

Roald Amundsen géant de l'exploration polaire



L'explorateur de tous les superlatifs, le premier vainqueur des deux pôles, Roald Amundsen (1872-1928) fait la fierté de son pays et la joie des collectionneurs qui rêvent de le suivre à la trace (postale). Gilles Troispoux est de ceux qui y sont parvenus. Voici quelques belles pièces de sa collection.

Oblitération temporaire commémorant le Gjoa



Equipage du *Gjoa*: outre Amundsen alors âgé de 31 ans chef d'expédition et capitaine du navire, Godfred Hansen, second de l'expédition, astronome, géologue et photographe, Anton Lund et Helmer Hanssen premier et second lieutenant, Peter Ristvedt, chef mécanicien et météorologue, Gustav Juel Wiik, aide d'Amundsen pour les observations magnétiques, sans oublier le cuisinier Adolf Henrik



Lindström. Parti le 16 juin 1903, en pleine nuit du port de Christiania, pour échapper à un créancier qu'il ne peut pas payer. Deux hivernages, deux années d'exploration et d'observation sur la banquise plus tard... Le passage du Nord-Ouest est rapidement délaissé en raison des difficultés de navigation. Il faudra attendre 1977 pour qu'un voilier renouvelle l'exploit d'Amundsen.

3 Le *Gjoa* entrant dans le port de San Francisco où l'expédition est accueillie le 19 octobre 1906 malgré le récent séisme dans la ville. Très éprouvé par trente huit mois de navigation, pour le *Gjoa* le voyage se termine à San Francisco, où Amundsen en fait don à la ville.



Roald Amundsen est né le 16 juillet 1872 à Borge, une petite localité près de Sarpsborg, au sud-est de la Norvège près d'Oslo (appelé alors Christiania). Quatrième fils d'un capitaine de marine devenu armateur, il est issu d'une famille de marins marchands qui disposait de son propre navire. Sa vocation d'explorateur polaire est née très tôt. Il lisait toute littérature qui s'y rapportait.

Abandonnant la carrière médicale dont ses parents rêvaient pour lui, après le décès de sa mère en 1893, et des examens ratés, il quitte l'université pour une vie de marin et il décide de consacrer sa vie à la recherche polaire. Il s'engage à 21 ans pour une campagne de six mois sur un phoquier puis différents navires de son père. Fort de ses qualifications de marin, il travaille d'abord sur un navire de commerce dans l'Arctique, avant de signer son engagement comme second à bord du *Belgica*. En 1897, il a contacté par lettre Adrien de Gerlache (navigateur belge). Amundsen veut prendre part à l'expédition et précise qu'il est prêt à travailler sans être payé. Le vaisseau parti pour découvrir le pôle Sud magnétique est pris au piège par les glaces, obligeant l'expédition d'hiverner pendant presque une année complète.

De ce premier voyage, Amundsen avait appris à naviguer et acquis l'expérience nécessaire. Et fait exceptionnel, cette expédition fut la première à avoir passé tout un hiver au-delà du cercle polaire.

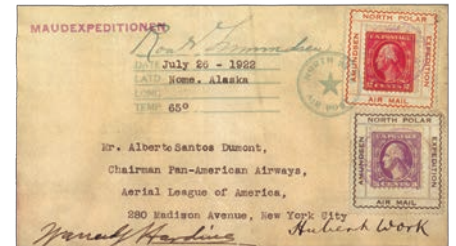
Fort de cette expérience, Amundsen ose alors aborder un défi avec lequel tous les navigateurs flirtaient depuis trois siècles – franchir le Passage du Nord-Ouest. Les explorateurs connaissaient depuis longtemps l'existence de ce passage reliant l'Europe, l'Asie, et le Nord du continent nord-américain, mais aucun bâtiment n'avait encore réussi à le parcourir sur toute sa longueur. Amundsen acheta un robuste navire de 45 tonnes, le *Gjøa*, équipé de voiles et d'un moteur de 13 chevaux.

Ils naviguent par la mer de Baffin, les détroits de Lancaster et de Peel, puis les détroits de James Ross et de Rae. La taille modeste de son navire et le nombre limité de l'équipage se sont avérés être un avantage pour la navigation en eau peu profonde et la gestion des provisions. L'expédition est un succès.

