

Em memória de Roger Chapman

Índice

Elenco	15
Mapa do local do resgate	19
Submarino	21
Prólogo	23
 PARTE 1	
O cabo e o submarino	41
 PARTE 2	
Quarta-feira	117
 PARTE 3	
Quinta-feira	161
 PARTE 4	
Sexta-feira	193
 PARTE 5	
Sábado	251
 Epílogo	317
Notas sobre as fontes	323
Agradecimentos	327

Elenco

EQUIPA BRITÂNICA — VICKERS OCEANICS

Roger Mallinson, piloto do *Pisces III*

Roger Chapman, copiloto do *Pisces III*

Sir Leonard Redshaw, presidente do conselho de administração da
Vickers Shipbuilding

Greg Mott, diretor executivo da Vickers Oceanics

Comandante Peter Messervy, diretor-geral da Vickers Oceanics

Bob Eastaugh, diretor de operações

Len Edwards, comandante do *Voyager* da Vickers

Ralph Henderson, oficial de superfície

David Mayo, mergulhador e técnico de comunicações

Desmond «Des» D'Arcy, piloto de submarino chefe

Geoff Hall, engenheiro elétrico

Doug Huntington, engenheiro do projeto

Ted Carter, diretor técnico adjunto, mecânico

Maurice Byham, engenheiro de vendas

Bob Hanley, oficial de superfície e mergulhador

Harold Pass, diretor técnico

Dick Nesbitt, engenheiro eletrônico

Terry Storey, diretor técnico adjunto

Roy Browne, piloto
Mike Bond, mergulhador

EQUIPA CANADIANA — HYCO

Dick Oldaker, presidente
Jim McFarlane, diretor de operações
Al Trice, cofundador
Mike Macdonald, piloto principal
Jim McBeth, engenheiro do projeto *Pisces*
Bob Starr, piloto
Bob Holland, piloto
Al Witcombe, piloto
Steve Johnson, piloto

EQUIPA NORTE-AMERICANA

Comandante Ramos, oficial de ligação da Marinha dos Estados Unidos
Earl Lawrence, especialista de salvamento do Departamento da Marinha dos Estados Unidos
Bob Moss, supervisor-adjunto de salvamento da Marinha dos Estados Unidos
Bob Watts, diretor de programa do CURV-III, piloto principal
Tom Wojewski, técnico de sonares
Denny Holstein, supervisor do convés
John De Friest, técnico mecânico
William Sanderson, técnico de eletrônica
William Patterson, técnico de fotografia

NAVIOS DE SUPERFÍCIE

Voyager da Vickers

HMS¹ *Hecate*

HMS *Sir Tristram*

John Cabot, quebra-gelo e navio lança-cabos da Guarda Costeira
Canadiana

USS² *Aeolus*, navio lança-cabos da Marinha dos Estados Unidos

SUBMERSÍVEIS

Pisces II

Pisces III

Pisces V

CURV-III (*cable-controlled undersea recovery vehicle* — veículo de
recuperação submarina controlado por cabos)

¹ HMS é uma sigla que significa *Her/His Majesty's Ship* (Navio de Sua Majestade) e é o prefixo usado para designar os navios pertencentes à Marinha Real Britânica. [N. do T.]

² USS é uma sigla que significa *United States Ship* (Navio dos Estados Unidos) e é o prefixo usado para designar dos navios pertencentes à Marinha dos Estados Unidos. [N. do T.]

Prólogo

Na cabina, o balanço suave da embarcação é tão bom como uma canção de embalar para Roger Chapman. Uma vida inteira no mar ensinou-o a dormir sempre que possível e a agarrar-se ao que podia. Pode ter-se deitado apenas duas horas mais cedo, mas já teve o descanso de que precisava e, quando o despertador soa à uma da manhã, lava-se na bacia, veste um par de calças de ganga azuis, uma camisa cinzenta e, por cima, um par de jardineiras azuis. Pensa, por um segundo, em pegar numa camisola mais pesada, mas só vai estar fora algumas horas, pelo que não vê razão para o fazer. Antes de sair da cabina, deixa o diário de bordo do piloto aberto, pronto para o regresso. Alguns minutos depois, sai da cabina, passa pela cantina, onde o cozinheiro já tem os almoços embalados, e sobe para o convés. Chapman gosta do silêncio das primeiras horas da manhã. Embora o *Voyager* da Vickers, a embarcação de comando da empresa com 2850 toneladas — vermelha com um remate branco e capaz de transportar e servir dois submersíveis —, esteja a trabalhar ininterruptamente, à noite há menos pessoas e uma sensação de calma secreta cai sobre o navio.

