

Au pôle Nord en dirigeable

L'expédition de Jean-Louis Etienne qui débute en avril prochain dans le cadre de l'Année polaire internationale, part sur les traces d'une époque héroïque, celle de la conquête du pôle Nord en dirigeable. Cette aventure, comme l'année polaire internationale, ont donné à la philatélie des timbres réussis, une thématique passionnante mais également des plis recherchés.



Le Total Pôle Airship de Jean-Louis Etienne, au dessus de la banquise, ce sera en 2008.



1

Le Norvégien Amundsen, l'une des grandes figures de l'aventure polaire, le déclarait en 1914, l'avenir de l'exploration au pôle

Nord passerait par la voie des airs. Des tentatives avaient été déjà effectuées en 1906 et 1907, en dirigeable par l'Américain Wellman ; rarement mentionnées dans les ouvrages spécialisés, un timbre de Libye a le mérite d'exister pour les rappeler 1.

Si la Première Guerre mondiale met entre parenthèses les projets de conquête du Pôle en avion, elle permet d'améliorer la fiabilité des appareils. En 1922, Amundsen, avec pour pilote Omdal, procède à des vols d'essais sur un Junkers au cap Wainwright en Alaska. Son idée est d'atteindre le Pôle à partir de l'Alaska pour achever son expédition au Spitzberg. Les essais ne sont pas concluants mais au Svalbard déjà d'autres pilotes – notamment des Suisses – réalisent des repérages. Obstiné, Amundsen part de ce lieu mythique le 21 mai 1925 avec pour objectif d'atteindre le Pôle avec des hydravions Dornier-Wal 2 équipés de deux moteurs Rolls-Royce de 360 cv chacun. Après huit heures de vol, la moitié de



2

l'essence est consommée et on se résout à l'évidence : il faut faire demi-tour. L'ordre d'Amundsen est salubre car l'autre appareil qui l'accompagne connaît de sérieuses avaries. Les deux avions atterrirent et l'on se rend compte que l'un d'eux ne pourra pas repartir. Seuls sur la banquise les hommes n'en mènent pas large car le seul appareil restant doit transporter six personnes rendant le décollage fatalement périlleux. Vingt-quatre jours sont nécessaires pour préparer avec les moyens du bord – dont des couteaux – une piste de 500 mètres.

Le 15 juin, les trois tonnes de l'hydravion s'arrachent de cette glace incertaine et par chance, le pilote peut plus tard amerrir près d'un phoquier, lequel remorque l'appareil jusqu'à la base de Ny-Alesund au Spitzberg. De cette

● ● ●

D'autres vols en dirigeable timbrifiés



Il y a celui de l'Italia commandé par Nobile en 1928 mais qui se termina dans des conditions tragiques avec la perte de plusieurs membres de l'équipage. Quelques rescapés seront récupérés notamment par le brise-glace soviétique Krassin. Nous en reparlerons. Dernière expédition polaire en dirigeable, cette fois avec un Graf Zeppelin qui déposa du courrier au brise-glace le Malyguin, nous sommes en 1931.



Les Années polaires internationales, à quoi servent-elles ?

C'est l'Autrichien Weyprecht – le découvreur de la Terre François-Joseph – qui en est à l'origine, nous sommes en 1875. Spécialiste des pôles, il comprend tout le rôle qu'ils jouent notamment dans les équilibres météorologiques. Il faut toutefois attendre le congrès international de météorologie de Rome en avril 1879 pour que onze pays acceptent de participer au projet. On trouve – outre la France – l'Autriche, les Etats-Unis, le Danemark, la Grande-Bretagne, la Finlande, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège, la Russie et la Suède. Sont créées des stations polaires dans les deux hémisphères. Cette première Année polaire internationale se déroule d'août 1882 à septembre 1883. La France envoie l'avis *Romanche* en Terre de feu et dans la baie Orange entre le Cap Horn et le canal de Beagle. Une trentaine d'hommes hivernèrent sous l'autorité du lieutenant de vaisseau Courcelle-Seneuil.

