

A VIDA NOS <<FF>> 1914-1934 (2)

POLUIÇÃO NA BAÍA DE GUANABARA !

Saíra certa vêz o "F-1" para exercício de imersão no fundo da baía.

No interior do navio, pelo efeito abrazador de uma temperatura escaldante, pela natural elevação de pressão produzida pelas perdas dos grupos de ar, pelo exalar continuo de gaz carbonico da tripulação, o ambiente tornára-se desagradavel. Como se costumava fazer, o comandante permitira que as praças ficassem semi-núas e assim mesmo, dos de serviço nos lemes horizontais, o suor corria ás bategas ; o proprio comandante, de olho atento ao periscopio de ré, observava o horizonte para evitar qualquer surpresa desagradavel com o aparecimento de uma barca de Paquetá ou de um reboque da Leopoldina que constituíam sempre os maiores fantasmas para os submarinos naquela zona de exercícios. E assim foi o "F" navegando debaixo dagua até proximo a um navio cisterna que acabava de descarregar oleo para os tanques da Standard. Tudo normal a bordo, mar espelhado, bafagem e maré de vasante. Em dado momento, porem, as cousas ficaram pretas; o comandante perdêo a visão, o que não era de esperar porquanto o manometro de profundidade marcava na ocasião 4m, 80

O imediato, o sempre lembrado Rademaker, chamado para constatar o fáto, observou pelo periscopio de vante e viu tambem tudo negro! O caso foi de tal forma estranho que o navio teve de vir a superfície, pois mesmo depois de pequenos mergulhos, a visão continuára nula.

E quando se foi verificar o que sucedêra, encontrou-se as objetivas com espessas camadas de nafta. Era que o tal navio tanque acabára de efetuar uma lavagem em seus porões, lançando ao mar todos aqueles detritos petrolíferos, contrariando desta forma, as disposições da Capitania.

MARIO SAMPAIO
Cap. M. Guerra

REBOCANDO O ALVO !

Para a disputa do premio "Independencia", instituído pelo Comandante Lemos Basto, para o submarino que em lançamentos em imersão atingisse o maior numero de acertos, saiu a "F-1", convencido que naquele dia voltaria á base com mais 100 pontos, isto é, com mais 2 torpedos no alvo, sem penalidades. O alvo era constituído por uma *cataparta* (alcunha dado na Flotilha a uma lanchinha á gasolina muito vagabunda), levando a reboque uma boia salva-vidas com uma bandeiróla encarnada, e já corria com a invariavel velocidade de 4 milhas, no alinhamento determinado pelo Chefe da Flotilha: boia Norte da milha-Penha.

Na ansia de não deixar á vista a marca branca do periscopio, para não perder pontos, conservava o navio entre as cótas de 6 e 7 metros, aumentando ou diminuindo a sua marcha com um ou mais contatos dos controlers dos eletricos, enquanto determinava os elementos do alvo, isto é, o seu rumo e a sua velocidade, para daí concluir qual o angulo que deveria botar no periscopio para fazer com que os torpedos passassem a meio do cabo de reboque. Determinada a distancia de tiro pelo numero de divisões que continham o alvo, mandei abrir as comportas, carregar as ampólas de lançamento, fiz a pontaria e, finalmente, fôgo !

Depois desta ultima vóz, para que o navio não viesse um pouco acima, por se vêr, momentaneamente aliviado do pêso dos torpedos enquanto a agua não invadissee o espaço que era por eles ocupado, foi levado pelo timoneiro dos lemes horizontais até uma cóta mais baixa e assim conservou-se completamente desaparecido, durante algum tempo. Exgotado o tempo de tolerancia, voltou ao plano de imersão anterior para observar o efeito do tiro mas nada se viu, nem alvo nem torpedo !! Tudo desaparecêra de sua prôa, como que por encanto; venho mais acima para se observar tambem pelo periscopio de vante, e ainda nada; nevego um pouco mais e virando o periscopio para ré vejo, então, o alvo, a reboque do submarino, com o seu cabo enrascado em um dos periscopios e a guarnição da lancha a gesticular para dentro do navio.

Venho á superfície e constato que o submarino, depois do tiro, passára tambem pelo meio do alvo!

MARIO SAMPAIO
Capitão de Mar e Guerra

RUMO AO FUNDO

Em Março de 1932, depois que fôram refeitas e experimentadas em imersão todas as juntas que fizeram agua por ocasião da imersão anterior, em que recebi o Comando do "F-3", saí com ele para o primeiro exercício de tiro em alvo moveli no interior da baía, em treinamento para a disputa ao Premio Independencia.

