Cultura

Le bare del Presidente Kennedy

di Emanuele Vaj

Oltre 55 anni fa – era il 22 novembre 1963 – il presidente americano John Fitzgerald Kennedy veniva assassinato a Dallas.
Una morte le cui motivazioni, che andavano dalla cospirazione all'omicidio ammantato di mistero, pur dopo inchieste e dichiarazioni ufficiali, hanno sempre lasciato interrogativi e dubbi non completamente chiariti.

E non saremo certo noi a cercare di farlo. Noi vogliamo solamente rivisitare quei tragici momenti di oltre 55 anni fa, seguendo gli interventi professionali effettuati per il trasporto e i funerali del Presidente. E ciò, basandoci sulle cronache dell'epoca e i documenti ufficiali, ma anche sulle indiscrezioni (cioè su quello che avvenne *dietro le quinte*).

In particolare ci riferiamo alla bara.
Subito dopo la morte, la salma venne posta in una classica e pesante bara americana di bronzo.
Poco prima delle 14.00, la bara giunse con un'autofunebre bianca al Love Field Airport per essere caricata nella cabina dell'"AirForceOne", il Boeing 707 presidenziale (del 1962).

E qui, agli attoniti presenti – già così duramente provati da avvenimenti tremendi – sulla pista arroventata dal sole, si presentò un ostacolo imprevedibile e che lasciò tutti sconcertati.

Infatti, nessuno dei portelli di accesso alla cabina del velivolo consentiva il passaggio della grossa bara. Solo il portellone del vano merci era sufficientemente largo, ma la salma doveva viaggiare nella cabina passeggeri e NON nella stiva cargo. Dopo vari tentativi, e con molta fatica (la bara era pesantissima, il caldo asfissiante e la tensione al massimo), si riuscì a caricare la bara dall'entrata posteriore, sistemarla nel piccolo salottino di coda e l'aereo poté così finalmente decollare per Washington, quando mancava poco alle 15.00.

Dopo circa tre ore di volo, giunta alla base militare di Andrews, la salma venne caricata su una ambulanza grigia della Marina Militare e portata al Bethesda Hospital per essere sottoposta ad autopsia. Quindi con l'intervento di un'impresa funebre si procedette all'imbalsamazione e poi all'incassa-

mento in una nuova bara di mogano, in quanto la precedente era stata danneggiata esternamente nei ripetuti tentativi di caricarla a bordo dell'aereo.

Questa bara era poi finita, il 19 Marzo 1964, nei depositi dei National Archives statali, sistemata in luogo sicuro, ben protetta e accessibile solo a pochissime ed autorizzate persone (questa notizia non fu mai resa nota).

Della bara in pratica non risultano foto "pubbliche". E lo si capisce in quanto essa non era stata visibile. Infatti, dopo la morte all'ospedale, la salma fu incassata e subito trasportata all'aeroporto di Dallas. L'arrivo a Washington avvenne alla base aerea di Andrews e il trasporto all'ospedale fu fatto con mezzo militare. Tutti gli spostamenti erano "blindati" con grande spiegamento di forze. Quindi nessun fotografo avrebbe potuto scattare delle istantanee salvo quelli militari, ma quelle foto restano riservate.

La rivelazione – che giungeva nel 1999, alla vigilia di quello che avrebbe dovuto essere l'82° compleanno del defunto presidente – risolveva il mistero su dove era andata a finire. Infatti, cosa era accaduto alla bara metallica? Era stata la ricorrente domanda durante i precedenti trent'anni.
Durante questo lasso di tempo, a più riprese, i media americani avevano fatto ricerche per sapere dove fosse finita. Ricerche che però non avevano dato i risultati sperati in quanto ogni risposta ufficiale in effetti era una "non risposta" e inoltre si sospettava una regia della CIA.

Dopo la morte di Kennedy più volte la famiglia aveva chiesto che fosse trovata un'adeguata sistemazione per la prima bara, oppure che venisse distrutta. Si voleva infatti evitare che essa potesse diventare una reliquia storica per i collezionisti e che quindi potesse essere oggetto di commercio.

Finalmente la loro insistenza venne premiata, la richiesta accettata e iniziato l'*iter* burocratico.
Ma, come tutte le strutture statali, anche quelle americane si mossero secondo i ritmi della burocrazia, cioè lentamente.
Prima bisognava stabilire dove sistemare definitivamente la bara in modo adeguato, pertanto gli enti coinvolti furono diversi e le autorizzazioni da ottenere numerose.
Scartata la soluzione di interrarla – in quanto poteva diventare un luogo di morbosa attrazione turistica – si optò per affondarla in mare e venne individuata nell'Oceano Atlantico una zona abitualmente riservata alle forze armate per affondarvi munizioni difettose o obsolete, area ora non più in uso.
Fu l'aeronautica a provvedere materialmente all'operazione.

