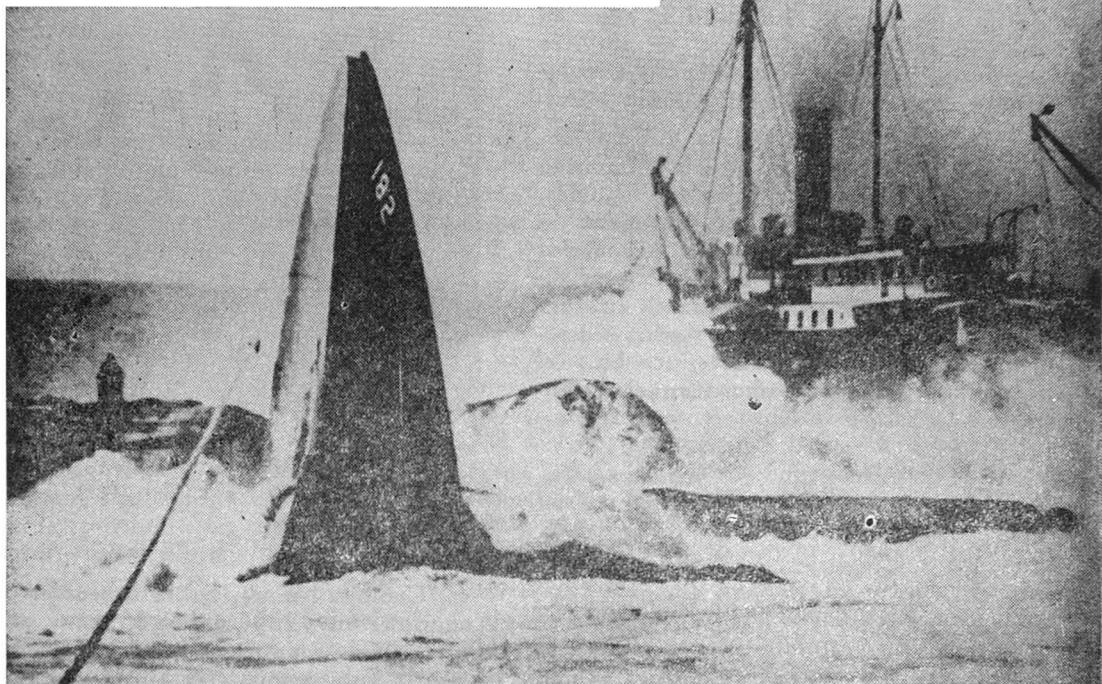


Por

Carlos Toledo de la Maza

Teniente 1º (Sm.) - Armada de Chile.

EL RESCATE



Después de la segunda tentativa de reflotamiento, emerge el casco, rompiendo la superficie para hundirse nuevamente.

En la historia de los submarinos, ningún desastre ha sido quizá más dramático en sus contornos que el ocurrido al USS "Squalus", hundido frente a New Hampshire el 23 de mayo de 1939.



En el rescate de su tripulación y posteriormente del casco, se utilizaron por vez primera métodos y equipos de salvamento que constituyeron en su época la expresión más acabada del ingenio del hombre en su lucha por salvar de las líquidas tinieblas el precioso tesoro de la vida humana.

Más admirables resultan tales métodos y equipos si consideramos que ellos se emplean hasta nuestros días, sin diferencias apreciables, siendo producto del tesón y la constancia de un entonces oscuro Teniente 2º de apellido Momsen.

Esta es su historia y la de los que rescató.

A las 7.30 de la mañana del 23 de mayo de 1939, el submarino "Squalus" navegaba mar afuera desde una ensenada en la boca del río Piscataqua, internándose en el Atlántico Norte. Había zarpado a maniobras el día anterior, y su Comandante era el Capitán de Corbeta Oliver Naquin. Este buque era el submarino de más reciente construcción de la Marina y correspondía al tipo Flota: 310 pies de eslora y 1.450 toneladas de desplazamiento. Lanzado al agua en septiembre de 1938, entró en servicio en marzo del año siguiente. Su tripulación se componía de 5 oficiales y 51 tripulantes.

El 15 de mayo, el nuevo submarino había comenzado sus pruebas finales. Una de ellas requería que navegara a toda velocidad en superficie (alrededor de 16 nudos) y luego efectuara una sumergida de emergencia hasta la profundidad de 60 pies, en el lapso de 60 segundos. Para efectuar esta prueba, el "Squalus" navegaba ahora en el Atlántico.



Arriba derecha, el Comandante Naquin, del submarino "Squalus". A la izquierda, abajo, el Teniente Charles B. Momsen.



El Capitán Naquin había egresado de Annapolis en 1925; a los 35 años de edad había pasado seis años en el Servicio de Submarinos y éste era el segundo mando que desempeñaba en su carrera.

Parado en el puente contemplaba el sol de la mañana que emergía de un banco de nubes grises. El viento comenzaba a rizar la superficie del mar, levantando penachos de espuma por la proa. A estribor, un par de embarcaciones langosteras navegaban rumbo a puerto. También estaba a bordo un constructor naval llamado Harold Preble, encargado de verificar el correcto funcionamiento mecánico de la nave, trabajo que había desempeñado durante 22 años en cada submarino salido de las gradas de Portsmouth. Preble consideraba al "Squalus" el más perfecto de todos los submarinos construidos allí, incluso mejor que el "Sculpin", su gemelo, que le seguía los pasos.

El punto seleccionado para sumergirse se encontraba 15 millas al Sureste de la desembocadura del río, en una extensión de agua muy profunda frente a las islas Shoals. Naquin necesitaba espacio para maniobrar y en ese punto las sondas marcaban 240 pies de profundidad con fondo de fango.

A las 8.13, la radio envió un mensaje a Portsmouth dando el punto de sumergida. A las 8.30 el Teniente 2º Robert Robertson tomó la situación geográfica e informó al Comandante que les quedaba menos de una milla y media para llegar al punto. Naquin ordenó entonces alistarse para sumergirse.

El control de la sumergida era responsabilidad del segundo Comandante, Teniente 1º Walter Doyle. Diez hombres esperaban en el Central para comenzar las múltiples operaciones que permitirían sumergirse al "Squalus". Doyle se ubicó al centro del departamento desde donde podía ver cada control, dispositivo o indicador. A su lado se colocó el escribiente de 2ª clase Charles Kuney, provisto de teléfonos, a fin de recibir y transmitir mensajes a través del buque. Harold Preble, el experto, también se encontraba allí para observar la sumergida, portando en cada mano un cronógrafo de doble dial.

Doyle probó el periscopio Nº 1, verificó que el encargado del manifold de aire, que soplaba los lastres principales, se encontrara en su puesto, y que estuvieran afuera los hidroplanos de proa y popa. Frente a él se hallaba el "Árbol de Pascua", un tablero de luces rojas y verdes, que representaban cada abertura del casco o superestructura. Verde significaba cerrada y estanca y roja indicaba abierta.

En ese momento sólo había ocho luces rojas. Cuatro indicaban las válvulas de descarga de las máquinas Diesel, otra la válvula que tapaba la abertura de salida de la antena de la radio, la sexta era para la escotilla de la torrecilla que conducía al puente y las últimas dos, se relacionaban con dos grandes aberturas ubicadas en la torrecilla, justo bajo el puente. Estas aberturas se denominaban "inducciones principales" y debían permanecer abiertas hasta que el submarino iniciara su movimiento descendente. Am-

bas estaban cubiertas por una plancha de acero perforada y, como las otras válvulas del submarino, eran de chapaleta. De una de ellas, de 18 pulgadas de diámetro, partía el sistema de ventilación que hacía circular aire fresco cuando navegaban en superficie. La segunda, del doble del diámetro de la anterior, conducía el aire directamente a las máquinas Diesel. Esta última válvula había fallado después de la primera sumergida en Portsmouth, pero el sistema completo había sido sacado y reparado, y desde entonces operaba perfectamente.

En el Central no se oía un ruido, y sólo una sombra de tensión había en el ambiente.

"Informar al Comandante que el buque está listo para sumergirse", dijo Doyle. Eran las 8.40 A.M.

Desde el puente, Naquin ordenó "Avante a toda máquina". Esperaba alcanzar la máxima velocidad durante la sumergida y que el buque sobrepasara los 16 nudos. A continuación dio orden de cursar por radio el mensaje de sumergida y el radiotelegrafista Charles Powell notificó a Portsmouth que el "Squalus" se sumergía. Portsmouth dio acuse de recibo inmediatamente. Powell cortó el transmisor y comenzó a bajar su antena.

Entonces, aún en el puente, Naquin ordenó: "Prepararse para la sumergida". Dio una última mirada al horizonte y luego bajó por la escotilla, la que cerró con ayuda del navegante de 1ª clase Francis Murphy. Apenas habían terminado, se escuchó el estridente ruido del claxon de alarma de sumergida. Inmediatamente puso en marcha su cronógrafo y bajó con rapidez hacia el Central.

