

SAUVETAGE D'UN SUPER-CONSTELLATION DANS L'ATLANTIQUE NORD, 1962

A cette époque, j'étais simple matelot sur le MS Celerina, un cargo suisse de 150 m de long par 19 m de large que commandait le Capitaine Domenico Lugli.



MV Celerina, dans la Manche

Depuis notre départ de Port Churchill, dans la Baie d'Hudson au nord du Canada, le temps était assez mauvais en cette fin d'été. Le navire, le ventre chargé de 12'000 tonnes de blé à destination de l'Europe, bourlinguait tant et plus.

Ce 23 septembre, j'écrivais à mes parents qu'on était en train d'essayer un bon coup de tabac, avec des vents de 8 à 9 Beaufort, soit pas loin de la tempête.

Le pont du navire était sans cesse balayé par les vagues de plus de 10 mètres. Durant la journée, j'avais tourné un peu de film 8mm et en le visionnant rétrospectivement aujourd'hui, je dois dire que c'était assez dantesque.

Le hublot de ma cabine était protégé par une tôle, sorte de volet métallique intérieur destiné à protéger l'ouverture des coups de canon provoqués par les lames qui s'écrasaient sur les superstructures. Pour dormir, il fallait mettre les couchettes en « V » en introduisant des coussins et gilets de sauvetage sous le matelas. Ainsi, on risquait moins de se faire éjecter par un coup de roulis qui, en l'occurrence, pouvait aller jusqu'à 30° ce jour-là.

Ce dimanche soir, j'étais dans la cabine de mon ami Jean Unghy, le chef steward, et nous devisions comme de coutume. Le Celerina tossait dans la mer, sa vitesse réduite à quelque 7 nœuds alors que par beau temps le navire filait plus de 15 nœuds, poussé par les 7'200 CV de son Sulzer 8SAD72.

Vers 21h50 GMT, soit 19h50 du bord, nous avons été informés que notre officier radio venait de capter un message de détresse concernant un avion qui avait dû effectuer un amerrissage d'urgence en une position située par 54°05'N et 30°30'W.



Il s'agissait du vol 923 de la Flying Tiger Line, affrété par l'armée US et effectué par un avion de type Super Constellation, un quadri-moteur construit par Lockheed. Nous étions probablement le navire le plus proche.

Une heure plus tard la station navire océanique « Juliett » transmet le message suivant :

Flying Tiger N 6923 C se prépare à amérir. Dernière position 54.19 N, 30,00 W à GMT 2110. Navires dans ce secteur veuillez indiquer votre position. »

Immédiatement le Celerina donne sa position de 21h00 GMT, soit 53.21N, 23.53 W.

Le navire océanique « Juliett » demande au Celerina de se diriger sur la dernière position indiquée par le Super Constellation. Le radio de bord confirme à 21h00 GMT que nous faisons route et que nous espérons arriver dans 5 heures sur place. Nous sommes à quelque 65 nautiques de la position indiquée.

Dans un calme olympien, les ordres ont été donnés pour que tout soit prêt pour récupérer les possibles survivants. Les cuisines ont été réactivées, les stewards ont cherché des couvertures, les mécaniciens se sont occupés à rendre opérationnel le canot de sauvetage équipé d'un moteur, les projecteurs ont été défaits de leurs housses de protection. La vitesse du navire a été poussée au maximum que le permettaient la sécurité et l'état de la mer. Bien entendu le radio était à son poste, en contact permanent avec les stations participant au sauvetage. Il n'y avait pas de VHF à cette époque et tout se faisait en morse. Le reste de l'équipage avait préparé des couvertures, des habits. Le bosco (maître d'équipage) a préparé des échelles et filets, ainsi que divers cordages, du matériel probablement nécessaire à la récupération des naufragés. L'hôpital de bord (une petite pièce où étaient centralisés

les éléments de premiers secours médicaux du bord) a été mis en service. Le second était le responsable de ce poste. J'ai été attribué à son service.

