

MARINHA

Coordenador: Cmt CARNEIRO DE MENDONÇA

I — SUBMARINOS DOS EUA

A frota de submarinos clássicos está formada por 117 unidades assim classificadas:

- 6 *Fast Attack* da classe TANG entrados em serviço em 1952 (1.670 t; 20/17 nós).
- 1 *Submarino muito rápido*, o AGSS ALBACORA (1.218 t; 15/25 nós).
- 1 *Submarino de ataque rápido*, o SS 576 DARTER, de 1957.
- 2 *Submarinos radar SSR* entrados em serviço em 1953-57 (2.000 t; 20/15 nós).
- 10 *Submarinos antigos, transformados em SSR*.
- 2 *Submarinos de caça SSK*, entrados em serviço em 1952-53 (765 t; 13/10 nós).
- 6 *Submarinos antigos, transformados em SSK* (classe ANGER).
- 2 *Submarinos lança-engenheiros "Regulus 2"*, entrados em serviço em 1958.
- o SSG 574 GRAYBACK e o SSG 577 GROWLER.

— 2 *Submarinos antigos, transformados em SSG*: o SSG TUNNY e o SSG BARBERO.

— 48 *Submarinos modernizados (classe GUPPY)*.

— 19 *Submarinos não completamente modernizados (com schnorchel)*.

— 13 *Submarinos não modernizados*.

— 1 *Submarino transformado em petroleiro*, o GUAVINA.

— 2 *Submarinos transformados em transportes de tropas APSS*, o PERCHE e o SEA LION.

— 2 *Submarinos auxiliares AGSS*, o GRUPER e o BAYA.

Acham-se em construção o SS 580 BARBEL, o SS 581 BLUEBACK e o SS 582 MONEFISH. O primeiro, comissionado em 17 de janeiro último, está em provas.

Dediquemos algumas palavras às unidades mais recentes:

O DARTER entrou em serviço em 1957, desloca 1.620 t em superfície, 2.100 t submerso. Mede 81,7 m de comprimento, 8,25 m de boca e 5,80 m de calado. Seu aparelho propulsor, de tipo diesel-elétrico, compreende três motores Fairbanks-Morse. Sua força é de 2.000 CV em cada eixo. A velocidade atingida é de 20 nós, tanto em imersão como emersa. Guarnição, 85 homens e armamento: 8 TLT/533, dos quais 6 à vante. No DARTER foram especialmente estudados a habitabilidade e o silêncio.

Os três submarinos da classe BARBEL caracterizam-se pelo casco em forma de peixe ou, melhor ainda, de dirigível semi-rígido, derivado do submarino experimental ALBACORA. Deslocamento, 2.630 t submerso; dimensões, 66,75 m x 8,85 m; propulsão, diesel-elétrico (três Fairbanks-Morse); hélice, uma só de grandes dimensões; velocidade, 15 nós em superfície e 25 nós em imersão.

O GRAYBACK, entrado em serviço em 7 de março de 1958, é um dos maiores submarinos dos EUA. Teve batida a quilha em 1-7-54, e foi lançado ao mar em 2-7-57. Desloca 3.600 t submerso e mede 98,15 x 9,15 m. É impulsionado por três diesel-elétricos Fairbanks-Morse, desenvolvendo uma velocidade de, aproximadamente, 16 nós em superfície e 12 submerso. Leva uma guarnição de 95 homens. Pode pôr em ação dois aviões de bombardeio sem piloto, tipo "Regulus 2", cujo alcance é de 1.500 km. Os engenhos são acomodados em dois hangares querenados situados na parte superior à vante. A rampa de lançamento, orientável em círculo e em elevação, acha-se situada entre o hangar e a torre de comando.

O GROWLER, entrado em serviço em 30 de agosto último (batida a quilha em 1955 e lançado em 6 de abril de 1958), possui instalações idênticas; é, porém, algo menor (3.460 t submerso e com dimensões de 96,70 m x 8,25 m).



Submarino atômico SKATE, numa das suas saídas à superfície, varando os gelos na sua viagem Atlântico-Pacífico, sob a calota polar.

