio Braz (2018), que mudou. Reparamos vários camarotes, trocamos colchões, adquirimos travesseiros da “nasa”, que os pesquisadores búlgaros adoraram, enfim, tocamos muita obra e abastecemos o navio.

Deste período permaneceu um legado: um quadro que encomendei com o pintor Kirovsky, que ficou pronto nas vésperas do suspender, foi uma emoção recebê-lo e fixá-lo na antepara da Praça D´Armas, e ficou belíssimo, uma obra de arte apreciada por várias tripulações, montanhistas e pesquisadores que eternizará o navio. Na Operantar XXX adquirimos o som Bose e a TV da outra antepara, que ainda se encontram no navio após mais de dez anos e muitas milhas navegadas.

Suspendemos para a Operantar XXIX ainda com ajustes nas máquinas, soubemos que iríamos desatracar do AMRJ no dia anterior, a travessia até Rio Grande (RG) foi com reparos pelos funcionários do AMRJ e com a equipe do CIAsA do GNHo a bordo, mas deu tudo certo e, abastecidos, saímos de RG demandando rumo



Ary Rongel no campo de gelo

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

NApOc Ary Rongel

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Crepúsculo e silhueta do H44

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



Sul. Lembro das mudanças de paisagem, as baixas temperaturas, os ventos fortes na latitude de 40S, o voo do petrel, a primeira nevasca e o avistamento do primeiro *iceberg*.

Realizamos todas as tarefas previstas, inclusive estações oceanográficas profundas com o guincho do navio, mantivemos ótimo relacionamento com os tripulantes do NPoAlteMaximiano e da EACF, fiz excelentes amizades com pesquisadores, que posteriormente fui reencontrar em outras comissões na MB, assim como montanhistas, foram pessoas incríveis que embarcaram conosco e deixaram o navio bem impressionados com nossa organização e com sincera gratidão à MB por essa oportunidade de ir à Antártica.

Na segunda Operantar o tripulante que dobra tem a missão de passar o conhecimento aos que chegam, aprimorar a execução das atividades, somar segurança aos procedimentos, mas sobretudo, manter a alma do navio, o espírito gigante vermelho, herdado do Barão de Teffé. E isso nós cumprimos, a Operantar XXX também foi desafiadora.

Tristemente a Operantar XXX feriu-se pelo episódio do incêndio na EACF que viti-

mou dois heróis da MB. No NAPocARongel, os valentes motores MAK apresentaram cansaço e tivemos uma avaria que nos imobilizou em Punta Arenas. Nesse período também recebemos a visita do Ministro da Defesa acompanhado dos Comandantes da Marinha e da Aeronáutica. Enfim, cada Operantar é diferente da outra, fizemos tudo que podia ser feito em prol do PROANTAR e retornamos para o Brasil com mais um pinguim no boné de viagem.

Após descarregarmos no AMRJ, os tripulantes começaram a desembarcar para a chegada de nova tripulação, é um ciclo de continuidade que a MB conduz com perfeição e, assim, ficam as melhores lembranças, as melhores amizades e os inesquecíveis aprendizados da cultura antártica que levamos para toda a vida: “observação, paciência e oportunidade”, que são aplicados diariamente ao Sul do paralelo 60S.

Sou eternamente grato à MB por ter me designado para essa imediata, que foi uma das missões mais desafiadoras e gratificantes que recebi na carreira naval.

Parabéns, Gigante Vermelho!●







CONTRA-ALMIRANTE RICARDO JAQUES FERREIRA

SECRETÁRIO DA COMISSÃO INTERMINISTERIAL PARA OS RECURSOS DO MAR

O Navio de Apoio Oceanográfico Ary Rongel e a SECIRM nas lides antárticas

Com sua infraestrutura robusta e adaptada para operações em ambientes extremos, o Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) *Ary Rongel* desempenha, desde 1994, um papel crucial nas atividades brasileiras realizadas na Antártica, cujo planejamento e execução está a

cargo da Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM).

Numa região dominada por gelo e água, onde as porções de terra livre não passam de 2% da área total, o Gigante Vermelho é parte fundamental para o apoio às pesquisas científicas desenvolvidas pelo PROANTAR. Com a participação de universidades e instituições de todas as regiões do Brasil, a investigação científica desenvolvida no Continente Antárti-

***Ary Rongel na Baía
no Almirantado e
Estação Antártica
Comandante Ferraz***

***Fonte: Flickr Marinha
do Brasil***



co garante ao País a condição de membro consultivo do Tratado da Antártica, ou seja, com participação ativa e plena, com direito a voz e veto, na governança da região austral.

Cabe destacar que a pesquisa antártica tem sido extremamente fértil em novas descobertas para a ciência básica em geral, e para o conhecimento da natureza e do meio ambiente do nosso planeta, destacando a identificação de novas espécies da flora e fauna antárticas, e a detecção de potenciais substâncias para a indústria, incluindo a de fármacos. Na linha de frente dos câmbios globais, que ora se evidenciam, os estudos e informações coletadas na região ao sul do paralelo 60º Sul permitem, ainda, a participação nas discussões políticas relacionadas às mudanças climáticas e à conservação do meio ambiente antártico, que tanta influência exercem sobre o Brasil e o mundo, e cujo impacto sobre a sociedade se torna cada vez mais evidente à medida que eventos climáticos extremos se tornam mais frequentes.

A Operação Antártica (OPERANTAR) é um grande esforço logístico conduzido pela Marinha do Brasil, e o NApOc *Ary Rongel*, juntamente com o Navio Polar (NPo) *Almirante Maximiano*, está no centro desse desafio. Cada missão,

durante o período que se estende de outubro a março, fortalece o nosso compromisso com a pesquisa polar e com a preservação ambiental da Antártica, região dedicada à paz e à ciência.

Na imensidão branca, o costado encarnado se sobressai, indicando que esses dois Navios têm uma vocação diferente daquela atribuída aos demais da Marinha do Brasil. Especificamente no apoio ao PROANTAR, podem-se destacar duas competências principais, ambas de extrema complexidade ao se considerar a operação em ambiente tão hostil e severo quanto o antártico:

1 - Apoio logístico

Dentre suas principais tarefas logísticas, o NApOc *Ary Rongel* é responsável pelo abastecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), instalada na Baía do Almirantado, na Ilha Rei George, em 6 de fevereiro de 1984. A operação permanente e ininterrupta da Casa do Brasil na Antártica só é possível com o apoio logístico pelo transporte do combustível, gêneros alimentícios, equipamentos, sobressalentes, materiais de apoio à pesquisa e vários outros suprimentos necessários à manutenção de um contingente de até 64 pessoas, 17

***Pesquisadores
brasileiros e seus
acampamentos***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



laboratórios de pesquisa, viaturas leves e pesadas, e uma área total construída de 4.500 m².

O Navio realiza também o transporte de pesquisadores e demais participantes das OPERANTAR entre a América do Sul e o Continente Antártico, cruzando com regularidade o Estreito de Drake – considerado a zona marítima com uma das condições meteorológicas mais rigorosas do mundo em função dos ventos constantes, baixa visibilidade, fortes correntes e grandes ondas – e enfrentando a navegação

em condições adversas nas águas repletas de gelo dos mares austrais.

Na execução das lides antárticas, o *Ary Rongel* também se distingue pela frequente e profícua colaboração internacional, prevista e estimulada no âmbito do Tratado da Antártica. Ao possibilitar o embarque de pesquisadores estrangeiros, ou facilitando o transporte de cargas essenciais dos programas antárticos de outros países, o Gigante Vermelho funciona, portanto, como uma verdadeira embai-

xada flutuante do Brasil nas altas latitudes, fortalecendo as relações diplomáticas e cooperação científica, e destacando a dimensão global das atividades levadas a cabo na área ao sul de 60° Sul.

Por fim, cabe enfatizar a sua incessante prontidão ao longo de anos de operação, seja em atendimento às ações de busca e salvamento no mar, na realização de evacuações aeromédicas ou outras emergências que se façam presentes neste local inóspito e desafiante à presença humana. Em condições climáticas extremas, e muitas vezes desfavoráveis, a perseverança e o espírito de equipe a bordo são fundamentais para superar os obstáculos impostos pelo ambiente. Cada missão completada é, pois, um testemunho da resiliência e dedicação dos marinheiros e dos pesquisadores brasileiros.

2 - Apoio à pesquisa

O planejamento da derrota do Navio nas águas da Península Antártica é realizado principalmente, visando ao apoio para o desenvolvimento das atividades dos projetos de pesquisa vigentes, selecionados mediante chamada pública coordenada pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI).

O NApOc *Ary Rongel* é dotado de infraestrutura que facilita a pesquisa no continente antártico e águas circundantes. Seus conveses abrigam uma variedade de sensores meteorológicos que mensuram vento, pressão, temperatura e outros dados ambientais, possibilitando que os cientistas embarcados desenvolvam várias atividades: desde simples observações para o estudo de aves e animais marinhos, até a intrincada operação de instrumentos que coletam sedimentos no leito do oceano austral, e aparelhos que registram a radiação solar, os poluentes existentes no ar e inúmeros outros dados de interesse.

Os laboratórios de pesquisa existentes a bordo permitem o imediato processamento e acondicionamento de amostras. De forma complementar, alguns dados podem ser colhidos com a instalação temporária de medidores específicos, na parte interna ou externa do navio.

Além disso, suas embarcações orgânicas fornecem suporte essencial para as capacidades científicas – e também logísticas – do Gigante Vermelho. Dessa maneira, outros dados podem ser obtidos ao longo da costa, quando os pesquisadores, utilizando-se de botes pneumáticos para o deslocamento entre o Navio e o litoral, elegem pontos para coleta de amos-

*Mastro da EACF e
H44*

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*



tras em diversas localidades antárticas. Com estas embarcações podem, ainda, registrar avistamentos e acompanhar o deslocamento de baleias e outros mamíferos marinhos. O Navio tem também capacidade para realizar mergulhos científicos nas águas geladas, seja para instalação de instrumentos, observação ou coleta de espécies.

E, ainda, transportados por aeronaves HU-17 do 1º Esquadrão de Helicópteros de

Emprego Geral (EsqdHU-1), pesquisadores treinados e montanhistas experientes estabelecem acampamentos científicos para realizar atividades de pesquisa em sítios antárticos remotos ou de difícil acesso, ali permanecendo por períodos que variam de poucos dias a várias semanas. Adicionalmente, o levantamento de uma gama de dados hidrográficos e oceanográficos possibilita a melhoria dos modelos de previsão climática e o mapeamento





NApOc Ary Rongel

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

dos mares antárticos, incrementando, assim, a segurança da navegação naquela região.

Dessa forma, o NApOc *Ary Rongel* dá suporte ao desenvolvimento de pesquisas que aprimoram nossa compreensão sobre questões críticas atuais, tais como: mudanças climáticas, impactos da presença humana no ambiente polar, conservação da vida selvagem, histó-

ria glaciológica e geológica da Terra e gestão sustentável de recursos no Oceano Austral, dentre inúmeros outros temas de reconhecido interesse e importância.

Ao celebrarmos os 30 anos de incorporação do NApOc *Ary Rongel*, refletimos sobre sua trajetória e inúmeras contribuições para a Marinha do Brasil e a ciência antártica. Ao

mesmo tempo, agradecemos e congratulamos as tripulações que labutaram com tenacidade em seus conveses ao longo desta singradura, esperando que possam inspirar futuras gerações a continuar essa nobre missão de exploração e descoberta, essencial para o progresso das pesquisas e para a conservação do nosso planeta. Sua parceria com a SECIRM assegura a sinergia necessária para enfrentar os desafios

do nosso tempo e promover o conhecimento e a proteção do meio ambiente antártico e ecossistemas dependentes e associados, fortalecendo os compromissos assumidos pelo Brasil no Sistema do Tratado da Antártica e ampliando nossa presença nas águas geladas que circundam aquele continente.

No gelo, Gigante Vermelho! ●



H44 e H41 na Baía do Almirantado

Fonte: Flickr Marinha do Brasil







CAPITÃO DE MAR E GUERRA LEONARDO PACHECO VIANNA

COMANDANTE DO GRUPAMENTO DE NAVIOS HIDROCEANOGRÁFICOS

***Navio Oceanográfico
Ary Rongel e Navio
Polar Almirante
Maximiano a frente
da Estação Antártica
Comandante Ferraz***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*

Bem-vindos a bordo!
No ano em que completa trinta anos de incorporação à Marinha do Brasil, o Navio de Apoio Oceânico *Ary Rongel* entra para a história do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) ao realizar sua trigésima Operação Antártica (OPERANTAR) consecutiva.

Este navio de primeira classe da Marinha do Brasil é subordinado ao Grupamento de Navios Hidroceanográficos e contribui de

modo notável para o cumprimento das atividades da Diretoria de Hidrografia e Navegação. É dotado de relevante potencial na função logística transporte, como resultado da combinação de aparelhos de carga com elevada capacidade, espaçosos porões e uma considerável autonomia de navegação. Como natural consequência, ao longo desses anos, sua importância para a execução das OPERANTAR aumentou de forma considerável.





*Operação de
chegada de
suprimentos à EACF*

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*

Nas páginas deste livro, os leitores conhecerão muitas passagens vividas a bordo do “Gigante Vermelho” (carinhoso apelido dado ao Navio pelos seus tripulantes) desde o seu recebimento, em 1994, até o presente, através dos relatos dos próprios personagens que construí-

ram esta história. Assim, saberão as particularidades e os detalhes de como se processa a complexa operação logística realizada pela Marinha do Brasil, e outros órgãos da Administração Federal, que permite a presença contínua do Brasil no Continente Antártico e viabiliza a

produção científica brasileira no **continente dos superlativos**, última fronteira de exploração da humanidade.

Cada relato será uma oportunidade de conhecer a experiência vivida por cada autor ao enfrentar os desafios impostos por estes superlativos (o mais austral, frio, seco, alto, ventoso e inóspito rincão do nosso planeta), e a capacidade de encontrar um modo de superá-los. São testemunhos de brasileiros, tripulantes e

pesquisadores, que deixaram as nossas terras tropicais para enfrentarem o frio e as adversidades em troca da realização profissional e do desenvolvimento da ciência no Brasil.

Convido-os a desfrutar desta salutar leitura e a inspirarem-se pelos inúmeros feitos obtidos ao longo destes trinta anos de muito trabalho e dedicação dos autores e seus companheiros de viagens austrais.

Uma boa viagem! ●



Baía do Almirantado

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



*Popa do NApOc Ary
Rongel*

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*





H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO

RELATOS







CAPITÃO DE MAR E GUERRA MARCOS DE ANDRADE PINTO, COMANDANTE

OPERANTAR XIV
OPERANTAR XV

UMA LONGA VIAGEM DE 30 ANOS

Em 1982, tive a oportunidade de fazer parte do grupo precursor e realizar as duas primeiras comissões no NApOc *Barão de Teffé*.

Portanto, alguns lugares, como fauna local, não foram novidades, um início de conhecimento da região que foram preciosos.

Após o desembarque, continuei em busca de novos conhecimentos e experiências com comandantes e colegas que estiveram por lá em épocas posteriores, assim como a oportunidade de conversar pessoalmente com alguns deles, o que significou mais aprendizado somado à minha experiência inicial sobre

a Antártica, pois fiquei muito interessado no assunto. Grande valia!

Realizei as Comissões XIV e XV já como comandante do NApOc *Ary Rongel*, com tripulações exemplares, dedicadas, focadas em realizar o melhor possível, mesmo operando em clima, ambiente e atividades fora do usual.

O que fazer e como fazer sabemos bem. *O quando fazer* ficava a cargo da natureza local. Assim trabalhávamos conforme a situação permitia continuamente.

Tive algumas alterações na rotina e na vida de bordo, atividades fora da missão, desde o programa humorístico “Casseta e Planeta a Bordo”, com os primeiros comediantes a contar uma piada na Antártica até a visita de mi-

Ary Rongel em 1995

Fonte: arquivo pessoal do autor



nistros, senadores, deputados, bem como comandantes de outros navios que operavam na região e os das bases de países lá já existentes.

Também tivemos alguns percalços na primeira comissão, como avaria no gerador principal que provocou muitas horas de “ficar a matroca”, por seu funcionamento estar ligado à propulsão do navio; o pessoal de máquinas desacoplou o gerador, voltamos a navegar e seu reparo foi realizado em Punta Arenas.

Outra avaria ocorreu na máquina de leme, causando sua movimentação para boreste até no máximo dez graus, permanecendo até o final da OPERANTAR XIV, quando de regresso foi identificado e resolvido o problema pelo Arsenal de Marinha.

Entretanto, o que mais me causou preocupação foi em relação à vida humana, como um acidente a bordo que gerou emergência séria com necessidade de apoio da FAB, com UTI a bordo, para a transferência do acidentado ao Brasil. Tudo resolvido a tempo, e a saúde do tripulante restabelecida retornando na comissão seguinte. Esse foi o mais grave, felizmente o médico e o dentista do navio eram extremamente preparados e souberam lidar com todos os problemas referentes à saúde dos tripulantes.

Vale ressaltar que a presença de um apoio religioso foi de grande importância durante todas as comissões.

A Antártica é linda e desafiante sem precedentes em todos os sentidos. A longa permanência, as roupas especiais para o trabalho externo causavam desconfortos de todas as espécies, mas tudo era compensado pela beleza natural.

O cuidado permanente com o navio e a tripulação eram preceitos importantes para o sucesso da missão.

Os pesquisadores na sua grande maioria colaboravam e entendiam que, por vezes, a paciência e a razão tinham que sobrepujar a emoção.

Na época, foram bem úteis os roteiros chilenos, argentinos e inglês.

As informações meteorológicas recebidas de outros navios que operavam nas áreas, bem como das bases, contribuíram bastante para a navegabilidade, particularmente o apoio da nossa Estação Comandante Ferraz que muito nos ajudou.

Em relação à comunicação da tripulação com os familiares não era fácil como é hoje em dia, tínhamos que gerenciar para mantê-los com o coração e o psicológico em bom estado.

**CF Andrade Pinto e
ao fundo Helicóptero
indo para a base**

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

**Foto dos navios
NAPoc Barão de
Teffé e NAPoc Ary
Rongel**

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

**Lembrança dos
299 dias de mar a
28.646,6 milhas
navegadas no
Comando do NAPoc
Ary Rongel**

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

Reafirmo que atenção e foco são primordiais!

Fomos a diversos locais e bases. Algumas travessias no Estreito de Drake foram bem severas e, por vezes, tivemos que “correr com o tempo” para depois refazer nossa derrota.

O aprendizado técnico e pessoal é incalculável e inesquecível. Sou muito grato pela oportunidade novamente me dada pelas duas brilhantes tripulações que tive a honra de comandar, onde seria injusto destacar uma ou outra.

Fui mais uma vez muito feliz!

Finalizando, me senti plenamente realizado e o aprendizado obtido somou na minha vida pessoal e na minha carreira militar.

Sou grato a Deus, à minha família, a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para minhas missões e principalmente ao valente NAPoc Ary Rongel.●







CONTRA-ALMIRANTE SERGIO RICARDO SEGOVIA BARBOSA, PRIMEIRO ENCARREGADO DA DIVISÃO DE ELETRÔNICA E COMUNICAÇÕES

OPERANTAR XIII
OPERANTAR XIV

Fiz parte do Grupo de Recebimento e participei das duas primeiras OPERANTAR (XIII e XIV) do Navio. Assim ao ser convidado para escrever este relato por ocasião dos 30 anos do NApOc *Ary Rongel*, um turbilhão de recordações veio à minha mente, o que torna difícil resumi-las em poucas páginas.

