

Η Τραγική Ναυτική Οικογένεια των Μπονίκων

Του Βύρωνα Λυκιαρδόπουλου

Μπονίκος Παναγής 1849-1931 γεννηθείς στα Σπαρτιά από τον Ιερέα Μιχάλη Μπονίκο. Ξεκίνησε ως ναυτόπαις σε ιστιοφόρα και αργότερα σε ατμόπλοια όπου έφτασε το 1895 στον βαθμό του πλοίαρχου στο Α/Π Αικατερίνη Κούππα και το 1900 στο νεότευκτο ατμόπλοιο με το ίδιο όνομα. Αποσύρθηκε από την ενεργό δράση το 1913. Είχε πολυμελή οικογένεια.

Τα παιδιά του Γεράσιμος 1889-1951, πλοίαρχος και Μιχάλης 1886-1951, Μηχανικός, με ναυτικές σπουδές σε Ελλάδα και Αγγλία υπηρέτησαν αρχικά την Ελληνική ναυτιλία σε ατμόπλοια των οικογενειών Κούππα, Βεργωτή, Λυκιαρδόπουλου, Λούζη σε εποχές πολέμων και σύμφωνα με την μαρτυρία του Βαγγελάκη Πανά "εποχές μαρτυριών για του Ναυτικούς" πριν απο την εποχή των Λίμπερτυ. Τεκμήριο αυτού είναι ότι από τα πέντε πλοία που εξετάζονται σήμερα τα 3 ναυάγησαν ή τορπιλίστηκαν.

Η θαλάσσια υπηρεσία τους υπήρξε μυθιστορηματική και δίνει μια εικόνα της εποχής που τα Σπαρτιά ήταν ένα δυναμικό ναυτικό χωριό Οδυσσέων, άρρηκτα συμπλεγμένο με τις παγκόσμιες πολεμικές και εμπορικές περιπέτειες.

Έζησαν από την Θάλασσα και πέθαναν στην θάλασσα. Το ναυτικό ήθος της εποχής πρόσταξε τον χαμό μαζί με το το πλοίο τους.

Μια πρόχειρη αναφορά, για την μνήμη τους που δεν πρέπει να χαθεί, δεν θα ήταν δυνατή χωρίς την βοήθεια των Αδελφών Διονύση και Βαγγέλη Μαρκέτου.

Οι καιροί και η ιστορία του χωριού, ζητούν ένα μνημείο για τους χαμένους μας ναυτικούς.

Ο Τορπιλισμός του SS Castro με καπετάνιο τον Γεράσιμο Μπονίκο



Η βύθιση του SS CASTRO 10 μίλια BBA του Brignogan στις 15 Οκτωβρίου 1917, από το Γερμανικό Υποβρύχιο UC 48 του Oblt z / s KURT RAMIEN.

Το ατμόπλοιο 1994 τ. Μήκος 85 m Πλάτος 12,3 m 1 έλικα ναυπηγήθηκε το 1897 υπό το όνομα SS NILE στο ναυπηγείο Robert Napier & Sons, Govan East, για την Glasgow Shipowners Co Ltd Glasgow . Μεταπωλήθηκε στον P.D. Corvissiano το 1912 και νηολογήθηκε ως SS CASTRO στον Πειραιά.

Ναυλωτής, Homécourt Paris

Φορτίο: 2890 τόνοι άνθρακα

Καπετάνιος: Γεράσιμος ΜΠΟΝΙΚΟΣ

Πλήρωμα: 20 ανδρών + 1 Γάλλος πιλότος.