Feita a imersão estatica e posto o navio em aguas excelentes dei adiante e determinei o inicio das operações á prôa.

Navegava o "F-3" em bôas condições, ligeiramente pesado de prôa, com pouco leme, procurando posição para determinação dos elementos do tiro, quando o mestre do navio, bom timoneiro dos lemes horisontais, acusou "navio pesado de prôa". Determinei-lhe que aguentasse com os lemes e passei alguma agua do trim de vante para o de ré continuando minha derrota.

Pouco tempo depois o mestre comunica-me a mesma situação e eu determino as mesmas providencias.

Não chegára o mestre do navio a acusar nova dificuldade de governo no plano horizontal, que eu do posto de comando no periscopio de vante percebia, por estar o navio mais pesado e outra vês pesado de prôa, quando o "F 3" abicou e com inclinação demasiada desceu velôzmente até a profundidade de 25 metros, da qual tambem voltou rapidamente á superficie pela ação do ar de três grupos atestados, o terceiro dos quais aberto para o piano, logo após a brusca descida do navio.

Errei, porque segundo os criteriosos conselhos da meu antigo instrutor, eu devia emergir para verificar na superficie a anormalidade que se apresentava. Mas o meu amôr proprio estava em jôgo e eu não queria, na minha primeira imersão para exercício de tiro, vir á superficie para não despertar, entre os meus comandados, qualquer suspeita de mêdo no intimo do seu Comandante.

Valeu-me, e a todos que se achavam sob meu Comando no "F-3", achar-se o navio em local de profundidade bastante, á lêste das Feiticeiras, 30 ms. proximamente, e ter a Divina Providencia me inspirado a manobra de tirar a inclinação do navio, em seguida ao abicar, deslocando a guarnição de vante para ré. E não foi sem grande dificuldade que se operou esta movimentação, devido á inclinação longitudinal do navio e na qual voluntariamente tomou parte o então Capitão Tenente Aureliano de Almeida Magalhães, que se achava comigo, no 3°

compartimento, assistindo ao meu primeiro exercicio de tiro em imersão, e que supoz ter o navio feito agua, pelo fato de uma porta estanque que fechava á feição da inclinação, ter-se fechado largando do grampo de pressão, quando ele passava de um compartimento para outro, julgando ter sido por ordem minha.

Fôram momentos de grande emoção para mim e para todos do "F-3", e de grande anciedade e espanto para os que se achavam na lancha escolta.

Que rememorem os assistentes de uma tal situação as suas graças a Deus.

Salvou-se um navio com todo seu pessoal e firmou-se um comando no conceito de seus comandados.

Mas... ficou a experiencia que foi rude e serviu de exemplo.

Foi esta a passagem mais perigosa que tive durante o meu comando de submarino, motivada por ter se alagado uma das caixas vasiaas avante, pela passagem de agua do tubo de torpedo pela caixa do retem, cujo engachetamento não estava estanque e não fôra verificado e provado nas duas imersões anteriores.

MARIO HECHSHER
Cap. de Fragata

GACHETA HUMANA!

Nunca me esquecerei da travessia feita em Divisão com o "F-1" e o "F-5", de Vila-Béla á Batista das Neves, em Novembro de 1922, em que o "F-1", comboiado pelo "Laurindo Pitta" teve que arribar a Porcos Grande e o "F-3" com o "F-5" suportaram mar grosso pela prôa, capeando na altura da Ponta do Cairoçú quando demandavam a barra oéste da Ilha Grande. Do "F-3" não se avistava o "F-5" quando ele caía no jazigo da vaga; a situação era difícil e tudo o mar arrancava e carregava: bote, privada, lonas da borda, salva-vidas, pão com a bandeira, etc.

Aproado ao mar cavado e alteroso para tão pequenos navios, o "F-3" abatia grandemente sobre a ilha de Cairoçú e para ser montada a ponta do mesmo nome houve necessidade de se aumentar de marcha.

O mar, então, galgando a esguia prôa do navio que nele se enfiava, quebrava sobre a torreta, e alagando o convés por ele corria, e pela escotilha de ré penetrava no 6º compartimento!

As bombas eletricas não davam vasão á agua, e já o induzido do motor de BE era atingido por ela quando deliberei fechar a gaiuta de acesso ao compartimento.

