



SE FRAYANT UN CHEMIN dans la banquise de l'Antarctique, le brise-glace parvient jusqu'au « Polarhav », un petit chasseur de phoques qui doit assurer la relève et le ravitaillement de l'expédition belge de la base du roi Baudoin.

Sauvetages SUR LA BANQUISE POLAIRE

LE SAUVETAGE NE SE FIT pas sans difficultés, et dix jours après avoir rejoint le navire en détresse, le Glacier perdit son unique hélicoptère, qui s'écrasa sur la banquise à la suite d'une panne de moteur.



Nous nous sommes frayés un chemin à travers une banquise de 4,50 m pour secourir un petit « chasseur de phoques » pris dans les glaces depuis six semaines en allant faire la relève d'une station antarctique.

par le capitaine de frégate,
Edwin McDonald de l'U.S. Navy.

QUAND l'appel de détresse fut lancé par le « Polarhav », un petit chasseur de phoques qui allait assurer la relève de l'expédition antarctique belge à la base du roi Baudouin, le brise-glace de la Marine américaine « Glacier » était dans la mer de Ross.

Nous avons reçu du contre-amiral Dufek qui commande la formation d'appui naval de l'Antarctique l'ordre suivant : « Faites route immédiatement pour prêter secours. » Pour y arriver, il faut traverser 8 000 km de mer polaire, et au cours de cet été austral de 1959, les mers de Bellingshausen et de Weddell sont couvertes de glaces à un point jamais observé encore.

Le « Polarhav » se trouvait à 50 km de sa destination lorsqu'il fut pris dans les glaces le 24 décembre. Le capitaine Sigmund Boe, le commandant norvégien du « Polarhav », a réussi plusieurs fois à se dégager pour être repris peu après. En fin de compte, presque à bout de carburant, il s'inclina devant le sort et demanda du secours par radio. La banquise dérivante avait drossé le chasseur de phoques à 230 km de la base belge lorsque le « Glacier » aborda la banquise, le 2 février, et commença à se frayer un dur chemin dans les 100 km de glace épaisse qui le séparaient encore du « Polarhav ».

Nous faisons route lentement mais régulièrement, en rejetant d'abord la glace sur le côté, puis à mesure qu'elle devenait plus épaisse, en appliquant toute la puissance des moteurs électriques de 21 000 CV. L'étrave, un éperon d'acier de 20 cm d'épaisseur renforcé par un bouclier d'acier de 10 cm, coupait la banquise. La proue du brise-glace de 8 500 t montait quelquefois sur la banquise et la défonçait de tout son poids.

De temps en temps, le puissant brise-glace « Glacier » — le plus moderne et le plus grand des cinq brise-glace de la Marine américaine — s'arrêtait net en trépidant contre l'obstacle. Il fallait alors faire machine arrière et foncer contre la glace qui non seulement bloquait la progression mais s'accrochait aux flancs.

Quelquefois, le « Glacier » grimpait sur un monticule et restait ainsi cabré, sans pouvoir reculer. Il fallait alors tâtonner. Le « Glacier » porte, de chaque côté de sa coque bombée, trois énormes réservoirs d'une contenance de 50 000 litres. Des pompes puissantes transvasent l'eau d'un côté à l'autre à 80 secondes d'intervalle, faisant osciller le navire. Avec l'action ajoutée de la propulsion, la glace est défoncée comme avec un marteau pneumatique gigantesque.

Notre progression était d'une lenteur désespérante, et j'étais pressé d'entrer en contact avec le « Polarhav ». Je partis donc avec l'hélicoptère du « Glacier » pour survoler la banquise, à ras des monticules. Enfin, dans la grande solitude blanche, j'aperçus à 25 km environ un point noir qui grandit pour devenir un petit navire rouge. En m'approchant, je pouvais voir les signes d'un long séjour : des tas d'ordures, de boîtes, de papiers l'entouraient... tout ce qu'on jette d'habitude à la mer.

Le capitaine François Bastin, de l'Aviation belge, chef de l'expédition, et le capitaine Boe, nous ont accueillis à bord et nous ont invités à prendre un café bien au chaud.

