

## O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por *e-mail*.

---

### O DIA EM QUE O PRÍNCIPE SE RENDEU À INDEPENDÊNCIA – GUERRA... É GUERRA

Cruzávamos o Estreito de Gibraltar. Éramos 12 tripulantes de um grande iate de exploração pertencente a um grupo de empresários brasileiros aficionados por caça submarina.

O ano era 2006. O iate, de bandeira das Bermudas, era o Motor Yacht *Karima*, de 170 pés, que possuía a bordo, entre outras facilidades, lanchas, pequenos veleiros, caiaques e um helicóptero AS 350 B2 (Esquilo), de matrícula das Bermudas, o qual batizei, carinhosamente, de “SeaBaboon” (Babuíno do Mar). Ele era cinza com parte da cauda alaranjada, pulando de um lado para outro em busca de alimento no mar; daí “SeaBaboon”!

Eu era o piloto do “SeaBaboon” e um dos poucos brasileiros daquela tripulação

– o comandante era inglês; o imediato, alemão; o chefe de Máquinas, Claus, dinamarquês; o cozinheiro, espanhol; o gerente de acomodações, francês; e o encarregado de convés, australiano, além de marinheiros de nacionalidade indiana, filipina, uruguaia e até brasileira.

Era 1º de julho, portanto mês seguinte ao meu aniversário (22 junho). Assim sendo, como é comum internacionalmente entre marujos, foi providenciado um bolo comemorativo de aniversário, confeitado pelo cozinheiro espanhol com o placar 0 x 1, resultado do jogo da então recém-eliminação do Brasil pela França, na Copa de 2006. Foi uma reunião agradável, cheia de gozações entre nós, até que o comandante inglês pediu que eu dissesse

algumas palavras para aquele grupo de marinheiros internacionais, ávidos por ouvir uma história brasileira. Todos se postaram confortavelmente para escutar o mais velho da tripulação, falando no seu “inglês macarrônico”, contar uma história como um “veterano dos mares”.

Estava eu inspirado pela imagem do perfil da Pedra de Gibraltar, que aparecia pela vigia da “praça-d’armas paisana” do *Karima* quando deixávamos o Mediterrâneo com destino à Ilha de Ascensão, no Atlântico, e pela diversidade de nacionalidades da audiência, além é claro, de ainda sentir os efeitos da brincadeira do cuca espanhol sobre o resultado da Copa estampado no meu bolo. Então me levantei e iniciei minha história, sob olhares e ouvidos atentos:

Em 1998, era eu um orgulhoso capitão de fragata, comandante do 1º Esquadrão de Esclarecimento e Ataque da Marinha do Brasil (MB), quando recebi ordem para embarcar com um dos “meus” 14 AH-11 Super Lynx, novinho em folha e no estado da arte, na Fragata *Independência*, comandada pelo meu amigo Peeters<sup>1</sup> e que, acompanhada pela Corveta *Frontin*, comandada pelo Marcello<sup>2</sup>, outro amigo, comporia um Grupo-Tarefa (GT) que representaria o que havia de mais moderno na indústria naval do Brasil, participando da Expo 98 Lisboa, a ser realizada no verão europeu daquele ano na capital portuguesa.

Meu fiel e competente imediato Capitão de Corveta (CC) Carneiro ficou com as rédeas e o chicote dos Linceas da caverna, enquanto no Destacamento Aéreo Embarcado (DAE) *Independência* estavam meu amigo CC Marinho, então

encarregado da Seção de Manutenção da Força Aeronaval, e o Capitão-Tenente Muller, um dos meus fiéis escudeiros do HA-1, além das praças necessárias à manutenção do Lince 4001. O GT Expo 98 iniciou a travessia do Atlântico, prevista para durar sete dias, preparando-se para a exposição das máquinas brasileiras ao mundo. No meio do caminho, tivemos um pequeno problema de infecção por salmonela a bordo da *Independência*, prontamente resolvido pelo Peeters com atendimento médico e recuperação de alguns tripulantes durante parada em Tenerife. Problema resolvido, o GT brasileiro atracou em Lisboa íntegro.