SUBMARINOS ATÔMICOS

Seis são os submarinos a propulsão atômica já em serviço e 27 os em construção ou encomendados. Dividem-se em quatro categorias: de ataque (SSN); radar (SSRN); lançadores de "Regulus 1 e 2" (SSGN); lançadores de projéteis balísticos "Polaris" (SSB.N).

*Submarinos de ataque (os marcados * estão em serviço):*

Nomes	Siglas	Tonelagem	Programa	Lançamento	Em serviço
Nautilus *	SSN 571	3.180 t	1952	21-1-54	2-54
Sea Wolf *	SSN 575	3.260 t	1953	21-7-55	9-56
Skate *	SSN 578	2.310 t	1955	18-5-57	23-12-57
Swordfish *	SSN 579	2.310 t	1955	27-8-57	15-9-58
Sargo *	SSN 583	2.310 t	1956	10-10-57	1-10-58
Sea Dragon *	SSN 584	2.310 t	1956	16-8-58	1-59
Skipjack	SSN 585	2.850 t	1956	26-5-58	4-59
Scamp	SSN 588	2.850 t	1957		
Scorpion	SSN 589	2.850 t	1957	8-59	7-60
Sculpin	SSN 590	2.850 t	1957	12-59	12-60
Shark	SSN 591	2.850 t	1957	10-59	10-60
Snook	SSN 592	2.850 t	1957	3-60	1-61
Thresher	SSN 593	2.850 t	1957		
Tullibee	SSN 597	2.490 t	1958		
N	SSN 603	2.850 t	1959		
N	SSN 604	2.850 t	1959		
N	SSN 605	2.850 t	1959		
Tinosa	SSN 606	2.850 t	1959		

Em continuação damos as características dos diferentes tipos:

Características		Nautilus	Seawolf	Skate	Skipjack	Tullibee
Tipo do Casco		clássico	clássico	clássico	Albacora	Albacora
Deslocamento	Emerso	3.180 t	3.260 t	2.310 t	2.850 t	2.490 t
	Submerso	3.500 t	3.600 t	2.450 t	3.500 t	?
Comprimento		97,5 m	100,5 m	81,4 m	76,8 m	78,6 m
Bôca		8,5 m	8,5 m	7,6 m	9,4 m	7,3 m
Pontal		6,7 m	6,7 m	6 m		
Hélices		2	2	2	1	1
Velocidade	Emerso	20 nós	20 nós	20 nós	15 nós	
	Submerso	23 nós	20 nós	20 nós	25 nós	
Armamento		6 TLT/533	TLT/533	TLT/533	TLT/533	TLT/533
Guarnição		98 h.	98 h.	95 h.	90 h.	

Lembremos que em agosto de 1958 o NAUTILLUS realizou uma façanha que marcará data na história marítima, quando, partindo do Pacífico para chegar ao Atlântico, passou sob o Pólo. Esta proeza tem sido reeditada pelo STAKE que por duas vezes atravessou a linha polar sob a calota gelada deslocando-se em direção inversa à da do NAUTILLUS, atingindo o Pólo nos dias 11 e 17 de agosto e emergindo nove vezes durante a sua passagem sob os gelos. Além dos seus aspectos desportivo, espetacular e político, o que mais impressiona nesta dupla façanha é, em primeiro lugar, a possibilidade de navegar com precisão em imersão e nas proximidades dos pólos. A navegação por inércia, de tão consideráveis conseqüências para as marinhas de guerra, controlada pela U. S. Navy permite, independentemente, de ventos e correntes, conhecer com exatidão a posição do navio, a menos de meia milha, em qualquer circunstância. É de se notar, também, o aperfeiçoamento da regeneração do ar dos submarinos em circuito fechado, mercê a propulsão atômica, que permite para o futuro extensas navegações em imersão profunda, sem necessidade de recorrer ao *schnorchel*. Enfim, o feito do SKATE veio demonstrar que um submarino pode emergir por entre a calota glacial do Pólo Norte; e não é necessário dizer-se quanto uma tal possibilidade oferece de interesse no ponto de vista militar, principalmente no caso dos submarinos lançadores de engenhos balísticos. Pelo seu turno o SEA WOLF bateu todos os recordes de navegação sob as águas; 60 dias, durante os quais percorreu 13.700 milhas náuticas. Nesta unidade tornou-se necessário reduzir de 20% a potência do reator. Construído pela G.E., utiliza êle o sódio fundido como fluido transmissor do calor. As experiências não foram, porém, satisfatórias, pois o sódio, atacando

especialmente as tubulações de superaquecimento, forçou o seu isolamento, com a conseqüente perda de potência. Foi decidido desembarcar o reator e substituí-lo por um do tipo NAUTILLUS; operação esta, que está em andamento.

