

PASSAGE AU NORD DE LA RUSSIE





Un brise-glace de l'U.S. Coast Guard tente le fameux passage du Nord-Est, au nord de l'U.R.S.S. Mais après avoir été harcelé par les avions et les navires soviétiques, il reçut l'ordre de faire demi-tour.

En été 1965, le brise-glace « Northwind », de l'U.S. Coast Guard, a appareillé pour une mission océanographique dans des mers polaires qui n'ont jamais reçu encore la visite d'une expédition scientifique américaine. La mission comprenait notamment l'étude des courants, des températures et des densités de l'eau, de la faune et de la végétation, ainsi que de la géologie du fond de la mer.

Au moment où les relations entre l'Union Soviétique et les U.S.A. étaient tendues à la suite de la guerre du Vietnam, le « Northwind » a reçu l'ordre de tenter le passage du Nord-Est en passant au nord de l'Union Soviétique, c'est-à-dire dans des eaux interdites à tous les navires sauf les navires russes depuis la révolution de 1917.

On trouvera dans cet article des passages du livre passionnant écrit par le seul journaliste qui se trouvait à bord et qui a ainsi participé à l'une des plus intéressantes expéditions arctiques des temps modernes. On verra comment le « Northwind », constamment harcelé dans les eaux internationales par des avions et des navires soviétiques, fut enfin obligé de faire demi-tour alors qu'il se trouvait en bonne position pour atteindre le Pacifique, parce que le département d'Etat américain a cédé devant les protestations soviétiques.

PEU de temps après avoir franchi le Cercle Arctique non loin de la Norvège, le « Northwind » a rencontré un étrange navire gris qui a tourné autour de lui toute une journée, sur la houle de plus en plus forte de l'Atlantique Nord. Ce navire ne portait aucun pavillon, mais il n'y avait aucun doute sur son identité. Son nom était peint sur sa passerelle : EHOLOT. De loin, on aurait pu le prendre pour un chalutier, mais de près, on le reconnaissait pour ce qu'il était. Aucun chalutier n'est équipé du réseau d'antennes qui était tendu entre ses mâts. Aucun capitaine pêcheur n'aurait osé s'approcher si près du « Northwind ».

Sur notre passerelle, le capitaine Ayers demanda au lieutenant Wells : « Qu'est-ce que vous en pensez ? »

« C'est un navire type AGI de la marine soviétique, répondit Wells. Il aurait dû battre le pavillon d'unité auxiliaire. » Le livre de bord mentionne le point où le navire soviétique fut aperçu : 69° 30' N, 15° 45' E, à 20 km de l'île norvégienne d'Andøy.

« On s'attendait à le voir, mais pas si tôt, remarqua le capitaine Ayers. A partir de maintenant on aura une escorte soviétique. »

Tandis que le « Northwind » naviguait dans la mer de Barents, à 300 km environ à l'ouest de la Nouvelle-Zemble, nous avons fait une autre rencontre. Par temps couvert et sur une mer grise, un bombardier biréacteur russe du type Badger perça brusquement les nuages les plus bas du plafond et fit un passage sur nous, à 50 mètres de hauteur, de l'avant vers l'arrière, avec un vacarme assourdissant.

Tout le monde monta sur le pont. « Objectif en éloignement à 25.000 mètres », annonça le radar du poste d'observation de tir « Il reviendra », dit Wells.

Le radar ne tarda pas à confirmer : « L'objectif se rapproche. » Il y avait dans la voix de l'opérateur une nuance d'émotion peu militaire. Tout le monde se précipita à babord.

On vit d'abord un point un peu plus sombre que les nuages qui l'entouraient, puis il lui poussa des ailes. Il s'approchait rapidement, à une altitude dangereusement basse pour un avion aussi rapide. Il passa encore une fois sur nous et s'éloigna comme un éclair argenté.

« C'est un bon pilote, dit Wells d'un ton admiratif. Tout ce qu'on a pu voir, c'est le dessous. »

Au passage suivant du Badger, nous avons aperçu l'étoile rouge peinte sur la queue. Au passage d'après, nous avons vu son numéro, 94. Puis il disparut.