Dans le petit carré du bateau, j'appris de quelle manière les Belges avaient maintenu leur moral pendant la longue épreuve. De l'hélicoptère,



LE COMMANDANT MCDONALD
dirigea les opérations de sauvetage.



L'EQUIPAGE DU « POLARHAV » est massé à l'avant pour voir venir le brise-glace « Glacier » qui vient à son secours, lui évitant plusieurs mois de dérive avec la banquise.

Je les avais vus se dégourdir les jambes sur la banquise. Sur le pont, il y avait les carcasses des phoques qu'ils avaient tués pour nourrir leurs chiens de traîneau. Le café dont je me délectais avait été fait avec de la neige raclée sur la banquise. Pendant les moments de loisirs, des jeux et des distractions avaient été organisés.

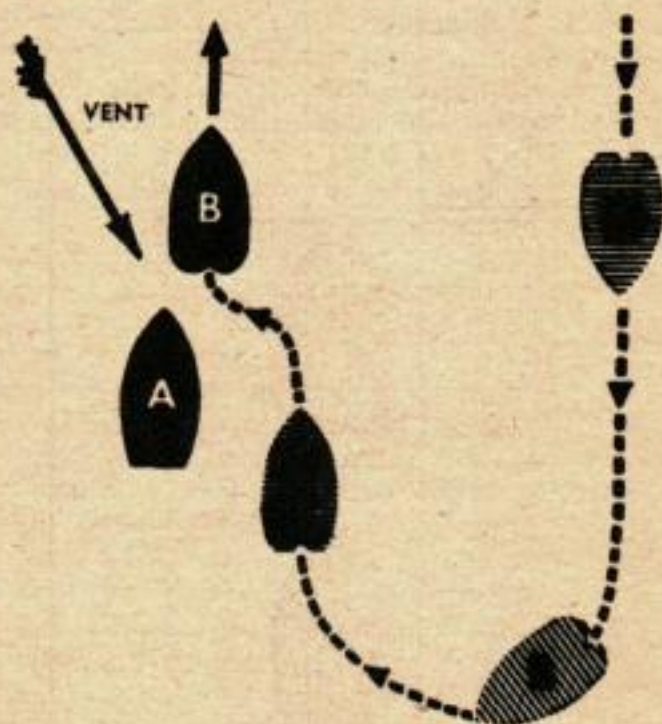
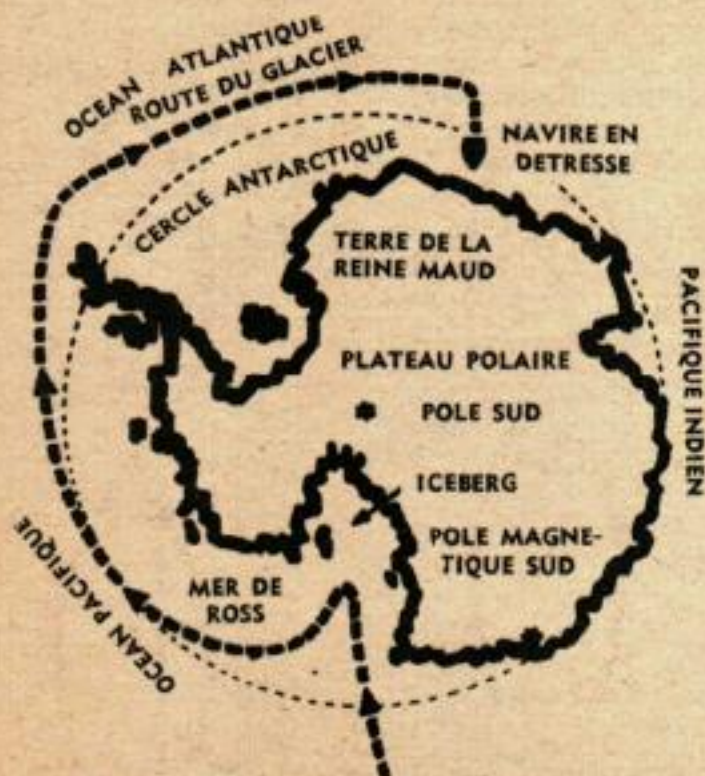
La vitesse du « Glacier », qui était de 900 m/h à midi, fut encore réduite. Donnant tout ce qu'il pouvait, le brise-glace progressait avec lenteur. J'essayai de ne pas penser aux effets d'un tel traitement sur le matériel mécanique et électrique.