Ya el Teniente Doyle había ordenado poner los hidroplanos en posición máxima de sumergida, y a sus órdenes también se inundaron los grandes estanques de lastre de los costados. En rápida sucesión, ordenó abrir los desahogos del estanque de boyantez y de los estanques de lastre Nº 1 y 2. Las inundaciones de los estanques 3 y 4 fueron también abiertas, inundándose parcialmente, pues sus desahogos sólo serían abiertos cuando estuviera absolutamente seguro que el "Squalus" estaba con sus aberturas herméticamente cerradas. Este procedi-

miento se conoce con el nombre de "sumergida con tablero verde".

Sin apartar sus ojos del tablero, vio la luz indicadora de escotilla alta cambiar a verde después que Naquin y Murphy la habían cerrado. Igual ocurrió con las luces de la antena de la radio. Luego se tornaron verdes las luces indicadoras de las descargas de los Diesel. Sólo permanecían dos luces en rojo: las correspondientes a las inducciones principales. Ambas se cerraban simultáneamente desde el mismo mecanismo hidráulico en el "manifold" del Central. El mecánico de 2ª clase Alfred Prien accionó el mecanismo y las luces se tornaron verdes.

Doyle cerró sus ojos y miró nuevamente el Tablero. Estaba completamente verde. Para estar doblemente seguro, el mecánico Pierce abrió la válvula de aire al interior, permitiendo el paso de aire a presión desde las botellas de aire al interior del buque. Si la presión interna aumentaba, significaba que el submarino estaba estanco al aire y por tanto, estanco al agua. Desde su puesto tras Doyle, Pierce anunció "Presión en el buque, señor".

Mirando el tablero, Doyle levantó su mano derecha y extendió dos dedos. A esta señal, el condestable torpedista Roy Campbell hizo sonar el segundo claxon. Doyle entonces ordenó abrir los desahogos de los lastres principales 3 y 4, y bajo el impulso de sus baterías, el "Squalus" se sumergió en el océano.

Después de escuchar la segunda alarma, el condestable echó una mirada al tablero y vio que estaba verde. El escribiente Kuney lo vio también verde, como asimismo Alfred Prien, que había accionado la palanca hidráulica que cerraba las inducciones, y el señor Harold Preble. Recién entonces la tensión desapareció.

Junto con sonar la alarma por segunda vez el Comandante llegaba al Central y también vio, por supuesto, las verdes luces del tablero. Luego se puso junto a Doyle y centró su mirada en los indicadores de profundidad situados frente a los timoneles de hidroplanos.

A los 28 pies, el "Squalus" vibró fuertemente. Esto sucedía siempre durante las sumergidas.

Después continuó normalmente su descenso. El indicador se movía aprisa: 35... 40... 45... A los 50 pies, Naquin y Preble deteniendo sus cronógrafos, compararon los resultados. La sumergida había durado exactamente un minuto y dos segundos.

En ese momento se oyó un extraño ruido. Un instante después el escribiente Kuney abrió los ojos con incredulidad. Por primera vez escuchaba por los teléfonos algo que no estaba en el tablero, y atropelladamente dijo: "¡Señor! ¡Las máquinas!... ¡Se están inundando!

El personal del Central se paralogizó. Como hipnotizados miraban al tablero de luces, el que se hallaba inexplicablemente verde. Hubo un momento de completa estupefacción en sus rostros, la estupefacción de quien está absolutamente seguro que lo que está ocurriendo no es posible. Y sin embargo, lo era...

De alguna forma, la gran válvula de inducción que suministraba aire para la operación de los Diesel había permanecido abierta, a pesar de que su mecanismo de cierre había sido accionado desde el Central. Con terrible fuerza, toneladas de agua salada caían en cascada por las inducciones de los departamentos de Máquinas. El ruido que se había sentido hacía un instante, era el del aire desplazado violentamente por el agua.

Naquin fue el primero en reaccionar: "¡Soplar lastres principales!" gritó. Doyle le hizo eco, agregando: "¡Soplar estanque de boyantez!". La tripulación reaccionó inmediatamente, Alfred Prien ya había cerrado los desahogos de los lastres principales. Los timoneles maniobraron los hidroplanos a su máximo ángulo de aflorada. Después sólo quedaba esperar.

El "Squalus" se estremeció.

Se mantuvo suspendido por un instante a los 80 pies. Luego reaccionó al soplado de sus lastres levantando bruscamente su proa. Se balanceó un poco, casi a punto de romper la superficie, se detuvo suavemente e inició su descenso. El peso acumulado a popa había sido demasiado, ya el mar se había introducido por los conductos de ventilación que recorren el interior del submarino y chorros de agua caían al Central desde distintos lugares. Los hombres se movían

frenéticos tratando de tapar las filtraciones, apoyándose de cualquier forma para mantenerse en pie. La luz comenzó a disminuir, parpadeó un instante y se apagó completamente. El alumbrado de emergencia entró en acción, para poco después apagarse también.

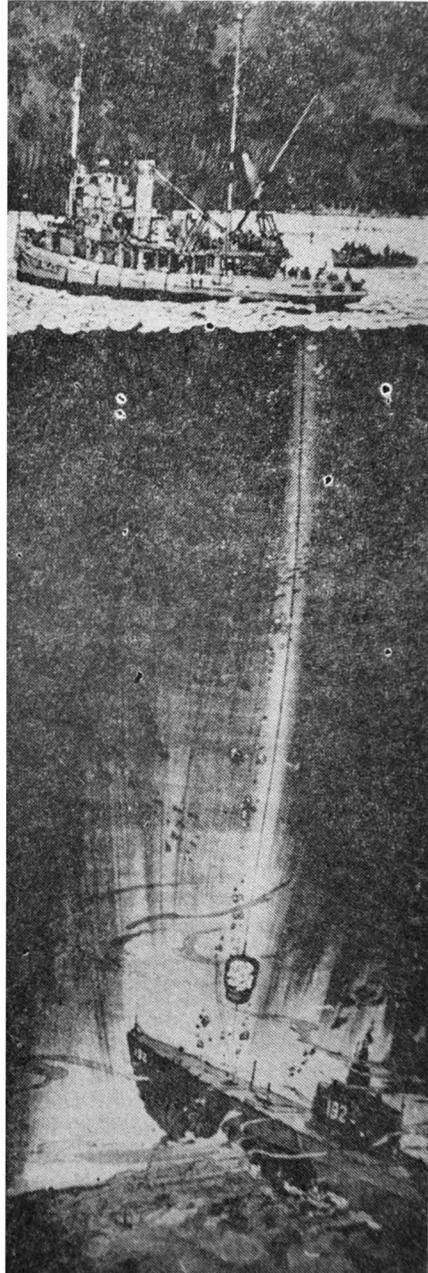
En el departamento de torpedos de proa se preguntaban la causa de la repentina afluencia. La respuesta vino por el circuito telefónico. El Teniente 2º John Nichols ordenó inmediatamente cerrar la puerta estanca que comunicaba con el departamento de Baterías de proa. Un segundo más tarde, un torpedo dispuesto para la recarga comenzó a deslizarse hacia popa sobre los roletes de su cuna. Nichols y dos marineros lo aseguraron en su lugar. Después de aquello, en medio de un silencio espectral, los hombres esperaron.

Apenas adivinó el desastre, el Sargento electricista Lawrence Gainor había cerrado la puerta estanca entre los departamentos de baterías de proa y el Central y, cuando las luces comenzaron a desvanecerse, echó otra mirada a los voltímetros. El voltaje de las baterías indicaba una violenta descarga. En alguna parte del circuito había un corto. Gainor tomó una linterna y se arrastró hacia el pozo de las baterías. Al abrir la tapa observó un espectáculo fantasmagórico: las baterías estaban en corto y gruesas llamaradas de un blanco azulado saltaban de celda en celda, en arcos de ocho pulgadas, dibujando sombras grotescas a ambos lados del pozo. El calor era tan intenso que las celdas desprendían vapores y comenzaban a fundirse los aisladores de goma. Mientras el "Squalus" continuaba su descenso, Gainor se dio cuenta que faltaban pocos segundos para que una explosión gigantesca partiera al buque en dos. Descendió al estrecho espacio que queda entre el piso del departamento y la parte alta de las celdas y, quitando el cuerpo a las llamaradas que le saltaban alrededor, logró abrir los interruptores de babor y estribor.

En el interior de la campana de escape, la tripulación del "Squalus" comienza su lenta ascensión hacia el buque de rescate "Falcon".

→

En la cocina, a popa del departamento de Baterías, mientras William Isaacs, el cocinero, esperaba con impaciencia que el "Squalus" se nivelara para encender el horno, su ayudante comenzó a cerrar la válvula del circuito de ventilación que pasaba por la cocina. Esta era una de sus obligaciones al sumergirse.



