

A VIDA NOS <<FF>> 1914-1934 (3)

TRIMAGEM MAROTA!

Havia eu apresentado ao Chefe da Flotilha de Submarinos um estudo, no qual provava, teoricamente, a exequibilidade dos navios tipo "F-1" poderem transportar cinco torpedos em lugar de quatro, e me propuz a fazer diversas experiencias para verificar a praticabilidade de tal fato.

Essas experiencias estavam se realizando com sucesso; faltava apenas uma, a mais difícil, e que a-pesar-de não ser necessaria para o fim em vista, eu queria executa-la, para solucionar todos os detalhes e consequencias do meu estudo.

Tudo corria bem quando após a ultima manobra dagua notei que o navio estava na profundidade de dez metros e abicando; ordenei aumentar o angulo para cima dos lemes horizontais mas o navio continuou a inclinar a prôa para baixo, atingindo dezeseis metros em pouco tempo; mandei correr a guarnição para a pôpa e esgotar os duplos fundos.

O navio obedeceu prontamente ao esgoto dos duplos fundos e começou a subir; entretanto, como estava muito inclinado para vante, o ar comprimido agiu mais de-pressa nos duplos fundos de ré, que suportavam menor pressão externa por se acharem mais proximos da superfície, de modo que esvasiando-se os de ré mais rapidamente que os de vante, a inclinação do "F-1" acentuou-se a tal ponto que os ponteiros dos pendulos chegaram ao fim da graduação (20°) e aí se imobilisaram.

A inclinação foi tal que eu escorreguei e dei valentíssima cabeçada no periscopio; o navio apareceu na superfície de pôpa para cima, helices e lemes horizontais a mostra! Averigui que o condutor motorista das bombas e valvulas havia se enganado na manobra e em vez de retirar agua do trim de ré, passou-a para o trim de vante.

Em outro dia repeti a prova com feliz resultado.

A. CASTRO
Cap. de Corveta

SUBSUNK!

Em Dezembro de 1927 estavam no Rio de Janeiro os dois grandes aviadores francezes, Costes e Le Brix, havendo no dia de sua partida tristíssimo desastre no Campo dos Afonsos perecendo, queimados, três oficiais aviadores brasileiros. Havia eu determinado, para a manhã do dia seguinte ao desse desastre, um exercício com o "F-1", e pela manhã, suspendi com o navio acompanhado por uma lancha-escolta, levando como passageiros alguns oficiais da Flotilha.

Proximo á ilha Fiscal imergi, e comecei o seguinte exercício: mergulhar durante três minutos, depois examinar o horizonte pelo periscopio durante dez segundos, recolher este mais três minutos, e assim sucessivamente. Mas eu havia esquecido de prevenir á escolta que ia fazer esse exercido, de modo que, tendo sido perdido de vista e depois de esperar o tempo regulamentar julgou o navio naufragado e fundeu uma boia no local do desastre; tomou diversos azimutes desse ponto, e começou a apitar, pedindo socorro; é de notar que o sinistro dos aviadores influenciára um pouco nos nervos desse pessoal, como vim a saber posteriormente; em todo caso, zelo de mais só podia ser louvavel. Os navios da Esquadra mandaram embarcações; três Almirantes entre os quais o Almirante Damião, acudiram e enquanto isso, eu, que nada sabia, continuava calmamente no exercício até proximo da Lage. Aí pensei: "vou ver onde está a lancha"; olhei pelo periscopio, e não a avistando, resolvi vir á superfície, verificando que a mesma já se encaminhava para o Arsenal (ia buscar a cabrea, como soube depois), notando cerca de quinze embarcações meudas concentradas ao largo da ilha Fiscal; pouco depois do aparecimento do "F-1" essas embarcações se dispersaram... A lancha veio á fala e relatou-me o incidente e, a-pesar-de eu e minha guarnição, termos ficado comovidos com o interesse mostrado por nossa sorte, achamos graça no episódio.

No dia seguinte o Snr. Almirante Damião disse-me, com toda simpatia: "Tomei um susto por causa de vocês..." Agradei-lhe de coração, por mim e por meu pessoal essa prova de carinho que nos foi dispensada e que veio, mais uma vez demonstrar o espirito de cooperação e camaradagem da gente do mar.

AGENOR DE CASTRO
Cap. de Corveta

NA MONTANHA RUSSA

A vida de um Comandante de Submarino é, por força das circunstancias, cheia de emoções, peripecias e sustos. Emoções sempre lembradas dos momentos mais arduos e arriscados, peripecias que nunca mais se apagam de nossa memoria e sustos que se traduzem em abalo á propria saúde, e cujos resultados se manifestam, paulatinamente, até anos depois, no coração e no sistema nervoso.

Entretanto, no meio de sua vida atribulada, o bom humor e a alegria correm sempre em paralelo com os dissabores e não é raro, nos momentos mais difíceis, em que o Comandante tem de agir com inteligencia, rapidez e energia, haver uma parte comica, um lado mais ou menos humorístico, como que propositadamente creado pela Providencia para quebrar a monotonia dos primeiros minutos è refazer a confiança é o prestigio tão necessarios á sua autoridade.

Os que exercem profissões arriscadas como os submarinistas, aviadores, etc., têm por obrigação cultivar a alegria de viver, formando em torno de si um ambiente são, de confiança mutua e de respeito, para que o rigôr de sua profissão se transforme em prazer e contentamento.

Na nossa Flotilha o caso é típico. É justamente no período de concurso e de exercícius diarios que o bom humor se manifesta pelo goso de nossa profissão e pelo que de util se está fazendo em beneficio da Marinha.

Na minha, como na vida de qualquer outro Comandante de Submarino, ha inumeros fátos interessantes, uns tragicos e outros humorísticos, e nos quais se poderão colher ensinamentos esplêndidos, quasi sem sentir.

Quando assumi o comando do "F-3", achava-se êle em sêco, juntamente com seus irmãos "F-1" e "F-5", no dique "Affonso Penna".

A docagem foi longa e trabalhosa; cerca de 7 meses (eterno Arsenal) levámos nessa vida incomoda e de responsabilidade.

Preparava-se o navio para continuar as suas imersões e precisava ser revisto em todos os seus órgãos conscienciosamente.

Por ventura, tudo o que devia ser feito o foi a tempo e a hora, graças ao grande método e capacidade do meu imediato Capitão Tenente Jayme Dutra da Fonseca.

Desde o casco, duplos fundos, tanques, canalizações de ar e agua, bombas, portas-estanques, motores, tubos, até ao

mais delicado detalhe, tudo enfim foi visto, tendo sido feitos os reparos necessários.

Eu estava socegado, porque parecia-me, nada fôra esquecido, e com as pinturas finais saía o navio do dique pronto para a sua primeira imersão.

Um belo dia veio a ordem ansiosamente esperada de começar os treinamentos, e quando a recebi, confesso a comoção!

Mergulhar pela primeira vez como Comandante, depois de uma docagem de 7 meses, em que tudo foi aberto!!! Teríamos esquecido alguma coisa? Iriam vaziar os engachetamentos? Que situação me esperaria??... Só os que passaram por uma dessas é que poderão avaliar.

.....

Na vespera, com os dados que pude colher e com um estudo mais ou menos ligeiro da nova situação do navio, calculei as águas com toda a prudência e ordenei que às mesmas fossem feitas, marcando a saída do Tender "Ceará" para às 8 horas do dia seguinte. Nessa noite não houve maneira de conciliar o sono! O peso da responsabilidade é coisa muito séria!

Chegou o grande dia, e á hora marcada largava eu do costado do Tender, rumo á zona já estudada para o exercício.