Sur la passerelle, c'était le calme, mais chacun avait hâte de pouvoir être sur place pour aider les survivants au plus vite. Nous savions par les gars de la machine que la température de la mer n'était que de 7°C. Avec le vent, on imaginait l'horreur que cela devait être pour les survivants, même à l'abri de radeaux de sauvetage gonflables.

Le vent et la mer se calmaient un peu avec les heures, un cadeau du ciel, mais la mer restait grosse. L'homme de barre maintient le navire au 330.

Un avion de commerce, le « Flaming Five Zero », a entendu le trafic de détresse se dirige lui aussi sur les lieux. Il a pu repérer les naufragés grâce à la lampe de poche que le Capitaine de l'avion a eu la présence d'esprit d'emporter avant de sauter de l'avion après l'amerrissage.

Tout le trafic radio se fait en relais d'un navire britannique, le Manchester Progress qui a la possibilité de recevoir à la fois les messages en phonie et en morse. Il passe donc au Celerina le trafic de détresse provenant des stations engagées dans l'aventure.

L'attente fut longue et ce n'est que sur le coup d'une heure du matin que nous avons vu sur notre tribord, dans le 290, les lumières des fusées de signalisation qu'avaient lancés l'avion « Flaming Five Zero » ; ce même avion a également lancé, à la demande de notre Capitaine, des feux flottants de manière à baliser la zone. Ces guides nous sont de grande utilité dans le noir de la nuit.

Notre électricien était responsable du gros projecteur de recherche. Nous apprendrons plus tard que la lumière de ce projecteur a fait comprendre aux rescapés que des secours arrivaient, leur redonnant un nouvel élan d'espoir. Tout à coup, on aperçoit le faisceau lumineux de la lampe de poche du Capitaine du Super Constellation. L'électricien capte alors dans la lumière du projecteur un point clair, un radeau de sauvetage. On ne distingue tout d'abord que le jaune brillant du canot, mais assez rapidement on discerne les naufragés en grappe humaine. Combien sont-ils ? Nombreux à première vue ; très nombreux, dès que l'on peut distinguer tous ces visages éblouis par les projecteurs et qui cherchent à nous voir dans la nuit. Il est pratiquement deux heures du matin, le vent d'ouest souffle encore avec une vitesse de près de 30 nœuds.

L'approche était délicate avec cette mauvaise mer qui subsistait. Impossible de mettre un canot à la mer. De plus, le Celerina ne pouvait rester manoeuvrant qu'avec une vitesse minimum. Il fallait aussi mettre le radeau sous le vent pour essayer de le protéger au mieux du vent et des vagues, toujours importantes.

Je revois encore clairement la scène encore aujourd'hui : le radeau monte jusqu'à se trouver au niveau de notre pont, puis plonge pour se retrouver en quelques secondes 5 à 8 mètres plus bas.

Dans un premier temps, le radeau est trop éloigné pour que nous puissions lui lancer une amarre ou une touline. Il faut manoeuvrer dans ces conditions difficiles, sans pour autant perdre de vue le radeau qui disparaît dans le creux des vagues. Le chef

steward, excellent nageur, me dit vouloir sauter avec un bout et nager jusqu'au radeau, ce dont j'arrive à le dissuader, fort heureusement.

La seconde approche est la bonne. Il est près de trois heures du matin. Le travail de la passerelle est complété par le courage et la témérité de notre charpentier Walter Wunderlin ainsi que le matelot Spampinato n'hésitent pas à sauter du bastingage dans le radeau pour l'assurer.

Les échelles et les filets sont alors rapidement déployés par le bosco et les matelots le long du flanc du navire.

Pendant que la passerelle et la machine maintiennent le Celerina en position, commence la longue récupération des rescapés. Certains ont pu monter à bord par leurs propres moyens, d'autres ont dû être aidés.

Beaucoup de rescapés ont été hissés, transis ou tétanisés, totalement incapables de faire un tel effort par leurs propres forces.

Malheureusement, il y a aussi eu trois d'entre eux qui n'ont pas survécu à la longue attente et ont été retrouvés, noyés dans l'eau au fond du canot.