SUBMARINOS RADAR

Só foi programado um: o SSR N. 586 TRITON, lançado em 19 de agosto último. É o mais comprido e volumoso submarino até hoje construído, e será, essencialmente, uma estação de radar móvel. Deslocará 5.850 toneladas em superfície e mais de 7.700 mergulhado. Medirá 136,25 m x 11,30 m. Impulsionado por dois reatores, será o primeiro submarino a possuir três pontes. Existirá a bordo uma estação de informações de grandes proporções, provida dos mais modernos aparelhos. A guarnição do TRITON compor-se-á de 148 homens. Anuncia-se que a sua velocidade em superfície poderá atingir os 30 nós, e os 20, submerso. É, porém, bom fazermos notar que a construção deste submarino levantou numerosas críticas, não só da imprensa técnica, como da informativa de grande circulação. É julgado grande demais, excessivamente oneroso e não se lhe acha uma perfeita razão de ser. O TRITON custará 55 bilhões de francos. (*)

SUBMARINOS LANÇADORES DE "REGULUS" 1 E 2

São cinco estes submarinos, cujas características se discriminam em continuação:

Nome	Sigla	Tonelagem	Programa	Em serviço
Halibut	SSG. N 587	4.000	1956	Fim de 1959
Permit	SSG. N 594	3.500	1958	
Pollack	SSG. N 595	3.500	1958	
Plunger	SSG. N 596	3.500	1958	
N	SSG. N 607	3.500	1959	

O HALIBUT teve a sua quilha batida a 11 de abril de 1957, e a sua entrada em serviço está prevista para o ano em curso. Deslocará 4.000 toneladas em superfície e 5.000 t submerso. Seu comprimento será de 106,7 m e sua boca de 8,90 m. Propulsionado por duas hélices, o seu rendimento, sobre ou sob a água, não foi revelado. Poderá pôr em ação 4 mísseis superfície-superfície, em princípio do tipo *Regulus 2* que serão acomodados num hangar à yante do navio. Se levarmos em conta que a produção dos *Regulus 2* está suspensa, não parece certo que tal tipo de engenho seja utilizado pelo HALIBUT; salvo se já existir importante estocagem deles. Caso contrário, este submarino poderia ser equipado com *Regulus 1* (500 km de alcance). Idêntico problema se apresenta aos

(*) Quase 300 milhões de cruzeiros.

