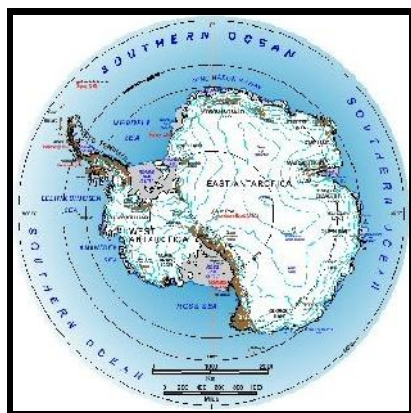


— Michèle CARTIER

LA CONQUÊTE DE L'ANTARCTIQUE : L'HISTOIRE DES EXPÉDITIONS



INTRODUCTION

L'Antarctique est un continent situé presque entièrement au sud du cercle polaire antarctique (66°30' S). Depuis l'arrivée des satellites de cartographie, sa limite se définit par la convergence antarctique - la rencontre des masses d'eaux polaires avec celles des autres océans - regroupant ainsi le continent lui-même et les îles périphériques (illustration #1). C'est le continent le plus froid, le plus sec et le plus inhospitalier de la planète.



(illustration #1 : Le continent antarctique illustré sur un timbre du Chili émis pour marquer le X^e anniversaire du Traité sur l'Antarctique)

Cette région a d'abord été fréquentée par des chasseurs de baleine et des aventuriers. Certains ont été attirés par les vastes étendues de glace et les plateaux enneigés; ils ont pénétré de plus en plus profondément à l'intérieur de ces territoires inconnus. Toutes

les observations et toutes les connaissances recueillies ont permis de faire avancer l'exploration de ce vaste territoire.

C'est l'histoire de la conquête de ce continent austral que je tenterai de retracer dans cette étude.

En 350 avant Jésus-Christ, l'idée d'une région froide au sud existait chez les Grecs antiques, car selon Aristote chaque chose dans le monde a un équivalent, selon la loi de la symétrie. S'il existe une terre froide sous la constellation de l'ours (*arktos*), il devrait en exister une autre dans l'hémisphère sud. On l'appela «Antarctique» (opposé à l'ours), c'est la «*Terra australis incognita*» (illustration #2).



(illustration #2 : Le timbre de la Nouvelle-Zélande présente James Cook, l'un des premiers explorateurs du continent antarctique)

A) LES PREMIERS EXPLORATEURS

Les Portugais furent probablement les premiers Européens au XV^e siècle à explorer le sud de la Terre. Mentionnons, tout particulièrement, Henri le Navigateur, Bartholomeu Dias de Novaes et Vasco de Gama.

- L'explorateur Fernão de Magalhães (Fernand de Magellan) dirigea la première circumnavigation du globe, de 1519 à 1522 (illustration #3). Il découvre la Terre de Feu et le détroit qui porte son nom (illustration #4). Malheureusement, il fut tué aux Philippines et c'est son assistant, Sebastian del Cano, qui compléta la circumnavigation, en 1522.



(illustration #3 : Fernand de Magellan)



(illustration #4 : Carte du détroit de Magellan, dessinée par Pedro Sarmiento de Gamboa)

• En 1578, le navire de sir Francis Drake (illustration #5) est poussé vers le sud, par des vents violents. Il découvrira la Terre de Feu, séparée de la péninsule antarctique, par un bras de mer qui porte maintenant le nom de «Détroit de Drake» ou de «Passage de Drake».



(illustration #5 : sir Francis Drake)

* En février 1722, l'amiral français Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec découvre un territoire qu'il nomme la *France australe* et en prend possession, au nom du roi Louis XV (illustrations #6 à #8).



(illustration #6 : Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec et le Hâvre de Noël)



(illustration #7 : Kerguelen et son navire, «La Fortune»)



(illustration #8 : Les îles Kerguelen)

L'expédition comprend deux navires : la flûte *La Fortune*, commandée par Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec, et la gabarre *Le Gros-Ventre*, dirigée par Louis Alesno de Saint-Allouarn (illustration #9).



(illustration #9 : Le «Gros-Ventre» dirigé par Louis Alesno de Saint-Allouarn)

En 1776, James Cook visitera ces îles et les nommera les *Îles de la désolation*, maintenant connues sous le nom d'*archipel de Kerguelen*. Cook mettra pied à terre, le 25 décembre, et, pour cette raison, il nommera l'endroit *Port Christmas* (illustration #10).



(illustration #10 : Passage du capitaine Cook aux îles Kerguelen)

- Durant la même année, le Français Nicolas Thomas Marion-Dufresne (illustration #11), à bord du *Mascarin*, découvre les îles Crozet (illustration #12).



(illustration #11 : Le capitaine Marion-Dufresne)



(illustration #12 : Découverte des îles Crozet)

Un timbre, gravé par Pierre Béquet en 1990 et montrant une des îles Crozet, comporte une erreur : selon la carte de l'*Institut géographique national* de France, la latitude correcte de l'île aux Cochons est 46° 05' S, et non pas le 45° 05' S, tel qu'indiqué sur le timbre (illustration #13).



(illustration #13 : Carte de l'île aux Cochons, faisant partie de l'archipel Crozet)

L'archipel Crozet comprend cinq îles, dont l'île des Pingouins (illustration #14) et l'île des Apôtres (illustration #15).

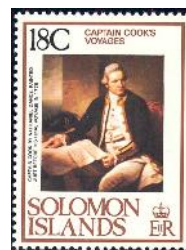


(illustration #14 : L'île des Pingouins)



(illustration #15 : L'île des Apôtres)

- Le 17 janvier 1773, le capitaine James Cook (illustration #16), à bord du *HMS Resolution*, traverse pour la première fois le cercle polaire antarctique, soit 66°33' S, en circumnavigant l'Antarctique sans pourtant voir le continent (illustration #17).



(illustration #16 : Le capitaine James Cook)



(illustration #17 : La circumnavigation de l'Antarctique, par le capitaine James Cook)

Lors de son troisième voyage en 1774, il parcourt les mers du sud et découvre, dans l'Atlantique, la Géorgie du Sud et les îles Sandwich du Sud.

Grand navigateur, James Cook a découvert plus de territoires que n'importe quel autre explorateur dans l'histoire, notamment : l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Sibérie, etc. ... La période «1776-1779», mentionnée sur le timbre de la Géorgie du Sud (illustration #18), correspond à sa recherche du Passage du nord-ouest canadien. Après avoir navigué le long des côtes du Canada et de l'Alaska et traversé le cercle polaire arctique, James Cook doit abandonner ce projet. Il se dirigera ensuite vers les îles Hawaï où il trouva accidentellement la mort, en 1779.



(illustration #18 : Tracé du voyage du capitaine James Cook autour des îles Sandwich)

Les notes détaillées de James Cook décrivent la présence abondante de phoques et de baleines dans les mers du sud. Ces observations soulèvent l'intérêt des compagnies baleinières. À partir de ce moment, l'exploration de l'Antarctique eut pour but de trouver de nouveaux territoires pour la chasse aux phoques et aux baleines (illustration #19). De nombreuses îles périanctarctiques furent ainsi découvertes par ces chasseurs, mais plusieurs restèrent, longtemps, secrètes afin de ne pas divulguer à la compétition ces nouveaux territoires de chasse. Plus tard, la chasse excessive va finalement tuer l'industrie baleinière dans les îles du sud.



(illustration #19 : Chasse à la baleine)

- Peu de noms ressortent de cette époque, si ce n'est celui de l'Américain Nathaniel Palmer (illustration #20) qui, à bord du sloop *Hero*, réclame la découverte de l'Antarctique en 1820. Mais il semble que Bellingshausen l'y avait précédé. La découverte des îles Orcades du Sud lui est, cependant, attribuée.



(illustration #20 : Nathaniel Palmer)

- La première découverte corroborée de l'Antarctique a été faite, en 1820, par une expédition russe,

dirigée par le capitaine Fabian von Bellingshausen, à bord du *Vostok* (illustrations #21 à #24).



(illustration #21 : L'explorateur Fabian von Bellingshausen)



(illustration #22 : Fabian von Bellingshausen et son navire *Vostok*)



(illustration #23 : Voyage du *Vostok* autour du continent antarctique)



(illustration #24 : Le *Vostok*)

Les timbres, illustrant cette expédition, montrent un second navire, le *Mirnyi*, sous la gouverne du lieutenant Mikhail P. Lazarev. Bellingshausen découvre

l'île de Pierre I^{er} et la terre d'Alexandre I^{er}. La Russie ne fut pas impressionnée par la circumnavigation du nouveau continent et il faudra attendre, jusqu'en 1955, la première expédition soviétique en Antarctique dirigée par Mikhaïl Somov.

• En 1822, l'Écossais James Weddell (illustration #25) navigue par 74° S ; il pénètre profondément à l'intérieur d'une grande étendue d'eau qui portera son nom : la mer de Weddell. Tout en cherchant de nouveaux territoires de chasse, il explore les îles Orcades et Shetland du Sud. En 1825, il publie un livre contenant tous ses relevés cartographiques ainsi que ses observations annotées : *A Voyage Towards the South Pole Performed in the Years 1822-24* (rééd. 1971). Ce faisant, il espère que ses données allaient rejoindre le plus grand public possible plutôt que de demeurer sur une tablette, à l'Amirauté.



(illustration #25 : James Weddell)

• Le Français Jules-Sébastien Dumont d'Urville réclame pour la France, en janvier 1840, une portion du continent qu'il nomme Terre Adélie, en hommage à son épouse Adèle (illustrations #26 à #29). Lui et son équipage furent les premiers, semble-t-il, à mettre pied sur le continent antarctique.



