



Transporte de pessoal para a "Estação Neumayer", da Alemanha, no Mar de Weddell

PARTICIPAÇÃO DA AVIAÇÃO NAVAL BRASILEIRA NA PRIMEIRA EXPEDIÇÃO À ANTÁRTICA

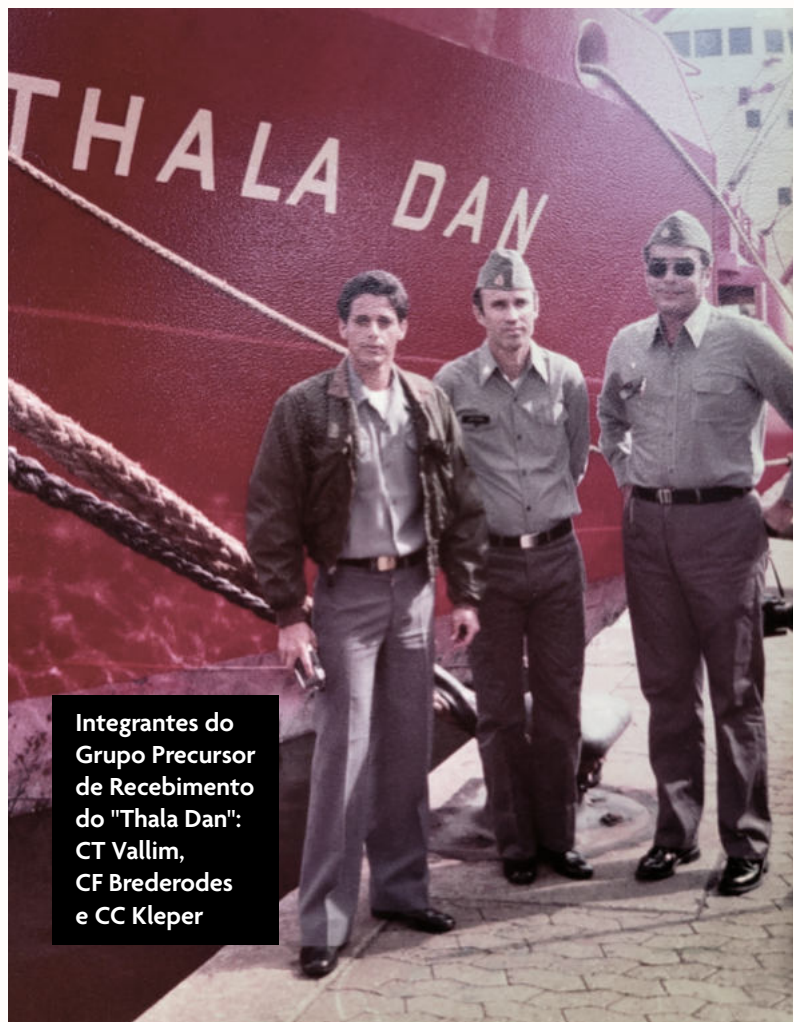
Ricardo de Lima Vallim*

O Navio de Apoio Oceanográfico (NApOc) “Barão de Teffé” suspen- deu no dia 20 de dezembro de 1982 para a primeira expedição à Antártica. Entretanto, até a chegada desse marcante dia para a Marinha e para o País, muitos preparati- vos tiveram que ser realizados em curto prazo, a começar pela aquisição de um navio polar.

Neste artigo, como um dos participantes des- se processo e da própria Operação Antártica I, pretendo apresentar meu testemunho de várias ocorrências e medidas tomadas que concor- ram para marcar definitivamente a presença do País naquele continente, com foco no segmento da Aviação Naval.

