

Pesadelo no fundo do mar

JOSEPH P. BLANK

Sepultados num minissubmarino a uma profundidade da qual ninguém até então conseguira escapar, os dois homens, torturados pelo frio, só podiam esperar um milagre

APÓS um número incalculável de testes com simulacros das situações de emergência possíveis, os pilotos do submarino, seus planejadores e dirigentes da Vickers Oceanics, chegaram à conclusão de que o grau de probabilidades do acidente ocorrido às 9:22 da quarta-feira, tinha sido da ordem de uma em um milhão. Não obstante, havia acontecido.

Oito horas antes, o minissubmarino *Piscis III*, de seis metros de comprimento, manobrado pelos pilotos Roger Mallinson, de 35 anos, e Roger Chapman, de 28, havia descido ao fundo do Oceano Atlântico, a 150 milhas a sueste de Cork, na Irlanda. Sua missão era assentar na plataforma submarina o cabo telefônico transatlântico recentemente lançado, a fim de evitar os danos que lhe poderiam causar as redes de pesca de arrasto. Com a utilização de jatos

de água, os dois homens cavavam uma valeta sob o cabo, e este aí se acamava por força de seu próprio peso. O engenheiro Mallinson e o ex-oficial Chapman, que servira a bordo de um submarino nuclear, formavam uma dupla perfeita. O árduo trabalho no interior da confinada cabina de dois metros de diâmetro do submarino não conseguia irritá-los nem esmorecê-los. Tinham a capacidade de se concentrar totalmente no trabalho. Mallinson, por exemplo, não sabia nadar, mas nem se dava conta de estar a uma profundidade de quase 800 metros. Costumava dizer: «É como se estivesse trabalhando em terra e olhando para um aquário.»

Após abrirem 1.200 metros de valeta, Mallinson e Chapman comunicaram-se pelo telefone com o navio de apoio, *Vickers Voyager*, informando que estavam prontos para voltar à superfície, numa ascensão

que duraria meia hora. Quando o *Piscis III* chegou à tona, um mergulhador num Gemini (barco de borraça com motor) trouxe um cabo até o submarino; aí, feita a conexão, o *Voyager* principiou a içar o *Piscis* como se fosse uma pequena baleia.

De repente, o mergulhador começou a fazer sinais angustiosos. Não se sabe como, de maneira quase incrível, a ação das ondas tinha feito com que o cabo, momentaneamente frouxo, se enroscasse no fecho da escotilha existente na popa da esfera do submarino, que estava à flor da água. A escotilha abriu-se, e mais de uma tonelada de água penetrou na esfera, fazendo o *Piscis III* começar a afundar.

O cabo esticou-se até sua extensão máxima de 53,5 metros e suportou o peso por um instante, mas a corda de três centímetros de diâmetro, que não fora feita para suportar tal peso, acabou se partindo, e o submarino começou seu mergulho imprevisito para o fundo do mar.

No interior do *Piscis*, Mallinson e Chapman acondicionaram os instrumentos, desligaram os contatos para eliminar a possibilidade de incêndio, sentaram-se sobre almofadas e se curvaram de joelhos. Com pedaços de estopa na boca, para evitar morderem a língua, e os punhos cerrados, olhavam fixamente para o indicador de profundidade.

Aprisionados. A 480 metros da superfície, a popa do *Piscis III* tocou o fundo (a colisão não foi tão assustadora quanto se esperava) e afundou cerca de meio metro na

lama. Os dois homens esperaram silenciosamente por alguns minutos; depois, sondaram o interior do submarino com uma lanterna elétrica. Parecia não ter havido danos. A voltagem da bateria, os níveis de oxigênio e de hidróxido de lítio (que remove o dióxido de carbono venenoso do ar viciado) registravam os mesmos índices de antes do acidente.