(illustration #26 : Jules-Sébastien Dumont d'Urville)



(illustration #27 : Jules-Sébastien Dumont d'Urville et ses deux navires, l'Astrolabe et la Zélée)



(illustration #28 : Découverte de la Terre Adélie par Dumont d'Urville, en janvier 1840)



(illustration #29 : Adèle Dumont d'Urville)



(illustration #30 : L'Astrolabe)

À bord de l'*Astrolabe* (illustrations #30 et #31) et de la *Zélée* (illustration #32), on compte une équipe de scientifiques qui effectuèrent des travaux de reconnaissance et qui cartographièrent la région.



(illustration #31 : L'Astrolabe)



(illustration #32 : La Zélée)

Chassés par le mauvais temps, ces hommes retournèrent en France sans se douter qu'il faudrait attendre 110 ans avant que d'autres Français, Max Douguet et André-Franck Liotard, ne plantent de nouveau le drapeau national en Terre Adélie (illustration #33).



(illustration #33 : Trentième anniversaire des expéditions polaires françaises)

• En janvier 1841, sir James Clark Ross (illustrations #34 et #35), à bord de l'*Erebus* et du *Terror* (illustrations #36 et #37), chercha le pôle Sud magnétique. Il découvrit la terre de Victoria, le mont Erebus (illustration #38), la mer maintenant connue sous le nom de mer de Ross et la plate-forme de glace de Ross.



(illustration #34 : sir James Clark Ross)



(illustration #35 : sir James Clark Ross)



(illustration #36 : L'Erebus et le Terror en Antarctique)



(illustration #37 : L'Erebus en Antarctique)



(illustration #38 : L'Erebus devant le mont Erebus)

• Le capitaine norvégien Carl Larsen (illustration #39) découvrit, en 1892, des fossiles sur l'île Seymour, près de la péninsule antarctique. Cette importante découverte permit d'envisager des climats beaucoup plus doux à une autre époque. Larsen rapporta ses échantillons à bord du *Jason*.



(illustration #39 : Carl Larsen et son navire, le *Jason*)

En 1904, il construisit la première station baleinière à Grytviken, sur l'île de la Géorgie du Sud. Cette base devint le centre d'une florissante industrie baleinière rapportant plusieurs millions de livres sterling. Cette pêche effrénée, sans aucun contrôle, va épuiser les stocks de baleines et de phoques au point que la station dut fermer, en 1965.

Un monument, fait d'os de mâchoires de baleines, fut élevé en souvenir de cette époque glorieuse de la pêche baleinière (illustration #40).



(illustration #40 : Monument rappelant la chasse aux baleines)

B) L'ÉPOQUE HÉROÏQUE (1892-1928)

Le véritable intérêt scientifique pour l'Antarctique commença avec le sixième *Congrès international de géographie*, en 1895, à Londres.

• En 1897, le Belge Adrien de Gerlache de Gomery mit sur pied la première expédition de nature scientifique (illustrations #41 et #42).



(illustration #41 : Adrien de Gerlache de Gomery)



(illustration #42 : Adrien de Gerlache et son navire, le *Belgica*)



(illustration #43 : Le *Belgica* en Antarctique)

À bord du *Belgica* qu'il commandait, on y trouvait : le Norvégien Roald Amundsen (illustration #44), le Roumain Emil Racovita (illustration #45) ainsi que les Polonais Antoni Dobrowolski (illustration #46) et Henryk Arctowski (illustration #49).



(illustration #44 : Roald Amundsen)



(illustration #45 : Emil Racovita)



(illustration #46 : Antoni Dobrowolski)

Malheureusement, cette expédition dût faire face à des problèmes de toutes sortes causés surtout par le manque de planification adéquate et par la mauvaise sélection des matelots. Le départ, qui s'effectua en Uruguay, dût être retardé; l'expédition fit alors face à la plate-forme de glace qui s'étend et gèle.

C'est ainsi que le navire fut emprisonné dans les glaces (illustration #47) et que l'équipage dût passer, péniblement, l'hiver au sud du cercle antarctique. Cependant, les observations scientifiques faites au cours de cette année complète et les riches collections recueillies ont permis de ramener des données scientifiques de grande valeur.



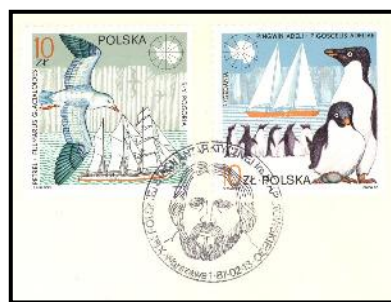
(illustration #47 : Le Belgica pris dans la glace en Antarctique)

Parmi ces données scientifiques, une nouvelle espèce de poisson fut découverte en Antarctique par le naturaliste roumain Emil Racovita : le *Racovitza glacialis* (illustration #48).



(illustration #48 : *Racovitza glacialis*)

De son côté, le géologue polonais Henryk Arctowski a eu droit à une oblitération à son effigie (illustration #49). Depuis 1977, une station polonaise en Antarctique porte son nom.



(illustration #49 : Henryk Arctowski)

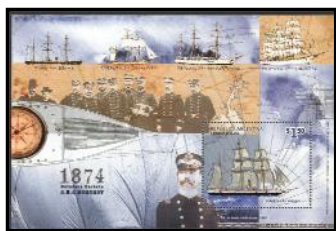
• Otto Nordenskjöld dirigea la première expédition suédoise en Antarctique, de 1901 à 1903. Il débarqua, avec cinq hommes, sur l'île de Snow Hill pour y exécuter un programme de recherches, qui doit durer un an. Le navire, l'*Antarctic*, devait venir les chercher après ce laps de temps. Le 12 février 1903, le navire est écrasé par les glaces et les explorateurs devront passer une deuxième année en Antarctique (illustration #50).



(illustration #50 : Carnet émis par la Suède pour marquer l'expédition d'Otto Nordenskjöld en Antarctique)

En Argentine, on commença à se préoccuper du sort des Suédois et il fut décidé d'envoyer des secours. Ils

furent retrouvés sains et saufs, le 8 novembre 1903, par le commandant J. Irizar à bord de la corvette argentine, *A.R.A. Uruguay* (illustration #51).



(illustration #51 : Feuille-souvenir émis pour marquer l'expédition argentine qui s'est portée au secours des Suédois)

• En 1911, le lieutenant Nobu Shirase embarqua sur son bateau, le *Kainan Maru*, pour la première expédition japonaise en Antarctique. Son but initial était d'atteindre le pôle Sud; mais mal équipés et ayant à faire face à des conditions climatiques effroyables, les Japonais doivent abandonner ce projet. Ils ont, malgré tout, réalisé des travaux scientifiques et explorent la terre du roi Édouard VII (illustrations #52 et #53).



(illustration #52 : Le lieutenant Nobu Shirase)



(illustration #53 : Le lieutenant Nobu Shirase et carte de l'Antarctique)

- William Speirs Bruce : un explorateur écossais méconnu.

Bruce (illustration #54) fut un grand scientifique et un explorateur qui réalisa plus de campagnes que tous ses contemporains réunis. Il a rapporté, de ses expéditions, une énorme quantité de données : en physique, en biologie et en botanique. Son intérêt pour l'océanographie venait de ses travaux effectués sur les collections rapportées par C. Wyville Thomson lors de son expédition à bord du *Challenger* (illustration #55), entre 1872 et 1876.



(illustration #54 : William Speirs Bruce)

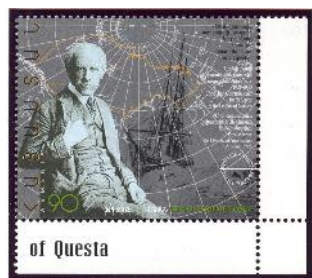


(illustration #55 : Le Challenger)

Par la suite, sa rencontre avec le fameux explorateur norvégien Fridjof Nansen (illustrations #56 et #57) fut déterminante. Ils devinrent amis et Nansen prodiguera à Bruce de nombreux et judicieux conseils.



(illustration #56 : Fridjof Nansen sur un timbre de l'URSS)



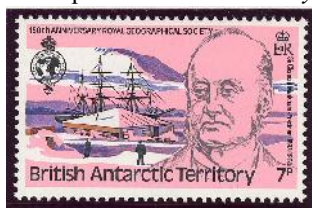
(illustration #57 : Fridtjof Nansen
sur un timbre d'Arménie)

Au cours d'un voyage en Arctique, Bruce rencontra le prince Albert I^{er} de Monaco, un des plus grands océanographes de l'époque. C'est ainsi que Bruce participa à plusieurs expéditions dans l'Arctique, en sa compagnie (illustration #58).



(illustration #58 : Expéditions
d'Albert I^{er} de Monaco)

Il fut amèrement déçu quand sir Clements R. Markham (illustration #59), secrétaire de la *Royal Geographical Society*, lui préféra Robert Falcon Scott pour diriger l'expédition du *Discovery* en Antarctique.



(illustration #59 : sir Clements R. Markham,
secrétaire de la *Royal Geographical Society*)

En 1902, Bruce organisa alors une expédition majoritairement écossaise. À bord du *S.Y. Scotia* (illustration #60) il se rendit aux Orcades du Sud, à

l'île Laurie, où il mit sur pied la base *Omond House* (illustration #61).



(illustration #60 : Le *S.Y. Scotia*)



(illustration #61. La base *Omond House*)

Cette station météorologique, qui est encore en opération de nos jours, est la plus vieille station météo en Antarctique.

Lors de cette expédition, Bruce amenait avec lui trois scientifiques argentins dont un, Hugo Acuna, transportait une machine à oblitérer. Acuna devint, par conséquent, le premier maître de poste en Antarctique (illustration #62).



(illustration #62 : Hugo Acuna,
premier maître de poste en Antarctique)

Bruce effectua des recherches scientifiques et météorologiques. Il explora la mer de Weddell. Il découvrit de grandes régions du continent, dont la terre de Coats Land.

L'œuvre de Bruce est contenue dans sept volumes

donnés, en 1947, à l'*Institut polaire Scott*, de Cambridge, par sir James Wordie, alors président de la *Royal Geographic Society* (illustration #63).