« Cet appareil est une version de reconnaissance photographique, dit Wells. On voyait nettement les hublots des caméras. »

Cet avion fit en tout 6 passages sur le « Northwind », à une altitude beaucoup plus basse que celle qu'aurait nécessité une simple mission de surveillance photo. On dit couramment, dans les milieux militaires : « A partir de 3 passages, c'est du harcèlement. »

J'ai demandé au commandant Ayer :

« Est-ce là le début d'un programme de harcèlement ? »

Il haussa les épaules :

« On pourrait le croire, mais, au fond, tout ce qu'ils ont fait, c'est venir nous voir de près. Je ne serai vraiment inquiet que si je voyais ouvrir la soute à bombes. »

On entendit alors craquer l'intercom de la passerelle. C'était le radar qui signalait un troisième contact, s'approchant à grande vitesse.

Celui-ci portait le n° 88 et il fit 3 passages à basse altitude ; il prit ensuite de l'altitude en virant et piqua sur nous de l'arrière.

Nos oreilles résonnaient encore du vacarme de ses réacteurs lorsque l'homme de veille de la passerelle supérieure signala que des engins pyrotechniques avaient été tirés. On les voyait descendre lentement à 300 mètres devant l'étrave du « Northwind », d'abord deux feux verts ensemble, puis deux feux blancs, puis deux feux blancs encore.

« Qu'est-ce qu'ils ont dit ? » demanda Ayers.

Le quartier-maître chef Hillis feuilleta févreusement le code des signaux. Il ne trouva



LE DESTROYER RUSSE 020 a « escorte » le brise-

rien. Le signal n'était pas porté dans le code des signaux avion-navire. On vérifia encore une fois. Le chef pilote Finnegan dit : « Je vais voir dans mon code. Ça me rappelle quelque chose. »

D'après l'air qu'il avait, ce que cela lui rappelait ne semblait pas très agréable.

Finnegan se précipita vers le hangar de l'hélicoptère où il avait rangé son code des signaux dans le poste de pilotage.

Il revint en haletant.

« Le pilote russe a signalé en code avion-

LE CHALUTIER RUSSE « EHOLOT » fut le premier à repérer le « Northwind » dans les eaux internationales, au large de la Norvège.





glace américain après l'avoir arraisonné.

avion, dit-il. Ça veut dire : attention, vous êtes en infraction. »

A ce moment, l'avion était déjà loin et l'obscurité descendait sur la mer. Un jeune enseigne demanda au commandant Ayers :

« Avez-vous des ordres à donner ? »

— Quel cap avez-vous ? demanda ce dernier.

— Cap vrai 062.

— Maintenez ce cap jusqu'à nouvel ordre. » L'enseigne s'éloigna.

Ayers envoya un message par radio au quar-

tier général des Garde-Côtes à New York, sachant que les Russes ne manqueraient pas de le capter, où il disait qu'il n'avait pas compris les signaux. Le pilote russe n'avait pas utilisé le code de signaux qui convenait. Mais Ayers se rendait compte que le « Northwind » avait été sommé de ne pas s'approcher de la Nouvelle-Zemble et que la sommation n'était pas respectée. Nous poursuivons notre route vers la mer de Barents.

La plus grande partie de l'équipage dormait encore lorsque le poste radar signala l'approche d'un navire de surface. Ce dernier avait été repéré à 22 km à l'arrière et il nous rattrapait rapidement. Il filait plus de 20 nœuds et ne pouvait être rien d'autre qu'un navire de guerre russe.

C'était un destroyer russe de toute beauté, peinture grise de guerre et guibre très prononcée, allures de lévrier, étoile rouge sur la proue et, sur les flancs, n° 020.

Il était très impressionnant tandis qu'il s'approchait. Son étrave coupait les lames en faisant des embruns comme le « Northwind » n'aurait jamais pu le faire, et il s'inclinait fortement sur le côté pour virer et venir se placer parallèlement à nous.