GRUPO PRECURSOR DE RECEBIMENTO DO NApOc “BARÃO DE TEFFÉ”

Em 29 de julho de 1982, eu e meu companhei- ro de voo, Capitão-Tenente (FN) Moacir de Je- sus Franco, decolamos próximo ao nascer do Sol da Fragata “União”, após uma comissão de longa duração. Após pousarmos, fomos tomar o café da manhã na Praça d’Armas da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia (BAeNSPA). Ao sentar-



Integrantes do Grupo Precursor de Recebimento do "Thala Dan": CT Vallim, CF Brederodes e CC Kleper

mos à mesa, um outro oficial foi logo dizendo: “nem desfaçam as malas porque vocês vão partir em breve para outra comissão”. Dirigimo-nos para o nosso Esquadrão (HU-1) e encontramos o Imediato nos aguardando no portaló. Disse-nos que todos os oficiais estavam embarcados em vários navios da Esquadra e designados para diversas outras comissões e que ele mesmo iria decolar logo após nos passar as instruções. Em resumo, havia chegado uma mensagem para um oficial se apresentar no Comando de Operações Navais (ComOpNav) para viajar urgentemente para a Dinamarca e uma outra que previa o embarque de um piloto em navio hidrográfico. Deixou-nos decidir quem iria se apresentar no ComOpNav.

Assim, em 9 de agosto apresentei-me no ComOpNav. Recebi as instruções para integrar um grupo precursor para avaliar, em caráter preliminar, um navio polar que a Marinha estava a adquirir para realizar a primeira expedição à Antártica e que obtivesse subsídios de operação de aeronaves em regiões geladas.

Em 17 de agosto, decolei para a Dinamarca em voo da saudosa Varig. O fato de estar vestido de uniforme “jaquetão”⁽¹⁾, com a asa da Aviação Naval no peito, chamou a atenção da comissária-chefe, que me convidou para viajar na primeira classe.

No dia seguinte viajei de Copenhagen para a cidade de Aalborg, situada ao norte da Dinamarca, onde estava atracado o navio “Thala Dan”, futuro NApOc “Barão de Teffé”. Esse navio polar, veterano de várias viagens ao Ártico e à Antártica, pertencia à empresa dinamarquesa Danish J. Lauritzen A/S Lines.

Três outros oficiais faziam parte do Grupo Precursor de Recebimento. Ao Capitão de Fragata Arthur Orlando Brederodes Pires, que viria a ser o futuro Imediato do navio, coube coordenar as atividades do grupo e avaliar diversos aspectos do navio e de sua operação em águas geladas. Ao então Capitão de Corveta Kleper José de Azevedo Rodrigues Lima coube a incumbência de avaliar o setor de máquinas e ao Capitão-Tenente Marcos de Andrade Pinto a área de comunicações e eletrônica. A mim, coube avaliar o setor de aviação e informar todas as modificações necessárias que o navio deveria sofrer para operar de acordo com as especificações técnicas da Marinha, bem como obter subsídios sobre as operações aéreas em ambientes polares.

Dois dias depois de minha chegada a Aalborg, o navio “Thala Dan”, fretado pelo governo dinamarquês, suspendeu para a Groenlândia,



a fim de abastecer um povoado localizado em Scoresbysund. Assim, o trabalho do Grupo Precursor foi realizado com o “Thala Dan” navegando, o que permitiu uma avaliação do navio mais realista. A bordo havia um pequeno helicóptero de dois lugares com a missão principal de fazer a exploração do gelo pelo Comandante do navio, ou seja, de verificar o melhor caminho a ser percorrido entre as banquisas de gelo. O helicóptero, fretado pela companhia J. Lauritzen apenas pelo período da comissão, era abastecido por tambores de combustível e pilotado pelo próprio dono.

O navio também levava passageiros, dentre eles nativos da Groenlândia e pessoas que se dedicavam ao turismo mais radical. Conto aqui uma passagem que vivi com três alemães desse último grupo. Ao chegarmos em Scoresbysund o navio ficou fundeado por cerca de cinco dias. Os alemães, alpinistas, convidaram-me para desbravar a pé a região. Após andarmos cerca de três horas por terrenos acidentados e cobertos de neve e gelo, fomos surpreendidos por uma matilha de cães selvagens que se assemelhavam à raça *siberian husky*. Não havia como correr ou buscar um melhor posicionamento no terreno, pois estávamos em uma região de neve fofa e com as pernas afundadas até os joelhos. Virei-me então para os alemães e disse para formarmos um círculo com as costas voltadas uma para as outras para fazer face a um eventual ataque vindo de qualquer direção e aguardarmos a reação da matilha. Como arma, só tínhamos

as nossas piquetas de gelo. O líder da matilha parou a cerca de dez metros do grupo e começou a nos fitar. Também passamos a olhar para ele fixamente. Após cerca de dez minutos, como a fazer uma análise de custo-benefício, o líder tomou a direção de onde veio e o restante da matilha o seguiu.