A 04h20 locale, l'opération de récupération est terminée. Le Celerina part alors à la recherche d'autres canots ou éventuels survivants.

L'aube se lèvera sans que nous n'ayons retrouvé quoi que ce soit d'autre.

Il y avait 51 personnes à bord de ce radeau de sauvetage, normalement prévu pour 25 passagers.

Nous apprendrons plus tard que l'engin s'était gonflé à l'envers et qu'un autre radeau a été retrouvé par le navire météo « Juliett » avec un seul cadavre dedans, celui d'une stewardess. Les autres radeaux n'ont pu être déployés, car entreposés dans l'aile de l'avion qui s'est rompue lors de l'amerrissage et a rapidement coulé.

Une fois récupérés à bord du Celerina, les naufragés sont transportés à l'intérieur pour être réchauffés, prendre une boisson fumante, mais souvent mis tels quels sous une douche chaude, puis séchés, changés et mis dans nos propres couchettes.

Et puis il y a des blessés. Quelques fractures, des plaies ouvertes, mais principalement des brûlures dues au frottement des habits avec l'eau de mer et le kérosène de l'avion. A l'hôpital, on ne chôme pas et le second fait merveille avec les moyens du bord.

J'y soigne un membre de l'équipage, blessé à la tête. Rapidement, le rescapé me dit être le Pilote de l'avion et il veut voir au plus vite notre Capitaine. Après des soins rudimentaires et un petit repos imposé, je monte avec lui sur la passerelle. Pas besoin de mots : l'échange de poignée de main entre les deux Pachas est un instant très fort, plein d'émotion et en dit long sur les pensées de l'un comme de l'autre.

Pour moi, une nouvelle mission m'attend. Notre Capitaine me dit que parmi les cadavres, il y a celui d'une femme dont le mari serait un des rescapés. Il me demande de vérifier qu'il s'agit bien d'une rousse, me précisant qu'elle porte un appareil dentaire.

Nous avons entreposé les morts dans le petit salon du château arrière. Je m'y suis donc rendu et suis revenu avec la triste nouvelle : il s'agissait bien de l'épouse du rescapé.

A côté de cette femme, deux autres corps, dont celui d'un jeune homme que nous avons tenté vainement de réanimer pendant de longues minutes, hélas sans succès. Ces corps seront mis dans des linceuls, puis transportés par hélicoptère sur un porte-avion canadien, un navire mieux équipé que nous pour entreposer des corps.

L'épouse de notre Capitaine était à bord du Celerina, de même que sa fille. Ces deux Dames ont largement participé aux soins apportés aux blessés. Ces derniers auront certainement gardé le souvenir du réconfort apporté par ces deux belles italiennes qui n'ont pas négligé leurs efforts.

En effet, le lendemain, le Bonaventura est sous notre vent à un demi mille sur bâbord. La mer s'est bien calmée. Nous avançons à faible allure, de quoi maintenir notre cap et permettre des transbordements. Le ballet aérien commence et les hélicoptères nous envoient deux médecins, ainsi que du matériel de premiers secours.

Les trois corps sans vie sont hélitreuillés, puis les blessés graves sont emportés dans des civières qui prennent l'air et rejoignent l'hôpital et les médecins du bâtiment de guerre.

Le Celerina reprend alors sa route avec les autres rescapés et nous mettons le cap sur Cork en Irlande.

Notre officier radio, Georg Stoeckli, aura passé pratiquement 80 heures de veille permanente, recevant en envoyant des centaines de messages. Une prestation qui mérite largement les remerciements qu'il a personnellement reçu de l'armateur à la fin de l'opération de sauvetage, soit pour lui pratiquement à notre arrivée à Anvers.

Bien entendu nos rescapés partagent nos couchettes et banquettes, nos habits aussi, mais tout le monde s'en accommode et les contacts sont joyeux. Pour la plupart, ce sont de très jeunes soldats de l'armée de l'air. Ils nous initient au saut en parachute. Pas un d'entre eux n'hésiterait à reprendre un avion ou à sauter. Nous apprendrons plus tard que l'ombre de la guerre au Vietnam était déjà présente. Nous avons tous pratiquement le même âge, certains n'avaient même que 17 ans.

