

Aldo Cherini

LA TRAGEDIA DELL' "INDIANAPOLIS"
1945 – 1946



Autoedizione
2005

Era da poco passata la mezzanotte del 30 luglio 1945 quando l'incrociatore americano "Indianapolis", in navigazione di trasferimento dall'isola di Guam all'isola di Leyte (Filippine), veniva silurato ed affondato dal sommergibile giapponese "I 58".

La guerra stava per finire e quella zona di mare non era più teatro dei grandi scontri navali ed aerei con i Giapponesi ricacciati ormai a settentrione. Si combatteva lontano, ma la sorte ha voluto che proprio qui si verificasse il fatto negativo più clamoroso nella storia navale degli USA.

L'incrociatore pesante USN "Indianapolis" CA 35 era una grande nave, ma, entrata in servizio nel 1932, non era nuovo di progetto e non disponeva di apparecchiature antisommergibile, non era adatto pertanto a navigare senza scorta. Alzava tuttavia, grazie alla disponibilità di spazi interni, la bandiera ammiraglia di un grande gruppo operativo, la IV Flotta. Danneggiato nel 1943 ad Jwo Jima e Ryukyus da un kamikaze, era rientrato in servizio dopo un periodo di lavori non poco impegnativi, che ne avevano modificato la silhouette guadagnando il soprannome di "Swaybach Maru", che si può tradurre come "il Gobbo". Al comando del capitano di fregata Charles Butler Mac Vay, imbarcava 82 ufficiali e 1114 sottufficiali e comuni.

L'incrociatore va ricordato per lo straordinario impiego, più che riservato e segreto tenuto sotto continua sorveglianza, che gli era stato affidato in precedenza, vale a dire il trasporto alla massima velocità, da San Francisco all'isola di Tinian, di alcune parti della prima bomba atomica sganciata poi su Hiroshima. E' inutile dire che, a bordo, nessuno, neanche il comandante Mac Vay ne aveva conosciuto la natura.

Espletata quella segretissima missione, l' "Indianapolis" riceveva l'ordine, dopo una breve sosta all'isola di Guam, di raggiungere Leyte per un periodo di addestramento cui doveva seguire l'imbarco dell'ammiraglio comandante e del suo stato maggiore.

Da questo momento ha inizio una sequela di fatti singolarmente ingarbugliati.

La traversata doveva effettuarsi alla velocità non superiore a 15,7 nodi, limite imposto dalla necessità di limitare il consumo delle caldaie secondo una norma generale riguardante le numerose unità in movimento nella zona, per cui la traversata era prevista in 3 giorni. La scorta, pur richiesta, non era stata ritenuta necessaria anche a seguito dell'indisponibilità delle unità impiegate essendo in preparazione lo sbarco ad Okinawa.

L'"Indianapolis" mollava gli ormeggi alle ore 9,10 di sabato 28 luglio. Il direttore del porto di Guam ne dava notizia via radio, per competenza e per notizia, a 9 comandi ed uffici diversi. L'arrivo era previsto per il 31 luglio, alle ore 8. L'incrociatore procedeva a zig-zag, attento alle segnalazioni radio di avvistamenti di periscopi o sommergibili, che giungevano da più parti, ma a distanze ritenute non pericolose, segnalazioni usuali e non allarmanti, in assetto di navigazione "Y modificato", vale a dire con tutte le porte stagne e portellerie chiuse (ma quel "modificato" stava ad indicare che ciò non era possibile integralmente nel caso di una nave di vecchia costruzione per ragioni di ventilazione e abitabilità in zona tropicale, tant'è vero che l'equipaggio usava cercarsi un posto per dormire all'aperto). Giungeva così la notte quando, per prassi usuale, non occorre procedere a zig-zag qualora lo stato di visibilità ridotta l'avesse consentito. La luna sorgeva alle ore 22,30, nascosta però da uno strato di bassa nuvolaglia, sicché compariva a tratti. Prima di ritirarsi, il comandante Mac Vay assisteva al cambio della guardia in plancia lasciando facoltà all'ufficiale di guardia subentrante di zig-zagare oppure no a seconda delle necessità con la raccomandazione di essere informato ad ogni variazione.

Tutto sembrava andar bene quando, improvvisamente, un fortissimo scoppio seguito da alte fiamme interessava la zona prodiera dove trovavasi il deposito della benzina dei quattro ae-

rei imbarcati. Una seconda esplosione si verificava subito dopo sotto il ponte di comando, proprio in corrispondenza del centralino delle comunicazioni generali interne, liberando vapore e nafta in fiamme e mettendo fuori uso tutte le apparecchiature elettroniche. Nel contempo si apriva nello scafo una via d'acqua inarrestabile. Ogni centro vitale della nave rimaneva così fuori uso, ogni locale e corridoio venivano invasi dal fumo. I danni apparivano subito gravissimi e l'incrociatore sbandava appruandosi. Non restava al com. Mac Vay che dare a voce l'ordine di abbandono nave, che ben pochi potevo sentire. Non c'era che affidarsi ai salvagente individuali essendo stato possibile sganciare le zattere e le reti di salvataggio solo in parte. La gente si rifugiava sull'estremità poppiera spontaneamente, senza direttive, che non potevano arrivare, con molti feriti e ustionati, destinati tutti a finire in mare con la speranza che la radio avesse potuto lanciare almeno un segnale di avviso dell'accaduto. Si è calcolato poi che in questa prima fase siano periti almeno 300-350 uomini mentre i naufraghi, invischiati per lo più in una vasta chiazza di nafta, finivano dispersi in una zona di mare ancora più vasta.

