



Ary Rongel

# Marinha dá início à aquisição de navio polar

**A** Marinha do Brasil (MB), por intermédio da Diretoria de Gestão de Programas da Marinha (DGePM) publicou, no Diário Oficial da União nº 38, de 22 de fevereiro de 2019, a intenção de obter, por construção, um Navio de Apoio Antártico (NAPAnt). A Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON) será responsável por contratar a firma. Para isso, foi disponibilizado um documento intitulado “Solicitação de Informações (Request For Information - RFI)” que visa buscar dados preliminares sobre projetos técnicos de navios polares, construídos por empresas com capacidade e experiência comprovadas na construção desses navios.

Como o projeto se encontra em fase de levantamento de informações, ainda não é possível determinar se a obtenção será por construção no Brasil ou no exterior. Após o término dessa fase, poderão ser estimados os prazos, tendo em vista as diversas variá-

veis intrínsecas à construção de um navio, em particular os que operam em águas polares.

Atualmente, para apoiar logisticamente o PROANTAR, a Marinha do Brasil conta com os Navio de Apoio Oceanográfico (NAPoC) Ary Rongel e o Navio Polar (NPo) Almirante Maximiano. Em janeiro de 2016, o Estado-Maior da Armada (EMA) aprovou o “Programa de Obtenção de Meios Hidroceanográficos” (PROHIDRO), no contexto do Programa de Construção do Núcleo do Poder Naval, que contempla, em uma de suas fases, a obtenção de navio com a capacidade de operar em águas polares infestadas de gelo, para substituir o NAPoC Ary Rongel, construído em 1981. O projeto Navio de Apoio Antártico (NAPAnt), além da obtenção, inclui a aquisição dos equipamentos e sistemas científicos; dos planos de gestão do ciclo de vida; do apoio logístico integrado; e da manutenção para apoiar logisticamente o PROANTAR, contribuindo para a segurança da navegação

na região Antártica, por meio da realização de levantamentos hidrográficos. A SECIRM, responsável por gerenciar o Programa, participou ativamente, assessorando com relação aos requisitos e características necessários ao navio, para atender à expansão das atividades compatível com a importância estratégica da presença brasileira na Antártica.

## QUEBRA GELO

O NAPAnt deverá possuir capacidade para operar no verão/outono, em condições de gelo médio de 1º ano, podendo encontrar intrusões de gelo antigo. Os navios com capacidade de navegar em campos de gelo empregam o formato específico de seu casco reforçado, particularmente sua proa, para abrir caminho pelo gelo, utilizando o próprio peso do navio para quebrar as placas de gelo e, por vezes, o turbilhonamento provocado por seus propulsores. Para tal, o NAPAnt da MB deverá estar em conformidade com os requisitos da Categoria B do Código Polar e requisitos de casco e de máquinas da Classe



Polar 6 (PC 6), da “International Association of Classification Societies” (IACS). Tais requisitos definem não somente a possibilidade do trânsito do navio sobre gelo solidificado, mas também a capacidade dos sistemas e equipamentos instalados para suportar e permanecer operando em condições de temperatura extremas.

### Parâmetros do Projeto

Alguns parâmetros para a seleção e obtenção do navio foram definidos:

> Capacidades e requisitos de alto nível dos sistemas: autonomia; velocidade; raio de ação; capacidades de manobra e carga; sensores de navegação; sistema de propulsão e de geração de energia; capacidade de operações aéreas; sistemas de apoio à pesquisa; dentre outros.

> Exigências do projeto de engenharia: certificação por Sociedade Classificadora da IACS; diâmetro tático; faixa de temperatura de operação; tecnologia embarcada; capacidade e condições de

habitabilidade; capacidade de armazenamento; e sistema de controle de avarias.

> Gerenciamento do ciclo de vida do navio: definição dos períodos mínimos de operação e de manutenção, durante o ciclo de vida e disponibilidade, dentre outros.

### Ampliação do PROANTAR

A aquisição do NAPAnt, em substituição do NAPoc Ary Rongel, possibilitará a continuidade e o incremento das atividades de apoio logísticos realizados pela Marinha do Brasil na Antártica, proporcionando um meio moderno, de maior capacidade e de elevada confiabilidade para a consecução dos objetivos do Brasil no Continente Antártico. A obtenção do NAPAnt pode ampliar sobremaneira o alcance do Programa no Oceano Austral, levando nossas Operações às regiões situadas bem mais ao Sul do paralelo 60°S e abrangendo uma área total maior do que a atualmente coberta.

Além disso, será possível a redução do tempo necessário para o reabastecimento da Estação Antártica Comandante Ferraz, uma vez que as capacidades do navio proposto incluem guindastes modernos e de maior capacidade de carga e manobra, sistema de navegação e de controle modernos que permitirão maior aproximação com segurança do navio com a praia de desembarque de material e de pessoal; Maior capacidade de apoio às atividades de pesquisa, uma vez que o Programa Antártico passará a dispor de um melhor navio equipado com capacidade de lançamento de acampamentos; Maior disponibilidade e confiabilidade quando comparado ao NAPoc Ary Rongel; e a ampliação da área passível de ser visitada pelos pesquisadores, incluindo as regiões oceânicas e terrestres, além da possibilidade de ampliar a parceria com outros países e Estações que se localizam na Península Antártica e suas imediações.