Em meados de janeiro de 1994, servindo na Corveta *Inhaúma* como Encarregado da Divisão O-2, ao chegar em casa após mais um dia de trabalho fui surpreendido com uma ligação da Esquadra relatando que eu havia sido selecionado para compor ou o Grupo de

Recebimento das Fragatas Classe *Greenhalg* ou a tripulação do NApOc *Barão de Teffé* e que tinha até uma hora para retornar a minha escolha. Naquela ocasião, Capitão-Tenente, casado com dois filhos pequenos, a opção a princípio mais atraente seria ir com a família para o Reino Unido por no mínimo seis meses. Mas após conversar com a minha esposa sobre a chance de conhecer uma área de operação distinta da que eu estava acostumado na Esquadra, ela me apoiou na escolha pelo *Barão de Teffé*. Em meados de fevereiro, recebi a informação que não desembarcaria para o *Barão de Teffé*, mas sim faria parte do Grupo

*Cerimônia de
incorporação do
Navio em 25 de abril
de 1994*

*Acervo do NApOc Ary
Rongel*





de Recebimento do NApOc *Ary Rongel*, que até então desconhecia a aquisição. Apresentei-me à Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM) no fim de março.

O Grupo de Recebimento ficou instalado no prédio da DGMM no Arsenal de Marinha até a chegada do então MV *Polar Queen* no início de abril, proveniente da Cidade do Cabo, África do Sul. A bordo para a viagem ao Rio de Janeiro estavam além do Comandante e tripulação original do navio os então CC Medeiros de Albuquerque (futuro Imediato) e CC Araújo (futuro CHEMAQ).

O período entre a chegada do Navio e a incorporação do NApOc *Ary Rongel* à Marinha do Brasil em 25 de abril de 1994 foi intenso. Foram realizadas pequenas saídas com o Navio com o Comandante e a tripulação original para a familiarização da futura tripulação. Eu fui o primeiro Oficial de Manobras, o primeiro Encarregado da Divisão de Eletrônica e Comunicações e o primeiro Oficial de Segurança da Aviação do Navio. Concomitante todos trabalhávamos para preparar o Navio para a Cerimônia de Incorporação dali a menos de um mês. Nesse período deparei-me com um primeiro desafio: o Navio não possuía Verga de Sinais e tampouco Penol da Carangueja, mas



Imagens da chegada do MV Polar Queen

Acervo do NApOc Ary Rongel

***Cerimônia de
incorporação do
Navio de Apoio
Oceanográfico Ary
Rongel em 25 de
abril de 1994***

*Acervo do NApOc Ary
Rongel*



sim duas estruturas pequenas em cada bordo do mastro com uma adriça cada. Com o tempo escasso e a burocracia do ARMJ para resolver esse problema, iniciei junto com o sinaleiro busca nas oficinas do AMRJ de uma peça de metal com as dimensões necessárias à colocação de pelo menos três adriças por bordo. Localizamos uma peça no refugio de uma oficina com as dimensões adequadas, mas de material diferente do mastro, o que dificultava a soldagem. A solução foi prender a verga por meio de braçadeiras emborrachadas soldadas acima do Ninho de Pega, o que foi feito por pessoal de bordo. Já para o Penol da Carangueja foi utilizado também uma peça de refugio, mas do mesmo metal do mastro, que foi soldada por pessoal do AMRJ. Tudo correu bem tanto na

Cerimônia de Incorporação quanto durante os ventos fortíssimos experimentados na OPERANTAR. Ambos, o Penol da Carangueja e a Verga de Sinais, permaneciam os mesmos em 2017, quando já Almirante visitei o Navio.

No período entre a incorporação e o suspender para a OPERANTAR XIII em 3/11/1994 foram instalados e testados diversos equipamentos eletrônicos e de comunicações para adequar o Navio a cumprir os requisitos de operações na Marinha de Brasil e GMDSS. Também foram reparados alguns equipamentos de comunicações e o ecobatímetro do Navio.

Participar do recebimento do Navio e de duas OPERANTAR foram experiências profissionais e pessoais marcantes. Apoiamos diversos projetos de pesquisa, executamos levantamentos hidrográficos na Ilha Elefante, navegamos em campos de gelo fragmentado, enfrentamos mar grosso e tempestades, mas também vivemos momentos de beleza única na região antártica. O Navio mostrou ser uma excelente aquisição, pois além de valente, estável e manobreiro, possui uma capacidade logística invejável ainda hoje.

A seguir, algumas histórias do recebimento e das OPERANTAR.



O Radio de Bordeo – durante a OPERANTAR XIII, quando fundeado próximo à Estação Chilena Frei e durante o café da manhã, o Oficial de Serviço liga para a Praça D'Armas procurando por mim. Ao atender o telefone ele me pergunta qual é o “rádio de bordeio” do Navio. Sem entender a pergunta questionei o porquê dela. Ele me disse que os chilenos estavam perguntando, possivelmente por necessidade de sobressalentes... Subi ao passadiço e pedi ao Oficial de Serviço que repetisse qual foi o pedido: “os chilenos querem saber qual é o nosso rádio de bordeio”. Perguntei qual chileno

havia perguntado e ele me disse que era um navio da Armada chilena que estava se aproximando para fundeio nas proximidades. Apesar de à época o meu espanhol ser básico, sabia perfeitamente que a pergunta não era sobre um equipamento rádio. Fui à carta náutica e verifiquei qual era o nosso raio de giro em torno do ponto de fundeio. Em seguida, chamei pelo canal 16 o navio chileno e disse: nuestro radio de bordeio es de doscientas jardas e recibí muchas gracias de respuesta. Depois de um breve período de silêncio a risada tomou conta do passadiço.



Buque brasileño a la Antártida

Un nuevo buque brasileño debuta este año en las operaciones a la Antártida. Se trata del Ary Rongel, nave que está equipada con dos helicópteros para vuelos de prospección en el continente blanco. El barco apoyará 20 proyectos vinculados a universidades y que se impulsan desde la base comandante Ferraz.

*Publicação do “EL
 MAGALLANES” en
 25 de dezembro de
 1994*

*Acervo do NApOc Ary
 Rongel*

O sério problema do “pôver” – o Navio recebeu da SECIRM vários equipamentos rádio HF para serem distribuídos aos acampamentos a serem montados para as pesquisas. Todos foram devidamente testados antes da comissão e, antes de serem entregues aos pesquisadores, era proporcionado para a equipe que os utilizaria o adestramento de como operá-los. Uma equipe foi lançada ao norte da Ilha Rei George e todo o adestramento e os horários de comunicação foram passados. Depois de dois dias sem qualquer sinal dos pesquisadores, o Comandante me determinou embarcar no helicóptero que estava sendo enviado ao acampamento para verificar o que estava ocorrendo. Ao chegar o chefe dos pesquisadores reportou-me que os dois rádios estavam com problema. Ao chegar ao rádio que estava para ser operado verifiquei que apenas o led vermelho de “energizado” estava ligado, mas não o led verde de “operacional”. Disse então que o problema era o “pôver”. O pesquisador perguntou-me se era grave, pois os dois equipamentos apresentaram o mesmo problema. Disse que para resolvê-lo, bastava apertar o botão de power on... Efetuei com sucesso experiência fonia com o Navio e retornamos para bordo.

O DP humano – O Navio foi adquirido com o Sistema de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning – DP) inoperante. Porém a unidade removível contendo uma repetidora da giro, um dial e um joystick que operava integrando os três thrusters (dois na proa e um na popa) e os dois HPC estava operante. Existiam conectores em ambos os bordos do passadiço para a conexão da

unidade. Como eu era o futuro Oficial de Manobras do Navio, o Comandante do Polar Queen me adestrou como operar essa unidade que foi bastante utilizada nas atracções e desatracações. Durante a OPERANTAR XIV, devido ao mau tempo, estávamos navegando há dois dias na Baía do Almirantado aguardando uma “janela” para embarque dos pesquisadores que estavam na EACF e retornariam para o Brasil no voo de apoio. As condições meteorológicas impediam a utilização das aeronaves e tampouco dos botes operando a partir dos pontos normalmente utilizados para fundeio. Por estarmos no limite do tempo para a faina de recolhimento do pessoal, em reunião do Comandante com os Oficiais sugeri a seguinte manobra: eu operaria como o DP Humano ficando o Navio o mais próximo possível da praia. Utilizando o GPS (onde introduzi um ponto de fundeio fictício e alarme de 50 jardas desse ponto) o Navio aproaria o vento (seleção da proa no dial de acordo com a indicação da direção do vento no anemômetro) e eu manteria o navio dentro da área utilizando o joystick. Após algumas outras considerações, o Comandante aprovou a manobra. Investimos para o “ponto de fundeio”, giramos o Navio no ponto e o mantivemos no círculo de 50 jardas de raio que permitia a operação segura e próxima à praia em frente à EACF. Com a proximidade da praia, a faina com o bote passou a ser segura e rápida, o que permitiu o recolhimento de todos os pesquisadores a tempo de desembarcá-los na Estação Chilena Frei para embarque no voo de apoio.

Parabéns, Gigante Vermelho, por 30 anos de excelentes serviços prestados ao Brasil!●





CAPITÃO DE MAR E GUERRA HILBERT STRAUHS, ENCARREGADO DA DIVISÃO DE CONVÉS

OPERANTAR XIII
OPERANTAR XIV

Sábado, 19 de março de 1994. O Navio Oceanográfico *Antares* interrompeu uma comissão para desembarcar o jovem CT Hilbert Strauhs em Arraial do Cabo (RJ), a fim de compor o Grupo de Recebimento do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. Devidamente embrulhado em um branquíssimo dólmã, uniforme carinhosamente alcunhado de pirulito, ele singrava suaves marolas que refletiam o luar, a bordo de uma lancha que o afastava daquela linda silhueta branca. Coração batendo forte num misto de melancolia ao deixar aquele grande navio e os bons amigos forjados a sal, e, ao mesmo tem-

po, de efusividade rumo ao novo e empolgante desafio. Inesquecível!

Embarquei no então MS (motor ship) *Polar Queen*, comandado por Peter Brandal, raro espécime de norueguês baixinho, que acompanhou o nascimento do navio no estaleiro. Belíssimo barco e muito marinheiro, casco tipo *sealer*, desenvolvido por ex-comandantes de navios polares e engenheiros navais: se ficasse preso num campo de gelo, ao ser comprimido seria “expelido” para cima, evitando esmagamento, sofrido, p.ex., em 1915, pelo navio *Endurance*, comandado por Ernest Shackleton. Isto não ocorreria com o valente *Polar Queen*,

CT Strauhs a bordo do NApOc Ary Rongel

Fonte: arquivo pessoal do autor





muito menos com o Leão Vermelho *Ary Ron- gel!* Era 25 de abril, navio atracado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), quando o coração palpitante do Tenente subiu a prancha daquela beleza.

A conversa agora era com o Peter. O baixinho, do alto de seu tamanco norueguês em madeira, apresentava e esmiuçava cada detalhe de tudo relacionado à Divisão de Convés e mesmo a outras áreas do navio, que conhecia em detalhes. Das máquinas ele disse, p. ex., que, enquanto operando no Mar do Norte ou na Antártica, mantinha os dois motores de combustão principal (MCP) em funcionamento. Economia ele fazia nas travessias entre as duas áreas de aplicação do barco. Guindastes, arco de popa, tampa de porão, pau de carga, material de laborar as cargas, balsas, válvulas hidrostáticas, baleeiras salva-vidas, pirotécnicos, peias de aço especial para baixas temperaturas. Por falar nas peias, correntes em aço neste caso, era necessário adquirir mais delas. Cheguei a recorrer ao meu irmão Engenheiro Mecânico Francisco para aprender um pouco de Metalografia. O aço recomendado teria uma liga especial, que procurei em várias empresas nacionais, sem sucesso. Consegui encontrar um importador com quem fiz contato por telefone. Ele me en-

viou o orçamento por *fac-símile* (os mais novos não entenderam...), e só conhecendo a minha voz me disse que o valor incluía os meus 10%. Como assim? Tomei um susto com o disparate, respirei fundo e respondi: “É melhor você refazer o orçamento para te facilitar vencer a licitação”. Fiquei realmente atônito! Enfim, quanta informação aprendi sobre materiais e operação dos equipamentos. Quanta alegria e honra em estar vivendo aqueles momentos.

Outro domingo, agora 1º de maio. Convidei o pequeno, mas grande comandante e pessoa, Peter para almoçar em nossa casa. Minha saudosa esposa Bete nos preparou uma deliciosa refeição. Morávamos na Rua Assis Brasil, sossegada, nem parecia estarmos em Copacabana. Havia espaços razoáveis entre os prédios, impensável na grande maioria do bairro, mas acreditem: ele criticou o “apinhamento”! Falou que eram muito próximos, veja só, nossa intimidade não era assim tão estreita... Claro, pra ele, que morava em casa longe mesmo das médias cidades, eu entendo, e assimilei sua objetividade viking. No mais, o almoço foi de cordialidade e saborosas conversas, até a tristeza se aplacar com o acidente fatal do super Ayrton Senna. Estragou o fim do dia, mas Deus é quem decide. Vida que segue com fé!

Chegada na enseada

Martel

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



Chegou o momento da partida, quinta-feira, 3 de novembro, hora de largar espias com as famílias no cais. Por um lado, a tristeza para nós, a bordo, e para nossas famílias, das quais nos distanciariamos por cerca de cinco meses, até 4 de abril de 1995; por outro lado, a enor-

me felicidade pela Marinha nos ter selecionado para uma missão tão especial.

Passada a “avenida bastante esburacada”, conhecida como Canal de Drake, entre a América do Sul e a Península Antártica, iniciamos a aproximação da Baía do Almirantado. Fil-



Foto da Ilha Elefante

Fonte: arquivo pessoal do autor

madora em punho, bastavam uns três minutos para que travasse pelo frio. Debaixo da japona a reaquesia para novo registro daquela maravilha gelada. Que visual! Hora de reabastecer na Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e retirar o lixo. Troca dos militares da Estação. À época, havia um grupo de verão e outro de inverno, que transportamos para voltarem em voo da Força Aérea Brasileira, que usava a pista chilena da Base Frei.

Algumas horas de navegação até a fatídica Ilha Elefante, palco de uma experiência muito marcante. Mar um pouco agitado, ondas de cerca de dois metros, “bom momento”

para o único MCP ligado apagar. Rapidamente o navio deu o través de boreste para as ondas que o sacudiram com firmeza, fazendo o navio adernar 54 graus para bombordo e uns 50 para boreste. Quando começou, eu estava chegando à Praça D’Armas, e ao ser arremessado contra a antepara de boreste, só deu tempo de me escorar com o ombro. Finalizada a primeira “pendulada”, já com alguma malícia marinha, sentei-me no chão a tempo do início do balanço para bombordo. Foi literalmente um “esquibunda”, deslizando até a porta por onde entrara. Nesse momento, entra uma estagiária argentina do grupo do Professor Brandini:

**Antiga Estação
Antártica
Comandante Ferraz**

Fonte: arquivo pessoal
do autor

**Aniversário do CT
Strauhs**

Fonte: arquivo pessoal
do autor

Pinguinera

Fonte: arquivo pessoal
do autor

**Faina de Carga na
neve**

Fonte: arquivo pessoal
do autor

Grupo de Carga

Fonte: arquivo pessoal
do autor

**Festa a bordo do
H44**

Fonte: arquivo pessoal
do autor



“Que passa, que passa?”, atônita, sem entender pelo que passávamos. Foi o tempo exato para puxá-la pelo bolso de sua calça jeans até um sofá aparafusado no chão. Ufa! Foram 35 minutos de emoção, mas passamos ilesos, graças ao Nosso Senhor dos Navegantes. Fiquei ainda mais feliz ao constatar que nos porões de carga nem uma agulha se soltou, graças à peça executada com maestria pelo Sr. Mestre, 1SG-MR Neri, e pelo restante da nossa Divisão de Convés, da qual eu fazia parte.

Essa ilha foi palco de outras emoções. Foi um trabalho hercúleo do então CC Sülzer adaptar uma lancha para realizar um levantamento hidrográfico, que contribuiria para a produção das maravilhosas cartas da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), elogiadas

internacionalmente. Como hidrógrafo e oficial mais moderno a bordo, embarquei na pequena lancha alaranjada. *Ary Rongel* fundeado, partimos com certa apreensão. Após vários “top”, posições de anotação da posição e respectiva profundidade, a embarcação apagou. Obviamente, para ficar mais interessante o navio era uma mancha encarnada (vermelha) distante no cenário gelado. Imediatamente brotou em minha mente: “Me lasquei”. Anjo da Guarda sempre atento, consegui contato com a radio e o empurrador, empregado na faina de carga e descarga junto à EACF, nos resgatou. Ufa novamente! Já voltando “pra casa” – sim, nosso navio, especialmente com pernadas entre portos de cerca de 45 dias, é nossa segunda casa – passamos por um quebra-gelo russo enorme.



Imagens de um iceberg tabular

Fonte: arquivo pessoal do autor

**Oficiais na
OPERANTAR XIV**

Fonte: arquivo pessoal
do autor

**Gravação para
o programa do
Casseta&Planeta na
OPERANTAR XIV**

Fonte: arquivo pessoal
do autor

Altar de Natal

Fonte: arquivo pessoal
do autor

**Natal com as
esposas a bordo**

Fonte: arquivo pessoal
do autor



Inclinando meus olhos fortemente para cima, percebi um observador de camiseta debruçado na balaustrada e imaginei seu pensamento: – esse jovem incauto se safou por pouco.

Finalmente, um pouco de civilização: Porto de Punta Arenas, Chile. Festas de Natal e Ano Novo. Várias esposas a bordo, quantos risos e choros, tantas emoções. Mais despedidas, como

canta a Simone “o trem que chega é o mesmo trem da partida”. E assim, seguimos com nossa missão, muito aprendizado, tantas aventuras, até a atracação no Rio de Janeiro. Lembra-me uma marchinha de carnaval: “Quanto riso, oh quanta alegria”. Estranho andar pelo centro do Rio logo após a chegada, tantas pessoas nas calçadas, eu já estava me tornando um caipira do gelo. ●





CONTRA-ALMIRANTE DENILSON MEDEIROS NÔGA, CHEFE DO DESTACAMENTO AÉREO EMBARCADO

OPERANTAR XV
OPERANTAR XVI

“... **Ary Rongel, Guardar Postos de Voo, Guardar Postos de Voo... A Aeronave Águia 61 será lançada às 10h00**”. Assim, iniciavam-se as atividades aéreas ao longo de 30 anos a bordo do nosso Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*.

Voar na Antártica, apreciando sua paisagem ímpar, é um prazer único e indescritível, mesmo para marinheiros habituados a desfrutar das muitas oportunidades de embarque que a nossa Marinha nos brindou no desempenho de nossas missões e que nos permitiram testemunhar as incontáveis belezas do nosso Brasil e de outros países, mundo afora.