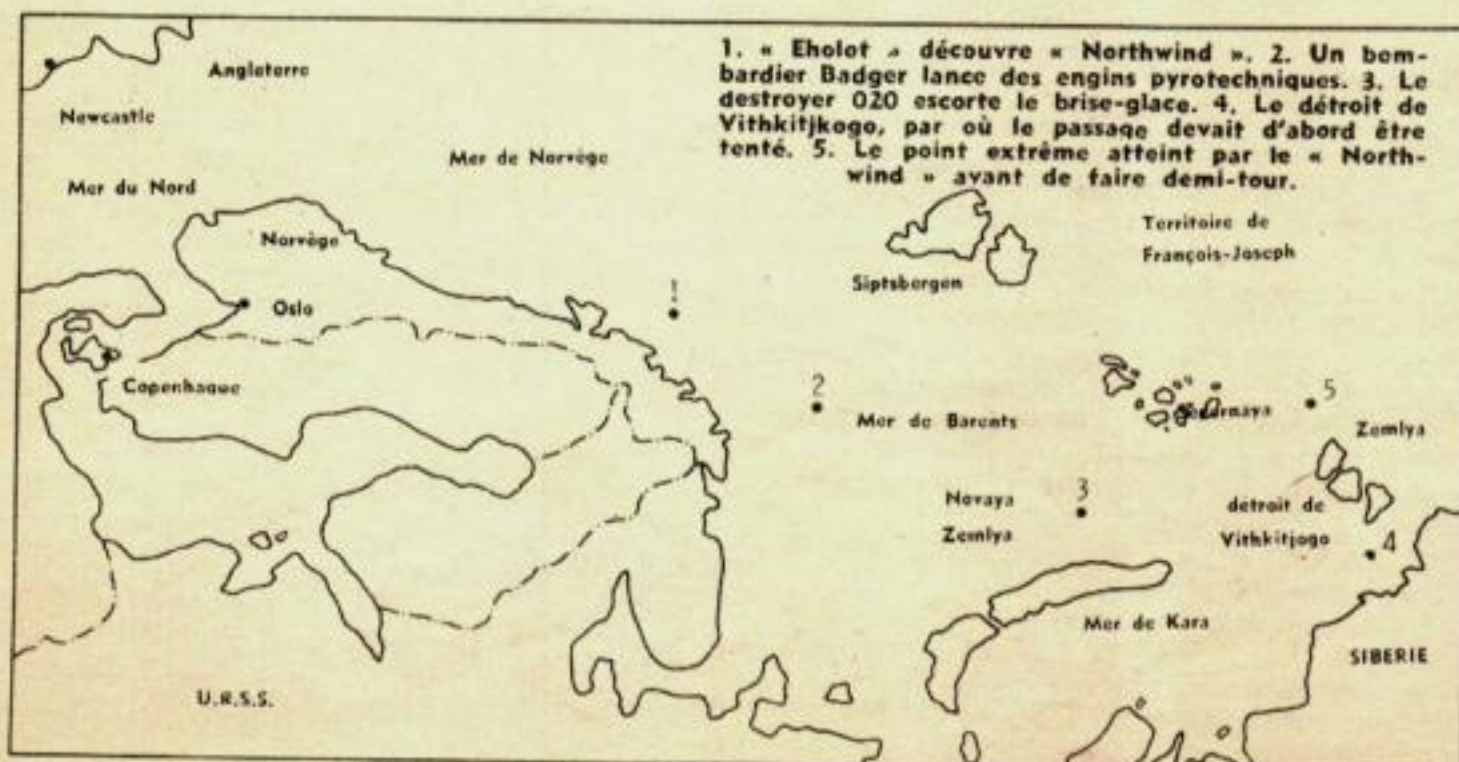
Sur le livre de bord, à 6 h 10, on a noté :

« Destroyer russe 020 bord à bord par le travers tribord, distance 75 mètres. »

« Qu'est-ce qu'il nous veut, celui-là, gro-gna Starnes. Nous gratter la peinture ? »

Tout l'équipage était alors debout, aligné le long du bastingage, en silence. Cette fois il ne s'agit pas d'un Éholot à allure de chalutier dont on peut se moquer. Le destroyer russe était si près qu'à bord du « Northwind », les hommes étaient obligés de relever le menton pour voir les officiers russes qui allaient et venaient sur sa passerelle. Les matelots russes nous regardaient les bras croisés, en

LA CARTE MONTRE les rencontres avec les navires et les avions soviétiques et les points où le passage du Nord-Est fut tenté.





L'EQUIPAGE RUSSE regarde le navire américain d'une distance de 75 mètres seulement.

silence. Entre les deux navires, l'eau bouillonnait à la rencontre des vagues d'étrave.

Hillis vit le premier des pavillons de signalisation monter aux drisses du destroyer. Le silence russe était rompu.

« Il nous demande où nous allons », dit Hillis.

« Répondez-lui : la mer de Kara », dit Ayers avec une nuance très nette de soulagement dans sa voix. La glace était rompue.

Le « Northwind » poursuivit ses recherches scientifiques et le 020 le suivit comme une ombre.