O sucesso dos navios e do Super Lynx nas visitas públicas durante a feira internacional e no desfile de cerca de 25 navios estrangeiros pelo Rio Tejo chamou a atenção das autoridades da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). Entre as várias Marinhas



Fragata *Independência*

1 Capitão de Mar e Guerra Léo Afonso Peeters Peres.

2 Capitão de Fragata Carlos Marcello Ramos e Silva.

representadas – Estados Unidos da América, Inglaterra, França, Espanha, Alemanha, Canadá, Portugal, Dinamarca etc. –, nossa MB foi a única que compareceu expondo o novo Super Lynx, configuração “brasileira”. Esse sucesso rendeu um convite, por parte das autoridades da Otan, para que a MB participasse da Operação Tapón 98, que seria realizada alguns dias depois em águas do Mediterrâneo. A Marinha do Brasil imediatamente aceitou o convite, mesmo sabendo que o interesse dos estrangeiros seria observar tanto o desempenho dos navios construídos no Brasil como o desempenho operativo do novo Super Lynx debutando em operações internacionais.

Recebi com alegria a notícia de que nos deslocaríamos para a Base Aeronaval compartilhada (hispano-americana) de Rota, na Espanha, para recebermos o *briefing* da Operação Tapón 98, e para lá nos dirigimos. Aproveitando a presença do meu amigo (Lince Líder, na reserva) Comandante Duhá, então representante da Westland (fabricante do Super Lynx) em Lisboa, pedi a ele apoio técnico para encarar a inopinada Operação, no que fui prontamente atendido, e nos dirigimos para Rota.

No dia do *briefing*, acompanhei o Peeters e o Marcello, como comandantes operativos envolvidos na Operação. Determinei que o Muller (meu “copila”) ficasse a bordo e, aproveitando a presença de todos os navios atracados testando seus equipamentos, colhesse, no nosso novo equipamento de guerra eletrônico Mage, a assinatura eletrônica de todos os radares ativos. Ao captar um sinal, ele deveria pegar a frequência e a marcação, olhar pela vigia e identificar a fonte de emissão, cadastrando, assim, a origem. Ele foi brilhante, colhendo informações primorosas.

No *briefing*, fiquei decepcionado com a nossa missão no exercício, atribuída pela Otan. Seríamos o “figurativo inimigo”. Deveríamos nos deslocar para Tenerife a fim de encontrar um navio mercante, hipoteticamente carregado de armamento ilícito que deveria ser descarregado no país inimigo, representado pela Grécia. Para tal, o navio deveria penetrar no Mediterrâneo pelo Estreito de Gibraltar, que estaria defendido pelas Forças Navais da Otan, as quais impediriam tal abuso de Marinha inferior ousando desafiar a Força de vários navios, capitaneada pelo poderoso e novíssimo Navio-Aeródromo espanhol



NAe *Príncipe de Asturias*

*Príncipe de Asturias*, que desempenharia a função de navio controlador da área marítima.

A Fragata *Independência* partiu para as Ilhas Canárias em busca do mercante a ser escoltado, enquanto a *Frontin* compunha força-tarefa com outras três corvetas espanholas para buscar e sombrear a Força-Tarefa da Otan que faria o “tampão” do Estreito de Gibraltar.

No dia 22 de junho daquele ano de 1998, o imediato da *Independência*, Capitão de Fragata Mathias<sup>3</sup>, brindou-me com uma singela comemoração na praça-d’armas semelhante à que estava acontecendo a bordo do *Karima* oito anos depois, na mesma região marítima.

Voltando à Operação, depois que encontramos o mercante a ser escoltado por nós, no dia em que seríamos afundados pelas Forças da Otan na entrada de Gibraltar, quis o destino que o dia tivesse amanhecido com uma espessa camada de nuvens, coladas no mar entre a superfície e 200 pés. Estávamos a cerca de 100 milhas náuticas (MN) da entrada do canal quando perguntei ao Peeters o que iríamos fazer, e ele respondeu: “Acredito que nada. Vamos manter silêncio eletrônico, aguardar os acontecimentos e tentar reagir com nosso armamento escondido dentro da

camada, colados ao mercante, diminuindo nosso perfil radar para apenas um”.