Après le dîner, ce soir-là, le capitaine de vaisseau Joseph Houston, le commandant de bord, a signalé qu'une pale de l'hélice bâbord

avait été brisée par un bloc de glace qui était passé sous la coque.

Quelle est la gravité de l'avarie ? Il n'y avait pas trop de vibrations. Nous étions engagés à fond, et il fallait continuer. Le matin du 4 février, nous n'étions plus qu'à 3 000 m du « Polarhav ». A midi, nous étions à moins de 1 000 m.

Dans l'après-midi, le « Glacier » finit par se ranger bord à bord. L'équipage de « Polarhav » avait grimpé dans les agrès, poussait des cris, faisait des signes, saluait du pavillon. Pris au dépourvu, nous avons fait marcher la sirène et nous avons hissé le pavillon de réponse correct. Même les chiens faisaient un charivari... C'était un moment prestigieux.



A LA SUITE DE L'APPEL de détresse, le brise-glace « Glacier », de la marine U.S., qui se trouvait dans la mer de Ross, a franchi 8 000 km dans une mer démontée pour se rendre à l'autre bout de l'Antarctique.

Pour atteindre la base belge, il fallait faire un effort final : sortir d'abord la banquise, faire route pendant 230 km vers l'est, puis couper de nouveau la banquise pour atteindre les balcons de glace du littoral antarctique. La saison était déjà avancée. Les glaces pourraient s'accumuler subitement. Pouvons-nous risquer cela ?

Une fois le « Polarhav » dégagé des glaces, nous espérions qu'il pourrait faire route par ses propres moyens. Lorsque les glaces sont très serrées comme elles l'étaient à ce moment-là, et qu'il y a peu d'eau libre pour les déplacer, un grand nombre de glaçons sont poussés vers l'avant du navire qui est en seconde position. Ce dernier peut alors se trouver dans l'impossibilité de faire route. Nous serions alors obligés de perdre beaucoup de temps à écarter les glaçons avec les remous des hélices ou même de remorquer.

Nous eûmes la chance de ne pas avoir à recourir au remorquage, une manœuvre très longue et très délicate dans la banquise. Les deux navires firent assez bonne route pendant 25 km, mais le « Polarhav », moins robuste, fut souvent arrêté par les glaçons laissés par le brise-glace dans son sillage. Chaque fois, le « Glacier » dut faire machine arrière pour refouler les glaçons avec les puissants remous de ses hélices. La progression était très lente.

Les conditions météo qui avaient été favorables pendant deux jours se gâtaient. Un vent d'est se leva atteignant 40 nœuds. Des tourbillons de neige balayaient le pont, les recouvrant complètement. La visibilité fut réduite à zéro.

Des glaçons agglomérés par le vent s'entassaient les uns sur les autres, et bientôt toute la banquise ne fut plus qu'une plaine



