

SALVAMENTO DE UN SUPER-CONSTELLATION EN EL ATLANTICO NORTE, 1962

En aquella época, yo era un simple marinero a bordo del MS Celerina, un mercante suizo de 150 m de eslora y 19 m de manga, con el Capitán Domenico Lugli al mando.



El Celerina en el Canal de la Mancha

Desde nuestra salida de Port Churchill, en la bahía de Hudson, al norte del Canadá, el tiempo era bastante malo en aquel final de verano. El barco, cargado con 12'000 toneladas de trigo en sus bodegas, iba rumbo a Europa, dando largas guiñadas, debido al mal tiempo reinante.

Aquel 23 de septiembre escribía yo a mis padres que estábamos sufriendo una buena galerna, con vientos de 8 a 9 Beaufort, es decir casi una tempestad.

Olas de más de 10 metros barrían sin cesar el puente del navío. Durante el día, yo había rodado algo de película de 8 mm., y cuando la veo ahora retrospectivamente hay que decir que era bastante dantesco.

El ojo de buey de mi cabina estaba protegido por una tapa, una especie de contraventana metálica interior para proteger la abertura de los cañonazos de las olas que se estrellaban contra las superestructuras. Para dormir, había que doblar los colchones de las literas en forma de « V » introduciendo debajo almohadones y chalecos salvavidas. Así uno corría menos riesgo de ser proyectado por un golpe de mar, que aquel día llegaba a escorar el buque hasta unos 30°.

Aquel domingo por la noche, estaba en la cabina de mi amigo Jean Unghy, el mayordomo jefe (chief steward) y yo charlábamos como de costumbre. El Celerina balanceaba y cabeceaba sobre el mar, con la velocidad reducida a unos 7 nudos, cuando con buen tiempo iba a más de 15 nudos, impulsado por los 7.200 CV de su Sulzer 8SAD72.

Sobre las 21h50 GMT, es decir 19h50 a bordo, nos informaron de que nuestro radiotelegrafista había captado un mensaje de socorro de un avión que había tenido que hacer un amerizaje de urgencia en la posición de 54°05'N y 30°30'W. Se trataba del vuelo Flying Tigre 923, un cuatrimotor Super Constellation construido por

Lockheed y fletado por el ejercito de los EEUU. Se supo después que los pasajeros eran militares y sus familiares (incluyendo mujeres y niños) así como paracaidistas americanos.

Probablemente nuestro barco era el más cercano.

Una hora más tarde el buque meteorológico « Juliett » transmite el mensaje siguiente :

« Flying Tiger N 6923 C se prepara a amerizar. Ultima posición 54.19 N, 30.00 W a GMT 2110. Buques en ese sector indíquennos su posición. »

Inmediatamente el Celerina da su posición de 21h GMT, es decir 53.21 N, 23.53 W.

El buque meteorológico « Juliett » pide al Celerina que se dirija hacia la última posición indicada por el Super Constellation. Nuestro radiotelegrafista confirma a las 21h00 GMT que hacemos rumbo y que esperamos llegar al lugar en 5 horas.

Estamos a una 65 millas de la posición indicada.

Con calma olímpica se han ido dando órdenes a fin de que todo esté listo para recuperar a los posibles supervivientes. Las cocinas se han reactivado, los camareros han buscado mantas, los mecánicos se han encargado de que esté operativa la canoa de salvamento equipada con un motor, se han sacado los proyectores de sus fundas de protección. La velocidad del buque se ha aumentado al máximo de lo que permitían la seguridad y el estado de la mar. Por supuesto, el radiotelegrafista está en su puesto, en contacto permanente con las estaciones que participan en el salvamento. En aquella época no había VHF y todo se hacía en telegrafía y código Morse. El resto de la tripulación había preparado mantas, ropa. El contraestre ha preparado escalas de cuerda y redes, así como diversos cabos, material probablemente necesario para el rescate de los náufragos. El hospital de a bordo (un cuartito en el que estaban centralizados los elementos de primeros auxilios médicos de a bordo) ha sido puesto en estado de funcionar. El segundo oficial era el responsable de ese puesto. Me pusieron a su servicio.