Pareceu-me a melhor ideia para a situação, mas poderíamos fazer um pouco mais, já que estávamos totalmente em desvantagem. Então propus a ele: “Que tal se eu decolasse em total silêncio rádio e eletrônico, dentro da camada, e voasse a 100 pés em condições IMC, navegando só GPS com o Mage em passivo? Caso tenha sinal radar de alguém, eu disparo os quatro Sea Skua, volto e pouso ‘caladinho eletronicamente’, para não denunciar a nossa posição. No mínimo, algum estrago a gente faz na Otan”.

O Peeters entendeu perfeitamente minhas intenções, concordou totalmente e, preocupado, me perguntou: “Você pode fazer isso em segurança?”. Então respondi: “Pode confiar, o HA existe e é treinado para fazer isso todos os dias”.

Decolamos, eu no comando e o Muller de 2P, em total silêncio rádio e eletrônico. Ao atingirmos 100 pés, acionei o Radalt em 100, mantendo a altitude estável automaticamente, e seguimos num rumo norte escondidos dentro da baixa camada fora da detecção visual e dos radares de busca aérea dos inimigos. O Muller ligou nosso Mage em passivo, e nos mantivemos em



Corveta *Frontin*

<sup>3</sup> Capitão de Fragata José Carlos Mathias.

silêncio na cabine. “Chefe, sinal no Mage! Na marcação 350” – era o Muller, me comunicando pelo interfone. Pedi que ele tentasse identificar o contato. Rapidamente, ele pegou suas anotações do dia do *briefing* sobre as assinaturas colhidas na Base de Rota e respondeu emocionado: “Chefe, é o *Príncipe de Asturias!*”.

“Prepara um plano de triangulação de marcação para tentarmos obter a distância aproximada, e vamos executar imediatamente”, determinei eu ao Muller, que rapidamente me passou as instruções das manobras que eu devia executar. Alguns minutos depois, tínhamos uma resposta: *Príncipe de Asturias* na marcação 342, distância aproximada 10 MN.

Imediatamente, aumentei a velocidade para 120 Knots e disse ao Muller: “Iniciando Plano Skutac. Liga o radar sem transmissão, fixa a posição do alvo no GPS e no Computador Tático e ‘canta’ continuamente a distância do alvo”. A partir daí, me concentrei nos instrumentos, já que voar a 100 pés, 120 nós e em condição IMC não é agradável para ninguém, e me mantive atento à voz do Muller: “9 ponto 3, 9 ponto zero, 8 ponto 6, 8 ponto 4, 8 ponto zero” (alcance do Sea Skua).

Subi imediatamente para 500 pés, enquanto o Muller instintivamente acionava o radar e confirmava: “Alvo confirmado e trecado. Autorização para abrir fogo!”. “Fire com quatro Sea Skua”, autorizei imediatamente e, ato contínuo, transmiti (em inglês) via rádio, na frequência do árbitro do exercício: “Árbitro Tapón 98. Lince 4001 da Fragata *Independência*. Na Lat..., Long... (nossa posição), 200 pés, realizando ataque com quatro mísseis Sea Skua no alvo NAe *Príncipe de Asturias*, na posição Lat..., Long... (posição do alvo), no minuto 13 desta hora”.

“Lince 4001. Árbitro Tapón 98... Roger” – minha mensagem havia sido

recebida. O Muller desligou rádio e radar, enquanto eu mergulhava para dentro da camada a 100 pés com rumos diversos, tentando fugir de qualquer detecção inimiga mantendo total silêncio eletrônico. O Muller me dava a proa de aproximação para o nosso navio-mãe, confiando no nosso Computador tático *doppler* passivo e preparando nossa aproximação autocontrolada para pouso em baixa visibilidade. Ao nos aproximarmos, ligamos o rádio na frequência da *Independência*, apenas para uma curta transmissão: “Findep. Lince na final em dois minutos. Solicito luz verde”. Foi rápida a resposta recebida antes de desligar o rádio: “Lince. Findep rumo 005, velocidade 15, vento 020 BB, luz verde”.