(illustration #63 : sir James Wordie, président de la *Royal Geographic Society*)

On considère que Bruce est celui qui a le plus contribué à la connaissance scientifique de l'Antarctique.

- Jean-Baptiste Charcot (illustrations #64 et #65), explorateur/navigateur français, fut surnommé le *gentleman des pôles* par Robert Falcon Scott.



(illustration #64 : Jean-Baptiste Charcot)



(illustration #65 : Jean-Baptiste Charcot et son navire *Le Pourquoi pas ?*)

En 1904 à bord du *Français* (illustration #66), il commença l'exploration du côté ouest de la péninsule antarctique. Les résultats de cette mission furent impressionnants : 1000 km de nouvelles côtes reconnues; plus de 75 caisses d'observations, des notes, des mesures et des collections furent récoltées.



(illustration #66 : *Le Français* commandé par Charcot)

Quatre ans plus tard, Charcot retourna en Antarctique, à bord du navire *Le Pourquoi pas ?* (illustration #67), et il continua l'exploration entreprise auparavant. Hivernage et campagne estivale furent fertiles en résultats; Charcot décrivit la terre d'Alexandre I^{er} et découvrit la terre qui porte son nom.



(illustration #67 : *Le Pourquoi pas ?*)

Jean-Baptiste Charcot mourut le 16 septembre 1936, lorsque son navire s'abîma sur les récifs de la côte d'Islande (illustration #68).



(illustration #68 : *Hommage à Jean Charcot*)

«Au-delà de ses talents d'explorateur, de meneur d'hommes et de savant infatigable, il reste aimé pour ses qualités humaines, sa profonde gentillesse et sa disponibilité, ainsi que pour son attachement au respect de la nature.» (Association «Pourquoi pas l'Antarctique ?»)

- Robert Falcon Scott fut le héros britannique de l'Antarctique (illustration #69). Il dirigea deux expéditions en Antarctique dont la dernière lui sera fatale.



(illustration #69 : Robert Falcon Scott et Ernest Shackleton)

En 1902, il dirigea son premier voyage en Antarctique. Cette mission est connue sous le nom d'expédition *Discovery*, du nom de son navire (illustration #70). À bord, on trouvait aussi Ernest Shackleton et Edward Wilson (illustration #71).



(illustration #70 : Le *Discovery*, navire de Robert Falcon Scott)



(illustration #71 : Robert Falcon Scott, Ernest Shackleton et Edward Wilson)

Robert Falcon Scott fit de nombreuses explorations dans la région de la plate-forme de Ross; il découvrit la terre du roi Édouard VII et il accomplit le premier vol en ballon au-dessus du territoire. En février 1904, Scott retourna en Grande-Bretagne et rapporta dans ses bagages une grande quantité de données scientifiques sur le magnétisme, la météorologie, la biologie et la géologie.

Le 1^{er} juin 1910, il quitta de nouveau la Grande-Bretagne à bord du *R.Y.S. Terra Nova* (illustration #72) ayant, pour objectifs, d'atteindre le pôle Sud et de mener plusieurs études scientifiques. Non seulement il utilisa des traîneaux à chiens, mais aussi des poneys et deux autochenilles motorisées.



(illustration #72 : Le *R.Y.S. Terra Nova* de Scott)

Robert Falcon Scott avait, dans ses bagages, 23 171 timbres de la Nouvelle-Zélande portant, en surcharge, VICTORIA LAND (illustration #73) :

- . date d'émission : 14 janvier 1910
- . dentelure 14 x 14 1/2
- . aucun filigrane

Sur certains de ces timbres surchargés, on trouve une variété rare où le point [.] est remplacé par une virgule [,] (illustration #74).



(illustration #73)



(illustration #74 : Variété)

Avant son départ de Christchurch en Nouvelle-Zélande, Robert Falcon Scott avait été assermenté comme maître de poste de la terre de Victoria, le 23 novembre 1910. Arrivée en Antarctique, l'expédition rejoignit la terre de Victoria et passa l'hiver dans une petite cabane, à *Cape Evans* (illustration #75).



(illustration #75 : Cabane de Scott, à *Cape Evans*)

Cinq hommes (Lawrence Edward Grace Oates, Edgar Evans, Henry Bower et Edward Wilson ayant à leur tête, Robert Falcon Scott) se rendirent, après d'énormes difficultés, au pôle Sud pour se rendre compte qu'Amundsen les y avait précédés (illustration #76). Affaiblis par le manque de nourriture et le froid, ces hommes mourront sur le chemin du retour.



(illustration #76 : Les quatre hommes qui accompagnaient Robert Falcon Scott dans son expédition : Lawrence Edward Grace Oates, Edgar Evans, Henry Bowers, Edward Wilson)

Huit mois plus tard, une équipe de recherche, dont faisait partie Charles «Silas» Wright, découvrit les corps glacés de Robert Falcon Scott, Henry Bowers et Edgar Wilson. Affamés et gelés, ces explorateurs n'étaient qu'à 18 km du dépôt de vivres.

Lorsqu'en 1972 la Poste britannique émit une série de timbres honorant des explorateurs, Charles Wright signa, pour le Canadien Kasimir Bileski, quelques plis portant un timbre à l'effigie de sir Robert Falcon Scott (illustration #77). Ce pli constitue un souvenir important de l'histoire de l'Antarctique.



(illustration #77 : Pli du premier jour d'émission signé par Charles Wright)

- Roald Amundsen fut le plus grand explorateur norvégien des régions polaires. En 1905, lors d'une expédition au pôle Nord, il démontra que les pôles ma-

gnétiques sont des points mouvants régis par le magnétisme terrestre. Au mois d'août 1905, il franchit pour la première fois le Passage du nord-ouest canadien (illustrations #78 et #79).



(illustration #78 : Roald Amundsen, en bas, et Robert Perry)



(illustration #79 : Roald Amundsen et le drapeau norvégien)

En 1910, Roald Amundsen appareilla pour l'Antarctique à bord du *Fram* (illustration #80).



(illustration #80 : Le *Fram*, navire de Roald Amundsen)

Le 14 décembre 1911, avec ses quatre compagnons,

il fut le premier à atteindre le pôle Sud, où il planta le drapeau norvégien (illustrations #81 et #82).



(illustration #81 : Roald Amundsen)



(illustration #82 : Roald Amundsen et ses quatre compagnons au pôle Sud)

Les techniques de protection et d'utilisation de chiens de traîneaux, apprises chez les Inuits, lui ont permis d'atteindre le pôle Sud un mois avant Robert Falcon Scott.

De retour en Norvège, Amundsen fut de plus en plus attiré par l'aviation. En mai 1925, à bord de son avion *Norge*, avec Lincoln Ellsworth comme coéquipier, il réalisa le premier vol transarctique, du Spitzberg à l'Alaska (illustration #83).



(illustration #83 : Survol de l'Arctique en avion et en dirigeable)

• sir Ernest Henry Shackleton effectua trois expéditions en Antarctique (illustration #84). En 1901, il accompagna Robert Falcon Scott lors de l'expédition du *Discovery*. Ce voyage lui permit de se familiariser avec le sud et l'incita à mettre sur pied sa propre expédition, quelques années plus tard.



(illustration #84 : sir Ernest Henry Shackleton)

❖ Le 7 août 1907, Shackleton quitta la Grande-Bretagne à bord du *Nimrod* (illustration #85). Son but premier était d'atteindre le pôle Sud géographique. Malheureusement, le froid intense (-40°C), le terrain accidenté parsemé de crevasses et le manque de nourriture empêchèrent l'équipe constituée, de quatre personnes, d'aller plus loin que le 88°23' S, à 150 km du pôle.



(illustration #85 : Le Nimrod)

Cependant, Shackleton effectua l'ascension du mont Erebus, sur l'île de Ross. Il utilisa, pour la première fois, l'automobile en Antarctique; une *Arrol-Johnston* (illustration #86) lui permit de faire quelques travaux autour du campement mais finit par s'enliser, dans la neige molle, sur de plus grandes distances.



(illustration #86 : L'autochenille Arrol-Johnston, équipée de skis)

Au cours de cette même expédition, un groupe de trois personnes (Edgeworth David, Douglas Mawson et Alistair Mackay) atteignit le pôle Sud magnétique, le 15 janvier 1909. Ils y plantèrent l'*Union Jack* et prirent possession de ce territoire au nom de Sa Majesté, le roi Édouard VII (illustration #87).



(illustration #87 : Edgeworth David, Douglas Mawson et Alistair Mackay au pôle Sud)

Lors de son passage en Nouvelle-Zélande, Shackleton avait été assermenté maître de poste de la terre du roi Édouard VII et apportait, en Antarctique, cent feuilles de 240 timbres chacune. Pour l'occasion, les timbres avaient été surchargés : KING EDWARD VII LAND (illustration #88) :

- . date d'émission : 15 janvier 1908
- . surcharge «King Edward VII Land»
- . dentelure 14
- . aucun filigrane



(illustration #88 : Timbre de Nouvelle-Zélande surchargé «King Edward VII Land»)

À cause des conditions peu clémentes, Shackleton n'a pu descendre à la terre d'Édouard VII mais il a pu le faire à la terre de Victoria. Il semblerait que ce timbre n'a jamais été vendu au public, à sa réelle valeur. Il n'en demeure pas moins que ce timbre est l'une des toute premières pièces philatéliques de l'Antarctique.

De retour à Londres, Ernest Henry Shackleton fut anobli par le roi Édouard VII, en 1909.

❖ En 1914, sir Ernest Henry Shackleton dirigea la *British Imperial Trans-Antarctic Expedition*. Le but de celle-ci était de traverser le continent antarctique. Shackleton fut forcé d'abandonner son projet. Son bateau, l'*Endurance*, ayant été écrasé par les glaces, sombra au fond de la mer de Weddell (illustrations #89 et #90).