Chapman comunicou a situação em que se encontravam a Ralph Henderson, no controle de operações do *Voyager*. «Calma», aconselhou Henderson, num tom de voz tão natural como se os estivesse convidando para almoçar. «Mantenham a pressão atmosférica. Não façam mais movimentos dos que os estritamente necessários.* Nós iremos mergulhar para buscá-los assim que tivermos outro *Piscis* aqui.»

Henderson, então, passou um rádio para a sede da companhia, na costa noroeste da Inglaterra. Ouvindo a desagradável notícia, o comandante Peter Messervy, gerente-geral da Oceanics, resolveu ir pessoalmente ao *Voyager* para encarregar-se da operação de salvamento. «Os homens têm oxigênio suficiente para agüentar até sábado de manhã ou talvez um pouco mais», informou a Sir Leonard Redshaw, diretor da Vickers Ltd., os grandes estaleiros de que a Vickers Oceanics é associada.

* A reserva de oxigênio do submarino, com autonomia para 72 horas — nove das quais já haviam sido gastas — é relativa; a excitação e o esforço podem esgotá-la. Entretanto, se os homens se mantiverem calmos e imóveis, pode durar muito mais.

Ambos sabiam que, estando o *Piscis III* a 480 metros de fundura, esta seria a tentativa de salvamento à maior profundidade feita em toda a história marítima. «Tempo», refletiu Leonard Redshaw em voz alta. «A história das tragédias submarinas está ligada à escassez de tempo.» Em seguida, instruiu a *Messervy*: «Leve tudo que julgar necessário — tudo! Parta do princípio de que as chances estão contra nós.» O elemento-chave na execução da busca era o *Voyager*. Este navio teria que partir a toda a velocidade para um porto a fim de receber dois submarinos, o *Piscis II* e o *Piscis V*, que estavam à sua espera, os quais iriam então descer até o *Piscis III* acidentado e, lá, com a utilização de umas garras mecânicas operadas por controle remoto, tentariam prender-lhe os cabos a fim de içá-lo à superfície, mas, até que chegasse outro navio, o *Voyager* tinha que permanecer no local, mantendo a observação das duas bóias que marcavam a posição do *Piscis III* e os contatos de fonia com os dois homens nele aprisionados.

«Tudo bem, meu chapa?» O *Piscis II* estava fazendo um trabalho de verificação de oleodutos no Mar do Norte, entre a Inglaterra e a Noruega. Um veloz navio cargueiro foi incumbido de recolhê-lo e conduzi-lo a toda a velocidade para o ponto mais próximo, onde um grande avião de carga Hércules estaria à espera para levá-lo, via aérea, até Cork. No momento em que o *Piscis II* chegou às docas de Cork, outro submarino

(o *Piscis V*, de propriedade de uma firma canadense) já tinha chegado, também por via aérea, vindo de Halifax. A base naval norte-americana de San Diego, na Califórnia, estava aprontando ainda um outro tipo de auxílio para ser enviado, via aérea, para Cork — um dispositivo de salvamento não tripulado, de cerca de cinco metros de comprimento, controlado da superfície, denominado CURV III (Veículo Controlado de Recuperação Submarina).

Nos estaleiros da Vickers, engenheiros, técnicos, mergulhadores e pilotos reuniam-se em conferência. Supunha-se que o submarino estivesse numa posição inadequada e o cabo não pudesse ser atado ao dispositivo habitual de içamento. A escotilha aberta, causadora do acidente, poderia ser também usada para salvar a situação? No espaço de uma hora, os engenheiros tinham projetado uma espécie de trabalho (um dispositivo com dois braços capazes de abrir e fechar como um guarda-chuva). Quando fechado, podia ser introduzido no interior da escotilha que fôra acidentada. Dentro da esfera cheia de água, os braços se abririam, mantendo-se nessa posição. Um cabo atado à extremidade desse trabalho permitiria então o içamento do submarino. Em três horas, os técnicos da Vickers construíram dois trabalhos que foram igualmente enviados por via aérea para Cork.