Το ατμόπλοιο αναχώρησε σε νηοπομπή από τον Barry Dock στις 6 Οκτωβρίου για το Le Boucau (Adour)

Ένα υποβρύχιο παρατηρήθηκε στους 48 ° 55 Β και 04 ° 02 Δ στις 02:25 π.μ. ενώ το σκάφος ταξίδευε με 7,5 κόμβους στα Ν90W. ΒΔ Άνεμος με ισχυρό σουέλ από το Βορρά. Από το παρατηρητήριο φάνηκε κάτι στην επιφάνεια περίπου 500 μέτρα στα δεξιά και ακούστηκε η εκτόξευση μιας τορπίλης. Τα απόνερα φάνηκαν στα 40 μέτρα. Μόνο το πυρυνιό φανάρι ήταν αναμμένο. Η τορπίλη χτύπησε κάτω από την σκάλα επιβίβασης, περίπου 1 μ. Κάτω από την ίσαλο γραμμή, σε ένα στεγανό διάφραγμα. Άμεση πλημμύρα του μηχανοστασίου και του υδροσυλλεκτή 2.

Το 2ο ατμόπλοιο της συνοδείας ήταν το Ισπανικό SS ARENDA MENDI, Ισπανικά σταμάτησε, ενώ ο το conveyer ESCOPETTE συνέδραμε μόλις 15 λεπτά αργότερα. Περισυνέλλεξε τους ναυαγούς που βρίσκονταν στη μοναδική λέμβο που δεν είχε καταστραφεί και σε μια σχεδία και τους μετέφερε στο Cherbourg.

Αγνοούμενοι:

- Olivier Thomas PIOT Γάλλος πιλότος εγγεγραμμένος στο Cancale αρ. 487

- Antonio Frenandez Ισπανός

- Mate Velicas LAMBROS Boatswain's Mate

+ 2 τραυματίες:

- Αλέξανδρος Κακαρούμπας Ναύτης

- Olivieri Xieros Boy (αβέβαιο όνομα)

Ο Γάλλος πιλότος βρισκόταν στη γέφυρα με τον καπετάνιο. Ο 2ος αξιωματικός του έδωσε σωσίβιο και είπε ότι τον είδε τελευταία φορά ενώ το σκάφος έμπαζε νερά. Κανείς δεν γνωρίζει το τι του συνέβη στην συνέχεια. Ο Ισπανός είχε βάρδια στο μηχανοστάσιο και κανείς δεν τον ξαναείδε.

Σύμφωνα με τον ανακριτή, το υποβρύχιο χρησιμοποίησε τη συνήθη τακτική: επίθεση χωρίς προειδοποίηση από μικρή απόσταση σε μια πολυσύχναστη ναυτική διαδρομή όπου ο χρόνος διέλευσης νηοπομπών ήταν εύκολο να υπολογιστεί εκ των προτέρων.

Το πλοίο Βύρων που Ναυάγησε στον Παγασητικό το 1942

Chargeurs Algériens Réunis
(Anciens Services PROSPER DURANT)
société anonyme

Lignes régulières de Bâleaux à vapeur sur le Littoral Algérien

FLÔTE DE LA COMPAGNIE
NEUTRE ET ARMÉE - 1.500 tonnes TITRE - 500 tonnes
L'UNION - 1.100 tonnes HAZARDADO - 800 tonnes
CORBIÈRE - 1.000 tonnes SÉVIGNY - 700 tonnes
MATHÈRE - 800 tonnes SÈVE - 200 tonnes

Connaissances directs de tous les Ports Algériens pour tous les Ports Français et toutes destinations

PROCHAINS DÉPARTS D'ALGER
SAUF DÉROGATION

Lundi 29 Avril à 6 heures du soir	pour ISOLY, TIZIWTI, PORT-GUYON et retour	JEANNE D'ARC
Mardi 30 Avril à midi	pour TENES, MOSTAGANEM, ALGER, ORAN, ANNABA	MATHÈRE
Mercredi 1 ^{er} Mai à midi	pour TIPAZA, CHENOUA, CHILLI et retour	SÈVE
Jeudi 2 Mai à 6 heures du soir	pour BOUMER, PHILIPPEVILLE, BONE	YOUSSEF
Vendredi 3 Mai à 6 heures du soir	pour TIPAZA, CHENOUA et retour	JEANNE D'ARC
Samedi 4 Mai à midi	pour TENES, MOSTAGANEM, ALGER, ORAN et retour	TRAVAILLEUR et SÈVE
Lundi 6 Mai à midi	pour BOUMER, PHILIPPEVILLE, BONE et retour	YOUSSEF