Pousamos em silêncio. Cortamos os motores e desembarcamos sob efusivos cumprimentos, quando o Peeters se aproximou e disse, emocionado: “A arbitragem acaba de confirmar que... tiramos o *Príncipe de Asturias* de ação!”, e me abraçou.

Sem a coordenação do capitânia, a Força da Otan não conseguiu “tamponar” Gibraltar, e o figurativo inimigo penetrou no Mediterrâneo e desembarcou seu carregamento na Grécia, escoltado por um navio de Marinha, teoricamente, inferior: a Marinha do Brasil.

O exercício foi encerrado, e todos voltamos para Rota, onde, no *de-briefing*, as estrelas da festa foram o Capitão de Mar e Guerra Peeters e seus comandados.

Quando terminei meu discurso de aniversário na praça-d’armas civil e internacional do *Karima*, meu amigo Claus, chefe de Máquinas, ex-comandante mergulhador de combate da Marinha dinamarquesa, veterano da Guerra do Kosovo, olhou fixamente pra mim, incrédulo e disse: “Quer dizer que foi você que fez aquele estrago na Tapón 98, com o porta-aviões espanhol? Ainda por cima obtendo no porto as nossas frequências? Eu era oficial

da fragata dinamarquesa na operação e nós não acreditamos no que havia acontecido”. Com um sorriso de satisfação estampado no rosto e percebendo o olhar incrédulo de todos os ouvintes (principalmente do cuca espanhol que me presenteou com o bolo decorado com a eliminação do Brasil), respondi tranquilamente: “Dear Claus, first of all, I would like to thank you for validating the report I just told. Secondly, thank everyone for the birthday party, especially our spanish chef de cuisine, for

the delicious cake made with the result of the World Cup. Thank you all, but ‘war... is war’, as we say in Brazil”<sup>4</sup>.

Brindei a todos e fui para o convés de voo do *Karima* observar a saída de Gibraltar, ao lado do “SeaBoobon”, com sua pequena bandeira do Brasil na empenagem vertical e pensando: “o *Príncipe* se rendeu à *Independência* ... guerra... é guerra”.

José Luiz **Barreira Batista**  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>5</sup>)

## UM APOIO INUSITADO

Estávamos em 1975, Operação Unitas. Estava satisfeito. Capitão-Tenente (SB) servindo no hoje extinto Grupo de Desenvolvimento Submarino da Força de Submarinos e também instrutor do Centro de Instrução e Adestramento Almirante Áttila Monteiro Aché (Cima), acabara de ser designado oficial de Ligação com o USN *Skate*, este em passagem pelo Rio de Janeiro. Embora um submarino antigo, tinha em seu *curriculum* o fato de ter sido o primeiro a atravessar submerso a calota polar! Um feito realmente digno de registro para aquela época.

Em mim havia a sensação de novo “desafio” e a oportunidade de treinar mais um pouco o idioma com o qual havia convivido nos dois últimos anos, quando da primeira tentativa de recebimento do nosso Submarino *Tonelero*. Primeira porque, em função de um incêndio ocorrido por falha do Estaleiro Vickers, a tripulação original retornou ao Brasil tempos depois, sem a incorporação ao submarino, o que somente veio a acontecer anos após, e com outro Grupo de Recebimento.

Mas lá estava eu apresentando-me ao USN *Skate*, fundeado na Baía. Levaram-me ao comandante, um capitão de fragata para minha surpresa, aviador naval e submarinista e, ainda, filho de pai russo. Asafaylo era seu nome. O comandante recebeu-me muito bem, apresentou-me aos demais oficiais e iniciou a conversa de praxe: submarinos, operações, Marinha, enfim. Continuei a bordo, pronto para servir no que pudesse ajudar, quando recebi a informação de que uma das bombas auxiliares necessitava de uma retífica no eixo, o que rapidamente providenciei, em oficina do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Mas o inusitado estava por vir.

No dia seguinte, o chefe de Máquinas apresentou ao Capitão de Fragata Asafaylo uma situação realmente constrangedora: o analisador de PH da água de alimentação da propulsão avariou-se, sem possibilidade de reparo, o que impediria prosseguirem viagem até que viesse um novo equipamento dos Estados Unidos da América.

