



*APA*

**Contratorpedeiro**

**Incorporação:** 10 de dezembro de 1949.

**Baixa:** 22 de julho de 1964.



(Acervo: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha)

Contratorpedeiro da Classe *Amazonas* (Classe A), sexto de uma série de seis, *Amazonas*, *Araguari*, *Ajuricaba*, *Acre* e *Araguaia*. Teve sua quilha batida no dia 28 de dezembro de 1940, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), em companhia dos Contratorpedeiros *Acre*, *Ajuricaba* e *Araguari*, tendo sido lançado ao mar no dia 30 de maio de 1945, junto com o *Acre*. Foi incorporado ao Serviço Ativo da Armada brasileira em 10 de dezembro de 1949, pelo Aviso Ministerial nº 2.431, tendo sido classificado como Navio de 2ª classe e recebido o Indicativo Visual A6, posteriormente alterado para D13. Serviu-lhe de madrinha a esposa do Ministro do Trabalho Alexandre Marcondes Filho.,

Pelo Memorando nº 1.619, de 10 de dezembro de 1949, do Chefe do Estado-Maior da Armada, foi incorporado ao Primeiro Distrito Naval.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Foi desincorporado pelo Aviso nº 1.876, do Ministro da Marinha, e incorporado à Esquadra pelo mesmo Aviso e Ordem do Dia nº 0024, de 23 de julho de 1951, do Comandante em Chefe da Esquadra.

Pela Ordem do Dia nº 0026, de 25 de julho de 1951, do Comandante em Chefe da Esquadra, foi incorporado à Força de Contratorpedeiros e à Primeira Flotilha de Contratorpedeiros.

Pelo Aviso de 30 de maio de 1958, do Ministro da Marinha, passou à condição de Navio em Reserva e, pelo Aviso nº 1.305, de 13 de junho de 1958, foi desincorporado da Esquadra e incorporado ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Pelo Aviso nº 2.226, de 29 de setembro de 1958, do Ministro da Marinha, foi revogada a sua condição de Navio em Reserva e passou à subordinação do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

De acordo com o Aviso nº 750, de 5 de maio de 1961, do Ministro da Marinha e Ordem do Dia nº 027, de 11 de junho de 1961, o navio foi incorporado novamente à Esquadra, passando à subordinação do 1º Esquadrão da Flotilha de Contratorpedeiros.

Pela Ordem do Dia 029, de 14 de junho de 1961, do Comandante em Chefe da Esquadra, passou à subordinação do 1º Esquadrão de Contratorpedeiros, ficando sem efeito a Ordem do Dia nº 027 de 1961, daquele Comando.

Pela Circular Reservada nº 0007, de 24 de fevereiro de 1963, do Chefe do Estado-Maior da Armada, passou à subordinação do 2º Esquadrão de Contratorpedeiros ( EsqdCT 2) e à 2ª Divisão de Contratorpedeiros (DivCT 2).

Pela Ordem do Dia nº 006, de 2 de março de 1964, do Comandante em Chefe da Esquadra, baixada em virtude do Aviso Ministerial nº 0218, de 7 de fevereiro de 1964, que determinou a baixa do serviço ativo da Armada, passou para subordinação do Comando da Força de Cruzadores e Contratorpedeiros.

Terceiro navio a ostentar o nome Apa na Marinha do Brasil. O primeiro navio da Marinha do Brasil com este nome foi um vapor de rodas, de 40 HP e um canhão, construído na Ponta da Areia, em Niterói. Em 1864, foi empregado no serviço de dragagem do Porto do Rio Grande, RS. Em 27 de janeiro de 1865, auxiliou a defesa da Cidade de Jaguará, no Rio



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Grande do Sul, opondo-se ao ataque dos *blancos* uruguaios de Basílio Muñoz. O segundo foi um transporte de tropas, antigo vapor de mesmo nome, pertencente à Cia Brasileira de Paquetes a Vapor, semelhante ao *Princesa de Joinville*. Construído em 1858, nos Estaleiros de White, Inglaterra, deslocava 917 t e tinha uma máquina alternativa propulsora com 250 HP, seu nome recorda um rio do Estado de Mato Grosso, no limite do Brasil com o Paraguai.