En el puente de mando reinaba la calma, pero cada uno de nosotros estaba impaciente por llegar al lugar para poder ayudar a los supervivientes lo antes posible. Sabíamos por los maquinistas que la temperatura del agua del mar no era superior a 7° C. Con el viento, imaginábamos lo horrible que debía ser la situación para los supervivientes, incluso resguardados en botes de salvamento hinchables. El viento y la mar se iban calmando un poco con las horas, un regalo del cielo, pero la mar seguía gruesa. El timonel mantiene el rumbo al 330.

Un avión comercial, el « Flaming Five Zero », ha oído la llamada de auxilio y se dirige también hacia el lugar. Ha podido localizar a los náufragos gracias a la linterna que el capitán del avión ha tenido la inteligencia de llevarse antes de saltar del avión después del amerizaje.

Toda la comunicación por radio se hace por intermedio de un buque británico, el « Manchester Progress », que puede recibir a la vez mensajes en telefonía y en Morse. Transmite por lo tanto los mensajes de auxilio provenientes de las estaciones que intervienen en la aventura.

La espera fue larga y tan solo a la una de la madrugada vimos a estribor, en el 290, las luces de los cohetes que había tirado el avión « Flaming Five Zero » ; este mismo avión había tirado también, a petición de nuestro capitán, bengalas flotantes para señalar la zona. Estas guías nos son muy útiles en la negrura de la noche.

Nuestro electricista era el responsable del proyector de búsqueda. Más tarde sabremos que la luz de este foco hizo comprender a los supervivientes que llegaba el socorro, dándoles un nuevo impulso de esperanza. De pronto, se apercibe el haz luminoso de la linterna del capitán del Super Constellation. Entonces el electricista capta en la luz del proyector un punto claro, un bote de salvamento. Al principio no se ve mas que el amarillo brillante del bote, pero bastante rápidamente se distingue a los náufragos en racimo humano. ¿Cuántos son ? Numerosos a primera vista ; muy numerosos en cuanto se pueden distinguir todos esos rostros deslumbrados por los proyectores y que intentan vernos en la noche. Son prácticamente las dos de la madrugada, el viento del oeste sopla aún a una velocidad de unos 30 nudos.

Acercarse era delicado, con la mar que seguía mala. Imposible echar una canoa nuestra al agua. Además, el Celerina no podía conservar su capacidad de maniobra mas que llevando un mínimo de velocidad. Y también había que poner el bote salvavidas a sotavento para intentar protegerlo lo más posible del viento y de las olas, que seguían siendo considerables.

Aún hoy sigo viendo claramente la escena : el bote sube hasta al nivel de nuestro puente, y después se hunde hasta encontrarse en pocos segundos hasta unos 8 metros más abajo.

Al principio, el bote está demasiado lejos como para que le podamos lanzar una amarra o una sisga. Hay que maniobrar en estas difíciles condiciones, sin perder de vista el bote que desaparece en el hueco de las olas. El mayordomo jefe, excelente nadador, me dice que va a saltar con un cabo y nadar hasta el bote ; felizmente consigo disuadirlo.

La segunda maniobra de acercamiento es la buena. Son casi las tres de la mañana. El trabajo del puente se ve completado por la valentía y la temeridad de nuestro carpintero Walter Wunderlin y del marinero Spampinato, que no dudan en saltar del antepecho al bote para sujetarlo.

El contramaestre y los marineros despliegan entonces rápidamente las escalas y las redes por el costado del buque.

Mientras que el puente y la máquina mantienen al Celerina en posición, empieza la larga recuperación de los náufragos. Algunos pueden subir a bordo por sus propios medios, otros necesitan ayuda.

Muchos de ellos tiene que ser izados, transidos o tetanizados, totalmente incapaces de tal esfuerzo con sus propias fuerzas.

Desgraciadamente, tres de ellos no han sobrevivido a la larga espera y son hallados ahogados en el fondo del bote.