ESCAPE - 1.000 tonnes TITRE - 500 tonnes
CORBIÈRE - 1.000 tonnes HAZARDADO - 800 tonnes
MATHÈRE - 800 tonnes SÈVE - 200 tonnes

ESCAPE - 1.000 tonnes TITRE - 500 tonnes
CORBIÈRE - 1.000 tonnes HAZARDADO - 800 tonnes
MATHÈRE - 800 tonnes SÈVE - 200 tonnes

Το ατμόπλοιο
«ΒΥΡΩΝ»
αναχωρεί σήμερα ΣΑΒΒΑΤΟΝ 8ην
εσπερινήν διὰ Σάμην, Αγ. Εύφημιαν,
Φ.ακάδων, Λευκάδα, Πριβεζαν, Ιλιάρ-
γαν, Γουμ Ισταν, Κέρκυραν.
Δεχόμεθα επίδοτας και άμτορευ
ματς.
Πρακτορείον
Κάροσιμιά «Φιλαμενάου»
Πλατεία Τριών Σφαιρών παρ-
πλιύρω γραφείων κ. Μανωλοπούλου.



Το πλοίο **ΒΥΡΩΝ** ήταν μικρο επιβατηγό της δεκαετίας του 1920 που έκανε δρομολογία κυρίως στον Κορινθιακό και το Ιόνιο. Το πλοίο **ΒΥΡΩΝ** ναυπηγήθηκε από την Shuttleworth του Hall το 1881 σαν θαλαμηγός με το όνομα **Pioneer**. Είχε 113 τόννους, 28.3 μέτρα μήκος και 6.1 μέτρα πλάτος. Το 1901 άλλαξε άνομα σε **Jeanne d'Arc** με ιδιοκτήτρια εταιρεία την *Chargeur Algeriens Reunis* του Prosper Durant και έδρα το Άλγερι. Μια ανακοίνωση από την εφημερίδα η *Ηχώ του Άλγεριου* της 29ης Απριλίου 1912 που δείχνει τυπικό δρομολόγιο του πλοίου στην Βόρειο ακτή της Άλγερίας.

Το **ΒΥΡΩΝ** αγοράστηκε από τον Σπαρτινό Σπυρο Λυκιαρδοπούλο το 1920 και είχε πια 128 τόννους. Τότε χρησιμοποιήθηκε σε διάφορα δρομολογία, όπως στις 31 Μαΐου 1924 στον *Νεολόγο Πατρών* από Πατρα μέχρι την Κέρκυρα. Τον Οκτώβριο 1924 πέρασε στον Γ. Μπονικό με έδρα το Κιατό. Το 1934 αγοράστηκε από τον Κ. Πετα η Πεττα του Πειραιώς και μετετράπη σε αλιευτικό.

Το **ΒΥΡΩΝ** επεταχθη στην Πατρα στις 29 Οκτωβριου 1940 και δειφυγε τις γερμανικες αεροπορικες επιδρομες. Παρεδοθη στους Γερμανους στις 5 Μαΐου 1941 και εφερε τα διακριτικα **10.V.3** και μετα **GM.02**. http://www.navypedia.org/ships/germany/ger_conc_fpv.htm. Byron, 4/1942 - 10V3 (1881, 128, 4/1942 - 16/10/1942) Προσαράξε στην θέση Οβριος της Ζαγορας στις 15 Οκτωβριου 1942 και βυθιστηκε.

