

JOSÉ ALBERTO ACCIOLY FRAGELLI*
Almirante de Esquadra (Ref²)

Em novembro de 1993, foi realizada a primeira Operação Araex, entre as Armadas da Argentina e do Brasil, quando o nosso Navio-Aeródromo Ligeiro (NAeL) *Minas Gerais* foi empregado na manutenção da qualificação de pilotos argentinos, que operavam os novos Super Étendard.

A Marinha argentina possuiu em seu histórico dois navios-aeródromos: o primeiro, o *Independencia*, ex-HMS *Warrior*, classe *Colossus*, adquirido da Inglaterra em 1958; o segundo, o *25 de Mayo*, foi negociado com a Holanda em 1969, também da classe

Colossus, construído para a Marinha inglesa com o nome de HMS *Venerable*. A Holanda operou este navio de 1948 até vendê-lo para a Argentina com o nome de Hr.Ms. *Karel Doorman*, em homenagem ao almirante holandês que morreu na Batalha do Mar de Java contra o Japão, na Segunda Guerra Mundial.

O *25 de Mayo* participou do conflito entre Argentina e Chile pela posse do Canal de Beagle. Na época, seu convés de voo foi aumentado de forma a capacitá-lo para receber mais de 21 aviões, como era inicialmente previsto.

* Foi chefe do Estado-Maior da Armada, comandante de Operações Navais, diretor-geral do Pessoal da Marinha, diretor de Hidrografia e Navegação e diretor de Ensino da Marinha. Comandou o 5º Distrito Naval, a Escola Naval, o Centro de Adestramento Almirante Marques Leão, a Fragata *Liberal*, o Contratorpedeiro *Alagoas* e o Corpo de Aspirantes e, na reserva, foi diretor-presidente da Coordenadoria-Geral do Programa de Desenvolvimento do Submarino com Propulsão Nuclear.



O 25 de Mayo na Guerra das Falklands/Malvinas

Em 2 de abril de 1982, iniciou-se o conflito entre Argentina e Inglaterra pela posse das Ilhas Falklands/Malvinas, com a invasão das mesmas por ordem do General Galtieri, Presidente da Argentina.

Aquelas ilhas, situadas na extremidade meridional do continente sul-americano, têm, entre outras, a possibilidade de controle do hemisfério austral. Pela sua posição, normalmente são submetidas a ventos muito fortes. Consta que o 25 de Mayo suspendeu para esta área, mas teve problemas em sua propulsão, reduzindo sua velocidade; encontrou surpreendentemente uma grande calmaria, não permitindo operações aéreas.

1 N.R.: Acrônimo de sistema de propulsão *Combined Steam and Gas* (Combinado Vapor e Gás).

2 N.R.: Acrônimo de sistema de propulsão *Combined Diesel or Gas* (Combinado Diesel ou Gás).

Em 2 de maio de 1982, o cruzador argentino *General Belgrano* foi afundado pelo submarino nuclear inglês HMS *Conqueror*.

Sob ameaças de outros ataques de submarinos nucleares, a esquadra de superfície argentina recolheu-se às suas bases, não dando oportunidade ao 25 de Mayo de voltar a tentar participar do conflito.

Em 1988, a Armada argentina iniciou um grande *refit* no seu navio-aeródromo, vi-

sando inclusive à troca de sua propulsão, primeiro incluindo o Cosag¹ com novas caldeiras. Posteriormente, mudou o projeto, substituindo pelo Codog² com quatro motores diesel. Em 1990, a Fincantieri venceu

Em 1992, quando o sistema de propulsão já tinha sido retirado de bordo, os trabalhos foram suspensos e o 25 de Mayo nunca mais se fez ao mar

a concorrência inicial para dar assistência técnica à AFNE Santiago para trocar as turbinas Parsons pela GE/Fiat LM 2500 gás turbina.

Em 1992, quando os velhos sistemas de propulsão já tinham sido retirados de bordo e era previsto o início das obras, por motivos superiores os trabalhos foram suspensos ou cancelados e o 25 de Mayo nunca mais se fez ao mar.