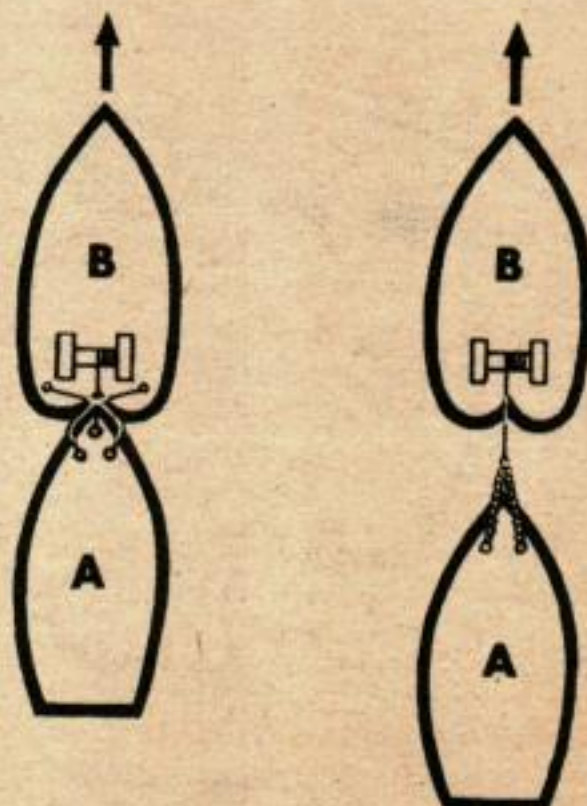
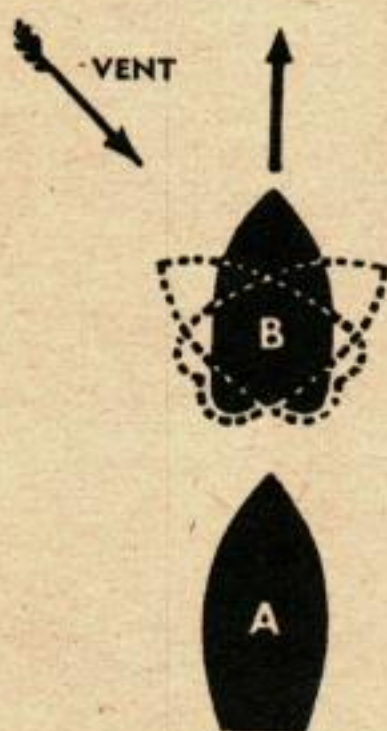
UNE MEUTE DE CHIENS de traineau destinée à l'expédition scientifique belge est débarquée du « Polarhav ».

tourmentée, comme labourée par un Titan fou furieux, la progression s'arrêta.

Je donnais l'ordre aux deux navires de se mettre bord à bord. En continuant à marcher dans ces conditions, on n'aboutirait qu'à gaspiller le carburant et, probablement, à causer des avaries aux navires.

Le contre-amiral Dufek avait reçu nos messages en Nouvelle-Zélande, et un ou deux jours plus tard, il donna l'ordre à un autre brise-glace américain, l'« Edisto », de venir se mettre à ma disposition. L'« Edisto », qui est un peu plus petit que le « Glacier », venait d'accomplir sa mission de relève de la station américaine de Ellsworth, à 1 600 km de là.

Nous décidâmes de transborder tout le ma-



POUR DEGAGER LE NAVIRE pris dans les glaces, le brise glace (B) ouvre un chenal sous le vent de ce dernier pour profiter du vent qui le pousse dans le chenal.

tériel et le personnel de l'expédition du « Polarhav » sur le « Glacier ». Ainsi, un seul navire aurait à franchir la banquise pour atteindre la base du roi Baudouin, et le brise-glace, avec une pale en moins, ne sera pas handicapé par une escorte difficile.

On mobilisa tout le monde pour transborder à peu près 340 t de matériel. Dans le vent et la neige, c'était une tâche éreintante. Il nous semblait quelquefois que nous resterions transis jusqu'à la fin de nos jours.

Une nuit, je fus réveillé par une voix excitée : « Capitaine, réveillez-vous. Notre héli-

coptère s'est écrasé sur la banquise ! » Enfilant mes vêtements en toute hâte, je montai sur le pont. L'appareil, peint en orange vif, gisait à peu près à 1 500 m de là sur la banquise. La queue était arrachée et les pales du rotor étaient tordues. Trois silhouettes se profilaient près de l'épave, ce qui signifiait que l'équipage était indemne. Quant à l'hélicoptère, il était sans aucun doute bon pour la réforme.

