

OPERAZIONE DI SALVATAGGIO DI UN AEREO SUPER-CONSTELLATION NEL ALTANTICO DEL NORD, 1962

Relazione di Pierre-André Reymond

Allora ero un giovane marinaio sulla "CELERINA", una nave da carico svizzera, lunga 150 m, larga 19 m e comandata del capitano Domenico Lugli.



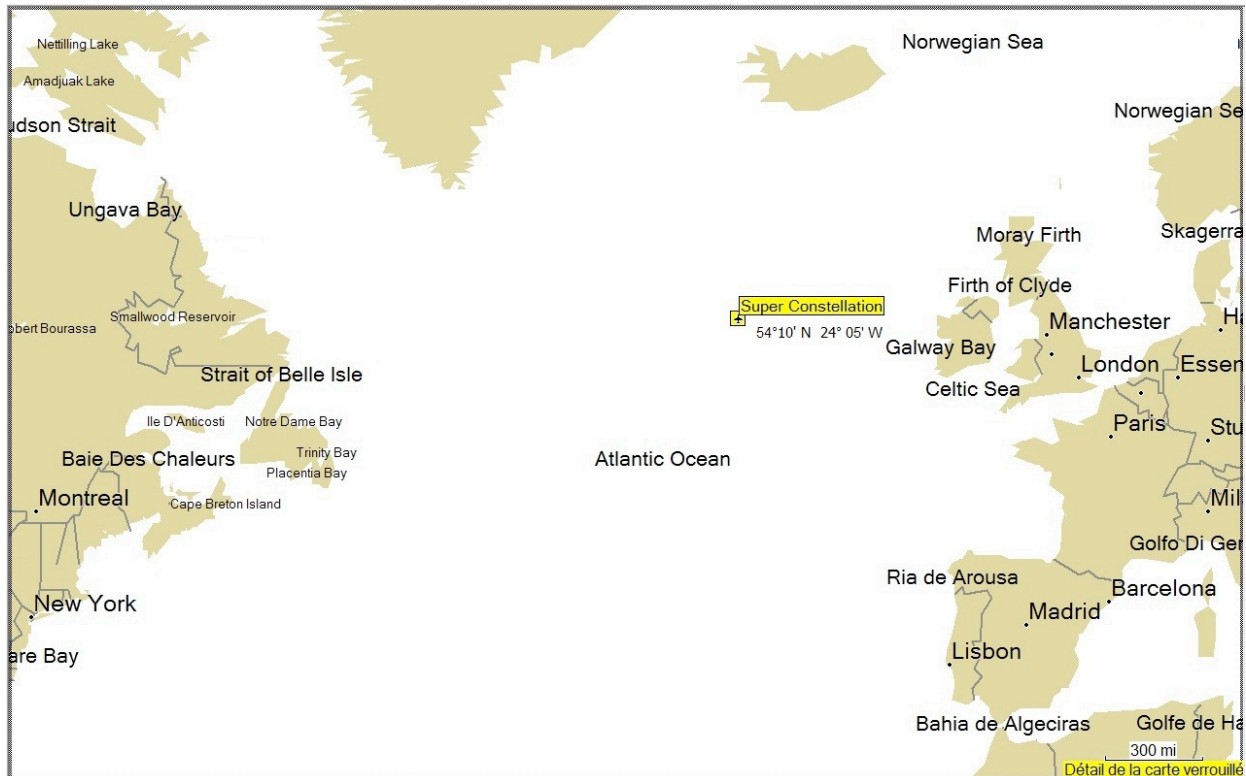
La M/N CELERINA in navigazione nel canale della manica

In quella estate, già dalla partenza da Port Churchill, nella baia di Hudson nel Canada settentrionale, le condizioni meteorologiche non erano buone. La nave con un carico di 12000 ton. di grano diretta verso l'Europa rollava fortemente.

Il 23 settembre scrissi ai miei genitori che persistevano forti raffiche di vento con forza 8 – 9 ed erano vicini a svilupparsi in una tempesta. Onde alte 10 metri continuavano a traboccare in coperta. Durante il giorno mi sono messo a riprendere la scena con una camera cinematografica 8 mm e ancora oggi quelle immagini mi fanno venire i brividi rivedendo il filmato. L'oblò della mia cabina era chiuso con il contro portellino, una protezione in acciaio per assicurare la tenuta stagna in caso di cattivo tempo con mare agitato. Per dormire, la cuccetta veniva messa in posizione a "V" e cioè, cuscini e salvagente individuali venivano messi sotto la parte lunga dell' materozza per evitare di essere scaraventati fuori dalla cuccetta quando la nave rollava forte, in tale giorno si arrivava a sbandamenti ca. di 30°.