Foi o momento difícil. Os motores Diesel não podiam continuar a trabalhar ficando unicamente aberta a gaiuta da torreta, pois o seu pessoal não podia permanecer no compartimento com a depressão que se fazia no seu ambiente, e era arriscado pôr em funcionamento os motores eletricos por causa do de BE.

Teve que continuar aberta a gaiuta do 6º compartimento, mais houve necessidade de crear-se um posto arriscado e de grande sacrificio: um homem deitado por cima de uma lona posta sobre a braçola da escotilha e seguro aos balaustres da gaiuta evitava, impressando com o corpo a lona sobre a braçola da descida, impedia que o vagalhão que assoberbava o navio penetrasse em cheio no compartimento, e permitia, aliviando o corpo de sobre a lona, que se fizesse a circulação de ar necessaria á permanencia do pessoal de serviço nos Diesel.

E assim, com grande dificuldade, poudeser montada a ponta de Cairoçu, já se fazendo noite, e demandada a enseada Batista das Neves pela barra oéste da Ilha Grande.

Dois dias depois chegou o "F-1" do qual, até então, tiveramos as notícias mais alarmantes e contraditorias, provocadas por um radio do "José Bonifacio".

MÁRIO HECHSHER
Cap. de Fragata

A NAFTA BATISADA

Na enseada do Abraão (Ilha Grande), deu-se o episódio mais pitoresco de todo o tempo em que exerci o comando do "F-3".

Depois de penosos trabalhos e de muitos sacrifícios feitos pelo pessoal do "F-1", pôde este navio partir em Divisão com os outros submarinos, na madrugada do dia 22-10-922, e isso mesmo só com um motor Diesel funcionando mal. Era o amôr proprio do seu Comandante, em jogo, e o desejo de todos do "F-1" em desempenhar a comissão de ida e volta a Santos.

No regresso de Santos, depois de peripecias varias, naquele citado dia, já em Abraão, fiz ciente o Comandante da Flotilha com pavilhão no "F-3", que só dispunha de nafta para atingir o Rio em rumo dirêto, sem manobras e digressões.

Recebi então ordem para receber nafta do "F-1" que se dizia ter combustível de sobra porque só navegava com um Diesel.

Providenciando a respeito, achei criteriosas e justas as ponderações do motorista chefe, que, entre outros declarou não ser possível que o "F-1" tivesse sóbra de nafta, porque em toda travessia encontravamos sobre o mar, de quando em quando, uma camada desse combustível mal queimado pelo seu motor.

Sem informar e positivar a minha duvida ao Chefe, desisti de tomar a nafta do "F-1", que me permitisse atingir o Rio com folga de combustível.

O Comandante do "F-5", porem, que estava tambem com o combustível pelo chicote, resolveu utilizar-se do oferecimento do Comandante do "F-1" recebendo a nafta que se dizia deveria existir de sobra em seus tanques.

Passadas as mangueiras para o "F-5", feitas as manobras convenientes e ultimado o recebimento verificou-se que o "F-1" servira apenas de barca d'agua salgada para o "F-5", pois a agua dos tanques do "F-5" não fôra substituída por nafta e sim por agua.

O logro foi gosado, gostosas gargalhadas fôram dadas de parte a parte, contribuindo para melhorar o ambiente carregado - que diga o Aché - mas o Chefe não me perdoou no momento a falta de informação...

E o "F-1", por não ter nafta e sim agua como combustível, regressou ao Rio a reboque do "Laurindo Pitta" .

. .

E o "F-3" atracou ao Tender "Ceará" com o petróleo existente no tanque respectivo, por ter acabado a nafta quando, já dentro da baía de Guanabara, tínhamos pelo través a Ilha Fiscal.

MARIO HECHSHER
Cap. de Fragata

NEM SEMPRE QUEM QUER...FAZ

Comandava eu o "F-1" e de volta de uma estafante imersão procurava atracar ao costado do Tender "Ceará". Na manhã desse dia, porém, eu avistara no Arsenal um dos elementos "de peso" da Marinha, e por isso não era de estranhar que o vento e a maré somassem positivo e concorressem de mãos dadas para contrariar o meu esforço. Aproximo-me o mais que posso do Tender e mando atirar a retinida de vante; o marinheiro que estava com ela em mão atira-a, mas não alcança o alvo. O Comandante queima o fusível da perna direita e bate malcreadamente no passadiço com o pé do mesmo bordo.