No convés, Chapman sente o frio leve da brisa noturna e baixa o olhar para as águas negras do Oceano Atlântico. A terra mais próxima fica a mais de 240 quilómetros de distância. A imensa escuridão do horizonte é apenas ligeiramente iluminada pela Lua, escondida atrás de uma cortina

de nuvens cinzentas. Está na hora de ir trabalhar. Dirige-se para o porão interno, onde vê o volume branco do *Pisces III*, o minissubmersível em que vai trabalhar e onde é claro que o colega de Chapman, Roger Mallinson, passou as últimas horas. Engenheiro dotado, cuja atividade predileta nos tempos livres é construir motores a vapor em miniatura, Mallinson tem andado insatisfeito com o fraco desempenho do braço mecânico, uma garra extensível com um metro e meio de comprimento, pelo que decidiu desmontá-lo e reconstruí-lo.

Mallinson, um homem alto, magro, com uma frondosa barba castanha e penetrantes olhos azuis, não está a ter um bom dia, nem uma boa noite. Está a sentir-se agitado. Não dorme há 24 horas e pouco comeu. A memória de uma empada fria de carne e batata que lhe foi servida a um balcão de fórmica a cair aos pedaços num *pub* degradado perto do aeroporto, a última refeição a sério que tomou, recusa a desvanecer-se. Talvez estivesse a sentir os primeiros sinais de intoxicação alimentar e tem andado a queixar-se de estar com uma leve diarreia, que espera que passe depressa.

Quando o braço mecânico não está a funcionar bem, o problema pode ser mecânico ou hidráulico, mas, desta vez, é uma mistura dos dois. E há também a questão da reserva de oxigénio. O submarino tem cerca de meia botija, mais do que suficiente para um trabalho de 10 a 12 horas, mas Mallinson detém-se a pensar por um segundo e decide substituí-lo por um recipiente cheio. Levanta-se, sobe para a escotilha, sai do submarino com a botija de oxigénio na mão e dirige-se para o paiol de oxigénio, três cobertas mais abaixo. Por sorte, está aberto e, embora saiba que deveria pedir autorização a Ralph Henderson, o oficial de campo, não quer ir falar com ele, sobretudo depois da forma como Henderson se dirigiu a Mallinson no início da semana. (Mallinson estava preocupado com a escotilha da esfera à ré e pediu que fosse reparada antes da última pausa que fez. Quando voltou a bordo, perguntou a Henderson se a reparação tinha sido realizada e a resposta que recebeu foi menos do que educada. O chefe disse-lhe que não e que se Mallinson tinha algum problema

com isso, que não fosse fazer o mergulho.) Mallinson pega numa botija cheia — que substitui pela botija meio cheia que tinha no submarino, embora não devesse fazê-lo —, levanta-a para cima do ombro e volta para a escada, que sobe a custo.



Pisces V a ser carregado para o *Voyager* da Vickers no Porto de Cork.

Chapman dá com Mallinson no mesmo sítio em que o deixou: atrás dos comandos e a debater-se com as últimas reparações do braço mecânico. Mallinson insiste que dormitou alguns minutos, mas Chapman tem dúvidas e não há tempo sequer para passar pelas brasas. Têm um horário a cumprir e é quase 1h30 da manhã. Chapman desce para a esfera com as sanduíches, o termo de café, um pequeno pacote de leite e um *tupperware* com açúcar.

O *Pisces III* está ligado a guinchos e a cabos no cobro do porão do *Voyager* que permitem que o seu peso de 12 toneladas seja movido facilmente em direção à popa, onde estropos de aço fazem parar abruptamente a embarcação. A frente do *Pisces III* fica assim diretamente sobre o mar e as vigias permitem ver o marulhar negro das ondas mais abaixo.

Chapman e Mallinson, sentados na apertada esfera operacional do submarino, com apenas 1,80 metros de largura, começam a trabalhar

na lista de verificação pré-mergulho cujo nome na papelada diante de si corresponde ao «Mergulho n.º 325».

Todo o equipamento seguro: confirmado
Vigias limpas: confirmado
Lançamento da boia de emergência em funcionamento: confirmado
Comprimento do cabo da boia de emergência igual à profundidade máxima possível: confirmado
Escotilha principal limpa e oleada: confirmado
Óleo da bateria atestado às: 00h45
Conduta de oxigénio: reserva de oxigénio de 207 bares: 200 bares
Barómetro de cabina configurado: confirmado
Relógio com corda e configurado: confirmado
Kit de CO₂ Dräger: confirmado
Chave de queda de peso: confirmado
Sistema de vídeo a funcionar: confirmado
Válvulas de lançamento e boia de emergência fechadas: confirmado
Válvula de suspiro da cabina fechada: confirmado
Sonar: confirmado
Unidade de purificação do ar: confirmado
Luzes externas: confirmado
Rádio VHF: confirmado
Operar desengate de emergência e confirmar: confirmado
Bateria de reserva de energia de emergência de 12 volts: confirmado
Motores de propulsão: confirmado

O último ponto da lista de verificação é a eficiência operacional do braço e da garra, um instrumento extensível que permite que a tripulação recolha e movimente equipamentos, o que é fundamental para a missão que se aproxima. Mallinson fica um pouco tenso quando Chapman o testa. No exterior do submarino, a tripulação observa o braço a girar e a virar, a mão a abrir-se e a fechar-se sem sobressaltos. Um polegar

levantado é suficiente para assegurar o último «confirmado». O *Pisces III* está a postos.

