



DAVID REED

Em busca do Tomcat desaparecido

Um estranho acidente levou para o fundo do mar um jato supersecreto, e seu resgate constituiu uma odisséia nos anais da história marítima

SEGUIDO de perto por navios espões da União Soviética, o gigantesco porta-aviões norte-americano *John F. Kennedy* cortava as águas revoltas do Atlântico Norte. Esse porta-aviões era um dos 200 navios de oito países da O. T. A. N. que estavam participando nas manobras navais desig-

nadas pelo nome de código Teamwork 76. A missão do *Kennedy*, nesse dia tempestuoso de setembro de 1976, era lançar uma esquadrilha de jatos Tomcat F-14, supersecretos, equipados com mísseis Phoenix, para uma defesa simulada da esquadra.

O lançamento decorreu sem qualquer problema, até que um F-14, com o número de série 159588, se dirigiu para uma das catapultas do porta-aviões. De súbito, inexplicavelmente, um ou os dois motores do aparelho de asas móveis rugiram e começaram a trabalhar em velocidade máxima. O piloto, tenente John Kosich, pisou fundo nos freios, mas o avião carenou, fora de controle, em direção à extremidade do convés de lançamento, em declive. No último instante, Kosich puxou sua alavanca de ejeção. Ainda amarrados em suas poltronas, Kosich e seu ajudante, um oficial da Marinha, foram lançados a 90m de altura. Os pára-quedas se abriram, e os dois desceram em segurança no convés, mas o F-14 rolou pela borda afora e desapareceu sob as ondas, a 565m de profundidade, 120km a noroeste das ilhas Órcadas, ao largo da Escócia.

«Temos de trazê-los de volta!» Entre o pessoal da Marinha, houve grande consternação. Era terrível perder-se um avião avaliado em 14 milhões de dólares, mas, além disso, havia nas proximidades dois cruzadores soviéticos *Kresta*, classe II, e sete navios espiões russos, completamente equipados com

aparelhagem eletrônica, observando as manobras Teamwork 76; alguns deles estavam à vista do *Kennedy* no momento do acidente. Os soviéticos só precisavam agora determinar o local exato do afundamento. Mais tarde, poderiam voltar ali e tentar, a qualquer momento, a recuperação do avião e do míssil.

Os russos tinham todas as razões para quererem dar uma olhada de perto no F-14 e em seu moderno sistema de controle de fogo, eletrônico e altamente secreto, chamado AWG-9. Este sistema pode apontar simultaneamente para 24 alvos diferentes, fornecendo informações detalhadas de cada um, e consegue lançar até seis mísseis Phoenix, com intervalos de milissegundos de um para outro. O sistema AWG-9 também possui a faculdade excepcional de transmitir para o porta-aviões que lhe serve de base uma imagem eletrônica do teatro de operações. O míssil supersecreto Phoenix é, em si, um milagre de eletrônica. Por maiores que sejam os artifícios de esquiva do avião ou do míssil inimigos, o Phoenix consegue localizá-los e desintegrá-los. Custando meio milhão de dólares, esse míssil tem um alcance de muito mais de 150km. A reação do pessoal da Marinha com referência à perda do F-14 e seu míssil pode ser sintetizada neste comentário de um almirante: «Temos de trazê-los de volta!»

Muitos oficiais não acreditavam que os trabalhos de recuperação pudessem concretizar-se. O aci-

dente ocorrera a 14 de setembro. A cada dia, à medida que o inverno se aproximava, o tempo no agitado Atlântico Norte ia piorando. Os oficiais marcaram o 1.º de novembro como data limite provável para a recuperação. Depois daí, o mar ficaria tão revoltado que seria impossível continuar a operação.

Quando o F-14 caiu ao mar, o pessoal que se encontrava na ponte do porta-aviões tomou nota do local exato da queda, mas ninguém poderia garantir em absoluto até onde as correntes marítimas levariam o aparelho em sua descida para o fundo. Além disso, mesmo que localizassem o avião, seria imensamente difícil trazê-lo à superfície num mar assim tão encrespado. Apesar de tudo, foi tomada a decisão de prosseguir os trabalhos, dando início a uma extraordinária odisséia de salvamento, sem rival nos anais da história marítima.

Inspecionando o mar. À meia-noite do dia 21 de setembro, uma semana depois de se ter afundado o F-14, um rebocador da Marinha, próprio para operações em alto-mar, o *USS Shakori*, desceu o estreito de Clyde, na Escócia, e fez rumo ao mar. Três dias depois, o rebocador chegou ao local onde se presumia tivesse caído o avião, e imediatamente foi lançada à água numa aldeia, no oeste de Ohio, pouco depois da guerra civil norcom 2.500m. Através de impulsos de sonar, essa sonda iria explorar uma área com 360m de largura, no fundo do mar, e enviar imagens que

seriam impressas em papel especial na ponte de comando.