O sargento-torpedista Pery, atualmente Patrão-Mór, homem desembaraçado, nota o mau humor do Comandante e procura safar a onça, atirando por sua vez a retinida, que cae a poucos metros do atirador. Queima-se então o fusível da perna esquerda, o que leva o Comandante a bater com o pé esquerdo com mais força ainda no passadiço.

Queimados assim os fusíveis, o Comandante fica sem "controle", solta uma imprecação e grita (sic) . "Neste navio não ha quem saiba atirar uma retinida?!!!. É preciso que o Comandante saia do passadiço para fazel-o?"

E juntando a ação às palavras, o Comandante, fiado na pratica desse sport que cultuava, sae garbosamente do passadiço, vae á prôa e atira a retinida, que cae a meio metro do atirador, toda enrascada. Tableau. Atracação perdida, o Comandante volta a seu posto com cara de cachorro que estava lambendo fundo de panela e que foi escurraçado. Nova tentativa de atracação, durante a qual o Comandante ruminou a rata que dera, e o navio atracou sem novidade.

Terminada a manobra, o Comandante forma a sua guarnição e perante ela pede desculpas ao Sargento Pery da imprecação contra ele proferida e que saíra de sua boca em momento de raiva, enquanto que dos olhos de seu brioso subordinado as lagrimas corriam abundantemente.

Este episodio serviu para mais convencer aos eletricitistas dos cuidados que deveriam ter com os controles, uma vez que a falta destes traz sempre consequencias desagradaveis para o circuito.

A. LANDIM
Cap. de Fragata

SUBMARINO BOCHE ATACA PAQUETES NA GUANABARA!

O "F-1" em imersão procurava atacar com torpedos um alvo que deveria surgir das bandas de Paquetá. Macho todo virado para esse ataque, quando o Imediato Aché, no periscopio de vante, aproveitando um lampejo que este dera, diz calmamente, para não impressionar a guarnição: "Comandante, ha um paquete por BB". Viro rapidamente o periscopio e vejo a poucos metros um navio que cresce ameaçadoramente para o submarino com muita gente á prôa, olhando para baixo. Exame rapido de situação: "Paquete com pouco seguimento vindo ligeiramente para BE. Se guino para BB, vou me atirar na boca do lobo; se guino para BE, minha pôpa rabeiará para cima dele" .

Decisão "Guinar para BE e logo em seguida parar o motor de BB e guinar rapidamente para BB". Com essa manobra evitei que a pôpa fôsse atirada para o paquete e safei o navio. Da minha consciencia recebi a seguinte mensagem, sem preambulo:

"Manobra bem executada". A morte com seu enorme alfange, (ela tinha que ceifar muitas vitimas) cuja sombra cheguei a perceber, eclipsou-se como por encanto e ninguem a bordo, a não ser o imediato que a tudo assistia do periscopio de vante, percebeu o que se passou, pois tudo foi ordenado com o melhor bom humor, pilheriando mesmo o Comandante o que é comum entre os submarinistas.

Passado o perigo, a pressão do Comandante subiu tão rapidamente que o ponteiro do manometro, ao ir de encontro ao esbarro de limite maximo, entortou.

Ordens são dadas para o navio subir rapidamente á superficie; torreta aberta com a agua ainda lambendo o convez; sereia funcionando ativamente, chamando o paquete á fala.

Esse mussulmanamente continua a sua rota sem atender aos chamados do submarino. Lancha escolta chamada aproxima-se e o Comandante ordena ao Mestre que nela estava, que atire de carabina contra o paquete.

Cinco disparos seguidos e o silvo das balas passando sobre o paquete (relatorio de seu Comandante) fazem com que ele páre. O Imediato Aché recebe então a seguinte ordem: "Imediato prepare tudo para atracação áquele paquete, pois eu vou nele saltar para quebrar a cara do Comandante".

Insinuação do Imediato: "Comandante, eu acho que o Snr. não deve fazer isso, pois perderá a situação favoravel que, no caso, está de seu lado". Resposta do Comandante: "Imediato, prepare tudo que eu vou quebrar a cara do Comandante". Nova tentativa do Imediato "Comandante eu acho

que o Snr. não deve fazer isso". Resposta decisiva do Comandante: "Imediato, não insista!"

Manobras de exgotamento feitas rapidamente, espias surgindo de dentro do navio, quais serpentes tentadoras á minha colera.

Aproximação rapida, e quando o submarino chega á fala do paquete, estava no portaló um Oficial de Marinha mais antigo do que o Comandante do submarino. Ligeiro desabafo, e o ponteiro do manometro desentortou, como por encanto, caindo a pressão a olhos vistos.