Duas aeronaves participam da Comissão Antártica. E a preparação diária para voo inicia com um *briefing* conduzido pelo Chefe de Operações (CheOpe) do navio, detalhando as tarefas que serão executadas pelas aeronaves. As peculiaridades das operações aéreas no Continente Gelado são enormes. O voo em baixa altitude, sobre a neve, requer extremo cuidado para se evitar o *white out*, que, em resumo, é a desorientação espacial causada pela falta de contraste entre o terreno coberto de neve e o horizonte, também branco, especialmente nos dias de céu nublado. O pouso na neve, para deixar os pesquisadores e material,

*Aeronave pousando
no H44*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



é outra tarefa que se reveste de perigo, uma vez que a ausência de contraste muito dificulta a percepção dos pilotos da exata altura em que a aeronave se encontra do solo, favorecendo pousos mais bruscos e que podem danificar a aeronave. Resolve-se isso fazendo um cuidadoso voo baixo e lançando uma mochila colorida, com pedras, alguns metros à frente do local de pouso. A mochila já nos fornecia a referência que precisávamos para um pouso seguro e suave. Também as vestimentas do pessoal que opera no gelo, logicamente, são diferentes das utilizadas em um país tropical, especialmente o macacão de voo, que permite uma sobrevivência em caso de algum acidente, ao dificultar a perda de calor pelo corpo de seus utilizadores, quando flutuando na água gelada. Outra importante diferença é a frequente mudança climática, que ocorre de modo repentino. Desta forma, o acompanhamento meteorológico deve ser minucioso e constante. Entretanto, em dias de tempo bom, a inexistência de poluição e de partículas suspensas no ar permite uma excelente e encantadora visibilidade aos felizes tripulantes. Na maioria dos voos de regresso para o navio, era fácil avistar o *Ary Rongel* a longa distância, não somente pela ótima visibilidade, mas

também pelo contraste da sua cor vermelha contra o branco do gelo e as diferentes tonalidades de azul do mar.

Nosso “Gigante Vermelho”, apelido carinhoso concedido pelas suas tripulações, não possui hangar, mas isso não impediu o sucesso das operações aéreas nessas três décadas. Capas de proteção são utilizadas para envolver as aeronaves, a fim de evitar os danos provocados pela atmosfera marinha, úmida, salina e abrasiva. Por questão de segurança contra os fortes ventos, as pás das aeronaves são retiradas após os voos, principalmente para evitar a repetição do incidente ocorrido na primeira Operação Antártica do navio, durante uma tempestade, quando os limites de vento preconizados para o suporte do kit de dobragem das pás foram ultrapassados, danificando uma das aeronaves. Desde então, definiu-se a retirada das pás por questão de segurança. O adestramento e a experiência são de suma importância em qualquer atividade aérea, principalmente na Operação Antártica, que tem várias peculiaridades. No início da missão, o tempo necessário para lançar (preparar e fazer decolar) uma aeronave é quase o dobro do tempo empregado ao final da missão, devido à prática aprimorada. A retirada da capa e a

***Aeronaves nevasdas
no convoo do navio***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***Convoo no campo de
gelo***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

Drake em dia calmo

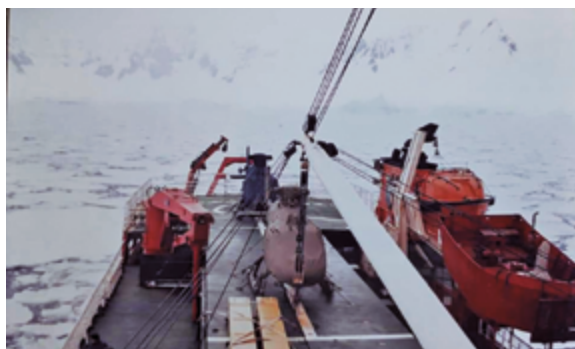
*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***Vista lateral da
aeronave no convoo
do navio***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***Águia 7061 em
passagem baixa***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



instalação das pás são responsáveis por boa parte deste tempo. Em relação à experiência a ser transmitida, não só o Destacamento Aéreo Embarcado (DAE), mas todos os setores do *Ary Rongel*, pelo menos um militar permanece embarcado para realizar a comissão seguinte, exatamente para transmitir essa experiência adquirida. Por falar em experiência, cabe registrar que em uma viagem, após uma pane em um dos motores da aeronave, realizou-se a substituição do mesmo. O entrosamento entre a tripulação do navio e o DAE foi de suma importância para o êxito do reparo. A aeronave foi transportada para o porão do navio pelo guindaste de bordo para a realização do serviço. O navio se encontrava na Baía do Almirantado, na Ilha Rei Jorge (uma das ilhas Shetlands do Sul), onde está instalada a Estação Antártica Brasileira. Em poucos dias a aeronave estava testada e pronta para continuar a cumprir as suas tarefas.

Em apoio às diversas atividades de pesquisa científica, permito-me citar, à guisa de exemplo, o lançamento de uma aeronave em apoio ao “Projeto dos Elefantes Marinhos”, e não poderia ser diferente, com destino à conhecida “Ilha Elefante”. A tarefa era levar três pesquisadores, seus equipamentos e gêneros

alimentícios, para passarem determinado período realizando levantamentos científicos na referida Ilha. Essa ilha ficou conhecida quando fez parte da rota de fuga da tripulação de Shackleton, preso com o Navio *Endurance*, no Mar Weddell, no início do século passado.

Um dos momentos felizes para a tripulação do navio era a chegada dos voos de apoio da FAB. Eles pousavam na Base Chilena Presidente Eduardo Frei, descarregando materiais, gêneros e pessoal, período que a aeronave C-130 permanecia pousada na Base Frei. Os helicópteros do navio têm um papel importantíssimo nesses momentos, contribuindo sobremaneira para a logística de transporte de pessoal e material. No início desses 30 anos do nosso *Ary*, as cartas enviadas pelas famílias da tripulação eram ansiosamente aguardadas, o que já não acontece mais. O tempo passa... Viva a tecnologia, viva a internet!!!

Um ponto curioso foi a visita do navegador e escritor brasileiro Amyr Klink, que fazia um estudo em apoio a um curta-metragem ambientado sobre um iceberg. Como o transporte dos atores precisaria ser feito por aeronave, Amyr, vendo o navio brasileiro no porto de Ushuaia, com duas aeronaves estacionadas, decidiu subir a bordo para colher

***Amyr Klink em
visita ao Navio de
Apoio Oceanográfico
Ary Rongel***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

algumas informações especiais sobre as operações aéreas na Antártica, o que resultou em agradável e longa conversa com um dos pilotos membro do DAE.

Foram-se 30 anos e 4.000 horas de voo. São inúmeros projetos científicos apoiados

e muitas pessoas transportadas. Parabéns aos DAE! Parabéns as tripulações! Parabéns *Ary Rongel* pelos seus 30 anos!!! Sua contribuição está sendo primordial para o sucesso do nosso Brasil como membro consultivo do Tratado Antártico! ●







CAPITÃO DE MAR E GUERRA SÉRGIO DA SILVEIRA MIRANDA, SEGUNDO IMEDIATO

OPERANTAR XV
OPERANTAR XVI

“ DE ALGUMA MANEIRA VOCÊ VOLTARÁ DIFERENTE DE UMA VIAGEM À ANTÁRTICA ”

Ao saber da nomeação para Imediato do *H-44*, uma das primeiras palavras que ouvi de um conceituado oficial que já havia realizado uma viagem à Antártica no *Barão de Teffé* foram as acima citadas e ele estava coberto de razão.

Tenho ótimas lembranças das viagens realizadas e dentre elas descrevo algumas que me deram enorme satisfação.

Mesmo com inúmeras fainas de carga pesada, movimentação de pessoal com utilização de aeronaves e barcaças, não tivemos aciden-

tes que mobilizassem auxílio externo ou mudanças no cronograma da viagem. Creio que a nossa maior preocupação seria a possibilidade de “Homem ao Mar” devido ao pouco tempo de sobrevivência do homem em águas geladas, por isso treinamos exaustivamente com os mergulhadores a colocação do bote na água e o pronto atendimento ao acidentado com todos os meios disponíveis à sua recuperação.

Foram nítidas as diferentes condições de navegação em campo de gelo entre as duas viagens, sendo que na Operantar XV encontramos poucos campos de gelo durante a comissão, e muitos campos de gelo na Operantar XVI, com constante redução da mobilidade do navio por enormes campos de gelo a serem ultrapassa-

H44 no campo de gelo

Fonte: arquivo pessoal do autor



dos e que por vezes nos faziam alterar horários de movimentação do navio para atendermos às necessidades de planejamento e logística de projetos e apoio à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) no abastecimento de combustível e mantimentos para utilização ao longo de todo o ano.

Graças ao empreendedorismo e enorme espírito de navio do CT Egger, sua equipe e auxiliares, conseguimos implantar o “e-mail” a bordo, posso dizer que foi um marco importante e que, inclusive, mudou o astral no navio, possibilitando a todos um contato mais estreito com familiares e amigos durante a comissão. Inicialmente, os e-mails eram recebidos, impressos e distribuídos aos recebedores do dia, o que por si já era uma tarefa de longo tempo, mas ao longo da comissão já eram recebidos em computadores diversos e na Secretaria.

Por ser um oficial hidrógrafo, com satisfação iniciamos o Levantamento Hidrográfico (LH) da Ilha Elefante na Operantar XV, com a utilização do navio e da lancha de bordo, que foi adaptada com a montagem dos equipamentos necessários à sondagem e pessoal habilitado, prosseguindo na Operantar seguinte com o mesmo esquema. Foi um Levantamento com algumas particularidades interessantes porque

tínhamos que ficar atentos às movimentações dos campos de gelo e alguns icebergs de menor tamanho para retornarmos à linha de sondagem inicial e efetuarmos a sondagem do local e não deixarmos “feriados”.

Durante a Operantar XV, recebemos em novembro de 1996 o Navio *Barão de Teffé* na sua última viagem à Antártica como apoio à EACF e para o desmonte final da antiga Base “G” inglesa, que ficava posicionada a cerca de 200 metros a leste da Base Brasileira e era toda construída em “Pinho de Riga”.

Nas duas viagens que fiz, tive a companhia de um grande amigo, o CF Magaldi, como coordenador embarcado da SECIRM e, lógico, várias pequenas desavenças, o que era normal, e já rimos bastante dos causos recordados posteriormente. Mas foi o CF Magaldi que nos proporcionou uma das grandes alegrias para as esposas e filhos do pessoal do navio quando estávamos em Punta Arenas em dezembro de 1997. Ele conseguiu vagas extras em uma viagem no avião da FAB, que faz regularmente voos de adestramento nos intervalos entre o apoio ao navio e a EACF, e pudemos levar todos os voluntários(as) a uma viagem à Antártica com pouso na Base Chilena Eduardo Frei e posterior sobrevoos à EACF. Os voluntários (as)

Aeronaves em faina de carga

Fonte: arquivo pessoal do autor

Neve no convoo do H44

Fonte: arquivo pessoal do autor

Gigante Vermelho na Baía do Almirantado

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

tiveram uma experiência única e ficaram realmente maravilhados com a viagem.

Ao final da Operantar XVI e próximos a Mar Del Plata tivemos uma séria avaria no acoplamento Vulcan o que nos obrigou a atracarmos na Base de Submarinos da Armada Argentina e ficarmos por 11 dias em reparos frustrando um pouco a nossa chegada ao Brasil.

De uma maneira geral, a passagem pelo *Ary Rongel* foi repleta de experiências positivas e um grande prazer no trabalho do dia a dia, com paisagens belíssimas, as quais destaco as Ilhas Decépcion e Biscoe e o Estreito de Guerlache e, principalmente, porque tivemos uma equipe de profissionais acima da média e com enorme satisfação em trabalhar sob condições adversas. ●







VICE-ALMIRANTE MARCO ANTONIO ISMAEL TROVÃO DE OLIVEIRA, ESCAFANDRISTA

OPERANTAR XX

Grupo de Mergulho embarcado no Navio de Apoio Oceanográfico Ary Rongel

Mergulhar é uma atividade que combina aventura, descoberta, paz e desafio, proporcionando experiências inigualáveis tanto para o corpo quanto para a mente.

O ambiente subaquático oferece uma sensação de paz e tranquilidade, afastando-se do ruído e do ritmo acelerado da vida na superfície. É uma atividade que permite o aprendizado contínuo, desde cursos básicos até especializações avançadas, como o mergulho em ambiente gelado.

Mergulhar na Antártica é uma experiência única e fascinante, cheia de beleza e desafios. As águas da Antártica são conhecidas por sua clareza, oferecendo visibilidade excepcional que pode superar os 30 metros. Abaixo da superfície é possível observar impressionantes formações de gelo, desde geleiras submersas a icebergs flutuantes, criando um cenário indescritível, além de permitir admirar algumas espécies de peixes e outros organismos exóticos encontrados apenas nessas águas geladas.

A prática do mergulho em um dos lugares mais remotos e menos visitados do planeta, onde a temperatura da água pode ser inferior a zero grau Celsius, proporciona uma sensação de paz e conexão com a natureza que é difícil de ser encontrada em outros locais, porém requer

***Ary Rongel em meio
ao gelo polar***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*





uma série de cuidados, exigindo equipamentos especiais e preparação meticulosa.

Parte desse treinamento é realizada nas instalações do CIAMA, onde militares mais experientes passam importantes informações e uma série de exercícios é executada. Foi durante esse momento que, em 2001, a equipe de mergulho da OPERANTAR XX se reuniu pela primeira vez, formada por dois antigos instrutores do meu Curso de Escafandria, SO Claudio e SG Gomes (que também participou da OPERANTAR XIX), além do SG Lafayette, como quarto componente.

Em uma Operação na Antártica, o companheirismo e a amizade entre os membros são fundamentais para o sucesso e o bem-estar da equipe. Esses atributos foram forjados na intensa convivência, pela troca de experiências, pela superação de desafios e pelo respeito mútuo.

Certamente, todos que tiveram a experiência de compor o Grupo de Mergulho reconhecem o profissionalismo como essencial e prioritário em todas as atividades no continente gelado. Tratar todas as sugestões e propostas dos membros da equipe com atenção, independentemente de suas funções ou experiência, é crucial para um ambiente respeitoso e profissional. O trabalho em equipe é fundamental para a segurança durante o mergulho em ambientes perigosos, como a Antártica.

Vista aérea do H44

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Como acontece até hoje, nossa preparação foi concluída no Centro de Adestramento da Ilha da Marambaia (CADIM), onde tivemos a satisfação de conhecer vários militares e civis que seriam nossos companheiros na Operação Antártica que se aproximava. Nesse período, nos familiarizamos com trajés secos de alta qualidade e equipamento apropriado para águas frias, aprimoramos nossas habilidades de mergulho e compreendemos os rigorosos protocolos de segurança necessários para operar em um ambiente tão hostil quanto as gélidas águas da Baía do Almirantado, na Ilha Rei George, onde está instalada a Estação Antártica Comandante Ferraz.

Após os treinamentos e preparação prévia, o Grupo embarca no navio e passa a fazer parte da tripulação. Lá encontramos veteranos da viagem anterior e outros membros que, como eu, ansiavam para ver pela primeira vez nossa Estação e aquela paisagem tão diferente da nossa realidade. Durante os dias que se seguiram vivíamos a ansiedade da chegada por meio das fotos que nos eram mostradas, leitura de livros de antigos exploradores e filmes que retratavam os desafios enfrentados pelos que se aventuraram por sobre a neve do Continente mais gelado do planeta. Mas nada se compara à emoção vivida ao adentrarmos a Baía do

Almirantado. Nossa bandeira estava hasteada no mastro em frente à Estação e toda a sua tripulação, junto a ela, acenava enquanto aguardava a aproximação do navio. Havia fogos de artifícios nos saudando e respondíamos com constantes apitos do Navio.

Uma vez a bordo, vários desafios se apresentaram, alguns compartilhados por toda a tripulação, como a convivência por longo período em ambiente, relativamente, confinado. Meu pequeno camarote, por exemplo, abrigava, além de mim, os quatro oficiais pilotos e um capelão que, certamente, muito orou para manter o equilíbrio espiritual nessa intensa convivência. Outros desafios exigiram maior dedicação para serem superados, indo desde condições climáticas imprevisíveis até a complexidade das operações de mergulho em si. No entanto, cada obstáculo foi uma oportunidade de crescimento e aprendizado e, gradualmente nos tornamos mais confiantes em nossas habilidades e mais confortáveis com as responsabilidades que nos foram atribuídas.

A equipe de mergulho em uma operação na Antártica desempenha um papel multifacetado, apoiando diversas atividades, tanto a bordo quanto fora do navio. Além das suas responsabilidades subaquáticas, ela também contribui significativamente em outras áreas



críticas da missão como: apoio aos cientistas na coleta de amostras e na instalação de instrumentos de monitoramento, auxílio na montagem e desmontagem de acampamentos de pesquisa, transporte de pessoal, material e equipamentos, segurança nas operações aéreas, entre outros.

A segurança em qualquer uma dessas tarefas, em ambientes perigosos como a Antártica, depende fortemente da coesão e da colaboração do grupo de mergulho com outras equipes do Navio. Cada membro da tripulação deve estar comprometido com a segurança mútua e preparado para responder rapidamente e eficazmente a qualquer emergência. Traba-

lhamos intensamente com a equipe de carga e operadores de guindastes do Departamento de Convés, em especial nos momentos de embarque e desembarque de material, tarefa essa realizada em situações de mar nem sempre favoráveis, uma vez que as condições climáticas se alteram rapidamente.

Oportuno também é fazer menção ao pessoal de serviço no passadiço, sempre atentos a uma série de tarefas, em que a preocupação com os tripulantes, dentro e fora do navio, nos dava a tranquilidade necessária para desenvolvermos nossas atividades. Houve momentos, retornando de missões em nossas embarcações pneumáticas, que a equipe de mergulho foi



Mergulho Polar na Baía do Almirantado

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Big Krill ao lado de iceberg

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



guiada com segurança ao Navio em condições de visibilidade nula.

Sem dúvida, uma das partes mais gratificantes da minha experiência a bordo do “Gigante Vermelho” foi a oportunidade de trabalhar em estreita colaboração com uma equipe excepcionalmente talentosa e dedicada. Desde meus colegas mergulhadores até os membros da tripulação do Navio, cada pessoa desempenhou um papel vital no sucesso de nossas operações.

Permito-me dirigir uma pequena sentença especialmente ao meu grupo: a camaradagem que desenvolvemos ao enfrentarmos juntos desafios e incertezas criou laços que

perdurarão para toda a vida. Compartilhamos momentos de alegria e realização, assim como momentos de dificuldade e superação. Essas experiências nos uniram de uma maneira única e nos ensinaram a confiar uns nos outros em todas as circunstâncias.

A equipe de mergulho do NApOc *Ary Rongel* é uma parte vital da Operação na Antártica, contribuindo com habilidades especializadas e versatilidade em diversas atividades. Seu compromisso com o profissionalismo, a segurança e a eficiência são cruciais para o sucesso da missão em um ambiente tão desafiador e extremo.●







CAPITÃO DE MAR E GUERRA (IM) FRANCISCO JOSÉ RAPOSO DE ALENCAR MARQUES, CHEFE DA INTENDÊNCIA

OPERANTAR XX
OPERANTAR XXI

Era uma tarde normal de expediente quando fui surpreendido pela mensagem de indicação para servir no NApOc *Ary Rongel*, ou simplesmente *Ary* para os íntimos. Foi mais do que uma surpresa, não somente por ter sido escolhido em tão criterioso processo seletivo, mas pela oportunidade única de conhecer um lugar que jamais pensaria em poder ver com meus próprios olhos: a Antártica.