Os navios de sua classe, conhecida como Classe A, foram construídos em substituição aos seis Classe J, contratados a estaleiros ingleses desde 1936, alguns já lançados ao mar em 1938 e em vésperas de iniciar as provas de mar. Em virtude do Estado de Guerra, o Governo inglês, dentro do previsto no contrato, requisitou os seis navios, indenizando devidamente o Governo Brasileiro. A incumbência de construí-los recaiu, então, sobre o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, na Ilha das Cobras, que foi compelido a adaptar os desenhos do casco inglês aos meios de propulsão de desenho americano e seus complementos, instalações elétricas, armamento, etc., únicos disponíveis em face da escassez mundial de equipamentos causada pela grande mobilização bélica do período. Ao serem equipados com material de procedência americana, com dimensões mais avantajadas, o resultado traduziu-se em navios híbridos em sua disposição final, com redução de espaços disponíveis, do raio de ação e prejuízo da estabilidade.

O navio foi construído em aço médio galvanizado nas partes mais sujeitas à corrosão, aço médio preto nas partes comuns e aço de alta-tensão nas zonas sujeitas a maiores esforços, construção transversal com reforços longitudinais, 175 cavernas e dividido em 110 compartimentos estanques, 25 no convés principal, 27 na 1<sup>a</sup> plataforma, 39 na 2<sup>a</sup> plataforma, 14 no porão, duas no castelo, duas na superestrutura e uma no passadiço, roda de proa em aço fundido e forjado.

O navio possuía as seguintes características: 1.886,49 t de deslocamento máximo; 1.666,38 t de deslocamento normal; 1.418,17 t de deslocamento padrão; 1.258,53 t de deslocamento leve; 95,10 m de comprimento entre perpendiculares; 98,45 m de comprimento total; 3,30 m de calado máximo; 2,91 m de calado mínimo; 3,01 m de calado médio de projeto; 10,07 m de boca máxima; 10,05 m de boca moldada; 6,10 m de pontal a meio-navio; 5,9 m de borda livre na proa e 3,1 m de borda livre na popa.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



O sistema de propulsão do navio era constituído por duas turbinas principais a vapor, de alta e baixa pressão, marca Westinghouse. O vapor era produzido por três caldeiras do tipo aquatubular expresso da Babcock & Wilcox, que produziam vapor saturado e superaquecido a uma temperatura de 352° C. Com potência total de 34.600 HP, o navio desenvolvia a velocidade máxima, no eixo propulsor, de 344 RPM, o que correspondia a uma velocidade máxima de 33,3 nós. Sua velocidade econômica era de 13,5 nós, e raio de ação de 3 600 milhas náuticas em velocidade econômica.

A aguada era fornecida por um grupo destilatório de duplo efeito e baixa pressão produzindo normalmente 45,5 t /dia e um máximo de 59 t/dia.

Seu armamento era, originalmente, constituído de: quatro canhões de 127 mm, 38 calibres, de duplo emprego, sistema NGF.; seis metralhadoras Oerlikon de 20 mm, montadas em reparos MK6; uma alça diretora MK33, modelo 38; dois morteiros lança-bombas de profundidade MK 6, singelos, modelo 1. Posteriormente foram instalados seis tubos lança-torpedos, montados em dois reparos triplos, MK14, Mod.12, por ante à ré da chaminé, um em cada bordo, capazes de lançar torpedos BLISS MK8 e MK15, duas calhas para lançamento de bombas de profundidade na popa, quatro canhões antiaéreos Boffors de 40 mm, 56 calibres, montados em reparos duplos MK1, Mod. 6 e dois geradores de fumaça.

Os paióis de munição eram ventilados e refrigerados.

Para a direção de tiro, possuía uma diretora MK33 com Calculador RK, MK10, Mod.66-B, Elemento Estabilizador MK2, Mod.15, Telêmetro MK41, Mod.8. Para o lançamento dos torpedos, possuía duas diretoras de tiro torpédico situadas junto ao passadiço.

A energia elétrica era proveniente de dois turbogeradores, um grupo motor diesel gerador para uso no porto e um grupo motor diesel gerador de emergência.

O navio podia ser governado por meio de duas estações de governo: a principal no passadiço e a secundária na superestrutura de ré. Em caso de necessidade, existia uma estação de governo em emergência situada no compartimento da máquina do leme, quando se podia movimentar o leme agindo-se diretamente no equipamento hidráulico da máquina do leme, em caso de avaria elétrica ou movimentá-lo à mão, no caso de avaria hidráulica.



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Para navegação, o navio possuía uma agulha giroscópica Sperry MK15, Mod.5 instalada na PCI e cinco repetidoras, uma agulha magnética um ecobatímetro tipo Navy Model NMC-1 e um radiogoniômetro RCA Model DP 12.