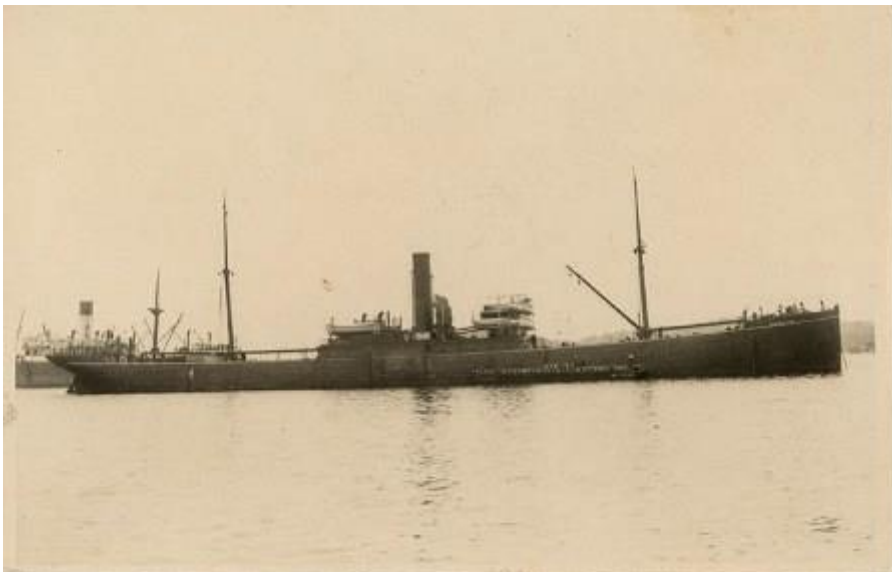
Η εφοπλιστική απόπειρα με το SS Trader



Το ex SS Preseidente Estrada Cabrera, ex SS Blue Hill, ex SS Yuma, ex SS Trader, φορτηγό ατμόπλοιο του 1893 2.194 τόννων . Είχε πουληθεί από από τον εφοπλιστή Thomas E Moran της Νέας Υόρκης τον Σεπτέμβριο του 1926 στον Μιχάλη Μπονίκο ως SS Trader. Λίγα είναι γνωστά για την τύχη του εγχειρήματος. Φαίνεται να μεταπωλήθηκε και να μετονομάστηκε σε SS Cohasset. Το πλοίο ήταν άτυχο, συγκρούστηκε με άλλο πλοίο και και βυθίστηκε στο Whartons Point, Chesapeake Bay στις 17 Νοεμβρίου 1948.

Η εφοπλιστική απόπειρα με το SS Evangelos Neofytos

SS Evangelos Neophytos, Αργοστόλι



Ναυπήγηση 1906 Greenock Dockyards , Grosse tonnage: 4432, Διάλυση 1933

Παλαιότερα ονόματα SS Strathapey, SS Carspey, SS Australpeak

Αγοράστηκε από τον Γεώργιο Νεόφυτο συνεταιρικά με τους αδελφούς Μπονίκους η οποία διατηρήθηκε έως το 1932 αλλά η συνεργασία δεν ευδοκίμησε εμπορικά . Στο βιβλίο του Νικολάου Μεταξά “Οι Ναυτικοί Κεφαλληνίας και Ιθάκης” καταμαρτυρείται το πλοίο ως ss Georgios Neofytos και ως ημερομηνία αποκτήσεως το 1935, αλλά αυτό δεν επιβεβαιώνεται από τα αρχεία Lloyd.