Lá, chegando, foram dadas as ordens para imergir, e do passadiço assistia nervosamente ao trabalho célere de toda a guarnição no preparo do navio. Finalmente foi todo êle fechado, e depois de ter verificado pessoalmente que tudo estava em bôa ordem, desci pela escotilha da torrêta. Atraz de mim desceu o Mestre Corrêa, que a fechou e... eis-nos finalmente no seu bôjo de aço, inteiramente fechado, isolado do resto do mundo! Atraz de nós, a lancha escolta velava pela nossa segurança contra os navios mercantes, rebocadôres etc.

Depois de um pequeno lampêjo em volta, dei a minha primeira vóz : "Abrir Kingstons" e aguardei nervosamente o resultado: rumôr de valvulas que se abrem por todo o navio e o barulho característico da água entrando nos duplos fundos. Cessado o ruído abro o valvulão. Sinto que o ar se escapa e os duplos fundos se alagam. O navio começa a descer, inclinando-se para vante; em 3 metros pára! Comêço, então, vagorosamente a compensá-lo e a torná-lo mais pesado (a imersão era estatica).

Finalmente o navio desceu até 5 metros e meio, mais ou menos horisontalizado. Era a hora oportuna de dar adiante com os motores.

Quem já comandou os nossos "FF" sabe que as suas superstruturas "esfogam" mal e só alagam completamente com o navio em movimento. Pelo menos o "F-3" era assim.

Logo que o navio deu adiante, ordenei ao mestre que navegasse na cota de 5 ms. Assim eu podia ver pelos dois periscopios.

O Corrêa, porém, era novato, era tambem a sua primeira imersão e ser timoneiro horisontal de um submarino  coisa muito difıcil; exige uma grande habilidade pessoal e um treinamento continuo. Com o movimento dos motores o navio tende a subir, o mestre carrega o leme para baixo, o navio afocinha e desce; não tendo sido compensado a tempo, vae a oito metros; o mestre afoba e carrega o leme para cima; e assim andamos numa montanha russa terrivel, por maiores que fossem os cuidados do Imediato.

Com essas subidas e descidas, a superstrutura "esfogou" por completo e o navio de leve passou a pesado com enorme tendencia a descer completamente apopado. Nova inclinao para cima de 8 ou 9. Que coisa seria!!!...

.....

Aparece então o eterno inesperado.

O porão do 4 compartimento, contra as nossas expectativas, havia se enchido dágua. (De volta da imersão foi procurada a causa dessa anormalidade e sanado o mal). Com a inclinao, toda essa agua correu para ré e o volante do motor de BB começou girar dentro dela, fazendo um barulho terrivel que mais parecia uma cachoeira. Ouço então a voz, não me lembro de quem: "Agua no 4 compartimento"! Viro-me para ré e vejo o volante a jogar agua em quantidade pelas anteparas e por todos que ali se achavam... Que sensao terrivel!

Foto 7: Manobrando para fazer descer um torpedo para o 1 compartimento.

Ignorando, como ignorava até então, a procedencia dessa, agua, imaginem a minha situao. E tudo isto na primeira imersão!

Mas não parou aı a minha pouca sorte. Essa agua foi bater numa tomada de luz que estava em concerto e o resultado  facil de prevr. Curto circuito na instalao, escuridão absoluta. Completou-se a obra!

Pelo periscopio, porém, eu via que o navio se mantinha em ba cota, apesar de sua grande inclinao para r. Não tinha, então, a menor ida de vir  superfıcie. "Na primeira noite  que se mata o galo", e era preciso mostrar  guarnio que eu não tinha mdo. Ouço então o mecanico das aguas: "Dou ar aos DD. FF. Snr. Comandante"? - Respondi-lhe: "Não. Não ha necessidade". E ao mestre ordenei que acendesse uma lampada de socorro sobre a manometro, e ao Imediato que providenciasse para que a avaria fosse reparada. Infelızmente

não se pôde fazer o que eu determinára: a lampada foi acêsa, o navio continuou navegando, mas as emanações de ozona, com a queima do isolamento, tornaram de tal forma irrespiravel o ar ambiente que não tive outro remedio senão vir á superfície.

Quando o navio veio acima, e todos nós respirámos ar puro, depois de cêrca de 1h30m de peripécias, sustos e emoções, dei graças a Deus, e foi interessante vêr os mais calmos a trotearem os mais medrosos.

Tudo finalmente acabou bem, e entre trancos e barrancos, descendo e subindo montanhas russas, navegando ás escuras e aparentemente alagado, terminou a minha primeira imersão dá qual me recordo com profunda saudade!!

R. Reis
Cap. Tenente

MOACYR, TRAZ CAFÉ!

Certa vêz, achavamo-nos disputando o premio "Initium" doado pelo nosso presado colega Hernani Sousa. Nessa época, depois de tantas imersões e de um treinamento contínuo e eficaz, eu já era senhor do navio e considerava o "F-3" o meu cavalinho. Completamente domesticado, era então um prazer a sua manobra. Descia com elegancia e na horisontal e assim se mantinha em baixo d'água, como um verdadeiro peixe. Imersões houve em que não se tornou preciso nenhuma manobra d'água!

Eu tinha um banquinho volante que armava na periscopio de ré, para maior conforto, e governava o navio pela visão panoramica. Emfim, n'essa época, o "F-3" parecia uma menina de 15 anos...

.....
Chuva! Cerração!! Que dia terrível para o concurso, mormente na raia atual, toda cheia de pedras, bancos e altos-fundos. Mas a ordem era partir, e si se adiasse, perder-se-iam a saída e os pontos.

Isto seria impossível. O "F-3" vinha na frente empatado com o "F-1", sob o Comando do nosso malogrado colega Paquet, e este já havia, saído e metido os dois torpedos no alvo. Era a penultima saída, e entre 12 torpedos lançados só um não atingira o alvo! O moral da guarnição era, portanto, esplendido, e todos torciam com fé para vencer ou empatar com o "F-1".

Era preciso sair, com chuva ou sem chuva, com cerração ou sem cerração, mas... sair!

Á hora marcada largámos do Tds "Ceará" e navegámos para o nosso destino. No caminho mergulhámos para regular as aguas e á hora convencionada achava-se o "F-3" no ponto de partida - Boia de Jaguarão.

Com o navio praticamente fechado e a guarnição abaixo, aguardavamos anciosos a partida do alvo que se daria numa hora previamente determinada.

De binoculo em punho, o Imediato e eu pesquisavamos nervosamente o horizonte! O alvo deveria partir das bandas da Armação em direção a Brocoió!... Evidentemente que ignoravamos o seu rumo e velocidade. Era a ultima classe do concurso e as condições eram as mais dificeis possiveis!!...

- "Alvo em movimento" brada o Imediato, e rapidamente desce pela escotilha da torrêta. Desço em seguida, desce o Mestre e o navio é fechado.

Mando abrir as comportas dos tubos e carregar as ampolas. Não ha tempo a perder. "Adiante com os dois motores, 1º contácto", "Abrir Kingstons", "Lemes abaixo".

Sinto o ruído característico da agua entrando nos duplos fundos, abro o valvulão e ouço então o Mestre, na rotina: "Navio descendo".!!!... Faço as manobras de esfôgo e eis o "F-3" a procura do alvo!!!... Mas que maldita cerração!

Quasi nada se vê!... O alvo, esse nem sinal! . . . Navégo em rota mais ou menos normal á 1ª marcação feita e aguardo os acontecimentos. Passado algum tempo, com esfôrço inaudito, consigo vêr o alvo projetádo na ilha do Viana! Ah, se não fôsse a cerração!...

Ordeno ao Imediato. "Marcação 120º", para que êle fizesse a plotagem.