Após todo o período de adestramento e o bastante complexo período de preparação, suspendemos rumo ao continente gelado. O primeiro desafio foi o Estreito de Drake, que fez jus

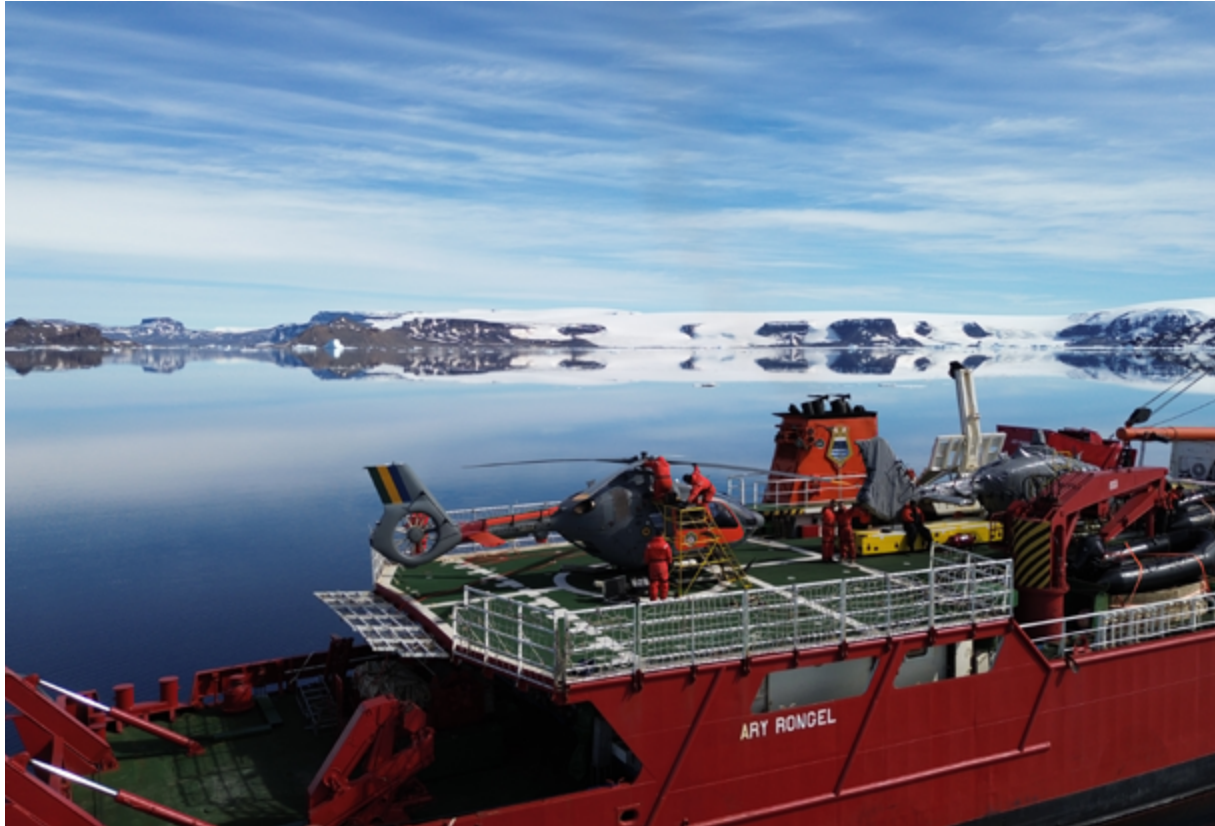
à fama de mar perigoso, com ondas altíssimas e situações bem desconfortáveis, como quando o navio, se bem me lembro, teve em torno de 41 graus de inclinação, quase o limite de emborcamento, ou seja, afundaria. Muitos objetos quebraram a bordo. Nesse dia o monitor do computador do meu camarote, ainda dos antigos com tubo, com o forte jogo teve seu suporte que o prendia à mesa quebrado. Fui pegar para não cair e voamos eu e o monitor sobre a cama. Naquela ocasião notei o quão desconfortável é andar de lado segurando nas paredes.

Durante as viagens com “mar mexido”, o passadiço, local onde há o controle do navio e

*Pouso da aeronave
no NApOc Ary
Rongel*

*Crédito da foto: Edson
Vandeira*





Convoo

*Crédito da foto: Edson
Vandeira*

a parte mais alta em termos de compartimentos habitáveis, é, por esse motivo, um local onde se sente bem o balanço, portanto desaconselhável para aqueles que sentem tais efeitos no labirinto. Realidade complexa quando, por força de serviço, a permanência por duas,

três ou quatro horas seguidas complica a vida do mareado. Nessa realidade, estudar a carta náutica era uma “emoção” à parte, por ter que ficar de cabeça baixa em meio o jogar do navio, especialmente no velho Drake, que nem sempre cochava a vida do marujo, com even-

tuais idas ao banheiro ou, se não houvesse tempo, a asa de boreste mesmo!

Mas falando de emoção, já na Antártica, após ficar impressionado com as dimensões dos *icebergs*, blocos de gelo que, nas minhas modestas e nada técnicas estimativas, poderiam chegar a mais de 50 metros de altura e infinitos quilômetros de extensão, tivemos que fazer o apoio aos voos da FAB, que traziam mantimentos, equipamentos para a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), bem como realizavam o revezamento dos pesquisadores que tinham concluído suas tarefas e retornavam ao Brasil com os que chegavam para executar seus trabalhos científicos. O pouso acontecia (e ainda acontece) em uma base chilena, a Presidente Eduardo Frei, sendo que o *Ary* ficava fundeado em área relativamente próxima.

A equipe por mim chefiada concluiu todo o serviço e era chegada a hora de voltar ao navio por bote. Claro que nessa hora, já com pouca luz, o mar não ajudou e resolveu ficar bem agitado. Tínhamos que voltar naquele momento, pois a previsão era de piora do tempo, e fatalmente o *Ary* teria que suspender por questões de segurança e nós ficaríamos ali na praia de Frei, à noite, sem

comida e, obviamente, com muito frio. É interessante dizer que o tempo médio de sobrevivência do ser humano que cai em águas antárticas é de cerca de 90 segundos e, com esse dado na cabeça, eis que todo o pessoal da equipe embarca e segue o pequeno ponto de luz no mar, que era o navio. A cada onda, durante a subida da vaga (parte baixa entre ondas), o navio sumia e não víamos nada até a chegada na crista da onda, quando o bote flutuava no ar e, na descida, batia com força na superfície, jogando água para dentro da embarcação, que rasgava de frio qualquer ponto de pele que estava exposto. Foram cerca de 10 minutos de tensão melhor do que qualquer montanha russa sofisticada!

Na primeira viagem, fomos acompanhados de um grupo de alpinistas que tinham o propósito de dar assistência aos técnicos e pesquisadores cujos pontos de interesse estavam em áreas altas. Em uma das ocasiões, dado que o serviço a ser realizado seria no alto de um morro dito de dificuldade “simples”, fui convidado a efetuar a subida com a equipe. Feitas as instruções de praxe, iniciamos a escalada. No princípio havia neve fofa que chegava à altura do joelho, o que levou boa parte da energia deste alpinista amador. Quando chegamos às par-





tes mais inclinadas, a orientação era de cavar com a ponta dos pés a neve até que fosse possível subir aquele ponto como uma escada, e assim fui juntamente com o grupo até que, em um momento de descuido, eis que erro a passada e escorrego morro abaixo. Já quase exausto, via com desespero o grupo ficar pequeno conforme descia em alta velocidade toda a elevação que com muito custo havia subido.

Após diversas tentativas, por sorte, consegui me segurar e frear a descida. Resultado, praticamente subi o mesmo morro duas vezes, mas ao chegar ao seu cume tive o privilégio de uma visão especial da baía em frente à EACF, bem como do lado oposto daquele morro da Ilha Rei George. A subida, que a princípio foi vendida como simples, tornou-



-se um esforço extremamente complexo para este iniciante montanhista.

Para descer achei que seria mais simples, e era mesmo, tal como um tobogã, munido de uma espécie de papelão para proteger o macacão, comecei a descida, devidamente instruído dos cuidados, entre eles de que deveria usar a parte de trás da bota para a redução da velocidade. Foi aí que aconteceu o inesperado, a boca da calça da vestimenta era bem larga, para permitir sua colocação com o calçado, e era cerrada por meio de uma lingueta em velcro, a qual abriu e, na velocidade de descida, recebeu toda a neve do caminho que se alojou por dentro da roupa, tornando completamente molhado o moletom que eu usava por baixo até a altura da coxa. Com essa roupa total-

No alto do morro e ao fundo o NApOc Ary Rongel

Fonte: arquivo pessoal do autor

Placa da Força Aérea Chilena

Fonte: arquivo pessoal do autor

mente molhada, e congelada, tive que esperar algumas horas até poder voltar ao navio e ter a oportunidade de trocá-la. O passeio foi inesquecível, bem como o frio...

As praias próximas da EACF são bem frequentadas pela fauna local, como algumas espécies de pinguins, focas, baleias, aves, dentre outras. Em uma das caminhadas, juntamente com um colega de bordo, avistamos um grande leão marinho e resolvemos tirar fotos dessa oportunidade única de proximidade com o animal. De primeira eu fiquei a cerca de três metros dele e fiz a minha pose para o colega fotografar. Invertemos as posições e ele disse que desejava tirar uma bem mais próximo para fingir que estava encostando naquele espécime de quase três metros de comprimento e seguramente bem mais do que 600 kg em estimativa leiga. Não adiantaram meus avisos do risco de sua intenção, ele estava decidido a tirar tal foto. Assim, posicionou-se a cerca de um metro do mamífero aquático e fez sua pose, fingindo que iria nele tocar. Ocorre que tudo estava bem combinado, menos com o dito leão marinho, que deve ter se aborrecido com os dois intrusos que perturbavam seu descanso e resolveu se erguer de boca aberta em direção ao colega, que felizmente conseguiu dar um pulo e escapar

de sua imprudência. Se bem me lembro, a foto daquele momento quando revelada mostrava o leão marinho na tentativa de abocanhar o turista abusado, que por sua vez dava um acrobático pulo para evitar ser o lanche daquela tarde. Como foi entregue ao fotografado, acredito que tal registro desse momento constrangedor, mas igualmente cômico, não mais exista.

Relembrar essas rápidas e curtas histórias, dentre tantas outras bem vividas, me fez concluir que as duas comissões ao continente austral (2002/2003 e 2003/2004) no querido Vermelhão H-44 foram muito mais do que viagens a serviço, foram verdadeiras aulas diárias sobre grandiosidade da Criação. Como já mencionei, um privilégio a poucos concedido, e não posso deixar de agradecer a Deus por tal experiência e pelas grandes amizades ali nascidas e reforçadas. Também à Marinha do Brasil, com seu vital e incansável trabalho diuturno para o apoio à pesquisa e aos interesses de nosso país, frente ao Tratado da Antártica, para que tão especial lugar, com sua influência direta em diversos aspectos de impacto mundial, continue, com toda sua rica fauna, a ser cuidado e preservado para as gerações posteriores da humanidade e das espécies que da estabilidade daquele ambiente dependem.●







VICE-ALMIRANTE IUNIS TÁVORA SAID, CHEFE DE MÁQUINAS

OPERANTAR XXIII
OPERANTAR XXIV

1. INTRODUÇÃO

Uma das comissões mais marcantes da minha carreira foi, sem dúvida, ser o Chefe de Máquinas (CheMaq) do NApOc *Ary Rongel*. A história começa em 1995, quando completei o Curso de Aperfeiçoamento de Máquinas (CAMO), no CIAW, em segundo lugar. Naquela época, definiu-se que o primeiro lugar faria a comissão no NE *Brasil* e o segundo lugar no NApOc, como CheMaq. Dessa forma, eu tinha como perspectiva, ainda como Primeiro-Tenente, ser, um dia, CheMaq do *Navio Polar*.

Em 2004, o sonho tornou-se realidade quando desembarquei do Colégio Naval, re-

cém-promovido a Capitão de Corveta, para ser o CheMaq do navio nas OPERANTAR XXIII e XXIV.

2. A OPERANTAR XXIII

Antes mesmo de embarcar, fui alertado pelo VA Luiz Augusto Correia, meu ex-Comandante na Fragata *Independência*, que na época servia no ComOpNav, a respeito da necessidade de reparar o selo do eixo do navio, que havia apresentado problemas na OPERANTAR XXII. Durante a Comissão de Passagem das tripulações, que teve como destino a cidade de Salvador-BA, constatamos também a necessidade de efetuar manutenção no sistema do Hélice de

***Gigante Vermelho na
Baía Almirantado***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*





Passo Controlado (HPC). Tive a honra de receber a função de um grande maquinista, o então CC Kopezynski, que me orientou quanto aos principais reparos que deveríamos fazer durante o Período de Manutenção Geral (PMG). Obviamente, as principais obras realizadas durante o período de manutenção de 2004 foram as relacionadas ao HPC/Linha de Eixo e ao Selo “simplex”. O PMG do navio, realizado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) sob a coordenação do recém-empossado como nosso gerente, Engenheiro Proença, e da também recém-embarcada na G-2, Técnica Jane, foi concluído na data prevista, bem como as inspeções operativas (CIASA e VSA). Vale aqui pontuar que, no campo pessoal, durante o PMG do navio, casei-me com a então CT (T) Rosana Azevedo.

O navio suspendeu para iniciar a comissão e, fora pequenas avarias, tudo estava correndo bem. Foram muitas fainas para apoiar os acampamentos, navegação em mares bravios e por paisagens deslumbrantes, como as de Bransfield, Guerlache e da Ilha de Deception. Muitas interações com os pesquisadores (com o apoio do então CT Fernando Roberto, o encarregado da “M”) para apoio às pesquisas, ressuprimento da Estação Antártica Coman-

***Grupo de Oficiais em
13 de dezembro de
2004***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

Arco de Popa

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***CC Said e CT (T)
Rosana Azevedo***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

Ilha Deception

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*





dante Ferraz (EACF) com gêneros e os preciosos 370.000 litros de “gasoil ártico”, feito por chata, e uma grande preocupação para mim, que fiz questão de estar presente em todas as fainas de transferência de combustível para terra.

Infelizmente, no dia 27 de novembro de 2004, o gerador principal sofreu uma avaria que nos obrigou a completar a pernada final utilizando apenas os dois geradores auxiliares. A avaria não poderia ser sanada por bordo e exigiu, em Punta Arenas, nas dependências do Estaleiro da Marinha do Chile (ASMAR) um esforço combinado dos chilenos e dos técnicos do AMRJ (técnicos Marcos Pereira, Guimarães e Élder – dos AM 242, 245 e 243, respectivamente, além do então CT (EN) Fernandes, engenheiro encarregado do AM 245).

Apesar das fainas no porto, o período do Natal foi a oportunidade de confraternizar com as famílias na cidade de Punta Arenas, único porto estrangeiro da comissão, que teve apenas duas “pernadas” no exterior: uma de 56 e outra de 52 dias de mar. Apesar da monta do reparo, o navio ficou pronto na véspera do suspender e, com grande orgulho, informei ao Comandante, o então CF Joese de Andrade Bandeira Leandro, que o navio estava pronto para suspender

Faina da Chata

Fonte: arquivo pessoal do autor

Campo de Gelo

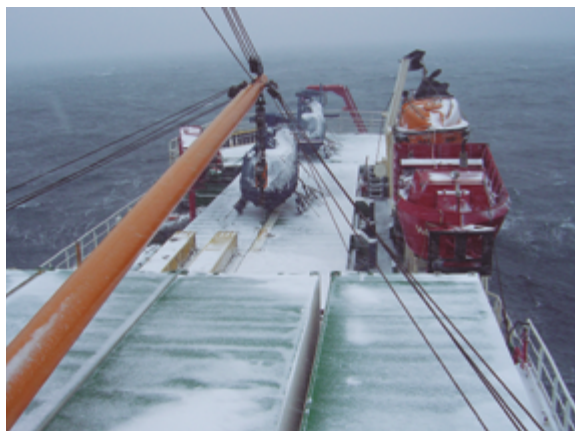
Fonte: arquivo pessoal do autor

Nevasca

Fonte: arquivo pessoal do autor

Ary Rongel, Baia Almirantado

Fonte: arquivo pessoal do autor



no dia seguinte. Eram 20 horas de domingo e o navio suspendeu às 8 horas do dia seguinte.

O resto da comissão transcorreu sem maiores contratemplos, valendo ressaltar que, instalados no Gerador Principal de forma profilática pelo Engenheiro Domenico, então servindo no Centro de Projetos de Navios (CPN), hoje “absorvido” pelo AMRJ, estavam sensores de medição de vibração. Ele me deu importantes orientações, o que ensejou um começo de “manutenção preditiva” para o navio, algo que implementei para as próximas comissões, criando assim um “banco de dados de medição de vibração” dos principais equipamentos da máquina para subsidiar futuras manutenções ou pesquisas de avarias.



3. A OPERANTAR XXIV

Após a chegada ao Brasil, minha principal preocupação foi reparar o gerador principal. Logo após a comissão de passagem, quando visitamos a cidade de Santos-SP, o PMG foi iniciado e o equipamento foi enviado para Jaraguá do Sul-SC, onde, na oficina da WEG, foi totalmente recuperado, passando a ser, teoricamente, um “gerador WEG”. O meu segundo PMG correu sem problemas, agora com o apoio do então CT Raphael Corrêa, como Encarregado da “M”. O oficial, dentre outros serviços, elaborou um novo procedimento para a CIASA da Máquina e para a manutenção dos principais equipamentos do Departamento, algo digno de nota. O reparo mais complexo do PM de 2005 foi a retirada de bordo, para reparo, do motor elétrico de um dos *thrusters* (propulsores laterais) de vante, que exigiu a abertura de “cesariana” na proa, além da instalação de um segundo Grupo de Osmose Reversa (GOR) novo, pois só tínhamos um a bordo... Vale ressaltar que o “Departamento de Máquinas” contava, à época, com apenas dez militares: dois oficiais e oito praças. Nossos maquinistas tinham diversas fainas para realizar durante os PM, e



Faina Skua

Fonte: arquivo pessoal do autor

Faina da Chata, CC Said e CT Raphael Corrêa

Fonte: arquivo pessoal do autor



Raphael, Said e Madela

Fonte: arquivo pessoal do autor



Faina da Chata

Fonte: arquivo pessoal do autor

Nevasca

Fonte: arquivo pessoal do autor

Natal de 2005

Fonte: arquivo pessoal do autor

eu agradeço o apoio do SO MO Alves, meu supervisor, e do 1º SG-CI Sabino, assim como do 2º SG-EL Renato e do então CB-MO Pinto.

Por determinação do nosso Comandante, o CMG José Carlos dos Santos Parente, terminamos o PMG quinze dias antes do previsto. Após o suspender da cidade de Rio Grande-RS, onde a imprensa usou, pela primeira vez, a expressão “Gigante Vermelho” para se referir ao navio, nos dirigimos para a Antártica. A comissão foi, para nós da máquina, perfeita. Ao chegar a Punta Arenas-CH, para passar o Natal de 2005, fomos recebidos pelo nosso “Gerente no ASMAR”, o engenheiro chileno Carlos Quilodran. Ele me perguntou o que teríamos de necessidades de reparo para o período de estadia no porto. Eu, com muito orgulho, respondi: “Carlos, sólo necesitamos de água e recolta de basura...” Ele ficou muito impressionado! Dessa vez, o pessoal da máquina pôde aproveitar o porto com mais tranquilidade e descansar.

Depois do último período de comissão de volta à Antártica, ainda fomos a Ushuaia-AR, algo que não havia ocorrido no ano anterior, antes de retornamos para o Brasil.