In quel giorno, era una domenica, mi trovavo nella cabina di mio amico, il capo cameriere Jean Unghy, e chiacchieravamo come al solito. La "CELERINA" tagliava le onde ad una velocità di appena 7 nodi, che con tempo buono riusciva a raggiungere oltre i 15 nodi grazie ai 7200 Cv del motore Sulzer 8SAD72.

Erano le 21.50 GMT, ora di bordo 20.20, quando venivamo a conoscenza della chiamata di soccorso, la quale veniva intercettata dal nostro marconista: un aereo era intento ad ammarare in posizione 54°05'N e 30°30'W.



Si trattava del volo 923 della Flying Tiger Line, una Super-Constellation con 4 motori, costruito dalla Lockheed e noleggiata dalle forze armate americane. Probabilmente noi eravamo la nave più vicina a tale posizione.

Circa un'ora dopo, la nave oceanografica stazionaria "Juliett" trasmetteva questo messaggio:

"Il Flying Tiger N 6923C si prepara per un ammaraggio. Ultima posizione 54.19N, 30.00W alle 21.10 GMT. Navi, le quali si trovano in tale zona, sono pregate di comunicare la propria posizione."

Immediatamente veniva trasmessa la posizione della "CELERINA" delle 21.00 GMT, 53.21N, 23.53W. La nave oceanografica "Juliett" chiese alla "CELERINA" di recarsi verso la posizione trasmessa dalla Super-Constellation. Alle 21.00, il nostro marconista confermava che si sperava di essere sul posto in 5 ore. Ci trovavamo a ca. 60 miglia dalla posizione trasmessa del velivolo.

Gli ordini di svolgere preparativo per recuperare eventuali superstiti ci giungevano con molta calma. La cucina veniva riaperta, I camerieri andavano in cerca di coperte, I macchinisti preparavano le lance di salvataggio e le cappe dei riflettori venivano tolte. La nostra velocità veniva aumentata al massimo possibile, garantendo la nostra sicurezza in tali circostanze. Il nostro marconista occupava di continuo la stazione radio rimanendo in contatto continuo con le stazioni correlate al salvataggio. Allora non esistevano le radio ad onde UKW (onde ultracorte) e così tutto veniva trasmesso con il codice Morse. Il resto dell'equipaggio organizzava coperte e vestiario. Il nostromo preparava biscagline, reti e cime per facilitare il recupero. Il nostro ospedale di bordo, una piccola cabina fornita di materiale per il pronto soccorso, veniva preparata. Il secondo ufficiale di coperta aveva l'incarico di tale stazione ed io venivo assegnato ad assisterlo.

Sul ponte di comando tutto era tranquillo, però avevamo fretta di arrivare sul posto per poter dare assistenza il più presto possibile ai superstiti. Dai macchinisti si sapeva che la temperatura dell'acqua comportava solamente 7°. Inoltre c'era questo forte vento e ci potevamo immaginare l'orrore dei malcapitati, anche si si trovavano in zattere gonfiabili. Dopo ore, mare e vento si calmavano un po, un

dono dal cielo, ma le onde erano ancora alte. Il timoniere teneva la nave sulla rotta 330°, esattamente contro vento e mare.

All'inizio la zattera era troppo distante per poter lanciare una sgola. Manovrare in questa situazione critica diventava molto difficile senza perdere di vista la zattera ogni volta che scendeva dalla cresta dell'onda. Il capo cameriere, un ottimo nuotatore voleva buttarsi in mare per portare una cima alla zattera. Fortunatamente riuscivamo a togliergli tale idea.

Finalmente un secondo tentativo portava al risultato voluto. Erano le 03.00 del mattino. Dopo il buon lavoro svolto dal e persone sul ponte di comando, ora venivano richiesti coraggio e senso spericolato del nostro carpentiere Walter Wunderlin e del marinaio Spampinato, i quali non esitavano di saltare sulla zattera per assicurarla alla nave. Biscagline e reti venivano fissate "Flamingo Five Zero", un aereo civile, il quale anche riceveva il segnale di soccorso, si dirigeva sul posto dell'accaduto. Grazie ad una torcia elettrica, la quale il pilota del velivolo si mise istintivamente in tasca prima di abbandonare l'aereo, il "Flamingo Five Zero" riusciva a localizzare i superstiti.