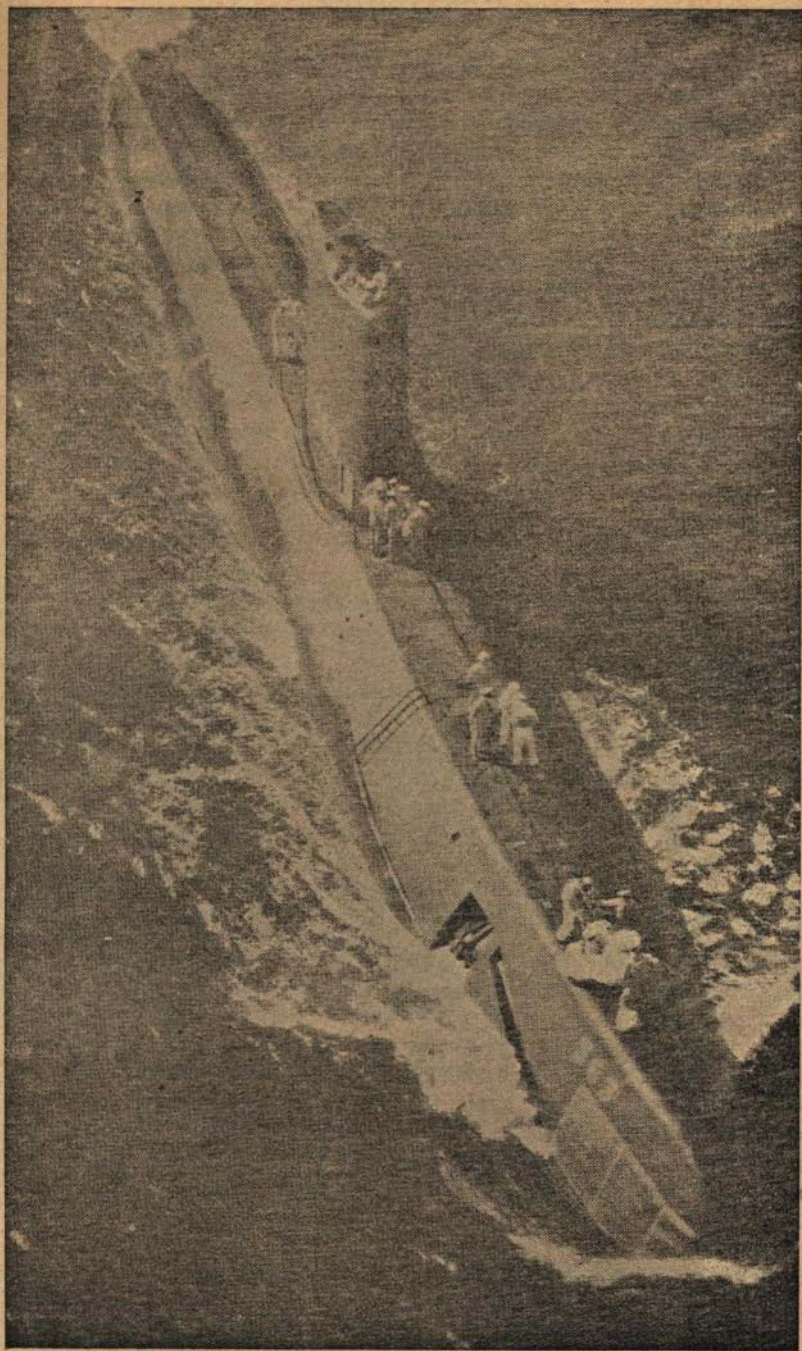
outros 4 SSG.N (*). Serão êstes ligeiramente menores que o HALIBUT. James Cã Fahey, na última edição de seu "Ships and aircraft of the US Fleet", atribui-lhes as características seguintes: deslocamento, 3.500 t na superfície e aproximadamente 4.000 t submersos; dimensões, 109,70 m x 10 m; um reator e 1 hélice; grande velocidade em imersão. Devem também transportar 4 mísseis que serão acomodados, 2.à vante e 1 a cada lado da ponte de comando. A rampa de lançamento estará situada entre os hangares à vante e os laterais. Fala-se em que êstes submarinos serão transformados em SSN; se bem que nada de oficial se tenha publicado a respeito. Em tal caso serão menos volumosos do que o que foi previsto.

SUBMARINOS LANÇADORES DE "POLARIS".

Nomes	Siglas	Tone- lagem	Pro- grama	Lança- mento	Serviço	Preço em francos
G. Washington	SSEN 598	5.600	1958	8-59	1960	
Patrick Henry	SSEN 599	5.600	1958			
T. Roosevelt	SSEN 600	5.600	1958			
Robert E. Lee	SSEN 601	5.600	1959			
Abraham Lincoln	SSEN 602	5.600	1959			
N	SSEN 608	6.000	1959			50 bilhões
N	SSEN 609	6.000	1959			50 bilhões
N	SSEN 610	6.000	1959			50 bilhões
N	SSEN 611	6.000	1959			50 bilhões