Al sentir un flujo anormal de aire, Isaacs miraba intrigado hacia el pasillo junto a la cocina, cuando un grueso chorro de agua lo golpeó en la cara. Se arrastró fuera y miró hacia el departamento de máquinas de proa. La puerta de acceso estaba cerrada, pero no trincada, y el agua pasaba a través del piso. Isaacs la aseguró rápidamente. Entonces se irguió para observar a través de la mirilla de vidrio de la puerta. El espectáculo era imponente: grandes cataratas caían desde la inducción de aire ubicada sobre los Diesel, que ya estaban parcialmente cubiertos de agua. El mar, espumeante, avanzaba por el pasadizo central.

En la cocina, el ayudante dejó de girar el volante y salió al pasillo. Cuando el "Squalus" levantó la proa, toda el agua del departamento se fue hacia él. Después de caerse y levantarse repetidas veces luchando con la corriente y haciendo frenéticos esfuerzos por avanzar hacia proa, vio de pronto que la puerta que daba al departamento central comenzaba a cerrarse y gritó con desesperación. El electricista Lloyd Maness estaba en la puerta, y lo escuchó, abriéndola nuevamente.

Isaacs, mientras tanto, con su rostro pegado a la mirilla, no podía apartarse de la fantástica visión que presentaba la máquina. De pronto sintió que el agua lo rodeaba. Prácticamente nadando, se alejó de la puerta y luchando entre las mesas y objetos que flotaban a su alrededor trató de avanzar hacia proa. Un instante después sus esfuerzos eran coronados por el éxito y pasaba la puerta del Central, cayendo en brazos de Maness. Esta vez no se podía seguir esperando. Nadie más salía y no era posible tener la puerta abierta por más tiempo.

Momentos más tarde, en una nube de burbujas, el "Squalus" tocaba fondo delicadamente, primero de popa y luego de proa, descansando sobre su quilla con un ángulo de 11 grados de aflorada. Sus luces de emergencia estaban fuera de servicio y no tenía calefacción. Los manómetros marcaban 243 pies de agua. La temperatura del agua era de un grado sobre cero.

En el cuarto Central, el condestable iluminó el departamento adyacente a

través de la mirilla de la puerta que Maness había cerrado. Sólo una masa de agua aceitosa se percibía al otro lado. Eran las 8.45 A.M.; no habían pasado cinco minutos desde que el "Squalus" iniciara su sumergida. Sobre la superficie nada hacía suponer que había ocurrido una tragedia.

Al apagarse las luces, junto con apoyarse el "Squalus" en el fondo, recién comprendieron la trascendencia del accidente. Pero aún entonces no hubo pánico. En cosa de segundos se impuso la disciplina del servicio. Aparecieron las luces de media docena de linternas de mano y a una orden del Comandante se sacaron tres grandes linternas que el "Squalus" llevaba a bordo en calzos especiales, las que una vez encendidas arrojaron una pálida luz sobre los atribulados rostros de los hombres allí reunidos. Por fin, todas las miradas se centraron en el telefonista, que aún conservaba sus audífonos colocados.

"¿Se escucha algo a popa?", preguntó Naquin.

"Nada, señor", contestó Kuney.

El Comandante tomó el teléfono. Primero llamó a la máquina de proa, luego a motores y a torpedos de popa. Se resistía a pensar que todo estaba perdido, pensando que el circuito telefónico podía estar a tierra. Pero cuando llamó a la Batería de proa y a torpedos de proa, estos departamentos contestaron rápidamente.

En apariencia, de los siete departamentos que componían el submarino, los tres de proa parecían a salvo y los cuatro restantes se hallaban inundados. De los 59 hombres que se hallaban a bordo, sólo se contaban 33.

Naquin pensó inmediatamente en los langosteros que se habían cruzado en el rumbo del buque antes de la sumergida. En este momento eran su único medio de comunicación con el Astillero de Portsmouth, por lo que ordenó lanzar una señal roja de humo por el eyector de señales ubicado a popa.

Pero todo sería en vano. Para los pescadores que trabajaban en esas aguas, el ir y venir de los submarinos era un espectáculo familiar. Ningún tripulante había vuelto la cabeza hacia el submarino

después de cruzarse con él, preocupados por volver luego a puerto.

En cuanto se hubo lanzado la señal de humo, el Comandante ordenó al Teniente Nichols soltar la boya marcatoria. Esta, pintada de amarillo brillante, se encontraba alojada a proa de la cubierta principal, sobre el departamento de torpedos y estaba unida al buque por un cable de acero enrollado en un carretel. Este cable era coaxial y llevaba en su interior una línea telefónica. Aunque la boya era equipo standard de rescate, era la primera vez que de ella dependían vidas humanas. El letrero pintado en su estructura era escueto y explicativo: "Submarino hundido en este lugar. Teléfono adentro".

El "Squalus" debía volver a la superficie a las 9.40 A.M., de acuerdo al mensaje de sumergida. Hasta entonces, nadie en el Astillero tendría motivos para echarlo de menos.

La comida no era, por el momento, motivo de preocupación. Además de lo que se pudo coger del repostero, había un calzo de raciones de emergencia en el Central. También cada departamento contaba con un pequeño estanque con 10 galones de agua dulce.

El problema del aire era más delicado. Para mantener el mínimo consumo, Naquin prohibió las conversaciones y movimientos, reservándolos para el cumplimiento de determinadas tareas.

En el Central, los hombres extendieron la ropa impermeable sobre el piso húmedo y se echaron sobre ella manteniéndose juntos, tapados con frazadas. Algunos tiritaban de frío.

Poco más tarde, el Comandante efectuó una inspección ocular de los departamentos, empezando por la Batería de proa, donde los primeros gases de cloro se denunciaban por su olor picante característico. Luego revisó su camarote.

En torpedos de proa encontró al Teniente Nichols y aunque sólo podía hacer suposiciones acerca de la causa de la falla le dijo:

"Llámemme tan pronto alguien establezca contacto por el teléfono de la boya. Dígame que creo que la inducción alta está abierta y que Baterías de popa y

los departamentos de máquinas y motores están inundados".

Cuando volvió al Central, el "Squalus" había enterado ya una hora sumergido. Para preservar la precaria iluminación existente, ordenó apagar dos de las tres lámparas que había. Luego se sentó a esperar. Le asistía la plena confianza que al no recibir su mensaje de aflorada se pondría en marcha el complejo sistema de rescate elaborado desde los desastres del S-51 y S-4.

No podía, sin embargo, suponer que en el papel que en forma rutinaria registraba el punto de sumergida del "Squalus" en Portsmouth, no solamente la posición estaba incorrecta, sino además ubicada exactamente en la recíproca del rumbo que el buque había navegado sumergido.

A las 10.07 el submarino envió otra señal de humo rojo. Naquin pensaba que Portsmouth ya se había alertado, pero la idea de que cualquier buque estuviera navegando en las inmediaciones era irresistible. A las 10.24 fue disparada otra señal. No hubo respuesta.

A medida que el tiempo transcurría, la tripulación atrapada continuaba en un alto pie de disciplina a pesar del desastre. Para distraerlos, el Comandante hizo repartir las conservas de las raciones de emergencia.

A las 12.40 A.M. se lanzó el sexto rocket. Cuatro horas habían pasado. Entonces, uno de los hombres, acercándose al Comandante, le preguntó en tono respetuoso:

"Señor, ¿cuándo seremos rescatados?"

EN TIERRA FIRME

En el Astillero de Portsmouth, el Contraalmirante Cyrus Cole saludó a su ordenanza y entró a su oficina poco después de las 8.30. Un día rutinario lo esperaba: el "Squalus" navegando en pruebas y el "Sculpin" que zarparía en unas horas a un crucero por Sudamérica. Lo único extraordinario era la visita de unos políticos programada para esa tarde.

Nadie se preocupó al no recibirse el mensaje a las 9.40 de la mañana. No

era la primera vez que un submarino se demoraba en informar que navegaba en superficie sin novedad y el Almirante continuó revisando la correspondencia que atestaba su escritorio. Pero cuando ya había pasado una hora y empezaba a extrañarle la falta de noticias, el oficial Comunicante de guardia en la radio, irrumpió atropelladamente informando que había tratado por 20 minutos de obtener contacto con el "Squalus", sin ningún éxito. Cole dispuso que se telefonara al Astillero de Boston para que trataran de obtener contacto con el submarino desaparecido, gestión que resultó infructuosa. Poco después la estación de Guardacostas informaba que sus vigías en las islas Shoal no visualizaban ninguna señal del "Squalus". Era indudable entonces que algo muy grave había sucedido.