Nesta situação, a Argentina precisava manter os seus pilotos qualificados nos 12 Super Étendard adquiridos da França e, por esta razão, solicitou apoio ao Brasil.

Sendo eu o chefe do Estado-Maior da Esquadra, fui escolhido para comandar um Grupo-Tarefa brasileiro, composto pelo nosso *Minas Gerais* e pelo Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, incorporando uma corveta argentina da classe Meko 140 quando chegássemos a Puerto Belgrano.

Suspendemos do Rio de Janeiro no dia 17 de novembro de 1993, atracando três dias depois em Rio Grande para abastecimento. O meu *staff* era muito bom, a começar pelo comandante do *Minas Gerais*, Capitão de Mar e Guerra Wilson Jorge Montalvão e tendo como meu braço direito o excepcional Capitão de Mar e Guerra João Afonso Prado Maia de Faria, como meu chefe do Estado-Maior.

Saindo de Rio Grande, chegamos três dias depois a Puerto Belgrano, base da Esquadra argentina. Eu nunca lá tinha estado e me surpreendi pela grandeza dessa base, construída no início do século XX,



Super Étendard da Marinha Argentina

com uma série de fortes edificadas para protegê-la.

A bordo do *Minas*, estavam embarcados dois esquadrões de helicópteros navais e o Grupo de Aviação Embarcado (GAE) da Força Aérea Brasileira (FAB), com quatro aviões Grumman S2-E / Tracker.

Agradou-me positivamente o perfeito entrosamento entre a nossa gente marinheira e os militares da FAB, numa confraternização extraordinária, tanto no campo profissional como na área de convívio, como se fosse uma única força, muito diferente de 1964, quando presenciei problemas entre as nossas duas forças.

Chegando a Puerto Belgrano, apresentei-me ao comandante de la Flota (Comench), Contra-Almirante Fusari, que me recebeu com grande cordialidade.

O *Minas* estava em estado quase perfeito, tendo apenas o problema da catapulta, e não tínhamos certeza de poder lançar os Super Étendard. Pessoalmente, o nosso comandante de Operações Navais, Almirante César de Andrade, determinou-me que não corresse risco operando com a mesma.

Assim, combinei com o Almirante Fusari que a qualificação dos pilotos se limitaria ao toque e à arremetida.

Já havia algum tempo que os pilotos argentinos não operavam em um navio-aeródromo. Determinei, assim, que o comandante do GAE, Tenente-Coronel (AV) Reale, fosse à Base Aeronaval Capitán Espora para presenciar o treinamento dos pilotos argentinos. Lá foi feita na pista uma pintura reproduzindo o convés de voo do nosso navio.

No terceiro dia, o Tenente-Coronel Reale me deu o pronto, participando que os pilotos estavam aptos a operar de bordo. Fui então à mencionada base aeronaval, onde fui apresentado ao Capitán de Navio (CMG) Colombo, comandante da Aviação Naval argentina. Ele me levou a um salão para mostrar-me um grande mural na parede, reproduzindo as façanhas extraordinárias dos aviadores navais argentinos na Guerra das Malvinas (Falklands), que partiam das bases de Rio Grande e Rio Galego, no extremo sul da Argentina, para alcançarem os navios ingleses, tendo de fazer dois reabastecimentos em voo, um na ida e outro na volta. Ao todo eram sete horas de voo, sentados em cabines desconfortáveis de um çaça e sob ameaça de não encontrarem o avião reabastecedor e caírem no mar, em águas geladas que garantiriam apenas sete minutos de sobrevivência.