No tocante à aviação, o navio carecia de muitos aspectos logísticos para apoiar operações aéreas de longa duração e o convés de voo era restrito. Concentrei-me nos aspectos a serem melhorados relacionados às aeronaves constantes do inventário da aviação naval com dimensões e pesos compatíveis para operar a bordo do navio. Após o retorno ao Brasil, apresentei o meu relatório ao ComOpNav, com várias propostas e observações. Dentre muitas, foi sugerido o aumento da área da plataforma de pouso, instalação de rede de ar comprimido e de sistema de combustível. Também foram apresentadas as modificações a serem introduzidas nos vários modelos de helicópteros da Marinha passíveis de pousar a bordo do navio para operar em climas frios, além de subsídios operacionais, de procedimentos de manutenção, de segurança e uma avaliação do comportamento de balanço, caturro e deslocamento vertical do navio relacionados às operações aéreas.

Foi realizada também uma análise da escolha do modelo de helicóptero a ser embarcado, levando em consideração as missões a serem desempenhadas (exploração do gelo e transporte de pessoal e carga) e a restrição de combustível de aviação transportado pelo navio. Comparou-se o desempenho, quanto a esses quesitos, dos helicópteros Esquilo, Wasp, Bell Jet Ranger e Lynx. O helicóptero proposto foi o Esquilo monoturbina. Entretanto, o Setor Operativo decidiu pelo helicóptero Wasp, por precaução, já que possuía trem de pouso mais robusto para pouso a bordo e o receio de se deparar com condições de mar mais severas. O Wasp, entretanto, apresentava alto consumo de combustível e menor autonomia. Na terceira expedição, foram embarcados um helicóptero Wasp e um helicóptero Esquilo a título de experiência. A partir da quinta expedição, a Marinha passou a operar somente com o modelo Esquilo, conforme sugerido no relatório inicial.

O relatório também ressaltava a importância de se manter a cor vermelha do costado do navio, a fim de facilitar a sua identificação visual quando estivesse operando nos campos de gelo. Ressalta-se que, à época, não havia GPS. O único equipamento que o navio dispunha para

orientação de navegação rádio dos pilotos era um NDB de pouca potência, com alcance médio de cerca de dez milhas náuticas.

Desta forma, qual não foi a minha surpresa, após a chegada do navio ao Brasil, ao saber da intenção da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) de pintá-lo de branco, a fim de seguir a padronização dos demais navios que lhe eram subordinados. Assim que soube dessa notícia, solicitei ao Diretor da DHN, Almirante Valbert Lisieux Medeiros de Figueiredo, na condição de representante da Força Aeronaval, uma audiência, a fim de ser mantida a cor original do costado do navio. O Almirante Valbert concordou prontamente e o NApOc “Barão de Teffé” permaneceu com a pintura vermelha.

Cabe destacar que a cor vermelha foi de fundamental importância para a localização do navio, que parecia um minúsculo ponto em meio aos inúmeros e enormes icebergs tabulares, quando, por ocasião da primeira expedição, em 7 de fevereiro de 1983, tivemos que realizar vários voos para a base alemã de Neumayer, situada no Mar de Weddel.

ESTÁGIO NA MARINHA ARGENTINA

Em junho de 1982 terminou a Guerra das Malvinas. A Marinha argentina, sabedora que iríamos para a Antártica naquele ano, ofereceu um estágio de preparação para operar em climas frios aos pilotos da Marinha do Brasil (MB). Esse estágio pré-antártico, conhecido como Nevada Aérea, é realizado anualmente pelos pilotos argentinos escalados para as missões antárticas, visando (re)ambientá-los e melhor prepará-los para operar nessa região polar.