Aí começou a grande tarefa do *Shakori*. O rebocador passou a andar para frente e para trás, enquanto os homens na ponte permaneciam colados ao papel do aparelho de sonar. As rajadas de vento atingiam por vezes 40 nós, levantando ondas de seis metros. Os balanços do *Shakori* chegavam a ser de 35º para cada lado. Era praticamente impossível dormir. O operador de sonar tinha de ficar amarrado em sua poltrona. O rebocador jogava tanto que alguns de seus rebites saltaram, abrindo um rombo; a água tinha de ser bombeada continuamente. Mesmo os 71 homens da tripulação que conseguiram resistir ao enjôo apresentavam os olhos congestionados e estavam fatigados até os ossos. Os dias iam passando, e o *Shakori* não encontrava nada.

A 3 de outubro, dez dias depois de ter começado a busca, Robert Kutzleb, de 52 anos, o civil perito em salvamentos marítimos que tinha sido encarregado da operação, deu uma segunda olhada no papel que estava saindo do aparelho de sonar. «Opa!» gritou – e a alegria tomou conta da tripulação. Tinham conseguido um nítido contato: a imagem de um objeto com o feitio de um avião repousando no fundo do mar. O tempo estava piorando rapidamente, e as reservas de mantimentos do *Shakori* iam-se esgotando. Kutzleb anotou cuidadosamente a posição do aparelho e eles voltaram para o porto de Aberdeen.

Dois problemas. A 14 de outubro, a tripulação do *Shakori* localizou outra vez o avião, mas, com grande surpresa, ele se encontrava em outro lugar. Teriam os soviéticos apanhado o F-14 com uma rede de arrasto, e depois falhado quando tentavam trazê-lo à superfície? Qualquer que fosse o motivo, o pessoal da Marinha mandou vir das instalações navais norte-americanas de Holy Loch, na Escócia, um submarino nuclear em miniatura, em forma de lápis e com apenas 41,5m de comprimento. Era conhecido apenas por NR-1, sendo o único submarino do mundo concebido para buscas a grandes profundidades e movido a energia nuclear.

Rebocado pelo navio-mãe *USS Sunbird*, o NR-1 chegou ao local à meia-noite de 20 de outubro – a 12 dias apenas da data limite. O capitão do submarino, comandante Allison J. Holifield, de 37 anos, ordenou imersão imediata. Dentro do NR-1, dois homens iam deitados de barriga para baixo, diante das duas vigias do submersível, tentando ver algo naquela horrível penumbra. À superfície, o mar fustigava os outros navios, mas estava calmo lá embaixo no momento em que Holifield soergueu o minissubmarino a menos de dez metros do fundo. Cardumes de abróteas, atraídos pelos holofotes do NR-1, seguiam o submarino com precisão militar quando este começou a esquadriñar por entre as algas.

Enquanto o NR-1 procurava lá embaixo, o *Sunbird* mantinha-se

por cima dele, à superfície, como uma galinha tomando conta de seu pintinho. De tempos em tempos, surgiam traineiras da União Soviética e de outros países. O telegrafista do *Sunbird* avisava-as de que os trabalhos lá embaixo iam continuando. Os barcos russos se demoravam por algum tempo, observando, e depois, tal como os outros, iam-se embora.

Decorridas 12 horas do início da busca, o contramestre Clyde Smith, de 24 anos, que se encontrava em uma das vigias do NR-1, viu subitamente um objeto surgir diante dele, na escuridão. «Estou vendo uma forma grande», gritou Smith. «É branca. É uma asa.» O NR-1 aproximou-se mais, e então foi avistado o F-14, virado de bojo para cima, com cardumes de bacalhaus entrando e saindo pelos escapes das turbinas. No estabilizador horizontal, estava pintado o nome *John F. Kennedy*.

Espreitando pela outra vigia, Holifield viu que não havia dúvida de que o F-14 estava emaranhado numa rede de arrasto que, com certeza, o tinha deslocado de sua posição original. A traineira, porém, não teria sido soviética, porque nas bóias da rede havia a indicação *MADE IN GRIMSBY, ENGLAND*.

Holifield verificou que o F-14 se achava praticamente intacto, mas depois, fazendo uma inspeção mais de perto, o comandante ficou perplexo com outra descoberta: o míssil Phoenix tinha desaparecido. Recuperar esse míssil era tão impor-

tante para a Marinha como trazer para cima o avião e seu sistema AWG-9 de controle de fogo. «Agora temos dois problemas», resmungou ele para o *Sunbird*.

«**Lamento dizer-lhe...**» Utilizando um braço mecânico que saía da proa do NR-1, Holifield fez um laço com um cabo de náilon de uns 10m de comprimento e cerca de 75mm de diâmetro, e passou-o pelo trem de aterragem do avião, apertando bem. A tarefa agora era para o navio mergulhador norueguês *Constructor*, o qual deveria fazer descer uma corda de náilon que os homens do NR-1 iriam amarrar ao laço. O mar à superfície estava tão agitado que o *Constructor* não podia permanecer no mesmo lugar, e, assim, não era possível fazer descer a corda até o ponto exato.

Finalmente, quatro dias depois, o mar amainou o bastante para que a tripulação do *Constructor* pudesse baixar o cabo, e então os homens do NR-1 rapidamente o amarraram ao laço. Depois, do *Constructor*, o cabo foi passado ao *Oil Harrier*, navio britânico fretado pela Marinha dos Estados Unidos e dotado de guindastes excepcionalmente potentes. O *Oil Harrier* começou a içar o avião de 20 toneladas.