Le 12 février, le transbordement du matériel était achevé, y compris deux snow-cats (che-

(Suite page 112)

Sauvetages sur la banquise polaire

(Suite de la page 42)

nillettes de neige), 950 fûts de carburants, 20 phoques bien faisandés, 5 chiens et 2 para-keets. La plus grande partie était arrimée sur le pont : le « Glacier » avait l'air d'un entrepôt flottant. Les Belges s'embarquèrent après leur matériel : vingt-deux membres de l'expédition et trois observateurs, chacun avec son équipement personnel. Nous les répartîmes partout où il y avait des couchettes inoccupées.

Peu après le transbordement, le vent tomba à 5 nœuds, une petite brise, et la pression de la glace diminua progressivement. A 10 heures du soir, les navires se mirent en route et le lendemain matin, un des hélicoptères de l'Edisto vint remplacer celui que nous avions perdu. A l'aide de l'hélicoptère, nous pouvions repérer les endroits dégagés, et bientôt, nous pûmes progresser par une suite de trouées dans la banquise. Les navires faisaient bonne route, le Polarhav avait l'air d'un chiot frétilant marchant derrière un Saint-Bernard. Ce soir-là, nous décidâmes que l'Edisto escorterait le Polarhav jusqu'à la limite de la banquise juste au nord de la base du Roi Baudouin et qu'il resterait là pendant que le « Glacier » ferait la pénétration avec les Belges. On les vit disparaître dans la brume qui descendait tandis qu'on faisait route vers la base.

Nous faisions bonne route. La tempête qui nous a donné tant de difficultés avait eu ici un effet presque contraire. Elle avait dispersé les glaçons dans toutes les directions. Mais le brouillard et la neige qui tombaient constamment ne nous permirent pas de faire le point par le soleil ou les étoiles. Quelque part devant nous, il y avait le glacier de l'Antarctique, qui surplombe la mer de 30 m. En fin de compte, on le repéra avec le radar, puis on l'aperçut à travers le brouillard. Quelque part dans cette falaise, il y a la trouée où les Belges ont débarqué l'année dernière une expédition. Il fallait la trouver.

Nous avions quelques cartes et le commandant Boe, qui était là l'année dernière, nous a donné quelques tuyaux. Les uns et les autres n'ont pas servi à grand chose. Les

grands morceaux de la falaise s'étaient détachés pour former des icebergs, et la topographie en était tellement changée que les cartes ne servaient plus à rien. Les conditions météo d'autre part étaient telles qu'on ne pouvait ni faire voler l'hélicoptère ni prendre des hauteurs de soleil ou d'étoiles. Nous avons appris cependant que les Belges avaient envoyé des groupes d'hommes le long des falaises pour nous repérer tandis que nous croisions au large.

Enfin, le vent soufflant du continent dissipa le brouillard. Le « Glacier » tira des fusées. On les aperçut de terre et l'on nous donna des indications par radio.

Au bout de deux heures environ, nous avons pénétré dans la baie Léopold qui, à notre grande surprise, n'était pas prise par les glaces. Ce ne fut qu'alors que nous nous rendîmes compte de la grande chance que nous avions eue de nous être perdus. A 2 heures, cet après-midi, un snow-cat belge et son équipage s'était aventuré à 7 km de la côte, sur la banquise qui couvrait la baie, pour essayer de nous repérer. Peu après, ils avaient regagné leur camp, à 13 km du bord de la falaise.

S'ils s'étaient attardés, il leur serait arrivé une catastrophe. Si nous étions arrivés plus tôt, nous aurions perdu certainement des véhicules, du matériel, peut-être même des hommes. Le sort, cette fois, nous a été bienveillant.

Un petit groupe d'hommes et de chiens attendait dans l'obscurité qui tombait l'amarage du « Glacier ». Comme le vent soufflait en tempête, les corps morts (poutres) qui servaient à amarrer furent arrachés de la neige où ils étaient plantés. Les Belges suggérèrent alors un autre point de débarquement dans une baie voisine.

En arrivant au nouvel emplacement, le brise-glace dut passer 16 heures à se frayer un chenal. Il vira ensuite de bord pour faire face au large, afin de pouvoir sortir rapidement au besoin, et s'amarra avec des grappins de glace et des corps morts classiques.