O paquete estava sob a direção desse Oficial, regulando as suas agulhas.

Partes, ofícios, representações, etc., e o Comandante ao voltar á sua Base, relata o fato ao atual Ministro da Marinha, então Comandante da Flotilha de Submarinos, e recebe deste a seguinte resposta: "Agiu perfeitamente. Eu faria o mesmo. Vou imediatamente comunicar o caso ao Snr. Ministro", que logo aprovou o meu procedimento. Safei-me assim de um longo officio que encapava a parte do meu colega, e no qual um Chefe classificava o meu procedimento como irregular "fazendo manobras descabidas nas prôas dos paquetes".

Mas, tudo terminou bem. Apenas o vespertino "A Noite", como remate de tudo isso, aproveitando o período, que era o da ofensiva submarina na Grande Guerra, e na ancia do "furo", publicou uma noticia a respeito, assim intitulada:

"Comandante de submarino boche que ataca, a bala, os paquetes mercantes, dentro do porto".

A. LANDIM
Cap. de Fragata

AR AO VALVOLÃO

E Abril de 1933, depois de concluir uma grande docagem, fez o "F-1" a sua primeira immersão com o novo Commandante.

A immersão foi feita sem incidentes, o navio obedeceu perfeitamente á manobra, navegando em diversas aguas, equilibrado e docil.

Depois de ter andado cerca de 2 hs. pelo interior da bahia de Guanabara, quiz o Commandante vir á superfície pelo meio usual de "ar ao valvolão"; feita a manobra, o navio que navegava a 10 metros subiu a cerca de 2 metros e em vez de continuar em ascensão, desceu novamente a 10; deu-se novamente "ar ao valvolão" e assim se fez mais duas vezes e cada vez com maior pressão, mas sempre com o mesmo resultado: o navio tornava á mesma profundidade de dez metros, só se conseguindo que elle puzesse a torreta fora da agua.

Suppoz-se haver alguma ruptura de encanamentos ou má vedação do valvolão.

Não sendo prudente gastar-se mais ar, porquanto não se previa o tempo que levaria essa immersão, abandonou-se logo a idéa de emergir dando "ar á superstructura", mesmo porque esse meio não offerencia segurança, devido ao má estado em que ella se encontrava.

Lançou-se prudentemente mão das bombas electricas de esgoto dos fundos duplos, procedendo-se assim com toda a cautela, para que não houvesse uma nova avaria, desta vez talvez irremediavel.

Para desafogo do Commandante e de sua guarnição, no fim de dez minutos estava o "F-1" na superfície.

O pessoal da lancha que fazia a escolta relatou que, quando o navio se aproximava da superficie, uma enorme columna d'agua era projectada a uma altura de mais de 20 metros, assemelhando-se a uma enorme baleia esguichando agua.

Na superficie então constatou-se que tal accidente fôra motivado pela entrada, na séde do valvolão, de uma pequena haste de ferro, impedindo a vedação de ar, e por conseguinte o recalçamento da agua para o esgoto dos duplos fundos.

E essa foi a estréa do novo Commandante que, logo de inicio, lembrou-se daquellas maximas, mui judiciosas, com que a casa Fiat, termina as suas instrucções: "Precisione e calma sono le doti principali ed indispensabile di un comandante di sommergibile! Non accade alcun fenomeno nuovo che non abbia la sua ragione d'essere e questa ragione non deve rimanere occulta al comandante; ma egli deve farsi obbligato di

recercala. Non fidarsi di chicchessia, tranne che di se
stesso e non aver mai fretta!

C. Taylor
Cap. De Fragata

PESADO, E PESADO TOTAL

Em 1925 comandávamos o "F-3", e em uma brumosa, manhã de Abril, largámos do Tender para a pratica dos oficiais alunos da Escola de Submarinos. Navio pejado de gente; cerca de 35 pessoas entregavam-nos o destino de suas preciosas vidas, e assim, com essa excessiva carga, singrámos para o fundo da baía, para a zona habitual de nossos exercícios. A bordo, alem de outros oficiais, iam o Comandante da Flotilha, Capitão de Mar e Guerra Manot Sarrat, e o Comandante do "Ceará, Capitão de Fragata Anotocles Ferreira. Escolhido o local, demos a vóz de "Preparar para imersão! "e aí começou o safa safa de gente para cá, gente para lá, todos a quererem, a uma, descer pelos exíguos agulheiros, com receio, talvez de, por esquecimento, ficar no convéz depois de fechadas as áuto-claves das gaiutas. Já em baixo o Comandante e o Mestre, foi iniciado o exercício, tendo cabido ao Capitão Tenente Aranha, aluno mais antigo do curso, a primasía da manobra, sendo-lhe entregue o navio para, pela primeira vêz, fazer uma imersão estatica.