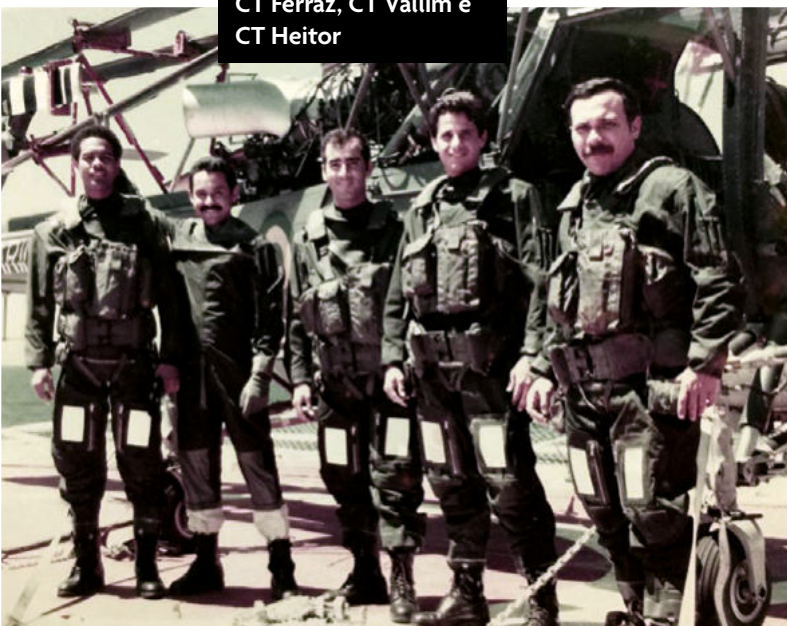
Além de mim, foram designados para participar desse estágio o Capitão-Tenente Marcos Bonin Villela e o Capitão-Tenente Olivilmar Amorim dos Reis. Chegamos em Buenos Aires em 24 de setembro de 1982. No dia 27 de setembro apresentamo-nos na Segunda Esquadilha de Helicópteros, na Base Aeronaval de Comandante Espora, em Baía Blanca. Essa Esquadilha era composta de helicópteros Sea King, que tiveram importante papel durante a Guerra das Malvinas. A título de exemplo, cita-se a retirada por esses helicópteros de parte das tropas argentinas das Ilhas Malvinas, voando a partir do continente, a cem pés sobre o mar para escapar dos radares e sob condições restritas de visibilidade, reabastecendo em voo com tambores de combustível levados dentro da aeronave.

O estágio consistiu essencialmente de trei-



Estágio pré-antártico
nos Andes

Pilotos: CT Sonilon,
CT Mondaca (Chile),
CT Ferraz, CT Vallim e
CT Heitor



Acima, a Equipe de Manutenção do
Destacamento Aéreo Embarcado

namento de sobrevivência no gelo, nos Andes, bem como prática de voo e de pouso e decolagem sobre terreno coberto de neve. Também foram ministradas aulas teóricas sobre voo entre montanhas com turbulência e neve, operação em climas frios e meteorologia na Antártica.

Os subsídios operacionais, de segurança e de manutenção obtidos para operação em regiões polares foram de extrema valia para o estabelecimento dos nossos próprios procedimentos, tanto que serviu como base, após as devidas adaptações, para compor um dos capítulos do manual de operações ComOpNav-342. Como exemplo cita-se a adoção da pintura da cor vermelha nas portas das aeronaves para facilitar a localização após um pouso forçado, bem como o uso de marcadores de fumaça ou tarugos de madeira pintados de vermelho para serem lançados da aeronave a fim de permitir uma melhor percepção de altura por parte dos pilotos quando na ausência de referências externas ou diante do fenômeno conhecido como “white-out” (embranquecimento).