A las 04h20, hora local, la operación de rescate ha terminado. El Celerina parte entonces en busca de otros botes o de posibles supervivientes.

Amanecerá sin que hayamos encontrado absolutamente nada más.

Había 51 personas a bordo de ese bote salvavidas, previsto normalmente para 25 pasajeros.

Más tarde sabremos que el bote se infló del revés, y que otro bote fue hallado por el buque meteorológico « Juliett » con un solo cadáver dentro, el de una azafata. Los otros botes no pudieron abrirse porque se hallaban en el ala del avión que se rompió en el amerizaje y se hundió rápidamente.

Una vez recuperados a bordo del Celerina, los náufragos son transportados al interior para calentarse, tomar una bebida humeante, pero muchos son puestos tal cual bajo una ducha caliente, luego secados, cambiados y acostados en nuestras propias literas .

Y luego hay heridos. Alguna fracturas, heridas abiertas, pero principalmente quemaduras debidas al roce de la ropa con el agua de mar y el keroseno del avión. En el hospital hay mucho trabajo, y el segundo oficial hace maravillas con los medios de a bordo.

Me ocupo de un miembro de la tripulación, herido en la cabeza. Rápidamente me dice ser el piloto del avión, y quiere ver lo antes posible a nuestro capitán. Después de una cura rudimentaria y un pequeño reposo impuesto, subo con él al puente. No hicieron falta palabras : el apretón de manos entre los dos comandantes es un momento muy fuerte, lleno de emoción, que expresa perfectamente el sentimiento del uno como del otro.

En cuanto a mí, me espera una nueva misión. Nuestro capitán me dice que entre los cadáveres hay el de una mujer, cuyo esposo sería uno de los supervivientes. Me pide que compruebe que se trata de una pelirroja que lleva un aparato dental. Habíamos puesto a los muertos en el pequeño salón del castillo de popa. Me dirijo pues allí y vuelvo con la triste noticia : en efecto, se trata de la esposa del superviviente.

Al lado de esta mujer, dos otros cuerpos, uno de los cuales es el de un hombre joven que hemos intentado reanimar durante largos minutos, desgraciadamente sin éxito. Estos cuerpos serán amortajados y transportados después en helicóptero hasta un portaaviones canadiense, un buque mejor equipado que nosotros para transportar cuerpos.

La esposa de nuestro capitán estaba a bordo, así como su hija. Las dos damas han participado grandemente en los cuidados a los heridos.

Al día siguiente, tenemos al portaaviones Bonaventure a sotavento, a media milla por babor. La mar se ha calmado bastante. Avanzamos lentamente, lo justo para mantener el rumbo y permitir los transbordos. El ballet aéreo empieza y los helicópteros nos traen dos médicos, así como material de primeros auxilios.

Los tres cuerpos sin vida son izados por los helicópteros, después se llevan por el aire a los heridos graves en camillas en dirección al hospital y a los médicos del buque de guerra.

Entonces el Celerina retoma su ruta con los demás supervivientes y hacemos rumbo a Cork en Irlanda.

Nuestro radiotelegrafista, Georg Stoeckli, habrá pasado prácticamente 80 horas de vigilia permanente, recibiendo y enviando centenares de mensajes. Una prestación que merece ampliamente los agradecimientos que recibió personalmente del armador al final de la operación de salvamento, es decir para él prácticamente nuestra llegada a Amberes.

Por supuesto, nuestros náufragos comparten nuestras literas y banquetas, nuestra ropa también, pero todo el mundo se las arregla y las relaciones son alegres. La mayoría son soldados muy jóvenes del ejército del aire. Nos inician al salto en paracaídas. Ninguno de ellos dudaría en volver a tomar un avión o en saltar. Más tarde sabremos que la sombra del Vietnam ya estaba presente. Todos teníamos prácticamente la misma edad, incluso algunos no tenían más que 17 años.

