

AVISOS DE INSTRUÇÃO DA ESCOLA NAVAL

– 30 ANOS

CARLOS AUGUSTO DE LIMA¹
Capitão-Tenente
CRISTIAN MODESTO DE REZENDE²
Capitão-Tenente
RICARDO NOGUEIRA³
Capitão-Tenente

SUMÁRIO

Introdução
Programa de Reaparelhamento da Marinha (PRM) – década de 70
O PRM e os Avisos de Instrução
Os nomes dos navios
 O Aspirante Nascimento
 O Guarda-Marinha Jansen e o Guarda-Marinha Brito
E o PRM continua...
Outras Marinhas com avisos de instrução
Os avisos ao longo de 30 anos
Modernizações e aquisições
 Remotorização
 Automatic Identification System (AIS)
 Saete-AN
 Simulador de passagem de AvIn (SiAvIn)
Os avisos de instrução hoje
Saídas-tipo e grupos-tarefa
Conclusão

INTRODUÇÃO

Os Avisos de Instrução (AvIn) Classe *Aspirante Nascimento* completaram, em 22 de julho último, 30 anos de incor-

poração à Marinha do Brasil: O AvIn *Aspirante Nascimento* completou 30 anos em 13/12/2010 e os AvIn *Guarda-Marinha Jansen* e *Guarda-Marinha Brito* em 22/7/2011.

N.R. 1: Comandante do Aviso de Instrução *Guarda-Marinha Brito*.

N.R. 2: Comandante do Aviso de Instrução *Guarda-Marinha Jansen*.

N.R. 3: Comandante do Aviso de Instrução *Aspirante Nascimento*.

Ao atingir tal marca histórica, é dever de justiça registrar o nascimento da saga dos navios e a visão dos oficiais que implementaram a ideia de melhor formação marinheira para os aspirantes a oficial da Marinha, lembrar a história dos heróis que deram nome aos navios e divulgar a contribuição e a dedicação de oficiais e praças que se apoiaram nas anteparas dos avisos de instrução da Escola Naval.

PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO DA MARINHA (PRM) – DÉCADA DE 70

Na administração do Almirante Geraldo Azevedo Henning (1974), foi feita uma atua-

lização do PRM, que estabeleceu como prioridade a aquisição de várias unidades, entre elas nove submarinos, um navio de salvamento de submarinos, um navio-escola, 12 corvetas de escolta e duas fragatas anti-aéreas. Na administração do Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ministro da Marinha no período de 1979 a 1984, o PRM foi mantido, com pequenos ajustes, devido à conjuntura.

O início da década de 70 foi uma época de relativa euforia econômica. No entanto, o País foi lançado em dificuldades econômicas após a guerra de 1973 no Oriente Médio. No decorrer da década de 70, os cenários político e econômico mundial e nacional esboçaram, paulatinamente, algumas dificuldades que se agravariam na segunda metade da administração do Ministro Henning e na do Ministro Maximiano e que exerceram severa influência restritiva sobre a Marinha. Tal fato criou dificuldades para dar prosseguimento à obtenção de meios novos e para manter e operar os existentes, inclusive com limites físicos de consumo de combustível.

Somente em 1979 voltou a Marinha a construir novas unidades, a saber: quatro navios-balizadores e três avisos de instrução para a Escola Naval. A singeleza deste reengajamento reflete os desafios da época, mas também a importância de navios próprios da Escola Naval para contribuir para a formação de futuros oficiais da Marinha.

BATIMENTO DE QUILHA DO “ASPIRANTE NASCIMENTO”



Em cerimônia presidida pelo Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, foi realizado o Batimento da Quilha do Aviso “Aspirante Nascimento”, no estaleiro da Empresa Brasileira de Construção Naval (EBRASA), sediada em Itajaí, Santa Catarina, área do 5º Distrito Naval.