Enquanto ambos desfrutam de um momento de tranquilidade, Mallinson pensa no dia anterior: o dia dos golfinhos. Mallinson estava a trabalhar no telefone subaquático na sala de comunicações quando, de repente, um grupo de golfinhos apareceu na linha, a guinchar e a gargalhar na mesma frequência. Mallinson já tinha «falado» com eles no passado e sabia que podiam ser muito barulhentos. No fundo do mar, era possível deixar de ouvir mensagens da superfície devido à conversa incessante destes mamíferos, mas, como Mallinson já tinha explicado aos companheiros de bordo, «não me importo de perder mensagens para os golfinhos». Quando um membro da tripulação assomou à porta e lhe disse que havia um grupo extenso de golfinhos junto à proa, Mallinson pediu-lhe para ficar a tomar conta das comunicações, foi buscar a câmara de filmar e subiu ao convés. «Nunca tinha visto nada assim. O mar inteiro ao alcance da vista, de um horizonte ao outro, cheio de golfinhos.» No entanto, quando conseguiu tirar a câmara da caixa, só conseguiu registar em vídeo seis caudas a desaparecerem no mar. No submarino, Mallinson pergunta-se se irão voltar.

O clima à 1h30 da manhã está relativamente calmo, mas o vento está a arrefecer e prevê-se uma tempestade. O *Pisces III* é arriado junto ao costado do navio de encontro ao mar sob a supervisão atenta de um par de mergulhadores num barco semirrígido pneumático Gemini. Depois de um deles terminar a difícil tarefa de escalar para cima do *Pisces III* e desengatar o guincho, o controlador contacta Chapman e Mallinson pelo rádio VHF e dá a instrução: «Pronto para submergir.»

Depois destas palavras, o *Pisces III* expele o ar dos tanques de flutuação e inicia um mergulho controlado que vai das águas superficiais cheias de luz até à escuridão cerrada mais abaixo. Irá demorar 40 minutos a chegar ao fundo, onde a pressão intensa da água é de 55 bares, o equivalente a 50 toneladas sobre a escotilha de entrada.

Mallinson olha pela vigia e ruma em direção ao que descreve como resíduos, pequenos salpicos de partículas a moverem-se com a corrente. Se os resíduos estão a subir, o submarino está a descer. Se os resíduos estão a descer, o submarino está a subir. A cabina pode ser barulhenta, mas Mallinson tem os auscultadores nas orelhas e está a ouvir o ecobatímetro, que lhe diz onde é o fundo e onde está o cabo. Ouve-se o som do telefone subaquático e o giroscópio a sibilar. Às vezes, é tão alto que os tripulantes mal conseguem ouvir os próprios pensamentos.

Os poderosos feixes de luz de tálio do *Pisces III* — 1000 watts — são holofotes que atraem uma multidão colorida para o palco arenoso. A 520 metros de profundidade, bacalhaus, eglefins, raias e uma enguia esporádica não deverão demorar a desfilar por perto, e Chapman nunca se cansa de os ver, nunca deixa de dar o devido valor às três vigias, aqueles 10 centímetros de vidro de cada uma que lhe dão acesso a um mar de maravilhas. Os anos passados como tripulante de submarinos da marinha, encerrado num tubo de metal sem ver o mundo subaquático pelo qual Chapman e os companheiros de bordo vogavam silenciosamente, aguçaram-lhe os sentidos e a fome de realidade. Deitado no beliche, perguntava-se muitas vezes o que haveria para além da carcaça de aço do submarino nuclear ou em que parte do mundo estariam realmente, mas, no *Pisces III*, podia ver tudo em cada mergulho.

Nas primeiras horas da manhã de quarta-feira, o que vê é um leito do mar cinzento e castanho e grãos de areia a rodopiar em redor. Enquanto Mallinson está concentrado em pilotar o *Pisces III* na direção do sinal sonoro do sonar, uma baliza portátil cujas ondas sonoras podem ser rastreadas até ao destino, Chapman pode apreciar a vista. O Atlântico está limpo, pensa Chapman, ao contrário do Mar do Norte com o amontoado de pedaços de tubos, manilhas e latas de cerveja deixadas para trás. Houve ocasiões, em mergulhos anteriores para a indústria petrolífera, em que pensou que o leito do mar parecia mais um depósito de lixo: um monte vergonhoso de detritos lançados para as profundezas.

