

CANTIQUES DE NOEL DES

Cela ne s'est pas produit à minuit ni même en décembre et il n'y avait pas de crèche. C'était un après-midi brumeux de juillet, et sur un bateau russe, un nouveau-né luttait pour vivre.

SLAVA PERMINOV avait très peu de chances de survivre. Il était né au mauvais moment — après six mois de grossesse seulement. Dans les hôpitaux modernes, les enfants nés avant terme ne sont considérés viables que lorsqu'ils dépassent le poids de 2 kg 300. Slava ne pesait qu'un kilo. Il était né au mauvais endroit, sur un bateau de pêche à 250 km à l'est du cap Cod — si loin de la côte qu'aucun hélicoptère ne pouvait l'atteindre. Il était né dans de mauvaises conditions météorologiques — dans une brume épaisse qui rendait un secours aérien encore plus difficile.

Il était né au large des E.U., où un citoyen russe ne peut entrer que s'il a obtenu une autorisation spéciale du gouvernement américain.

Slava avait tout cela contre lui. Mais il avait aussi certains atouts de son côté. Il avait un capitaine qui lui portait assez d'intérêt pour demander de l'aide par radio. Il avait les garde-côtes U.S. qui ont 177 ans d'expérience de sauvetage en mer. Il avait le service U.S. de la Santé Publique, avec un médecin prêt à prendre l'avion pour toute destination où un être humain a besoin de secours médical. Il avait l'hôpital municipal de Boston où les meilleurs soins lui seront donnés s'il pouvait y arriver. Et surtout, il avait le lieutenant William Solley, un aviateur des Garde-Côtes, prêt à entreprendre la mission aérienne la plus difficile et la plus périlleuse de sa vie.

La mère de Slava, Alexandra Perminov, âgée de 24 ans, originaire de Riga, était serveuse au mess des officiers du « Trubovaya Slava », un bateau-usine servant de base aux chalutiers russes. Son mari faisait partie de l'équipage d'un des chalutiers dont les prises étaient traitées sur le « Trubovaya Slava » en pleine mer. Alexandra devait être de retour en Russie avant la naissance de son bébé. Mais Slava, baptisé ainsi d'après le navire où il est né, était arrivé trois mois trop tôt.



GARDES-COTES U.S.





EN VOL STATIONNAIRE à l'arrière du navire russe, l'hélicoptère du lieutenant Solley fut photographié de l'avion d'escorte.

Sa mère avait senti les premières douleurs de l'enfantement dans la soirée du vendredi 14 juillet, mais la dame-médecin du bord avait cru que ces douleurs étaient causées par un muscle froissé à la suite d'un effort violent. Le samedi, les douleurs devinrent de plus en plus violentes, mais ce ne fut que dimanche matin qu'elles purent être reconnues pour ce qu'elles étaient. Il n'y avait plus alors aucun doute : le bébé était né à 9 heures du matin.

Le médecin se rendit compte aussitôt de la fragilité du bébé d'un kilo, dont l'état était encore compliqué par un trouble respiratoire. Elle expliqua au capitaine que les moyens dont elle disposait à bord ne lui permettaient pas de sauver le bébé.

A 9 h 33, le capitaine fit diffuser un message urgent : « Avons à bord naissance prématurée, secours médical nécessaire S.V.P. hélicoptère. »

Ce message en code fut reçu par la station des Garde-Côtes de Marshfield, Mass., et retransmis au Centre de Recherche et Sauvetage de Boston. La responsabilité des mesures à prendre incombait alors au contrôleur du Centre, le lieutenant Kruszewski. Avant de pouvoir faire quoi que ce soit, il fallut demander par radio la position exacte, la taille, le type, la vitesse et la route du navire. On apprit ainsi que le navire avait 165 m de long avec une plateforme pour hélicoptère et qu'il avait mouillé par 41° 12' N. et 66° 45' W., à 300 km à l'E.-S.-E. de Provincetown.