Primeira de uma série de três unidades da mesma classe, o “Aspirante Nascimento” será destinado à instrução prática de Navegação, Máquinas, Comunicações, Arma-

mento, Manobras e Tática para os Aspirantes da Escola Naval, possuindo as seguintes características: 28 metros de comprimento total; boca de 6 metros e 50 centímetros, pontal de 23 metros e 25 centímetros e deslocamento leve de aproximadamente 130 toneladas. Conterá com alojamento para vinte e quatro (24) Aspirantes, compartimento para dois (2) Oficiais, alojamentos para Suboficiais, Sargentos e Praças, salas de instrução com diversos aparelhos eletrônicos para aprendizagem, além de outros modernos equipamentos. ⚓

O PRM E OS AVISOS DE INSTRUÇÃO

Os avisos de instrução da Escola Naval não constavam do PRM inicialmente, mas eram uma antiga aspiração da Escola Naval. A Alta Administração da época investiu neste sonho. O então comandante de Operações Navais, Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro, não só sugeriu que os avisos fossem pautados no projeto do Aviso



Incorporação do AvIn *Aspirante Nascimento*. Almirante **Maximiano** cumprimenta a Bandeira. No convés, o primeiro comandante e seu imediato, respectivamente (dir./esq.) Capitão-Tenente (CT) José Carlos Guapyassú **Trovão** e CT Cláudio Marim **Rodrigues**

Primeira tripulação do AvIn *Guarda-Marinha Brito*, (esq./dir.) Comandante o CT Fernando Eduardo Studart **Wiemer** e imediato o CT Fernando **Lessa Gomes**



Primeira tripulação do AvIn *Guarda-Marinha Jansen*, Comandante o CT Fernando Antônio B. F. de **Athayde Bohrer** (dir.) e imediato o CT Gualberto **Calfa** (esq.)



de Transportes *Sargento Borges*, como também defendeu ardentemente a sua construção. Assim, foi contratado o estaleiro Ebrasa (Empresa Brasileira de Construção Naval), de Itajaí-SC, o mesmo que havia construído o *Sargento Borges*.

O batimento da quilha do primeiro navio que deu nome à classe, o AvIn *Aspirante Nascimento*, ocorreu em 1979 pelo então ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, em Santa Catarina.

Considerando o excelente resultado alcançado com a operação dos avisos da Escola Naval, decidiu-se, por sugestão do Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt, então diretor de Ensino da Marinha, construir também três avisos para o Colégio Naval, instituição de Ensino Médio da Marinha do Brasil: *Rosca Fina*, *Voga Picada* e *Leva Arriba*, incorporados em 3/11/1983. Até hoje estes navios de fibra estão em atividade, iniciando os jovens alunos do Colégio Naval, em Angra dos Reis-RJ, nas coisas do mar.

A *Revista Galera* (revista dos aspirantes da Escola Naval) de 1980 noticiou o recebimento futuro de três avisos de instrução pela Escola Naval, com artigo sobre a cerimônia de batimento da quilha do primeiro navio em Itajaí, o Aviso de Instrução *Aspirante Nascimento*.

De uma entrevista para aspirantes concedida pelo então ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, em 21/9/1979, e publicada na mesma edição da *Galera*, depreende-se o porquê da defasagem entre o lançamento dos avisos: “No momento estamos considerando a possibilidade de autorizar o início imediato da construção de um segundo aviso, pois, evidentemente, dispondo-se inicialmente de dois avisos, melhor será feita a avaliação de suas vantagens para adestramento dos aspiran-

tes”. As questões orçamentárias certamente influenciaram na não autorização inicial da construção dos três navios, o que acabou ocorrendo mais tarde. Por isso, o AvIn *Aspirante Nascimento* foi lançado ao mar em 13/12/1980 e os AvIn *Guarda-Marinha Jansen* e *Guarda-Marinha Brito* em 22/7/1981.