La seconde Année polaire internationale intervient en 1932-33, toujours avec le même désir de coopération internationale et sous le patronage de l'Organisation météorologique internationale. De nombreux sujets sont destinés à être étudiés dont le magnétisme, les aurores boréales mais aussi les implications du Jet stream (courant d'air de quelques centaines de mètres de largeur et pouvant aller jusqu'à 400 km/h). La France est à nouveau impliquée et tout particulièrement au Groenland. De nombreuses recherches sont réalisées sur les courants telluriques, les transmissions radioélectriques, l'électricité atmosphérique, la géologie, etc.



Un timbre de Russie la commémore.

La troisième Année polaire internationale (1957-58) s'intègre à l'Année géophysique internationale, ce qui explique que vous la retrouverez sur les timbres avec cette dénomination et non Année polaire internationale. C'est une époque bien particulière qui voit en octobre 1957 le lancement par l'URSS du *Sputnik*, puis un nouveau lancement avec la chienne *Laïka*. Quant aux Américains, ils entrent en 1958 dans l'ère spatiale avec *Explorer 1*. C'est à l'issue de cette troisième année polaire qu'il est décidé d'établir des bases permanentes en Antarctique. Elle contribuera plus tard à la signature de traité de l'Antarctique en 1961.

●●● expérience, Admundsen retient deux choses : l'escale forcée lui a permis de constater l'existence de la dérive arctique, l'amenant à penser qu'il n'y avait peut-être pas de terre mais seulement un océan gelé. Le second enseignement pour l'explorateur est que la banquise avec de nombreuses crêtes de compression complique grandement les atterrissages d'avion.

Une grande expédition se prépare

Le dirigeable, voilà l'appareil idéal pour atteindre le pôle Nord, se dit-il. Il n'est pas le seul à y penser et déjà en 1924 l'Italien Nobile qui

construisait des aéronefs avait le même projet. Les deux hommes – chacun de fort tempérament – finissent par se rencontrer après qu'Amundsen a contacté la célèbre firme Zeppelin avec laquelle il ne parvient pas à se mettre d'accord. Nobile se rend à Oslo chez Amundsen le 25 juillet 1925. Ce dernier se laisse vite convaincre que l'appareil de Nobile est ce qu'il lui faut. Quant à l'Italien, il trouve un partenaire prestigieux déjà vainqueur du pôle Sud. En revanche, le Norvégien ne souhaite pas entendre parler d'une coopération avec l'armée de l'air italienne ; le financement est trouvé auprès de l'Aéro-club de



Une fois encore, l'URSS émet des timbres à cette occasion, une émission en 1957, l'autre en 1958.



L'Amérique marque également cet événement international.



Une belle série de Norvège. A noter que les timbres illustrant ces années constitue une collection originale.

Norvège. Le dirigeable battra donc pavillon de ce pays et portera tout naturellement le nom de *Norge*. Amundsen se montre très ambitieux pour ce projet. Car non seulement le dirigeable doit atteindre le Pôle (en partant du Spitzberg), mais ensuite s'aventurer dans des régions totalement inconnues pour atteindre l'Alaska, soit un périple de 3 500 kilomètres. L'objectif est bel et bien de traverser l'Arctique à la recherche d'un éventuel continent, idée qui poursuit toujours l'explorateur. L'annonce de l'expédition suscite une vive polémique en Italie, concernant la capacité du dirigeable de Nobile mais également



à cause de l'existence de projets concurrents. Une expédition polaire uniquement d'origine italienne aurait été de meilleur goût et l'on pense à la construction d'un dirigeable conçu par Crocco et Uselli, un semi rigide de 120 000 mètres cubes. Le célèbre Gabriele d'Annunzio (écrivain connu également pour ses faits d'armes durant la Première Guerre, notamment à Fiume) veut être de ce projet

concurrent. Le colonel Valle dans l'un de ses livres raconte « *qu'il voulait descendre sur les glaces du Pôle pour y rester dans la solitude* », ce qu'il dira à Crocco sans modestie aucune : « *J'entends demeurer au Pôle ; vous me laisserez là-bas. Un homme comme moi ne peut mourir sur une civière. Il doit disparaître dans le mystère d'une légende. Je deviendrai l'axe de la terre* ». D'Annunzio n'ira jamais au Pôle et mourra plus simplement à Gardone Riviera après avoir écrit *Tenté de mourir* en 1925 mais lui faudra patienter 13 ans avant que sa tentation devienne réalité.