Ex SS Preidente Estrada Cabrera, Blue Hill, Yuma,

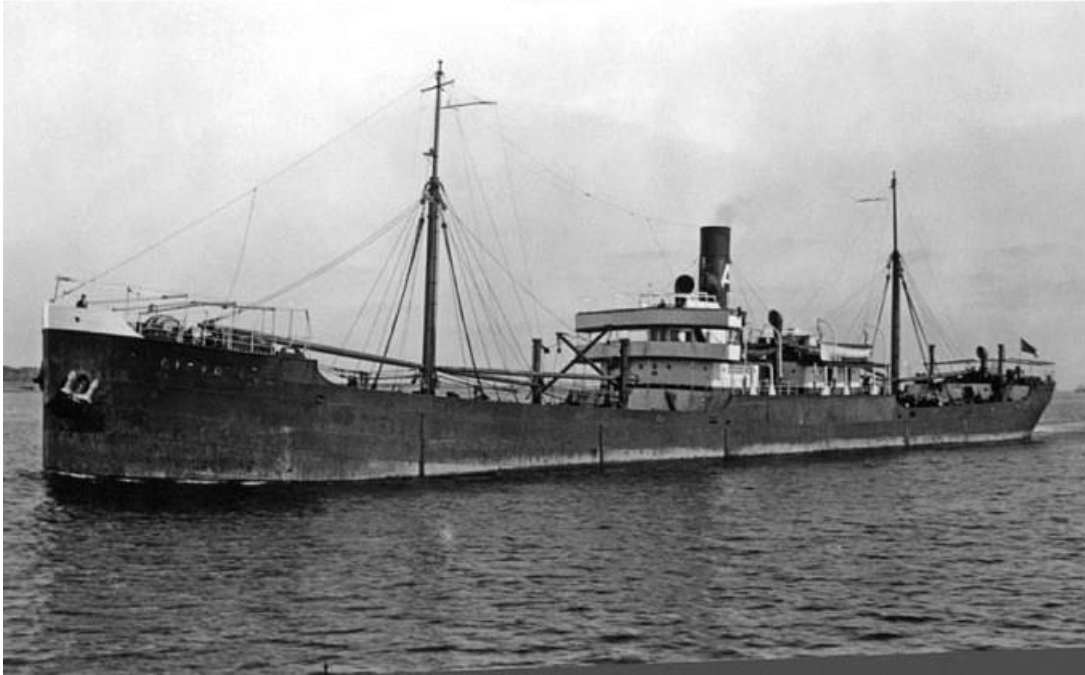
Το Cohasset SS ήταν ένα αμερικανικό ατμόπλοιο φορτίου 2.195grt που συμμετείχε σε σύγκρουση και βυθίστηκε στο Whartons Point, Chesapeake Bay στις 17 Νοεμβρίου 1948.

Η περιπέτεια του SS Kefalos



Ναυπηγήθηκε ως T / S Dicto το 1917 από την Bethlehem Steel Company στο Σαν Φρανσίσκο. Πουλήθηκε το 1929 και η μηχανή του αντικαταστάθηκε από μια μηχανή ατμού τριών χρόνων (triple expansion) . Μια πώληση το 1933 είδε το όνομα του πλοίου να αλλάζει σε S. S. American Cardinal. Μια πώληση του 1936 είχε ως αποτέλεσμα την μετονομασία του σε S. S. Mallard. Το πλοίο παραλήφθηκε από την κυβέρνηση των ΗΠΑ το 1941 και μετονομάστηκε σε S. S. Larranga (μερικές φορές θεωρείται ως Larrañaga). Μετά την υπηρεσία του Β 'Παγκοσμίου Πολέμου, το πλοίο τοποθετήθηκε στον εφεδρικό στόλο.

S.S. Dicto



Το 1947, ο Μιχαήλ Π. Μπόνικος, αγόρασε το πλοίο και το ονόμασε σε Κέφαλος, με σημαία Παναμλα *Maritima Transoceanica* (Michael P. Bonicos, New York), Panama. Κάτω από την ιδιοκτησία του, το φορτίο έκανε πολλά ταξίδια στο Μοντεβιδέο και στην Αγγλία. Υπάρχουν μαρτυρίες ότι κατά τη διάρκεια αυτών των ταξιδιών, ο Μπόνικος και ο αδελφός του Γεράσιμος, ο καπετάνιος του πλοίου, και αγνόησαν την σοβαρή κατάσταση του πλοίου και δεν έκαναν επισκευές.



Την άνοιξη του 1948, Ισραηλινοί πράκτορες της Hagannah, του κύριου εβραϊκού παραστρατιωτικού σώματος στην Παλαιστίνη που αργότερα μετεξελίχθηκε στις Ισραηλινές ένοπλες δυνάμεις, αγόρασαν το φορτηγό πλοίο S.S. Kefalos για 190.000 δολάρια από τα μέλη της αντιπροσωπείας προμηθειών στη Νέα Υόρκη, τον Eli Shalit και τον Raphael Recanati. Ήταν το έβδομο και τελευταίο

που το Σύστημα Προμηθειών της Haganaah αγόρασε τον Μάιο του 1948 και δηλώθηκε – υπό μια επιχείρηση βιτρίνα - τη Manuel Enterprises II (Πόλη του Παναμά).