“

APÓS O SUSPENDER DA CIDADE
DE RIO GRANDE-RS, ONDE A
IMPrensa USOU, PELA PRIMEIRA
VEZ, A EXPRESSÃO “GIGANTE
VERMELHO” PARA SE REFERIR
AO NAVIO, NOS DIRIGIMOS PARA A
ANTÁRTICA.

”

4. CONCLUSÃO

Apesar de ter servido como CheMaq em outros navios, guardo grandes lembranças e tenho muito orgulho do meu período a bordo do “Ary”. Vale citar que ainda pude apoiar o então CF Antônio Braz, meu sucessor, no PMG de 2006, participando de três PM (2004, 2005 e 2006) do navio. Importante lembrar que o *Ary Rongel* não é exatamente um navio de guerra, dotado de uma “arquitetura de máquinas” muito simples, com poucas “redundâncias” (apenas um eixo propulsor) e, por isso, deve ter todos os seus sistemas efetivamente operacionais durante os PMG para cumprir sua missão com segurança e eficiência.

Eventualmente, quando me perguntam das minhas lembranças mais caras como maquinista, apesar de ter servido cerca de seis anos nas Fragatas Classe *Niterói* e ter sido Chefe de Máquinas do ex-Porta Avião *São Paulo* por mais de três anos, eu costumo dizer que o único navio que realmente tenho algum conhecimento da propulsão é o *Ary Rongel*. Nesses três PM que conduzi, todos os sistemas mecânicos do navio foram mantidos ou reparados: da máquina de suspender, passando pelos sistemas hidráulicos de alta dos guinchos e de baixa pressão do pau de carga, até a máquina do leme. Algo de que me orgulho muito. Avante Gigante Vermelho! ●

Ary Rongel, Baía Almirantado

Fonte: arquivo pessoal do autor

Ilha Deception

Fonte: arquivo pessoal do autor







CAPITÃO DE MAR E GUERRA JOSÉ CARLOS DOS SANTOS PARENTE, COMANDANTE

OPERANTAR XXIV
OPERANTAR XXV

30 Anos do Gigante Vermelho

Durante o meu comando na OPERANTAR XXIV e XXV, tive a oportunidade de vivenciar uma situação profissional fantástica e diferenciada de outros comandos no mar, bem como viver momentos de desafios, preocupações e conquistas, tanto na condução do navio quanto no convívio com a Tripulação, que ficou afastada por seis meses de seus lares e entes queridos, e no trato e atendimento às demandas dos pesquisadores civis.

Foi uma experiência enriquecedora que permitiu o aprimoramento das habilidades nas

relações interpessoais, entre militares e pesquisadores, desenvolvendo uma forte empatia pelos importantes projetos de pesquisas e, no campo operacional e logístico, a lidar com cenários de navegação, às vezes adversos, pela meteorologia, baixas temperaturas, efeito da sensação térmica e exposição maior aos raios ultravioletas.

Durante a OPERANTAR XXIV, o navio, que carinhosamente passamos a chamar de **GIGANTE VERMELHO**, apoiou 20 projetos científicos e de tecnologia, implantou 4 acampamentos temporários de pesquisas, com o envolvimento de 81 pesquisadores de diversas instituições nacionais e teve uma participação

*Tripulação
OPERANTAR XXIV
e OPERANTAR XXV
comandadas pelo
CMG Parente*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*





Azulejo comemorativo OPERANTAR XXIV

Fonte: arquivo pessoal do autor

Azulejo comemorativo OPERANTAR XXV

Fonte: arquivo pessoal do autor



Cerimônia de repasse da Espada do Alte Ary Rongel pelo Clube Naval

Fonte: arquivo pessoal do autor



Dragonas de Ouro do Alte Ary Rongel cedidas pela família e expostas, juntamente à espada, na Praça D'armas do navio

Fonte: arquivo pessoal do autor

Dias de mar e milhas navegadas da OPERANTAR XXIV

Fonte: arquivo pessoal do autor

***Moção de
congratuações e
louvor na ALERJ***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***Parte da tripulação
recebendo a moção
na ALERJ***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

***Azulejo Jubileu de
Prata OPERANTAR***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

importante no esforço logístico de transporte de material e pessoal, desenvolvido em prol das obras de revitalização da EACF.

Nessa OPERANTAR conseguimos resgatar um importante acervo da história do navio através da Espada do Almirante Ary Rongel, repassada pelo Clube Naval, e pelas Dragonas de Ouro de Almirante de Esquadra, que pertenceram ao Almirante Ary Rongel, gentilmente cedidas pela família, que hoje se encontram preservadas e à mostra no corredor de acesso à Praça D´Armas.

Ao final da OPERANTAR XXIV, o GIGANTE VERMELHO navegou 14.875,90 milhas náuticas, visitou os portos de Rio Grande, Punta Arenas, Ushuaia e Mar del Plata e perfez um total de 140 dias de mar, tendo a Tripulação merecidamente recebido uma Moção de Congratulações e Louvor da ALERJ, pela maior viagem que um navio polar brasileiro realizou à Antártica (Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, No 132, de 20 de julho de 2006).

Durante a OPERANTAR XXV, quando se comemorava o Jubileu de Prata dos 25 anos da presença do Brasil na Antártica, as principais atividades realizadas foi o contínuo apoio aos vários projetos científicos e implantação de acampamentos de pesquisa, a continuação





*Imagens de
embarque e
transporte de
Tanques Petrobrás*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

**Fotos do Big Krill na
OPERANTAR XXV**

Fonte: arquivo pessoal
do autor



do apoio logístico na obra de modernização da EACF e o transporte de 18 tanques de combustíveis para troca dos tanques existentes.

A quantidade de material e de tanques era de tal volume que a OPERANTAR XXV foi desmembrada em fase 1 e 2, para possibilitar o transporte desse material, totalizando 7 meses e 13 dias de campanha.

Na preparação da OPERANTAR XXV, conseguimos a aquisição de novos botes para a equipe de mergulhadores, que passaram a ser chamados de *Big Krill*, e aumentaram significativamente a segurança, a capacidade e a agilidade no transporte de pessoal e carga.

Na XXV participamos do lançamento na Antártica, pela EBCT, de um selo em comemoração ao 4º Ano Polar Internacional. A obra



Selo comemorativo referente ao 4º Ano Polar Internacional

Fonte: arquivo pessoal do autor

Fotos de parte da tripulação com a SO Wilsimar Catarina Carvalho dos Santos, autora da arte do selo comemorativo.

Fonte: arquivo pessoal do autor



é constituída por três selos desenhados pela SO Wilsimar Catarina Carvalho dos Santos. O GIGANTE VERMELHO é homenageado no selo, que apresenta em destaque a estampa da figura do NApOc ARY RONGEL, da EACF, de um pinguim imperador e do logotipo do Ano Polar Internacional.

Na chegada do GIGANTE VERMELHO ao Rio de Janeiro, no dia 14 de abril de 2007, encerrando a OPERANTAR XXV, o navio navegou 25.077,40 milhas náuticas, visitou os portos de Rio Grande, Punta Arenas, Ushuaia e Montevideu e perfez um total de 166 dias de mar, tendo a Tripulação mereci-

Imagens do Ary Rongel com a flâmula de fim de comissão

Fonte: arquivo pessoal do autor

Aeronaves do esquadrão HU-1 escoltando o H44

Fonte: arquivo pessoal do autor

H44 atracando ao fim da missão no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

Fonte: arquivo pessoal do autor



damente e orgulhosamente içado a Flâmula de fim de comissão.

Nesse dia é digno de nota que, o GIGANTE VERMELHO foi recepcionado por 4 aeronaves do Esquadrão HU-1, que escoltaram o navio até a sua atracação final no Cais Sul do AMRJ.

Em uma sessão solene, realizada no dia 24 de abril de 2007, na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ), foi entregue uma Moção de Congratulações e Louvor à Tripulação, a Medalha Tiradentes ao Comandante da OPERANTAR XXV e o

ALERJ HOMENAGEIA NApOc “ARY RONGEL”

Em 24 de abril de 2007, foi realizada sessão solene extraordinária para entrega de moção de congratulação e louvor da Assembléia do Rio de Janeiro (ALERJ) aos tripulantes do Navio de Apoio Oceanográfico “Ary Rongel”, pelo recorde alcançado com seis meses de viagem à Antártica. Durante a Operação Antártica XXV, foi feita a maior viagem e permanência de um navio brasileiro na Antártica, nos 25 anos de atividades do Programa Antártico Brasileiro.

O Comandante do Navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Carlos dos Santos Parente, recebeu a Medalha Tiradentes, e ao navio foi entregue o diploma Cristo Redentor - a mais alta condecoração de Turismo do Estado do Rio de Janeiro. Pioneiros do Brasil na Antártica também receberam moções de congratulações e louvor pelos 25 anos do Proantar: Vice-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli, que foi chefe de máquinas do NApOc “Barão de Tefé” nas OPERANTAR III e IV; Carlos Oiti Berbert, coordenador das Unidades de Pesquisa do Ministério da Ciência e Tecnologia (MCT); Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando Sérgio Nogueira de Araújo, que coordenou as OPERANTAR II, III e IV e Marcomede



Rangel Nunes, físico do Observatório Nacional (ON), primeiro brasileiro a medir a radiação solar na Antártica. O Contra-Almirante José Eduardo Borges de Souza, Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, também foi homenageado em função do avanço dado ao Proantar tanto na área de pesquisas como no aspecto de maior participação da sociedade brasileira no Programa.

Diploma Cristo Redentor ao navio, pela importante marca alcançada de maior viagem e permanência de um navio polar brasileiro na Antártica, por mais de 6 meses (Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, No 193

de 16 de março de 2007, e Diário Oficial No 046, parte II, de 8 de março de 2007).

Ao final das duas OPERANTAR, com a missão cumprida, totalizei 356,0 dias de mar e 44.585,40 milhas navegadas no co-

ALERJ entrega Moção de congratulações e louvor à Tripulação, a Medalha Tiradentes ao Comandante da OPERANTAR XXV e o Diploma Cristo Redentor ao navio

Fonte: arquivo pessoal do autor

*Churrasco no
porão do navio com
a tripulação da
OPERANTAR XXV*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



mando do GIGANTE VERMELHO, tendo colecionado um vasto aprendizado e invejáveis conhecimentos e experiências nas lides do mar, adquiridos com o intenso e salutar convívio com as minhas duas competentes e confiáveis Tripulações, que fortaleceram a importância da colaboração, da motivação e do trabalho em equipe e a constante neces-

sidade de adaptação a diferentes cenários, às vezes com intempéries e adversidades, bem como a valorizar a humanização, tanto no trato com a Tripulação ou nos cuidados permanentes com os Projetos Científicos de Pesquisa e seus pesquisadores.

GIGANTE VERMELHO – MAIOR NAVIO DO MUNDO.●





CONTRA-ALMIRANTE ANTONIO BRAZ DE SOUZA, CHEFE DE MÁQUINAS E COMANDANTE

OPERANTAR XXV
OPERANTAR XXVI
OPERANTAR XXVII
OPERANTAR XXXVI
OPERANTAR XXXVII

Após 34 travessias do Estreito de Drake fico enaltecido por poder compor os relevantes relatos dos 30 anos do nosso querido Navio!

Embarquei, pela primeira vez, nesse querido Navio em 2006, como Chefe de Máquinas, meu primeiro Comandante foi o CMG Parente, grande Chefe Naval e meu “Guru” nas lides antárticas. Meu segundo Comandante, CMG Serrado, reforçou minha pretensa destreza.

Acreditava, naquela época, como CHE-MAQ, que conduziria um Navio antigo, com poucos recursos técnicos, mas em prol de um programa de relevância para o país: O PROANTAR. Ledo engano... O Navio, apesar de possuir apenas um eixo propulsor, conservava dupla capacidade em quase todos os sistemas que atendiam à Praça de Máquinas, mormente a capacidade de resfriamento e de lubrificação dos MCP e MCA. Fiquei mais bonançoso...

*Vista aérea do
NApOc Ary Rongel
Crédito da foto: Edson
Vandeira*





Talvez tenha sido o único Oficial que tenha servido como membro da Tripulação e haja-me Comandante do Navio. O que me remete a algo superior: “Como serei um bom Comandante, como os que tive?”. Desintrincado e atingível, siga seus instintos e os ensinamentos dos seus ex-Comandantes!

Sendo meu primeiro Comandante o CMG Parente, cabe nota especial, pois foi fundamental em minha “formação antártica”, o que muito me auxiliou na condução como Comandante do “Gigante Vermelho”. Serei eternamente grato!

Cabe menção ao “apelido”, que foi o próprio CMG Parente que, de maneira proativa, respondeu à repórter em Natal, que presumia o Navio pequeno. “Navio pequeno, não! Esse é o Gigante Vermelho!”.

Então, tornei-me Comandante, 11 anos depois, mais precisamente em maio de 2017! Aqueles conveses verdes, que pisei como membro da briosa Tripulação, agora seriam meus. Desmedida responsabilidade. Devemos considerar que o Navio já sentia os anos a fio realizando comissões para a Antártica em prol do PROANTAR.

Inúmeros reparos e manutenções, mas foram bem realizadas pelo nosso AMRJ.

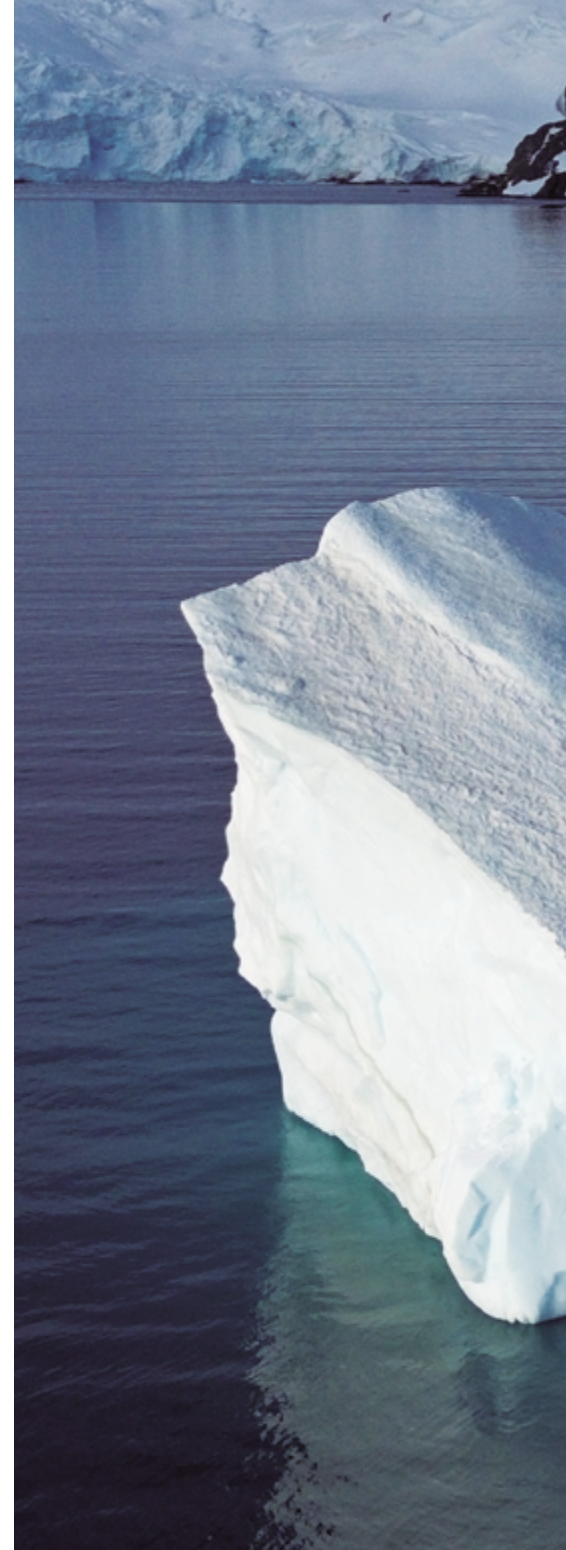
Foram duas portentosas viagens como Comandante! Acho que um livro não contaria...

Navegando por onde os persuadidos não vão, por não terem a devida coragem, nós tivemos essa impavidez de desbravar o Mar de Weddel. Que Navio forte, que Navio Feliz!

Que privilégio comandá-lo!!!●

*H44 e iceberg em
forma de arco*

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*









CAPITÃO DE MAR E GUERRA MARCELO LUIS SEABRA PINTO, COMANDANTE

OPERANTAR XXX
OPERANTAR XXXI

Tudo começou em junho de 2010 quando eu servia no Ministério da Defesa (MD), no Departamento de Logística e Mobilização da Chefia de Logística e Mobilização do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, quando ao retornar para minha residência, após um dia normal de trabalho, recebi uma ligação do meu amigo Contra-Almirante Edervaldo, perguntando-me se eu já sabia que navio iria comandar. Obviamente, não sabia, então ele me falou que eu estava na Lista de Intenção de Comando de 2011 para Comandar o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. Após um momento de perplexidade por ter sido distinguido para comandar o Gigante Vermelho, agradei pela

excelente notícia, desliguei o telefone e fui comunicar à família.

Apesar de estar satisfeito com o trabalho no MD e a vida em Brasília, fiquei extremamente feliz por poder desfrutar do meu segundo comando no mar com duas viagens ao Continente Gelado, sabia que a responsabilidade seria enorme, com muitos desafios, mas a felicidade por retornar ao mar como Comandante de um navio Antártico era muito maior.

Antes da assunção de Comando realizei a viagem de ambientação a bordo, iniciada no dia 6 de março de 2011 com o embarque no Correio Aéreo Nacional (CAN), na Ilha do Governador, num Hércules (C-130), com destino a Punta Arenas (CHI), com pernoite em Pelotas (RS).

H44 e pavilhão nacional

Fonte: Flickr Marinha do Brasil



No dia 9 de março, após o café, nos dirigimos novamente para o aeroporto para embarque no Hércules para um voo de aproximadamente 3 horas com destino à Base Aérea Chilena Presidente Eduardo Frei Montalva, na Ilha Rei George, na Antártica. Na aproximação para o pouso, pude observar da cabine de comando um paredão rochoso no início da pista de pouso, demonstrando o grande preparo dos pilotos do Primeiro Esquadrão do Primeiro Grupo de Transporte (1º/1ºGT) – Esquadrão Gordo da FAB. Após o pouso, caminhamos até a praia para embarque nos botes do *Ary Rongel* e do *Almirante Maximiano*. Na chegada ao navio fui recebido pelo Comandante e me dirigi para o camarote, localizado próximo à Praça D’Armas.

Depois de um período bastante proveitoso a bordo, onde pude vivenciar as mais variadas operações realizadas no ambiente Antártico, fizemos a travessia do Estreito de Drake, considerado um dos mares mais perigosos do planeta, e atracamos na cidade de Ushuaia na Argentina, onde desembarquei para retorno ao Brasil.

Esse período de adaptação realizado pelo Comandante e Chefe de Operações em ano ímpar e pelo Imediato e Chefe de Máquinas

em ano par é muito importante para o sucesso das Operações Antárticas realizadas pelo Gigante Vermelho.

No dia 5 de maio de 2011, assumi o Comando numa cerimônia singela com a presença de familiares, amigos da Turma Barão de Melgaço e civis, ex-comandantes do navio, comandantes dos navios do GNHO, alguns pesquisadores, do Almirante de Esquadra (Ref) Peixoto e do Vice-Almirante Palmer, na época Diretor de Hidrografia e Navegação, que puderam compartilhar da minha felicidade ao assumir o maior desafio da minha carreira na Marinha.