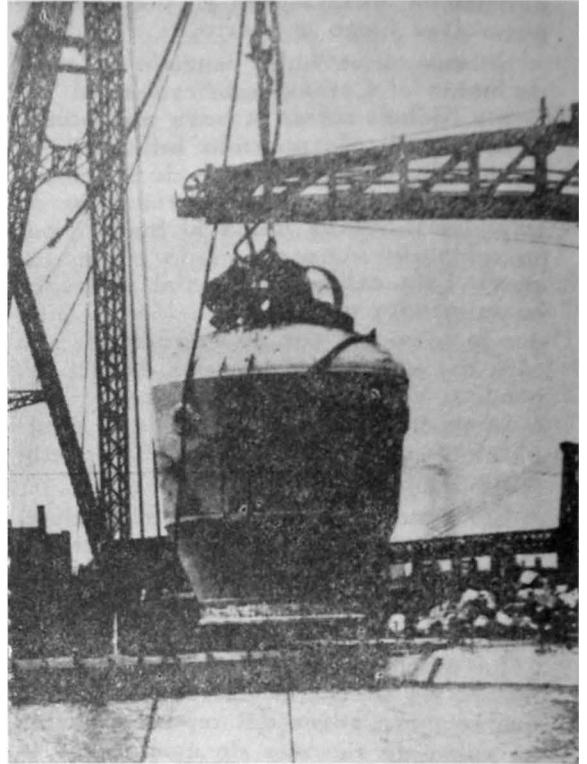
Cerca de las 11.00 de la mañana el Comandante del "Sculpin", Warren Wilkin, recibió la orden de zarpar inmediatamente hacia el punto de sumergida del "Squalus".

Todo lo que podía hacer el Almirante era esperar hasta que recibiera el informe del "Sculpin". Poco después del mediodía éste enviaba su primer mensaje: "Squalus" no se divisa. Me encuentro navegando hacia su punto de sumergida, llamándolo por sonar".

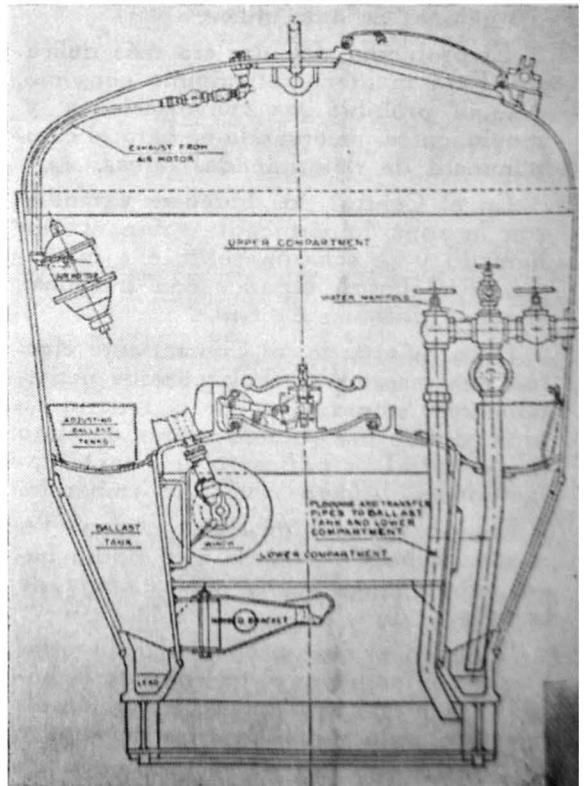
Mar afuera, engañado por el error de recepción en la posición del "Squalus", el "Sculpin" rebuscaba en vano, en un paisaje nuboso y gris. Media docena de vigías observaban ansiosamente la superficie. En la sala de sonido, sus sonares continuaban transmitiendo la característica del submarino desaparecido.

La rebusca habría continuado sin resultados por un largo tiempo, si no hubiera sido por el joven Teniente Denby, quien al mirar en otra dirección alcanzó a ver muy oportunamente a popa, justo bajo la línea del horizonte, una pequeña humareda.

Corte de la campana de rescate.



Campana de rescate "Momsen".



Denby gritó su descubrimiento y el Comandante Wilkin, al mirar por sus prismáticos en esa dirección, alcanzó a ver el humo en el momento justo en que desaparecía. Inmediatamente radió un breve mensaje a Portsmouth:

"Avistada aparente señal de humo".

El "Sculpin" cayó violentamente y comenzó a navegar en sentido contrario a toda velocidad. Diez minutos después del avistamiento de Denby, los hombres atrapados en el interior del "Squalus" escuchaban batido de hélices. Naquin ordenó lanzar otro rocket, el que estalló en el aire a 300 yardas por la proa del "Sculpin".

Entonces los vigías vieron la boya marcatoria. El submarino se acercó a ella suavemente y con mucho cuidado la izó a cubierta. Fue el mismo Comandante el que tomó el teléfono.

"Atención, "Squalus" —dijo— ¿Qué problema tienen?"

En Torpedos de proa, a 243 pies de profundidad, el Teniente Nichols luchaba por mantener la serenidad. Rápida y concisamente informó la condición del buque, agregando al final:

"Manténgase al aparato, señor. Hablará el Comandante".

Hubo una pausa de 30 segundos, después de la cual Oliver Naquin habló con voz pausada:

"¿Cómo está, Wilkin?"

Justo cuando Wilkin comenzaba a hablar, el "Sculpin" cabeceó fuertemente al ser cogido por una ola y la línea de la boya se rompió. Enredado en algún lugar de la cubierta del "Squalus", el cable se había cortado.

De nuevo, su tripulación se encontraba en la soledad.

EN WASHINGTON

Poco antes de la una de la tarde, el teléfono sonaba en una oficina del Astillero Naval de Washington, y el Capitán de Navío Charles Bowers Momsen recibía la noticia. Por fin había llegado el momento. Por más de 14 años había arriesgado su vida y carrera para afrontar una situación como la que se le presentaba.

UN POCO DE HISTORIA

Momsen tenía 43 años y un modo de hablar suave y tranquilo. Pero bajo estos modales se escondía un carácter extraordinario, reuniéndose en él las cualidades del visionario, del científico y del hombre de acción. A los dos años de salir de la Academia, se había embarcado por primera vez en un submarino, en el año 1921. Aquel submarino era una estrecha cápsula con la mitad de la estora del "Squalus", su litera consistía en una lona que se estiraba sobre un torpedo y los olores de aquellos buques, combinación de vapores de petróleo y ropa sucia, eran algo difícil de olvidar. Ni siquiera disponían de servicios higiénicos.

Cómo escapar de un submarino en caso que la situación se pusiera difícil, era un asunto en que todos preferían no pensar en ese entonces. En la Escuela de Submarinos el asunto había sido tratado en forma somera y durante muchas noches Momsen había pensado en las toneladas de agua que envolverían la nave, y en lo poco gracioso que resultaría el encontrarse en el fondo sin posibilidades de escape. Pero entonces era considerado de mal gusto especular al respecto y cuando ocurría un desastre, se prefería comentar que aquello no pasaría en el buque propio. Después de todo, se decía filosóficamente, uno puede morir al cruzar una calle.

En el verano de 1925 el Teniente Momsen era destinado a la Base de Submarinos de New London. En septiembre de aquel mismo año, el Oficial de Guardia de la base lo despertó de madrugada para informarle que el S-51 había sido abordado y hundido por el transatlántico "Ciudad de Roma" al este de Block Island durante unas prácticas nocturnas. El S-51 estaba en su flotilla y tenía en él íntimos amigos. Se levantó inmediatamente. Al alba, había llegado al sitio del accidente en su submarino, encontrando un gran rastro de petróleo y burbujas de aire. Buscó infructuosamente restos flotantes o cuerpos a la deriva, pero todo fue inútil. Lo llamó por su oscilador submarino una y otra vez, con su característica, pero no hubo respuesta.

Una sensación de impotencia y frustración lo dominó. Conocía muy bien a las víctimas y sus rostros estuvieron presentes por mucho tiempo en sus sueños. Una creciente cólera lo consumía. Debía haber una manera de salvarse o por lo menos de tener la posibilidad de luchar por la supervivencia. Durante semanas le dio vueltas al problema, descartando idea tras idea. Al fin, las bases de una posible solución comenzaron a tomar forma en su mente.

El principio era muy simple. Consistía en una gran cámara de acero, en forma de campana, capaz de ser arriada desde la superficie y guiada por un cable hecho firme a la superestructura del submarino. Una vez que la campana estuviera en su calzo, la partida de rescate podría entrar al submarino abriendo las escotillas de la campana y del submarino, o bien la tripulación atrapada podría entrar en ella.

Momsen planteó su idea al Jefe de la Base de New London, Capitán de Navío Ernest J. King, que posteriormente llegaría a ser Comandante en Jefe durante la 2ª Guerra Mundial, King se interesó de inmediato.