De tempos em tempos, eu lampêjava á prôa com o periscópio e via que tudo estava sáfo ! Viro novamente o periscópio para o alvo e continuo o ataque. Novas marcações, cálculo o ângulo de prôa e o Imediato faz a plotagem. Tudo corre ás mil maravilhas. "São dois torpedos no alvo", pensei...

Aproxima-se o momento solêne. O alvo chega quasi á marcação prevista em que o "F-3" deveria guinar para o rumo de ataque. Profundidade 5 ms. e meio. Quando de repente:

.....

Bum ! ! ! . . . Primeiro tranco na prôa ! ! ! . . .

Bum ! ! ! . . . Segundo tranco a meia náu ! ! ! . . .

Bum ! ! ! . . . Terceiro tranco a ré ! ! ! . . .

Estupefacção geral!!!... Que teria sido? Raciocinei: o navio foi, por fôrça, em cima de uma pedra. Os trancos foram muito fortes; alguns caíram, e eu machuquei a testa no periscópio. Lembrei-me logo das comportas abertas. Que horror!...

Dez anos de vida perdidos!

Só peço a Deus que nenhum submarinista sinta o que eu senti nesse momento!

O pessoal do 1º compartimento corre para o 2º e fecha a porta estanque!

Na minha imaginação o 1º compartimento estava alagado, e as comportas arrebetadas!

Ordem geral: Fechar as portas estanques" "Lemes a cima" - "Ar aos duplos fundos".

O ambiente a bordo era, no emtanto, de calma absoluta. Manifestava-se patente a confiança que a guarnição tinha no seu Comandante, adquirida a custa de muito treinamento e de inumeros exercícius com pleno êxito.

Os homens do "F-3" portaram-se com heroísmo. Ninguém abandonou o seu posto; as portas foram fechadas com rapidez e todas as manobras executadas precisamente". Parecia um exercido de abalroamento. Bôa gente, a nossa! Olho para o manometro e vejo o ponteiro descer para 4 metros... 3 metros. . . 2 metros... 1 metro... O navio na superfície.

"Fechar Kingstons" - "Fechar o ar" - "Abrir escotilhas".

Que alivio! Mandeí subir a guarnição, e uma vez recuperada a calma, ordenei que fosse passada uma vistoria rigorosa em todo o navio.

- "Moacyr, traz café" - ouço a voz do Dutra, que ecoára de dentro do submarino, onde se achava ultimando as manobras de esgoto do navio! Bôa idéa, replico eu! "Moacyr traz café".

Numa hora destas, um café quentinho e um cigarro devem fazer bem aos nervos...

Estavamos nessa faina trabalhosa de percorrer com todo o rigor o navio, quando vejo atracar a lancha escolta com o juiz do concurso, meu querido colega Christiniano Aranha, que com os olhos cheios d'água me contava toda a sua anciedade, todo o seu desespero, acompanhando o "F-3" na sua marcha fria e inconsciente para o desastre! Infelizmente a velocidade do navio era maior que a da lancha escolta, e esta não podia interpor-se ao periscópio e o alvo para avisar-me do perigo e mostrar-me o sinal que a tanto tempo estava içado de: "Vir á superfície".

Dada a nossa amizade e o amôr que êle tinha ao seu antigo navio (o Aranha foi meu antecessor no Comando do "F-3") compreendi sinceramente o seu desespero. Que minutos terríveis não deveria ter ele passado, vendo tão proximo o desastre inevitavel e talvez a morte de cerca de 27 homens, no cumprimento absoluto de seus deveres sem lhe ser possível remediar!

Finalmente, terminada a vistoria constatou-se que o navio estava estanque e que apenas a comporta de BB estava empenada e não podia fechar. Era, no emtanto, preciso retirar do tubo o torpedo que lá estava, e o unico remedio seria lançá-lo.

Ordeno o lançamento, e minutos depois vejo sem nenhuma anormalidade a sua esteira brilhante sulcar as aguas para os lados de Paquetá !

Que pena! Como ele cortaria lindo o centro do alvo com tão firme trajetória !

Pescado o torpedo, voltou o "F-3" todo machucada para o costado do "Ceará", e era facil lêr-se na fisionomia de cada um o desespero e a grande magoa, não pelo desastre em si, mas por se ter perdido o concurso!

Os momentos de angustia passados foram sem duvida inenarraveis, mas a minha grande tristeza foi não ter podido fazer do " F-3" o vencedor do premio. Ele bem o merecia! A sua guarnição era ótima, capaz e disciplinada. Foi mesmo pouca sorte!...

Valham-nos, no entanto as provas mais heróicas que deram os seus homens nos momentos amargos do abalroamento. Já é um consolo!

É assim, toda cheia de emoções, peripécias e sustos é a vida de um Comandante de Submarino.

RAUL REIS
Capitão Tenente

DEPRESSÃO A BORDO

No tempo da "primitiva", como era chamada pelo velho Lucas (dispenseiro do "F - 3" e diretor do "Flôr do Abacate") a nossa Flotilha de Submarinos nos primórdios de sua existencia, havia uma rotina para exercícios cumprida religiosamente, que estabelecia os quatros primeiros dias de cada semana para os treinamentos em imersão, o quinto dia para as evoluções na superfície e os sabados para as mostras gerais.

Em uma aziága sexta-feira, saíam a nossa minuscula fôrça "au grand complet", para exercícios em conjunto, logo após o içar da bandeira, ás 8 horas da manhã, o "F-5" como capitanea, seguido do "F-1" e do "F-3" em coluna cerrada, distancia 50 metros. Depois de evoluirmos ainda dentro da baía, saímos barra a fôra, transposta aos corcôvos pelas nossas tres unidades que mal se continham nos vagalhões mortos que, em cheio, arrebetavam de encontro ao costão de Santa-Cruz. No canal entre o continente e a Cotunduba, os menos afeitos ao jogo desordenado dessas casquinhas de nôzes que tanto desapareciam nos cavádos das vagas como montavam em suas cristas, deixando á mostra os tubos de torpedos, fizeram uma limpéza forçada nôs estomagos, entregando aos peixes o que de mais lhes pesava no organismo. A passagem em frente a Copacabana, o aspecto deslumbrante da praia crivada de banhistas, o espetaculo imponente das edificações que se elevavam em construções sobrias e elegantes, a frescura da brisa que soprava, eram os melhores incentivos ao levantamento daqueles morais abatidos pela situação humilhante do "enjoado", apesar do cheiro penetrante da nafta exalado das descargas dos motores. Em guinadas sucessivas nos "quick of water" dos matalotes de vante, fizemos as mais complicadas evoluções taticas prevista em nosso Codigo particular. Já proximos á Rasa retrocedemos, invertendo o rumo e em linha demandamos a barra. Esses exercidos tão uteis e salutaes, traziam um certo estimulo ás guarnições, pois finalisavam sempre com uma prova de "preparo para imersão rapidamente" que consistia em se verificar qual dos tres levava menos tempo, para passar das condições de navegação na superfície e com os motores Diesel em movimento, para as de imersão, contando o tempo desde o arriar do sinal do capitanea, ao fechamento das escotilhas com todo o pessoal em baixo.

Escusado é dizer que desde que a flotilha transpunha a linha das fortalezas, os mais espertos começavam a desfazer

os fieis de toldo, a deixar quasi fóra os pinos da balaustrada, a desaparafusar as borboletas das armações, emfim, a deixar quasi prontas certas manobras preliminares ao desguarnecimento geral do convés e que, feitas na ocasião, poderiam causar atrazos prejudiciais ao "record" que procuravam alcançar. Na altura de Villegaignon vê-se içado no capitanea o sinal esperado de "preparar para imersão" que depois de reconhecido, marca o inicio da contagem do tempo; num abrir e fechar dolhos, as balaustradas, os ventiladores, as armações de toldo, gurnem pelas portas de visita das superestructuras, as antenas arriadas e os mastros rebatidos, abrem-se os suspiros do convéz e as portinholas dos costados, tiram as hastes das bandeiras, fixam-se as rodas de leme no passadiço. abaixo a guarnição para os seus postos em imersão, descem o comandante e o mestre pela escotilha da torreta, fecham-se todas as comunicações com o exterior. E aí começou a tragedia.