Το «SS Κέφαλος» ήταν το πρώτο που αγοράστηκε από την αμερικανική αντιπροσωπεία στη Νέα Υόρκη για προμήθεια όπλων από την αμερικανική ήπειρο. Η επιχείρηση ονομάστηκε «Dromi» (Νότια) και το πλοίο αργότερα ονομάστηκε «Dromit» (Southerner). Σκοπός ήταν να μεταφερθούν όπλα που είχαν αγοραστεί από τη Μεξικάνικη Κυβέρνηση, και άλλα που είχαν μεταφερθεί λαθραία στο Μεξικό από τις Ηνωμένες Πολιτείες. Στη συνέχεια πλησίασαν τον καπετάνιο Adolph S. Oko Jr., έναν βετεράνο Αμερικανοεβραίο ναυτικό και του ζήτησαν να αναλάβει την μεταφορά του φορτίου στο αγκυροβόλιο του Τελ Αβίβ (η πόλη δεν είχε κάποια βρετανική παρουσία από τον Φεβρουάριο του 1948, ενώ μέρος του λιμανιού της Χάιφα παρέμεινε βρετανικός θύλακας μέχρι τις 30 Ιουνίου). Ο καπετάνιος γνώριζε ότι η αποστολή αυτού του φορτίου παραβίαζε το διεθνές εμπάργκο που είχε τεθεί για την προμήθεια όπλων και στις δύο αντιμαχόμενες πλευρές, αλλά δέχτηκε την πρόκληση και συγκέντρωσε ένα πλήρωμα που γνώριζε από προηγούμενες δραστηριότητες. Πολλοί από αυτούς ήταν Δημοκρατικοί Ισπανοί που είχαν δραπετεύσει από την Ισπανία του Φράνκο, μερικοί ήταν Νοτιοαμερικανοί, και άλλοι από άλλα έθνη, όπως ο Καναδάς, η Φινλανδία και η Πορτογαλία.

Το πλοίο παραδόθηκε στον καπετάνιο στο λιμάνι του Πόρτλαντ στο Μείν την 1η Ιουνίου 1948. Από εκεί απέπλευσε για την Νέα Υόρκη. Σχεδόν αμέσως μετά την έξοδο από το Πόρτλαντ, ξέσπασε σοβαρή πυρκαγιά στο στήριγμα του κινητήρα. Σύμφωνα με τον καπετάνιο, η φωτιά «οφείλονταν στην άθλια κατάσταση» του πλοίου. Το πλήρωμα πέτυχε, ωστόσο, να το ελέγξει γρήγορα χωρίς την ανάγκη εξωτερικής βοήθειας. Φαίνεται ότι το πλοίο είχε ανάγκη πλήρους επισκευής και να αντικατασταθούν οι γερανοί με καινούργιους, το οποίο δεν έγινε παρά το δραματικό αίτημα του καπετάνιου. Ο λόγος ήταν ότι δεν υπήρχε χρόνος για χάσιμο.

S.S. Dvora



Μετά την παράδοση των όπλων, οι ισραηλινές αρχές αποφάσισαν να επαναχρησιμοποιήσουν το πλοίο για να διασώσουν τους πρόσφυγες Εβραίους από τα Βαλκάνια. Μετά από μια στάση στη Νάπολη, πραγματοποιήθηκαν δύο ταξίδια από τον Μπακάρ (Σύγχρονη Κροατία) στη Χάιφα στα τέλη του 1948, βοηθώντας περισσότερους από 7.700 πρόσφυγες.