Tutte le comunicazioni venivano svolte tramite "Manchester Progress", una nave Britannica, la quale era in grado di ricevere e trasmettere messaggi morse ed audio. Trasmetteva tutte le comunicazioni radio, delle stazioni facenti parte in questa avventura, alla "CELERINA".

L'attesa era lunga ed appena alle 01.00 riuscivamo a notare i segnali di soccorso sul lato dritto, i quali venivano azionati dal "Flamingo Five Zero"; su richiesta del nostro comandante, venivano accesi anche segnali luminosi galleggianti per marcare la zona interessata ed i quali ci permettevano un orientamento nella notte scura.

Il nostro elettricista era il responsabile per il riflettore di ricerca. Solo più avanti i superstiti ci confidavano che tramite tale luce vedevano la speranza di un imminente salvataggio.

All'improvviso vedavamo il raggio di luce della torcia elettrica del pilota della Super-Constellation di fronte a noi. Poi l'elettricista scopriva una zattera di salvataggio nel raggio della luce del riflettore di ricerca. All'inizio vedavamo solamente brillare la zattera gialla, poi si vedevano anche delle persone che sembravano accatenate. Quante potevano essere? Erano molte, come potevamo constatare erano veramente molte quando il raggio del riflettore abbagliava i loro volti, i quali ci stavano cercando nel buio della notte. Erano quasi le 02.00 del mattino, il vento da ovest soffiava ancora con ca. 30 nodi.

L'avvicinamento si rendeva difficoltoso con queste condizioni di mare. Impossibile di mettere in acqua una lancia di salvataggio. Inoltre era impossibile manovrare con la minima velocità. La zattera doveva essere messa sottovento per proteggerla dal vento e mare i quali ancora erano molto forti. Vedo ancora oggi bene la scena davanti a me: la zattera si alzava all'altezza del nostro ponte di comando, per poi, dopo un paio di secondi riscendere di 5 – 8 metri.

lungo la fiancata della nave dal nostromo e i suoi marinai.

Mentre sul ponte ed in macchina si cercava di mantenere in posizione la "CELERINA", iniziava il recupero dei naufraghi. Alcuni riuscivano di salire a bordo con le proprie forze, ad altri venivano dati i necessari aiuti. Molti assiderati o immobilizzati dalla paura venivano issati a bordo, completamente incapaci di mobilitare le proprie forze. Purtroppo tre di loro non ce la facevano di passare il lungo tempo di attesa e venivano trovati morti sdraiati sul pagliolo della zattera, annegati.

Alle 04.02 ora locale l'operazione di soccorso era terminata. La "CELERINA" si mise in cerca di ulteriori zattere di salvataggio o superstiti. All'alba non avevamo da notare nessun'altro ritrovamento.

Sulla zattera concepita per 25 persone hanno trovato riparo 51 individui. Solamente dopo siamo venuti a conoscenza che la zattera si era auto gonfiata capovolta e che la nave oceanografica "Juliett" aveva recuperata un'altra zattera con a bordo una persona morta. Le rimanenti zattere di salvataggio non potevano essere utilizzate, perché erano stivate nell'ala staccatasi durante l'maraggio. L'aereo affondava entro breve tempo dopo l'ammarraggio.

Finalmente a bordo, i superstiti venivano accompagnati negli interni dove venivano somministrate bevande calde per riscaldare i loro corpi. Molti erano subito in grado di farsi un doccia calda, ricevevano

indumenti asciutti e poi trasferiti nelle nostre cuccette.

E poi c'erano ancora i feriti. Alcuni avevano subito fratture e lesioni, per la maggior parte però ustioni, provocate dallo sfregio degli indumenti con il kerosene mischiata con acqua di mare. L'ospedale di bordo era utilizzato al massimo ed il nostro secondo ufficiale di coperta faceva miracoli con i mezzi a disposizione.

Io personalmente curavo un membro dell'equipaggio con la testa lesionata. Dopo poco tempo si faceva riconoscere di essere il pilota dell'aereo e chiedeva di poter parlare il comandante della nave. Dopo una cura basilare ed un periodo di riposo lo accompagnavo sul ponte di comando. Non necessitano parole: la stretta di mano era un momento molto emozionante, ed i pensieri delle due persone erano facilmente immaginabili.

Per me si presentava una nuova missione. Dal comandante ho saputo che una delle persone decedute era la moglie di un superstite. Mi ordinava di assicurarmi se si trattava di una persona con i capelli rossi ed un apparecchio dentale in bocca. L'avevamo messa nel piccolo salone della tuga di poppa. Andavo a controllare e ritornavo con la triste notizia: era veramente la moglie di un superstite.