Sin perder tiempo Momsen formalizó el asunto y envió el proyecto a la Dirección de Construcciones y Reparaciones de la Marina, para su aprobación y estudio, con una nota al dorso que decía: "El mecanismo en referencia es el sistema más práctico que se puede encontrar para rescatar tripulaciones atrapadas en el fondo". No esperaba una respuesta muy pronta, pues se necesitaba tiempo para analizar el asunto. Pero cuando las semanas se tornaron meses y ya había transcurrido un año, el desaliento lo invadió. Posteriormente, por simple casualidad en un servicio transitorio que debía desempeñar en tierra, durante el cual fue asignado a la Sección Submarinos de la Dirección de Construcciones, encontró su proyecto, tal cual como había sido enviado, en el fondo de un canasto rotulado "En espera de resolución" . . .

En la forma más diplomática posible, comenzó a explicar su proyecto. La respuesta fue fría: "¿Quién era este Teniente recién llegado que estaba tratando de introducir tan alocada teoría para res-

catar gente de los submarinos? Se creería que era el primero en pensar en el problema, como si no se hubiera estado dando vueltas al asunto durante años".

Todo fue en vano. El plan volvió a su escritorio con la anotación siguiente: "Desde el punto de vista marino, el proyecto es impracticable". Momsen tuvo que conformarse y esperar que algo cambiara.

Y así fue. Pocas semanas después de ser lanzado al agua, el S-4 se fue a pique con 40 hombres a bordo.

La opinión pública reaccionó indignada y cientos de cartas llegaron al Ministerio de Marina. Muchas de ellas reclamaban por una investigación, acusando a la Armada de negligencia. Por curiosa ironía, se designó a Momsen para contestarlas.

Mientras redactaba respuestas, comenzó a trabajar en otra idea que ya había tenido durante su período de espera en New London. Era un aspecto totalmente nuevo de la cuestión y tenía la gran ventaja de no necesitar de autorizaciones oficiales. Consistía en efectuar, por su cuenta y riesgo, el diseño, la construcción y las pruebas de otro equipo de salvamento.

Básicamente, este equipo consistía en un clip para las narices, una bolsa o pulmón de donde poder respirar, limaduras de sodio para absorber el dióxido de carbono y un estanque de oxígeno. El resultado fue el famoso pulmón Momsen, para el cual el mismo inventor sirvió de conejillo de Indias. En una de sus pruebas espectaculares fue arriado a 110 pies, al fondo de una fosa en el barroso río Potomac. Cuando se preparaba para ascender, sus dedos tocaron con una piedra del lecho del río. Siguiendo un impulso, la colocó sobre la parte superior de su pulmón, recordando que cuando pequeño la prueba de que había llegado al fondo de la piscina era llegar con una piedra u objeto existente en el mismo. Momsen debió usar ambas manos y sus dos pies apretados en el cabo guía, luchando contra la tentación de ascender más rápido. Finalmente el agua se tornó chocolate y se fue iluminando gradualmente, hasta que se encontró flotando bajo el hermoso cielo azul que había dejado de ver hacía 10

minutos. Mantuvo en alto la piedra que había traído, el tiempo suficiente para que todos los espectadores la vieran y luego la arrojó desdeñosamente al agua.

Fue un momento inolvidable. Los 110 pies de que Momsen emergía, había sido precisamente la profundidad a que se había ido a pique el S-4. La Marina se enteró del suceso por los periódicos.

Al día siguiente un considerable número de jefes navales felicitaron a Momsen, entre ellos nada menos que el Jefe de Operaciones Navales.

Rápidamente fueron cursadas las órdenes para efectuar más experiencias. Momsen efectuó algunas de ellas en la Bahía de Chesapeake, a 155 pies de profundidad, cuatro brazas más que el lugar en que se encontraron rastros de aceite la mañana que se fue a pique el S-51.

Poco después se enteró de que el viejo S-4 había sido reflotado y sería vendido como chatarra. Rápidamente se dirigió a las autoridades para conseguir que el submarino le fuera asignado como buque experimental en técnicas de rescate. Su propósito era ponerse deliberadamente en una situación de emergencia.

El 6 de febrero de 1929, en Key West, Florida, el viejo S-4 se sumergió completamente, mientras una pequeña flotilla de lanchas rondaba en superficie. Momsen y Edward Kalinosky, un torpedista que lo había acompañado en sus ascensos del Potomac, se instalaron en el Central hasta que el submarino tocó fondo, momento en que se ubicaron en la Sala de Máquinas, cerrando las puertas herméticamente. Kalinosky despegó la escotilla mientras Momsen abría las válvulas de inundación. Rápidamente, el agua irrumpió en el departamento y comenzó a cubrirles el cuerpo.

Un enorme chorro cayó por la escotilla ahora abierta. Grandes burbujas de aire se precipitaban por la abertura mientras velozmente el agua subía de nivel hasta tocar la base de la falda de acero que, como prolongación de la escotilla, había hecho soldar Momsen. En este punto, el agua no subió más, debido al aire que había quedado atrapado en la parte alta del departamento.

Con el agua hasta el cuello, Momsen comprobó que todo andaba tal como lo había pensado.

Kalinosky tomó el rollo de cabo que serviría de línea guía, amarró un extremo en la falda y largó la boya de madera amarrada al otro extremo por el hueco de la escotilla. Luego, ambos inflaron sus pulmones. Momsen fue el primero en salir. Se sumergió en el agua, salió del buque a través de la falda y esperó que apareciera Kalinosky y fácilmente ambos efectuaron el ascenso. Catorce meses antes, ocho hombres habían muerto sin tener su oportunidad, en la misma sala de máquinas.

Después de otras pruebas satisfactorias, una de ellas a 207 pies, Momsen fue muy felicitado, inclusive desde la Casa Blanca. La Marina abrió propuestas por 7.000 pulmones, y desde ese momento cada submarino fue equipado con escotillas de escape.

A pesar de su trabajo en el pulmón, Momsen no había abandonado su idea original de la campana de rescate. Poco después de su espectacular aflorada en el Potomac, fue citado a exponer su trabajo ante una comisión encargada de la Seguridad de Submarinos, creada poco después del hundimiento del S-4. Momsen terminó su exposición y comenzó a hablar también de la campana. Cuando un prominente miembro del comité preguntó por qué esta proposición no había sido previamente presentada a la Marina, él respondió secamente: "Fue presentada".

Recibida la autorización, Momsen continuó trabajando en el pulmón al mismo tiempo que en la campana. Uno de los problemas era cómo situarla en forma rápida y precisa en el lugar exacto sobre la escotilla de un submarino. La solución consistió en mandar un buzo a hacer firmes dos chicotes de alambre por la parte alta de la escotilla y cobrar luego de los alambres mediante winches por el interior de la campana, cuya boyantez debería ser ligeramente positiva.

Una vez terminado, el proyecto tenía el aspecto de una campana invertida, de cinco pies de diámetro y siete pies de altura. Tan extraño aparato viajó por tren hasta Florida y fue puesto a bordo del buque de rescate "Falcon", el cual

navegó hasta una zona de baja profundidad, alrededor de 75 pies, en el Golfo de México, con el S-4 a remolque.

Una vez que el submarino estuvo en el fondo, un buzo del "Falcon" hizo firmes los alambres al collar de la escotilla. Luego, Momsen y un tripulante entraron a la campana. Con un ruido sordo, el dispositivo chocó contra la cubierta. En tal posición podrían abrir la escotilla del submarino. Éste era el momento crítico. Si algo andaba mal y fallaba la impermeabilidad o si había habido un error en la concepción de ingeniería, serían atrapados por el agua en cuestión de segundos. Como precaución, Momsen aseguró la campana a cuatro cáncamos soldados previamente a los bordes del asiento de la escotilla, mediante unos perros que se accionaban desde el interior de la campana. Teóricamente, al disminuir la presión del interior de la campana, el mar la oprimiría contra el asiento de la escotilla del submarino, efectuándose así la impermeabilidad. Abrió una válvula para dejar salir aire de la campana, verificando la altura del agua entre las dos escotillas. Con alivio comprobó que el nivel no había subido. El sello había funcionado.

Previamente habían avisado a la tripulación del submarino que entraría algo de agua y, efectivamente, aproximadamente 20 galones de agua cayeron por la escotilla.

Momsen seleccionó dos miembros de la tripulación del S-4 para ser "rescatados". La escotilla fue cerrada y los perros removidos. La presión de aire del interior de la campana se aumentó hasta igualarla con la de afuera y, con el sello roto, la campana comenzó a ascender. A pesar de que esta demostración se había efectuado en condiciones ideales, se comprobó la veracidad del principio.

Para perfeccionar la campana, Momsen continuó experimentando. Dos veces estuvo a punto de morir, pero logró mejorar el diseño. Básicamente, éste evolucionó en una cámara que tenía dos compartimientos divididos por un mamparo horizontal, equipado con una escotilla de acceso. El compartimiento superior podría llevar tripulantes sentados en un círculo de estanques de lastre, conteniendo cada uno de ellos setenta libras

de agua de mar, que se achicaba hasta equiparar el peso de la gente. También estaba equipada con un teléfono, luces y válvulas de acción rápida para admitir y hacer escapar aire comprimido. El compartimiento inferior contenía un motor de aire que movía el carretel por el que laboreaba el alambre que conducía al submarino.