Convidei o Almirante Fusari para assistir à operação de seus pilotos a bordo do *Minas*. Ele perguntou-me se poderia levar mais dois almirantes, o comandante dos Fuzileiros Navais e o comandante da Área do Atlântico. Claro que concordei. Ele me explicou que antes das Malvinas a Marinha argentina tinha cerca de 30 almirantes, mas agora estava reduzida a 11, pela experiência vivida naquela guerra. Explicou-me que, quando os navios ingle-

ses entraram no Estreito de São Carlos, visando iniciar o desembarque, o General Menendez, comandante das ilhas, pediu apoio aéreo, que só chegou horas depois, devido à cadeia burocrática de comando, atrasando a solicitação para que os aviões decolassem de suas bases, o que provocou a chegada deles à área já tendo ocorrido o desembarque inglês, e assim a prioridade dos alvos passara a ser os escoltas e não os navios com tropa.

O Almirante Fusari explicou-me que a Argentina não possuía Distritos Navais e sim Comandantes de Áreas Marítimas e aconselhou-me a não deixar ser criada a Guarda Costeira, pois a mesma, que lá é chamada de Prefeitura Naval, tinha sugado em muito os recursos e a projeção da Marinha.

No dia 27 de novembro, suspendemos para a realização das operações com os aviões Super Étendard. Antes de sair do Rio, meu saudoso amigo e chefe Almirante Oliveira, em sua sensibilidade e vocação jurídica, conversou comigo sobre, caso houvesse um acidente, a quem caberia a apuração do inquérito – à Armada da Argentina ou a Marinha do Brasil. O primeiro avião que tocou no convés do *Minas* correu por todo ele e, ao decolar, ficou oculto pelo casco do navio, dando a impressão que tinha caído ao mar, vindo-me logo a mente a preocupação do Almirante Oliveira. Pouco depois, o avião apareceu e com ele desapareceu o nosso susto. Foi o único contratempo que tivemos em inúmeros toques e arremetidas.

No fim do dia, o Comandante Colombo deu por satisfeita a qualificação de todos os pilotos e sugeriu que se encerrasse a operação, regressando à base.

No dia seguinte, suspendemos de Puerto Belgrano, onde fomos muito felizes e iniciamos o retorno, passando por Montevideú.

Na viagem de volta, o comandante do GAE convidou-me para voar em um dos seus aviões. Aceitei, com a condição de ficar na cabine. Então ele informou-me que era o único piloto a bordo, que podia voar sem copiloto e que conseqüentemente, eu teria de ser submetido a um treinamento para realizar umas poucas tarefas na ocasião da decolagem do avião.

O Tracker não era catapultado, ele decolava em corrida livre. Era um avião muito grande para operar a bordo do *Minas*. O piloto levava o avião para a popa, acelerava à máxima potência, segurando com os freios até atingir a maior aceleração, quando então soltava os freios. No convés do *Minas* existia uma linha preta pintada da popa até o final da proa, onde o

comandante da aeronave colocava o trem de pouso dianteiro e seguia diretamente por ela, não podendo cometer o menor desvio, pois a ponta da asa de boreste passava a menos de cinco metros da ilha do navio. O piloto só se concentrava nesta tarefa, e as outras mais simples eram feitas pelo copiloto. Fizemos ao todo 16 decolagens e pousos. O *Minas* tinha cinco cabos de parada. No pouso, o Tenente-Coronel Reale perguntava-me qual dos cabos eu escolheria, e ele pousava exatamente no cabo escolhido. Era fantástica a sua perícia como piloto.

No dia 7 de dezembro de 1993, o querido e saudoso *Minas* entrou barra adentro na Baía de Guanabara, com mais uma missão bem cumprida.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha da Argentina; Marinha do Brasil; Navio-Aeródromo; Aviação Naval;



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA MAIS ANTIGA DO MUNDO

o primeiro a ser publicado o primeiro número de sua folha de Março de 1851.

Preço de 8 vales (1500/000)

A Revista Marítima Brasileira completou 166 anos em

1º de março de 2017. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo

a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro país a lançar uma revista marítima,

a *Morskoi Sbornik*, (1848).

Depois vieram:

Brasil – *Revista Marítima Brasileira* (1851),

França – *Revue Maritime* (1866),

Itália – *Rivista Marittima* (1868),

Portugal – *Anais do Clube Militar Naval* (1870),

Estados Unidos – *U.S Naval Institute Proceedings* (1873)

República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).