Por uma causa que no momento não foi apercebida, sentimos todos forte pêso nos ouvidos e o ar a faltar-nos; alguns houve que perderam o equilíbrio e caíram desorientados nos compartimentos; outros correm ao 3 °; tenta-se abrir uma escotilha, mas em vão; a forte depressão interna causa-nos um mal estar horrível e tudo isto acompanhado do barulho ensurdecedor dos 2 Diesel que, já sem ar, param extenués e ofegantes. Um mecanico corre célere a um manometro do piano geral e por uma de suas descargas consegue dar ar ao ambiente, fazendo subir a pressão interna. Abre-se uma escotilha, restabelece-se o equilíbrio e verifica-se, então, que a causa do acidente provinha dos proprios motores de combustão que, deixados em movimento, absorveram em poucas aspirações de seus compressores e bombas de lavagem, toda a reserva de ar que ficára no navio, depois de fechadas as escotilhas.

SUPERSTIÇÃO !

O marinheiro é em geral supersticioso; acredita em amulêtos, pragas, cartomantes, despachos e em outras: crendices populares. As "visages", como denominam eles as aparições de pessoas falecidas, são comuns a bordo; ora é o "seu tenente fulano" que surgiu armado de espada e de uniforme branco, á meia-noite, ao plantão da coberta; ora é o vigia da prôa que vio o "comandante cicrano" ás duas horas da madrugada, de fardão e chapéo, armado, andando no passadiço e muitas outras superstições que a custo conseguimos apagar da imaginação de nossa gente.

No entanto, pela sua indole docil e bôa e magnanimidade de seus elevados sentimentos de piedade, possúe nossa maruja natural tendencia á religiosidade, e o submarinista, sujeito como está sempre aos caprichos da sorte, não foge nunca á pratica dos preceitos de sua fé. Ha os que em dia de imersão, não vão para bordo sem antes entrar numa igreja para fazer a sua predica para o bom exito do exercicio; outros não se separam de uma medalhinha benta, de um escapulario ou de um crucifixo pendente ao pescoço por uma correntinha de prata. D'ai haver nos nossos submarinos um pequeno santuario onde uma simples e modesta imagem de santa se acha entronisada em tôsco altar, para receber as fervorosas preces dos fiéis e as esportulas entregues em retribuição de graças alcançadas. Em uma salva de folha, coberta por um paninho de renda, crescem as quantias de tal fôrma que a santa padroeira ampara-os nas agruras de sua vida e tambem socorre-os em suas aperturas financeiras. Os empréstimos rapidos de fim de mês tornam-se habituais, garantidos por um simples vale, a guisa de promissoria com promessa de pagamento, apenas recebido o proximo vencimento. Achava-se a nossa Flotilha disputando um concurso e um cabo torpedista de um dos submarinos, para quem não foram bastantes as multiplas gratificações a que fizéera jús, não pode resgatar o vale de 10\$000 que deixára na salva, no mês anterior, o que foi bastante para que todo o resto da guarnição, mui justamente, verberasse-o pela sua falta de exacção. Na vespera da imersão seguinte foi por diversos colegas lembrada a conveniencia do pagamento da divida contraída e o chefe do tubo de BB, um dos mais ortodoxos, ameaçou-o de uma parte ao Snr. Imediato.

Mas, tendo, perdido o credito, ninguem emprestou-lhe os 10\$000 e sem possibilidade de rehabilitação, lá se foi o "F" para o exercicio com o vale na salva.

Era, justamente, a ultima saída para o concurso e dela dependia a vitoria ou a derrota do submarino, dada a sua classificação no cômputo total.

A torcida era unanime e o estado de nervosidade da tripulação aumentava á medida que se aproximava o momento decisivo. E quantas promessas não foram feitas para que o troféo lhes coubesse!... Antegosavam já o sucesso da vitória, as gratificações suplementares mandadas abonar por ordem do Ministro, os licenciamentos extras, os elogios nas cadernetas, fotografias e nomes nas jornais e todas as demais vantagens atribuídas aos vencedores. Naquele dia os torpedos foram tratados como dois "cracks" em dia de "sweepstake"; polidos como nunca e com as rações de graxa e lubrificante aumentadas como melhoria; as operações preliminares de lançamento foram efetuadas sob as vistas de todo o pessoal torpedista, inclusive do Imediato, para que nada fosse esquecido. Tudo indicava um exito seguro: comandante treinado, navio em aguas perfeitas e torpedos "mis-en-comble"; só o vale deixado pelo cabo constituía um mão presagio. Sáo o submarino para o exercício, dá um pequeno giro pela raia, garboso e envaidecido de seu valôr e apronta-se para a imersão; imerge dinamicamente, avista o alvo já em movimento e começa a aproximação.

Para maior garantia do sucesso, vai o mestre nos lemes horizontais auxiliado por um outro timoneiro que, com ele endoutrinado, auxilia-o na roda de ré. Alagados os duplos fundos, o mestre começa a sentir o navio pesado de prôa; carrega mais os lemes para cima, mas o pendulo inclina-se cada vês mais para vante; avisa-se ao comandante que manda passar agua do trim de vante para o de ré, ordena o deslocamento de gente do 1º para o 4º compartimento, alivia os tanques reguladores, mas o navio continua a descer. O comandante perde a visibilidade justamente quando ia fazer a sua pontaria e vendo-se chegar a uma distancia alem da qual não mais seriam considerados os seus acertos, em desespero de causa, por não ter direito a outra corrida, dá a vóz de "FOGO". Os dois torpedos deixam os tubos e em magnificas trajetorias retilíneas mas, não tendo sido possível a pontaria, erram o alvo. O moral de todos se abate e as fisionomias se transformam; foram-se os louros, as gratificações, os presentes, os elogios, as licenças, etc. Começam as imprecações, atribuindo uns o fracasso ao mestre da escolta que torcia por outro navio, alguns outros ao patrão da lancha do alvo que guinou justamente quando os torpedos estavam correndo e tantas outras invencionices que pudessem justificar o augmento do pêso na prôa do navio.

E o nosso chefe do tubo de BB, que tudo fêz para que o seu companheiro repuzesse o dinheiro na salva, tambem não se conforma com a situação de vencido e num impulso de odio, nervoso e colerico, avança para o cabo torpedista, esquecendo-se até dos mais comeseinhos principios de disciplina e atribui-lhe e só a ele, a causa da derrota e isto por não ter "pago o dinheiro da santa".

H.S.