Por mi parte, tuve un buen contacto con John Murray, el piloto del Super Constellation que tenía entonces 44 años. Evocamos juntos las difíciles decisiones que tuvo que tomar, en particular la de posarse a favor o en contra de las olas. Era preferible amerizar con el viento y las olas, pero entonces el viento ya no le sostenía y el avión corría el riesgo de « caer » demasiado bruscamente. Finalmente el piloto optó por la solución intuitivamente más razonable y conservó toda la fuerza de sostenimiento posible durante el impacto. ¿Y si pudiera hacerlo de nuevo? le pregunté. « Intentar posarme cerca de un barco, siempre que hubiera podido tener su posición ». He conservado siempre en mi memoria esta conversación, a pesar de que hoy día los medios de comunicación aire-tierra-mar así como los de salvamento han evolucionado mucho.



A la izquierda, el Capitán Murray. La mujer del centro es la azafata Grove.

El Celerina llegó al sur de Irlanda el 26 de septiembre, a unas 8 millas al suroeste de Cork. Unos helicópteros vinieron a buscar a una veintena de heridos leves que aún estaban con nosotros a bordo desde el salvamento. También nos echaron paquetes que recuperamos con una lona tendida. Recuerdo que además de comida, había cigarrillos y cepillos de dientes.

La prensa había venido en búsqueda de imágenes o de declaraciones en un pesquero que bailaba alrededor de nuestro mercante. A ninguno de nosotros se nos había ocurrido, ni por un segundo, la idea de tomar fotos del salvamento. Las vidas

humanas eran lo primero ; estoy convencido de que tuvimos mejor que hacer y de mayor importancia.

Me enteraré más tarde de que la Compañía había recibido el telegrama siguiente, firmado por Gil Patric, del OSE americano :

« 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. »

(Por favor, transmita al Capitán y a la tripulación del MS Celerina el agradecimiento de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos por su heroísmo en la acción de salvamento de esta semana en el Atlántico norte. Se han ganado nuestra admiración y el pueblo americano no olvidará a los marinos del Celerina ni su abnegación dentro de la más pura tradición marítima.)

Volvemos a tomar nuestra ruta con el resto de los rescatados y entramos en el Canal de la Mancha el 27 de septiembre. Al fin la mar está en calma, cosa apreciable para nuestros paracaidistas.

La marea no nos permite llegar a tiempo para coger la esclusa de la noche y pasamos ésta última anclados en el río Escaut, delante del puerto de Amberes.

Al día siguiente, poco después de las doce, entramos en la esclusa de Kruisschans. Estoy de turno de maniobra en proa, con el primer oficial. Los muelles están atiborrados de gente y llenos de flashes de los fotógrafos. Se amarra el Celerina y esperamos a que se llene la esclusa.

Me preguntan si alguien habla francés. Soy el único que habla este idioma en la tripulación del castillo de proa y enseguida se disparan las preguntas para la radio, la televisión y los periódicos. Se llevarán una decepción : nos han pedido que nos guardemos las declaraciones para más tarde y la mirada insistente del oficial responsable me recuerda la orden.

A las 16h00 el Celerina está amarrado en el puesto 123 del puerto de Amberes. La maniobra de atraque se hace delante de más de 300 personas que esperan a nuestro buque. Hay muchos uniformes y muchos personajes oficiales, periodistas, pero no público. No olvidemos que llegamos del extranjero, y por lo tanto estamos en zona de aduanas.

Quedaban pues unos 20 supervivientes a bordo del Celerina a nuestra llegada a Amberes. Les esperaban unos autobuses, pero nos informan de que por la noche nos esperan para una conferencia y una ronda general.

Esta tiene lugar el Dock-Hotel, y el ejército americano se ha aplicado para que esta recepción sea digna del acontecimiento. Hemos comido y bebido hasta más no poder, marinos y soldados mezclados, nos hemos reído, hemos cantado, hemos intercambiado nuestras direcciones, nuestras gorras, y hemos jurado volvernos a ver, no olvidarnos nunca.