Pour ma part, j'ai eu un bon contact avec John Murray, le pilote du Super Constellation qui avait 44 ans à l'époque. Nous avons évoqué ensemble les difficiles décisions qu'il avait dû prendre. En particulier, celle de se poser avec ou contre la vague. Il était préférable d'amerrir sur le dos des vagues, mais alors le vent n'était plus porteur et l'avion risquait de « tomber » trop brusquement. Finalement le Pilote a pris la solution intuitivement la plus raisonnable et a gardé toute la portance possible lors de l'impact. Et si c'était à refaire ? Lui demandais-je. Essayer de me poser près d'un navire, pour autant qu'on puisse avoir sa position. J'ai toujours gardé en mémoire cette conversation, même si aujourd'hui les moyens de communication air-terre-mer et de sauvetage ont fortement évolué.



A gauche, le Capitaine Murray. La dame au centre est la stewardess Carol Gould.

Le Celerina est arrivé en sud Irlande le 26 septembre, à quelque 15 nautiques au SW de Cork. Des hélicoptères sont venus pour chercher une vingtaine de blessés légers qui étaient encore avec nous à bord depuis le sauvetage. Ils nous ont aussi apporté des paquets que nous avons récupérés dans une bâche tendue. Je me souviens qu'il y avait, en plus de nourriture, des cigarettes et des brosses à dents.

La presse était venue par un petit bateau qui dansait autour de notre cargo, à la recherche d'images ou de déclarations. Aucun d'entre nous n'a eu, ne serait-ce qu'une seconde, l'idée de prendre des photos du sauvetage. Les vies humaines passant avant tout, nous avons eu, j'en reste persuadé, bien mieux à faire et de plus haute importance.

J'apprendrai plus tard que la Compagnie a reçu le télégramme suivant, signé Gil Patric de l'OSE américain :

« Please relay to the Captain and crew of the MS Celerina the gratitude of the United States Armed Forces for their heroism in the rescue efforts in the north Atlantic this week. They have earned our admiration and the american people will not forget the seamen of the Celerina and their dedication in the finest tradition of the sea. »

Nous reprenons alors notre route avec le restant des rescapés et la Manche est embouquée le 27 septembre. La mer est enfin calme, ce qui est mieux pour nos parachutistes.

La marée ne nous permet pas d'arriver à temps pour prendre l'écluse de la nuit et nous la passons à l'ancre sur l'Escaut, devant le port d'Anvers.

Le lendemain peu après midi, nous entrons dans l'écluse de Kruisschans. Je suis de bordée de manœuvre à l'avant, avec le premier officier. Les quais sont noirs de monde et les flash des photographes nombreux. Le Celerina s'amarré et attend que le bassin se remplisse.

On me demande si quelqu'un parle français. Je suis le seul de cette langue sur le gaillard d'avant et vite les questions fusent pour la radio, la télévision et les journaux. Ils seront vite déçus : on nous a demandé de garder nos déclarations pour plus tard et les gros yeux de l'officier responsable me rappellent gentiment à l'ordre.

A 16h00 le Celerina est amarré au poste 123 du port d'Anvers. La manœuvre d'accostage s'est faite devant plus de 300 personnes qui attendent notre navire. Il y a beaucoup d'uniformes et d'officiels, des journalistes, mais pas de badauds. Arrivant de l'étranger, nous sommes naturellement en zone douanière, ne l'oublions pas.

Il restait donc un peu plus de 20 rescapés à bord du Celerina à notre arrivée à Anvers. Des bus les attendaient, mais on nous informe que le soir, nous sommes attendus pour une conférence et une tournée générale.

Cette dernière a eu lieu au Dock-Hôtel et l'armée américaine s'est appliquée à ce que cette réception soit digne de l'événement. Nous avons mangé et bu à n'en plus pouvoir, marins et soldats confondus, nous avons ri, nous avons chanté, nous avons échangé nos adresses, nos casquettes et nous avons juré de nous retrouver, de ne jamais nous oublier.