4 N.R.: Tradução: “Caro Claus, primeiramente, gostaria de lhe agradecer por confirmar o que acabei de relatar. Depois, agradecer a todos pela festa de aniversário, especialmente ao nosso chefe de cozinha espanhol, pelo delicioso bolo com o resultado da Copa do Mundo. Obrigado a todos, mas ‘guerra... é guerra’, como dizem no Brasil”.



Pensei comigo: Será que poderia ajudar? Como? Evidentemente, não esperavam que a solução poderia vir de um simples capitão-tenente brasileiro, de uma Marinha que não dispunha de meios navais nucleares e, portanto, sem apoio logístico em setor tão específico. Dispensaram-me no início da tarde, sem nada solicitar; aguardavam as providências requeridas ao CFT 138, comandante da Operação Unitas. Naturalmente, após alguns dias, um novo analisador chegaria, porém depois da data marcada para a partida do Submarino *Skate*.

Embarquei na lancha em retorno à Praça Mauá. Tinha a vaga ideia de que alguma tentativa poderia ser conduzida. Quem sabe? Avistei um dos nossos navios-transporte, talvez o *Barroso Pereira*, não me recordo – estava atracado ao cais. Subi à prancha e pedi ao oficial de serviço que me emprestasse uma lista telefônica – não tinha outra ideia. Varri com os olhos as *Páginas Amarelas* na tentativa de encontrar algum local que dispusesse de equipamentos de medidas, mais especificamente, do PH da água. Lembrei-me que fixei os olhos num canto de página onde se anunciava algo semelhante, num estabelecimento que ficava no Largo do Machado. Sai de bordo e para lá segui.

Era um velho sobrado com escadas de madeira que rangiam muito, tremendamente sujo e abandonado. Bati à porta e atendeu-me, vestido de jaleco branco, um senhor idoso e muito bem-educado. Expliquei meu problema, e o velho prontamente me respondeu: “É fácil! Você não vai levar um analisador Beckman, como é o da instalação do submarino, porém tenho aqui algo superior, de minha autoria, e que funcionará ainda melhor, desde que usem este adaptador que também possuo, construído por mim”. Imaginei que o prestativo senhor não estivesse mais em seu juízo perfeito e, mesmo se estivesse, a

bordo, não acreditariam em mim. Expus as dificuldades ao meu interlocutor, dizendo-lhe mesmo: “Sabe como são os americanos, jamais acreditarão nessa história”. O velho retrucou: “Entendo perfeitamente. Acontece que, modestamente, sou PhD nessa matéria e sugiro que você traga um dos oficiais do submarino e provarei o que estou dizendo”.

Aceitei e retornei para bordo. Expliquei a Asafaylo o diálogo que tivera com o velho. O comandante, no desespero que se encontrava, quis pagar para ver e, chamando o chefe de Máquinas, ordenou-lhe que me acompanhasse de regresso ao Largo do Machado. Adentramos àquele “museu científico”, e o oficial americano ficou espantado. Mas somente até o momento em que o velho se dispôs a falar – em inglês perfeito –, fazendo o oficial sentar-se em uma das cadeiras que ali existiam. Dizia ele por que o seu instrumento era melhor, deu-lhe uma aula sobre analisadores, citou as mazelas do original e, finalmente, o convenceu. Eu, ao lado, pensava: não é possível! Antes de nos retirarmos, perguntei ao velho cientista, de quem não mais recordo o nome, quanto teria que ser pago pelo novo analisador mais a adaptação que seriam fornecidos. Sua resposta foi categórica: “Nada, é um prazer. Faça-me apenas um favor, registre em seu relatório, como oficial de Ligação, que eu existo e estou pronto para novas situações como esta”. Evidentemente, isso foi feito posteriormente.

Voltamos ao *Skate*, e a “geringonça” funcionou realmente a contento. Felicidade geral! Milhões de agradecimentos, e eu, na insignificante experiência de então, falei comigo mesmo: É, dei uma dentro!

*Antonio Sergio de Azevedo Leite*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)  
*In memoriam*