Pelo Memorando nº 86 do ministro da Marinha para o chefe do Estado-Maior da Armada e o diretor-geral do Pessoal da Marinha, de 30/7/1980, os avisos foram classificados como navios de 4ª classe. Esse memorando determinou, entre outras questões, que, após a incorporação, os navios ficariam subordinados à Escola Naval.

Na década de 80, em paralelo à construção dos avisos de instrução, a Marinha do Brasil avançava em várias frentes: em 1980 era criado o Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha (CAFRM); em 19/1/1981 foi iniciada a construção do Navio-Escola *Brasil*; no 1º semestre de 1982 foi comprado o navio polar dinamarquês *Thala Dan*, posteriormente rebatizado de *Barão de Teffé*; e em 9/6/1982 era criada a Empresa Gerencial de Projetos Navais, a Emgepron.

OS NOMES DOS NAVIOS

Os navios receberam o nome de três praças especiais que morreram em combate: Aspirante Nascimento, Guarda-Marinha Jansen e Guarda-Marinha Brito.

O Aspirante Nascimento

O Aspirante Joaquim Cândido do Nascimento assentou praça em 2/3/1864, com 15 anos de idade e, ainda aspirante, um ano mais tarde, por sua livre vontade e coragem, foi voluntário para o combate no teatro de operações no Paraguai.

Na Batalha de Riachuelo, em junho de 1865, ele estava embarcado na Canhoneira *Mearim*. Seu navio tomou parte de diversos

acontecimentos: abriu fogo contra o inimigo e também o perseguiu, repeliu as tentativas de abordagem com as cargas de sua artilharia, socorreu aliados e inimigos feridos e ajudou os outros navios da Força que estavam avariados. O Aspirante Nascimento mereceu uma citação de seu comandante: “O Aspirante Nascimento esteve, durante a ação, às minhas ordens, sempre a meu lado e muitas vezes seguiu a mosquetaria com uma clavina em punho”.

A 12 de agosto de 1865, a Esquadra Imperial forçou a passagem de Cuevas, no Rio Paraguai, defendida fortemente pela artilharia e a infantaria paraguaias. Em nenhum momento os navios deixaram de responder ao fogo inimigo, cumprindo com galhardia o seu dever. Entretanto, o fogo tenaz dos paraguaios fez muitos mortos, entre eles o jovem Aspirante Nascimento, a bordo da Canhoneira *Mearim*, que cumpriu o seu dever com o sacrifício da própria vida, servindo de exemplo para seus pares de hoje.

O Guarda-Marinha Jansen e o Guarda-Marinha Brito

A Escola Naval foi transferida para a Ilha de Villegagnon em 1938 (construída por iniciativa do Almirante Protógenes Pereira Guimarães), após deixar a Ilha das Enxadas. Os jovens Milton Jansen de Faria (23/8/1923) e Agenor de Brito (28/6/1921) são praças de aspirante pelo Aviso nº 524, de 21/3/1939 e pela Ordem do Dia nº 6, de 28/3/1939, jurando à Bandeira no dia 21/3/1939. Foram portanto, de uma das primeiras turmas da Escola Naval na sede atual.

Durante a Segunda Guerra Mundial, de 1942 a 1944, os cursos da Escola Naval foram abreviados para acelerar a formação dos oficiais, e dispensou-se o ano de aplicação, os guardas-marinha embarcando diretamente nos navios em operações.

Com o decreto de 31/8/1942, a Viagem de Instrução de 1942 do Navio-Escola (NE) *Almirante Saldanha*, que largou do cais da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, em 19/7/1942, foi interrompida em Montevidéu (primeiro porto estrangeiro). E então as viagens de instrução foram encerradas até depois da guerra, o que privou a turma de 1944 de tão sonhado prêmio. O NE *Almirante Saldanha* largou de Montevidéu em 10/9/1942 e foi escoltado para o Rio de Janeiro, onde atracou em 9/10/1942, fazendo antes escala em Rio Grande.