Os 5 submarinos desta classe, de 5.600 t, estão em construção e, entre êles, o G. WASHINGTON deverá entrar em serviço em 1961. Seu casco será tipo ALBACORA, com dimensões de 115,80 x 10 m. A propulsão ser-lhe-á dada por um reator SW5 muito potente, movimentando uma hélice única de grande tamanho que fornecerá uma velocidade, em imersão, prevista superior a 25 nós. Transportam 16 IRBM "Polaris", acomodados verticalmente no interior do grosso casco. Os "Polaris" serão lançados em imersão, por meio de um dispositivo pneumático. A ignição do projétil produzir-se-á automaticamente, logo após êle atingir certa altura (30 m) sôbre a superfície da água. Segundo informações de imprensa, os "Polaris" que serão embarcados nestas unidades terão um alcance de 800 milhas náuticas aproximadamente (1.500 km), com uma carga nuclear na sua ogiva, da ordem de um milhão de toneladas de TNT. As verbas relativas a êstes navios, que haviam sido congeladas pelo Secretário de Estado da Defesa, foram recentemente liberadas, e a construção do SSEN 602 foi confiada à "Electric Boat" de Groton, Connecticut. Êstes submarinos serão um pouco mais compridos (121,90 m) que os G. WASHINGTON e resultarão por um preço de mais ou menos 105 milhões de dólares, seja mais de 50 bilhões, de francos atuais. Segundo a imprensa marítima norte-americana pöderiam, estas unidades, embarcar maior número de engenhos.

(*) OS 4 PERMIT serão, segundo as últimas informações, transformados em submarinos de ataque SSN.



Submarino clásico ALBACORA AGSS 569

Como é natural e era de esperar, êste tipo de navio tem-se constituído — e não só nos Estados Unidos — num verdadeiro engôdo, como já aconteceu com o torpedeiro nos tempos da “Jeune École”. A Marinha norte-americana está a sofrer uma forte pressão da parte dos jornais e do Congresso. Êste, refletindo a opinião pública, a incita a construir mais submarinos lançadores de “Polaris” e o faz tanto mais insistentemente quanto que aquela sente vagamente que os Estados Unidos ficaram para trás dos russos no domínio dos projéteis terrestres intercontinentais. Tem essa opinião pública a sensação de que suas bases de lançamento de engenhos são vulneráveis diante de um ataque de surpresa ou de ações de represália. O submarino, pelo contrário, pode dissimular-se e, por isso mesmo, escapar à destruição inicial. Constituiu-se assim no instrumento ideal, dificilmente detectável, dêsse *contra-ataque apavorante*, o único que pode trazer à razão o agressor. Sob esta pressão, a Marinha poderia sentir-se empurrada à encomenda de outros SSBN, bem que seja sobejamente sabido, através das mais autorizadas figuras navais, que ela se mostra receosa neste particular. Receia que, gastando-se excessivamente nestes submarnios, venham a ser decurados os elementos convencionais, e, especialmente, os porta-aviões, que continuam a ser, até nova ordem, os navios mais úteis na eventualidade de conflitos localizados; conflitos êsses os mais prováveis, desde que o *equilíbrio do terror* tende a fixar-se entre os dois grandes blocos rivais. O Almirante Arleigh Burke, acaso não tem insistido sôbre o que êle qualifica de “limitações” do submarino equipado com “Polaris”? Êste engenho, tem êle declarado, “só serve para as destruições maciças. Só rende se transportar cargas úteis extremamente potentes, e torna-se muito necessário conhecer bem o objetivo que se pretende atingir para situar-se em posição corrrta a seu respeito. Ainda que êsse submarino seja muito útil numa guerra nuclear generalizada — e mesmo nela também tem suas limitações — é êle o espantelho que impedirá uma guerra dessa espécie. Em qualquer outra situação, êle de nada servirá”.

Os SSBN possuem duas guarnições para se revezar no embarque. De fato, êstes submarinos não serão imobilizados além do tempo estritamente necessário para o revezamento dos tripulantes, aprovisionar-se de víveres e, eventualmente, recompletar a carga de “Polaris”. Preocupa-se a Marinha com a seleção das guarnições. Uma comissão especial foi constituída com êsse objetivo e ela selecionará os marinheiros conhecidos pelas suas aptidões técnicas e equilíbrio fisiológico. Uma centena de oficiais e marinheiros já foram escolhidos e realizarão estágios nas oficinas dos construtores dos SSBN.

DIVERSOS

Digamos, para terminar, que a Marinha acaba de resolver a transformação do navio reabastecedor de submarinos, AS 19 PROTEUS (9.731 t — 78.000 t a plena carga — 15 nós) com a finalidade de adaptá-lo às necessidades da futura flotilha dos G. WASHINGTON.