Nous venions de vivre ce qui est resté longtemps la plus importante opération de sauvetage en Atlantique nord, suite à un amerrissage forcé d'un avion. Jamais il n'y avait eu autant de rescapés. Que ceci ne nous fasse pas oublier que malgré tous les efforts entrepris, sur les 68 passagers et les 8 membres de l'équipage de l'avion, il y a tout de même eu près de 30 morts, hommes, femmes, équipage, civils, soldats et hélas, tous les enfants.

Dans un des sites de rapports sur les crashes aériens on retrouve celui de ce Super Constellation. Le résumé du dossier indique qu'un incendie s'est déclaré sur le moteur no. 3, événement qui a été maîtrisé, sans pour autant pouvoir remettre en marche ledit moteur. Puis c'est le no. 1 qui tombe en panne, suite à une erreur du mécanicien. C'est alors au tour du no. 2 de perdre de la puissance, puis de s'arrêter, forçant le pilote à effectuer un amerrissage. Lors de l'impact avec la mer, l'aile gauche s'est brisée et la cabine s'est rapidement remplie d'eau. La carlingue sombra en 10 minutes, le nez d'abord.

Après avoir déchargé notre cargaison, nous avons repris la mer pour nous rendre en Louisiane, à Lake Charles. De ce petit port américain, nous avons acheminé une autre cargaison de grain à destination des Indes. Nous devons donc passer près de Cuba et c'était à l'époque la crise entre cet état, son grand allié et les USA.

Comme au temps de la dernière mondiale, nous avons érigé à la poupe du Celerina un grand panneau de bois sur lequel était peint un immense drapeau suisse. La nuit, ce symbole de notre neutralité était éclairé, car il y avait un danger réel de nous faire couler par l'une ou l'autre des parties belligérantes.

Ce panneau de bois a été maintenu jusqu'à notre arrivée à Madras, car entre-temps s'était également ouverte une crise entre les Indes et la Chine.

Le 20 décembre 1962, à Madras, le Général Royal Hatch, au nom de l'US Air Force a remis une plaque commémorative au Capitaine Domenico Lugli, de même qu'une autre plaque de l'US Army, avec le nom de tous les membres de l'équipage.

Le Consul général des USA, pour sa part, à remis à chacun d'entre nous une lettre de remerciements de l'US Army et de l'US Air Force, ainsi qu'un chèque. Ce dernier étant en fonction du rang de chacun, pour ma part je reçus quelques US\$ 10.-. A l'époque, cela représentait près de CHF 45.-, de quoi faire une belle fête en Inde de ces années-là. Les vrais remerciements, nous les avons déjà vus dans les yeux de ceux que nous avons pu arracher à la mer.

Près de cinquante ans plus tard, je constate que chacun a repris sa route et que l'adage qui dit « loin des yeux, loin du cœur » garde toute sa valeur. Bien sûr, il y a eu depuis le Vietnam déjà mentionné et probablement que certains y sont restés, mais pas tous...

En effet, merci Internet, le hasard a voulu que je tombe sur l'extrait d'un livre publié par un des rescapés, Fred Caruso. Comme il y avait une adresse courriel, j'ai pris contact avec cet ancien parachutiste. Il n'avait pour sa part plus jamais eu de contact avec l'un ou l'autre des membres de l'équipage du Celerina.

Le texte publié par Fred (voir <www.bornagainirish.com>) est très poignant et il est extraordinaire de pouvoir obtenir ainsi le reflet de ce qui se passait dans la tête et dans le corps de quelqu'un qui était dans l'attente d'un sauvetage, dans l'eau glacée de l'Atlantique nord.

Le titre du livre est « Born again Irish », son identification ISBN étant 978-0-9785471-0-3, 276 pages d'un texte qui pourraient servir de base pour un film ne manquant certes pas d'intérêt.

P.-A. Reymond©
28-02-2012

Dans le cadre de la commémoration du cinquantième de cet événement, visitez la page web <flyingtiger923.com>.