Accanto alla donna giacevano due uomini. Tentavamo in vanamente di rianimare per molto tempo il più giovane di loro. Le salme venivano involte in lenzuola e poi trasbordate tramite elicottero su una porta aerei canadese, dove erano più attrezzati per questi casi.

Anche la moglie e figlia del nostro comandante erano a bordo della "CELERINA". Le due donne si apprestavano a curare i feriti, procurando alle due bellezze italiane un presente confortante, e non hanno scansato alcuna fatica per aiutare e curare i feriti.

Il seguente giorno, la porta aerei canadese "Bonaventure" passa a mezzo miglio a sinistra. Il mare si era calmato. Procedevamo con poca velocità, per eseguire il trasbordo mantenendo la nostra rotta. Un elicottero ci portava 2 medici come anche materiale per il pronto soccorso. Le tre salme venivano prese dall'elicottero, ed i feriti gravi trasbordati su delle barelle all'ospedale della porta aerei e messe in mano dei medici della nave militare.

La "CELERINA" proseguiva sulla sua rotta verso Cork in Irlanda con a bordo il resto dei superstiti.

Il nostro marconista, Georg Stöckli, era impiegato per ca. 80 ore trasmettendo e ricevendo centinaia di messaggi. Per questa azione riceveva la meritata gratitudine personalmente dall'armatore a fine operazione cioè all'arrivo ad Anversa.

Era ovvio, che mettavamo a disposizione le nostre cuccette e poltrone, dividavamo il nostro vestiario e tutti si adattavano alla situazione ed il tono era abbastanza sereno. La maggior parte dei superstiti erano giovani soldati della 92ma divisione delle forze aeree americane. Ci insegnavano le cose basilare del paracadutismo. Nessuno di loro esitava di rimettere piede su un aereo o di lanciarsi con il paracadute. più avanti venivamo a conoscenza che l'ombra della Guerra del Vietnam giaceva sopra di loro. Eravamo quasi tutti giovani della stessa età, alcuni avevano appena 17 anni.

Il mio contatto personale con il pilota 44enne della Super-Constellation era molto positivo. Discutevamo sulle gravi decisione che doveva prendere, specialmente se doveva ammarare con o contro le onde. Ammarare sulla schiena delle onde appariva più conveniente, però il vento non portava più il velivolo e pareva che scendeva troppo veloce. Infine il pilota intuitivamente sceglie la giusta decisione e la spinta ascensionale rimane intatta all'impatto con l'acqua. Gli chiesi: e se poteva ripetere la manovra? Cercherei di ammarare nelle vicinanze di una nave nel caso di essere in grado di poter avere la sua posizione, mi rispondeva. Questa conversazione mi si é memorizzata nel mio cervello, anche se oggi i mezzi di comunicazione e salvataggio aria-terra-mare hanno subito un'enorme sviluppo.



A sinistra il pilota Murray. La donna in mezzo é la Stewardess Carol Gould

La "CELERINA" arrivava il 26 settembre nel Irlanda meridionale, circa 15 miglia a sud di Cork. Circa 20 lesionati lievemente, i quali erano rimasti a bordo con noi, venivano presi da elicotteri. Questi ci portavano anche pacchetti, i quali venivano presi con delle tele tese. A quanto mi ricordo, i pacchetti contenevano viveri, sigarette e spazzolini da denti.

La stampa veniva sotto bordo con una piccolo barca in attesa di dichiarazioni ed immagini del soccorso. La vita umana ha precedenza, ancora oggi sono convinto di tale parere che a cose importanti bisogna dare la precedenza.

più avanti sono venuto a conoscenza che la compagnia aveva ricevuto un telegramma dalla OSE firmato da Gil Patric con il seguente testo:

"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."

Riprendevamo la nostra rotta con il resto dei superstiti ed il 27 settembre entravamo nel canale della manica. Finalmente il mare si presentava calmo, al grande piacere dei paracadutisti.

Lo stato della marea non ci consentiva di raggiungere in tempo l'entrata notturna nella chiusa. Davamo fondo e passavamo la nottata antistante il porto di Anversa.

Presto al mattino entravamo nella chiusa Kruisschans. Mi trovavo sul mio posto di manovra assieme al primo ufficiale. In banchina ci aspettavano parecchie persone curiose e venivamo accolti dai flash di parecchi fotografi presenti. La "CELERINA" attendeva il riempimento del bacino. Qualcuno domandava se parlavamo francese. io ero l'unico a prua e subito venivo colmato di domande da giornalisti della TV, radio e stampa. Erano delusi perché avevamo ordine di non dare dichiarazioni e lo

sguardo allarmante dell'ufficiale responsabile mi esortava gentilmente ma deciso.