A 9 h 48, le lieutenant Kruszewski donna l'ordre au cutter « Vigilant » d'appareiller de Provincetown. Il savait que la corvette ne pourrait arriver à temps pour sauver le bébé, mais il savait aussi que le « Trubovaya

Slava » se trouvait trop loin de la côte pour le rayon d'action des hélicoptères des Garde-Côtes. La seule solution, c'était d'envoyer le « Vigilant » le plus loin possible à l'est. Un hélicoptère de Salem pourrait alors se poser à bord pour se ravitailler en carburant à l'aller comme au retour.

Mais il faudrait que le « Vigilant » appareille sans délai et donne toute sa vitesse. Il prit la mer à 10 heures, douze minutes après avoir reçu l'ordre. Doublant le cap Cod, il mit le cap à l'est à 16 nœuds.

De son côté, le lieutenant Kruszewski avait encore à faire. Il demanda à la base aérienne des Garde-Côtes de Salem de faire décoller un hélicoptère. Son adjoint Andrews expliqua la situation au docteur Benjunes, un pédiatre de l'hôpital de Brighton, Mass.

Le docteur Benjunes avertit l'hôpital municipal de Boston et obtint qu'on lui prête un incubateur portatif et un appareil à oxygène. Lorsqu'il arriva à la base des Garde-Côtes de Boston avec l'équipement, un hélicoptère venu de Salem l'attendait. Le docteur Benjunes n'aime pas voler, même sur un avion commercial. Il n'était jamais monté à bord d'un hélicoptère, mais il n'hésita pas à monter sur le « bateau de sauvetage volant ». Il quitta Boston à 12 h 14, piloté par le lieutenant Solley, avec le lieutenant Ellis comme copilote et le matelot Martin.

L'hélicoptère fut bientôt escorté par un « Grumman Albatross », avion amphibie, de la base de Salem, qui devait le guider dans la brume et assurer sa sécurité.

L'hélicoptère apponta sur le « Vigilant » à 12 h 54, à 13 km E.-N.-E. du phare du cap

« L'appontage semblait impossible. La turbulence était très forte et le navire roulait sur la houle. »

Cod. La rencontre aurait dû avoir lieu plus au large, mais le « Vigilant » avait dû réduire sa vitesse pour ne pas pénétrer dans un banc de brume épaisse. Le ravitaillement ne prit que quelques minutes, mais l'hélicoptère ne décolla pas immédiatement. Le navire russe était encore trop loin pour un vol aller-retour de l'hélicoptère. Le « Vigilant » fit donc route pendant plus de 2 h 30 pour réduire cette distance à 200 km.

A 15 h 33, l'hélicoptère décolla du « Vigilant », arrivant au « Trubodaya Slava » à 17 h 03. En l'approchant par l'arrière, le lieutenant Solley ne pouvait voir que les mâts qui sortaient de la brume. Ce n'est qu'à 50 m environ qu'il put voir le navire lui-même. Plus de 200 personnes, hommes et femmes, encombraient le pont. Beaucoup montraient une plateforme vers le milieu du navire, l'hélicoptère, mais le lieutenant Solley se rendit compte tout de suite qu'elle avait été conçue pour un hélicoptère beaucoup plus petit. Elle n'avait que 15 m de côté. Des fûts étaient entassés dans un coin. Des câbles pendaient des mâts de change qui entouraient l'hélicoptère. Le navire était entouré d'un haut bordé en acier. Toutes sortes d'objets encombraient l'hélicoptère.

L'appontage semblait impossible, mais le lieutenant Solley fit une approche de babord pour voir. La turbulence était très forte et le navire roulait sur la houle. A quelques mètres du pont, Solley décida que l'appontage était trop dangereux, non seulement pour lui-même et ceux qui étaient sur l'hélicoptère, mais aussi pour les gens qui encombraient le pont. Même si personne n'était blessé, un accident mettrait l'hélicoptère hors d'usage et la mission ne pourrait être exécutée.