A alegria de voltar a pisar num convés, sentir o vento e o sal no rosto, o balanço do navio, e ainda com a missão de apoiar a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e as inúmeras pesquisas realizadas no continente Antártico seriam suficientes para que eu dissesse apenas – Muito Obrigado por este privilégio.

Um comando no mar... a própria designação “no mar” já traduz a diferença. Lá termina o apoio de terra, lá o espaço e a disponibilidade se limitam, lá o perigo nem sempre é previsível, lá o expediente não tem fim e, tampouco, existem feriados, sábados e domingos,

Ary Rongel preso no gelo

Fonte: arquivo pessoal do autor



“

UM COMANDO NO MAR (...) LÁ
TERMINA O APOIO DE TERRA, LÁ
O ESPAÇO E A DISPONIBILIDADE
SE LIMITAM, LÁ O PERIGO NEM
SEMPRE É PREVISÍVEL, LÁ O
EXPEDIENTE NÃO TEM FIM E,
TAMPOUCO, EXISTEM FERIADOS,
SÁBADOS E DOMINGOS, LÁ É ONDE
A VONTADE E O ESPÍRITO DO
HOMEM DO MAR PREVALECEM.

”

lá é onde a vontade e o espírito do homem do mar prevalecem.

Um comando no mar é o sonho de todo rapaz que inicia sua carreira no Colégio ou Escola Naval – a Marinha, me proporcionou dois comandos, com a oportunidade de poder operar em duas áreas fantásticas – a Amazônia e a Antártica – com todas as suas peculiaridades e desafios.

Certamente a Operação Antártica é uma das mais complexas realizadas pela Marinha do Brasil e se faz possível graças às ações coordenadas de seus diversos setores e Organizações Militares. O sucesso de cada campanha antártica contribui para reforçar em nossa sociedade, mormente nas autoridades governamentais e acadêmicas, a importância de se prestigiar e somar esforços para marcar de modo inequívoco a presença brasileira no continente “branco”, de forma pacífica e em consonância com a preservação do meio ambiente, garantindo ao Brasil o direito de participar das decisões que influenciarão o destino da Antártica e continuar ostentando a Bandeira Nacional nas águas austrais.

Durante o Comando, realizei as OPERANTAR XXX e XXXI, onde pude desfrutar do efetivo comando no mar, operando, sempre, na plenitude da capacidade operacional do nosso

Navio; por dois anos vivi momentos muito felizes e poucas tristezas, alguns dos quais passo a descrever abaixo.

Na OPERANTAR XXX:

- Embarque de quatro tanques de etanol na tampa do porão superior para realização de testes com esse combustível na EACF;

- Embarque da Lancha *Petrel* para apoio de pesquisas na Enseada Martel e Baía do Almirantado;

- Nos primeiros dias de operação no Estreito de Bransfield, tivemos uma avaria grave no motor principal de boreste, que nos obrigou a retornar para Punta Arenas para realização do reparo, fazendo com que realizássemos a travessia do Estreito de Drake com apenas um motor e velocidade reduzida;

- O reparo do motor foi bastante extenso fazendo com que ficássemos atracados em Punta Arenas por quase toda a operação;

- No dia 25 de fevereiro de 2012, ocorreu o evento mais triste de todo o período do meu Comando, o incêndio da EACF, no qual a Estação foi inteiramente destruída e duas vidas foram perdidas;

- Nos meses de fevereiro e março, chuvas torrenciais atingiram a cidade de Punta Arenas, causando muitos estragos. A tripulação do

*Incêndio na
Estação Antártica
Comandante Ferraz
em 25 de fevereiro
de 2012*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*

*Chuvas torrenciais
atingiram a cidade
de Punta Arenas*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*





navio ajudou na desobstrução de ruas, retiradas de entulho e limpeza de casas;

- Embarque da Chata *Cristina Polar* na tampa do porão superior para ser utilizada na retirada de material da EACF após o incêndio;

- No dia 27 de março, chegamos à EACF para iniciar a retirada de material, foram dias bastante tristes para quem viu a nossa Estação em pleno funcionamento e agora estava retirando material inservível depois do incêndio;

- No dia 6 de abril, saímos à noite, já com a Baía do Almirantado com bastante gelo. No dia seguinte pela manhã, já no Estreito de Bransfield, não conseguimos sair para o Estreito de Drake devido à espessura dos bancos de gelo já formados pelas mudanças climáticas ocorridas naquele ano antecipando o início do inverno na área;

- Foi o período mais difícil que enfrentei durante o Comando; pedimos auxílio ao HMS *Protector*, da Marinha inglesa, que nos tinha oferecido ajuda quando ainda estávamos na Enseada Martel, mas ele já estava no Drake e não conseguiu retornar devido aos bancos de gelo formados, então ele se comunicou com o HMS *Ernest Shackleton*, que nos encontrou no dia 7, à noite, e nos acompanhou até a saída do Estreito de Bransfield;

- No dia 9 de abril, iniciamos a travessia do Drake com previsão de ondas de 10 metros, mas graças à estrela desse Comandante, a frente fria atrasou e também reduziu de intensidade e pegamos ondas de 7 metros pela popa já na subida para a entrada dos canais chilenos.

Na OPERANTAR XXXI:

- Além do apoio às pesquisas, também apoiamos o desmonte da EACF e a montagem dos Módulos Antárticos Emergenciais (MAE) que dariam suporte ao Grupo Base até a construção de uma nova Estação;

- O Navio Mercante *Germania* recebeu todo o material de desmonte da EACF e o transportou para o Rio de Janeiro e, para o transporte dos MAE de Punta Arenas até a Enseada Martel, foi cedido pela Marinha argentina o ARA *Bahia San Blas*;

- Na cerimônia do Dia do Marinheiro, tive a honra de receber a medalha Mérito Marinheiro de 4 âncoras, a bordo, por ter completado mais de 1.000 dias de mar, navegando em navios da nossa Marinha do Brasil;

- Durante toda a comissão, realizamos cinco travessias do Estreito de Drake, sempre com janelas de mar favoráveis.

***Módulos Antárticos
Emergenciais (MAE)***

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



- No dia 9 de maio de 2013, passei o comando para o Capitão de Mar e Guerra Sergio Lucas, meu amigo pessoal e excelente oficial.

Foi um privilégio ter comandado o nosso *Ary Rongel*, considero justo dizer que levo comigo as melhores lembranças de um período de profunda realização profissional e pessoal.

Reservo minhas últimas palavras àquele que norteou meus pensamentos naquele feliz período, àquele que esteve a meu lado em todos os momentos, principalmente nos mais difíceis, em que vivemos a solidão do Comando, àquele que sempre me levou a um porto seguro, iluminando minhas ideias, o meu querido barco.

NO GELO! GIGANTE VERMELHO! ●





CAPITÃO DE CORVETA BRUNO BITTENCOURT PEREIRA, CIRURGIÃO-DENTISTA

OPERANTAR XXX

Foi com um misto de orgulho e apreensão que recebi a notícia de que estava incluído no processo seletivo para fazer parte da tripulação que zarparia para a Operantar XXX no Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*. Orgulho por ser considerado apto para aquela que considero a mais completa e desafiadora missão operativa da Marinha do Brasil. Apreensão por saber que teria que desempenhar funções bem diferentes do atendimento odontológico, até então minha única atividade perene na carreira militar. Definitivamente, participar da operação segura de um helicóptero operando a partir de um navio em condições polares ou receber um Prático subindo pela escada de quebra-peito em plena navegação

às cinco horas da manhã nos canais chilenos estava muito longe da minha zona de conforto.

Porém, a curiosidade de conhecer a vida embarcada e o desejo de ver a olho nu o continente gelado foram mais fortes do que qualquer receio e decidi aceitar. Devo admitir que conversas preliminares com oficiais mais antigos contribuíram muito para a minha tomada de decisão e, após negar quaisquer óbices para participar da comissão, tive minha indicação confirmada. Ainda assim, quando me apresentei no Grupamento de Navios Hidroceanográficos, havia uma ponta de incerteza quanto ao rumo tomado. Os meses seguintes demonstrariam o quão acertada tinha sido aquela decisão.

H44 em faina de chata

Fonte: Flickr Marinha do Brasil





Pois, quando pus os pés pela primeira vez no Gigante Vermelho, no dia do seu retorno à cidade do Rio de Janeiro, logo percebi que estaria cercado por militares, Oficiais e Graduados, imbuídos do mais legítimo espírito de corpo, profissionalismo e mais alto garbo. Fui extremamente bem recebido por toda a tripulação, tanto por aqueles que estavam se preparando para o desembarque quanto pelos companheiros que estariam comigo durante a missão. A preparação para a Operantar é realmente exigente, com frequentes e intensos treinamentos dentro e fora do navio, além das atividades administrativas, mas isso se mostraria fundamental para o cumprimento das tarefas que faríamos na Antártica.

Conforme o período de preparação avançava, sentia-me cada vez mais ambientado com a vida a bordo e com as tarefas que deveria realizar. Após o treinamento na Base Aérea Naval em São Pedro da Aldeia e da aula prática no Navio *Sirius* em plena Baía de Guanabara, a ideia de guiar uma aeronave no convoo do *Ary Rongel* já não soava tão intimidadora. A reforma do consultório odontológico estava pronta, o material adquirido e a minha confiança na equipe que estaria comigo nas fainas de aeronave e meia-nau só aumentava. Aliás, por de-

H44 em campo de gelo

Acervo do NApOc Ary Rongel

Nevasca no Ary Rongel

Acervo do NApOc Ary Rongel

Embarque de militares no Big Krill

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

ver de justiça, preciso utilizar este espaço para agradecer por todo o auxílio recebido dos graduados que formaram comigo durante essas fainas ao longo da comissão. Tenho certeza que farão brilhantes carreiras na Marinha.

A Operantar traz inúmeros benefícios, mas, se tivesse que destacar apenas um, elegeria a oportunidade de trabalhar com tanta gente competente e repleta de espírito de camaradagem. Do Comandante ao cabo mais moderno, não havia militar que não estivesse pronto para ajudar o companheiro nas inúmeras fainas que a missão exigia, no mar ou no porto. Não tenho dúvidas que essa camaradagem foi o combustível para o ótimo ambiente que desfrutávamos a bordo, nas partidas de futebol em Punta Are-

nas ou numa pedalada de bicicleta pela cidade, sempre a enaltecer o espírito de corpo.

Hoje, passados doze anos da Operantar XXX, relembro com carinho do período embarcado no NApOc *Ary Rongel*. Foi uma experiência ímpar na minha vida e recomendo com empenho a participação dos colegas dentistas que tiverem tal oportunidade. O *Ary Rongel* é um navio muito especial, um navio com alma, como diziam na época. Quando, enfim, chegar o momento da sua retirada do serviço ativo, torço para que o seu substituto seja tão carismático, iluminado e valente como o nosso H-44. Parabéns a todos que fazem parte dessa magnífica história!

No gelo, Gigante Vermelho! ●

***Pinípede e H44 na
Baía do Almirantado***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*







CONTRA-ALMIRANTE SÉRGIO LUCAS DA SILVA, COMANDANTE

OPERANTAR XXXII
OPERANTAR XXXIII

Início da manhã. O horizonte ganhava contornos pela luminosidade que aumentava a cada minuto. O relevo das Ilhas Shetlands do Sul começava a se apresentar. Em pouco tempo a Ilha Rei George já se mostrava próxima. Uma tênue camada de gelo fragmentado cobria o mar espelhado e assumia um tom amarelado, efeito dos raios de um sol ainda baixo de meados de outubro. Era o início de mais uma Operação Antártica a bordo do NApOc *Ary Rongel*. Tratava-se da OPERANTAR XXXIII, a minha segunda comissão austral como Comandante desse intrépido navio. O dia claro e sem vento poderia iludir apenas um marinheiro desavisado e sem experiência em águas antárticas, levando-o a imaginar que aquele plácido momento seria uma constante nos dias de mar durante o

verão que despontava. Os seis meses vindouros certamente guardariam momentos de muito trabalho, dificuldades e desafios.

Realizar uma Operação Antártica embarcado no *Ary Rongel*, em qualquer condição, é um privilégio reservado a poucos marinheiros. Na condição de Comandante, esse privilégio se torna ainda mais raro e distinguido. Tudo o que se pode esperar de um comando no mar, a Antártica oferece em abundância e o “*Ary*”, por sua vez, materializa as condições necessárias para o exercício desse comando.

Em termos de navegação e operação, a Antártica representa uma área de características muito particulares, em que o ambiente é determinante e exerce sobre o navio uma influência extraordinária. Diante dessa realida-

Ary Rongel na Baía do Almirantado com o Pavilhão Nacional emprestado do Batalhão Naval do CFN

Fonte: arquivo pessoal do autor





Comandante a bordo do Navio Oceanográfico Ary Rongel

Fonte: arquivo pessoal do autor

de, especial importância deve ser atribuída à PREPARAÇÃO, no mais amplo sentido que o termo possa alcançar. Como Comandante, busquei aplicar o exemplo que vivi como aspirante da Escola Naval ao participar da OPERANTAR VII, em 1989, a bordo do Navio Oceanográfico *Almirante Álvaro Alberto*, cujo Comandante impressionava pelo dedicado e minucioso preparo para a comissão.

Em complemento à tradicional preparação que um navio da MB se submete para se prontificar para uma comissão de longa duração, como o período de manutenção, adestramentos e inspeções, sempre procurei estimular entre os oficiais e praças da tripulação a preparação setorizada por atividade, considerando as influências do ambiente antártico em cada processo ou faina. Para tanto, tornou-se fundamental a transferên-

cia das experiências vividas por parte daqueles que participaram de viagens anteriores.

Na posição de Comandante, a preparação para o exercício do comando do *Ary Rongel* em uma Operação Antártica assume outros contornos, com espectro mais amplo, e vai muito além do entendimento das capacidades e limitações do navio. A busca incessante pelo conhecimento sobre questões que podem de alguma forma contribuir para o planejamento e execução das

operações, bem como para o próprio processo decisório, seja ele qual for, será de muito valor. A literatura é farta e o que está disponível em sítios da internet é abundante. Todavia, a busca pelo conhecimento e a incorporação do aprendizado corresponde apenas a uma face da necessidade. O conhecimento será tão mais efetivo caso esteja associado à experiência. Um exemplo clássico disso para quem opera na Antártica é a meteorologia. Fator determinante para tudo o que se pre-



***Ary Rongel na Baía
do Almirantado***

*Crédito da foto: Ricardo
Leizer*



tende executar naquelas águas, a meteorologia atualmente oferece uma série de informações e produtos prontos para serem “consumidos”. Tal disponibilidade de dados produzirá efeitos mais eficazes quando devidamente interpretados e associados à experiência, que servirá de tradutor de como certo fenômeno na prática irá se apresentar na área em que se opera.

Ao mesmo tempo em que o aumento da experiência se coloca como um ingrediente confortador para o Comandante, preenchendo lacunas existentes em episódios vividos anteriormente, o acúmulo da vivência adquirida por longos períodos de navegação nas águas geladas faz acurar o seu senso de percepção do perigo. E isso se reverte em preocupação. Em resumo, seja pela falta de experiência ou pelo seu aumento, a preocupação é uma condição constante e indissociável ao Comandante.

Ainda no Rio de Janeiro, nos meses que antecedem a OPERANTAR, são inevitáveis as preocupações com a prontificação do navio, confiabilidade dos equipamentos, aeronaves, redundância dos sistemas, adestramento, abastecimento, segurança, emergências, vulnerabilidades, moral, saúde física e mental da tripulação, conforto, rancho etc. A preocupação com parte destes fatores tende a diminuir após o suspender

*Vista Superior
do NApOc Ary
Rongel na Baía do
Almirantado*

*Crédito da foto: Ricardo
Leizer*

**Ary Rongel na Baía
do Almirantado**

Crédito da foto: Ricardo
Leizer



do navio em direção à Antártica, enquanto que com outra parte tende a aumentar.

De toda forma, o mais importante no comando do *Ary Rongel* é o Comandante se sentir preparado e confiante para enfrentar os desafios. As agruras são inevitáveis. O mau tempo, gelo flutuante, ventos incomuns, o “Drake”, avarias de toda ordem e tudo mais o que não é previsível

fazem parte do roteiro de quem se lança ao continente gelado em duas viagens superiores a seis meses. Mas é exatamente isso que confere ao comando um sabor especial e exclusivo. Não há dúvida de que o Oficial de Marinha que exerce o comando do *Ary Rongel* retorna ao final de sua segunda comissão muito mais completo pessoal e profissionalmente. ●





CAPITÃO DE CORVETA THIAGO LOPES DA ROCHA REIS, MÉDICO

OPERANTAR XLII

“**O** GELO” sempre foi uma expressão que circulava pelas Organizações Militares por onde passei... Parecia algo distante... misterioso... quase mítico! Ouvimos algo aqui e ali... lendas e acontecimentos marcantes na vida de todos que tiveram a experiência... Mas, para mim, aos 43 anos, Capitão de Corveta do quarto ano, parecia algo que continuaria no meu imaginário. Mas, 14 anos, 5 navios e 600 dias de mar depois de entrar na Marinha, “O GELO” se materializou... Como um portal por onde eu atravessaria para realizar um sonho, em um NAVIO de espírito leve porém com a força de um gigante, diferente de tudo que já havia vivenciado até aquele momento em toda minha vida. Esse portal tem nome: Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*!

H44 em campo de gelo

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

A palavra que, na minha opinião, define a Operação Antártica é **EMOÇÃO**. Apesar de ainda não existir uma definição exata de quantas emoções podemos sentir, a OPERANTAR nos dá a oportunidade de experimentar incontáveis. E não me refiro a um período ou outro, mas dia após dia, desde o desligamento da espia uno ao deixarmos o Rio de Janeiro até o apito longo da atracação após seis meses de viagem. Cada um experimenta os sentimentos que essas emoções nos proporcionam de uma forma. No início foi a incerteza de como eu encontraria aquele porto sede na volta, como administrar as emoções e sentimentos de todos aqueles companheiros por seis meses, o convívio diário, o confinamento físico e emocional, a saudade, o tédio, as vaidades, os amores e as decepções. E, acima de tudo, os sentimentos envolvidos em





oferecer um suporte médico, com a prática da medicina em lugar de extremos: muito isolado... muito frio... estruturas de apoio médico de difícil acesso. Isso não é um exercício... No gelo, a gente aprende que tudo é real!

Começa com uma despedida e um encontro. O doloroso afastamento de nossos familiares e da nossa zona de conforto, e o convívio com uma nova família por seis meses. Lidando com o melhor e o pior de pessoas que você não escolheu e que deve ter a maturidade de aprender a dividir esse pequeno pedaço de Brasil. Aprendemos ao longo da missão a acolher e apoiar, superar nossas diferentes origens e abrir mão da realidade que nos é familiar. Como médico do navio me cabia, por profissão e por camaradagem, não só acolhimento psíquico e orgânico, mas também o acolhimento típico dos homens do mar. A praça d'armas do Gigante Vermelho deve ser e foi nosso reduto da amizade, entretenimento e "piranhação". Isso fez a viagem possível. Isso forma um grupo coeso. Isso traz leveza às rigorosas exigências da missão.