Το Τραγικό ναυάγιο του SS NORTH VOYAGEUR

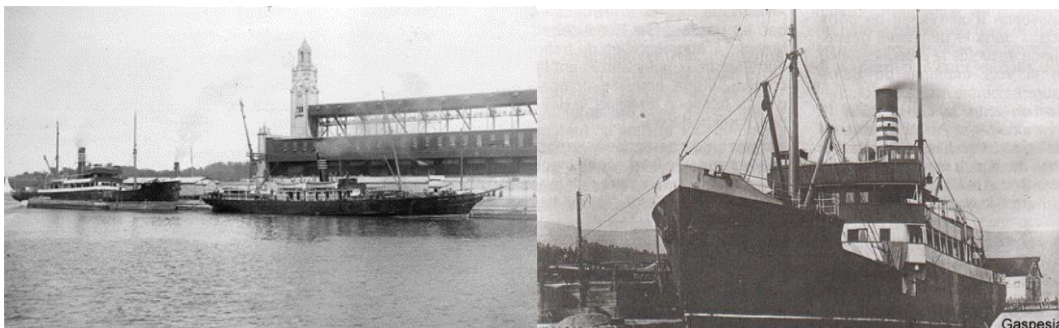
SS North Voyager, ιδιοκτησία Compañía de Navegación Mundial S.A. (Bonicos Bros. Grecia), Puerto Cortes. – NORTH VOYAGEUR. (Honduras)



ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1,014 τόνοι; 214,6 x 32,1 x 13,7; κινητήρες τριών χρόνων

Ναυπηγήθηκε το 1909 από την A.G. Neptun στο Rostock της Γερμανία ως SS ALEXANDRA για την Riga-Lübecker DG (F H Bertling, mgr), Lübeck;. GASPESIA (1922-46) ON 144625. 1,014g, 520n, 1,200d (later 825d). 214.6 x 32.1 x 16.3 (15'8"). T.3cyl, AG "Neptun,". 17¼-27 9/16-46 7/8 x 31½", 1000 ihp, 10½k. 100 passengers (50 first, 50 third), later 136 passengers (50 berths). 1909: Completed by AG "Neptun", Rostock, as. Δόθηκε το 1920 στην Βρετανία στα πλαίσια των πολεμικών αποζημιώσεων The Shipping Controller, London. Πωλήθηκε στην Dundee, Perth & London Shg Co Ltd, Dundee, & μετονομάστηκε σε ARBROATH. Το 1922: αγοράστηκε από την South Shg Co Ltd (Clarke S/S Co Ltd), Quebec, & μετονομάστηκε σε GASPESIA. Χρησιμοποιήθηκε ως ακτοπλοϊκό. Το 1928 πωλήθηκε στην Clarke S/S Co Ltd και τον Ιανουάριο του 1946 μετονομάστηκε σε NORTH VOYAGEUR. Το 1950 πουλήθηκε στην Navegacion Mundial SA, Honduras (Bonicos Bros, Greece, mgrs).



Η ΒΥΘΙΣΗ



Τοποθεσία του Ναυαγίου:

46° 10' N γ 52° 25' W, al S. E. Cape Race, Newfoundland Εγγύς του ναυαγίου του Τιτανικού

Αντιμετώπισε κακοκαιρία αμέσως μετά την έξοδό του από το Χάλιφαξ της Νέας Σκωτίας για το St. John's, το Newfoundland φορτωμένο με άνθρακα. Το πλοίο υπέστη ρήγμα στο μηχανοστάσιο και πήρε νερό. Στις 22 Οκτωβρίου 1950, τα νερά κατέκλυσαν το λεβητοστάσιο και έσβησαν την φωτιά στις μηχανές. Οι αντλίες αστόχησαν από την τέφρα που σχηματίστηκε. Ο πλοίαρχος έδωσε οδηγία στο πλήρωμα να εγκαταλείψει το πλοίο. Ο διασωθείς ναυτικός Τζων Γκάρντνερ μαζί με άλλα 7 μέλη του πληρώματος έριξαν την λέμβο της αριστερής πλευράς και είδαν 3 ακόμη να επιβιβάζονται στην δεξιά λέμβο την οποία όμως δεν ξανάδαν από τότε. Ο Πλοίαρχος δεν εγκατέλειχε ποτέ την γέφυρα. Το πλοίο βυθίστηκε 100 μίλια νοτιοανατολικά από το St. Johns.