Enquanto isso, no fundo do Atlântico, Mallinson e Chapman deram um balanço das magras provisões

que lhes restavam e uniram, tanto quanto possível, os bancos de comando a fim de se manterem aquecidos pelo calor dos corpos. A temperatura era de cerca de dez graus centígrados, mas a umidade logo atingiu 98% e os dois começaram a sentir muito frio. Na escuridão, Chapman inclinou-se e tocou a mão de Mallinson. «Tudo bem, meu chapa?», perguntou.

«Tudo bem», respondeu o companheiro, tranquilizando-o.

«Ainda bem que tenho alguém como você ao meu lado numa enrascada destas», comentou.

«É exatamente o que eu sinto», replicou Mallinson.

Durante todo o dia, Henderson manteve os dois homens informados sobre todas as fases da tentativa de salvamento. Nove horas após o mergulho, disse-lhes que o navio de socorro havia chegado e, por isso, Henderson estava transferindo a aparelhagem de comunicações para aquele barco, a fim de que o *Voyager* pudesse seguir para Cork. Os dois pilotos se sentiram animados. Já podiam fazer um cálculo das possibilidades de salvamento: 12 horas para o *Voyager* chegar ao porto, mais algumas horas para carregar os submarinos de socorro e outras 12 para retornar ao local do acidente.

Comunicações interrompidas.

A grande umidade do ar havia ensochado Mallinson e Chapman, e eles já estavam sofrendo de continuados ataques de tremores, arrepios e bater de dentes. As comunicações entre o submarino e o navio estavam prejudicadas por interferências. Henderson

não lhes disse que um forte vendaval se aproximava.

Na sexta-feira de manhã, o *Voyager* retornou, mantendo-se numa posição perpendicular ao submarino afundado. Às 2:40, o *Piscis II* começou a descer em direção ao *Piscis III*. Preso à sua garra exterior estava o trabalho que os pilotos Des D'Arcy e Roy Brown esperavam introduzir na esfera aberta e, por sua vez, preso ao trabalho, havia um cabo sintético flutuante, de oito centímetros de diâmetro, que ia levemente atado a um dos lados do *Piscis II*.

D'Arcy e Brown tinham atingido cerca de 380 metros de profundidade quando pressentiram que o laço se havia rompido — a força ascensional do cabo fora demasiada. No momento seguinte, a tração do cabo, ao subir, deslocou o braço articulado do submarino, deixando o *Piscis II* temporariamente inutilizado para os trabalhos de busca.

A bordo do *Voyager*, Henderson sacudiu a cabeça em desespero. «Estamos tendo problemas com a garra do *Piscis II*», informou aos dois no submarino. «Nada sério. Mandaremos o *Piscis V* imediatamente.» Os dois prisioneiros imaginaram que problemas dessa natureza certamente haveriam de ocorrer, e fizeram tudo para se acalmar. O *Piscis V*, tripulado por canadenses, mergulhou com um gancho de arremesso e um cabo de dez centímetros de diâmetro em sua garra. Desta vez, o plano era conectar o gancho ao dispositivo de içamento do *Piscis III*. Durante duas horas, tentaram inutilmente revolver o fundo

lodoso do oceano mas, mesmo com o auxílio do sonar, não conseguiram atingir o alvo. Por fim, os canadenses resolveram voltar à tona para checar sua aparelhagem eletrônica. Os técnicos do *Voyager* descobriram que a radiobússola do submarino estava com um desvio de 80°. Após a correção da avaria, os canadenses retornaram à busca. Ao fim de duas horas e meia, encostaram no casco do submarino acidentado, o que foi, para os homens no interior deste, um momento verdadeiramente dramático. Mallinson sentiu lágrimas correrem pelo rosto. O transe, dentro de alguns minutos, estaria passado.