Conforme o tempo passa e nos aproximamos do continente antártico, vamos conhecendo a violência do oceano austral. O cartão de apresentação da Passagem de Drake foi pouco

***OPERANTAR XLII,
imagens do H44
saindo do Arsenal de
Marinha do Rio de
Janeiro***

*Fonte: Flickr Marinha
do Brasil*

*Fotos de Apoio ao
Mergulho Polar
realizado na Baía
do Almirantado.
Dezembro de 2023*

*Fonte: arquivo pessoal
do autor*



gentil, revelando sua personalidade forte e desafiadora. Ao chegar à Baía do Almirantado, o que parece uma zona acolhedora de calma e tranquilidade, rapidamente se mostra instável e ameaçadora com ventos fortes e icebergs. O suspender tem que ser rápido. Passou. Volta e fundeia. Canta no karaokê para relaxar. Hora de torcemos para que as condições sejam sua-

ves nas manobras de peso, transporte de pessoal, faina de óleo, limpeza e arrumação... Peia o material!!! Concentrar para fiéis de CAV de Divisão! Postos de voo! Não vai dar tempo. Mas tem que dar! O Drake na volta a Punta Arenas abriu, mas sua passagem é volúvel e severa. Se fechar, chora o marinheiro louco pelo porto, pela confraternização típica do chão e pelo re-



carregar das baterias de emoções. Porque vai começar tudo de novo.

E nessas idas e vindas, nesse amanhecer cedo e anoitecer tarde, nesse guarnece des-guarnece, vamos aos poucos, como trabalho de formigas operárias, completando a missão. Dia após dia. Drake após Drake. E no fim... passa muito rápido. No fim, a despedida do continente gelado é uma mistura estranha de alívio, saudade e sentimento de dever cumprido que são difíceis de entender, porque são muitas as emoções envolvidas. Mas a **EMOÇÃO** maior da OPERANTAR é a de voltar para casa com **todos** íntegros, realizados e felizes para suas famílias. Essa emoção tem forma e cor. Ela é gigante... e vermelha! ●

EMOÇÕES

Não do Doc Reis, mas do REI, Roberto Carlos.

“Quando eu estou aqui
Eu vivo esse momento lindo
Olhando pra você
E as mesmas emoções sentindo

São tantas já vividas
São momentos que eu não esqueci
Detalhes de uma vida
Histórias que eu contei aqui

Amigos eu ganhei
Saudades eu senti, partindo
E às vezes eu deixei
Você me ver chorar, sorrindo

Sei tudo que o amor
É capaz de me dar
Eu sei já sofri
Mas não deixo de amar

Se chorei ou se sorri
O importante é que
emoções eu vivi
São tantas já vividas
São momentos que eu não esqueci
Detalhes de uma vida
Histórias que eu contei aqui

Mas eu estou aqui
Vivendo esse momento lindo
De frente pra você
E as emoções se repetindo

Em paz com a vida
E o que ela me traz
Na fé que me faz
Otimista demais

Se chorei ou se sorri
O importante é que
emoções eu vivi”.

OPERANTAR XLII

Fonte: Flickr *Marinha do Brasil*







H44

OPERANTIA
REINHOFFERSTREITKRÄFTEN



H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO

BRASIL NA ANTÁRTICA

**Big Krill, Navio
Oceanográfico Ary
Rongel e ao fundo a
EACF**

*Crédito da foto: Edson
Vandeira*







CAPITÃO DE MAR E GUERRA LEONARDO MATTOS, PROFESSOR DE GEOPOLÍTICA NA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

O BRASIL E A ANTÁRTICA

Em 25 de abril de 1994, o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* foi incorporado à Marinha do Brasil, vindo a se juntar ao Barão de Teffé na importante missão de apoiar as pesquisas brasileiras no continente gelado, contribuindo para manter o país como membro consultivo do Tratado da Antártica, com direito a voto e veto nas questões sobre o Continente Gelado.

Ao alcançar a importante marca de 30 anos de serviços do “*Ary*” ao Brasil, julgo pertinente lembrar de como foi a trajetória do Brasil até chegarmos na Antártica, algo que até hoje é desconhecido pela maioria dos brasileiros.

Nenhum interesse relevante foi registrado ao longo dos séculos XIX e primeira metade do XX. Talvez apenas o uso do porto do Rio de Janeiro como apoio logístico a várias expedições antárticas, inclusive a do, então, Capitão da Marinha russa Fabian Bellingshausen, que comandou a expedição formada pelos navios *Vostok* e *Mirni*, que em janeiro de 1820 iriam descobrir a Antártica.

Durante o Primeiro Ano Polar Internacional, de 1882 a 1883, o Brasil chegou a enviar uma expedição científica a Punta Arenas, no Chile, mas sem relação direta com o Ano Polar, e sim, para realizar medições astronômicas.

Ary Rongel na Baía do Almirantado

Crédito da foto: Edson Vandeira



micas. O Dr. Luiz Cruls, diretor do Observatório Astronômico Imperial, a bordo da Corveta *Parnahyba*, comandada pelo então Capitão de Fragata Saldanha da Gama, realizou com sucesso as referidas medições, permanecendo na região de Punta Arenas de novembro de 1882 a janeiro de 1883.

Os anos 1950 são considerados o momento histórico em que o Brasil começou a pensar na Antártica como um espaço geopolítico de interesse. Os artigos da Professora Therezinha de Castro, publicados na *Revista do Clube Militar*, em 1956 e 1957, foram um marco nessa historiografia. Em 1957, um grupo de trabalho do curso de altos estudos da Escola Superior de Guerra (ESG), no Rio de Janeiro, elaborou um estudo sobre “Qual a posição do Brasil em face da ocupação da Antártida”. Dentre as recomendações do trabalho, destaca-se: “Organizar expedições de caráter científico à Antártida, utilizando, de preferência, navios auxiliares da Armada com cientistas nacionais.” Este estudo foi encaminhado pela ESG ao Estado-Maior das Forças Armadas e deste para o Ministério das Relações Exteriores em 1958. Cabe mencionar, que foi em maio de 1958, que o presidente dos Estados Unidos, Dwight David Eisenhower, convidou outros 11 países a se juntarem aos

EUA para avaliarem a possibilidade de ser elaborado um tratado sobre a Antártica. O Brasil não foi um dos convidados, pois não tínhamos realizado até aquele momento nenhuma expedição para o continente gelado.

O Dr. Durval Borges, médico e jornalista, foi o primeiro brasileiro a estar na Antártica, visitando a Estação Norte-Americana de Mc Murdo, em fevereiro/março de 1958, a convite do programa antártico dos EUA. Durante a viagem, o Dr. Durval publicou diversas reportagens sobre alimentação e saúde em ambientes polares para a revista *Visão* e para o jornal *Correio da Manhã*, tendo publicado o livro *Um brasileiro na Antártida* em 1959.

Em novembro de 1961, o meteorologista Rubens Junqueira Villela foi o primeiro brasileiro a atingir o Polo Sul, onde visitou a estação norte-americana de Amundsen-Scott. As viagens de Villela foram registradas em diversas reportagens do jornal *O Estado de São Paulo* em 1962.

A convite da Marinha do Chile, três oficiais da Marinha brasileira, aperfeiçoados em hidrografia, os então Capitães de Corveta Sálvio Augusto de Oliveira (1963-1964), Mario Edelman (1964-1965) e José Henrique França Gomes (1966-1967) participaram de expe-

dições à Antártica, a bordo de navios daquele país, sendo os primeiros militares brasileiros a estar no continente austral.

O primeiro político a demonstrar claros interesses sobre a importância da Antártica para o Brasil foi o Deputado Federal Eurípides Cardoso de Menezes, que, em novembro de 1970, fez um pronunciamento no Congresso Nacional defendendo os direitos territoriais brasileiros naquele continente. Em 1972, como estagiário do curso de Altos Estudos da ESG, o Deputado Eurípides apresentou seu

trabalho de conclusão de curso, cujo título era: “Antártica: interesses nacionais”. Cópia desse trabalho foi encaminhada a todos os senadores e deputados, bem como para vários ministros. Em 1982, dedicou seu livro *A Antártica e os desafios do futuro*, a sua amiga Therezinha de Castro.

Outro importante evento nesse período foi a criação, em setembro de 1972, do Instituto Brasileiro de Estudos Antárticos (IBEA), na sede do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro. O objetivo principal do IBEA era realizar a



Estação Antártica e ao fundo o H44 e o H41

Fonte: Flickr Marinha do Brasil





primeira expedição científica ao continente antártico. Mas preocupado com o impacto dessa expedição nas relações com a Argentina, país com reivindicações territorialistas na Antártica, o Presidente Emilio Médici decidiu não conceder o título de entidade de interesse público ao Instituto, inviabilizando o apoio financeiro à expedição.

No dia 16 de maio de 1975, o Presidente Ernesto Geisel, seguindo recomendação do Ministério das Relações Exteriores, em exposição de motivos do Chanceler Azeredo da Silveira, decidiu pela adesão ao Tratado da Antártica, passando a integrá-lo como membro aderente sem direito a voto nas deliberações. Em agosto daquele mesmo ano, criou-se um grupo de tra-

balho interministerial, sob a coordenação do Ministério das Relações Exteriores, com o propósito de reunir subsídios para a formulação de uma política nacional relativa ao assunto e propor as primeiras medidas concretas para a atuação brasileira na Antártica.

Somente em janeiro de 1981, o governo decidiu ativar o Programa Antártico e iniciar os preparativos para a realização da primeira expedição brasileira ao Sexto Continente, o que somente iria se efetivar no verão de 1982/83, com os navios *Barão de Teffé*, da Marinha do Brasil, e *Professor W. Besnard*, da Universidade de São Paulo, já no governo do Presidente João Figueiredo e tendo como Ministro da Marinha, o Almirante Maximiano Eduardo da Sil-



H44 e H41 em campo de gelo

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Proa congelada

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Esqueleto de animal marinho

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Pinguins e H44 na Baía do Almirantado

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

va Fonseca, este um grande entusiasta sobre a importância do Brasil estar na Antártica. Essa expedição tinha, entre outros propósitos, realizar o reconhecimento hidrográfico e escolher o local mais favorável para a primeira estação científica brasileira.

Após sua primeira expedição oficial, o Brasil foi aceito como membro consultivo aderente, com direito a voto, em setembro de 1983, juntamente com a Índia. Em fevereiro de 1984, por ocasião de nossa segunda expedição, foi inaugurada a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF), que passou a ser permanentemente ocupada a partir de 1986.

Neste ano de 2024, quando celebramos os 40 anos de nossa EACF e os 30 de nosso *Ary Rongel*, 29 países são membros consultivos do Tratado, e outros 27 já aderiram, mas ainda não possuem o caráter consultivo por não terem presença e programa de pesquisa regular naquele continente, sendo considerados observadores. Ao Brasil, o sétimo país geograficamente mais próximo do continente antártico, cabe manter sua tradição de respeito às normas internacionais, prosseguindo com sua atuação na Antártica, priorizando a busca do conhecimento pelas pesquisas científicas, em prol do bem do Brasil e de todo o Planeta.



Parabéns a todos que ao longo desses anos se empenharam para manter vivo nosso Programa Antártico e fazer presente nossa bandeira nas geladas terras do Continente Austral, especialmente, os que compuseram as diversas tripulações de nosso “*Ary*”. ●





CARLOS SCHAEFER¹, MARCIO FRANCELINO¹, DANIELA SCHMITZ¹, ANTONIO BATISTA PEREIRA², JAIR PUTZKE², ROBERTO MICHEL³

TERRANTAR NO GIGANTE VERMELHO

O Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* (H-44) representa um marco fundamental na história do Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR). Incorporado à Marinha do Brasil em 1994, com o objetivo de ampliar o interesse científico do país na Antártica, permitiu que as atividades de pesquisa se desdobrassem em alcance geográfico inédito, ao mesmo tempo em que provia o apoio logístico essencial para a Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF). Nosso

projeto Terrantar, da Universidade Federal de Viçosa (UFV), desde 2002 atua continuamente no PROANTAR, sendo recordista a bordo do *Ary*, pois já realizou mais de 32 acampamentos de maior ou menor duração, com apoio logístico do Gigante Vermelho. O apoio cobriu uma área extensa de estudos, com grandes variações geológicas e climáticas, desde o Mar de Weddell (ilhas James Ross, Vega, Paulet e Cockburn), Península Antártica (Hope Bay, Botany Bay), Shetlands do Sul (Ilhas Livings-

Imagem aérea do H44

Fonte: Flickr Marinha
do Brasil

¹ Universidade Federal de Viçosa (UFV);

² Universidade Federal do Pampa (UNIPAMPA);

³ Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC).





ton, Greenwich, Robert, Half Moon, Snow, Rugged, Aicho, Rei George, Nelson, Pinguim e Elefante), em diferentes locações, algumas dependentes da combinação Navio-Helicópteros, o que denota um invejável currículo de 100 % de segurança nos lançamentos e retiradas, bem como nas eventuais urgências demandadas pelos grupos, quando tempestades e outras atribulações ocorreram. Sem o *Ary Rongel* e suas sucessivas tripulações e comandos, não teria o Brasil alcançado o nível de reconhecimento e excelência da pesquisa em Ecologia Terrestre, Permafrost e Solos, que hoje desfruta no cenário internacional, e que nos orgulha a todos do Terrantar. Alguns de nós, como os Professores Marcio Francelino, Carlos Schaefer e Roberto Michel, têm mais de 18 meses de mar acumulados em muitos anos de pesquisa. Não é nenhum exagero falar que o *Ary* é nossa segunda casa. Nossa velha casa Antártica de acolhimento, trabalho constante, socialização calorosa, abrigo seguro no isolamento polar. Todos reconhecemos o navio como uma entidade única, com vida própria, que aproxima as pessoas e torna todas as dificuldades transitórias em desafios, via de regra vencidos pela excelência de seu pessoal a bordo, e das boas relações humanas propiciadas

pelo ambiente caloroso do Gigante Vermelho. Um navio de Alma Polar!

Os pesquisadores Antonio Batista Pereira e Jair Putzke, da Universidade Federal do Pampa, atualmente colaboradores do Terrantar, foram os dois primeiros pesquisadores da equipe a embarcar no *Ary Rongel* em sua primeira viagem para a Antártica (OPERANTAR XIII) e participaram da recepção festiva na EACF em comemoração à primeira viagem do *Ary*. E recordam que o comandante, CMG Hains Aquino de Queiroz, identificou o navio como de turismo solicitando a autorização para visitar Ferraz. E que o então médico da estação na época, Dr. Vieira, identificou o novo navio de apoio ao PROANTAR, o qual foi recebido festivamente pelo Grupo Base e pesquisadores que estavam na EACF.

A experiência de navegar no *Ary Rongel*, nesses quase 22 anos de participação em Operações Antárticas, compõe parte essencial, não somente do Terrantar, mas da história de todos os projetos já apoiados por ele. Foram muitas milhas náuticas de plena vivência no espírito único que esse navio proporciona. Nem sempre foi tarefa fácil para o Gigante Vermelho cumprir sua nobre tarefa de apoiar a pesquisa brasileira no Continente Gelado e, muitas ve-

zes, teve que romper resistentes banquisas e cortar ondas raivosas do Drake. Já se submeteu a longos períodos com condições meteorológicas adversas, mas talvez nenhuma tão crítica quanto à do verão de 2009. Após a retirada da equipe do Terrantar acampada na Península Byers, o que já foi uma epopeia à parte, o navio seguiu para Ushuaia. Na passagem de Drake as condições meteorológicas degradaram ainda mais e foram três dias de mar muito agitado, o que causou o registro do seu máximo adernamento. Mas o velho *Ary* resistiu mais uma vez à ira de Netuno e alcançou a calmaria tão desejada do Beagle.

Em homenagem aos muitos anos de serviços prestados aos pesquisadores do projeto,

um artigo elaborado pela equipe está descrevendo uma espécie nova de fungo do gênero *Omphalina* encontrada na Antártica com o sobrenome de um de seus comandantes. A espécie será denominada *Omphalina ichayoi* (em referência ao comandante CMG Fabiano De Medeiros Ichayo – OPERANTAR XL e XLI).

Dessa forma, a família Terrantar, agradece e parabeniza o NapOc *Ary Rongel* pelos 30 anos de excelência no apoio logístico, reconhecendo sua importância científica para a pesquisa Antártica Brasileira! Que venham os próximos anos de desafios e descobertas no continente gelado, afinal, “restará sempre muito o que fazer...”.

No mar, Gigante Vermelho!●

Pesquisadores brasileiros

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Aeronave prestando apoio aos pesquisadores no continente antártico

Crédito da foto: Edson Vandeira





H44



CAPITÃO DE FRAGATA WAGNER OLIVEIRA MACHADO

CHEFE DO GRUPO BASE DA ESTAÇÃO ANTÁRTICA COMANDANTE FERRAZ

O NApOc *Ary Rongel*, ao longo dos anos, consolidou-se como um ativo estratégico essencial para o Brasil: manter a sua presença e atividades científicas no continente antártico. Os 30 anos de serviços recém-completados evidenciam uma posição de destaque no Programa Brasileiro Antártico (PROANTAR) quanto ao avanço do conhecimento científico naquela região, e a logística de suporte desenvolvida junto à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF).

Com elevada versatilidade e cumprindo uma ampla gama de tarefas durante as Operações Antárticas, a partir do ano de 2021 o “*Ary*” passou a realizar o traslado do Grupo-Base (GB) da

cidade do Rio de Janeiro até a estação Ferraz, na Baía do Almirantado.

A alma do navio, forjada ao longo de décadas de serviço, personifica a carreira notável da sua maior inspiração, o Almirante Ary Rongel. O espírito de cooperação entre a tripulação permite desempenhar com excelência as mais complexas atividades logísticas de suporte nas Operações Antárticas.

É nesse contexto, que o Grupo-Base (GB) Austral embarcou, em outubro de 2023, para iniciar a travessia rumo ao continente gelado. Como de praxe, o GB foi recebido de forma cordial e profissional por toda a tripulação do “*Ary*”. O período de convivência a bordo, 24 dias de mar,

H44 e ao fundo a EACF

Fonte: Flickr Marinha do Brasil





proporcionou ao grupo uma maior interação permitindo a formatação da identidade final.

Ao chegar em Ferraz, tornou-se perceptível o quanto a estação brasileira depende, logisticamente, dos navios da Marinha, em especial do “Ary” que realiza um elevado esforço de abastecimento da EACF.

Desta forma, a presença permanente do Brasil no continente austral só é possível graças às entregas realizadas pelo navio. Na OPERANTAR XLII, o “Ary” transportou para Ferraz mais de 10 volumes, compondo aproximadamente 35 toneladas entre gêneros e sobressalentes, além de 340.000 mil litros de Óleo Diesel Antártico. Destaca-se ainda, na mesma Operação, que o navio realizou o traslado de um novo Grupo Diesel Gerador para EACF, o que proporcionou um incremento na segurança de geração de energia para a estação brasileira.

Por outro lado, na Operação 2023-2024, mais uma vez as capacidades de mobilidade e permanência do “Gigante Vermelho” foram postas à prova, pois o navio não apenas apoiou a EACF, mas também ficou incumbido com a tarefa de retornar variados itens ao Brasil, dentre os quais destacam-se a remoção dos Módulos Antárticos Emergenciais (MAE) e o desmonte do Heliponto da EACF.