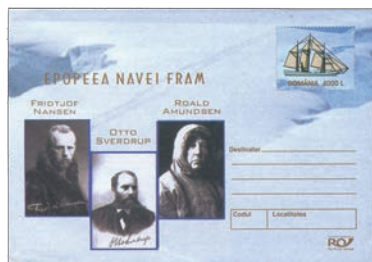
En chemin, les hommes recrutés par Amundsen avaient recueilli une foule de données scientifiques, dont les plus précieuses avaient trait au magnétisme terrestre, avec des observations portant sur la localisation exacte



Cette enveloppe à entête de Roald Amundsen a été postée à Paris le 7 décembre 1914 lors d'une visite en France de lui-même ou de son frère.



Les cartes qui auraient dû voyager sur le *Fram* et ont emprunté le *Maud*, il y en a de nombreuses versions. Recto avec la mention *Fram* ou *Maud*.



Entier postal roumain de 2004



Entier postal hongrois de 1986



Entier postal russe de 1991

Pli du *Maud* avec signature de Roald Amundsen, du président des Etats-Unis Warren G. Harding et Hubert Work, directeur de la poste de Point Barrow

du pôle magnétique Nord. Ils rapportaient également des connaissances en matière ethnographique, concernant les populations eskimos rencontrées le long du Passage du Nord-Ouest. La course aux pôles fait rage : en septembre 1909, on apprend que les Américains Robert Peary et Frederick Cook prétendent avoir atteint le pôle Nord. Changeant ses projets, Amundsen résolut alors d'atteindre le pôle Sud avant Robert Falcon Scott, qui faisait déjà route vers l'Antarctique, à la tête d'une expédition conséquente.

Changement de cap

A bord du *Fram*, que son ami Nansen avait mis à sa disposition, gardant secrète sa destination, Amundsen quitte le port de Christiania (Oslo) dans la nuit du 6 au 7 juin 1910. A cette époque, les navires, pour passer le Déroit de Bering, devaient contourner le Cap Horn.

Il faut attendre l'escale de Madère le 6 septembre pour qu'Amundsen apprenne aux

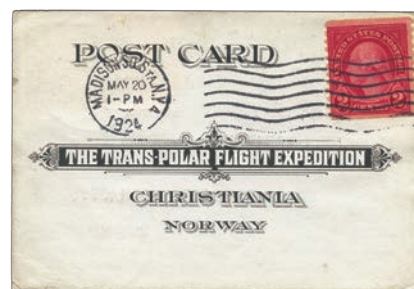
membres de son expédition qu'ils se dirigent non vers le nord, mais vers le sud. Pendant la traversée, tout l'équipage se met au travail : confection des vêtements, fabrication des harnais, des chaînes et des colliers pour les chiens (130). Le 4 octobre le *Fram* passe l'équateur, puis le cap de Bonne Espérance, les îles Kerguelen, l'accès à la mer de Ross où les premiers icebergs apparaissent, et la Grande Barrière le 11 janvier 1911.

Le pôle Sud est atteint le 14 décembre 1911 à trois heures de l'après-midi, alors que Scott en est encore distant de 572 km qu'il mettra encore plus de trente-trois jours à parcourir.

De retour en Norvège, la première guerre mondiale n'allait pas tarder à éclater. Le *Fram* n'était plus en état de naviguer. Amundsen fit construire un autre navire, le *Maud*, baptisé non pas avec du Champagne, comme le veut la coutume, mais avec un bloc de glace. L'Arctique l'attirait, mais en raison du conflit, le départ

est reporté, pour avoir lieu en juin 1918. Le but était de se laisser dériver dans la glace de la banquise, tout en atteignant le pôle. On emporte de nombreux instruments scientifiques pour des études océanographiques, météorologiques et sur le magnétisme. En 1918, à bord de ce dernier, il franchit le passage du Nord-Est ouvert en 1879 par le Suédois Nils Gustaf Nordenskiöld, devenant le premier homme à franchir les deux passages mythiques de l'Arctique. Les conditions climatiques vont être particulièrement défavorables : Le *Maud* passe le cap Nord, le cap Tchéliouskine le 9 septembre, et se trouve obligé d'hiverner, bien plus tôt que prévu, dès le 30 septembre sur la banquise. Et l'hivernage du *Maud* va durer pendant plus de deux années. Cette expédition jouera de malchance et a le goût de l'échec. Toutefois, les résultats scientifiques sont si importants qu'on oublie que l'objectif premier (atteindre le pôle en se laissant dériver) n'avait pas été atteint.