Na ponte do *Shakori*, que balouçava sobre as ondas, o capitão Robert B. Gibson Jr., de 44 anos, principal responsável por toda a operação de resgate começou a preocupar-se. O cabo de náilon tinha resistência para 80 toneladas, mas, de bordo do *Oil Harrier*, telegrafa-

ram a Gibson, dizendo que o mar agitado estava provocando intolerável tensão no cabo. Este, molhado, em virtude do atrito pela roldana do guincho, começou a desprender vapor. Nisto, um tripulante gritou: «Todo mundo para fora da popa!» O cabo rompeu-se com um baque, fazendo estremecer o navio, e o F-14 tornou a ir para o fundo. Do *Sunbird*, chamaram o minissubmarino NR-1 pelo telefone do sonar, e uma voz começou: «Lamento dizer-lhe...»

Os homens do submarino amarraram outra corda de náilon ao laço – desta vez, uma com resistência para 120 toneladas. De novo, os guindastes do *Oil Harrier* principiaram a içar. O avião foi trazido até menos de 25m da superfície, mas, desta vez, foi o laço que se rompeu, levando o F-14, em seu terceiro mergulho, por entre um coro de palavrões através dos sistemas de comunicações dos vários navios.

De volta à jaula. Enquanto as altas patentes da Marinha, em Washington e em Londres, procuravam encontrar outra solução, o NR-1 recebeu ordens para procurar o míssil Phoenix. O minissubmarino tinha andado esquadrinhando aquela área durante quase nove dias, sem ter encontrado nada. Teria sido localizado o míssil por outrem?

Decorridas 17 horas do início da busca, o contramestre Smith viu algo que lhe pareceu um modelo de foguete desses que tivera na escola secundária. Olhou melhor. «É ele!» gritou. No bojo do míssil, liam-se

as instruções: NÃO ROLAR, NÃO TOMBAR NEM DEIXAR CAIR.

Utilizando o braço mecânico do NR-1, os homens agarraram cautelosamente o míssil, que pesava 448,5kg. Lentamente, para não estremecer a preciosa carga, o NR-1 principiou a subir, chegando à superfície pouco antes da meia-noite do dia 30 de outubro. Pelo menos os segredos do Phoenix não tinham ido parar nas mãos dos soviéticos.

O jato F-14, no entanto, assim como seu valioso sistema AWG-9 de controle de fogo, ainda estavam no fundo... e já era 1.º de novembro, a data limite para encerramento das operações. Um violento temporal, o pior até então, forçou o *Shakori* a procurar abrigo nas ilhas Órcadas. Os trabalhos duravam já 41 dias. Os tripulantes do *Shakori* estavam exaustos. Alguns deles cogitavam se não seria melhor adiar as operações até a primavera, mas Gibson recebeu ordens: «Tentar outra vez!»

Agora, a Marinha tinha os serviços de mais três navios fretados: o *Boston Halifax*, traineira britânica; o *Taurus*, navio de salvamentos, da Alemanha Ocidental; e o *Twyford*, navio-oficina, também alemão. Primeiro, o *Boston Halifax* tentou içar o F-14 com sua rede de arrasto, de malhas de aço. A traineira emalhou o avião duas vezes, mas, em cada uma delas, a rede rebentou. Em seguida, um cabo de aço foi lançado entre o *Taurus* e o *Twyford*, e os dois navios envolveram o F-14 com o cabo. Enquanto o *Taurus* fi-

cava parado, o *Twyford* descrevia círculos para enrolar o cabo diversas vezes em torno do avião. Então, tripulantes do *Taurus* juntaram as duas extremidades do cabo, e desceu-se um aro de 50 toneladas, para apertá-las bem. O Tomcat, finalmente, tinha sido apanhado.

O *Taurus* içou o aparelho até menos de 150m da superfície e, lentamente, o rebocou ao longo de 130km até águas mais rasas. A três milhas ao largo das Órcadas, onde o mar tem menos de 42m de profundidade, dois escafandristas da Alemanha Ocidental mergulharam e passaram um cabo em volta do nariz do avião tão difícil de recuperar.

No dia 11 de novembro, quase dois meses depois da queda do aparelho pela borda do *John F. Kennedy*, a proa do F-14 surgiu à superfície. Gibson telegrafou para o quartel-general em Londres: «Tomcat de volta à jaula.»

NA MANHÃ nevoenta de 13 de novembro de 1976, uma disforme pilha de sucata (tudo que restava do aparelho n.º 159588) foi descarregada na doca da base da Marinha Real Britânica, em Rosyth, perto de Edimburgo. Dali, o avião foi enviado para Norfolk, na Virgínia, a fim de serem determinadas as causas do acidente. O custo total das operações de salvamento foi de 2,4 milhões de dólares, que, mesmo assim, é um preço irrisório pela conservação do avião e de seus inestimáveis segredos nas mãos dos norte-americanos. ▲