Tout à coup un projecteur se mit à faire des signaux sur la passerelle du navire russe. Quand tout le message fut décodé, on put lire :

« Primo : combien de temps resterez-vous dans la mer de Kara? Secondo : qu'y a-t-il à la fin du programme de la mer de Kara? Prière transmettre lentement pour nous. »

Notre réponse à la première question, le commandant Ayers ne voulait pas encore révéler son intention de franchir le passage du Nord-Est. Il répondit :

« Secondo : mer de Barents. » Nous avons poursuivi notre route en contournant la Nouvelle-Zemble par le nord et nous sommes enfin arrivés dans des eaux libres où en dépit d'une surveillance presque constante nous avons commencé à faire des recherches scientifiques sérieuses. Nous avons fait route en zigzag pour faire des études et prendre des échantillons à des points précis, la première expédition américaine à le faire dans cette région.

J'ai demandé à un technicien ce qu'on peut apprendre avec un échantillon d'eau de mer.

« On n'apprend pas grand-chose d'un ou deux échantillons, dit-il, mais plusieurs centaines d'échantillons nous permettent de déterminer la température de l'eau, la faune qui peut y vivre et les différentes couches ou masses d'eau en présence. »

Une découverte importante fut faite : le fond de la mer de Kara a très peu de perturbations magnétiques. On peut donc facilement y détecter un sous-marin ennemi, à l'aide d'appareils de détection magnétiques. L'importance

militaire de cette découverte soulève la question : les Russes n'ont-ils pas raison d'être hostiles à notre présence dans leurs eaux ?

Pendant ce temps, le gouvernement soviétique avait énergiquement protesté auprès de Washington au sujet de notre mission. Nous avions l'intention de faire le passage du nord-est par le détroit de Vitikitskogo qui, d'après les cartes russes, a moins de 40 km. de large. Les Russes ont porté la limite de leurs eaux territoriales à 20 km du rivage, de sorte que le détroit se trouve complètement dans les eaux territoriales. Les Etats-Unis, de leur côté, ne reconnaissent les eaux territoriales qu'à la distance de 5 km., et notre mission était de contester la prétention soviétique en franchissant le détroit.

Mais avant d'y arriver, Ayers reçut l'ordre : « Au plus tard le 30 septembre faire route sur New York pour débarquer personnel et matériel scientifiques. »

On ne va pas jusqu'au bout. « Que s'est-il passé ? » ai-je demandé à Ayers.

« Je ne sais pas exactement, dit-il d'un air peiné, mais ça ne vient sûrement pas du Coast Guard. »

Mais il y avait encore un espoir qu'on pourrait faire le passage sans se heurter aux prétentions soviétiques. Nous pouvons nous maintenir dans les eaux internationales et passer au nord de Severnaya Zemlya. Le « Northwind » fit route vers le nord.

La banquise polaire commence quelque part vers el nord et vers l'est. Nous ne savions pas où exactement. Le cap Molotov finit par apparaître sur notre écran radar. Pas de glace, rien pour nous barrer le passage. Au nord de Severnaya Zemlya, les eaux sont libres !

Une réunion extraordinaire eut lieu ce jour-là dans la cabine du capitaine Ayers. Ce dernier expédia ensuite un télégramme :

« Eaux libres jusqu'à 50 km. au nord de Severnaya zemlya. Passage libre vers l'est. Le passage est d'une grande importance scientifique. Attendons instructions. »

En quelques minutes, tout le monde sut à bord que le message avait été envoyé.

(Suite page 124)

LES HELICOPTERES DU « NORTHWIND » décollent tous les jours pour repérer les glaces.



Exécutez ordres déjà donnés. Revenez par l'Atlantique. »

Il n'y avait plus rien à dire. Ayers avait posé la question et la réponse était nettement négative.

« Il fallait s'y attendre » dit-il.

Un navire américain pourra peut-être un jour faire le passage du nord-est, mais il lui faudra pour cela l'autorisation de l'Union Soviétique qui contrôle ces eaux ouvertes en principe à tous les pays du monde.

Même si l'Union Soviétique accepte un jour d'admettre la navigation internationale dans les mers polaires qui bordent son territoire, elle aurait quand même marqué un point. En 1965, l'U.R.S.S. s'est opposée au passage d'un navire américain d'un océan à l'autre et le gouvernement américain s'est incliné.