O *Voyager* e o *Pisces III* foram contratados pela Post Office para a última fase do projeto de 30 milhões de libras que está a chegar ao quarto ano. A Post Office, empresa de correios do Reino Unido, e a Canadian Overseas Telecommunications Corporation, empresa de telecomunicações ultramarinas canadiana, tinham instalado um cabo transatlântico de 5230 quilómetros que ia da Baía de Widesmouth, na Cornualha, até ao porto de Beaver, na Nova Escócia. O cabo CANTAT-2, envolto num revestimento blindado, tem cerca de seis centímetros de diâmetro e é capaz de transmitir 1840 chamadas telefónicas transatlânticas em simultâneo, mais do que a capacidade combinada de todos os outros cabos transatlânticos em funcionamento. O projeto foi desenvolvido ao longo de três anos e meio, tendo o lançamento do cabo ao mar demorado seis meses, num trabalho realizado pelo navio quebra-gelo *John Cabot*, que foi desenrolando devagar o «fio que capaz de ligar os dois lados do oceano». No entanto, está em risco de ser arrancado por barcos de arrasto cujas redes podem ser atiradas a uma profundidade de 1600 metros. Enquanto o *Voyager* e o *Pisces III* rumavam para oeste para enterrar algumas centenas de metros de cabo à medida que avançavam, no outro lado do Atlântico, a vogar para este, estava outro navio da Vickers com o submarino-irmão, o *Pisces V*, que estava a desempenhar a mesma tarefa na direção oposta.

Mallinson está a zigzaguar com o *Pisces III* da esquerda para a direita, à medida que o submarino persegue o sinal do sinal sonoro, um dispositivo acústico de 45 centímetros que, como o testemunho numa corrida de estafetas, é apanhado por cada nova tripulação no local em que a última acabou o trabalho durante o dia ou durante a noite. Mallinson vai apanhá-lo e, mais tarde, voltará a largá-lo no final do turno, e, assim, o sinal sonoro vai avançando devagar ao longo de toda a extensão do cabo.

A contemplação das profundezas por parte de Chapman é interrompida pelo primeiro vislumbre do cabo pesado e escuro pousado, mas ainda não enterrado, na areia macia. O feixe de luz do farol do *Pisces III* encontrou o CANTAT-2 antes de Mallinson ter encontrado o sinal sonoro. Chapman avisa Mallinson, que ajusta ligeiramente a trajetória do

submarino, levando-o a roçar o chão até ao local do trabalho. Chegado ao local, Mallinson assume o comando da bomba de lama, um jato de água suficientemente forte para remover a areia e a lama da superfície e criar um sulco superficial no qual o cabo blindado é enterrado. Estão a seguir para oeste numa inclinação ligeiramente descendente com o continente da América do Norte a 4800 quilómetros de escura distância. Durante a primeira hora, Mallinson usa a mão esquerda em dois aceleradores para manter o *Pisces III* na posição correta e a mão direita para manipular o bocal da bomba de lama e direcionar o jato de encontro ao leito do mar. Fica surpreendido com a facilidade com que a areia se move e uma nova vala se forma. O leito arenoso é fino, fácil de mover e muito diferente de secções anteriores do trabalho, que, teimosamente, exigiram três ou quatro passagens até que a profundidade correta da vala fosse alcançada.

O submarino tem um pequeno gravador de cassetes a pilhas e, dadas as linhas e a acústica favoráveis da embarcação, o som é, como Mallinson descreve aos amigos, «absolutamente sensacional». No entanto, o acompanhamento musical que escolhe para as suas manobras subaquáticas não é o mais popular. Num ano em que foram lançados os álbuns *Goodbye Yellow Brick Road*, de Elton John; *Aladdin Sane*, de David Bowie; *House of the Holy*, dos Led Zeppelin; e aquela que haveria de se tornar a banda sonora da década de muita gente, *The Dark Side of the Moon*, dos Pink Floyd, a escolha de Mallinson recua quase 250 anos. Prefere trabalhar a ouvir o som tranquilizador da música de órgão de Johann Sebastian Bach.