Varato a Nuova York nel 1933, l' "Indianapolis" finiva così in 12 minuti dopo 12 anni, otto mesi e 23 giorni di onorato servizio, a metà strada di un viaggio di trasferimento di routine al termine di una guerra che aveva impegnato forze enormi..

L' "I 58" era un grosso sommergibile di 2140 tonn., al comando del quale si trovava il capitano di corvetta Hashimoto. Un buon battello moderno sotto ogni riguardo, varato nel 1944 e trasformato in sottomarino per il trasporto di 6 "kaiten", minisommergibili kamikaze, secondo una nuova tattica di attacco. Finita la guerra, era rimasto in disarmo a Sasebo finché, il 1 aprile 1946, era stato condotto 60 miglia al largo ed affondato con una carica di tritolo.

Quale il destino dei naufraghi, in gran parte sorretti da salvagente rivelatisi presto di scarso aiuto, aggrappati ad ogni specie di oggetto galleggiante essendo pochi quelli che avevano potuto trovare fortunatamente rifugio su zattere, che teoricamente avrebbero dovuto accogliere tutti? In attesa di soccorsi che avrebbero dovuto giungere solleciti, ma che così non è stato innescando una tragedia senza precedenti con strascichi inaspettati, emergendo fin dalle prime battute un'incredibile deficienza nella pur curata organizzazione tecnica e operativa della potentissima marina USA.

Il meridiano 130° Est del teatro delle operazioni rappresentava la linea di demarcazione (chopline) fra il comando marittimo delle Filippine e il comando in capo del Pacifico (quelli che si dicevano la "marina di Mac Arthur" e la "marina di Nimitz) con numerosi comandi subordinati che avevano oppure non avevano determinate responsabilità operative in posizioni indipendenti fino al punto di ignorarsi tra di loro. Particolari e distinte norme riguardavano il naviglio militare e il naviglio mercantile e ausiliario tanto da creare non raramente perplessità nei comandi di porto, che non dovevano interessarsi dei movimenti delle navi militari. Conseguentemente nessun allarme veniva destato dal mancato arrivo, pur annunciato, di una nave da guerra perché le cause potevano essere le più diverse.

L' "Indianapolis" non arrivava, quel 31 luglio, ma nessuno ne prese nota o si preoccupò con la conseguenza che i molti naufraghi, in attesa di soccorsi che non arrivavano, si trovarono a subire un'odissea senza precedenti nella storia della marina americana soccombendo a centinaia tra la nafta sotto il cocente sole tropicale e il freddo della notte, la sete, la fame, il morso di piccoli squali. Passavano così le giornate in una battaglia di sopravvivenza allucinante e disperante fino a casi di pazzia, tanto più che non mancavano di transitare sulla verticale aeroplani, troppo alti per accorgersi di quanto stava accadendo sotto. Morivano così 500 uomini con il coinvolgimento di molte famiglie. Il comandante Mac Vay, finito in mare come tutti ma che aveva avuto la fortuna di trovarsi su di una zattera, tentava dei segnali con quanto disponibile e

metteva insieme un marchingegno fumogeno che casualmente attirava l'attenzione di un aereo in volo di routine antisommergibile, di base a Peleiu, che scendeva di quota per indagare. Erano le 11 della mattina di giovedì 2 agosto ed erano passate 107 interminabili ore dall'affondamento. Si metteva mano finalmente ad una vasta operazione di salvataggio, si muoveva il cacciatorpediniere "Cecil Doyle", ammarava anche qualche grosso idrovolante, uno dei quali, sovraccarico di naufraghi in attesa d'imbarco, danneggiato irrimediabilmente, doveva venire affondato a cannonate.

Nello spazio di poche ore, l'ammiraglio Nimitz ordinava che presso il quartier generale si riunisse una commissione d'inchiesta segreta formata da tre alti ufficiali con l'incarico di scoprire cos'era successo e perché. La commissione convocava diversi testimoni, tra i quali il comandante Mac Vay e due ufficiali del comando di porto di Leyte, le cui deposizioni non sono state rese pubbliche mai. Il comandante Mac Vay veniva poi deferito ad una corte marziale, convocata nell'Arsenale Navale di Washington e composta da sette ufficiali. Una procedura del tutto inusuale, senza precedenti, giudicata da molti insensata considerato che durante la guerra erano affondati 9 incrociatori e 436 unità militari senza nessuna conseguenza a carico di comandanti. Capi d'accusa a carico dei Mac Vay: negligenza per non avere navigato a zig-zag nella notte del 29 luglio 1945 e inefficienza nell'esercizio del proprio dovere sulla nave che stava affondando. Accuse incredibili a carico di un ufficiale più volte decorato e segnato da più di una menzione onorevole.