Erano le 16.00 quando la "CELERINA" si ormeggiava al posto 123 nel porto di Anversa. La manovra veniva eseguita sotto gli occhi di 300 persone, che attendevano la nostra nave. Tra le quali parecchi ufficiali in divisa, come anche giornalisti e nessun curiosi. Dato che provenivamo dall'estero ci trovavamo in zona di frontiera e doganale.

All'arrivo ad Anversa, a bordo della "CELERINA" si trovavano ancora oltre 20 superstiti. Per loro erano pronti degli autobus. Ci veniva riferito che la sera eravamo invitati ad una conferenza con cena. La cena veniva servita nel Dock Hotel e l'arma Americana si impegnava estremamente a fare bella figura. Mangiavamo e bevevamo fino a al collasso, marinai e soldati, ridevamo e cantavamo, scambiavamo indirizzi e beretti e giuravamo di rivederci e di non dimenticarci mai.

Ciò che avevamo vissuto, per un lungo periodo rimaneva il più grande soccorso nell'Atlantico del Nord in seguito un ammaraggio di un aereo. Mai prima si contavano tanti superstiti salvati. Non dimentichiamo che dai 68 passeggeri e 8 membri dell'equipaggio del velivolo cira 30 persone risultavano decesso, uomini donne, membri dell'equipaggio, civili, soldati e purtroppo anche bambini.

Su un sito web con protocolli di diversi incidenti aerei si può leggere sull'ammarraggio della Super-Constellation. Dal riassunto si può evincere che il motore no. 3 si era incendiato ed era stato anche estinto ma il motore rimaneva fuori uso. più avanti anche il motore no. 2 si spegneva in seguito una errata manovra del meccanico di bordo, ed al pilota non rimaneva altra alternativa di cercare di ammarare l'aereo. All'impatto con il mare, si staccava l'ala sinistra e la cabina si riempiva velocemente di acqua. Il velivolo affondava entro 10 minuti con il naso in avanti.

A scarificazione ultimata, facevamo rotta verso Lake Charles nel Louisiana. Da questo piccolo porto portavamo un carico di grano verso l'India. Dovevamo transitare nei pressi di Cuba, erano i tempi di crisi tra Cuba ed i suoi alleati e gli Stati Uniti. Come anche in tempo di guerra posizionavamo una grande tavola di legno dipinta con la bandiera svizzera. Di notte tale simbolo di neutralità veniva illuminato perché esisteva il pericolo di poter essere affondato da una delle parti in crisi.

Tenevamo la bandiera fino all'arrivo a Madras (oggi Chennai), dato che scoppiò la crisi anche tra India e Cina.

Il generale Royal Hutch della US Air Force, il 20 dicembre 1962, consegnava al nostro comandante Domenico Lugli una placca commemorativa ed un'altra placca della US Army con l'incisione di tutti i nominativi dell'equipaggio della nave.

Il console generale degli Stati Uniti consegnava una lettera di ringraziamento della Air Force e US Army come anche un assegno bancario. La quota rispettivamente al grado, per me comprava 10\$, che allora corrispondevano a ca. 45 franchi svizzeri. Con tale somma in India si poteva festeggiare una grande festa. Veramente il ringraziamento lo avevamo avuto già molto prima dagli occhi delle persone strappate dal mare.

Dopo quasi 50 anni potevo constatare che ognuno di noi proseguiva la propria strada ed il detto "dagli occhi, dal pensiero" si era avverato. Certo, come accennato, si era messo di mezzo il Vietnam, e sicuramente alcuni saranno rimasti lì, ma non tutti...

Grazie a internet sono capitato su un estratto di un libro, il quale è stato pubblicato da uno dei superstiti che di nome fa Fred Caruso e tramite l'indirizzo di posta elettronica mi sono rivolto a lui. Lui da parte sua non aveva mai contatto con un membro dell'equipaggio della "CELERINA".

Il testo (vedi flyingtiger923.com e www.bornagainirish.com) è molto commovente. Ci da un'occasione straordinaria di leggere cosa passa per la testa ed il corpo ad un malcapitato, che aspetta e spera il salvataggio nell'acqua fredda dell'Atlantico del Nord. Il libro di 276 pagine è intitolato "Born Again Irish", ISBN 978-0-9785471-0-3, ed il suo contenuto sarebbe adatto a girare un lungometraggio.

P-A Reymond © SwissShips HM, 31 ottobre 2011