Les 20 km sur route les plus froids

(Suite de la page 83)

Le froid rigoureux rend la graisse épaisse en quelques minutes. Donc, tous les véhicules qui sont restés à l'arrêt pendant plus de dix minutes, que le moteur tourne au ralenti ou non, doivent d'abord rouler, pendant 1 km, à 8 km/h tout au plus pour permettre au lubrifiant des moyeux des roues, de la transmission, du différentiel et d'autres éléments mécanique le temps de devenir moins dur. Les moteurs sont réglés au ralenti à 800 tr/mn pour empêcher la vapeur d'eau de givrer les évents du carter d'huile. Un demi-litre d'alcool est mélangé avec chaque plein d'essence pour absorber l'humidité et empêcher le givrage de l'arrivée d'essence.

Tous les dix jours, on change l'huile et la graisse des cars, même s'ils n'ont parcouru que 1.000 km. Les véhicules plus petits subissent la même opération au bout de trente jours.

« L'humidité et la crasse s'accumulent quand on roule lentement comme ici. Il faut les éliminer. Un changement fréquent d'huile maintient le moteur en bon état », dit Gullette.

Des mesures de ce genre jouent un rôle important dans le fonctionnement du BMEWS. De même la détermination d'assurer des liaisons régulières avec le poste radar malgré le mauvais temps. Mas Gullette est à la hauteur dans un cas comme dans l'autre.

Comment vous pouvez éviter ces 15 erreurs courantes qui gachent les bonnes photos

(Suite de la page 89)

14. - Séchage forcé. Il ne faut jamais essayer de sécher rapidement les pellicules avec un ventilateur, un radiateur à circulation d'air, un sèche-cheveux ou un autre appareil qui

peut remuer la poussière et la déposer sur la surface humide de la pellicule. Les poussières restent fortement collées à la pellicule sèche et un second lavage ne peut pas toujours les enlever. Si vous ne disposez pas d'un meuble pour faire sécher les pellicules, vous pouvez vous servir de la salle de bain. Laisser couler la douche pendant quelques minutes pour déposer la poussière, puis suspendre les pellicules dans l'enceinte. Il ne faut pas suspendre les pellicules tout de suite après le lavage. Il faut d'abord les humecter avec une solution telle que le Photo-Flo de Kodak ou le Kwick Wet d'Edwal. Cela supprime la tension superficielle de l'eau sur la pellicule et lui permet de s'écouler uniformément, éliminant les taches fâcheuses.

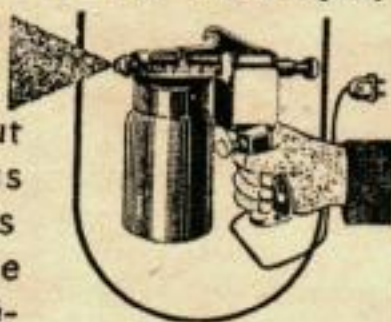
15. - Gratter l'émulsion. De temps en temps, la pellicule est couverte de particules ou de taches qui résistent au produit de mouillage. Dans ce cas seulement, on peut se servir d'une éponge sandwich ou d'une peau de chamois. Une émulsion encore humide est très vulnérable. Une particule qui colle sur l'éponge ou la peau de chamois peut causer des dommages irréparables à l'image. Moins on touche à la pellicule et meilleurs seront les résultats obtenus quand on l'agrandit.

LE PISTOLET ÉLECTRIQUE A PEINTURE UNIC

Modèle classe 1. C. 15.100 - 28.11.62

Sans compresseur, électrique, surpuissant à jet réglable.

Permet de tout peindre, plus vite et moins cher. Utilise peintures (même peintures à



l'eau), désinfectants, pétroles, huiles, etc., Envoi franco contre remboursement ou paiement à la commande.

110-220 V avec dévolteur : 105 F (Gar. 2 ans). Notice 30 ctre 2 timbres, à

UNIC 151, Boul. Magenta
PARIS - TRU. 37-05

Métro : Barbès.

Passage au nord de la Russie

(Suite de la page 78)

Nous avons continué vers l'est jusqu'à un point qu'aucun navire américain de surface n'a jamais atteint. Puis, nous avons rencontré la banquise.

« Stoppez les machines », ordonna Ayers.

La position du « Northwind » était alors $81^{\circ} 38' \text{ N} - 98^{\circ} 43' \text{ E}$.