Pendant 24 heures, on ne put rien débarquer à cause du blizzard qui soufflait à 40 nœuds poussant une neige drue. Mais le capitaine Bastin ne restait pas inactif. Il avait sauté à terre tandis que le « Glacier » gratait la glace dans la baie Léopold.

Pendant 8 heures, il avait cherché son chemin sur un snow-cat, repérant les crevasses pour baliser un chemin praticable avec des fûts d'essence et des bambous. Le 17 février, vers la fin de la journée il apparut près du bateau, transi, fourbu mais triomphant.

Le lendemain matin, on commença à décharger le matériel, en dépit de la neige qui continuait à tomber et de la visibilité médiocre. L'équipage du « Glacier » s'occupait du déchargement et les Belges emportaient le matériel avec leurs traîneaux.

Devenez RADIO-ÉLECTRONICIEN

APRÈS 6 MOIS
D'ÉTUDES PAR
CORRESPONDANCE!



...et vous aurez
UNE BRILLANTE
SITUATION

sans aucun paiement d'avance
**APPRENEZ L'ÉLECTRONIQUE
LA RADIO et LA TÉLÉVISION**

Avec une dépense minima de 35,00 F, payable par mensualités et sans signer aucun engagement, vous vous ferez une brillante situation.

VOUS RECEVREZ PLUS DE 120 LEÇONS

PLUS DE 400 PIÈCES DE MATÉRIEL

PLUS DE 500 PAGES DE COURS

Vous construirez plusieurs postes et appareils de mesures. Vous apprendrez, par correspondance, le montage, la construction et le dépannage de tous les postes modernes.

- Diplôme de fin d'études délivré conformément à la loi -
Demandez aujourd'hui même et sans engagement pour vous

LA DOCUMENTATION

ainsi que **LA PREMIÈRE LEÇON GRATUITE** d'Électronique

INSTITUT SUPÉRIEUR DE RADIO-ÉLECTRICITÉ

164, RUE DE L'UNIVERSITÉ - PARIS (VII)

● ÉCONOMIQUE ● EFFICACE ● DURABLE

Pour tous travaux d'aménagement
extérieur ou
intérieur



Rouleaux d'aluminium ondulé permettant de couvrir 40 m² d'un seul tenant. 1 m., 1 m. 25, 1 m. 50, 1 m. 90 de large. Sert au bardage, à la couverture des poutilliers, clapiers, cabanons, garages, etc. Inoxydable. Frais en été. Chaud en hiver. Pose facile par l'utilisateur.

Sanomica



Rouleaux d'aluminium surfacé, liège ou embouti en forme de carreaux. Revêtement de murs et plaques de protection. Garanti jusqu'à 250°. 100% inoxydable. 5 couleurs. Pose facile par l'utilisateur.

Existe également aluminium atrié, pointe de diamant, martelé ou liège.

Profils Aluminium



Pour assurer une finition parfaite le bricoleur, même le plus minutieux, dispose d'une gamme de profilés aluminium répondant à tous les besoins.

Documentation G. 32
sur demande à :

SEBS

En vente : 10, rue des Filles-du-Calvaire, PARIS 3^e

Négociants en Matériaux de Construction, Quincailleries

**à tous problèmes :
une solution aluminium**

Comme le déchargement touchait à sa fin, quelques membres de l'équipage purent accepter l'invitation des Belges de visiter leur base et s'y rendirent sur les snow-cats. Nous la trouvâmes dans un état parfait d'organisation, douillette et confortable, bien enfouie dans la neige. Comme pour beaucoup d'autres installations de l'Antarctique, on entre par un trou du toit.

Peu après le dîner, le soir du 22 février, le « Glacier » embarqua ses grappins de glace et se déhala lentement de la banquise. Tant que nous pouvions les voir, un petit groupe d'hommes était sur la banquise, nous faisant des signes d'amitié. Derrière eux, s'étendait le continent blanc et glacial, dans toute sa terrible beauté, où ils devaient séjourner pendant un an — jusqu'à la prochaine relève.