(illustration #89 : L'Endurance de Shackleton)



(illustration #90 : L'Endurance pris dans les glaces de la mer de Weddell)

Les hommes durent alors monter un campement sur la banquise qui dérivait sur la mer de Weddell. Les naufragés touchèrent enfin terre, à l'île Éléphant, après avoir été prisonniers des glaces pendant 16 mois. Shackleton et cinq hommes utilisèrent un des bateaux de sauvetage, le *James Caird*, et, malgré les tempêtes et la glace, allèrent chercher du secours à la station baleinière de la Géorgie du Sud. Malheureusement, ils abordèrent du mauvais côté de l'île; ils durent traverser les crevasses, les montagnes et les glaciers pour finalement atteindre les secours (illustrations #91 et #92).



(illustration #91 : Mise à la mer du James Caird)



(illustration #92 : Itinéraire suivi par le James Caird)

De là, Shackleton et deux de ses hommes embarquèrent sur un baleinier norvégien, qui les mena aux îles Falklands. Après un détour forcé à Punta Arenas, le gouvernement chilien envoya le *Yelno*, commandé par le capitaine Pardo, vers l'île Éléphant pour rescaper le reste de l'équipage demeuré sur cette île (illustration #93).



(illustration #93 : La capitaine Pardo commandant du *Yelno*)

Ce sauvetage constitua l'une des plus grandes épopées de l'histoire de l'Antarctique. Shackleton retourna en Grande-Bretagne, en mai 1917. La guerre faisait rage et celui-ci servit en Russie.

❖ En 1921, Shackleton entreprit sa troisième expédition nommée la *Shackleton-Rowett Expedition*, du nom du riche homme d'affaires, qui finança le voyage. À bord du *Quest*, il se rendit jusqu'à la Géorgie du Sud (illustrations #94 et #95).



(illustration #94 : Le *Quest*, navire de la troisième expédition de Shackleton)



(illustration #95 : Le trajet suivi par le *Quest*)

Malheureusement, Shackleton ne termina jamais cette expédition et il mourut d'un arrêt cardiaque, le 5 janvier 1922. Il fut enterré à Grytviken, en Géorgie du Sud, entouré de ses hommes et des baleiniers (illustration #96). Shackleton y repose parmi les montagnes et les glaciers, dont la présence lui était devenue indispensable (illustration #97).



(illustration #96 : Carte postale montrant l'enterrement de Shackleton, à Grytviken)



(illustration #97 : La tombe de Shackleton)

C) L'UTILISATION DE L'AVION POUR LA PÉNÉTRATION DU CONTINENT

L'utilisation de l'avion va permettre d'augmenter les connaissances du territoire antarctique. La photographie aérienne va compléter les données recueillies par les explorateurs sur le terrain et permettre de cartographier non seulement la côte mais aussi l'inté-

rieur du continent.

En 1928, l'Australien sir Hubert Wilkins et le pilote américain, Carl Ben Eielson, furent les premiers humains à survoler l'Antarctique, au niveau de la péninsule. Wilkins réalisa plusieurs expéditions à bord du *Lockheed Vega*, qui lui permirent de cartographier plus de 200 000 km² de territoire (illustration #98).



(illustration #98 : sir Hubert Wilkins)

Au cours des années qui suivirent, plusieurs autres personnes contribuèrent à l'amélioration des connaissances géographiques de l'Antarctique.

En 1935, l'Américain Lincoln Ellsworth traversa le continent à bord de son avion, le *Polar Star* (illustration #99).



(illustration #99 : Lincoln Ellsworth et son avion, le *Polar Star*)

De son côté, le Norvégien Lars Christensen atterrit et revendiqua Bouvetøya (l'île Bouvet), en 1929 (illustrations #100 et #101).



(illustration #100 : Pli portant des timbres norvégiens surchargés BOUVET OY)



(illustration #101 : L'avion *Avro Avian* de Lars Christensen)

En 1929-1931, l'Australien sir Douglas Mawson participa à l'expédition de recherche B.A.N.Z.A.R.E qui réunit des explorateurs britanniques, australiens et néo-zélandais. À bord de son avion *Gypsy Moth*, Mawson aida à effectuer des relevés géographiques sur plus de 3200 km de côte (illustrations #102 et #103).



(illustration #102 : L'Australien sir Douglas Mawson)



(illustration #103 : Le *Gypsy Moth*, de Mawson)

À la fin des années 1930, les tensions montent en Europe et la Deuxième Guerre mondiale éclate, en 1939. Celle-ci va interrompre les projets de plusieurs explorateurs ou de pays intéressés à ce continent.



Si l'Argentine et le Chili ne figurent pas parmi les pays qui ont donné les grands explorateurs de l'Antarctique, il n'en demeure pas moins que ces pays revendiquent une portion importante de ce continent. Séparés de la presqu'île antarctique par un bras de mer, le «Passage de Drake», l'Antarctique fait partie

intimement de l'histoire de ces deux pays et de celle des pêcheurs de phoques et de baleines qui ont parcouru ce territoire.

CHILI

La Araucana (1958), un poème épique d'Alonso de Ercille y Zúñiga, célèbre la conquête du Chili par les Espagnols. Composé en 1569, cet ensemble de chants fait état d'une région au sud (Antarctique ?) comme étant un territoire chilien (illustration #104).



(illustration #104 : Le poème épique «La Araucana»)

Les Chiliens ont eu une grande visibilité en Antarctique. Plusieurs stations y ont été construites. Par exemple, ce pli, de 1962, porte les oblitérations des bases Arturo Prat, O'Higgins, Pedro Aguirre Cerda et Gabriel Gonzalez Videla (illustration #105). Plus tard, la terre de Graham sera rebaptisée par les Chiliens, O'Higgins Land.



(illustration #105 : Pli reproduisant les oblitérations de plusieurs bases chiliennes, en Antarctique)

ARGENTINE

En Argentine, aussi on a le souci de bien souligner sa présence en Antarctique. Une forte «propagande philatélique» va s'ensuivre (illustration #106).



(illustration #106 : Les revendications territoriales de l'Argentine se manifestent sur de nombreux timbres émis par ce pays. Sur ce pli argentin oblitéré de la base «General Belgrano», l'oblitération, du type A2, est caractérisée par l'étoile de gauche de la 'Croix du Sud' placée au-dessus du T de Antarctica et les lignes du drapeau qui sont ondulées.)

Le timbre ci-dessus, émis en 1968, possède un filigrane 90 où RA est dans le soleil (illustration #107).



(illustration #107 : Filigrane du timbre du pli ci-dessus)

José María Sobral est le premier Argentin à débarquer officiellement en Antarctique, en 1901. Il accompagnait l'expédition suédoise d'Otto Nordenskjöld (illustration #108).



(illustration #108 : José María Sobral, le premier Argentin à mettre le pied en Antarctique)



D) L'ÈRE CONTEMPORAINE

Le vice-amiral Richard Evelyn Byrd est considéré par les États-Unis comme étant le héros de l'Antarctique. Ses exploits en tant qu'aviateur, explorateur et

commandant d'expéditions font de lui une figure dominante dans l'histoire antarctique des États-Unis.

- EXPÉDITION I : «Byrd Antarctic Expedition I» (B.A.E.-I) (1928-1930)

Celle-ci fut considérée comme étant la première d'une série d'expéditions en Antarctique, où la technologie fut utilisée d'une façon prépondérante. Beaucoup de relevés météorologiques et d'études sur le magnétisme furent réalisés; des échantillons géologiques furent récoltés. Trois avions établirent des reconnaissances aériennes, tandis qu'une autochenille Ford sevit aux déplacements sur le terrain.

Le 28 janvier 1929, le commandant Richard Evelyn Byrd quitta le camp de base de *Little America*, sur la plate-forme de Ross. À bord de son avion trimoteur Ford *Floyd Bennett*, il devint le premier homme à survoler le pôle Sud. En signe de patriotisme, il y largua un drapeau états-unien (illustrations #109 à #111). Il revendiqua, au nom de son pays, tout le territoire à l'est du 150° et le nomma *Marie Byrd Land*.



(illustration #109 : Richard Evelyn Byrd est le premier humain à voler au-dessus du pôle Sud)



(illustration #110 : Le trimoteur Ford duquel Byrd lança le drapeau états-unien)



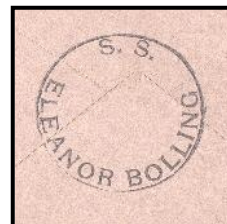
(illustration #111 : Pli marquant le cinquième anniversaire du premier vol au-dessus du pôle Sud)

Le *S.S. City of New York* est le navire-amiral (illustration #112). Le second navire, le *S.S. Eleanor Bolling*, effectua le transport de matériel, de chiens, de charbon, etc. Les deux navires disposaient d'un bureau de poste.



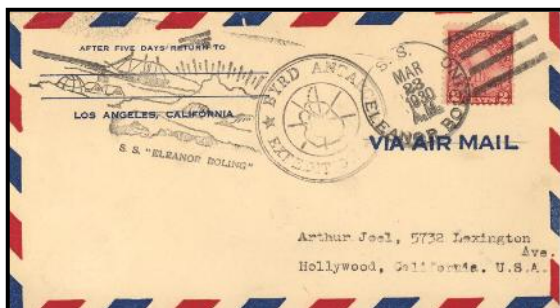
(illustration #112 : Pli posté à bord du *S.S. City of New York* le 19 février 1930. On remarque le cachet spécial de la première expédition - un dessin de la première base, *Little America*, accompagné d'un cercle de 39mm.)

La lettre illustrée ci-dessus a été transportée jusqu'à Dunedin, en Nouvelle-Zélande, à bord du *S.S. Eleanor Bolling*, comme le montre le cachet, à l'endos, qui confirme l'identification du navire (illustration #113).