Ma quello che sollevava il più alto scalpore in seno alla marina militare e più ancora nell'opinione pubblica fu il fatto che venisse chiamato a deporre quale testimone il comandante Hochitsura Hashimoto, giudicando assurdo che un ufficiale nemico della marina imperiale nipponica, sconfitta, si confrontasse con un ufficiale americano. I giornali ne furono pieni nonostante le molte altre notizie esplosive del momento. Ma l'ufficiale giapponese doveva dire soltanto qual'era stata la sua condotta durante l'attacco fino al momento del lancio dei siluri, riferire qual'era lo stato del tempo e la visibilità del momento cruciale. Emergevano in proposito versioni discordi e secondo il giapponese la visibilità era illimitata e ciò bastò.

La corte marziale riconosceva Mac Vay colpevole per la prima imputazione riguardante il mancato zigzag e lo assolveva per la seconda. Gli infliggeva la perdita di 100 posti nella graduatoria del grado di capitano di vascello (grado temporaneo per il periodo di guerra) e 100 posti per il suo grado effettivo. Tuttavia – e qui un ulteriore fatto del tutto incredibile—la corte marziale raccomandava la clemenza delle autorità superiori in considerazione dell'ottimo stato di servizio dell'ufficiale.

Il pubblico (che era stato informato del fatto il 15 agosto, dopo due settimane, per non interferire con l'annuncio della fine vittoriosa della guerra dato dal presidente Truman) non accoglieva il verdetto favorevolmente, i giornali prendevano posizione e puntavano il dito sulla gravissima negligenza (sottaciuta dalla corte marziale) a carico di coloro che non avevano avviato tempestivamente le ricerche dei naufraghi con gravissime conseguenze facendo di Mac Vay un capro espiatorio.

Dopo l'iter burocratico, il 20 febbraio 1946 veniva firmato il decreto di approvazione del procedimento con l'accoglimento della raccomandazione a seguito della quale la condanna veniva interamente condonata con il reintegro in servizio, anche lui vittima di una situazione della quale non era responsabile. Il comandante Mac Vay riceveva una destinazione a terra che manteneva fino al giugno del 1948 quando lasciava il servizio con la promozione di contrammiraglio della riserva.

Ma la questione non veniva archiviata, i giornali continuavano ad agitare il problema riguardante le carenze emerse nell'organizzazione della marina reclamando provvedimenti a carico dei veri responsabili del disastro. I componenti dell'equipaggio superstiti reclamavano piena giustizia, l'ispettorato generale della marina cercava in via del tutto riservata come uscirne, chi bisognava condannare veramente, il sistema o i singoli individui, alcuni dei quali si videro implicati anche loro ingiustamente. C'erano due teste da far cadere, il capitano di corvetta Rancho, direttore del porto di Leyte, e il suo ufficiale alle operazioni Gibson. Era lo stesso comandante Hashimoto a perorare il ritiro dell'umiliazione inflitta al comandante Mac Vay, ma inutilmente, con una lettera scritta il 24 novembre 1999 al senatore del Congresso capo del comitato dei servizi delle forze armate.

Piano piano la verità veniva a galla, emergeva la grave manchevolezza organizzativa in quanto, anche se fosse stato dato l'allarme nel momento del mancato arrivo dell'incrociatore, le ricerche sarebbero comunque partite con forte ritardo. Si continuava pervicacemente col sistema dei capri espiatori, i cui nomi furono fatti nel corso di una conferenza stampa del Pentagono nel corso della quale veniva distribuito un documento ufficiale intitolato "Narrazione delle circostanze della perdita dell'incrociatore "Indianapolis" " Ma, riconosciuti finalmente eccessivi i provvedimenti disciplinari, venivano anch'essi ritirati il 9 dicembre 1946, considerato anche che erano venute a sommarsi nel disastro molte circostanze concomitanti e inconcepibili.

I sopravvissuti al naufragio, riuniti in una Organizzazione Commemorativa con sede ad Indianapolis (IN), raccoglievano nel 1990 in poco tempo un fondo privato di 800.000 dollari e patrocinavano la costruzione di un monumento commemorativo di tutte le vittime, che, nel 1995, veniva elevato dal Congresso a monumento nazionale, uno dei soli 26 monumenti similari esistenti.

(Richard F. Newcomb "Abandon ship!" 1958, traduzione di Aldo Cocchia "Si salvi chi può!" Longanesi 1961
<http://www.ussindianapolis.org/main.htm>)