

069 – Capitaine John Murray, amerrissage du vol FT923

La tragédie du crash du vol Flying Tiger 923 en 1962 a touché de très nombreuses personnes. Pendant des années après cet accident, personne n'en a parlé. On comprend qu'il s'agissait d'un sujet embarrassant pour l'armée des États Unis d'Amérique pendant cette période tendue de la guerre froide, de la crise de Cuba et de l'érection du mur de Berlin.

Puis, au début de ce 21ème siècle, le livre de Fred Caruso "Born again" a été publié, bientôt suivi de son imposant site internet sur le thème. Grâce à Fred, une certaine lumière a pu être jetée sur ce tragique accident. En revanche, la lecture des pages web de <flyingtiger923.com> donne l'impression que personne ne voulait vraiment parler du sujet. C'est comme s'il s'agissait d'un tabou ou d'une page de vie sur laquelle personne ne voulait revenir.

Cela montre que la tragédie a été très difficile à surmonter. Aucune aide n'a été apportée aux survivants comme ce serait le cas aujourd'hui et non seulement l'avion a perdu trois moteurs et une aile, mais la plupart des personnes impliquées dans cette tragédie ont été gravement touchées.

Nous savons aujourd'hui que les choses auraient pu être beaucoup plus douloureuses et, si pendant longtemps le taux de survivants a été considéré comme le plus performant pour un crash aérien dans l'Atlantique Nord, ce n'est pas seulement grâce au ciel, mais aussi grâce aux nerfs solides du commandant de bord de l'avion.

John Murray

Le capitaine du vol FT923 était John Murray, un pilote professionnel de 44 ans. À cette époque. J'étais un simple matelot OS sur le MS Celerina, un cargo suisse de 150 x 19 mètres et jaugeant 8'840 tonneaux et d'une capacité de charge de 13'391 tonnes (DWT).

Depuis notre départ de Port Churchill dans la baie d'Hudson, au nord du Canada, le temps était plutôt mauvais, avec une profonde dépression sur l'océan Atlantique Nord et des forts vents du NW, provoquant une houle importante ainsi que de hautes vagues.

Le dimanche 23 septembre 1962, je prenais des images de la mer agitée avec ma vieille caméra 8mm. Une partie de ce film peut être vue sur internet, sur la page web <www.flyingtiger923.com> et sur YouTube. Ces images donnent une bonne idée de la rudesse de la mer sur laquelle le capitaine Murray a dû faire amerrir son Superconstellation, avec un seul moteur et une seule hélice, dans l'obscurité d'une nuit sans lune.

Pendant l'opération de sauvetage des survivants de cette tragédie, je me suis occupé entre autres de l'un d'entre eux, qui avait une profonde coupure à la tête : John Murray. Il m'a demandé avec insistance de rencontrer notre capitaine. Je lui ai donc prodigué quelques soins rudimentaires et après qu'il se soit reposé un moment, je suis monté avec lui sur la passerelle de notre cargo.

Aucun mot n'a été nécessaire. La poignée de main entre les deux capitaines fut un moment d'émotion qui en disait long sur les pensées des deux hommes.

Au cours des jours suivants, Murray et moi nous sommes revus à plusieurs reprises et il m'a expliqué ses décisions au moment de l'amerrissage. En particulier, il devait choisir d'amerrir "avec" les vagues, "contre" celles-ci ou parallèlement à elles.

D'une part, l'amerrissage "avec" une vague (et sur le dos de celle-ci) est généralement préférable, mais alors le vent porte l'avion avec moins de vitesse et l'avion peut "tomber" très brutalement. Pourtant, dans ce cas, le pilote a intuitivement choisi d'amerrir "contre" les vagues et il a travaillé avec le vent autant que possible jusqu'à l'impact.

Et si c'était à refaire ? ai-je demandé. J'essaierais d'atterrir aussi près que possible d'un navire, a-t-il répondu, à condition de pouvoir déterminer sa position. Aujourd'hui, ce serait facile à faire, grâce aux nouvelles technologies qui permettent une communication vocale immédiate entre l'air et la mer, et l'organisation d'une telle opération de sauvetage serait beaucoup plus facile et efficace.

Cependant, ma conversation avec John Murray sur le fait d'avoir suivi son intuition pour amerrir son avion est toujours restée dans ma mémoire.

Le rapport officiel de l'ACR

J'ai également appris que le manuel de vol de la compagnie stipule qu'il faut amerrir parallèlement à la houle et je me demande personnellement si l'auteur d'une telle directive n'avait jamais imaginé les conditions de mer de cette journée particulière du 23 septembre 1962 ...