"Fechado o 1°"

"Fechado o 6°"

"Fechada a torreta"

constituíram as advertencias de que o navio estava pronto para descer. O Aranha, calmo como sempre, e com aquela fleugma saxonica que lhe é tão peculiar, parecia mais o adextrado Comandante Weddingen do "U-9", do que um neofito na especialidade. A sua vóz retumbante, de "Abrir kingstons" ecoôu do 1° ao 9° compartimento (O 10° estava fechado), fazendo-se ouvir imediatamente o marulhar das aguas a entrar por baixo, nos duplos fundos, e o ar a sair por cima, pelos suspiros. Ninguem falava. Todos em seus lugares previamente designados pelo Comandante, assistiam á imersão confiantes na estréa promissôra. Lemes a meio, motores parados,, começa o "F-3" a descêr e o manometro a marcar sucessivamente 1,2,3... 6,7 metros de profundidade, com regular inclinação de prôa.

"Água ao 1°"

"Água ao 4°"

"Água ao 3°"

"Água ao 2°"

foram os brados que se ouviram em seguida, das praças que guarneciam as espias dos duplos fundos, anunciando estarem atestados todos os tanques de lastro. O navio, como que

impelido por uma força estranha, continua a descer, prôa para baixo.

O Aranha impavido, não perde a calma; gira o periscopio, ora para boreste ora para bombordo, sem perder de vista o ponteiro do manometro e o pendulo do inclinometro, mas percebe que as cousas não vão bem e que alguma anormalidade se passa a bordo, porquanto, de ordinario, o navio em bôas aguas não perde assim, tão rapidamente, a sua reserva de flutuabilidade.

Não era mais uma imersão normal; não era natural que o "F-3" com os motores parados pudesse atingir tão rapidamente a côta de 8 metros. Percebida a, extensão do que poderia ocorrer, mandámos todo mundo para ré para aliviar pêso á prôa e em seguida "ar ao valvulão".

A passagem rapida para o 4º compartimento, dos que se achavam no 1º e 2º, e os 150 kilos de pressão de ar nos duplos fundos, não foram bastantes para deter o navio em sua vertiginosa carreira.

"Mais um grupo de ar" e nada! As bombas centrifugas não funcionariam a tempo e começava já uma certa inquietação á bordo, todos numa torcida de corpo para levar o navio acima.

Em um segundo, feito o exame, da situação, chegámos á decisão rapida: "Motores eletricos adiante toda a força". "Lemes horizontais para cima". E com esta providencia extrema, uma das duas cousas sucederia: ou o navio viria á superfície ou se enterraria na lama.

Como Comandante, tivemos a intuição nítida, a percepção rapida de que das duas, seria mais viavel a primeira, pois conhecíamos as subtilêsas do navio e tínhamos fé na nossa sorte. Essa intuição e confiança em nós mesmos, no entretanto, não podíamos induzir nos que, de olhares interrogativos, aguardavam inquietos, num segundo que mais parecia um seculo, a obediencia do navio em vir á tona ou a sua desobediencia em ir para o fundo. Para gáudio de todos, o efeito propulsivo das helices não se fez esperar e o garboso "F-3", numa ancia desesperadora contorce-se num esforço supremo de luta pela vida e volve a sua prôa para cima; o ponteiro do manometro de profundidade estanca em 16 metros, o pendulo inverte a sua inclinação e em seguida toma seguimento para cima, . concorrendo para isto, alem da força propulsiva das hélices e a inclinação dada aos lemes horizontais, uma, outra força de vital importancia: a torcida!

Aparenternente ninguem perdeu a calma; sentimos um desafogo naquelas fisionomias anteriormente preocupadas. Desfizemos as manobras, parámos os motores, abrimos o navio e fômos investigar a causa: agua nas caixas vasiaas. Mandámos sondar: 21 metros escassos! Exgotada a caixa vasia,

preparavamo-nos para uma segunda imersão, mas o nosso Chefe preferiu passar para a lancha escolta, afim de tirar umas fotografias. A 2ª imersão, como era de esperar, fêz-se sem nenhum incidente; o "assetto" perfeito com leve reserva de fluttabilidade, acusando o pendulo as menores passagens d'agua de um trim para outro, o que nos levou a concluir que na primeira imersão o navio estava mesmo pesado!.