Antes que lograra efectuar todas estas modificaciones fue trasladado de la Dirección de Construcciones y Reparaciones con el fin de entrenar a las tripulaciones en el uso del pulmón. En su lugar se designó al Capitán de Corbeta Allen Mc Cann para terminar el proyecto; y aunque Momsen había concebido la campana y luchado por su construcción, fue dada a conocer como "Cámara de Rescate Mc Cann", nombre con que se la conoce hasta nuestros días.

.....

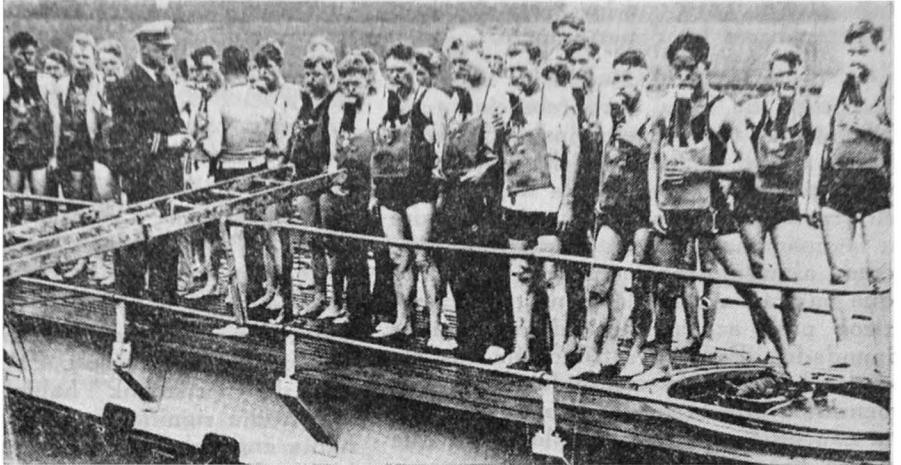
Ahora, nueve años más tarde, Momsen era enviado a Portsmouth para emplear su talento y su técnica en el rescate de la tripulación del "Squalus". Dos situaciones eran nuevas: nunca antes se había usado la campana en un desastre y tampoco nadie había sido rescatado desde esa profundidad.

CONTINUA NUESTRA HISTORIA

A las 13.30 del 23 de mayo, el remolcador "Penacook" con el Almirante Cole a bordo surcaba las aguas del río Piscataqua. El mensaje que Cole sostenía entre sus manos decía escuetamente: "Cable de la boya marcatoria roto Punto Fondeé sobre posición del "Squalus" Punto Espero instrucciones".

Nada podía ser más trágico, pues la boya marcatoria era un nexo vital de unión con el "Squalus", y aparte de eso, era la única guía para enviar un buzo a hacer firme el chicote de la campana.

En cuanto subió a bordo del "Sculpin", el Almirante Cole ordenó al remolcador iniciar de inmediato el rastreo. Intermitentemente, la rastra del "Penacook" se ponía tensa para luego largarse. Las islas Shoals hacían honor a su nombre (escolleras), pues en el fondo, junto al "Squalus", yacían numerosos restos de naufragios.



El Teniente Momsen (de uniforme), entrenando submarinistas en el uso del pulmón de su invención.

Una lluvia ligera caía, cuando el "Wandank", un gran remolcador de alta mar, se atracó al "Sculpin" a las 5.20 P.M. De inmediato, el Almirante ordenó poner en servicio el poderoso oscilador submarino en un esfuerzo para llamar la atención del "Squalus". De lo profundo del océano llegaron los débiles ecos de martillazos en el casco. Pocos minutos después, una bengala del "Squalus" se encendió en la superficie. Sin embargo eso era tan sólo una guía. Eran las 19.30 y ya comenzaba a caer la noche, cuando la rastra del "Penacook" se agarró firme en un punto ubicado en la línea que unía las boyas que demarcaban el área de rebusca. Esta vez el gancho de acero se había afirmado en el lugar correcto.

Dentro del "Squalus" lo peor era el frío, cada vez mayor. Y también la espera.

Bajo las mantas húmedas, los hombres se mantenían estrechamente juntos, tendidos en el piso de linóleo, o sentados de espaldas a los mamparos con el rostro sobre las rodillas flectadas. Muchos de ellos estaban aún mojados por la inundación. Sin embargo, nadie hablaba, y se movían lo menos posible. Al alcance de sus manos se hallaban pulmones Momsen para el caso que otra emergencia obligara a abandonar el buque rápidamente o para ser usados como



Último modelo del pulmón "Momsen".

máscaras en caso que los gases de cloro llegaran hasta los departamentos.

A las 4.30 P.M. Naquin se dirigió a Torpedos de Proa a conferenciar con Nichols. En sus primeras instrucciones al joven oficial, le había dicho que informara por el teléfono de la boya, sobre su sospecha de que la inducción de aire a las máquinas hubiese quedado abierta, como asimismo recomendará a los buzos que bajaran a cerrarla, conectando chorizos para achicar los departamentos inundados. Para su satisfacción, sus órdenes habían sido cumplidas, pues tras pensarlo toda la tarde, había llegado a la conclusión que esto era lo mejor que podía hacerse.

A las 4.45 se esparció absorbente de CO₂ en ambos departamentos. Por primera vez, fueron abiertas las válvulas de las botellas de oxígeno para mejorar el ambiente. Por último, cuando el "Squalus" cumplía su novena hora sumergido, se repartieron latas de sopa de frejoles, tomates y piñas.

Algún tiempo después llegó a ellos el eco de un fuerte batido de hélices. A las 5.21 identificaron el ping de un oscilador, anunciando la llegada del "Wandank" y pidiendo acuse de recibo. Dos radiooperadores comenzaron a golpear el casco con pequeños martillos, un golpe para un punto y dos para una raya. ¿Serían escuchados desde la superficie?

Pasaron 5 minutos, después 10 más. A los 20 minutos, Naquin ordenó lanzar otra bengala. Nada ocurrió.

A las 6.40 P.M. el oscilador del "Wandank" se oyó nuevamente. "¿Nos escuchan?" preguntaban. En la torrecilla contestaron "Sí".

Quince minutos más tarde, al ver que nada se hacía en favor de su plan de soplar el buque, el Comandante ordenó transmitir el siguiente mensaje: "¿Soplarán Uds. los departamentos de popa? Tenemos aire para los estanques de lastre".

Pero las siguientes señales del "Wandank" no tenían relación con su pregunta, por lo que presumió que el "Squalus" estaba demasiado profundo para que se escuchara algún martilleo.

"¿Cuántos oficiales y tripulación se hallan en los compartimientos secos? pregunta el "Wandank". ¿Están Uds. haciendo agua en esos departamentos?"

Con pocas esperanzas de que se escuchara, Naquin dictó: "Treinta y tres, negativa".

De pronto el "Wandank" transmitió: "Escucho sus señales muy débiles. Transmite cada palabra tres veces".

A las 9.30, tras haber relevado a los sudorosos martilleros, Naquin percibió un cambio en la situación. El ruido de hélices del "Penacook" había cesado. Ello sólo podía significar una cosa: su rastra había enganchado en el buque, o pensaba por lo menos que así era.

Ansiosamente esperó la confirmación de sus suposiciones y como nada ocurría, transmitió: "¿Nos han localizado?". Para su desesperación, todo lo que obtuvo fue otra pregunta, esta vez solicitando información de las condiciones existentes a bordo.

A las 22.10 llegó la esperada información del "Penacook": "Creo que mi rastra se ha enganchado en su buque".

MOMSEN EN ESCENA

Esquivando a los reporteros, el Capitán Momsen subió a bordo del cutter del Servicio de Guardacostas para efectuar la última parte de su viaje desde Washington.

Gradualmente un extraño resplandor fue apareciendo a través de la lluvia. En un círculo de 300 yds. de radio estaban el "Sculpin" y los remolcadores "Wandank", "Penacook" y "Chandler". Todos sus reflectores barrían la superficie alrededor de una boya sobre la que el "Wandank" había tendido su rastra. Alrededor de este perímetro, los patrulleros 158 y 409, a lento andar, iluminaban las olas, alertas a la aparición de cualquier tripulante del submarino hundido.

Momsen se transbordó al "Sculpin" en cuya cámara el Almirante lo saludó efusivamente, pidiéndole que se hiciera cargo de las operaciones de rescate.

A continuación lo puso en antecedentes del plan de Naquin de achicar los departamentos inundados tras cerrar las inducciones principales.