« Quelles sont vos instructions, capitaine ?

— Nous restons sur place et nous attendons », dit Ayers.

Le vent sifflait dans les drisses, comme pour protester contre l'immobilité du navire. De tous côtés, jusqu'à l'horizon, la mer était couverte de glaces.

Nous avons attendu six heures encore.

Enfin, un message portant la mention « Urgent opérationnel » (la plus forte priorité de transmission en temps de paix) fut reçu. Le capitaine Ayers le parcourut rapidement.

« Réponse négative, dit-il à haute voix.

Exécutez ordres déjà donnés. Revenez par l'Atlantique. »

Il n'y avait plus rien à dire. Ayers avait posé la question et la réponse était nettement négative.

« Il fallait s'y attendre » dit-il.

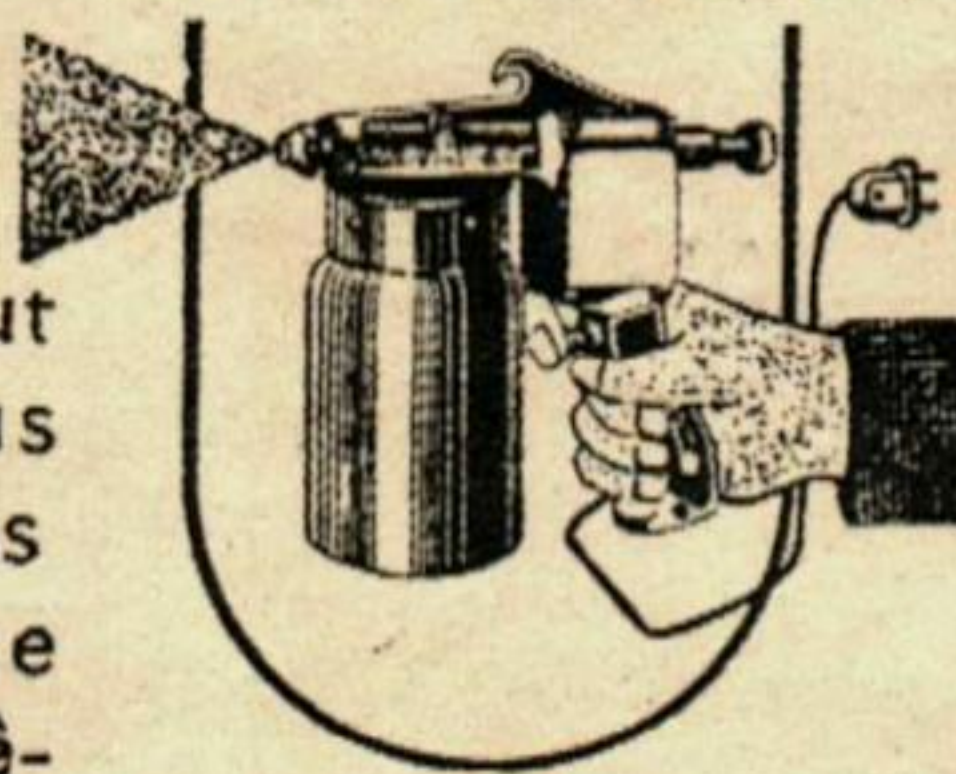
Un navire américain pourra peut-être un jour faire le passage du nord-est, mais il lui faudra pour cela l'autorisation de l'Union Soviétique qui contrôle ces eaux ouvertes en principe à tous les pays du monde.

Même si l'Union Soviétique accepte un jour d'admettre la navigation internationale dans les mers polaires qui bordent son territoire, elle aurait quand même marqué un point. En 1965, l'U.R.S.S. s'est opposée au passage d'un navire américain d'un océan à l'autre et le gouvernement américain s'est incliné.

LE PISTOLET ÉLECTRIQUE A PEINTURE **UNIC**

Modèle classe 1. C. 15.100 - 28.11.62

**Sans compresseur, électrique,
surpuissant à
jet réglable.**



Permet de tout peindre, plus vite et moins cher. Utilise peintures (**même peintures à l'eau**), désinfectants, pétroles, huiles, etc., Envoi franco contre remboursement ou paiement à la commande.

110-220 V avec dévolteur : 105 F
(Gar. 2 ans). Notice 30 ctre 2 timbres, à

UNIC 151, Boul. Magenta
PARIS - TRU. 37-05

Métro : Barbès.