Às quatro da manhã, o par faz uma pausa para um descanso breve e abre o termo de café e as sanduíches — queijo e *chutney* para Chapman, doce de morango para Mallinson. Trocam de posições e Chapman assume os comandos. As horas passam devagar e, na superfície, a noite dá lugar à alvorada. Passam poucos minutos das seis da manhã, quando detetam um problema, mais ou menos no mesmo momento em que as baterias começam a fraquejar. A secção seguinte do cabo da Post Office não está pousada no leito do mar. Parece estar a pairar — a flutuar — quase um metro acima do fundo. O *Pisces III* avança para oeste a acompanhar

o cabo e os faróis iluminam o problema perfeitamente. Já a mais de 520 metros de profundidade deparam-se com uma obstrução que os topógrafos não tinham previsto. À frente do submarino há uma depressão com cerca de 7,5 metros de largura sobre a qual o cabo está suspenso como um fio de trapézio. Ainda por cima, do outro lado, o terreno do leito do mar é mais alto. A vala e o cabo suspenso estão numa posição perfeita para que os ganchos e as redes de traineiras o rasguem. Embora estejam longe da costa da Irlanda, ambos os homens sabem como funciona a «Lei de Murphy» nas águas internacionais.

O *Pisces III* recua e avança ao longo da vala, a filmar a dimensão da cavidade e a explicar o problema à equipa da superfície. A decisão tomada consiste em começar a desbastar a margem este com o bocal do braço mecânico para diminuir a inclinação e permitir que o cabo fique rente ao fundo. Demoram 40 minutos a afastar a areia. Depois filmam todo o trabalho realizado e largam o dispositivo de sinal sonoro para marcar a posição e permitir que o próximo turno continue o trabalho.

Chapman resmunga: «Isto vai significar mais dias de trabalho», enquanto Mallinson tem receio de se terem demorado demasiado naquela tarefa e gastado a reserva de energia. Pensa para si próprio que foram bastante estúpidos.

À superfície, o *Voyager* começa a fazer os preparativos para a subida do *Pisces III*. A equipa de mergulhadores, composta por dois homens vestidos com fatos de mergulho, máscaras e garrafas de oxigénio, desce a escada de corda para o barco semirrígido pneumático Gemini e dirige-se para a baliza laranja vibrante que flutua à superfície para marcar a localização do *Pisces III*. Mesmo à profundidade de 520 metros, Chapman e Mallinson conseguem ouvir o som abafado do motor exterior do Gemini no microfone subaquático, um sinal audível de que a autorização para subir está iminente.

Quando a chamada chega alguns minutos depois, Mallinson começa a bombear óleo para os sacos de lastro, que começam rapidamente

a converter a flutuabilidade da embarcação, que passa de negativa a positiva. O *Pisces III* derrapa e levanta-se suavemente do fundo arenoso do mar e o submarino começa a subir devagar da escuridão em direção à luz. Chapman, maníaco por limpezas, arruma a última sanduíche que resta e assegura-se de que o termo de café fica bem fechado. À medida que sobem em direção à superfície, Mallinson nota uma mudança de direção nos resíduos e, logo, na maré: está a dirigir-se para este.

Às 9h17, o interior do *Pisces III* começa a iluminar-se ligeiramente à medida que o submarino vai chegando às águas mais superficiais banhadas pelo sol e as vigias permitem uma visão mais clara dos bacalhaus a passar.

«Bem-vindos de volta», grita Ralph Henderson, o responsável pelas operações de recuperação, pelo rádio VHF de onda curta. Henderson está na asa da ponte de comando a bombordo do *Voyager* e vê claramente o Gemini e o mergulhador de resgate, David Mayo.

Às 9h18, o *Pisces III* chega à superfície, onde começa a balançar e a sacudir-se devido às águas revoltas que lhe fustigam o casco. Dado que as vigias estão no fundo da embarcação, nem Chapman nem Mallinson conseguem ver ainda o que se passa, mas conseguem ouvir o ruído do Gemini a bater contra o submarino e de Mayo a subir para cima do *Pisces III*.

O mergulhador que está a pilotar o Gemini é Ernie Foggin. Conhecido como «tio Ernie» entre os membros mais jovens da tripulação, tem a porta do camarote sempre aberta para quem está com saudades de casa ou a padecer de amor ou apenas a precisar de um cigarro e de algumas palavras sábias. À medida que o submarino ia subindo, Foggin ia içando a baliza de marcação e quase 610 metros de corda. Ao longo de muitas missões, o processo de tentativa e erro ensinou-lhe, bem como ao resto da equipa, a não tentar enrolar a corda na perfeição — não há tempo — e a limitar-se a despejá-la na caixa de aço no Gemini. Se a atirar à sorte para dentro do barco, será fácil de a tirar da caixa, mas, se a tentar enrolar de forma muito controlada, ficará cheia de nós.

No *Pisces III*, Mayo, que, mais tarde, irá dizer que o mar estava «confuso e forte», sabe o que está a fazer. Primeiro, desaperta a longa

corda-guia que liga o submarino à baliza de superfície e é usada para indicar visualmente a posição submersa da embarcação em cada momento. A tarefa seguinte consiste em ligar o cabo de reboque do *Voyager* ao *Pisces III*, o que significa colocar o mosquetão no olhal trançado de um amante de 1,20 metros, que está preso à manilha de reboque inferior fixada na esfera à ré do submarino.