Pela Portaria nº 92, de 6/1/1944, foram nomeados guardas-marinha os seguintes aspirantes que terminaram o curso: Milton Jansen de Faria e Agenor de Brito. Era integrante desta turma o futuro Almirante Paulo Bonoso de Duarte Pinto.

E pela Ordem do Dia nº 7, de 8/4/1944, do diretor da Escola Naval, eram promovidos ao 3º Ano, ou seja, contemporâneos dos GM Jansen e Brito, os aspirantes Alfredo Karam e João Carlos Gonçalves Caminha, e ao 2º Ano Afrânio de Paiva Moreira e José Maria do Amaral Oliveira.

O batismo de fogo desses jovens, sem a tão sonhada Viagem de Instrução, foi imediato: a Segunda Guerra Mundial. O Brasil havia reconhecido o Estado de Beligerância em 22/8/1942 e o Estado de Guerra pelo Decreto nº 10.358, de 31/8/1942, entre o País e as nações do Eixo. Foram palavras de congratulações do diretor da Escola Naval, Contra-Almirante Mário Hecksher: “Ireis ultimar a vossa preparação fazendo o curso de aplicação embarcados nos navios de nossas forças navais empregadas na defesa de nossos portos, no patrulhamento das nossas águas e na segurança do nosso tráfego marítimo, para a garantia da nossa integridade e respeito à nossa soberania”.

O Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, no qual embarcaram os jovens praças especiais, foi torpedeado pelo submarino alemão *U-861*,



AvIn Aspirante Nascimento, dando apoio à regata

comandado pelo Capitão de Corveta Jurgen Oesten, a 19 de julho de 1944. O navio estava nas proximidades do Cabo de São Tomé, onde desapareceram em combate.

O Guarda-Marinha Brito e o Guarda-Marinha Jansen foram promovidos *post mortem*, no Corpo de Oficiais da Armada, a segundos-tenentes, vítimas de acidente de guerra, pelo Presidente da República, de acordo com o Decreto nº 1.313-D de 11/8/1944, retificado pelo Decreto nº 715-A de 30/4/1945, que os promoveu ao posto de primeiro-tenente.

E O PRM CONTINUA...

A Estratégia Nacional de Defesa (END), aprovada pelo Decreto nº 6.703 de 18/12/2008, prevê a edição de documentos complementares ou decorrentes tratando da renovação do material e da reformulação das estruturas e doutrinas das Forças Armadas.

Em 2009, foram elaborados os Planos de Equipamento e Articulação das Três Forças Singulares para o período de 2010-2030. Avaliando o Plano de Equipamento e Articulação da Marinha do Brasil (PEAMB), em sua Previsão de Necessidades de Meios Navais

– Navios e Embarcações, vislumbra-se, até 2026, a incorporação de seis novos avisos de instrução.

OUTRAS MARINHAS COM AVISOS DE INSTRUÇÃO

Poucas Marinhas possuem avisos de

instrução com o mesmo conceito do navio da Escola Naval, em termos de capacidade de lotação de aspirantes e tonelagem do navio. No entanto, as principais Marinhas do mundo empregam navios de pequeno porte para instrução e adestramento no mar, otimizando o período acadêmico para iniciar a formação marinheira e operativa de seus oficiais. Os navios de instrução mais mo-

Poucas Marinhas possuem avisos de instrução com o mesmo conceito do navio da Escola Naval, em termos de capacidade de lotação de aspirantes e tonelagem do navio

dernos possuem uma tonelagem entre 50 e 160 toneladas.