Aeronave pousando no NApOc Ary Rongel

Fonte: Flickr Marinha do Brasil

Parte da tripulação da EACF

Fonte: arquivo pessoal do autor

Quadro retratando o H44 e o H41 na Baía do Almirantado, e ao fundo a EACF

Fonte: arquivo pessoal do autor

H44 e Bandeira da EACF

Fonte: arquivo pessoal do autor



Ao final do verão, o navio alcançou a notável marca da retirada de mais de 150 toneladas de materiais dos arredores da Estação, demonstrando uma elevada capacidade de logística, que é considerado um fator-chave para o sucesso de suas atividades naquele continente remoto e inóspito.

Sendo assim, constata-se que sua história está intimamente correlacionada com o **Programa Antártico Brasileiro** e com a Estação Antártica Comandante Ferraz. No ano em que a Estação comemora 40 anos, o navio atinge a importante marca de 30 anos de incorporação à Marinha do Brasil sendo o navio que mais empreendeu atividades em prol do apoio à “Casa do Brasil na Antártica”.

Diante disso, fica claro que, durante os últimos 30 anos, o “Gigante Vermelho” deixa uma marca indelével na consolidação da presença e do protagonismo do Brasil na Antártica, contribuindo sobremaneira para manutenção do status de membro consultivo do Tratado Antártico, garantido assim poder de voto e veto nas decisões que afetam o rumo do continente austral.

Ferraz, a Casa do Brasil na Antártica.

No gelo, “Gigante Vermelho”.

Vida longa ao “Gigante Vermelho” e à Ferraz.●



BIOGRAFIA DO ALMIRANTE DE ESQUADRA ARY DOS SANTOS RONGEL

O Almirante Ary dos Santos Rongel prestou inestimáveis serviços nas áreas de Oceanografia, Hidrografia e Navegação. Como comandante do Navio-Hidrográfico *Rio Branco*, chefiou a comissão que procedeu o levantamento hidrográfico do Porto de Natal, incluindo 20 milhas náuticas para o Norte e para o Sul, nos meses de junho a setembro de 1941. Participou das duas Guerras Mundiais, na Primeira Guerra Mundial, serviu nos Contratorpedeiros *Mato Grosso* e *Sergipe*, que realizaram o serviço de vigilância e patrulhamento do litoral brasileiro. Durante a Segunda Guerra Mundial, comandou o Navio-Hidrográfico *Jaceguai* (transformado em corveta durante a Guerra), incorporada à Força Naval do Sul, e posteriormente exerceu o comando do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, incorporado à Força Naval do Nordeste. Ambas as forças atuaram em missão de guerra em serviços de patrulhamento e comboio no Atlântico Sul, papel atribuído à Marinha do Brasil na Campanha do Atlântico contra os ataques dos submarinos alemães e italianos que assolavam a costa brasileira. Exerceu vários comandos, foi diretor da Escola Naval, diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, secretário-geral da Marinha, chefe do Estado-Maior da Armada e ministro interino da Marinha do Brasil em 1961.

FILIAÇÃO:

Lino dos Santos Rongel
Tereza dos Santos Rongel

NASCIMENTO:

19 de fevereiro de 1897

CARREIRA:

Praça de Aspirante a Guarda-Marinha:
08 de maio de 1914

Guarda-Marinha: 16 de fevereiro de 1917
Segundo-Tenente: 05 de dezembro de 1917
Primeiro-Tenente: 30 de novembro de 1921

Capitão-Tenente: 04 de dezembro de 1925
Capitão de Corveta: 28 de janeiro de 1937
Capitão de Fragata: 05 de maio de 1944
Capitão de Mar e Guerra: 31 de dezembro de 1947

Contra-Almirante: 16 de novembro de 1953

Vice-Almirante: 25 de março de 1958

Almirante de Esquadra: 28 de março de 1960

NATURALIDADE:

Rio de Janeiro, RJ

FALECIMENTO:

11 de março de 1978



TRANSFERÊNCIA PARA A RESERVA:

20 de julho de 1962

CURSOS:

Curso de Armamento
Curso de Navegação e Hidrografia
Curso de Comando da Escola de Guerra Naval
Curso Superior de Comando da Escola de Guerra Naval
Curso Superior de Guerra da Escola Superior de Guerra

COMANDOS E DIREÇÕES:

Aviso *Tenente Lahmeyer* (Interino)
Escola de Aprendizes-Marinheiros do Estado de Pernambuco
Navio Hidrográfico *Rio Branco*
Contratorpedeiro *Mato Grosso*
Navio Hidrográfico *Jaceguai* (Força Naval do Sul).
Contratorpedeiro *Greenhalgh* (Força Naval do Nordeste)
Chefe do Gabinete do Ministro da Marinha
Navio-Escola *Almirante Saldanha*
Base Naval de Natal
Escola Naval
Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro
Escritório de Compras da Marinha em Washington
Secretaria-Geral da Marinha
Estado-Maior da Armada
Ministro de Estado dos Negócios da Marinha (Interino)

COMISSÕES:

Encouraçado *São Paulo*
Encouraçado *Minas Gerais*
Navio-Escola *Benjamin Constant*
Contratorpedeiro *Sergipe*
Contratorpedeiro *Mato Grosso* (Imediato)
Contratorpedeiro *Paraíba*
Contratorpedeiro *Amazonas*
Aviso *Tenente Lahmeyer* (Imediato)
Cruzador *Bahia*
Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* (Imediato)

Diretoria de Navegação
Escolas Profissionais
Navio Hidrográfico *Rio Branco* (Imediato)
Escola Naval
Navio-Escola *Almirante Saldanha* (Imediato)
Gabinete do Ministro da Marinha (Subchefe)
Estado Maior Geral (Adjunto)

MEDALHAS E CONDECORAÇÕES:

Cruz de Guerra com Palma (França)
Legião do Mérito (Grau de Oficial - Estados Unidos da América)
Cruz do Mérito Naval (Grau de 3ª Classe - Espanha)
Condecoração *Abdón Calderón* (Equador)
Medalha Militar (Grau de 2ª classe - Armada do Chile)
Ordem de Cristóvão Colombo (Grau de Oficial - República Dominicana)
Ordem Quissan Alaoni Chérifim (Legião do Mérito do Marroco Francês)
Medalha Comemorativa da visita do Navio-Escola *Almirante Saldanha* à cidade de Talcahuano (Chile)
Medalha de Ouro Comemorativa do Centenário de Punta-Arena (Chile)
Ordem da Estrela Negra (Grau de Oficial - França)
Medalha da Vitória
Medalha Naval do Mérito de Guerra - Serviços de Guerra
Medalha Militar de Ouro com Passador de Platina
Ordem do Mérito Naval (Grande Oficial)
Medalha Comemorativa do Cinquentenário da Proclamação da República
Cruz Peruana do Mérito Naval (Grau de Grande Oficial)
Medalha de Prata Mérito D. João VI
Ordem do Mérito Militar (Grau de Grande Oficial - Paraguai)
Medalha Honorífica da Armada Nacional (Paraguai)
Medalha da Grã-Cruz do Mérito Naval (Armada Espanhola)
Medalha do Mérito Militar (Grau de 1ª classe - Portugal)

*Almirante de
Esquadra Ary dos
Santos Rongel*

Acervo: DPHDM





HISTÓRICO DO NAVIO DE APOIO OCEANOGRÁFICO *ARY RONGEL*

O Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* (NapOc *Ary Rongel*), anteriormente chamado de *Polar Queen*, foi incorporado à Marinha do Brasil no dia 25 de abril de 1994, sendo adquirido por meio de uma licitação internacional, de uma empresa norueguesa. Possui a capacidade de realizar levantamentos hidroceanográficos, de apoio a pesquisas científicas no Continente Antártico e de apoio logístico à Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF).

O *Ary Rongel* substituiu o Navio de Apoio Oceanográfico, depois Navio Faroleiro, *Barão de Teffé*, no Programa Antártico (PROANTAR). Com sua incorporação à Armada, recebeu o indicativo de costado H- 44.

Antes de ser adquirido pela Marinha do Brasil, o *Polar Queen* teve suas condições mi-

nunciosamente avaliadas, conforme o edital de concorrência internacional divulgado em dezembro de 1993. O Navio a ser obtido deveria ser capaz de navegar em campos de gelo fragmentado; ter sido concluído depois de janeiro de 1980; possuir dois motores de propulsão e possuir capacidade para transportar dois helicópteros, além de manter velocidade superior a 13 nós.

A empresa vencedora foi a norueguesa *Polar Queen A/S*, que apresentou proposta no valor de U\$ 15,9 milhões. O Navio estava atracado na Cidade do Cabo, na África do Sul, onde foi inspecionado durante três dias (10 a 13 de fevereiro de 1994), por representantes da Marinha do Brasil, com a conclusão decorrente de que o Navio atendia ao edital da licitação.





Construído em 1981, e medindo 75,2 metros com 13 metros de boca, o *Ary Rongel* tem deslocamento aproximado de 3.600 toneladas (correspondendo ao calado de 6,2 metros), dois motores de propulsão diesel MAK, um eixo com hélice de passo controlável protegido para navegação no gelo. Além disso, possui velocidade máxima de 15 nós, capacidade de carga nos porões de 2.400 metros cúbicos, convés de voo para helicópteros, guindastes e pau de carga, com capacidade máxima de 17 toneladas. Foi construído pelo Estaleiro George Eides Sonner A/S, de Hoylandsbygd, Noruega, como navio de pesquisas para a empresa G. C. Rieber Shipping A/S, de Bergen, Noruega. Entrou em serviço em 22 de janeiro de 1981.

A assinatura do contrato de aquisição foi feita em 23 de fevereiro de 1994, tendo o Navio chegado ao Rio de Janeiro um mês depois. A cerimônia de incorporação e a Mostra

de Armamento realizou-se em 25 de abril de 1994, no Cais Leste do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada Almirante de Esquadra Carlos Eduardo César de Andrade. Por ocasião da incorporação, assumiu o comando do Navio o Capitão de Fragata Herz Aquino de Queiroz. Dois dias depois, o então Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Ivan da Silveira Serpa, a bordo do *Ary Rongel*, recebeu a visita do Ministro de Estado da Ciência e Tecnologia, Sr. Israel Vargas.

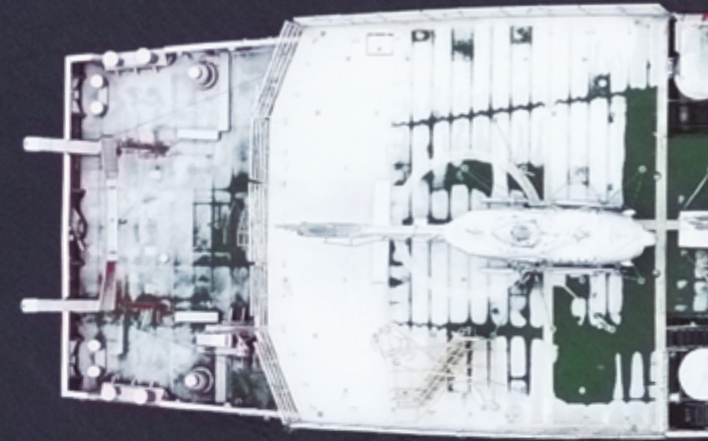
No dia 3 de novembro de 1994, o Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel*, o Gigante Vermelho, partiu para a Antártica, substituindo o pioneiro *Barão de Teffé*, e iniciando sua longa trajetória de trinta anos na Marinha do Brasil, em apoio ao Programa Antártico Brasileiro, com sua participação na OPERANTAR XIII.

“ No gelo, Gigante Vermelho! ”



H44 | 30

TRÊS DÉCADAS DO GIGANTE VERMELHO



TRIPULAÇÃO

OPERANTAR XLIII 2024-2025

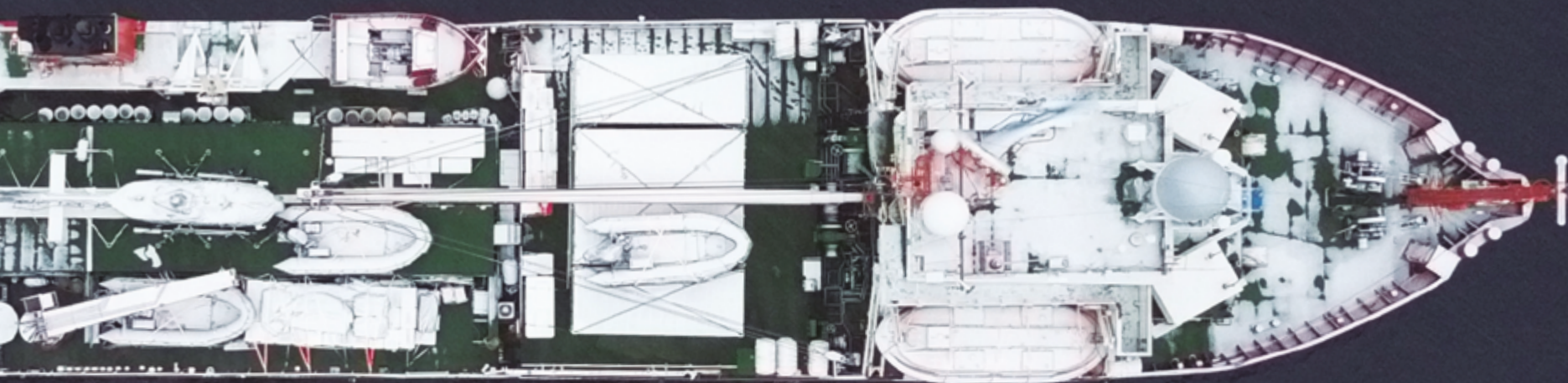
H44 | 30



142

CMG Marco Aurélio Barros de Almeida
CF Diogo De Barros Guedes
CC Vitor Deccache Chiozzo
CC Bruno Lourenzo Mirão
CT Mauro Sérgio Sousa da Silva
CT (Md) Rodrigo Gonzalez Tubio Machado
CT (CN) Marco Benicio Chamum de Melo
CT (IM) Sabrina Caldeira Fernandes da Silva
CT Guilherme Neves Vieira
CT Matheus Solon Santiago
CT (IM) Luís Roberto Plácido Semana
1ºTen (CD) Solange Sambati
1ºTen Victor Hugo Fonseca Milheiro Madeira
1ºTen Pedro Aragão Dantas
SO-MG Abel Junior Lobato Rodrigues
SO-MG Leandro da Fonseca Pinheiro
SO-AV-RV Sergio Campos Pinheiro

SO-ES Thiago Ferreira Pinheiro Q. Cavalcante
SO-MR Francisco Antonio da Silva Souza
SO-MO Ricardo Almeida Barreto
1ºSG-ES Edmilson Gonzaga Borges Junior
1ºSG-MA Rafael Tardelli de Oliveira
1ºSG-EL Wagner Santiago do Rosário
1ºSG-MG Alex Silva de Oliveira
1ºSG-HN Rafael de Andrade Silva
1ºSG-ET Antonio Oliveira Sanches
1ºSG-CI Robson Saldanha Guida
2ºSG-FN-IF Marcelo Brito de Oliveira
2ºSG-FN-IF Luciano da Rosa Magalhães
2ºSG-EL Leonardo Augusto Lobo Maciel
2ºSG-FN-IF Rafael Augusto da Costa Silva
2ºSG-CI Felipe Coutinho Domingos Silva
2ºSG-BA Igor Marcel Medeiros Moté
3ºSG-ME Mariana Rocha Cardoso



3°SG-CO Jérffeson Flávio Santos Souza
3°SG-BA Michel Alves
3°SG-MO Johnni Peter Sousa dos Santos
3°SG-MR Renato Henrique Rodrigues Gomes
3°SG-ES Richard Gomides de Andrade
3°SG-CN Jonathan Cordeiro Araujo
3°SG-MO João Manoel Moreira Félix
3°SG-AD Jéssica Georgina dos Santos
3°SG-AR Denner Santos Francisco
CB-CN Henrique de Aguiar D'avila
CB-ES Charllys Augusto Reis da Silva
CB-CO Klayton Quintanilha Rodrigues
CB-MR Israel da Silva Rodrigues
CB-AR Matheus Santos Gomes
CB-MO Victor Hugo Eliseu Barbosa
CB-PL Vinícius Paulo Sodré Valadares
CB-CP Walbert Rodrigues de Souza
CB-AR Mateus Fiuza Machado Freitas

CB-CO Thiego Benício Almeida de Oliveira
CB-MC Lucas Geraldo
CB-MA Lucas de Oliveira Pinto
CB-AR Romario Santos Silva
CB-CO Diogo Sousa Câmara
CB-MO Patrick Marinho Frauches Santiago
CB-MO Filipi Soares Mafra de Oliveira
CB-AR Geilson de Azevedo Lopes
CB-HN Pedro Guimarães Padilha
CB-PL Marcus Vinicius Cerqueira Oliveira
CB-MR Luiz Filipe Braga Oliveira
CB-CN Paulo Roberto Parmanhani Perez
CB-AR Leonardo de Souza Motta
CB-MT Caio Henrique Souza dos Santos
CB-MR Matheus Magalhães Pereira
CB-ET Lucas da Silva Maranhão
CB-EL Fabio da Cunha Pereira Junior
CB-EF Davi Batista Guaraná



COMANDANTES

Atual: *CMG Marco Aurélio Barros de Almeida* • 08/05/23 -

CF Herz Aquino de Queiroz • 25/04/94 - 14/07/95

CF Marcos de Andrade Pinto • 14/07/95 - 25/04/97

CF André Luiz Macedo Fernandes Más • 25/04/97 - 20/04/99

CF Wagner Lázaro Ribeiro Junior • 20/04/99 - 20/04/01

CF Jorge Guimarães Dias • 20/04/01 - 16/04/03

CF Joese de Andrade Bandeira Leandro • 16/04/03 - 06/04/05

CMG José Carlos dos Santos Parente • 06/04/05 - 30/04/07

CMG Arlindo Moreira Serrado • 30/04/07 - 27/04/09

CMG Paulo Rui de Menezes Capetti • 27/04/09 - 05/05/11

CMG Marcelo Luis Seabra Pinto • 05/05/11 - 09/05/13

CMG Sérgio Lucas da Silva • 09/05/13 - 12/05/15

CMG Nilo Gonçalves de Souza • 12/05/15 - 12/05/17

CMG Antonio Braz de Souza • 12/05/17 - 06/05/19

CMG Paulo Max Villas da Silva • 06/05/19 - 14/03/21

CMG Fabiano de Medeiros Ichayo • 14/03/21 - 08/05/23



O Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* tem como missão básica apoiar os subprogramas de Ciências da Atmosfera, Ciências da Terra, Ciências de Vida e de Logística, a fim de contribuir para a consecução do Programa Antártico Brasileiro. Em caso de conflito, ou seja, em situações de crise político-estratégicas ou de guerra, o NApOc *Ary Rongel* terá como missão executar as tarefas de operações de apoio logístico-móvel, a fim de contribuir para o apoio das Operações Navais.



Este livro é composto por relatos pessoais acerca das experiências vividas pelos Oficiais autores, a partir das perspectivas dos cargos e funções que desempenharam a bordo, nas Operações Antárticas, ao longo da travessia de 30 anos do Navio de Apoio Oceanográfico *Ary Rongel* na Marinha do Brasil. Dessa forma, proporcionaremos a você, leitor, a oportunidade de conhecer a alma do Gigante Vermelho, cativante e acolhedora, construída e mantida por militares e membros da comunidade científica que pelo Navio passaram, e que guardam recordações, aprendizados e, certamente, sentem seu coração ficar cada vez mais vermelho ao lembrarem ou estarem no NApOc *Ary Rongel*.



**Conheça o catálogo
da Editora Letras
Marítimas.**



**MARINHA
DO BRASIL**