Foto 8: Pronto para imersão

ATACAR DE PERTO...MAS NEM TANTO

Para manobras em conjunto e desenvolvimento de problemas taticos saio a nossa esquadra, em 1915, indo com ela os tres submarinos em sua primeira "performance" nos exercícius que habitualmente se faziam na Ilha Grande. Nessa epoca a carta hidrografica de que dispunhamos para a navegação na zona de manobras, não tinha atingido ao gráo de exatidão da que hoje possuimos, levantada posteriormente pela Diretoria de Navegação, por processos mais rigorosos, em que a aviação colaborou de maneira eficaz. Os altos fundos, as pedras submersas e outros acidentes perigosos, não estavam perfeitamente localizados. Daí pode-se avaliar as apreensões que causava aos comandantes de submarinos, a imersão em tais condições onde as surpresas de encontros desagradaveis constituíam uma ameaça á segurança dos navios. Era, emfim, uma temeridade fazer os submarinos operar, assim, em completa imersão, para não serem pressentidos pela esquadra inimiga, que deveria surgir de ponto mais ou menos ignorado. Mas o tema tatico elaborado foi desenvolvido, os nossos "FF" entraram em ação e nada sofreram por obra e graça do Espirito Santo. As precauções no entretanto, não deixaram de ser tomadas e cada homem dentro da restrita esfera de suas atribuições, fêz tudo que pudesse minorar as causas de um desastre, longe como estavam de recursos indispensaveis ao salvamento. As quilhas de segurança ficaram com ás suas alavancas prontas a serem rebatidas, já com os seus cadeados fóra dos lugares; as boias dos manilhões, com os cabos bem passados; os sinos submarinos experimentados; as boias telefonicas aparelhadas, emfim, foi tudo previsto para que nada viesse a faltar no momento oportuno, havendo mesmo em um deles que, sorrateiramente, preparasse a valvula automatica de profundidade, para descarregar em 10 metros, isto é, que fizesse com que o submarino voltasse, automaticamente, á superficie, desde que atingisse áquela cóta. "Seguro morreu de velho".

No dia aprasado para o combate, saíram os tres submarinos de seu esconderijo na enseada do Abraão, cada um para o seu setor de vigilancia, onde ficariam em semi-imersão, aguardando o sinal de "inimigo á vista" para dar inicio ao ataque. Desenhavam-se no horizonte os albores de uma manhã de estio e não mais se descortinavam as luzes de Castelhanos nem de Páo a Pino. Tinha-se nitida impressão de uma guerra real, dado o estado de animo em que nos encontravamos, antegosando a estupefactação do inimigo vendo

surgir a menos de 1.000 metros do seu costado, um submarino adversario, apitando em silvos agudos e penetrantes para ainda mais irrita-lo em sua atitude passiva de vencido. Mas, em geral, os combates simulados são como as caçadas reais e como certas cenas de cinema, onde as coincidencias se sucedem como fatos naturais, como frutos de preparos previos intencionados. Foi assim que, mal chegados aos limites de suas posições, vio um deles surgir ao longe as silhuetas dos encouraçados, protegidos por bem reforçadas linhas de defeza anti-submarina.

Não havia momento a perder e aquelas fumaças negras avançavam velozmente e os destroyers zig-zagueando na eminencia de meter á pique qualquer submarino que ousasse se aproximar de seu corpo principal.

Imergiram tentando imediatamente a aproximação e numa investida segura seguem em rota de colisão, apenas descobrindo as objetivas dos periscopios, o tempo indispensavel ás suas observações.

O efeito de uma colisão, no entretanto não lhes saía da mente pela falta de confiança que depositavam nas cartas marítimas, e aquela atitude dos destroyers a zigzaguear desenfreadamente, ainda mais lhes apavorava, pois viam sempre diante de seus olhos, o quadro lugubre e sinistro de uma tragedia, todos sepultados vivos a aguardar, sem a esperança de um recurso eficaz, a morte horrível asfixiados pelo gaz carbonico e pela ação toxica do cloro desprendido das baterias de acumuladores invadidos pela agua salgada.

Em dado momento, porem, em que o sucesso se esboçava risonho para um dos tres, para aquele justamente que mais precauções tomára contra um desastre iminente é quando quasi dentro da distancia maxima admitida pelo tiro se preparava para vir á superfície, para considerar torpedeado o capitanea das hostes inimigas, tenta em ultimo arranco chegar ainda mais proximo e para isto desce rapidamente.

Pelo periscopio o comandante calcula ser de 1.500 metros a distancia que ainda o separa do alvo escolhido, e ordena ao timoneiro conservar o navio, no maximo, a 10 metros, sem saber que a essa profundidade viria rapidamente á superfície. E foi o que aconteceu com o funcionamento automatico da valvula, causando essa vinda rapida á tona uma estupefacção geral, menos para quem a regulára, que receioso de uma punição severa guarda até hoje o seu anonimato, pois fôra ele o causador de tamanho insucesso!!

H.S.

COLISÃO!

A competição aos premios "Independencia" e "Initium" constituiu um dos principais objetivos da eficiencia de nossa Flotilha de Submarinos. O primeiro deles foi instituído pelo comandante Lemos Basto em 1914, e as condições em que eram dados os tiros em suas diversas classes, aumentavam gradualmente em dificuldade, de fôrma que a ultima classe já formava o verdadeiro tiro de combate, isto é, fôra da barra, surgindo o alvo de posição ignorada do atirador, com rumo e velocidade desconhecidos. Eram lançamentos feitos somente em imersão, com penalidades convencionadas pela perda de pontos. Pelas suas condições, algumas das quais inexequíveis em certas ocasiões, pela carencia de material flutuante, nem sempre o "Independencia" podia ser disputado, o que induziu a instituição de um outro premio, o Initium, mais tolerante, pois a 1ª classe de seu regulamento era levada a efeito na superfície e a ultima em tudo se assemelhava á primeira do "Independencia".

Nas epocas desses concursos tudo na Flotilha "virava redondo", para que nos momentos precisos nada viesse a faltar; os torpedos, a escolta, o alvo e até uma cabrea e um rebocador, eram requisitados do Arsenal. Os comandantes reviam os calculos de suas tabelas de tiro, organizadas por processos particulares e guardadas em sigilo durante as provas. O "F-5", cujo comandante levava a sua tabelasinha escrita a lapis nos punhos da camisa, conseguia sempre a palma da vitória.

De uma feita, saiu ele para efetuar os dois ultimos tiros para o encerramento do concurso, levando certa vantagem, em pontos, sobre os seus adversarios. Alvo em movimento, imerge o "F-5" na altura da boia Sul da milha medida, justamente onde o Lloyd costumava fundear os seus "ferros velhos". A lancha escolta, escolhida entre as mais ronceiras do nosso Arsenal, seguia na esteira do submarino, e a certa distancia para resguarda-lo das outras embarcações na superficie.

Imerso dá adiante com os dois motores, mas como o alvo se achasse ainda muito distante, depois de passar a contra bordo do "Ypiranga", guina para boreste, contorna a pôpa desse cargueiro, para montar novamente a sua prôa e iniciar nova aproximação. Só quem navega debaixo d'agua conhece a influencia exercida pela correntesa, e este efeito ia sendo a causa de um desastre funestissimo para o "F-5".

Era época de marés vivas, e na ocasião a enchente se fazia com certa impetuosidade. Com a curva feita pela pôpa, o navio teve natural tendencia para mergulhar; e assim, sem visibilidade, foi caindo para cima do cargueiro até que se sentio violento choque, que o fez estacar em 8 metros. As luzes se apagaram, homens uns contra outros e a agua entrando pelos engachetamentos dos periscopios e do agulheiro de ré, cuja portinhóla interna ficára aberta e com a escala no lugar.

O official da escólda, perdendo de vista o submarino e prevendo as consequencias dessa desaparição, retrocede e o vê, então, já por boreste, preso pelo leme vertical superior, á quilha do cargueiro, com o convés cheio de mexilhão desagregado das obras vivas e com os seus dois periscopios curvados para vante, completamente embodocados. As consequencias da avaria difficilmente se avaliavam de fóra; ouviam-se apenas fortes pancadas de dentro produzidas pelas marteladas para a retirada da escada do agulheiro de ré, que impossibilitava o fechamento do agulheiro inferior. Era tudo um misterio, e aquelas lugubres pancadas pareciam, para nós outros que nos achavamos de fóra, como que um apelo de socorro, um sinal de aflitiva situação, e que não podiam ser atendidos, no momento, baldos que estavamos dos recursos materiais necessarios. No entretanto, a bordo as cousas se passavam diferentemente; todos a postos aguardavam com confiança o resultado da perícia reconhecida de seu comandante que, sem perda de tempo, dera todas as providencias que o caso requeria para tirar o seu navio dessa difícil situação. Acesas as lampadas de socorro para iluminar os principais aparelhos de manobra, foi carregado o tanque de compensação com mais algumas centenas de litros dagua, fazendo com que o navio se tornasse mais pesado e conseguisse se desvencilhar de tão incomoda carga, imergindo completamente. As mais tetricas suposições acudiram á mente da assistencia ao vêr o navio desaparecer. O alagamento de um compartimento, a invasão da agua salgada em sua bateria de acumuladores produzindo as exalações toxicas do cloro, pareciam levar para o abismo aquela coórte de bravos.