Esse fenômeno consiste na perda de percepção de horizonte e de altura mesmo com boa visibilidade horizontal, em face de condições naturais especiais, como luz difusa, que se caracteriza por vir de todas as direções e, portanto, ocasionando a inibição de contrastes de luminosidade no terreno, sendo originária das repetidas reflexões das ondas de luz entre a neve e a base das nuvens, e, simultaneamente, quan-

do se verifica a inexistência de pontos de referência, como rochas, por estarem ocultos pela neve. O piloto tem a sensação de voar dentro de uma nuvem branca sem referência visual externa, situação que se agrava quando aproximando-se para o pouso ou voando a baixa altura sobre o terreno.

Inúmeros outros conhecimentos foram obtidos, como os relacionados aos vestuários dos pilotos, kits de segurança a serem transportados nas aeronaves, avaliação de parâmetros ambientais para uma operação segura e de outros mais.

PREPARATIVOS FINAIS

À medida que se aproximava o final do ano, todos os setores da Marinha empenharam-se freneticamente na prontificação do navio e demais meios envolvidos na Primeira Expedição Brasileira à Antártica. O trabalho do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) e das Diretorias Especializadas para o preparo do navio, em função do pouco tempo disponível, foi impressionante. No tocante à aviação, o AMRJ instalou a estrutura da parte aumentada da plataforma de pouso em apenas dois dias. Paralelamente, o Esquadrão HU-1 também corria contra o tempo, a fim de preparar dois helicópteros Wasp para a citada comissão, o que incluía as modificações necessárias para operação em climas frios.

Por fim, chegou o histórico dia 20 de dezembro de 1982, uma segunda-feira, data da partida do NApOc “Barão de Teffé” para realizar a Primeira Expedição Brasileira à Antártica.

As duas aeronaves Wasp escaladas para a missão, N-7037 e N-7040, pousaram com antecedência no NAeL “Minas Gerais”, atracado no cais do AMRJ, a fim de aguardar a saída do NApOc “Barão de Teffé” pela barra da Baía de Guanabara para iniciar as operações aéreas.

ACONTECIMENTOS DURANTE A PRIMEIRA EXPEDIÇÃO

O primeiro fato marcante foi o pouso da aeronave Wasp N-7040 no NApOc “Barão de Teffé”, realizado por mim e pelo Primeiro-Tenente Sonilon Vieira Leite, nas proximidades da praia de Copacabana, na manhã de 20 de dezembro. Vários pesquisadores, cinegrafistas, jornalistas e civis postaram-se no convés “01” para assistir ao evento.

Logo após o pouso, a aeronave N-7040 foi reposicionada e teve suas pás dobradas para liberar espaço para o pouso subsequente da aereo-

nação N-7037. Entretanto, uma péssima notícia nos aguardava. Assim que o Wasp N-7037 decolou, a aeronave apresentou perda de rotação do rotor principal, o que obrigou os pilotos a realizarem um pouso forçado no convés de voo do “Minas Gerais”. Investigação realizada posteriormente apontou contaminação de combustível. A N-7037 apresentou alguns danos estruturais e outra aeronave teve que ser preparada para substituí-la, com previsão de embarque apenas no porto de Rio Grande. Desta forma, os pilotos CT Heitor Alves da Silva Filho e 1º Ten José Ferraz de Oliveira ficaram impossibilitados de participar da etapa da viagem entre o Rio de Janeiro e Rio Grande.

Devido ao pouco tempo que se teve para a preparação do navio, algumas pendências tiveram que ser resolvidas durante a viagem, como a Vistoria de Segurança e a qualificação da equipe de manobra e crache⁽²⁾ por parte da Diretoria de Aeronáutica da Marinha (DAerM). Resolveu-se que a comitiva dessa Diretoria embarcaria por helicóptero em Florianópolis.

No dia 22 de dezembro, nas imediações da Ilha de Santa Catarina, o Capitão-Tenente Vallim e o Primeiro-Tenente Sonilon decolaram para Florianópolis a fim de iniciar o transporte de dez membros da comitiva da DAerM para bordo. As condições meteorológicas na rota começaram a se deteriorar e começou a chover forte, provocando redução de visibilidade e teto. A aeronave estava sem as portas, procedimento padrão quando empregando-se o helicóptero Wasp sobre o mar, a fim de facilitar a evacuação da aeronave em caso de pouso forçado na água. A chuva penetrou no interior do helicóptero e inutilizou a carta de navegação que o copiloto portava em suas mãos. Em seguida, o equipamento ADF (*Automatic Direction Finder* – espécie de agulha que aponta sempre para uma estação em terra) ficou inoperante. Os pilotos ficaram sem nenhum instrumento ou carta de orientação à navegação. O voo foi conduzido até o aeroporto navegando-se pela bússola magnética e por meio de cálculo de estimada.