Foggin passa-lhe a extremidade do cabo de reboque, e Mayo, com o mosquetão na mão direita e o amante na esquerda, liga os dois elementos. Naquele momento, repara que o cabo tem muita folga. Depois, sobe pelo lado bombordo do submarino em direção à vela, onde normalmente se sentaria para o reboque.

«Cabo de reboque ligado», grita Foggin pelo rádio VHF. O mar está alteroso e uma onda afasta o Gemini do *Pisces III*.

De seguida, Mayo larga o cabo de reboque e o amante, ciente de que o cabo de reboque está a passar-lhe por cima do ombro esquerdo em direção ao lado direito e, logo, longe da escotilha de ré. Mas, ao passar o cabo por cima da cabeça, Mayo sente-o a ser puxado «como se o peso do reboque estivesse a fazer pressão».

Depois, sobe cuidadosamente para cima do motor a bombordo e, de seguida, para a vela. Fica na amura a estibordo a olhar em frente. Quando se vira para ajustar a posição, repara que o cabo de reboque está a enrolar-se na cavilha hexagonal de fixação da escotilha de ré no sentido inverso ao dos ponteiros do relógio, que é precisamente a direção em que a cavilha se desaperta. Repara também que o cabo está tenso.

Mayo tenta sinalizar o perigo. Não consegue contactar Foggin no Gemini, uma vez que o pequeno barco está longe da vista, perdido na depressão da onda, pelo que faz sinal com as mãos para o *Voyager*.

Henderson, que, entretanto, foi para o estabilizador de flutuação a bombordo do convés do *Voyager*, já consegue ver que o cabo de reboque foi levado para o lado do *Pisces III* pela água e está atravessado sobre o convés de ré do submarino. Dá ordens ao contramestre que está nos comandos do guincho a gásóleo para deixar correr o cabo de reboque,

a pensar que, desta forma, o cabo terá folga suficiente para que Mayo o afaste da popa do submarino. No mesmo momento, um dos empregados da Post Office a bordo está no convés a tirar fotografias da recuperação.

Mayo sai a custo da vela e desce para a esfera à ré para libertar o cabo. Ainda só tem uma perna fora da vela quando a popa do *Pisces III* se afunda subitamente. De início, pensa que o embate das ondas será suficiente para afastar o cabo, mas fica horrorizado ao ver que a escotilha à ré se abriu e se encontra a um ângulo de 20 a 30 graus e a água começa a entrar de jorro. A tensão do cabo de reboque contra a cavilha hexagonal desapareceu-a o suficiente para abrir a escotilha, que não demora a ser empurrada para longe.

Henderson olhou para o lado para dar a ordem e, quando volta a olhar para o submarino, vê que a escotilha à ré desapareceu. Grita para o contramestre, dizendo-lhe para enrolar o cabo de reboque no cabrestante para ter um ponto de apoio adicional e, de seguida, contacta a ponte de comando para lhes dizer para andarem à ré toda a força, de forma a sustentar a marcha do navio e abrandá-lo. Começam a puxar o cabo de reboque, mas, quando o *Pisces III* começa a afundar-se, param os motores do navio. Henderson começa a sentir a ansiedade e a adrenalina a crescerem levemente no peito, mas não o suficiente para lhe reduzirem a sensação de controlo e comando. Quando há um problema, há sempre uma solução.

Dentro do submarino, Chapman e Mallinson estão encharcados de suor devido à humidade que se acumula dentro da esfera e estão desejosos de tomar um pequeno-almoço tardio de *bacon* e ovos. Quando o alarme de água dispara, nenhum deles entra em pânico nem manifesta o mais leve sinal de receio. É comum a condensação que se acumula na esfera à ré, um compartimento circular de armazenamento onde são guardados o petróleo e o equipamento, fazer disparar o alarme. Já aconteceu um par de vezes no passado.

Juntamente com o som do alarme de água, ouve-se um segundo tinido áspero e contínuo, mas Chapman e Mallinson ainda demoram três segundos a perceber que algo não bate certo. Primeiro, pensam que pode

tratar-se de uma falha elétrica que fez disparar um falso alarme, mas não demoram a ouvir os gritos frenéticos no rádio VHF.

«Deve haver condensação na esfera à ré», grita Chapman.

De seguida, o *Pisces III* inclina-se para trás num ângulo de 45 graus e atira Mallinson violentamente para o fundo da esfera.

No rádio ouvem as palavras: «O mergulhador está a apontar para alguma coisa.»

Logo que as palavras do exterior reverberam em redor do submarino, a popa do *Pisces III* inclina-se de forma ainda mais acentuada. O submarino começa a afundar-se rapidamente sob os pés de Mayo, que fica a ver o corpo branco da embarcação a submergir no azul do oceano e a desaparecer completamente.