Malgré des délais très courts imposés par Amundsen, Nobile adapte au froid polaire et à la longue distance à parcourir un dirigeable existant : le N1. Il quitte Rome, destination Ny-Alesund au Spitzberg après une escale en URSS 3. Le 11 mai 1926, le *Norge* s'élève dans un magnifique ciel sans nuage. A son bord : Nobile, Amundsen et au total huit Norvégiens, six Italiens, un Suédois et un Américain. Sur la grande plaine de glace, des renards et des traces d'ours puis, après quelques heures de navigation, plus rien que ce désert blanc, fascinant autant que lugubre, où tant d'hommes ont péri.

Le 12 mai, le *Norge* est déjà au Pôle et trois drapeaux sont lancés : norvégien, italien et américain. Le pôle Nord dépassé, le dirigeable fait cap vers l'Alaska. Le ciel depuis le Pôle est gris et la lumière blafarde. Les premiers ennuis débutent avec des projections de glace par les hélices contre les flancs du dirigeable. Une bonne

partie de la navigation se fait principalement dans le brouillard. Mais les trouées régulières offrent un paysage saisissant comme le note Nobile dans son carnet de bord : « *Le spectacle est* »

Pour aller plus loin

- Umberto Nobile *Le Pôle aventure de ma vie* chez Polaires Economica
- Gauthier Toulemonde *Des courriers très spéciaux* (film documentaire)

Pour la quatrième Année polaire (2007 et 2008), des campagnes d'envergure vont être organisées dans la recherche polaire et l'étude du réchauffement climatique. L'expédition de Jean-Louis Etienne s'intègre dans ce vaste programme. Côté timbres, de nombreuses émissions sont prévues et à surveiller entre 2007 et 2008 comme ces timbres issus de blocs.



Interview de Jean-Louis Etienne

Quel est le but de la prochaine expédition ?

– La réduction de la surface de la banquise est visible depuis l'espace et particulièrement bien suivie. Par contre, la mesure de l'épaisseur est bien plus complexe du fait même de son profil chaotique et des importantes variations entre la jeune glace et la glace pluriannuelle. C'est ce que nous allons étudier et établir une valeur de référence de l'épaisseur de la banquise à un moment symbolique, celle de l'année polaire. L'appareil de mesure nommé « EM Bird » signifiant oiseau électromagnétique a été mis au point par les chercheurs allemands de l'Alfred Wegener Institut. Il pèse 120 kg et requiert une altitude de vol de 15 à 20 mètres au dessus de la glace. Pour étudier une vaste partie de la banquise, il fallait un dirigeable car son autonomie est supérieure à celle d'un hélicoptère. Mon choix s'est porté sur un aéronef russe de type AU30. Ses principales caractéristiques sont les suivantes : longueur 54 m, hauteur 17 m, largeur 14 m et l'enveloppe est de 5 500 m³ gonflée à l'hélium un gaz ininflammable. Je reviens de Russie où j'ai pu voir voler le prototype au dessus d'une campagne enneigée et à - 18°. Voir évoluer pour la première fois ce grand aéronef a marqué mon esprit. De la même manière que le haut niveau en course à la voile nécessite une préparation minutieuse du bateau, une expédition trans-Arctique demande un suivi rigoureux de sa construction aux essais en vol.

Elle se déroulera en deux parties ?