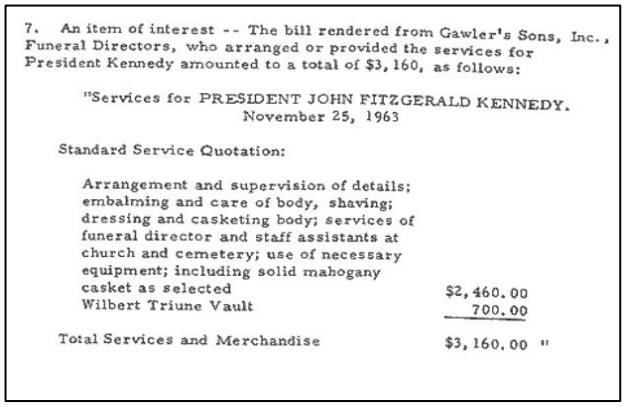
A quasi 3 anni dal tragico evento, tutto sembrava definito e pronto per l'esecuzione, quando il solito burocrate sollevò il problema di chi doveva ufficialmente autorizzare la distruzione della bara, chiedendosi: *Chi materialmente pagò la fattura ed è dunque il VERO PROPRIETARIO del bene in oggetto?*
Panico nelle varie amministrazioni statali e ricerca affannosa dei documenti di pagamento. La ricerca dimostra che la fattura di USD 1.031 fu debitamente pagata dall'Amministrazione dello Stato e quindi tutto poteva considerarsi perfettamente in regola.

Con lettera dell'11 febbraio 1966 l'*Attorney General* degli Stati Uniti (Procuratore Generale = il più alto magistrato) dava l'autorizzazione definitiva e pertanto si poteva dare il via all'operazione già predisposta in tutti i dettagli.
Così il 17 Febbraio 1966 la bara venne consegnata al Ministero della Difesa e – dopo averla zavorrata con circa 300 chili di sabbia e praticato numerosi fori – il giorno seguente, 18 Febbraio 1966, venne caricata su un aereo militare (un C130E) che alle ore 8.30 locali decollò dalla base militare di Andrews (la stessa dove era arrivata più di due anni prima) dirigendosi verso il mare. Alle ore 10.00 locali, giunto sul punto stabilito e alla quota di 150 metri, la bara venne lanciata, sostenuta da un piccolo paracadute per attutire l'impatto con l'acqua, e affondò lentamente verso la sua definitiva ed eterna destinazione, a circa 2.700 metri di profondità.
L'aereo volò in circolo per 20 minuti onde assicurarsi che nulla tornasse in superficie e quindi rientrò alla base militare di Andrews.
A complemento di quanto descritto, siamo in grado di pubblicare i documenti ufficiali riguardanti l'operazione.
Dobbiamo però riportare – per dovere di cronaca – che vi furono sempre sospetti sulla prima bara e nel

1970 un operatore tecnico dei servizi medici della Marina (e fu proprio un'ambulanza della Marina a trasportare la salma dall'aeroporto militare di Washington all'ospedale Bethesda, appartenente anch'esso alla Marina) disse ad una commissione ispettiva del Congresso che la salma arrivò all'ospedale in un semplice contenitore metallico grigio (solitamente usato per raccogliere le salme di incidenti stradali) e non in una vera e propria bara metallica. Qualcuno avrebbe addirittura avanzato l'ipotesi che la bara metallica fosse stata distrutta, per porre la parola fine alla controversa questione sull'esistenza di due bare.

Note:

Proprio la tragica situazione verificatasi in occasione dell'assassinio del Presidente Kennedy, comportò la revisione delle specifiche richieste per l'allestimento dei velivoli della flotta presidenziale, con la richiesta di modifica di almeno un portello di accesso alla cabina passeggeri in modo da consentire l'eventuale imbarco di "oggetti molto voluminosi".
Pertanto i due nuovi Boeing 747/200B attualmente in servizio, hanno un portello della cabina adattato in tal senso.



7. An item of interest -- The bill rendered from Gawler's Sons, Inc., Funeral Directors, who arranged or provided the services for President Kennedy amounted to a total of $3,160, as follows:

"Services for PRESIDENT JOHN FITZGERALD KENNEDY.
November 25, 1963

Standard Service Quotation:

Arrangement and supervision of details; embalming and care of body, shaving; dressing and casketing body; services of funeral director and staff assistants at church and cemetery; use of necessary equipment; including solid mahogany casket as selected	$2,460.00
Wilbert Triune Vault	700.00
Total Services and Merchandise	$3,160.00 "

Dai controlli contabili veniamo a sapere che le spese funebri per le operazioni professionali rese a Washington ammontarono a USD 3.160 (si trattava di: imbalsamazione, vestizione e incassamento; fornitura della bara in mogano, assistenza di personale durante tutta la cerimonia funebre).
Aggiungiamo, per doverosa completezza di informazione, che l'Amministrazione statale chiese il parere dell'Associazione Nazionale delle Imprese Funebri (NFDA) prima di pagare la fattura!
Sempre con riferimento al decesso di J.F.Kennedy, il sito funerali.org nel febbraio 2012 informava che l'autofunebre Cadillac Miller Metero bianca che aveva trasportato la bara dall'ospedale all'aeroporto di Dallas era stata venduta per 160.000 dollari.