No interior, Chapman grita para Mallinson, dizendo-lhe para olhar para o «raio do indicador de profundidade».

O ponteiro já estava a tocar nos 30 metros.

Quando o indicador de profundidade atinge os 50 metros, o *Pisces III* estremece e para, o que faz com que Chapman e Mallinson percam o equilíbrio e batam contra o casco de aço do submarino. De seguida, o submarino começa a sacudir-se violentamente. Com dificuldades para se segurarem, os dois homens percebem que o *Pisces III*, em vez de se afundar na horizontal, está inclinado com o bico de proa para baixo, como um mergulhador congelado a meio de um salto. O *Pisces III* começa a balançar-se para um lado e para o outro, como um pêndulo, e depois para cima e para baixo, em movimentos oscilantes que provocam náuseas em Chapman e Mallinson. Como Chapman virá a recordar-se mais tarde, «a violência interminável do movimento» era como ser um «rato na boca de um *terrier*».

Chapman pensa em gritar a Mallinson para descobrir o que raio se está a passar. Depois percebe. O cabo de reboque de *nylon* que liga o *Pisces III* ao *Voyager* desenrolou-se até chegar ao fim da linha, ficar completamente esticado e deter — por momentos — a rápida descida do

submarino. Chapman sabe que o cabo não é capaz de aguentar, sobretudo tendo em conta que o *Pisces III* já está inundado com água do mar e uma boa tonelada mais pesado. O cabo de reboque tem capacidade para seis toneladas e o *Pisces III* pesa mais de 12. Não há dúvida de que se vai quebrar. A questão é quando.

Os segundos transformam-se em minutos à medida que, lá em cima, a equipa começa a preparar uma operação de resgate de emergência. Decide enviar um mergulhador para 60 metros de profundidade com um cabo de reboque mais pesado, que, caso seja possível utilizar, aliviará a tensão no cabo de *nylon* e estabilizará o submarino. A tripulação no poço do navio apressa-se a ir buscar o cabo de reboque suplente enquanto o Gemini volta para a popa com o mergulhador pronto a levar o cabo para debaixo de água para o prender ao *Pisces III*.

No entanto, quando recebem notícia do plano, Mallinson e Chapman percebem que se trata de uma missão impossível; uma missão quase suicida. Os movimentos violentos do submarino farão com que seja extremamente difícil e perigoso para o mergulhador encontrar um ponto de apoio seguro, além de que prender um segundo cabo enquanto o *Pisces III* é puxado para cima e para baixo devido ao movimento do *Voyager* na crista das ondas raia a loucura. É impossível que resulte, mas quer um quer outro têm preocupações mais prementes.

O telefone subaquático tem uma bateria de chumbo ácido suplente, que se soltou e começou a balançar ameaçadora como um tijolo e com o perigo adicional de dar azo a uma fuga de ácido se se romper. Há também o equipamento de sonar que se desprende e está a bater contra ambos. Mallinson consegue agarrá-lo, puxa-o dos cabos e atira-o para o fundo do submarino. Os dois fios elétricos ficam pendurados a balançar no ar. O alarme de água não está só a apitar, está a «berrar», pelo que, quando o encontra no meio da confusão, Mallinson desliga-o. Tanto Mallinson como Chapman estão perfeitamente cientes de que estão metidos num sarilho e já não precisam de um alarme para os avisar.

A questão passa então a ser: o que podem eles fazer para alijar a carga? Mallinson lembra-se do peso de queda de 180 quilogramas para utilização em caso de emergência que faz com que o submarino não consiga expulsar água dos tanques de lastro. É um bloco redondo de chumbo de grandes dimensões fixado na base do submarino que pode ser ejetado para aliviar a carga da embarcação e, assim, ajudar à subida. O peso está preso ao *Pisces III* por meio de um parafuso de aço rígido no chão do submarino, mas é difícil encontrar a chave de pontas num momento em que o submarino não para de rodar de um lado para o outro. Mallinson sente a pulsação a começar a subir e a respiração a acelerar à medida que vasculha o submarino em busca da ferramenta e concentra-se em bloquear o estridor circundante. O *Pisces III* tornou-se uma câmara de eco, com o microfone a captar o som das ondas, o ronco dos propulsores mais acima e as vozes do *Voyager* a instá-los a aguentarem-se, como se tivessem algum tipo de escolha. Mallinson precisa de se concentrar.