De acordo com informações do *Jane's Fighting Ships* (2010-11), são os seguintes países e sua quantidade de navios: Austrália (um navio de 31,5 metros e 165 toneladas), Canadá (oito, com base no projeto do navio australiano, mas com 33,0 metros e 210 toneladas), Finlândia (dois navios de 26,8 metros e 64 toneladas e três de 19,8 metros e 65 toneladas), França (um navio de 30,5 metros e 100 toneladas, oito de 43,0 metros e 335 toneladas e dois de 28,3 metros e 250 toneladas), Itália (três navios de 32,5 metros e 188 toneladas), Japão (um navio de 35,3 metros e 179 toneladas), Holanda (um navio de 41,5 metros e 630 toneladas), Noruega (dois navios de 23,5 metros e 39 toneladas), Rússia (dez navios de 39,4 metros e 335 toneladas), Espanha (quatro navios de 20,5 metros e 36 toneladas e quatro de 18,9 metros e 56 toneladas), Suécia (cinco navios de 25,9 metros e 85 toneladas, com tarefa secundária de ações de busca e socorro), Turquia (oito navios de 28,8 metros e 94 toneladas), Ucrânia (três navios de 39,4 metros e 335 toneladas), Inglaterra (12 navios de 20,8 metros e 54 toneladas) e Estados Unidos da América (21 navios de 32,9 metros e 167 toneladas).

OS AVISOS AO LONGO DE 30 ANOS

Desde o seu lançamento ao mar, passando pelas primeiras provas de mar no Rio Itajaí-Açu e pela travessia dos navios para o Rio de Janeiro, seu porto sede, muitas têm sido as realizações dos avisos de instrução.

Os navios operam, na maior parte do ano, nas águas da Baía de Guanabara e da Baía da Ilha Grande, onde a geografia permite conduzir adestramentos de navegação e de manobras táticas envolvendo as três embarcações.

Devido ao calado e ao deslocamento, os avisos atracam em portos que normalmente não são visitados por outros navios de guerra: Ilha de Paqueta-RJ, Abraão-RJ, Parati-RJ e Búzios-RJ. Outros portos visitados são Angra dos Reis-RJ e Arraial do Cabo-RJ. Ao longo desses 30 anos, os navios já navegaram mais de 2 mil dias de mar, sendo que hoje a média anual é de 120 dias de mar.

No estágio de verão dos aspirantes, em dezembro e janeiro, quando os períodos de comissão são mais longos, é possível visitar portos mais afastados do porto sede, por exemplo: Abrolhos-BA, Salvador-BA, Ilhéus-BA, Maceió-AL, Fortaleza-CE, Vitória-ES, Santos-SP, Ilhabela-SP



AvIn *Guarda-Marinha Brito* fundeado em frente ao Colégio Naval

e Itajaí-SC. Os avisos já visitaram também locais como Cananeia-SP, Guaratuba-SP, Morro de São Paulo-BA, São Francisco do Sul-RS, Florianópolis-SC e Montevideu-Uruguaí (dezembro/1994).

Sem prejuízo da tarefa de contribuir para a formação dos aspirantes, mais recentemente, em época de testes e provas na Escola Naval, os avisos têm sido empregados em apoio a outras escolas de formação de pessoal: Centro de Instrução Almirante Wandenkolk – CIAW (oficiais-alunos de diversos Corpos e Quadros da Marinha do Brasil), Colégio Naval e Centro de Instrução Almirante Graça Aranha – CIAGA (oficiais-alunos da Marinha Mercante).

É por meio dos avisos de instrução da Escola Naval que o aspirante é iniciado na rica cultura brasileira e aprende a respeitar a diversidade da sociedade no País, vivenciando, a cada porto, valores e tradições diversas. Além disso, os navios permitiram, ao longo desses anos, melhor apresentação das peculiaridades do serviço e da carreira no mar, bem como a identificação antecipada de futuros oficiais talentosos e a orientação de promessas no seio da Escola Naval.

MODERNIZAÇÕES E AQUISIÇÕES

Para garantir a segurança na operação dos meios, os avisos de instrução passam por inspeções periódicas da Diretoria de Engenharia Naval (DEN) e por um período de manutenção anual, com docagem, a fim de assegurar sua condição de eficiência e a extensão de sua vida útil.