(illustration #113 : Cachet du S.S. Eleanor Bolling)

Voici une autre lettre (illustration #114), qui fut postée à bord du S.S. *Eleanor Bolling* à destination d'Hollywood, en Californie. Remarquer l'erreur que l'on trouve sur quelques cachets spéciaux de l'expédition : le nom du navire est écrit avec un seul «l» (S.S. *Eleanor Boling*).



(illustration #114 : Pli posté à bord du S.S. Eleanor Bolling le 23 mars 1930)

À son retour aux États-Unis, Byrd fut partout accueilli en héros. Au cours des deux années qui suivirent, Byrd donna des conférences dont les profits serviraient à financer sa prochaine expédition en Antarctique.

Le président Franklin D. Roosevelt suggéra d'émettre un timbre-poste en l'honneur du vice-amiral Byrd. Ce timbre fut vendu pour la première fois dans un territoire hors des États-Unis, à *Little America*, et les recettes de sa vente aidèrent à financer la deuxième expédition privée de Byrd.

En 1933, des 13 millions de timbres qui furent imprimés seulement six millions auront été vendus. Ce timbre, dessiné par Victor S. McCloskey fils, d'après une ébauche soumise par le président Roosevelt lui-même, fut nommé *LITTLE AMERICA* (illustrations #115 et #116).

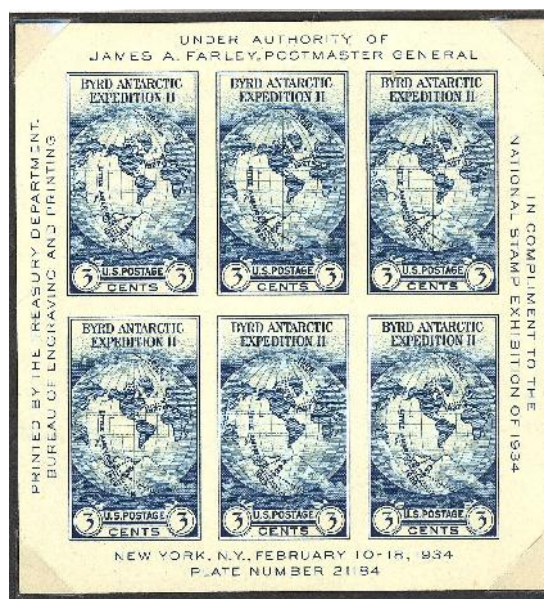


(illustration #115 : Le timbre «LITTLE AMERICA»)



(illustration #116 : Bloc de six timbres LITTLE AMERICA issus du centre de la feuille numérotée 21168 à la base)

En 1934, un feuillet-souvenir de six timbres fut émis lors de l'Exposition philatélique nationale, tenue à New York. Les timbres sont non dentelés et le feuillet-souvenir est sans gomme (illustration #117).



(illustration #117 : Feuillet-souvenir émis en 1934)



(illustration #118 : Ligne de coupe horizontale entre deux panneaux et flèche (en bleu) dans la marge de droite)

En 1935, il y a eu l'émission «folichonne» de James A. Farley, *Postmaster General*. Le même timbre fut émis en feuilles de 200 unités, groupées en quatre panneaux de 50 timbres. Chaque panneau est séparé par des lignes de coupe (*guide lines*), horizontales et verticales, imprimées en bleu foncé. Chaque feuille est numérotée, en haut et en bas, dans la marge, et chaque ligne de coupe est aussi signalée par une flèche dans la marge (illustrations #118 à #120).



(illustration #119 : Ligne de coupe verticale et flèche (en bleu) dans la marge du haut)



(illustration #120 : Lignes de coupe horizontale et verticale (traits bleus) entre les quatre panneaux)

En 1935, James A. Farley réimprima le feuillet-souvenir de 1934 mais, cette fois-ci, en feuilles de 25 feuillets de six timbres chacun (illustration #121). L'espace (*gutter*) entre les feuillets est de 16 mm. Cet espace permet de différencier les timbres de cette émission de celle de 1934.



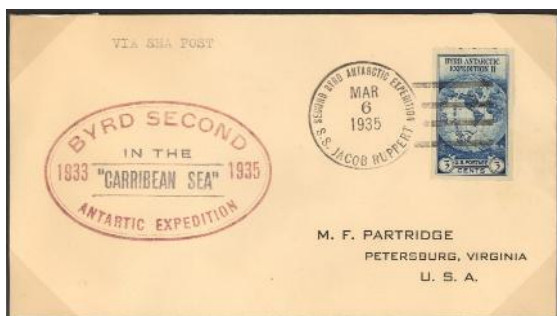
(illustration #121 : Bloc de quatre timbres de l'émission de 1935. Chaque timbre provient du coin d'un feuillet. L'espace entre les quatre feuillets, qui est de 16 mm, est en forme une croix (cross gutter).)



• EXPÉDITION II : «Byrd Antarctic Expedition II» B.A.E.-II (1933-1935)

Le vice-amiral Byrd quitta Boston le 25 septembre 1933 pour une expédition qui dura 21 mois. Il navigua à bord du *S.S. Jacob Ruppert*, commandé par le lieutenant W.F. Verleger.

Le navire posséda son propre bureau de poste et les deux commis, R.S. Russell et F.C. Voight, en furent les responsables (illustration #122).



(illustration #122 : Pli posté à bord du S.S. Jacob Ruppert durant le deuxième expédition de Byrd en Antarctique)

Le second navire fut le S.S. *Bear of Oakland*, commandé par le lieutenant Robert A.J. English (illustration #123). En plus de transporter une grande partie du matériel, le navire servait aussi de brise-glace. Le bureau de poste à bord fut considéré comme une « filiale » du bureau de *Little America II*.

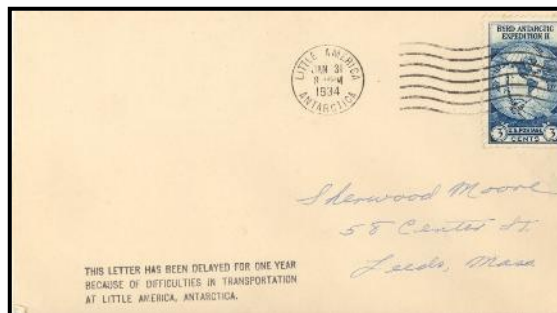


(illustration #123 : Cette carte postale fait partie d'une série de 17 cartes imprimées spécialement pour l'expédition. La carte, transportée par le S.S. *Bear of Oakland*, est signée par le capitaine Robert A.J. English.)

Remarques: 1- L'oblitération manuelle est de TYPE 1 - les 4 barres (killers) suivent le cercle de l'oblitérateur, il y a un espace entre le 30 et 1934. Ceci démontre que l'oblitération a été apposée par Leroy Clark, assistant-maître de poste à la base *Little America*. 2- La date de l'oblitération, le 30 janvier 1934, indique que cette carte postale fait partie d'un petit pourcentage de plis «*First Cancellation Mail*» qui sont partis à la date prévue avant que ne se déclenche une série de problèmes qui seront détaillés plus loin. 3- Une estampille rouge, © B.A.E.II, (incomplète) propre à l'expédition, apparaît dans le coin supérieur gauche,

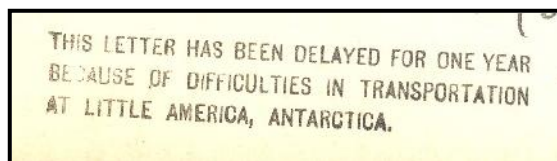
◆ ◆ ◆

Étude sur les plis portant la mention : «THIS LETTER HAS BEEN DELAYED FOR ONE YEAR BECAUSE OF DIFFICULTIES IN TRANSPORTATION AT *LITTLE AMERICA*, ANTARCTICA». «CETTE LETTRE A ÉTÉ RETENUE PENDANT UN AN À CAUSE DES DIFFICULTÉES DE TRANSPORT À *LITTLE AMERICA*, ANTARCTIQUE» (illustration #124).



(illustration #124 : L'oblitération mécanique de TYPE III, apposée par Leroy Clark, est constituée d'un bloc dateur et d'un oblitérateur formé de 7 lignes ondulées. La date indiquée, le 31 janvier 1934, est erronée. Le timbre «*Little America*» est de rigueur sur les plis.)

Dès l'arrivée à ce qui deviendra plus tard «*Little America II*», on monta une tente où fut installé le premier bureau de poste de cette base. Tous les sacs furent empilés dehors, dans la neige. Tous les plis devaient être datés du 30 janvier 1934, date de l'anniversaire du président Roosevelt. Malheureusement, Clark oblitéra les plis à deux dates différentes, en majorité le 31 janvier. Byrd décida de retenir les plis datés par erreur du 31 janvier 1934 et d'y inscrire la mention: «*This letter has been delayed...*» (illustrations #125 et #126).



(illustration #125 : Mention «*delayed*» du Type I. Le premier «*A*» de *Antarctica* est au-dessous du «*T*» de la ligne précédente. Il s'agit de la variété la plus commune.)

THIS LETTER HAS BEEN DELAYED FOR ONE YEAR
BECAUSE OF DIFFICULTIES IN TRANSPORTATION
AT LITTLE AMERICA, ANTARCTICA.

(illustration #126 : Mention «delayed» du Type II. Le premier «A» de Antarctica entre «L» et «T» de la ligne au-dessus. Cette variété est rare.)

Devant l'incapacité de Leroy Clark à faire face aux difficultés techniques causés par le froid et à cause de ses propres problèmes psychologiques d'adaptation, le vice-amiral Byrd demanda un nouveau technicien, car «...the postal situation at Little America was out of hand» (illustration #127).