Acabábamos de vivir lo que fue durante mucho tiempo la operación de salvamento más importante en el Atlántico norte, después de un amerizaje forzoso de un avión. Nunca había habido tantos supervivientes. Que esto no nos haga olvidar que, de los 68 pasajeros y 8 tripulantes, hubo 28 muertos o desaparecidos, hombres, mujeres, tripulación, civiles, soldados, y desgraciadamente todos los niños.

En una de las páginas Web de informes sobre los accidentes aéreos se encuentra el de este Super Constellation. El resumen del informe indica que se declaró un incendio en el motor nº 3, que fue dominado sin que por ello se pudiera volver a poner en marcha dicho motor. Después se averió el nº1, por un error del mecánico. Luego el nº 2 a su vez perdió potencia y se paró, obligando al piloto a amerizar. En el duro impacto con el agua, el ala izquierda se rompió y la cabina se llenó de agua rápidamente. El casco del avión se hundió en 10 minutos, el morro primero.

Después de haber descargado nuestro cargamento, volvimos a la mar para ir a la Luisiana, a Lake Charles. Desde este pequeño puerto americano, hemos llevado otra carga de grano con destino a la India. Por lo tanto, teníamos que pasar cerca de Cuba, y en aquella época había una crisis entre este estado, su gran aliado la URSS y los E.E.U.U.

Como en tiempos de la última guerra mundial, habíamos erigido en la popa del Celerina un panel de madera sobre el cual había pintado una enorme bandera suiza. Por la noche, este símbolo de nuestra neutralidad iba iluminado, porque había un riesgo real de que nos hundiera una u otra de las partes beligerantes. Este panel se mantuvo hasta nuestra llegada a Madras, porque mientras tanto se había iniciado también otra crisis entre la India y China.

El 20 de diciembre de 1962, en Madras, el General Royal Hatch, en nombre de la US Air Force, entregó una placa conmemorativa al Capitán Domenico Lugli, así como otra placa de la US Army con el nombre de todos los miembros de la tripulación.

El Cónsul General de los E .E .U .U. entregó a cada uno de nosotros una carta de agradecimiento de la US Army y de la US Air Force, así como un cheque. Este último variaba en función de rango de cada uno, por mi parte recibí como 10 dólares US. En aquella época, esto representaba unos 40 euros, lo bastante para pasárselo muy bien en la India de entonces. El verdadero agradecimiento, ya lo habíamos visto en los ojos de los pudimos arrancar al mar.

Casi cincuenta años más tarde, compruebo que cada uno siguió su camino, y que el dicho « ojos que no ven, corazón que no siente » conserva todo su valor. Naturalmente, hubo el Vietnam ya mencionado, y probablemente que algunos quedaron allí, pero no todos...

En efecto, gracias a Internet caí por casualidad sobre un extracto de un libro publicado por uno de los supervivientes, Fred Caruso. Como había una dirección de correo electrónico, tomé contacto con este antiguo paracaidista. Por su parte, él no había vuelto nunca a tener contacto con ningún miembro de la tripulación del Celerina.

El texto publicado por Fred (ver www.bornagainirish.com) es muy emocionante, y es extraordinario poder ver el reflejo de lo que sucedía en la mente y en el cuerpo de alguien que estaba esperando un salvamento, en el agua helada del Atlántico norte. El título del libro es « Born again Irish », y su identificación ISBN es 978-0-9785471-0-3, 276 páginas de un texto que podría servir de base para una película a la que no faltaría interés.

El 19 de Abril 2012 hubo un acto de conmemoración en Irlanda y me reuní con Fred Caruso y con varias personas de la Isla Esmeralda que habían participado en la tragedia. Fue otro momento intenso y fuerte.

Se ha elaborado una página Internet donde se encuentran muchísimos artículos, escritos por supervivientes, familiares, periodistas, marineros, etc. La página está en inglés y se llama flyingtiger923.com.

Para los numerólogos hay que considerar también el sistema americano utilizado para las fechas: primero el mes (septiembre), luego el día (23). Me comentaba uno de los supervivientes que es curioso que este vuelo FT923 se haya estrellado en fecha del 9-23.

P.-A. Reymond ©
26-06-2012