AVIAÇÃO NAVAL DOS EUA

Na Europa tem-se freqüentemente a tendência de, quando se fala em aviação militar norte-americana, só pensar na "Air Force" ou no "Strategic Air Command". Isto acontece porque a miúde se ignora que a "US Navy" possui uma aviação com vários milhares de aparelhos e que ela é capaz igualmente de participar no ataque atômico. Sem dúvida que a sua capacidade ofensiva não é tão forte como a da SAC, porém possui sobre ela uma nítida vantagem no que diz respeito à flexibilidade e segurança de emprêgo: as suas bases, situadas nos grandes porta-aviões, podem deslocar-se 1.200 quilômetros em 24 horas e são positivamente menos vulneráveis que uma base fixa.



PEÇAS LEGÍTIMAS

Cia.



Comércio e Indústria

Av. Oswaldo Cruz, 73 a 95

Telefone: 45-8185

Rua Camerino, 79/81

Telefone: 43-4990

Rua Bambina, 36

Telefone: 26-6763 - Rio

PISANDO A REALIDADE

ENEIDA

Contam os jornais que mais de cem famílias estão já na posse dos apartamentos e das casas que adquiriram com o depósito "Casa-Própria" da Caixa Econômica. São pessoas que já estão pisando a realidade, que saíram do sonho que todos acalentam — o de possuir teto e chão próprios — que souberam o que fazer para se tornarem proprietários. São os pioneiros, aquêles que desde o primeiro momento acreditaram que um sonho e um desejo podem, um dia, tornar-se realidade.

Ter casa própria, para aquêles que não têm fortuna, começa num sonho, uma bruta vontade de ser dono de um lugar com portas e janelas onde se possa instalar para viver, onde, voltando do trabalho ou para êle partindo se tenha a certeza de que um pedaço seu, um bom pedaço de sua vida está ali, prêso num pedaço de chão, vendo-o partir ou esperando-o chegar. O sonho cresce, o desejo da pequena propriedade é muito comum aos homens, sonho e desejo crescendo e até há pouco tudo parecendo impossível, como se a realidade não pudesse nunca acompanhar sonhos e desejos.

Quando a Caixa Econômica iniciou seu depósito especial intitulado "Casa-Própria" disse a todo mundo: — o sonho de possuir onde morar vai passar à realidade. E aconselhou apenas que os interessados procurassem uma agência, tomassem informações, vissem tudo o que era preciso para abertura do mencionado depósito. E deu a todos os direitos de propriedade.

Mas há sempre os que crêem e os que descreêm. Cem famílias estão agora de posse da casa que adquiriram. Foram os que primeiro acreditaram, os que lutaram para que o sonho e o desejo se tornassem coisa viva, realizada, os que buscaram logo a realização de seus desejos.

Uma casa da gente: lutar, trabalhar, construir, mas ter a certeza de que cada pedacinho daquela casa é fruto nosso, é resultado de uma luta que travamos, da luta obscura de tôdas as horas, do heroísmo cotidiano. Não mais pagar aluguéis, não mais sustentar a ganância dos proprietários, não mais viver como inquilinos sujeitos às leis, mas ter a sua casa, o que é seu, todo o dinheirinho eolocado no Depósito da Caixa Econômica empregado em seu próprio bem, na sua própria casa.

Assim pensa muita gente, tôda gente; assim pensaram, sobretudo essas cem pessoas que desde o primeiro momento correram à Caixa Econômica e fizeram o depósito especial "Casa-Própria". E-los agora donos de uma propriedade que dêles é e que ninguém lhes pode tirar.

A essas cem famílias — é o que li num jornal — que foram as primeiras a acreditar, a tornar realidade um sonho, só nos resta cumprimentar, pois que elas, agora, donas de suas próprias casas, são um exemplo de vitória. A vitória contra o pessimismo, a vitória contra o "deixa para lá".

Muitos outros continuarão recebendo suas casas próprias, porque o depósito que a Caixa Econômica criou para tornar possível a todos a propriedade, também continua. É só procurar informações numa agência da Caixa. E abrir um depósito e um dia receber a casa. É fácil ou não é?