NA23 96 EXPED VIA MACKAY RADIO
LITTLE AMERICA VIA SAN FRANCISCO

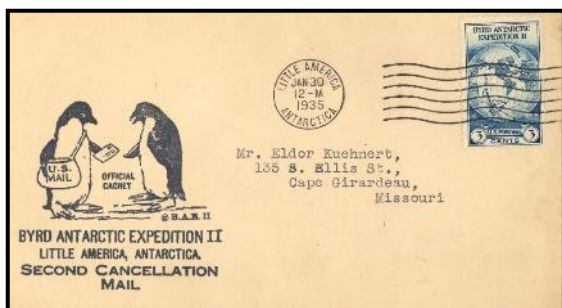
CLINTON B EILENBERGER
3RD ASST POSTMASTER GENERAL WASHINGTON D C

ALL U S MAIL AT LITTLE AMERICA IS SAFE COMMA COMBINATION OF UNIFORMED
CONDITION IN UNLOADING ARISING FROM NECESSITY OF PROTECTING LIVES OF MEN
COMMA TRANSPORTING SUPPLIES TO LITTLE AMERICA AND INITIATING SCIENTIFIC
PROGRAM MADE IT IMPOSSIBLE TO CLEAR ALL MAIL FROM LITTLE AMERICA POST
OFFICE THIS SEASON STOP ALL MAIL POUCHES SAFELY STORED AND WILL BE
RETURNED WITH ALL SECOND CANCELLATIONS WHEN EXPEDITION LEAVES LITTLE
AMERICA REGARDS R E BYRD

(illustration #127 : Byrd envoie un radiogramme au troisième assistant du Maître de poste général, C. B. Eilenberger qui diffusera cet avis.)

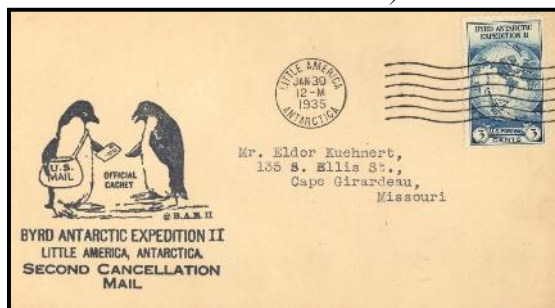
C.F. Anderson arriva le 20 janvier 1935. Il termina les oblitérations en utilisant aussi la mauvaise date.

Pour un dernier lot, on changea la matrice de la machine à oblitérer et on y apposa, en plus, le cachet «Penguin» (illustrations #128 à #131).



(illustration #128 : Cette oblitération mécanique de TYPE V, apposée par C. Anderson, est constituée d'un

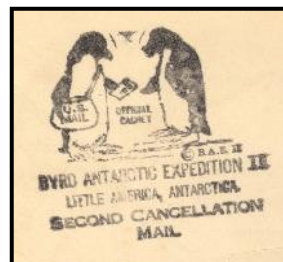
oblitérateur formé de 6 lignes ondulées. L'espace entre l'oblitérateur et le cercle du dateur est de 11mm. La date est celle du 30 janvier 1935. Le cachet officiel «Penguin» et la mention «Second Cancellation Mail» sont ajoutés. Le sigle «© B.A.E. II» est du TYPE I, avec un petit © à droite du D de «EXPEDITION». Le timbre de l'expédition «Little America».)



(illustration #129 : Oblitération mécanique de TYPE V apposée par C. Anderson. Le pli comporte aussi le cachet officiel «Penguin» et la mention «Second Cancellation Mail». Le sigle «© B.A.E. II» est au TYPE II où le petit © est juste au-dessous du «D» de «EXPEDITION». Le timbre est toujours celui de l'expédition «Little America».)

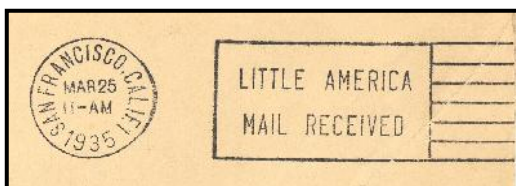


(illustration #130 : Pli avec l'oblitération mécanique de TYPE V apposée par C. Anderson. Le cachet officiel «Penguin» et la mention «Second Cancellation Mail» sont présents, mais occasionnellement, comme c'est le cas ici, le cachet est au verso du pli.)



(illustration #131 : Le cachet appliqué au verso. Il est du TYPE III. Le sigle «© B.A.E. II» a le © centré entre le «P» et le «E» de «EXPEDITION».)

Tout le courrier quitta *Little America*, le 6 février 1935, et arriva aux États-Unis, à San Francisco, où chaque enveloppe reçut, à l'endos, une dernière marque postale datée du 25 mars 1935 (illustration #132).



(illustration #132 : Marque postale apposée à l'endos des lettres à la réception du courrier à San Francisco)

Tous les buts de cette deuxième expédition du vice-amiral Byrd furent été atteints :

- 1- Observation de phénomènes météorologiques, cosmiques et magnétiques;
- 2- Définition du tracé de la côte de la terre de Marie Byrd;
- 3- Mesure des glaces de la plate-forme de Ross;
- 4- Étude biologique du plancton et de la faune et étude géologique.

Après beaucoup d'efforts, l'ancien campement de la première expédition, qui était enfoui sous la neige, fut restauré et deviendra «*Little America II*». C'est au cours de cette expédition que la transmission de la voix humaine, en provenance de «*Little America II*» jusqu'à Washington, fut réalisée pour la première fois, le 1^{er} février 1934 (illustration #133).



(illustration #133 : Le cachet de ce pli marque «First Broadcast Little America - Washington "KFZ" to "AASV"». Remarquer que le pli porte la signature du vice-amiral Richard Evelyn Byrd.)

Au cours de cette deuxième expédition, Byrd séjourna près de cinq mois, seul, dans le campement, «*Advance Base*». Il y effectua des relevés météorolo-

giques biquotidiens ainsi que des observations régulières des aurores australes.

Un très sévère empoisonnement au monoxyde de carbone le maintint dans un état critique, durant plus d'un mois. Les deux navires quittèrent la baie des Baleines, le 5 février 1935.

- EXPÉDITION III : «United States Antarctic Service Expedition» (1939-1941)

Tandis que les deux premières expéditions de Byrd étaient de nature privée, cette troisième expédition impliqua directement le gouvernement états-unien. Les buts furent ainsi définis :

- 1- Établir deux bases nouvelles : «East Base» et «West Base» nommée *Little America III*;
- 2- Définir des côtes, cartographier et explorer de l'intérieur du continent;
- 3- Faire des observations de type sismique, magnétique, glaciologique, biologique et physiologique.

Deux navires servirent au transport des hommes, des chiens et du matériel. Le *U.S.S. BEAR (AG-29)* était le navire-amiral commandé par le lieutenant-commandant R.H.Cruzen. Le seul bureau de poste de l'expédition était situé sur le *U.S.S. Bear* (illustration #134).

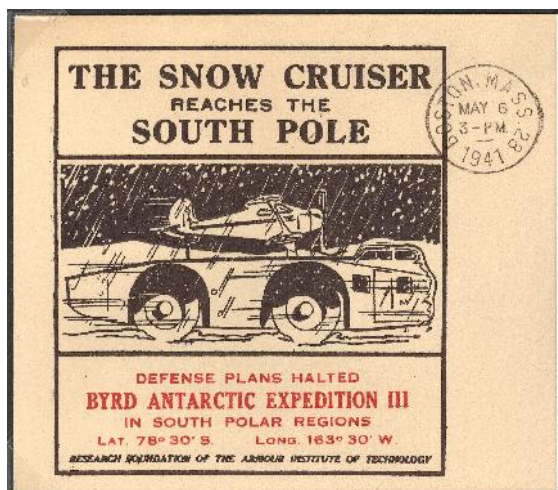


(illustration #134 : Pli transporté par le *U.S.S. BEAR*. L'oblitération est du type II. Une distance de 23 mm sépare le «B» et le «R» de «BEAR». La date marque le passage du navire à Balboa dans la zone du Canal de Panama en route vers les États-Unis (premier retour du *U.S.S. Bear*).)

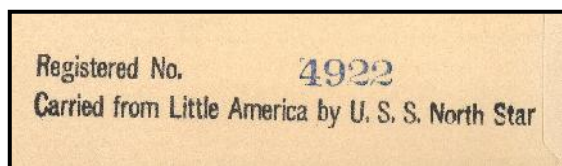
Le second navire, le *U.S.M.S. NORTH STAR (IX-148)* était un brise-glace qui naviguait sous la direction du capitaine I. Lystad.

Cette expédition avait à sa disposition un engin motorisé spécialement conçu : le *Snow Cruiser*. Il avait été construit à grands frais, mais on s'est vite rendu compte à l'usage que le poids de ce mastodonte était trop élevé. L'engin, qui devait pouvoir porter un

avion *Beechcraft* sur le toit, s'enfonçait dans la neige. Une faillite (illustrations #135 et #136) totale !



(illustration #135 : Dessiné par le Dr. T.C. Poulter, le *Snow Cruiser* avait les spécifications suivantes : longueur : 50', hauteur : 16', largeur : 19' 10'' et poids : 75,000 livres (chargé).)



(illustration #136 : Au verso du pli *Snow Cruiser*, un numéro d'enregistrement et la mention : «transporté à partir de Little America par le U.S.S. NORTH STAR»)

La guerre s'intensifiant en Europe et devant la montée des tensions internationales, on jugea plus prudent d'évacuer les deux bases. Le départ de l'Antarctique eut lieu rapidement, le 1^{er} février 1941.

◆ ◆ ◆

En même temps que les États-Unis, plusieurs autres pays (dont la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Argentine) ont envoyé des expéditions en Antarctique. Leur but consista à s'approprier une partie du continent. Il en sera question après l'opération *Highjump*.

• OPÉRATION HIGHJUMP (1946-1947)

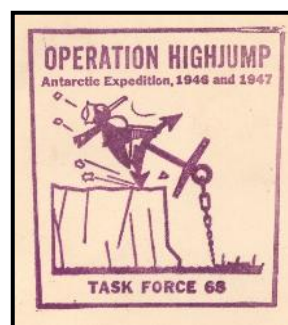
Cette opération, menée par les États-Unis, a été et demeura la plus vaste expédition jamais effectuée en Antarctique. Le vice-amiral Richard Evelyn Byrd fut l'officier responsable de la *Task Force 68* tandis que le vice-amiral Richard H. Cruzen a été le commandant du groupe.