Além disso, houve uma evolução constante em sistemas e equipamentos nesses 30 anos. A substituição do radar Decca 1226C pelo radar de navegação Furuno 1932 MK2, a instalação de uma repetidora radar no Centro de Informações de Combate (CIC), a aquisição de novo radiogoniômetro e de equipamento de comunicação em HF, bem como a instalação de plantas de ar-condicionado, foram alguns dos avanços que agregaram conforto e novas possibilidades aos adestramentos realizados a bordo.

Cabe destacar os avanços mais relevantes.

Remotorização

A implementação desta modernização ocorreu de novembro de 2004 a abril de 2005. As obras foram realizadas durante o Período de Manutenção Geral (PMG) dos três avisos de instrução, simultaneamente, e conduzidas

pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), após a aquisição dos motores de acordo com as especificações elaboradas pela DEN.

Os serviços de revitalização consistiram, basicamente, na substituição dos seis Motores de Combustão Principal (MCP) e engrenagens redutoras e dos seis Grupos Diesel-Gerador (GDG) e seus respectivos Quadros Elétricos Principais (QEP). Os novos MCP são da marca Scania modelo DI12, com potência de 320HP a 2.100 RPM. Os MCA (motores de combustão auxiliar) são da marca MWM modelo D229-6 e os geradores da marca Weg, podendo cada GDG gerar 65 kVA.

Essa remotorização permitiu maior confiabilidade no desempenho de motores e geradores e elevou a capacidade de geração

É por meio dos avisos de instrução da Escola Naval que o aspirante é iniciado na rica cultura brasileira e aprende a respeitar a diversidade da sociedade no País, vivenciando, a cada porto, valores e tradições diversas



Avisos atracados em Búzios

de energia a bordo – hoje apenas um GDG atende plenamente à demanda do navio.

Automatic Identification System (AIS)

No ano de 2008, após iniciativa e proposta dos comandantes dos três avisos à época, foi autorizada a aquisição e a instalação (esta finalizada em 2009 pela Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha – DCTIM) do equipamento Automatic Identification System (AIS) a bordo dos navios. O AIS, além de permitir incrementar a segurança da navegação nos avisos, se tornou uma ferramenta de ensino imprescindível, por meio do emprego combinado com o radar e com cartas eletrônicas, pelo programa de navegação SeaClear.

A utilização do AIS e do SeaClear permite aos aspirantes, por exemplo, confirmar as informações da publicação Roteiro quanto ao tipo de carga que um porto movimentada e quanto aos fundeadouros e até mesmo dados de Ponto de Maior Aproximação (PMA).

Saete-AN

No segundo semestre de 2011, foi instalado a bordo dos avisos, com apoio do Centro de Apoio a Sistemas Operativos (Casop),

o Sistema de Apoio a Exercícios da Esquadra e Auxílio à Navegação (Saete-AN).

Esse sistema, de amplo espectro de aplicação, permite acompanhar a cinemática de navios no mar em tempo próximo do real e também é um excelente recurso para reconstrução de exercícios e para planejamento de derrotas de navegação. Foi empregado com sucesso na Operação Conjunta Atlântico I, realizada em 2008, e vai permitir aos aspirantes o primeiro contato com uma ferramenta que utilizarão nos navios da Esquadra e distritais.

Simulador de Passadiço de AvIn (SiAvIn)

O mais recente avanço relacionado aos avisos de instrução não se deu a bordo dos navios, mas sim na Escola Naval.

O Capitão de Corveta Claudio Coreixas de Moraes, ex-comandante do AvIn *Guarda-Marinha Jansen*, desenvolveu, no período de fevereiro de 2008 a fevereiro de 2009, em seu projeto de mestrado no curso Modeling and Virtual Environment Simulation (Moves) do Institute da Naval PostGraduate School em Monterey, Califórnia, EUA, um simulador de navegação e manobra baseado nas capacidades e na plataforma do aviso de instrução.