Sur un site web consacré aux crashes aériens, on trouve le rapport officiel de la catastrophe de ce Super Constellation. En bref, ce document explique qu'un incendie s'est déclaré dans le moteur n°3 de l'avion. 3 de l'avion. Ce feu a été éteint, mais il était impossible de faire redémarrer le moteur. Puis le moteur no. 1 est tombé en panne. Enfin, le moteur n°2 a commencé à perdre de la puissance et s'est arrêté et le pilote a été contraint d'amerrir.

Lors de l'impact avec l'eau, l'aile gauche de l'avion s'est rompue et détachée ; la cabine s'est rapidement remplie d'eau. Le Super Constellation a coulé en dix minutes, le nez en premier.

Tous les faits ci-dessus sont vrais, comme tant de témoignages ont pu le confirmer. Cependant, de nombreuses erreurs et fausses déclarations ont également été publiées.

Dans les premières pages du site web <www.Flyingtiger923.com>, il y avait un grand vide sur le sujet des radeaux de sauvetage et très peu était mentionné sur le fait que tant de sièges ont été arrachés du plancher de la cabine et propulsés vers la partie avant de l'avion, écrasant les passagers à cet endroit.

J'ai donc repris une nouvelle lecture du rapport d'accident FT 923 de l'ACR, dossier no. 1-0028, publié par le Civil Aeronautics Board et diffusé le 13 septembre 1963. Voici quelques citations de ce rapport :

Page 10 : Quelque temps avant l'amerrissage, deux soldats-passagers, sur les instructions de l'équipage, ont retiré le radeau de sauvetage d'urgence rangé dans le compartiment de l'équipage et l'ont placé devant la porte de sortie principale arrière gauche où il était attaché.

Page 11 : Juste avant l'amerrissage, le navigateur est allé dans la cabine et a retiré la sangle d'attache dudit radeau de sauvetage.

Page 12 : Immédiatement après avoir ouvert la porte principale de la cabine, le navigateur a poussé le radeau de sauvetage. Comme la longe (sangle) prévue pour retenir le radeau de sauvetage n'était pas amarrée à l'avion et que le navigateur ne la tenait pas lorsqu'il a mis le radeau à l'eau, celui-ci a dérivé, ce qui l'a obligé à sauter dans l'eau pour le récupérer et le gonfler.

Page 13 : En plus du radeau de sauvetage de 25 personnes rangé dans le compartiment de l'équipage, l'avion était équipé de quatre radeaux de sauvetage pour 25 rescapés ; ces canots étaient rangés dans quatre compartiments, deux dans chaque aile, à l'arrière du longeron arrière. Un câble de commande, actionné par une poignée située à l'intérieur du montant des sorties d'aile arrière, permettait de déverrouiller séquentiellement les portes du couvercle des compartiments d'aile et d'ouvrir les valves de la bouteille de CO₂ de chaque radeau. Lorsque chaque radeau se gonfle, il s'éjecte automatiquement du compartiment. Les radeaux arrimés dans l'aile gauche peuvent également être libérés en actionnant un levier depuis le cockpit. En plus de ces dispositifs de dégagement, il existe un mécanisme additionnel situé sur chaque compartiment de radeau de sauvetage de l'aile de l'avion.

Page 14 : Aucun des radeaux de sauvetage arrimés dans les ailes n'a été vu par les survivants pendant l'évacuation ; cependant, tous les radeaux ont été récupérés plus tard. Rien n'indique cependant que ces radeaux aient été utilisés par des personnes n'ayant pas survécu à l'accident.

Page 31 : La rupture de l'aile gauche a privé les survivants des deux radeaux de sauvetage qui y étaient rangés. Les survivants n'ont jamais vu les radeaux du côté droit, même si beaucoup sont sortis par les sorties situées au-dessus de l'aile droite. Cependant, ces radeaux ont été récupérés plus tard et trouvés gonflés.

Selon les témoignages récupérés, les raisons de la perte des radeaux arrimés dans l'aile droite ne sont pas claires.

La difficulté d'ouvrir la sortie arrière droite au-dessus de l'aile peut avoir contribué au problème. Le vol prolongé de l'avion dans les basses températures de la haute atmosphère a pu augmenter considérablement le temps de gonflage de ces radeaux, ce qui fait que les radeaux ne se seraient pas gonflés à temps pour être utilisables.