Les buts officiels de cette expédition sont :

- 1- l'entraînement du personnel militaire et l'essai de matériel dans des conditions de froid extrême;
- 2- étendre la souveraineté des États-Unis sur le plus grand territoire possible;
- 3- établir et maintenir des bases permanentes;
- 4- étudier la possibilité d'aéroports;
- 5- accroître les connaissances scientifiques.

Cependant cette expédition, qui était de nature militaire, suscita beaucoup d'inquiétudes du côté de la Grande-Bretagne et des pays d'Amérique latine. Il n'y a pas eu de bureau de poste à *Little America IV*.

13 navires ont participé à l'opération *Highjump*. Le navire-amiral, le *U.S.S. Mount Olympus (AGC-8)*; avait R.R. Moor, comme capitaine. Tous les navires possédaient un cachet officiel de la «*Task Force 68*» dessiné par James T. Rawls, de la marine états-unienne (illustration #137).

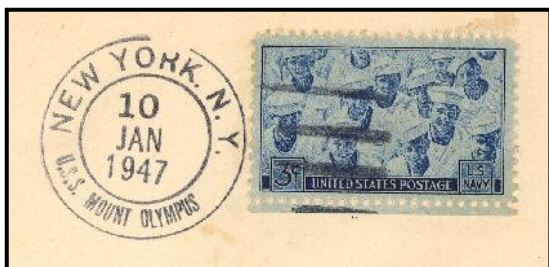


(illustration #137 : Cachet officiel de la «*Task Force 68*»)

À bord du *U.S.S. Mount Olympus*, on commença, dès le 3 janvier 1947, à oblitérer plus de 150 000 plis, presque tous datés du 10 janvier 1947.

OBLITÉRATION de TYPE I : Elle est très fréquente (illustration #138). L'oblitération est caractérisée par deux cercles concentriques dont le cercle extérieur

est brisé. Comme la plupart des plis possèdent ce type d'oblitération, on croit qu'un morceau du marteau s'est brisé tôt, au début du processus d'oblitération.



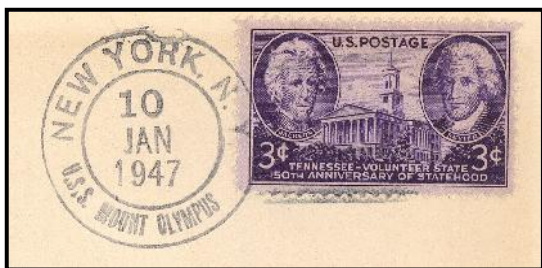
(illustration #138 : Oblitération de type I)

OBLITÉRATION de TYPE IB : Elle est rare (illustration #139). Les deux cercles concentriques sont complets, car le marteau n'est pas encore brisé.



(illustration #139 : Oblitération de type Ib)

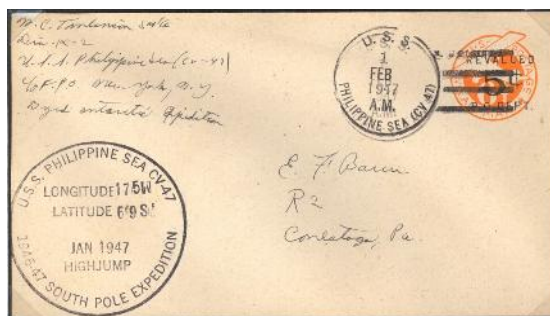
OBLITÉRATION de TYPE IA : Oblitération très rare (illustration #140). Elle est formée de deux cercles concentriques, dont le cercle extérieur est partiellement endommagé. L'appareil à oblitérer est brisé, mais la pièce originelle y demeure encore attachée.



(illustration #140 : Oblitération de type Ia)

Les plis oblitérés furent transférés au U.S.C.G.C. Northwind (WAGB 282), puis au U.S.S. Philippine Sea (CV 47) qui apporta le courrier à Balboa, dans la zone du canal de Panama, le 3 avril 1947, puis à

Washington, le 14 avril. Les plis furent ensuite acheminés à leur adresse respective (illustration #141).



(illustration #141 : Pli du U.S.S. Philippine Sea. La valeur de l'entier est réévaluée car la valeur de l'entier postal est celui de la poste aérienne. Le réajustement est fait pour la poste navale.)

E) LES NAZIS EN ANTARCTIQUE, UNE LÉGENDE ?

Compte tenu de l'époque et devant l'ampleur de cette expédition, certains soupçonnèrent que le but premier de l'opération Highjump était de déloger la présence nazie en Antarctique. Les Allemands avaient déjà effectué trois expéditions en Antarctique :

- Erich von Drygalski en 1901-1903 découvrit la terre de Guillaume II, à bord du *Gauss* (illustrations #142 et #143). Il produisit 20 volumes d'observations scientifiques.



(illustration #142 : Le Gauss)

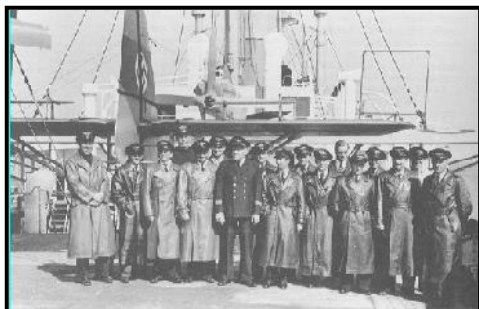


(Illustration #143 : Cinquantenaire du passage du Gauss)

- Wilhelm Filchner en 1911-1912 découvrit la côte

de Luitpold, à bord du *Deutschland*.

- Exploration de l'Antarctique sous le III^e Reich : mission secrète de 1938-1939 (illustration #144).



(illustration #144 : Le navire allemand «New Schwabenland» se dirigeant vers l'Antarctique sous la direction du capitaine A. Ritscher. Remarquer la svastika sur la queue de l'avion.)

Le but avoué était d'occuper une partie du territoire et d'y établir une industrie baleinière. Cette région portait le nom de Neuschwabenland (New Swabia), non reconnue par les autres pays mais présente sur certaines cartes actuelles (*National Geographic*). Les Allemands auraient laissé tomber plusieurs milliers de petites croix gammées, la *svastika*, sur une grande partie de ce territoire (illustration #145).



(illustration #145 : Une svastika)

Mais restait-il encore une base nazie (base 211) en Antarctique au moment de l'opération *Highjump* ? La réponse à cette question demeure toujours inconnue et donne lieu, encore aujourd'hui, à plusieurs spéculations.

♦ ♦ ♦

- OPÉRATION TABARIN (1943-1945)

Expédition secrète menée par la Grande-Bretagne au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Dirigée par le lieutenant James Marr, l'opération avait un double but :

- 1- Revendiquer une portion du territoire surtout contre le Chili et l'Argentine;
- 2- Empêcher les nazis de s'installer sur des bases désaffectées.

Des études scientifiques ont aussi été effectuées et des bases ont été installées, dont celle de Port Lockroy (illustration #146).



(illustration #146 : La base de Port Lockroy)

En 1944 au cours de l'opération Tabarin, la colonie des Îles Falkland et Dépendances fut établie. Une série de timbres sera émise pour chacune de ses quatre dépendances : «Terre de Graham», «Shetlands du Sud», «Géorgie du Sud» et «Orcade du Sud» (illustration #147).



(illustration #147 : Timbres des Îles Falkland surchargés : «Terre de Graham», «Shetlands du Sud», «Géorgie du Sud» et «Orcade du Sud»)

Ajoutant de l'huile sur le feu, les Britanniques émièrent, le 1^{er} février 1946, une autre série de huit timbres commémorant leur revendication sur les Îles Falkland et Dépendances (illustrations #148 et #149).



(illustration #148 : Timbres émis pour les Îles Falkland et Dépendances)

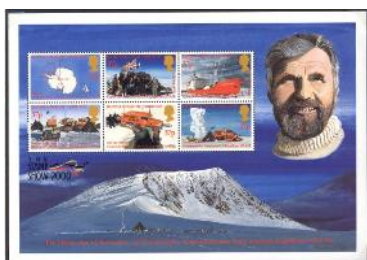


(illustration #149 : Une variété de ces timbres. Variété «arc brisé», dentelure 12, et filigrane 4 «couronnes multiples»)

• EXPÉDITION TRANSANTARCTIQUE (1955-1958)

En 1958, sous la conduite de sir Vivian Fuchs et de sir Edmund Hillary, l'expédition traversa le continent antarctique, de la mer de Weddell jusqu'à la mer de Ross, en passant par le pôle Sud. Ce tracé avait été suggéré par Bruce et Shackleton (illustrations #150 à #152).

L'objectif était de mesurer l'épaisseur de la glace entre ces deux mers de façon à démontrer que celles-ci sont jointes et que le continent antarctique est, en réalité, formé de deux entités. Même si on sait maintenant que cette hypothèse est fautive, il n'en reste pas moins que cette traversée demeura l'une des plus grandes aventures de l'histoire de l'Antarctique.



(illustration #150 : Feuille-souvenir émise pour marquer l'Expédition transantarctique)



(illustration #151 : Ce pli commémore cet événement et porte l'oblitération de la base Shackleton mise sur pied par le groupe de sir Vivian Fuchs. Les timbres

des Îles Falkland et Dépendances sont surchargés
TRANS-ANTARCTIC EXPEDITION 1955-1958.)



(illustration #152 : Pli commémoratif de la Nouvelle-Zélande marquant la première traversée de l'Antarctique, en 1957-1958)



UNION SOVIÉTIQUE

En 1955-1957, Mikhail Somov dirigea la première expédition soviétique en Antarctique. Le vaisseau-amiral, le brise-glace *M.S. Ob*, était commandé par le capitaine I.A. Man et accompagné du brise-glace *M.S. Lena*. Il était accompagné par le capitaine A.I. Vetrov (illustration #153).