A bem da verdade, quando o Wasp já se encontrava próximo do aeroporto, um avião comercial ingressou na reta final para pouso, o que facilitou o reconhecimento, com mais segurança, em meio à chuva intensa, do eixo de aproximação final para a pista. Após o pouso o tempo começou a melhorar. A comitiva da DAerM foi embarcada enquanto o “Barão de Teffé” rumava para o sul, pois não havia muita flexibilidade de tempo na programação do na-



Aeronaves nas proximidades da Estação "Faraday", do Reino Unido

vio. À tarde foi realizado um voo de fotografia com integrantes da imprensa e depois um outro para transportar a comitiva da DAerM em retorno para o aeroporto de Florianópolis.

Após a atracação do "Barão de Teffé" no porto de Rio Grande, o Capitão-Tenente Heitor e o Primeiro-Tenente Ferraz pousaram com a aeronave substituta N-7041 no navio, que havia sido transportada por aeronave Hércules C-130 da Força Aérea Brasileira até Pelotas e se deslocado voando até a Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, em Rio Grande. Após a desatracação de Rio Grande, a aeronave N-7040 realizou voo para transportar um equipamento do navio, deixado para reparo em firma especializada. No dia seguinte, transportou para a Capitania os técnicos da firma reparadora, que haviam embarcado anteriormente.

No dia 29, durante o jantar, foi muito festejada a promoção dos Primeiro-Tenente Ferraz e Sonilon ao posto de Capitão-Tenente.

Durante a singradura para Punta Arenas, ocorreu a plena qualificação dos pilotos Ferraz, Sonilon e Gudelio Mondaca Oyarzun (chileno formado na MB como aviador) em pouso a bordo com a aeronave Wasp, bem como voos de filmagem e fotografia. Nessa primeira etapa da comissão, os integrantes do Destacamento Aéreo Embarcado (DAE)⁽³⁾ se dedicaram em auxiliar o navio na resolução das discrepâncias apontadas na vistoria de segurança da DAerM, principalmente quanto à elaboração do Plano de Emergência.

Como parte do ciclo de palestras a bordo, o DAE fez a sua apresentação, dirigida para a oficialidade, pesquisadores e demais civis embarcados, sobre as operações aéreas a serem realizadas durante a viagem, segurança de voo e outros aspectos de interesse do público-alvo. A receptividade dos assuntos abordados foi muito grande.

Os pilotos do DAE também integraram a equipe de observação de pássaros que acompanhavam o navio em sua singradura, a cargo da inesquecível pesquisadora Judith Cortesão, a "mais antiga". Os membros da equipe se revezavam dia e noite, por vezes submetidos a frio intenso, para cumprir sua tarefa. Como compensação, Dona Judith, com sua forma marcante lusitana de falar, iniciou um curso de francês, sempre dizendo para os esperançosos integrantes da turma: "quando chegares a Punta Arenas estarão falando um francês perfeito". As brincadeiras em sala de aula eram incessantes. Por esta razão, os alunos, ao chegarem em Punta Arenas, deram-se por satisfeitos em falar "bom dia" e "boa noite" em francês fluente.