H . SOUSA
Cap. de Corveta

A VINGANÇA

O "F-1" foi dos tres submarinos aquele em que se deram as cenas de mais comicidade, como se observa nos relatos desses ` episodios, circunstancia que apresentava talvez pelo ambiente de bom humor que conseguia manter entre os que nele tiveram a sorte de servir.

Este fato não era no entretanto peculiar apenas ao "F-1"; no "F-3" como no "F-5", oficiais, sub-oficiais, inferiores e praças, estiveram sempre irmanados pelo mesmo espirito de cordialidade, nunca deixando de existir certo grão de amizade reciproca entre todos, constituindo como que uma grande familia de gente educada sem se esquecerem de atender aos mais cominhos preceitos da disciplina militar. Houve, porem, na Flotilha um Chefe que tinha fama, na Marinha, de impertinente e que, mesma na camara, pouco se ria das pilherias que se contavam, quando passadas a bordo do "F-1". Isto de tal forma exasperava o seu Comandante que passou a vêr em todos os atos de seu superior, um certo "part-pris" contra o seu navio; as decisões nos tiros de torpedos nunca pendiam para seu lado; as suas sugestões julgava-as mal recebidas, enfim, uma serie de presumções baseadas apenas em uma idéa preconcebida e infundada. Dizia-se, a boca pequena, que o "F-3" era o predileto do "seu Chefe" e que para ele convergiam todas as suas preferencias. O "F-1" nunca tinha tido a satisfação de imergir com esse Chefe até que em certo dia, quasi na hora de largar do Tender, aparecêo ele no porta-ló para, pela primeira vez parte na imersão, levando consigo, todo o seu Estado Maior, para dar mais imponencia á essa visita. Chegado á zona de exercícios, preparado o navio, descem todos pelos agulheiros e é, então, indicado pelo Comandante, o lugar onde deveriam ficar o Comandante da Flotilha e o seu Estado Maior, aquele no 3º compartimento em um incomodo banquinho de lona a boreste bem perto da estação da boia telefonica. Abertos os kingstons, desce vagarosamente o submarino ainda com forte reserva de flutuabilidade positiva, havendo necessidade de ser mandada mais agua aos tanques reguladores que, já quasi atestados, começam a expelir para o interior do compartimento, pelo seu suspiro, todo o ar que neles ainda havia. Mais 100 litros! Mais 50 litros! eram as vozes que se ouviam quando o mecanico das aguas, sem tirar os olhos do nível, avisa que os tanques estão quasi cheios. O Comandante, embora dispuzesse de outro meio para tornar o navio mais pesado preferio, propositalmente, continuar com a mesma manobra, ordenando que deixassem a turbina virando para os

reguladores. O efeito não se fêz esperar; pelo suspiro desses tanques, que se achava bem por cima do Chefe, jorra grande quantidade dagua que vai cair, em cheio, em sua cabeça molhando-o completamente. O Chefe não se conteve de raiva; levanta-se bruscamente, sacode a perna, morde a língua, solta uma imprecação impropria para o momento e promete não imergir mais em tal navio. E assim se vingou o Comandante, que exultou de goso!

F.

REBATE FALSO!

O "F" que tive a ventura de comandar, havia sofrido um acidente em sua imersão anterior, alagando o 7º compartimento com água salgada, e de tal fôrma que chegou a se produzir grande quantidade de cloro emanado dos acumuladores eletricos.

A sua nova imersão ia ser a primeira do novo Comandante. Uma semana de estudos revendo aulas do curso, coligindo dados, calculando as "aguas" com aproximação de litro e mil outros cuidados que deve ter um Comandante calouro. Chegou o grande dia. Uma préce na igreja do bairro, moral elevado, tudo pronto a bordo, guarnição a postos, Chefe da Flotilha presente. Feitas as manobras, o "F" começa a descer. Silencio absoluto, só se ouvindo o ruído característico dos eletricos e as minhas vozes de manobra. Subito aparece a meia-não, vindo de ré, uma praça amedrontada, olhos esbugalhados e apavorada com entrada dagua no 7º compartimento.