Encontra a chave de pontas e coloca-se sobre o pequeno buraco quadrado parecido com um cofre na base do submarino, estando o parafuso no que seria o lugar da combinação. Encaixa a chave de pontas em redor do parafuso e está quase a pôr o peso na rotação quando o submarino dá um solavanco. Mallinson vai de encontro à parede. Depois volta à posição. O parafuso tem um veio muito longo que o obriga a dar 25 a 30 rotações até ficar desapertado e se torna mais rígido à medida que vai saindo. Uma rotação. Duas rotações. No entanto, com cada rotação, Mallinson está a lutar por se manter em pé. Devagar, o parafuso começa a levantar-se do chão.

A última rotação dá azo a um estampido bem audível no momento em que o peso se liberta, mas ouve-se um eco imediatamente: um segundo estampido bem alto. O cabo de reboque de *nylon* tinha rebentado. A capacidade para suportar o peso é finita e a quebra ouviu-se bem no microfone subaquático.

No *Voyager* recolhem-se os esporões para introduzir a nova corda na estrutura em «A» para lhe dar alguma folga. É nesse momento que

a tripulação ouve o cabo de reboque a quebrar. Olham todos uns para os outros quando veem a corda a afrouxar.

O abalo provocado pelo cabo de reboque é suficiente para deixar ambos os homens no interior do submarino a sentirem náuseas. O *Pisces III*, que deixou de estar ligado ao *Voyager*, inclina-se imediatamente para um ângulo de 90 graus com a popa virada para baixo e começa a afundar-se rapidamente. Embora ambos soubessem que ia acontecer, não deixa de ser um choque ver a luz do sol da superfície a desaparecer à medida que o *Pisces III* vai caindo de costas. «Foi horrível cair para trás», recorda Mallinson.

O indicador de profundidade bate nos 75 metros.

Mallinson pega no telefone subaquático e começa a ler a profundidade do submarino para o *Voyager*: «90 metros... 105 metros... 120 metros.»

Chapman começa a segurar o equipamento antes do impacto. Sabe que uma componente solta poderá não só quebrar-se com o impacto, mas também tornar-se um projétil letal se fizer ricochete na esfera de aço. Retira o equipamento de sonar do suporte, coloca-o junto aos pés e começa a rever os procedimentos de emergência. Toda a energia elétrica é desligada para minimizar o risco de um incêndio explosivo durante o impacto, incluindo os sistemas de 12, 24 e 120 volts. Para se preparar para o impacto e não partir nenhum osso, Chapman empilha as capas acolchoadas dos assentos no fundo do submarino para onde Chapman e Mallinson não demorarão a ser lançados. Depois vira-se para Mallinson e diz: «Bem, é isto, então.»

O submarino já está escuro como breu.

A sensação de queda é pronunciada e audível. Os motores acoplados ao submarino estão a exercer pressão sobre as caixas redutoras e a desencadear velocidades extremas nos motores elétricos. Mallinson pensa em tentar usar os motores para abrandar a velocidade da descida, mas tem receio que estejam a rotações tão elevadas que qualquer interferência os poderá queimar ou provocar um incêndio. O barulho é intenso, os motores «gritam como um bombardeiro de mergulho Stuka».

Mallinson não diz nada. Limita-se a continuar a olhar fixamente para o indicador luminoso de profundidade e o ponteiro acelerado e a continuar a contagem.

«240 metros.»

«270 metros.»

«300 metros.»

Chapman começa a temer em privado que o submarino tenha caído em águas mais profundas e a calcular as probabilidades de sobreviverem a um impacto súbito. Estão aproximadamente a 800 metros de atingir a plataforma continental, onde a profundidade baixa para cerca de 900 metros.

«360 metros.»

«390 metros.»

«420 metros.»

Chapman diz numa pergunta-afirmação: «Devemos estar a chegar?»

Mallinson lembra-se de algo de repente e grita para Chapman: «Morde um pano.»

Enchem imediatamente as bocas, e na esperança de que os panos os venham a impedir de cortarem a língua com os dentes durante o impacto. Nos últimos segundos, Mallinson lembra-se da advertência do pai, que lhe tinha dito para não se meter em submarinos. Tenta segurar-se para se proteger do que sabe que será «um impacto dos diabos», uma afluência repentina de água do mar e a morte iminente.

O *Pisces III* bate no fundo do mar com um forte estremecimento que atira os dois homens para o lado e os faz colidir no chão. Quando conseguem recompor-se, olham para o indicador de profundidade. O ponteiro está nos 480 metros. Estão presos a uma profundidade duas vezes maior do que a de qualquer resgate de submarinos anterior. Se a água em cima deles fosse um prédio, teria mais 10 andares do que o Empire State Building. Durante 10 segundos, ficam ambos em silêncio à espera, para ver se o *Pisces III* vai cair para a frente ou para trás. O submarino mantém-se na mesma posição.

Num ato de rigor controlado, Chapman, que está com dificuldade em conter o medo aterrador que sente no fundo do coração, estica o braço e pega no bloco de notas e no marcador de filtro preto e escreve: «No fundo.»