– Tout à fait. En avril 2007 nous calibrerons l'EM



Gauthier Toulemonde et Jean-Louis Etienne

Bird dans les conditions optimales puisque nous serons sur la station russe de Barnéo. D'ici la fin de l'année, le dirigeable devrait être à Marseille d'où nous ferons des vols d'essais et assurerons la formation de plusieurs pilotes. 2008, la grande expédition, nous partirons de France direction la Norvège, avec un stop à Tromsø à l'extrême nord de ce pays. Puis ce sera la traversée de la mer de Barentz, une partie délicate de pas moins de 1 000 km. Il faudra prendre les bonnes options météo et bénéficier d'un vent de sud bien dégagé. Si tout se passe comme prévu, nous atteindrons le Spitzberg, lieu historique de départ des dirigeables **Norge** et **Italia**. Après quoi, retour sur Barnéo puis départ vers le pôle Nord magnétique qui est situé au nord du Canada. Nous devrions achever notre périple à Prudhoe Bay en Alaska. Comme nous réaliserons des transecs, une vaste partie de l'épaisseur de cet océan sera analysée.

Par rapport à votre dernière interview pour Des courriers très spéciaux, il y a eu quelques changements ?

– Dans la préparation d'une expédition de cette nature, tout ne se passe pas comme prévu. Le dirigeable ne sera malheureusement pas au Salon du Bourget mais il y aura beaucoup de vols au dessus de la France où il devrait être courant 2007 et début 2008.

De nombreux plis seront réalisés à l'occasion de cette expédition exceptionnelle...

– Je connais les philatélistes et ils forment un public fidèle et attachant. En souscrivant à ces plis, ils conserveront chez eux une part de cette aventure. Et puis ces

enveloppes sont aussi un moyen de communiquer et de sensibiliser le grand public aux problèmes de la planète. Elles sont un support pédagogique pour mieux connaître ces régions polaires, la place qu'elles jouent dans l'équilibre du monde. Comme pour Clipperton, il est possible de se procurer ces futurs plis uniquement auprès de **Timbres magazine** qui est partenaire de mon expédition. ■

Propos recueillis
par Gauthier Toulemonde

●●● magnifique. La surface de l'interminable mer de glace, toute blanche, est comme enveloppée d'une brume blanchâtre, transparente. Ça et là le blanc est diapré de bleu, ce bleu ténu si caractéristique de la glace ». Mais de terre, point ! La terre, Nobile l'aperçoit le 13 mai à 6 h 45, le **Norge** se trouvant probablement près de la côte septentrionale de l'Alaska. Le but est d'atteindre Nome mais 10 heures de vol sont encore nécessaires. Brouillard, relief montagneux, il faut toute l'habileté de Nobile pour éviter la catastrophe et de se fracasser. Pour ne rien arranger, la tempête se lève faisant piquer le **Norge** de trente degrés. C'en est trop, il prend la sage décision de ne pas se rendre jusqu'à Nome et l'aéronef se pose délicatement à Teller le 14 mai. L'équipage est épuisé mais heureux : c'est la première fois que l'Arctique est ainsi traversé !

Amundsen et Nobile ne se revirent plus et le premier le critiqua plus tard sans raison (il ne jouissait plus de toute sa lucidité d'esprit semble-t-il), utilisant des qualificatifs peu amènes à l'encontre de Nobile comme effronté, insolent, extravagant, maniaque, puéril, etc. Pourtant c'est ce même Amundsen qui volera au secours de **L'Italia** de Nobile tombé au large du Spitzberg et qui disparaîtra dans le ciel arctique pour devenir une légende. Ce grand homme mourrait sur un acte héroïque, de solidarité comme en sont coutumier les gens de mer. Car le Pôle est avant tout une expérience maritime. C'est cette impressionnante traversée de l'océan glacial Arctique que devrait à son tour réaliser Jean-Louis Etienne. Comme quoi, même encore aujourd'hui, l'aventure demeure possible et dans ce cas précis, elle est au service de la science et de la sauvegarde de notre planète. ■

Gauthier Toulemonde