Simulador de passadiço do AvIn

Mais adiante, surgiu a ideia de se construir um protótipo na Escola Naval, o qual permitiria validar a tese, que seria, ao mesmo tempo, útil ao aprendizado. Este simulador utiliza o conceito de *game-based training*, ou seja, é um simulador baseado em jogo para treinamento e instrução, com o emprego do modelo em três dimensões (3D) do aviso e cenários da Baía de Guanabara e mar aberto.

Com adaptações e criatividade, foi possível reproduzir o passadiço do aviso de instrução em uma pequena sala, utilizando televisores de tela plana, controles de simuladores de voo para o timão e a manete de controle do regime de máquinas.

O SiAvIn apresenta como principais vantagens a motivação pelo contato maior com aspectos profissionais da carreira e a redução de tempo de familiarização dos aspirantes com as ações a executar a bordo, pois com a teoria de

sala de aula e a prática inicial dos procedimentos e fraseologia e a visualização dos movimentos do aviso de instrução no simulador é possível aumentar o rendimento dos aspirantes quando embarcados.

OS AVISOS DE INSTRUÇÃO HOJE

O navio e sua tripulação de dois oficiais e

12 praças, uma tripulação fixa, são empregados plenamente ao longo do ano durante o Ciclo Escolar da Escola Naval (os quatro anos regulares em regime de internato), principalmente pelos aspirantes dos 2º, 3º e 4º anos, contribuindo sobremaneira para a formação do espírito marinho e para

Os avisos, além de complementar a instrução teórica, permitem também observar o comportamento e a adaptação do futuro oficial ao seu ambiente de trabalho, o navio no mar

a motivação militar-naval dos futuros oficiais da Marinha, complementando com aulas práticas e em cenários táticos reais e imprevisíveis a educação recebida nos bancos, laboratórios e simuladores escolares.



Navios atracados no porto de Montevideu

Os avisos, além de complementar a instrução teórica, permitem também observar o comportamento e a adaptação do futuro oficial ao seu ambiente de trabalho, o navio no mar, contribuindo para a avaliação de oficialato dos aspirantes no que tange a posturas e valores necessários ao homem do mar: dedicação, conhecimento técnico-profissional, espírito de equipe, entusiasmo e liderança, entre outros.

Os oficiais e praças do navio são os responsáveis por operar e manter a embarcação e por conduzir aulas e adestramentos a bordo. Esta disponibilidade de instrutores e as características de equipamentos de máquinas, de comunicação e de navegação dos navios, somadas ao fato de sempre operarem em conjunto, permitem a condução de adestramentos similares aos que os futuros oficiais serão submetidos nas unidades distritais e nos meios da Esquadra.

SAÍDAS-TIPO E GRUPOS-TAREFA

Os avisos de instrução são empregados nas atividades profissionais navais da Es-

cola Naval, por meio de saídas-tipo e grupos-tarefa, atingindo a marca de até 120 dias de mar no ano. As saídas-tipo ocorrem de terça-feira a quinta-feira, de 13h30 às 17 horas, após o período de aula pela manhã dos aspirantes. Nelas são ministradas aulas de Manobra (atracação e desatracação e homem ao mar), Navegação (fundeio de precisão, navegação observada e radar, normalmente no interior da Baía de Guanabara e até a área marítima compreendida entre a Ponta de Itaipu e a Ponta do Arpoador, na cidade do Rio de Janeiro) e Operações (manobras táticas entre os três avisos). Já os grupos-tarefa são realizados no final de semana e feriados prolongados, normalmente com a saída dos navios do Rio de Janeiro na sexta-feira, a partir das 14 horas, e regresso no domingo, com atracação até às 17 horas.