O dia 7 de janeiro de 1983 foi marcante para a história da Aviação Naval, por ter sido a data do primeiro voo de uma aeronave brasileira no continente antártico. Esse voo foi realizado pelo Capitão-Tenente Vallim e pelo Capitão-Tenente Heitor, após decolarem do navio, que se encontrava fundeado na Baía de Fields, com a aeronave N-7041, para a base aérea chilena de Marsh, transportando o Capitão de Mar e Guer-

Sobrevoou junto à
plataforma de
gelo continental



ra Fernando José Andrade Pastor Almeida, Comandante do navio, e o diplomata Luiz Filipe de Macedo Soares Guimarães, do Ministério das Relações Exteriores (MRE). Nesse mesmo dia, posteriormente, foram realizados outros voos de transporte de pessoal, bem como de fotografia e filmagem. No dia seguinte, uma aeronave decolou da Base de Marsh para a estação polonesa de Arctowski, em missão de natureza administrativa, mas teve que retornar devido ao mal tempo próximo à estação de destino.

O dia 10 de janeiro começou de forma preocupante para o DAE. O navio fundeou pela manhã em frente à base inglesa de Faraday. Cerca de 9h30, os pilotos Heitor e Ferraz decolaram com a aeronave N-7040 para a citada base transportando o CF Eugênio Neiva, coordenador científico da expedição, e o conselheiro do MRE Luiz Filipe. O pouso inspirou cuidados, pois a neve estava fofa e uma roda do trem de pouso poderia afundar mais que as outras, como de fato esteve prestes a acontecer posteriormente com a aeronave N-7041, e provocar o tombamento da aeronave.

O motor foi “cortado” para aguardar o retorno dos passageiros. Ao se tentar acioná-lo novamente, apresentou uma pane, posteriormente identificada como oriunda do *Fuel Control* (sistema de controle de injeção de combustível). Após a instalação de outro *Fuel Control* sobressalente, o motor continuou em pane, o que levou a equipe de manutenção a efetuar nova pesquisa sobre a causa do problema. Após exaustiva investigação, verificou-se que o *Fuel Control* era

de fato a origem da pane. Como não havia mais um outro como sobressalente, a solução foi retirar o *Fuel Control* da outra aeronave, que estava a bordo. Após a instalação desse componente, a pane foi solucionada. A faina durou praticamente o dia inteiro sob condições ambientais penosas. Ao final sobreveio uma sensação de alívio, pois o navio tinha que suspender no dia seguinte e a possibilidade da aeronave N-7040 “virar monumento”, como se diz jocosamente na Marinha, era real, pelo longo tempo que demandaria a chegada de um outro item sobressalente à base de Faraday.

Enquanto a faina de reparo da aeronave indisponível se desenvolvia, foram realizados vários voos de transporte de pessoal com a aeronave N-7041, principalmente de pesquisadores, entre o navio e a estação.

No dia seguinte, após deixar a base de Faraday, o navio passou próximo ao Monte Rio Branco, denominação esta em homenagem ao Brasil. Foi então programado um voo para pousar em seu cume, a cerca de 3.200 pés de altitude, a fim de documentar o hasteamento simbólico da Bandeira Nacional. Com este intento, a aeronave N-7040 decolou levando a bordo o alpinista Peter Barry e o fotógrafo Cláudio Alves Pereira, da Novas Empresas Brasileiras. Após três aproximações sucessivas, o pouso foi abortado, devido ao local ser exíguo e não haver referências visuais no solo que permitissem executá-lo com segurança.

No período em que o navio ficou fundeado em frente à estação americana de Palmer fo-

ram realizados voos de filmagem. Após visitas às bases argentina Almirante Brown e chilena Arturo Prat, iniciamos a travessia do Estreito de Drake em direção a Punta Arenas, quando o navio jogou muito, devido ao mar agitado e fortes ventos. Os integrantes do DAE se revezavam constantemente para verificar as condições de peiamento (amarração) dos helicópteros.

Em 18 de janeiro entramos no Canal de Beagle, região marcada por disputa de soberania entre Argentina e Chile. Naquele ano o conflito achava-se latente. À tarde, os pilotos Heitor e Mondaca decolaram com a aeronave N-7041 para a base naval chilena Port Willians a fim de conseguirem uma carta náutica mais apropriada para a navegação pelo Canal de Beagle e transportar um equipamento do navio para reparo. Logo em seguida, os pilotos Vallim e Ferraz decolaram com a aeronave N-7040 para voo de filmagem e fotografia. Nesse momento, o navio foi interceptado por uma lancha patrulha argentina, que impediu a continuação da navegação. Durante o voo, a aeronave N-7040 foi continuamente enquadrada pela metralhadora de ré da lancha patrulha. A situação foi contornada pela ação do ComOpNav e do MRE junto às autoridades argentinas e o navio prosseguiu sua viagem.