Le lieutenant Solley dégacha l'appareil en manche arrière, puis se mit en vol stationnaire au-dessus de l'arrière du navire. L'équipage fit descendre la nacelle de sauvetage avec l'incubateur portatif. On pourrait ainsi embarquer d'abord le bébé, ensuite la mère.

Les Russes détachèrent la nacelle de son câble d'acier. Ils l'emportèrent dans le bateau avec l'incubateur. Un quart d'heure plus tard, ils rapportèrent la nacelle, vide. Un Russe agita un papier. On le prit avec une ligne. C'était incompréhensible, mais le lieutenant Ellis put comprendre « milieu ». Les Russes leur demandaient d'apponter sur l'hélicoptère, au milieu du navire. Ils sous-estimaient encore, semble-t-il, l'envergure du rotor de l'hélicoptère.

Sur le même papier, le lieutenant Ellis écri-

vit : « Pas assez de place, le bébé d'abord, ensuite la mère ».

Les Russes livrent le message, puis montrèrent de nouveau l'hélicoptère.

Le temps pressait. Le lieutenant Solley savait qu'il avait assez de carburant pour le voyage aller-retour au « Vigilant », avec 30 minutes de vol stationnaire en plus. 22 minutes s'étaient déjà écoulées sur le navire et les Russes ne semblaient pas encore comprendre l'urgence de la situation. On pouvait faire descendre le matelot sur le pont pour diriger l'embarquement, mais il ne pourrait sans doute pas se faire comprendre en 8 minutes, ne parlant pas le russe. On pourrait aussi débarquer le médecin et le laisser sur le bateau, mais il ne pourrait sauver le bébé sans les moyens de l'hôpital.

En réalité, le lieutenant Solley n'avait le choix qu'entre deux solutions. Apponter ou abandonner la mission. Il choisit la première. Les Russes avaient déjà dégagé une grande partie de l'hélicoptère, mais il y avait toujours un tas de fûts dans un coin, et les mâts de charge avec leurs câbles étaient toujours là. Et le navire roulait toujours.

Une fois sa décision prise, le lieutenant Solley ne perdit pas de temps. Il apponta sans anicroche et coupa le moteur pour économiser le carburant. Puis il constata à quel point il avait frisé la catastrophe.

Le rotor de 16 m de diamètre n'avait évité les obstacles que de 60 cm. Cette marge est considérée comme insuffisante quand l'hélicoptère est remorqué au sol avec le moteur arrêté.

Elle est inconcevable pour un atterrissage dans un espace étroit. Solley n'est pas près d'oublier cette minute de vérité.

Les Russes accueillirent chaleureusement les Américains ; beaucoup prirent des photos de l'équipage de l'hélicoptère. Pour les Américains, l'ambiance familiale qui régnait sur le navire russe était une surprise. Les femmes, les enfants, les animaux familiers et le linge pendu à sécher lui donnait un air de village russe. Mais la vue des gens en train de nager dans les eaux froides de l'Atlantique nord rappelait qu'on était en pleine mer.

Les Russes conduisirent le Dr Benyusnes au bébé qui vivait à peine.

« Il était pratiquement noir, dit le Dr Benyusnes, sa respiration était faible et il s'est arrêté de respirer un moment. »

Dans l'incubateur, l'oxygène et les médicaments aidant, l'état de Slava s'améliora. Sa mère, Alexandra, se portait fort bien.

L'hélicoptère décolla 18 minutes après son

apportage. Cette fois encore, il fallut faire des manœuvres savantes pour éviter les obstacles. Tout de suite après le décollage, la visibilité tomba de nouveau à 15 m, à cause de la brume qui couvrait de nouveau le navire.

Une fois au-dessus de la brume, une nouvelle difficulté se présenta.

Pour maintenir 30° C dans l'incubateur, il fallut mettre le chauffage de l'hélicoptère au maximum. La température de la cabine atteignit 42° C. Les aviateurs transpiraient abondamment dans leurs combinaisons de vol et leurs gilets de sauvetage.