Η ΔΙΑΣΩΣΗ

Στις 22 Οκτωβρίου 1950 1400 GMT,, το Cape Race Radio VCE έλαβε το ακόλουθο: S O S NORTH VOYAGEUR LATITUDE 46.10 NORTH LONGITUDE 52.25 WEST APOCOXIMATE. Από ότι είναι γνωστό, το Cape Race ήταν ο μόνος σταθμός που έλαβε την αρχική μετάδοση και καμία άλλη μετάδοση δεν έγινε ποτέ από το North Voyager. Ο σταθμός Cape Race προέβη αμέσως μετά σε αναμετάδοση του μηνύματος κινδύνου. Το σήμα αναμεταδόθηκε ευρέως από άλλα ακτοπλοϊκά και εμπορικά πλοία και μέσα σε λίγα λεπτά διάφορα σκάφη άρχισαν να πλέουν προς την αναφερόμενη περιοχή.

Το Selma Thorden έφτασε πρώτο μια ώρα αργότερα στις 17:05 και σε λίγη ώρα το αεροπλάνο της ακτοφυλακής, τα εμπορικά πλοία Prins Alexander και Island Connector και οι μηχανότρατες Fearless και Blue Foam έφτασαν εκεί λίγο αργότερα. Η αναζήτηση ήταν άκαρπη. Τα πλοία Prins Alexander Island, Connector και Selma Thorden σταμάτησαν την αναζήτηση στις 19:22, 19:28 και 20:01 αντίστοιχα και το αεροπλάνο αναζήτησης αναχώρησε για τη βάση του στις 21:30.

Πριν χαράξει το επόμενο πρωί η ακταιωρός USSG Sorrel της Αμερικανικής Ακτοφυλακής έφτασε στην περιοχή. Με το που ξημέρωσε άρχισαν την αναζήτηση ένα αεροπλάνο της Ακτοφυλακής και δύο αεροσκάφη του Πολεμικού Ναυτικού των Ηνωμένων Πολιτειών. Στις 14:47 το αεροπλάνο της Ακτοφυλακής PBY εντόπισε μια αναποδογυρισμένη καφέ σωσίβια

λέμβο και συντρίμια στη θέση 45,17 N 51,39 Δ, περίπου 60 μίλια νοτιοανατολικά της αναφερόμενης θέσης και περίπου 125 μίλια νοτιοανατολικά του Cape Race Newfoundland. Λίγο αργότερα βρήκε μια δεύτερη σωσίβια λέμβο και την καμπίνα του αγνοούμενου σκάφους. Κανένας επιζών δεν ήταν ορατός.

Τα δύο αεροσκάφη του Ναυτικού και το USSG Sorrel κατευθύνθηκαν προς το σημείο και στις 18:00 ένα από τα αεροπλάνα είδε μια τρίτη σωσίβια λέμβο με οκτώ επιβαίνοντες. Λίγη ώρα αργότερα περιουνελλέγησαν από το USSG Sorrel.

Οι επιζώντες που είχαν περάσει 24 ώρες στο δριμύ ψύχος και την κακοκαιρία ανέφεραν ότι τα υπόλοιπα 12 μέλη του North Voyageur κατα πάσα πιθανότητα δεν είχαν διαφύγει από το σκάφος, αλλά καθώς μια σωσίβια λέμβος αγνοούνταν ακόμη, εντατική έρευνα πραγματοποιήθηκε την επόμενη μέρα χρησιμοποιώντας τέσσερα αεροπλάνα της Ακτοφυλακής δύο αεροσκάφη του Ναυτικού και τα πλοία της Ακτοφυλακής Duane και Humboldt. Δεν υπήρξαν άλλοι επιζώντες. Η αναζήτηση εγκαταλείφθηκε το βράδυ της 24ης.