En su carácter de responsable del rescate, Momsen analizó la solución con diplomacia: mientras no se examinara la inducción, no se estaría seguro que ésa era la causa del hundimiento. Por otra parte, era bastante difícil arriar mangueras de achique o achicar completamente los departamentos.

Momsen era buzo y sabía por experiencia propia cómo trabaja la mente bajo los efectos de la presión a 243 pies y sin oxígeno puro para respirar. Los reflejos se vuelven lentos y se reacciona a veces igual que un niño.

Por todo esto, no había ninguna seguridad de que el "Squalus" pudiera ser rápida y seguramente reflotado.

A la 1.55 de la mañana del 24 de mayo la tripulación del "Squalus" supo, a través del "Wandank", que Momsen estaba allí. Este nombre tuvo la virtud de levantarles el ánimo, que ya empezaba a flaquearles.

En la superficie, en medio de la bruma, Momsen, en el puente del "Sculpin", esperaba la llegada del "Falcon" que navegaba desde New London con la campana a su bordo. Las condiciones de tiempo no podían ser peores. Arrastradas por el fuerte viento, se habían levantado grandes olas coronadas de blanco. Los chubascos que caían intermitentemente reducían asimismo la visibilidad a cero.

El Teniente George Sharp, a cargo del "Falcon", recaló a las 4.30, fondeando en las inmediaciones. El tiempo era tan malo que la maniobra no estuvo lista sino hasta las 9.45.

Momsen, mientras tanto, efectuaba otros preparativos. Poco antes, su unidad de rescate experimental —12 hombres— había llegado al "Sculpin". Junto con ellos venía el Comandante Mc Cann, como asistente técnico del Almirante Cole. Momsen le dio la bienvenida con cordialidad.

Con la llegada del "Falcon", todo estaba listo. El primer buzo, llamado Martin Sibitsky, fue arriado a las profundidades en medio de las miradas del personal que adujaba los cables de acero. A las 10.14 comenzó a deslizarse siguiendo el cable de la rastra del "Penacook".

Momsen se mantenía en contacto con él mediante teléfono.

A los 200 pies el buzo informó que se encontraba bien y que la visibilidad era mejor de lo que esperaba. También notificó a Momsen que la rastra estaba a pique, lo que indicaba que se había hecho firme en algo que no podía encontrarse muy lejos.

Instantes después, Momsen lo oyó decir:

— ¡Veo el submarino!

Y un momento más tarde informaba que estaba sobre su cubierta y que podía ver la escotilla.

Milagrosamente, el gancho se había hecho firme en la superestructura, por babor, a menos de 10 pies de la escotilla de escape, que la campana debería utilizar. Momsen le avisó de inmediato que arriaría el chicote del cable de la campana para que lo hiciera firme. Mientras esperaba, Sibitsky golpeaba con sus zapatos de plomo sobre la cubierta. En el departamento de torpedos de proa, los hombres oyeron el fuerte ruido.

Después de grandes dificultades logró coger el cable de la campana, dirigiéndose a la escotilla, donde hizo firme el grillete de unión al cáncamo que asomaba al centro de ésta.

Eran las 10.39. Sibitsky había estado 22 minutos en la cubierta del "Squalus" y demoró otros 45 en ascender a la superficie en las etapas establecidas por la tabla de descompresión.

A las 11.30, la campana era arriada. A su bordo viajaba el torpedista Mihailowsky y el artillero Walter Harmon. El motor de aire comenzó a funcionar y el winche a virar del cable hecho firme al "Squalus" por el buzo. La campana derivó en superficie unos cien pies. Luego, soplando lastres mientras el compartimiento inferior se inundaba, desapareció.

Dentro del "Squalus", Naquin se enteró por señales del "Wandank" que la campana descendía y que siete hombres podrían salir en este primer viaje. Por teléfono, ordenó a Nichols elegir los cinco hombres que a su criterio se hallaran en peores condiciones. Los otros

dos serían Harry Preble, el civil, y el mismo Nichols. Naquin quería un Oficial en superficie para asesorar en caso de necesidad. El y el resto de la tripulación esperarían en el Central hasta que el primer grupo abandonara el buque.

A los 150 pies, la campana se detuvo. Algo obstruía el desahogo de la cámara baja. Tres minutos más tarde continuó la inmersión. Harmon avisó finalmente, tras mirar por la lumbrera: "Submarino a la vista".

A las 12.12 la campana se asentaba en el pulido collar que rodeaba el asiento de la escotilla del submarino. Ahora el proceso se invirtió. Mientras Harmon y Mihalowsky se hallaban a la presión atmosférica del compartimiento alto, los estanques de lastre fueron inundados mientras se achicaba el compartimiento bajo, apretándose fuertemente el friso de goma de la campana contra el collar, por efecto de su peso y de la tremenda presión del mar.

A las 12.27 Harmon informó: "Cámara vacía, sin filtraciones" y procedió a abrir la escotilla que dividía los compartimientos. En la parte baja, sobre el casco del buque había aún un poco de agua. Descendió y afirmó los cuatro pasadores a los cáncamos del submarino como medida de precaución. Luego, abrió la escotilla del submarino.

Arriba, por los fonos, Momsen escuchó el golpe de la gruesa tapa al golpear el costado interior de la campana. Más tarde escribiría: "Cuando escuché aquello, sentí una alegría imposible de describir y no creo que hombre alguno pueda tenerla".

Mihalowsky, al mirar hacia abajo, pudo distinguir los rostros pálidos que lo miraban ansiosos al resplandor de una débil luz.

Uno a uno fueron entrando al compartimiento alto de la campana, ayudados por Mihalowsky y Harmon. Una vez que estuvieron dentro, Mihalowsky abrió la válvula de soplado al interior y ventiló el departamento de torpedos de proa. A las 12.56 Harmon anunció: "Escotilla del submarino cerrada. Listos para ascender".

Momsen ordenó achicar 1.000 libras de los lastres auxiliares para compensar el peso de los hombres y mantener la boyantez positiva de la campana. Luego ordenó quitar los pasadores, cerrar la escotilla baja de la campana e inundar el compartimiento bajo soplando los lastres principales.

La campana se levantó suavemente, el motor de aire girando en sentido inverso para desvirar cable. Luego siguió ascendiendo sin problemas, para aflojar a menos de 15 pies del "Falcon". Largos bicheros la trajeron al costado, mientras dos marineros se montaban sobre ella para abrir la escotilla alta. Eran las 13.42.

Nichols fue el primero en sacar la cabeza. Un clamor se elevó de todos los buques. Pestañeó ante la repentina luz del día y respiró hondamente el aire marino. Varias manos lo ayudaron a subir al "Falcon".

Para Momsen ésta era la culminación de sus esfuerzos contra los escépticos y derrotistas, el resultado del planeamiento de cientos de desastres imaginarios.

Una vez que la campana despegó del "Squalus", Naquin se preparó para aclarar del Central y ordenó a cada tripulante colocarse su pulmón Momsen para usarlo mientras atravesaran el departamento. Por teléfono dio instrucciones a los ocho hombres que aún quedaban en torpedos de proa de colocarse también sus pulmones hasta que terminara el tránsito. Entonces hizo abrir la puerta y los hombres penetraron en Baterías de Proa en fila india.

El Comandante fue el último en salir. Al pasar sobre la escotilla de acceso a las baterías, no pudo resistir la tentación de abrirla. Tal como sospechaba, a la luz de su linterna de mano, vio una nube amarillenta y espesa que se levantaba hacia él. Rápidamente cerró la tapa.

En torpedos de proa respiraron ansiosamente el aire fresco que renovaran desde la campana.

En el segundo viaje, tuvieron un tropiezo. La guía del cable de la campana se soltó y la campana hubo de ser levantada parcialmente para componerla.

Sólo demoraron un par de minutos en fijarla y el descenso continuó sin mayores incidentes. Poco después de las tres de la tarde los operadores anunciaron: "Pasadores colocados. Abrimos escotilla del submarino".

Cuando la campana salió a la superficie, Momsen tuvo que enfrentar una delicada decisión, pues ésta se bamboleaba tan pesadamente en el agua que aparentemente ocho pasajeros eran el máximo que ésta podía transportar. Ello significaba que debería hacer un viaje más de lo supuesto. El cielo se oscurecía cada vez más y el viento soplaba con mayor fuerza. Mil cosas podían suceder si se levantaba un temporal. Una de ellas era que garrearán las anclas del "Falcon".

La campana se había asentado por tercera vez, cuando el Comandante Roy Sackett, a bordo del "Falcon", se volvió repentinamente hacia Momsen para informarle que no eran ocho los hombres que viajaban a bordo. Eran nueve.

Tomando el fono, Momsen ordenó rápidamente que sacaran nueve hombres eligiéndolos entre los más livianos.

Arriba llegaron nueve hombres, barbudos, macilentos y de ojos rojizos.