E foi com a mais indizível satisfação que vimo-lo reaparecer á superfície, torreta de fóra, e surgir pelo agulheiro a figura impressionante de seu comandante, depois de ter vivido, naquele quarto de hora, os mais duros momentos de sua vida, tendo salvo a sua valorosa e dedicada guarnição de uma morte horrível, por asfixia, naquele "Cemiterro azurro, senza croce e senza lapide". Com isto perdêo o "F-5" a saída, deixou de dar os seus dois ultimos tiros, mas assim

mesmo obteve a merecida vitoria, tendo mais uma vês gravado o seu nome nos escudos do troféo.

H. S.

TEMPOS DE GUERRA

O "F-5" havia terminado a montagem de seus dois motores Diesel, depois de uma rigorosa limpêsa em todos os seus órgãos; e em uma resplandecente tarde de janeiro de 1917, saíu barra a fóra para uma prova na superfície, levando a seu bordo o Chefe da Flotilha. Largou de Mocanguê após o licenciamento geral da guarnição da ilha, e sem que ninguém suspeitasse de suas intenções, fêz-se ao mar. Apenas as autoridades suprêmas da Marinha e os que iam a bordo sabiam que si as condições permitissem, essa prova prolongar-se-ia até onde fôsse possível. E assim fômos, sempre acostados ao litoral, para que, em caso de algum insucesso, pudesse o "F-5" encontrar imediatamente abrigo seguro para se refazer.

Felizmente, para gáudio de todos nós, as cousas funcionaram sempre bem, incentivando a vontade do nosso chefe, que foi ampliando a estirada, passando por dentro da ilha Grande e pelo canal de S. Sebastião, onde chegámos no dia seguinte pela manhã, aí se pairando somente para jogarmos para a praia, dentro de uma garrafa, uma mensagem ao Chefe do Estado Maior da Armada, para ser transmitida pela estação do telegrafo de Vila-Bela.

Algumas horas mais tarde, sob a inclemencia de um sól abrasador, castigando-nos em cheio, chegámos a Santos inesperadamente, depois de uma penosa viagem de 23 horas, causando essa surpresa verdadeiro sucesso a toda aquêla gente que, pela primeira vês, avistava um submarino. Fundeámos em frente á Alfandega. Uma multidão de curiosos invadio o navio, que se tornou pequeno para conter tanto povo. Tornámo-nos alvos de um acolhimento de singular fidalguia, passando naquela cidade tres agradaveis dias de inesqueciveis manifestações de simpatia; a bordo, de sol a sol, desfilavam centenas de pessôas avidas de tudo vêr, sofregas de tudo saber em seus minimos detalhes.

Nessa época, a campanha submarina ascendia ao apogêo de sua impetuosidade e contra ela levantava-se toda a furia aliada, na ansia infrene de exterminio desses insidiosos flagelos do intercambio do comercio inter-aliado, o que constituia um verdadeiro fantasma ás marinhas de guerra em luta.

Os "unterseeboots" surgiam, como que por encanto, nos mais reconditos recessos litoraneos, causando essas aparições, as mais das vêses hipoteticas, verdadeiro panico ás populações e aos que, por necessidade, viam-se na contingencia de singrar por mares infestados. Os navios

mercantes com as suas bizarras pinturas, as rêdes nas entradas dos portos, as bombas de profundidade, enfim uma serie interminavel de meios e artificios foi posta em pratica, para eliminar dos oceanos esta praga alemã; e o temôr era de naturêsa tal que, certa vês, um samburá que de bubúia transpoz a nossa barra, foi bastante para ocasionar unta troca de mensagens alarmantes entre as autoridades, em virtude do sinal dado de uma de nossas fortalezas de "submarino inimigo á vista".

Tres dias de estadia em Santos foram mais que suficientes para nos refazermos da refrega depois de tão incomoda travessia em que as precarias condições de habitabilidade em tão minuscuro submarino, não diferenciava o Chefe do grumete, todos descansando, como e quando podiam, sobre incomodos colchões e travesseiros de ar jogados sobre o convés, ou esposando a pronunciada curva do passadiço, aspirando aquela atmosfêra mistica de oleo, graxa e nafta mal queimada, que desprendiam abundantemente, as descargas dos motores. E na quarta-feira seguinte, ao alvorecer, deixavamos a terra bandeirante sob os aplausos de uma multidão que do cais e de embarcações saudavam freneticamente o nosso navio. Transposta novamente a barra e depois de passarmos por Palmas, rumamos para a Moéla quando, pela nossa prôa, surge um enorme paquete inglês. Para as nossas autoridades pareceu dispensavel um aviso prévio á navegação de que um submarino nacional deveria ser encontrado entre os portos do Rio e Santos, de maneira que a nossa aparição inesperada ao inglês causou-lhe tanto pavôr que, para evitar-nos, guinou tudo para boreste, deu o máximo de sua velocidade disponivel e aproou para a costa, naturalmente com a intenção de encalhar, como recurso extremo de salvamento.

De bordo do submarino foi percebida a situação aflitiva do comandante do paquete, supondo-nos alemães, e achar-se na iminencia de um torpedeamento; rimo-nos gostosamente e para fazermos crêr a nossa verdadeira intenção pacifica e amistosa, conservámo-nos como nos achavamos, guarnição no rancho, bandeira nacional bem visivel e sem nenhuma movimentação no convés que denotasse intuitos menos licitos.

Chegámos finalmente a S. Sebastião, indo refrescar em terra, e depois de algumas horas suspendemos para Batista das Neves onde, apenas atracados á ponte da Escola, recebeu o nosso Chefe um radiograma urgente, ordenando navegar sempre cozido com a costa, para não perturbar a navegação mercante, o que nos fez supôr que o inglês não havia gostado do susto que levára e por meia de suas autoridades diplomaticas, fizêra a sua "reclamaçãosinha".

PAIVA AZEVEDO
Capitão de Corveta

OS 17 MINUTOS FATAIS!

A fiscalização dos nossos submarinos, feita pela subcomissão naval em Spezia, devia ter deixado de cabelos brancos a engenharia italiana da casa Fiat, representada pelos seus maximos expoentes como Laurenti, Lardera, Bezzi e outros que, ao verem pela pôpa os nossos navios, depois de prontos e saindo a barra, rumo ao Brasil, sentiram um alivio extraordinario. Durante todo o período de estaleiro e posteriormente nas provas, os nossos fiscais foram de uma sagacidade impressionante, tudo investigando e nada deixando que pudesse comprometer a eficiencia material dos navios. E a prova tivemos-la com os resultados obtidos nesses 20 anos de constante atividade. Os mínimos detalhes foram esmiuçados; as experiencias de laboratorio para verificar a resistencia do material empregado eram feitas de molde a nada ficar comprometido nem com uma leve tolerancia em seus coeficientes, e o que não estivesse estrictamente dentro das especificações era regeitado, fossem quais fossem os argumentos apresentados.