Meia hora depois, os canadenses haviam conseguido conectar o gancho à argola de içamento, mas o infortúnio surgiu de novo. À medida que o *Piscis V* retrocedia, o gancho enroscou-se no dispositivo de içamento e (talvez porque não estivesse adequadamente instalado) soltou-se à deriva. A conexão estava desfeita. Rápidos, os canadenses conseguiram recuperar o gancho que se soltara e o fixaram ao nariz de proteção da hélice de estibordo, mas todas as tentativas de estabelecer um vínculo entre o terminal do cabo e o dispositivo de içamento fracassaram, e tiveram afinal que deixar o cabo onde ele estava. Embora a conexão fosse frágil de mais para permitir o içamento, em todo caso serviu para estabelecer uma ligação material entre o submarino e a superfície, funcionando como linha indicativa para as tentativas de salvamento subseqüentes.

«**Aconteça o que acontecer.**» Na superfície, os técnicos trabalhavam arduamente no *Piscis II*, enquanto o *Voyager* jogava de um lado para o outro nas águas cada vez mais turbulentas. Ninguém a bordo havia dormido nessas últimas 60 horas. Quase prostrados de fadiga, moviam-se com lentidão, deixavam cair as ferramentas e esqueciam-se onde haviam guardado o equipamento.

Quase meio quilômetro abaixo, Mallinson e Chapman aguardavam, tremendo, atormentados por terríveis dores de cabeça. O aumento de dióxido de carbono no interior do compartimento começou a afetá-los. Chapman perdia a noção de tempo. Mallinson, em geral muito consciente, pensava: *Não vou trabalhar hoje, e pronto.*

Ao cair da noite de sexta-feira, o *Voyager* transmitiu a seguinte mensagem aos homens: O *PISCIS II* ESTÁ PRONTO PARA DESCER. DENTRO EM POUCO, CHEGAREMOS AÍ.

«Ótimo. Estamos gostando muito da atuação de vocês», responderam eles — e, depois de uma pausa, acrescentaram: «Aconteça o que acontecer.» Foi a primeira vez que os homens prisioneiros manifestaram sua dúvida quanto ao êxito da operação.

Pouco antes das oito da manhã, o *Piscis II*, foi colocado em posição de mergulho. Nunca um *Piscis* tinha sido lançado com mar tão violento, mas o tempo urgia. Logo que o submarino desapareceu sob as ondas, aconteceu o que todos temiam. D'Arcy e Brown entraram subita-

mente em pânico. O sistema de alarma contra inundação começou a tocar. *Meu Deus!*, pensou Messervy, *será que estamos perdendo outro submarino?* Os dois pilotos imediatamente expeliram a água dos tanques de lastro com emprego de ar comprimido, e o *Piscis II* emergiu de novo junto ao *Voyager*.

«**Seja como for.**» A bordo do *Voyager*, os técnicos começaram a checar meticulosamente o *Piscis II* tentando encontrar a causa do alarma. Nas primeiras horas de sábado, no dia em que o submarino acidentado tinha que ser recolhido, a causa do alarma foi finalmente detectada e corrigida. O submarino estava de novo em condições de descer.

Messervy resolveu ordenar o mergulho do *Piscis II* sem maiores delongas. Às 4:10, a nave mergulhou levando o trabalho e o cabo de dez centímetros de diâmetro agarrado ao seu braço articulado. Em apenas 50 minutos, alcançou o submarino e conseguiu inserir-lhe o trabalho através da escotilha, mas a decisão da companhia era a de nada fazer ao acaso. Assim, durante duas horas, o submarino acidentado tentou transferir o cabo que os canadenses deixaram pendido no nariz de proteção da hélice para o sistema de içamento do *Piscis III*, mas não o conseguiram.

«Seja como for, nós o içaremos às 11:30», disse Messervy à tripulação do *Voyager*. «Se o CURV puder atar um segundo cabo, melhor. Se não, içaremos com um só cabo.»

Às 9:40 da manhã de sábado, após uma série de problemas técnicos re-

solvidos, o CURV desceu com um segundo trabalho e um poderoso cabo trançado, de *nylon*, de 15 centímetros. Em 50 minutos, alcançou o *Piscis III*, seguindo obedientemente as instruções eletrônicas e enfiou o trabalho na escotilha.