Chegamos a Punta Arenas em 20 de janeiro, porém tivemos que aguardar a liberação de cais para atracar, por isso foi realizado um voo para agilizar providências administrativas em terra e outro de evacuação aeromédica. A segunda etapa da comissão iniciou dia 28, em direção ao Mar de Weddel. Nesse ínterim foram realizados voos de adestramento de pouso a bordo para os pilotos, bem como de filmagem e fotografia.

No dia 7 de fevereiro o navio fundeou no Mar de Weddell, próximo à estação alemã de Neumayer. Durante todo o dia foi realizada uma intensa ponte aérea empregando-se as duas aeronaves, simultaneamente, para transporte de pessoal, principalmente pesquisadores, entre o navio e a estação de Neumayer.

Devido à inexistência de espaço suficiente no convés de voo para a operação de dois helicópteros, a coordenação dos voos tinha que ser precisa, de modo que enquanto um estivesse abastecendo e embarcando passageiros, o outro estaria realizando o traslado. Essa operação demonstrou a importância de ter sido mantida a cor vermelha do casco do navio, por facilitar sobremaneira a localização visual do navio pelos pilotos, dado que o NApOc “Barão de Teffé” parecia um pequeno ponto em meio aos gigan-

tescos icebergs tabulares.

Durante alguns traslados foram realizados voos de filmagem e fotografia, razão pela qual as portas traseiras foram removidas. A temperatura ambiente estava abaixo de zero. As mãos dos pilotos ficavam endurecidas pelo frio intenso, mesmo com o uso de luvas. Após o pouso, em certas ocasiões, os mecânicos tinham que auxiliar na abertura das fivelas dos cintos de segurança dos pilotos, devido à rigidez dos dedos pelo frio intenso.

Em 22 de fevereiro foi realizado voo de fotografia e de filmagem da entrada do NApOc “Barão de Teffé” no porto de Rio Grande, a fim de documentar o regresso ao Brasil após o cumprimento da histórica comissão.

O navio retornou ao Rio de Janeiro no dia 28 de fevereiro. Após o término da comissão, as aeronaves decolaram inicialmente para o aeroporto Santos Dumont e depois para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia.

Por ter sido uma viagem histórica para o País, foram realizados vários documentários, reportagens e voos de fotografia e filmagem por profissionais da mídia e de outros institutos. A maior parte dos voos, entretanto, consistiu em transporte de pessoal e carga. Alguns poucos foram realizados em proveito de serviços de manutenção e do adestramento dos pilotos. Ainda foram realizados dois de natureza administrativa e outro de evacuação aeromédica.

Por fim, restou a certeza de a Aviação Naval ter contribuído uma vez mais para os interesses da Marinha e do País.

Marinha do Brasil – Aviação Naval – Missão Cumprida. ■

NOTAS

- (1) Uniforme azul da Marinha, correspondente ao passeio completo
- (2) Equipe de manobra e crache: equipe responsável por orientar os pilotos nos pousos e decolagens, manobrar a aeronave e combater incêndio no convés de voo, e retirar a tripulação e passageiros do helicóptero em um acidente
- (3) Ressalta-se que o sucesso da participação do Destacamento Aéreo deveu-se também ao trabalho discreto e competente da equipe de manutenção, formada pelos seguintes militares: 2º SG-FN-MO-MV LAURO Augusto dos Santos; 2º SG-FN-IF-SV Jusserlem POLONIATTO Rodrigues; 2º SG-VN Antonio Francisco do NASCIMENTO; CB-MV Laerte Gonçalves SILVIANO; e CB-MV EIL Pereira

* Capitão de Mar e Guerra (Ref^o), chefou a Estação Antártica Comandante Ferraz no verão 1989/1990 e no inverno de 1991, e foi Ajudante do Subsecretário do PROANTAR em 1990