Para as comunicações o navio dispunha dos seguintes equipamentos:

Na Estação Rádio principal: um transceptor TCS; dois transceptores AN/ARC-1; três transmissores TED; três receptores AN/URR-35; dois receptores RBM; um receptor RCH; um receptor RBA e dois transmissores de emergência para balsas;

Na Estação Rádio auxiliar: um transmissor TDE; um transmissor TBL-13; um receptor RCH e um frequencímetro LM. Além dos equipamentos eletrônicos de comunicações, possuía quatro holofotes, sendo dois grandes de 36 polegadas e dois pequenos de 12, lâmpada escote na verga do mastro e bandeiras para comunicações visuais.

Como equipamento principal de salvamento, o navio era dotado de uma lancha a motor e 11 balsas salva-vidas.

Originalmente, a sua tripulação era constituída por: oito oficiais e 100 praças.

Durante a sua permanência no serviço ativo da Marinha do Brasil (10 de dezembro de 1949 a 22 de julho de 1964), o Contratorpedeiro *APA* navegou 50,879,4 milhas, perfazendo um total de 195,5 dias de mar.

Neste período, apesar de não ter desempenhado nenhuma operação de guerra, teve destacada participação em diversas operações navais em conjunto com os demais navios da Esquadra.

Em 20 de novembro de 1952, devido a problemas com as máquinas que não atenderam a ordem de parar, o navio abalroou de proa o cais das Docas 11 de Junho, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, sofrendo pequena avaria no bico de proa no compartimento de colisão. Nesta ocasião, era comandante do Contratorpedeiro *Apa*, o Capitão de Fragata Francisco Duque Guimarães.

Em 2 de maio de 1962, no momento em que manobrava para pegar a boia nº 3, em frente ao cais norte da Ilha das Cobras, devido à forte correntada resultante da maré que vazava, o navio abalroou o Contratorpedeiro *Pernambuco* (D 30), que estava amarrado à boia nº 4, sofrendo avarias moderadas na proa e causando avarias moderadas na popa do



## Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha



Contratorpedeiro *Pernambuco*. Nesta ocasião era comandante do Contratorpedeiro *Apa* o Capitão de Fragata Mário Soares Sobrinho.

Em 22 de julho de 1964, foi passada a Mostra de Desarmamento, por motivo de baixa do serviço ativo da Armada, sendo o navio entregue ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Foram seus Comandantes:

Capitão de Fragata Nilo de Figueiredo Costa	10/12/1949 a 14/12/1950
Capitão de Corveta Carlos Roberto Perez Paquet (Interino)	14/12/1950 a 08/02/1951
Capitão de Fragata Augusto Hamam Hademaker Grunewald	08/02/1951 a 26/03/1952
Capitão de Corveta Joaquim Américo dos Santos Coelho Lobo (In.)	26/03/1952 a 23/05/1952
Capitão de Fragata Francisco Duque Guimarães	23/05/1952 a 17/11/1953
Capitão de Fragata Arthur Oscar Saldanha da Gama	17/11/1953 a 22/09/1954
Capitão de Fragata Gastão Brasil Carmo Júnior	22/09/1954 a 08/11/1955
Capitão de Fragata José Paulo de Albuquerque Guillobel	08/11/1955 a 13/03/1957
Capitão de Fragata Aprígio Brandão de Carvalho	13/03/1957 a 17/06/1958
Capitão de Fragata Almir Campbel de Barros	17/06/1958 a 23/02/1959
Capitão de Fragata Paulo Theophilo Gaspar de Oliveira	23/02/1959 a 16/04/1959
Capitão-Tenente Robério Cardoso Brochado (Interino)	16/04/1959 a 27/10/1959
Capitão de Fragata Mário Rodrigues da Costa	27/10/1959 a 10/08/1960
Capitão de Fragata João Luiz de Castro e Silva	10/08/1960 a 26/09/1961
Capitão de Fragata Mário Soares Sobrinho	26/09/1961 a 17/05/1962
Capitão de Mar e Guerra Henry British Lins de Barros	17/05/1962 a 11/10/1962
Capitão de Fragata Murillo Bastos Martins	11/10/1962 a 26/12/1963
Capitão de Fragata Vanius de Miranda Nogueira	26/12/1963 a 17/03/1964
Capitão-Tenente José Roberto Cardoso (Interino)	17/03/1964 a 22/07/1964