Mallinson e Chapman que haviam dormido, acordaram e se concentraram no salvamento, iminente com a chegada do CURV. Em seguida, pelo rádio, ouviram que o içamento fora definitivamente marcado para as 11:30. Os prisioneiros estavam ansiosos por isso, mas abstiveram-se de mostrar-se otimistas. Já tinha havido muitos desapontamentos.

«**Obrigado! Obrigado!**» Entretanto, o chefe das operações, Bob Eastaugh tinha-se transferido para o barco de apoio, o *John Cabot*, e informou que o navio canadense que lançara o cabo estava mais bem equipado para içar o *Piscis III* nas condições de mar em que se encontravam. Quando os cabos dos dois trabalhos foram conectados a um guincho elétrico a bordo do *John Cabot*, a ordem há muito esperada fez-se ouvir: «Içar!» Eram 10:50 da manhã.

O *Piscis III*, cuja popa estava enterrada na areia, de repente mudou de posição. Começou a ser puxado para cima, girando, como um peixe que fosse fisgado pela cauda. A turbulência do mar fez com que o submarino se enrolasse para cima e para baixo como um ioiô e oscilasse como um pêndulo. Os trabalhos provocavam um horrível som metálico, e os homens lá dentro temiam que os cabos não fossem agüentar.

O funcionamento do guincho foi interrompido quando o submarino estava a menos de 20 metros da superfície agitada. Messervy mandou o mergulhador Robert Hanley atar um cabo mais forte ao dispositivo de içamento do submarino, de modo que este pudesse ser retirado da água em posição de equilíbrio. Com o cabo seguro à mão, Hanley mergulhou, tendo o *Piscis II* dentro do seu raio de visibilidade. Calculando cuidadosamente os movimentos imprevisíveis do submarino, aproximou-se dele em arco, montou-o como se fosse um cavalo bravo e, então, conseguiu atar o cabo à argola de içamento.

Pouco depois, a operação continuava. À 1:17 da tarde de sábado,

o submarino tinha saído da água e a escotilha fora aberta. Mallinson e Chapman saíram de dentro, satisfeitos por se livrarem do horror de haverem permanecido 76 horas sepultados no mar, a uma profundidade da qual nunca ninguém fora salvo.

Na verdade, pareciam estar em melhores condições do que os homens da superfície. Seus salvadores, de barba crescida e faces cansadas, haviam passado três noites sem dormir e dias tão agitados que mal podiam esboçar um sorriso de resposta ao comovido agradecimento dos pilotos recuperados. A única sensação experimentada pelos salvadores era a de alívio. Tinham sido castigados pelo azar e chegado próximo do fracasso — mas finalmente venceram.

PERGUNTARAM a um homem de certa idade se ele já havia feito as pazes com Deus. «Bem», explicou o homem, «nós realmente nunca estivemos em guerra.»

— C. W.

O PAI de um infernal guri de quatro anos diz à mulher: «Meu Deus, ele não pára de falar! Felizmente, dentro de alguns anos será adolescente, e aí já não poderemos nos comunicar com ele!»

— Lepper

O MÉDICO ao paciente: «Se não estiver satisfeito com meu diagnóstico e gostar de ouvir uma opinião diferente, volte amanhã.»

— Punch

O HOMEM diz ao amigo que lhe emprestou dinheiro: «Obrigado pelo empréstimo. Minha dívida para com você será eterna.»

— E. R.

O CONSELHEIRO matrimonial ao casal: «É só uma questão de dividir as responsabilidades, para salvar o casamento. Experimente levar a culpa de tudo nos dias pares, madame — e seu marido fica com os dias ímpares.»

— Lichty

SEMPRE que lhe perguntam a idade, a atriz Angie Dickinson responde: «Sinceramente não sei — ela muda todo o minuto.»

— B. B.