De los 33 sobrevivientes, sólo restaban Naquin, Doyle y 6 marineros. Momsen comisionó a Mc Donald y a Miha-

lowsky para sacarlos, mientras bajaba la campana en su cuarto viaje del día. Todo operaba a perfección. Por término medio, cada descenso había durado una hora más otros 45 minutos que requería el embarque y renovación de aire. La subida había sido rápida (más o menos media hora). Total dos horas y veinticinco minutos en cada operación. Momsen estimaba que todo estaría completado alrededor de las 21.00.

Pronto sería de noche y el mar se encrespaba amenazador mientras las primeras gotas caían ya en la cubierta del "Falcon".

Exactamente una hora después de dejar la superficie, Mc Donald avisó que la escotilla del "Squalus" había sido abierta para recibir al último grupo. Arriba era de noche.

Rápidamente, los hombres entraron a la campana. Como la tradición lo impone, Naquin fue el último en abandonar el buque, cerrando cuidadosamente la escotilla alta al salir. Mientras lo hacía, observó que faltaba poco para las 20.00.

La campana comenzó a subir y cuando faltaban 160 pies para llegar a la superficie, se detuvo bruscamente. Por el teléfono Momsen escuchó a Mc Donald decir: "El cable se ha enredado en el carretel".



Probando el pulmón en el interior del S-4, submarino de prueba.

Junto con ello, se paró el motor de aire que operaba el carretel. Desesperadamente Mc Donald y Mihalowsky trataron de desenredar este último, sin conseguirlo. Lo único que se podía hacer era trabajar con la campana como si le faltara poco para llegar a la superficie. Ello se efectuaba soplando todo el lastre y controlando la salida de cable mediante el freno. Pero sólo lograron que la campana subiera escasos cinco pies para luego detenerse otra vez.

Momsen hizo otra tentativa para aclarar la maniobra del carretel. Mediante el winche del "Falcon" comenzó a cobrar del cable superior de la campana, pero tampoco fue posible levantarla así. Las cocas del cable inferior habían hecho saltar la guía del carretel sin posibilidad de arreglo.

Lo único que quedaba por hacer era soltar el cable desde el "Squalus". Para efectuar el trabajo, Momsen ordenó a Mc Donald inundar los lastres, mientras dejaba en banda el cable superior. Suavemente, la campana se hundió. Al llegar a los 210 pies, ordenó mantenerse entre aguas.

Ahora, alguien tendría que descender a la profundidad del océano para finalizar la faena. Momsen eligió al torpedista Walter Squire, un robusto instructor de buceo, quien se sumergió a las 21.12, recorriendo el mismo camino que Sibitsky había hecho en la mañana. Apenas llegó al submarino, luchando contra el frío y la narcosis del nitrógeno y ante la imposibilidad de sacar el grillete, decidió cortar el cable, lo que logró después de arduos esfuerzos mediante un cortacables que le fue enviado desde la superficie.

En el "Falcon" se aprestaron a izar la campana, que ahora flotaba libre. Desde el interior Mc Donald avisó: "Estamos a 210 pies. Subiendo suavemente".

La campana continuó ascendiendo a cinco pies por minuto. Repentinamente, a bordo del "Falcon" vieron con horror que el cable comenzaba a cortarse. Con ruido seco, los alambres saltaban uno a uno. El peso había sido demasiado grande.

Un instante después, el cable se cortó enteramente. Eran las 21.30 y los ocho sobrevivientes estaban donde habían empezado: en el fondo. El indicador de profundidad marcaba 232 pies.

Nadie había sufrido daños físicos. Sin embargo, la cámara no era calefaccionada y sufrían cruelmente por el frío, pero tenían alumbrado y un flujo continuo de aire fresco. Las comunicaciones con el "Falcon" eran excelentes, mientras esperaban los acontecimientos.

Tan pronto como Squire volvió a bordo, otro buzo fue arriado a las profundidades para colocar otro cable, pero tuvo que ser izado antes de lograr su objetivo.

Un tercer buzo, llamado Clayton, fue enviado a intentar nuevamente la maniobra.

Después de 33 minutos, Clayton había logrado ajustar el nuevo cable al chicote de la campana.

No había tiempo que perder. Después de consultar con el Comandante Mc Cann, Momsen se jugó a una carta: haría soplar los estanques de lastre de la campana, a fin de dejar la boyantez negativa mínima que pudiera ser resistida por el delgado chicote con el cual se izaría la campana; pero la faena debería hacerse a mano, pues con cualquier movimiento el winche del "Falcon" podría cortar el alambre instantáneamente.

Diez hombres, con Momsen al frente, se hicieron cargo del virador.

Justo a medianoche, Momsen ordenaba soplar lastres por 15 segundos. Después por otros 15 segundos. El único indicio para saber el estado de boyantez de la campana era la tensión del virador que sentía bajo sus dedos. Si calculaba mal el soplado, la campana escaparía a todo control, ascendiendo violentamente, para abrirse como fruta madura al chocar contra el casco del "Falcon". Por otra parte, si los lastres no podían aligerarla lo suficiente, el débil alambre que sostenía la campana se cortaría, enviando a la campana al fondo, dando vueltas sobre sí misma, sin esperanza de recuperación.

Por tercera vez Momsen ordenó: "Soplar lastres por quince segundos", sin

tiendo entonces que estaba peligrosamente cerca de la boyantez positiva. Al hacer una primera tentativa de izarla a mano, la campana no subió. Momsen sabía que 15 segundos más de soplado dejarían los lastres a medio llenar.

Ordenó soplar por cuarta vez. Mientras lo hacían, la tensión del cable disminuyó notablemente y a una orden de Momsen todos comenzaron a cobrar del alambre, el cual comenzó a subir suavemente.

Un minuto más tarde, a las 0.04 del día 25, la campana se hallaba a cuatro pies del fondo.

El silencio en la cámara era roto sólo por las respuestas de Mc Donald a las órdenes de soplar lastres y por el ruido del aire.

En superficie, la altura de las olas era ahora de cinco pies. Los hombres que cobraban del virador se sincronizaban con el movimiento del "Falcon", halando cuando el buque bajaba y deteniéndose cuando subía.

Metro a metro iba subiendo el virador, mientras Momsen sentía un sudor frío correr por su espalda. De pronto, justo frente a él apareció el alambre del chicote. Pulgada a pulgada fue izado, hasta que una mano febril ajustó una boza bajo el nudo.

El resto fue muy simple: continuar izando lentamente hasta que, a las 0.23 la campana rompió la superficie. La jornada había terminado. El último hombre que emergió por la escotilla fue Naquin. Momsen lo ayudó a subir a cubierta.

EPILOGO

El rescate del "Squalus" fue una faena pesada y molesta. Dos veces el submarino salió a la superficie, para hundirse nuevamente hasta el fondo. En una de ellas, Momsen estuvo a punto de perecer, al aflorar el buque a escasos 20 pies de la ballenera en que viajaba. Como un gigantesco cetáceo, aflo-

ró recto hacia la altura unos 30 pies para luego hundirse con un sibilante ruido.

Ciento trece días demoró el rescate del "Squalus" hasta que estuvo en dique seco en Portsmouth. Allí una Comisión de Investigación examinó las válvulas que se pensaba habían quedado abiertas, pero no llegó a una conclusión definitiva. El Informe de la Comisión determinó que "la pérdida del "Squalus" se debió a una falla mecánica en el mecanismo de la válvula de inducción de la máquina" y que "esta falla no se descubrió a tiempo debido a una falla eléctrica en la luz indicadora o a un error en la lectura de este indicador por parte del personal".

No indicaba ningún responsable, certificando que "Oficiales y tripulación eran eficientes y bien entrenados" y declaraba que "el Capitán de Corbeta Oliver Naquin había demostrado relevantes condiciones de mando durante el hundimiento del USS "Squalus" y en el rescate de los sobrevivientes".

Naquin sirvió con honor durante la 2ª Guerra Mundial y se retiró con el grado de Contraalmirante.

En lo que respecta a Momsen, se desempeñó brillantemente durante la 2ª Guerra, corrigiendo un error de diseño de los torpedos de la Armada, conduciendo la primera manada de lobos del Mar de la China y comandando el acorazado "South Dakota" en las Marianas, Iwo Jima y Okinawa. Después de la guerra, como Ayudante del Jefe de Operaciones Navales, fue el inspirador del revolucionario diseño del casco submarino tipo "Albacora", avance de tal envergadura, que unido a la propulsión nuclear ha cambiado la táctica naval.

Se retiró con el grado de Vicealmirante, para morir, a la edad de 70 años, en Junio del año recién pasado.

Nueve meses después de su rescate el "Squalus" fue completamente reparado y puesto en servicio con el nombre de "Sailfish".

BIBLIOGRAFIA

Lockwood & Adamson
New London, 1942

The Saturday Evening Post, Sept. 1967.
New London, 1945.

Hell at 50 fathoms
Submarine Casualties
The rescue of USS "Squalus"
U.S. Submarines