La bouteille d'oxygène devint si chaude que le Dr Benyunes craignit une explosion. Pour la refroidir, chacun à tour de rôle la tint près de la verrière.

Pendant ce temps, le « Vigilant » s'était approché, mais malgré sa radio et le radar de l'avion d'escorte, le lieutenant Solley a eu des difficultés pour le retrouver dans la brume.

Du « Vigilant », on entendait l'hélicoptère, mais on ne pouvait le voir. De l'hélicoptère, on regardait vers le bas lorsque le radiogoniomètre indiquait qu'on venait de passer à la verticale du cutter, mais on n'apercevait un instant qu'une silhouette floue. Contrairement à ce que l'on croit, il n'est pas possible d'arrêter l'hélicoptère et de le faire descendre comme un ascenseur sur le pont.

La lampe témoin du réservoir vient de s'allumer. Dans un quart d'heure, il n'y aura plus de carburant. Il faut maintenant faire une manœuvre d'interception, genre approche aux instruments sur terrain bouché. Mais pour guider l'hélicoptère, il n'y a ni GCA (guidage radar d'atterrissage) ni ILS (guidage d'atterrissage par faisceaux radio d'alignement de cap et de pente de descente), ni balisage lumineux de piste visible en approche finale.

Faisant un passage vent arrière sur le cutter, qui maintenait un cap et une vitesse tels qu'un vent de 15 nœuds soufflait de babord avant, le pilote de l'hélicoptère exécuta la manœuvre qu'il avait pratiquée tant de fois — en ligne droite à altitude constante pendant 15 secondes, puis un virage de 40° à droite, encore 25 secondes en ligne droite à altitude constante, puis un virage de 220° à gauche, suivi d'une descente régulière avec réduction de vitesse au badin, jusqu'à trois mètres au-dessus de la surface, l'hélicoptère n'ayant plus qu'une faible vitesse en avant.

Le lieutenant Solley ne toucha plus alors au « manche à balai ». Il faisait toutes les corrections au bouton à sifflet. De l'hélicoptère, on vit d'abord le sillage du « Vigilant », puis le cutter lui-même.



LORSQU'IL PASSA LE CAP des 2,300 kg, le petit Slava Perminov put retourner en Russie avec sa mère.

L'hélicoptère apponta à 18 h 43. Il décolla de nouveau 17 minutes plus tard, après avoir fait son plein de carburant. De petits cumulus se formant au-dessus de l'eau relativement tiède, il dut monter à 1.400 m jusqu'au moment où il passa la côte.

A 20 h 39, il atterrit à l'aéroport international de Logan. La mère et son bébé furent dédouanés en 20 minutes et envoyés en toute urgence à l'hôpital municipal de Boston. Slava Perminov était depuis 12 heures seulement au monde, mais ses chances de survivre avaient beaucoup augmenté.

Pour les garde-côtes, c'était la 403^e opération de juillet 1967 dans le secteur de la Nouvelle-Angleterre. Pour Slava Perminov, il faudrait encore plusieurs semaines pour être hors de danger. Pour Mme Perminov, c'était une aventure extraordinaire, son séjour inattendu dans un pays qu'elle a appris à considérer avec méfiance lui a semblé agréable.

Le 5 septembre, le petit Slava pesait déjà 1 kg 700. Trois semaines plus tard, il passa le cap des 2 kg 300, celui de bonne espérance pour les bébés nés avant terme. Le 28 septembre, Slava et sa mère s'embarquèrent sur un avion de ligne soviétique pour Moscou.

Puisse Slava grandir dans la paix et retourner un jour aux U.S.A. pour remercier son sauveteur, le lieutenant Solley, qui a été proposé pour la D.F.C. (décoration des aviateurs U.S.). Les Garde-Côtes U.S. ne sont pas les derniers à faire des vœux pour son bonheur.