Les cartes pour la souscription du dirigeable *Norge*, dont une signée du second pilote Riiser Larsen (au milieu)

● ● ● Il restait à explorer l'océan Arctique par la voie des airs car l'aviation attire notre homme qui a obtenu son brevet d'aviateur en 1914. En 1925, il lance une expédition audacieuse, embarquant son équipe à bord de deux avions, le N24 et le N25 avec l'aide de Lincoln Ellsworth qui

est tout à la fois le mécène et un aviateur expérimenté. Le 21 mai ils trouvent enfin une météorologie favorable. Les deux hydravions Dornier sont contraints à l'amerrissage d'urgence sur la glace, à 88 degrés de latitude Nord, mais l'un d'eux réussit à repartir finalement et l'équipe parvient à rejoindre le Svalbard trois semaines plus tard, le 14 juin.

Le succès de la traversée du «Norge»

Après le bateau et l'avion, le dirigeable. «L'audacieuse entreprise d'Amundsen s'est terminée par le succès le plus éclatant. Parti le 11 mai du Spitzberg à bord du dirigeable le Norge, le célèbre explorateur est arrivé quatre jours plus tard sur les bords du détroit de Béring, après avoir traversé le bassin arctique tout entier en passant par le pôle», s'exclamait «L'Illustration» du 26 mai 1926. «Le dirigeable mesure de bout en bout 106 mètres et possède un volume de 18500 mètres cubes ; sa limite de charge est 10,3 tonnes métriques. Avec ses trois moteurs il atteint 115 kilomètres à l'heure, et avec deux seulement,



Le 14/12/1928 fut une journée souvenir dédiée à Roald Amundsen en Norvège (14/12, jour anniversaire de son arrivée au pôle Sud, 1928 années de sa disparition). Une flamme commémorative fut utilisée uniquement ce jour-là, à Oslo.

70 kilomètres; à cette dernière allure la consommation horaire d'essence et d'huile s'abaisse à 95 kg. Etant donné le trajet à effectuer, près de 7 tonnes de carburant et de lubrifiant furent embarquées. L'équipage comptait 16 hommes: 9 Norvégiens, un Américain, Lincoln Ellsworth, mécène de l'expédition, le colonel Nobile, capitaine du dirigeable, et 5 mécaniciens italiens.»

Partis du Svalbard, ils rejoignent l'Alaska en passant par le pôle Nord. Les explorateurs survolent des territoires jusqu'ici inconnus, remplissant ainsi les dernières taches blanches sur la carte du monde.

Amundsen annonce sa retraite après le voyage du *Norge*. Il accepte cependant de prendre part à une mission de sauvetage de Umberto Nobile et son équipage du dirigeable *Italia*, écrasé au nord du Spitzberg en revenant du pôle Nord. Il s'envole le 18 juin 1928 à bord d'un hydravion Latham 47 de la marine nationale française avec son compatriote, le

pilote Leif Dietrichson: l'équipage est composé du capitaine de corvette René Guilbaud, du lieutenant de vaisseau Albert Cavalier de Cuverville, du maître mécanicien Gilbert Brazi et du second maître radiotélégraphiste Emile Valette, avec lesquels il disparaît. Une autre équipe parvint à retrouver le dirigeable et Nobile, vivant. Mais Amundsen et ses compagnons ne revinrent jamais. Seul un flotteur et un réservoir de l'hydravion ainsi qu'un radeau de fortune sont retrouvés près de la côte de Tromsø. Il est probable que l'hydravion se soit écrasé dans le brouillard quelque part dans la mer de Barents. Les corps n'ont jamais été retrouvés, ni l'épave de l'hydravion malgré de très nombreuses recherches, jusque très récemment puisqu'en 2009 la marine norvégienne a lancé une expédition pour retrouver les restes de l'épave. En vain. L'exploration polaire était toute la vie d'Amundsen. Ce devait être aussi la cause de sa mort. ■

Claire Aramis



Le Pourquoi Pas ? de Charcot à la recherche du Latham disparu avec Amundsen

Pour en savoir plus :
Club de Philatélie Polaire de France (CPPF)
11, rue Jean Perrin
45100 Orléans
<http://philatelie.polaire.free.fr>

Nos vifs remerciements à Gilles Troispoux pour son aimable collaboration et l'iconographie de cet article.