Pela manhã, a começar pelo proprio Chefe da Comissão, e antes mesmo da entrada dos operarios, já estavam em Muggiano todos os nossos fiscais, de macacão e bonet de pano, para assistirem á primeira martelada do cravador, pois não havia rebite que não sofresse uma vistoria particular. Foi assim que no decorrer dessas construções se deram certas passagens que muito dignificam a nossa gente, que jamais deixou de mostrar uma compreensão nítida das suas responsabilidades, algumas das quais vamos relatar em seguida.

- Havia muito que o fiscal de construção vinha se impressionando com a restricta area dos lemes horizontais dos navios, achando-a insuficiente para uma perfeita manobra em róta horizontal; por diversas veses chamou a atenção dos tecnicos italianos, que sempre asseveravam ter tudo sido feito de acordo com o calculo e que a prova pratica iria mostrar a perfeita exequibilidade do traçado. Ficou pronto o "F-1 ", e em sua primeira imersão, foi impossivel dominal-o, pois dava corcóvos como um potra chucro, variando continuamente de côta, de tal forma perigosa, que houve necessidade de tornar, rapidamente, á superficie. Conclusão: aumentaram a superficie dos lemes e na imersão seguinte tudo correu normalmente.

- Em uma prova estatica, em que deviam ser experimentados diversos aparelhos de socorro, pousaram o "F-1" no fundo do golfo de Spezia, em funda de 27 metros.

Lançaram as boias, fizeram funcionar o sino submarino, as tomadas de ar do exterior, etc., mas quando foi lançado o facho Holmes, que é constituído por uma carga de fosforeto de calcio, este não saio, e por não estar vedando bem a valvula interna da caixa, ficou o ambiente de tal fórma impregnado de gazes sufocantes que tiveram que trazer o navio, imediatamente, á superficie.

- Os compressores de ar deram tambem muito o que falar e constituíram assunto para uma serie de controversias das quais saio, finalmente, vitorioso o nosso fiscal. Na 1^a, 2^a, 3^a e em outras provas subseqüentes, os ruidos extranhos e as exageradas elevações de temperatura de mancais, etc. se faziam sempre notar, causando extranheza á comissao; os aquecimentos não eram normais, os rendimentos julgados insuficientes e outras anomalias que impediam a aceitaçao das maquinas.

Para uma outra experiencia reputada como decisiva tomaram todas as providencias para que as anormalidades observadas anteriormente não mais se verificassem; melhoraram a qualidade do lubrificante, limparam perfeita e todas as valvulas, e como medida mais assegüadora do exito puzeram um homem armado de seringa para injetar, continuamente, com oleo fresco, os mancais, os paralelos e demais partes atritantes. Embora tal precauçao tivesse causado certa estupefactaçao ao nosso fiscal, pois que em funcionamento normal torna-se desnecessaria esta pratica, viraram a maquina que apesar de tudo não teve um funcionamento regular. O ruído melhorara, de fato, mas assim mesmo alguma cousa estranha se passava, embora os italianos asseverassem que era assim mesmo; o nosso fiscal, para não se tornar irritante, assistiu á prova até terminar o tempo; e não tendo se conformado com o barulho presentido, pediu para ser feita uma inspeçao rigorosa, sendo encontrada, sem dois dentes, uma das rodas helicoidais do eixo de manivelas. Imaginem, si não tivessem feito aquela irrigaçao manual!

- A prova entre duas aguas consistia em deixar o navio parado, em uma cota determinada, com variaçoes maximas de 20 centímetros, para cima e para baixo. No entretanto, por motivos não apurados, os tecnicos da fabrica não conseguiram deter o "F 1" em tais condiçoes, apesar das multiplas tentativas feitas. Isto já constituía motivo para regeiçao de todos os tres navios. Tiveram que chamar, urgentemente, um comandante italiano, especialista de real nomeada e só ele realisou-a, preenchendo assim mais esta condiçao contratual. Aqui, no Brasil, nas placidas aguas da Guanabara, inumeras foram as vezes que vimos os nossos inesqueciveis submarinos, parados, firmes em uma mesma profundidade por quanto tempo

fosse necessario o que se fazia para proporcionar um certo descanso aos seus timoneiros dos lemes horizontais.

- Como armamento, dispunha os nossos minusculos submarinos apenas de 4 torpedos, que poderiam ser lançados, dois de cada vês. Por força de uma clausula do contrato esses quatro lançamentos deveriam ser efetuados dentro do tempo maximo de 10 minutos, começando a prova com dois torpedos já nos tubos e os outros dois nos respectivos cabides.

Na primeira experiencia os italianos gastaram 40 minutos, isto é, quatro vezes mais, conseguindo diminuir, posteriormente para 27, tempo que foi por eles reputado como o mínimo possível, dadas as condições em que tinham que ser feitas as manobras, dentro de uma praça acanhada como era a do 1º compartimento e sobre a superficie convexa do tanque de lubrificante. Confessaram-se vencidos e por todos os meios tentaram demonstrar a inexequibilidade da prova. Houve copiosa troca de officios, telegramas, etc. entre a fabrica e a sub-comissão e entre esta e as nossas autoridades, e por causa disto quasi foi rescindido o contrato. Seria mesmo de lastimar que depois de tanto trabalho, tivéssemos de ficar privados desses importantes elementos de nossa defeza naval, por causa de 17 minutos que a mais levássem os lançamentos dos quatro torpedos.

Mas o que estava escrito tinha que ser cumprido custasse o que custasse.

Estavam as cousas nesse pé, quando o nosso fiscal de armamento propoz-se realizar os lançamentos de acordo com as nossas próprias exigencias desde que lhe fornecessem os elementos materiais indispensaveis, exigindo, tão somente, a adaptação de dois trilhos no teto do compartimento para o transporte dos torpedos dos cabides para os tubos, e a confecção de cintas de couro, com garras especiais, as quais foram, mais tarde denominadas de "braga Nogueira".

Foto 9: Vindo à superfície.

Com esses elementos, que depois foram adotados em submarinos de outras nações, e tambem com a promessa de gratificações suplementares aos operarios italianos que prestaram relevante auxilio, foram feitos os quatro lançamentos em 9 minutos, isto é, 1 minuto menos do que o tempo exigido.

O FUNDO POR TESTEMUNHA!

O dia despontára tristonho e o sol, que apenas medrosamente rasgára o céu, tangenciára de mansinho os picos das montanhas que fecham os horizontes para as bandas do levante.

Raros cumulos e profuzos nimbus vagueavam de sul para norte, e o rendilhado branco da espuma das vagas, agitadas pelo vento, acariciava serpenteante o dorso do submarino "F5", prestes a mergulhar.

Com uma dessas presciencias mysteriosas que dão a intuição da proximidade do perigo, a alma se sentia confranger, e sob a impressão de inexplicavel desanimo, a vontade e a noção do dever impulsionavam a materia, dominando o pensamento

Tudo prompto. A guarnição a postos. Navio fechado. Redondeza safa; apenas distante algumas dezenas de metros, a lancha escolta, em cujo mastro já fôra içada a bandeira vermelha, indicativa de submarino em exercício, aguardava o momento de cumprir sua missão de guarda.

Todos confiantes em si proprios e em seu commandante. A guarnição era "trenada" e o commandante, nas imersões anteriores, já se revelára calmo, preciso e competente.

O submarino não é um navio para experiencias. Elle exige, a par de certas qualidades, raciocínio prompto e segurança de manobra, alliados a uma tecnica perfeita. Cada homem deve ter conhecimento exacto da funcção que desempenha. A confiança mutua é um dos factores de sucesso. As hesitações e os enganos de manobra não têm as consequencias innocentes que se observam nos outros typos de navios, porque as mais das vezes occasionam perdas irreparaveis.

O mecanico, não obstante haver recebido de minhas mãos a papeleta das aguas de compasso do navio, confundira-se no alagamento dos tanques installados na prôa e a sobrecarregára com peso exagerado.