Page 32 : Recommandations : L'indisponibilité des radeaux de sauvetage d'aile amène le Bureau à s'interroger sur l'opportunité de les arrimer à l'extérieur. Leur indisponibilité peut être attribuée à la perte de l'aile gauche et/ou à l'augmentation du temps de gonflage résultant de la diminution de la température du CO₂ après un vol prolongé à haute altitude.

Les questions

Nous y voilà donc... Où est (sont) l'erreur (s) ? Où les deux radeaux ont-ils été retrouvés ? Ont-ils vraiment été examinés ? Si oui, qui a fait l'enquête ? Aucun des survivants n'a jamais pu voir les radeaux, mais ont-ils existé ? Et qu'en est-il du radeau retrouvé avec le corps sans vie d'une hôtesse de l'air ? Après l'opération de sauvetage, le Celerina a fait le tour de la zone à la recherche d'un autre radeau de sauvetage, mais nous n'avons rien trouvé sur la mer.

Tout navigateur sait que si un radeau n'est pas attaché par une longe (cordage) à l'avion ou au bateau, le vent le fera voler très vite et très loin (c'est mon expérience personnelle en tant qu'officier de marine). D'autre part, un radeau n'est pas construit pour rester gonflé éternellement. Il peut être à plat en 24 heures (c'est ce que je sais en tant qu'opérateur de radeau de sauvetage certifié).

Il se peut que l'avion n'ait pas été équipé de tous les dispositifs de sécurité habituels. Je comprends également que cet accident a été très embarrassant pour le gouvernement.

À propos de la déclaration de la page 31 du rapport, Caruso explique son expérience personnelle en tant que survivant impliqué dans la sortie par l'aile droite :

« J'ai utilisé la sortie arrière droite de l'aile pour m'échapper. Mes yeux étaient fixés sur cette fenêtre. J'avais l'intention d'être le premier à sortir. Immédiatement après l'impact, j'ai détaché ma ceinture de sécurité, sauté de mon siège, passé par-dessus les sièges cassés devant moi et j'ai détaché cette porte de sortie de sa paroi. Et j'étais dehors, presque sûr d'avoir été le premier à sortir. Je ne me souviens d'aucun problème pour ouvrir cette fenêtre. Il n'y avait pas de radeaux de sauvetage. »

Un autre survivant, Paul Stewart, commente :

« L'hôtesse de l'air, après tous les exercices d'amerrissage et les instructions, a déplacé certains des soldats vers des sièges différents. Ils m'ont placé sur un siège côté couloir, sur l'aile droite (côté 3 sièges), près de la sortie arrière, et ont donné des instructions au soldat à côté de la sortie pour qu'il retire la porte d'évacuation et qu'il actionne la poignée manuelle qui activerait automatiquement les radeaux. Ces instructions ont été données par l'hôtesse de l'air peu avant l'impact, et elle a pris le siège du milieu. Elle n'a pas survécu. Une fois dans l'eau, comme vous le savez, c'était une tâche impossible.

Le fait de n'avoir qu'un seul radeau a peut-être été une bénédiction. Avec seulement 20 à 25 personnes sur un radeau, ces dernières auraient été ballottées d'un côté à l'autre et le radeau se serait plus que probablement retourné, vu la taille des vagues. Il y a eu de nombreuses fois où j'ai pensé que nous allions nous retourner, et comme vous le savez, nous étions tellement serrés qu'il n'y avait aucun déplacement de nos poids, car nous étions serrés comme des sardines. »

À mon avis de marin, le rapport officiel ne reflète pas l'excellent travail accompli par le capitaine Murray et son équipage lors de cette tragédie. Si l'on regarde les vagues dans mon film, on peut voir que l'amerrissage parallèle à la houle, avec un seul moteur restant, aurait conduit à une tragédie bien pire, avec probablement non pas une, mais deux ailes de l'avion brisées. De nombreuses vies ont été sauvées simplement parce que le capitaine de l'avion a fait un choix correct et tous les survivants peuvent être sûrs d'une chose : le capitaine Murray a fait un sacré bon travail et a sauvé beaucoup de vies.

P.-A. Reymond ©, membre de l'équipage du MS Celerina, 2015/2022

De gauche à droite, Capt. Murray, Stewardesse Groud et Navigateur Nicholson



En 2021, **Eric Lindner** a publié chez Lyons Press son livre intitulé “ **Tiger in the Sea, The Ditching of Flying Tiger 923 and the Desperate Struggle for Survival**”. Eric est le beau-fils du Capitaine Murray et son livre, en anglais, apporte un nombre important de précisions et de réponses à cette tragédie dont on célébrera le 60^e anniversaire en septembre prochain.