A cada saída-tipo ou grupo-tarefa embarcam 18 aspirantes, normalmente seis de cada ano escolar, que são distribuídos pelas diversas funções a serem guarnecidas por um navio no mar, executando navegação costeira e navegação em águas restri-



Em linha de frente nas proximidades de Salvador, com navios-mineiros

tas: oficial de quarto e ajudante, timoneiro, sota-timoneiro, vigia, peloros de navegação, equipe de navegação do passadiço e equipe de navegação radar do Centro de Informações de Combate (CIC). Entre os aspirantes do 3º ano que mais se destacam, a cada ano são escolhidos até 15 monitores por aviso, que, durante seu 4º ano escolar, irão auxiliar os oficiais do navio na instrução e no adestramento dos aspirantes.

CONCLUSÃO

Do sonho e da visão de oficiais que acreditavam que é importante conhecer o mar para ser um bom oficial da Marinha, nasceram os avisos de instrução. O Almirante Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro, então

comandante de Operações Navais, queria, nos aspirantes, o espírito marinheiro, pois o espírito “engenheiro” já era cultivado na Ilha de Villegagnon.

A cada ano, ao longo dessas três décadas, os avisos de instrução foram se incorporando à cultura pedagógica da Escola Naval, apresentando-se como mais um recurso para descobrir e criar, no homem, o marinheiro.

Os aspirantes, oficiais e praças que pisaram nesses conveses, ao vislumbrar a bonita imagem aérea da Escola Naval na Baía de Guanabara, sabem que ela possui mais três “salas” e que é muito mais que uma fortaleza: é um navio que se faz ao mar nos avisos.

A Escola Naval, por meio do emprego dos avisos de instrução, apresenta, aos navios da Esquadra e distritais, oficiais que conhecem a cultura e a organização de um navio, que compreendem a importância do trabalho em equipe, do espírito de navio e da

liderança no mar, que conhecem a diversidade da cultura brasileira, que sabem seguir uma derrota e levar o navio a um porto seguro, que respeitam a força e que apreciam a beleza do mar.

Do sonho e da visão de oficiais que acreditavam que é importante conhecer o mar para ser um bom oficial da Marinha, nasceram os avisos de instrução ... para descobrir e criar, no homem, o marinheiro

Esta é a homenagem dos que estão aqui hoje, de serviço no horário, àqueles que passaram o serviço e que iluminaram o espírito dos navios com sua dedicação e comprometimento. Em especial, nossos agradecimentos aos jovens Nascimento, Jansen e Brito, que cedo sacrificaram sua própria vida e são exemplos para os aspirantes de hoje. Seus nomes, a cada suspender e chamada geral, são lembrados a bordo.

Principais Características:

- Comprimento total – 28,0 m
- Boca máxima – 6,5 m
- Calado máximo – 1,8 m
- Deslocamento normal – 150 t
- Sistema de Propulsão – 2 MCP Scania 320 HP
- Geração de energia – 2 grupos diesel-geradores MWM-WEG
- Velocidade máxima – 11 nós



Light-Line duplo simultâneo

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<EDUCAÇÃO>; Escola Naval; Aviso de Instrução;

REFERÊNCIAS

- 1 – *Cinco anos na pasta da Marinha*, AE (RRm) Maximiano Eduardo da Silva Fonseca.
- 2 – ANDRÉA JULIO – *A Marinha Brasileira – Florões de glórias e de epopeias memoráveis*, 1955, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação Geral da Marinha.
- 3 – *Revista Galera*, 1980.
- 4 – RMB V. 129, N. 07/09, jul/set/2009.
- 5 – *História Naval Brasileira*, Quinto Volume, Tomo II. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985.
- 6 – *Jane's Fighting Ships* – 2010-2011.
- 7 – BARRETO NETO Raul Coelho. *Flores ao Mar – Os naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra Mundial*. Salvador, 2006. Presscolor.