II — BÔMBARDEIRO PESADO NAVAL PARA ATAQUES DE SURPRESA

Cap-Ten AYRTON BRANDÃO F.

Um dos problemas que, há muito tempo, preocupavam sèriamente a aviação da Marinha Real da Grã-Bretanha, era encontrar um modelo de avião de ataque que pudesse ser embarcado em porta-aviões dos mais diversos tipos, bem como operar nas altitudes mais baixas possíveis, para escapar à defecção do radar inimigo. Evidentemente, tais aparelhos não deveriam ser utilizados apenas para voar sôbre o mar, mas principalmente sôbre a terra firme, valendo-se dos acideñtes do terreno (colinas, montanhas, vales, etc.) para fugir à intercepção do radar.

Sabe-se, agora, que o tipo de avião com essas características foi encontrado. Preenche tôdas as exigências da Aviação Naval Britânica e com êle já foram iniciadas as provas. Trata-se do "Blackburn Na-39", construído pela fábrica dêsse nome, que há muito tempo se especializou na fabricação de aviões para operar com base em porta-aviões. Vale assinalar que o último aparelho por ela fabricado foi o "Beverly", em 1949. Agora, após intervalo de dez anos, surge o bombardeiro "Na-39".

PÊSO DE 18 TONELADAS

Embora os planos e a construção dêsse aparelho sejam cercados do mais absoluto segredo, sabe-se que êle pode operar de bordo de porta-aviões da classe do "Victorious", do "Eagle" e do conta que o mais pesado bombardeiro que atua a bordo dessas belonaves, "Supmarine Scimitar", pesa 18 toneladas, pode-se concluir que o "Blackburn" não terá pêso superior a 20 mil quilos. Leva dois tripulantes, os quais, munidos de equipamento eletrônico especial, podem voar em quaisquer condições de tempo e de clima. Sabe-se, ainda, que o avião pode conduzir volume maior de armas que o que equipa um bombardeiro naval da mesma classe. Parte dêsse armamento é colocada em instalações especiais da fuselagem, enquanto as bombas, inclusive as nucleares, são postas sob as asas. Sua autonomia de vôo é

de 1.800 quilômetros, o que quer dizer que seu raio de ação, tendo como centrô o navio-aeródromo-base, é de 900 quilômetros. Dotado de dispositivo para abastecimento em pleno vôo, o "Na-39" pode, ao invés de carregar todo o combustível de que é capaz, levá-lo em quantidade reduzida. O pêso de catapultagem assim economizado poderá ser utilizado para a condução de maior volume de armamento. A carga de combustível pode ser completada no ar, depois de o aparelho deixar a pista do porta-aviões.

1.200 QUILOMETROS POR HORA

A velocidade dêsse excepcional aparelho é de 1.200 quilômetros por hora. Isso o que se pode deduzir da informação, dada pelos técnicos, de que sua velocidade é superior à do som. Sua estrutura é reforçada, de molde a permitir que vôe a grandes velocidades, nas altitudes mais baixas possíveis. Nesse detalhe se funda a capacidade que tem o "NA-39" de escapar à interceptção das estações de radar. Voando junto à terra ou próximo à superfície do mar, vale-se das zonas rochosas e demais vantagens oferecidas pelo relêvo do terreno, para alcançar aquêlo objetivo. Escapando, assim, ao radar, é-lhe possível desfechar ataques de surpresa, partindo de porta-aviões ancorados a certa distância das zonas de combate ou do alvo visado.

TAMBEM NOS ESTADOS UNIDOS

O "NA-39" é movido por dois motores a jato Gyron Junior, cujo poder de impulsão é de 4.000 quilos. Êsses motores são de fabricação da firma inglesa De Havilland. O aparelho está sendo agora submetido a provas. Vale lembrar que os norte-americanos, que mostraram por êle grande interêsse, conseguiram prioridade para a sua construção e forneceram à fábrica equipamento especial no valor de meio milhão de dólares. Com isso, pretendem os Estados Unidos apressar os testes e iniciar sem demora, a produção em série, uma vez que o avião similar com que contam, o "Gruman A2F" é muito menos eficiente que o "Blackburn". Essa é a opinião dos técnicos que vêm observando de perto as "performances do NA-39", as quais são cada vez mais surpreendentes.