Supondo repetição do caso anterior, volto imediatamente á superfície e depois de ter os agulheiros abertos mando que se proceda a uma inspecção rigorosa. "Nem uma gota dagua", foi a comunicação que recebi satisfeito. Risos, ditos chistosos e preparo para nova imersão. Nesta tudo correu sem nenhum outro incidente o que serviu para de inicio firmar a minha reputação no comando. Regresso ao Tender, atracação impecável, parabens do Chefe, cumprimentos dos camaradas.

Uff! Estava feita a primeira imersão!

A.PINTO LIMA
Cap. de Corveta

MINHA ÚLTIMA IMERSÃO

14 de Maio de 1928, isto é, ultimo dia de comando meu no "F-1" no mar e ultima imersão que realisei nesse navio.

Passava eu o comando do navio ao distinto e já falecido Capitão-Tenente Francisco Paquet. O "F-1" possuía uma guarnição afiadissima e, modestia á parte, creio que igualmente o éra o Comandante que saía; nada menos de cento e doze imersões haviam sido realizadas nos mezes anteriores, quer estaticas, quer dinamicas.

Para a passagem do comando eu havia organizado o programa de forma que ela se realizasse depois de mostrar a meu substituto a eficiencia do navio e para isso, nesse dia, efetuaria imersões dinamicas e estaticas.

Ora, eu sabia, como dado pratico, que na época, para passar das "aguas" de imersão dinamica para as de imersão estatica, era bastante colocar mais oitocentos litros no tanque de compensação, com o que se podiam alagar os duplos fundos e deixar, calmamente, o navio descer, pois pararia naturalmente em mais ou menos dez metros de profundidade.

Nesse dia, entretanto, ao realizar as imersões dinamicas, achei o navio "pesado", isto é, houve necessidade de alivial-o de alguma agua além da quantidade normal para obter um bom asseto dinamico; concluí, forçosamente, que entrava agua por alguma costura, bucha de helice, etc., e, portanto, que a quantidade acima de oitocentos litros era demasiada para efetuar as imersões estaticas. Tendo terminado as imersões dinamicas sem outros incidentes, vim á superfície e observei a posição do navio; estava, por acaso, em local fronteiro á praia do Flamengo, onde a profundidade, pela carta, em maré mínima, era de cinquenta e quatro metros.

Como o navio tinha sido construído para suportar pressões até quarenta metros de profundidade, não era prudente, dada a sua avançada idade, ultrapassar esse limite; por isso, quando comecei a primeira imersão estatica, nesse lugar; pensava que em baixo houvesse um verdadeiro "buraco" e, portanto, eu não deveria usar o recurso que empregara algumas vezes, de deixar o "F-1", para acostumar o pessoal, descer até o fundo. Nada disse a bordo sobre a grande profundidade do local, nem mesmo ao Comandante Paquet; mandei colocar no tanque de compensação mais quatrocentos litros(em ves de oitocentos), e alaguei os duplos fundos. O navio começou a descer horizontalmente, a principio de maneira lenta, mas quando chegou a quatro metros, de tal modo acelerou a velocidade de descida, que mandei imediatamente

exgotar os duplo fundos e vim á superfície. Aí fiz retirar duzentos litros d'agua do tanque de compensação (só deixando portanto, duzentos, em lugar dos normais oitocentos), e iniciei nova imersão estatica convencido de que, desse modo, tudo correria muito bem. No começo nada houve demais: o navio foi descendo devagar até seis metros, depois oito, quasi parou em dez, foi a dez e meio, e repentinamente o manometro começou a mostrar, rapidamente, profundidades crescentes: quatorze, dezesseis, dezoito metros; aí, desconfiado de que algo não ia bem, mandei esgotar os duplos fundos: aos vinte e dois metros mandei esgotar os tanques de compensação e reguladores; aos vinte e seis metros mandei "motores toda força adiante" e "lemes horizontais todos para cima"; o navio ainda chegou a pouco mais de trinta metros, quando obedeceu aos lemes e motores, e foi para cima. Alivio meu... Sim, porque se a corrida para o fundo não parasse, ninguém sabe o que poderia ter acontecido em cinquenta metros; pára evitar que o "F-1" fosse a tal profundidade, cheguei a pensar em largar a quilha de segurança! Foi essa a ultima e a 116ª imersão que fiz como Comandante do "F-1"; estou convencido que, dada a rapidez com que o navio correu para o fundo, só a longa pratica que tinha, permitiu-me manobrar bem, e em tempo; si eu fosse bisonho, talvez grave desastre se houvesse dado.

AGENOR DE CASTRO
Cap. de Corveta