Pela ultima vez, os periscopios gyraram de 360°, devassando o horizonte...

Silencio supulchral. No submarino, prestes a mergulhar, os ruídos exteriores se avolumam e se intensificam, e assim, as ondas que o varriam, como si elle fôra um pontão abandonado, davam impressão de que lá fóra o mar se encapelára.

Vozes reboam pausadamente através os compartimentos enfileirados de extremo a extremo:

Prôa Prompto
Pôpa Prompto
Torreão Fechado

São tres perguntas com a mesma entonação de mando (é a voz do commandante), ás quais correspondem as tres respostas com tonalidades differentes entre si.

A imersão era dynamica. O navio já se deslocára para vante sob a acção dos seus motores eletricos e o regougar da agua que penetrava nos fundos duplos, em concerto estranho com o sybillar do ar que se escapava pelo valvulão, fazia comprehender que a imersão se effectuava.

O ponteiro do manometro de profundidade iniciou o seu trabalho e a voz do mestre, que se encontrava na roda dos lemes horizontaes, começou a quebrar a monotonia do silencio: Profundidade... 1 metro... 2 metros... inclinação... 5° para vante... 3 metros... leme... 10° para cima e a inclinação augmenta 5 metros, 6 metros, 7, 8, todo o leme para cima, inclinação 12° (não havia mais cadencia no enunciado das indicações) ... e o navio descia sempre...

Já se perdêra a visibilidade, uma vez que os periscopios haviam mergulhado e o commandante iniciára a manobra de horizontalizar o navio, passando agua para ré.

A movimentação dos homens não era possível, dada a inclinação exaggerada, e todos se apoiavam naquillo que lhes garantisse segurança.

Insensível á manobra, a nada obedecendo, o navio continuou a descer rapidamente O ponteiro accusou successivamente 9, 10, 11 16 metros, ao passo que a inclinação, passando violentamente por todos os grãos do sector indicativo do pendulo, ultrapassou de 24. Os motores haviam sido parados e já fôra mandado ar aos fundos duplos; mas, com a rapidez da descida para o abysmo, a acção do ar não pode vencer a gravidade.

De repente, a brutalidade do choque e as consequencias immediatas da inercia: homens sobre homens, e homens sobre anteparas e volantes. O navio batêra no fundo...

Afflicto, corro á prôa e inspecciono tudo, até as costuras das chapas. Felizmente, não entra, agua; o compartimento de torpedos continúa estanque.

E os accumuladores electricos? Teriam extravasado? Verifiquei-os com rapidez prompto a evitar a producção de chloro. O chloro seria o envenamento e a ideia da morte, numa das suas modalidades mais crueis, apareceu instantaneamente. Pensei na Família e estremeci pelos filhos.

Adiante, porem; foi um lampejo de emoção.

Passou. O momento exige decisão. Para felicidade nossa, máo grado o derramamento de electrolyto, não ha producção de chloro.

Escalando, á força, a rampa, amparando-me ás canalisações, ás valvulas, ás anteparas e aos proprios companheiros dispersos em attitudes tragi-comicas, regresso ao compartimento de manobra e faço a communicacão ao commandante; este olha para o manometro, cujo ponteiro lá continuava parado nos 18 metros.

Acompanhei-lhe o olhar e involuntariamente estremei... e estremei, porque tinha certeza de que, a não sermos salvos por nós proprios, o nosso navio se transformaria em tumulo em plena Guanabara... no coração do Brasil... na séde da Marinha.

No piano geral, permaneciam abertas duas valvulas de grupos de ar e a valvula mestra, e por isso, o ar comprimido, vibrando atravez das canalisações que vibravam, parecia rugir raivozo no interior dos tanques, expulsando agua, que em borbotões lançava-se para o exterior atravez dos kingstons escancarados.

A prôa do navio enterrára-se na lama, e essa lama, de consistencia pegajosa, retinha o submarino afocinhada em seu seio, como uma presa que lhe pertencesse.

Tudo o que se passou foi extremamente rapido, mas não tanto que pudesse impedir que, pela nossa imaginação, perpassassem as sombras fagueiras da nossa existencia e por certo, no mais recondito de nossos sentimentos suffocámos em silencio os brados de nossa agonia.

Finalmente, o submarino estremeceu e, violentamente, como se fôsse solicitado por força poderosa que houvesse descido do céu ao apello de almas cheias de fé, soltou-se retornando á superfície com as helices á mostra e a prôa mergulhada.

Depois, quando retomou a sua posição normal, pode-se observar, a dois terços dos tubos de torpedos, a facha pardacenta da lama que o reteve.

A contra bordo, atracou a lancha escolta e nella, em attitude ainda atordoada, mudos e inquisidores, apareceram os homens que haviam assistido como testemunhas impotentes ao desaparecimento do navio e ao spectaculo inédito dos borbotões da agua revolta pelo ar, desabrochando-se em flôres alvinitentes na superfície do mar.

.....

Como tudo na vida, o que passou, esbate-se na tela distante que a nossa phantasia engendrou, e as suas côres, ainda que as mais intensas, se esmaecem para se transformar

em inexpressiva sombra, enquanto o contorno perde sua nitidez para existir mais tarde, apenas, no esforço da imaginação.

E' a Recordação.

E tão bom é o recordar...

Pois não é recordando, que às vezes se permite á alma, o reclinar-se sobre si mesma, para cantar de mansinho a prece evocativa de um sentimento?

E não é recordando, que nos é dado sentir, nas mutações variadas dos acontecimentos da vida a existencia das forças imponderaveis da Natureza sob a denominação de "Força do Destino"?

.....

E por isso que eu recordo... e é por isso que evocando dentre tudo que me é particulamente grato, os acontecimentos que assignalaram a minha passagem por dois dos tres submarinos que constituíam a Flotilha até 1929, eu revejo, através das impressões que me ficaram, ainda que apagadas, as silhuetas desses navios, dos tres primeiros submarinos que sulcaram os mares do Atlantico Sul Ocidental como symbolos esperançosos e promissores do poderio almejado por nós marinheiros, para a Marinha do Brasil.

Ei-los hoje, retirados da actividade, envelhecidos pelo tempo, gastos pelo uso, prestes ao abandono a espera da sanha demolidora da transformação industrial.

Repleno da mais viva lembrança do passado silencioso e humilde mas brilhante, eu os vereis dentro em breve, despojados de suas guarnições, desprovidos das arrogancias de seus periscopios, mastros rebatidos numa prece de agonia...

Nos quadros que a imaginação fará surgir, aparecerão ante meus olhos semi-cerrados, os traços brancos das esteiras dos torpedos, rendilhando a crista das vagas, em busca do alvo que corre a distancia... e as bandeirolas sanguíneas, triangular, quadrangular e farpada dos "F-1", "F-3" e "F-5", oscilando... oscilando nos topes dos periscopios mergulhados, na ancia de se esconderem sob as aguas, as marcas que diminuirão a contagem de pontos nas provas de Concurso.

E depois ... os meus olhos se descerrarão para assistirem cheios de emoção e tristeza, ao arriar derradeiro dos tres pavilhões, que pela ultima vez, tremularam orgulhosos da missão que tiveram nos tres submarinos irmãos, berços de dedicação, escrínios de emoções, fontes de inuteis esperanças de uma Marinha grande como a grandeza do Brasil.

Por alguns annos deixará de haver a Flotilha de Submarinos. Restará, entanto, a esperança de uma nova ... E elles, pobres coitados que se foram, passarão a existir como symbolos de nossa crença profissional, vivendo na nossa recordação á sombra de nossa grande saudade.

LEONIDAS MARCOS DA CONCEIÇÃO
Capitão Tenente