(illustration #153 : Les brise-glace *M.S. Ob* et *M.S. Lena* de la première expédition antarctique soviétique)

Le but de l'expédition était d'organiser la base permanente *Mirny*. Depuis son installation, cette station fournit des données météorologiques en permanence. D'autres recherches importantes furent effectuées dans cette région où personne n'avait encore pénétré. Celles-ci servirent de base à l'établissement, l'année suivante, de la station *Vostok*.

Cependant, cette expédition n'était pas vraiment une première pour l'Union soviétique puisque, il y a plus de 150 ans, le Russe von Bellingshausen avait, en 1820, visité ce territoire (illustration #154).



(illustration #154 : Pli commémorant 140 ans de présence russe en Antarctique, depuis l'expédition de F. G. von Bellingshausen en 1820)

◆ ◆ ◆

BRÉSIL

La situation géographique méridionale du Brésil ne le place pas en situation stratégique pour réclamer une partie du continent antarctique. Cependant, en se basant sur le concept du *Quadrant sud-américain*, proposé par la géostratégiste Therezinha de Castro, le Brésil pourrait obtenir le plus important secteur.

Cette «zone d'intérêt» entre, cependant, en conflit avec les réclamations de plusieurs pays intéressés, dont notamment : l'Argentine, le Chili et la Grande-Bretagne.

Apparu tardivement sur le continent antarctique, le Brésil entreprit sa première expédition en 1982-1983 (illustration #155). La nouvelle base brésilienne portait le nom de *Comandante Ferraz*, un officier naval de ce pays décédé en Antarctique.



(illustration #155 : Première expédition brésilienne, en Antarctique)

◆ ◆ ◆

INDE

Le 6 décembre 1981, la première expédition indienne quitta Goa, en Inde, pour l'Antarctique. Le groupe, dirigé par le D^r S.Z. Qasim, était composé de treize scientifiques et de huit membres de la marine indienne (illustration #156).

Les buts de l'expédition indienne consistaient à mettre sur pied un camp de base et à faire quelques recherches préliminaires.



(illustration #156 : Première expédition indienne, en Antarctique)

L'année suivante, une nouvelle équipe indienne entreprit son premier hivernage à la nouvelle station *Dakshin Gangotri* dans une région montagneuse de la terre de la reine Maud, à l'est de l'Antarctique (illustration #157).



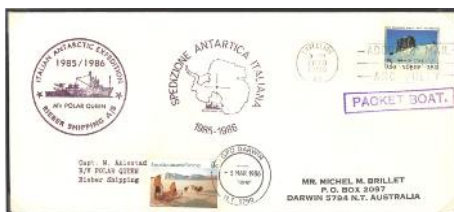
(illustration #157 : Pli marquant la présence de l'Inde, en Antarctique)

À cause de son intérêt soutenu et de la qualité de ses recherches, l'Inde fut accueillie dans les grands comités internationaux, issus du *Système du traité de l'Antarctique*.

◆ ◆ ◆

ITALIE

Après la mise sur pied de son *Programme national de recherche en Antarctique*, la première expédition italienne fut organisée en 1985. Son but était de repérer un site pouvant convenir à la construction d'une station. L'endroit choisi était situé sur le bord de la mer de Ross et se nomma *Terra Nova Bay*. Les premières recherches scientifiques débutèrent au cours de cette expédition (illustration #158).

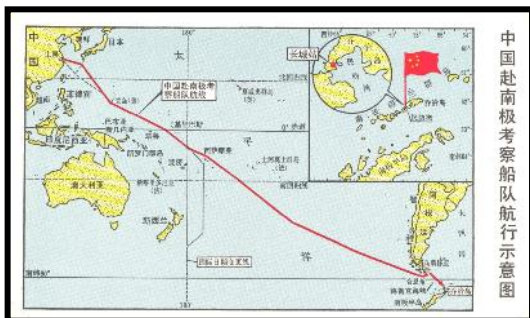


(illustration #158 : La date d'oblitération de ce pli correspond à celle du retour de cette première expédition, le 27 février 1986, à Lyttleton en Nouvelle-Zélande. Le cachet spécial de cette l'expédition italienne indique le nom du navire norvégien MV Polar Queen A/S. À bord de celui-ci se trouvaient deux hélicoptères fournis par la Nouvelle-Zélande afin de faciliter la reconnaissance du territoire.)



CHINE

La première expédition chinoise en Antarctique quitta Shanghai, le 20 novembre 1984. Le groupe prit place à bord de deux navires : le *SS Xiangyanghong 10* et le *No. J121*. Le 26 décembre, l'expédition arriva à l'île du roi George, située dans les îles Shetlands du Sud (illustration #159).



(Illustration #159 : Trajet suivi par la première expédition chinoise et site de la station)

On chercha alors un site favorable pour y construire la station. Le site choisi fut situé à la pointe sud-ouest de l'île et, le 30 décembre 1984, symboliquement, tout l'équipage mit pied à terre (illustration #160 oblitération rouge). La station fut immédiatement construite et elle fut inaugurée, le 20 février 1985. Elle portait le nom de *Changcheng* ou *Grande Muraille* en souvenir de cette merveille architecturale de la Chine (illustration #160). Le bureau de poste fut officiellement ouvert, ce jour-là (illustration #161).



(illustration #160 : Entier postal où on voit un dessin de la future station. L'oblitération rouge, du 30 décembre 1984, coïncide avec le débarquement tandis que celle, du 20 février 1985, marque la date de l'inauguration officielle de la station. Le cachet illustre les deux navires de l'expédition.)



(illustration #161 : Photo prise lors de l'ouverture du bureau de poste. On reconnaît à droite M. Guo Kun, chef de l'expédition, nommé maître de poste, et ses deux assistants, MM. Yu Wenjian et Zhang Jingsheng.)

La visite chinoise en Antarctique fut très courte, puisque l'expédition initiale quitta la station, le 28 février 1985 (illustration #162).



(illustration #162 : Pli oblitéré de la date de la fermeture de la station et du bureau de poste, le 28 février 1985)

La Chine possède un programme de recherche en Antarctique, CHINARE, sous le contrôle de la *Chinese Arctic and Antarctic Administration* (CAA). Actuellement, 24 expéditions chinoises se sont rendues en Antarctique.

Le 26 février 1989, on inaugurerait une deuxième station, *Zhong Shan*, située sur le continent. Depuis 1994, un brise-glace, le *R/V Xuelong* (Dragon des neiges), sert de navire-laboratoire.

De plus, la Chine prévoit construire une troisième station, en 2008-2010, au Dôme A. En effet, l'expédition 2007-2008 avait justement pour but de trouver l'endroit idéal pour ériger cette nouvelle station. Le Dôme A étant le point le plus élevé de l'Antarctique (4093 m), le nouvel observatoire sera muni de sept télescopes et d'un radar acoustique.

Depuis les deux dernières décennies, la Chine a énormément contribué à la recherche en Antarctique et elle prévoit accroître encore davantage sa contribution.

CONCLUSION

La conquête de l'Antarctique a été réalisée jusqu'à maintenant par des hommes audacieux qui, généralement, poursuivaient un grand idéal, un grand rêve. Ce chapitre ne couvre pas toutes les personnalités, ni toutes les découvertes; les émissions philatéliques n'étant pas toujours à la hauteur de leurs exploits.

Il reste beaucoup à dire et à écrire sur l'Antarctique. Si les explorateurs ont fièrement planté le drapeau de

leur pays sur le continent antarctique, les dirigeants de ces pays ont, de leur côté, présenté des revendications territoriales. L'émission de certains des timbres a ajouté de l'huile sur le feu. Heureusement, le *Traité sur l'Antarctique*, signé à Washington en 1959, a mis en veilleuse ces ambitions nationales.

Ce que l'on appelait au début des «bases», se nomment maintenant des «stations» où chaque pays peut s'adonner à la recherche scientifique; des chercheurs de différentes nationalités collaborent même à des projets communs.

Si certains de ces éléments ont été philatéliquement effleurés dans ce texte, il reste à rédiger des chapitres où ces sujets seront développés : les revendications territoriales, le *Système du traité de l'Antarctique*, les recherches effectuées dans les différentes stations, etc. Et même si ce continent est le plus inhospitalier de la Terre, on y trouve néanmoins une flore et une faune qui constituent une chaîne alimentaire impressionnante mais fragile. La philatélie polaire permet de mettre en lumière tous ces sujets passionnants.

L'Antarctique, terre de science et de paix !

RÉFÉRENCES

A) Livres :

* Alaimo, Salvador. *Argentina. Polar Postal History. Stations datestamps. Catalogue 1904/2000*;

* Byrd, Amiral Richard E. *Seul*. Ed. Grasset, Paris (1940);

* Byrd, Amiral Richard E. *Little America*, G. P. Putnam's Sons, N.Y. (1930);

* Fifield, Richard. *International Research in the Antarctic*, Oxford University Press (1987);

* Rubin, Jeff. *Antarctica*, Ed. Lonely Planet, 3^e édition (2005);

* Scott. *Specialized Catalogue of United States Stamps & Covers*, Scott Publishing Company (2004).

B) Articles :

* Smith, Roff. *Antarctica*, Nat. Geogr. Mag., Dec. (2001);

* Stone, Gregory S. *Islands of Ice*, Nat. Geogr. Mag., Dec. (2001);

* Stevens, Jane Ellen. *Exploring Antarctic Ice*, Nat. Geogr. Mag., May (1996).

C) Sites web :

70 South

www.70south.com.

American Society of Polar Philatelists

www.polarphilatelists.org

Australian Antarctic Division. Australian Government

www.aad.gov.au

Brazilian Antarctic Program (PROANTAR)

<http://ftp.mct.gov.br>

Ifremer

www.ifremer.fr

Institut polaire français Paul-Émile Victor

www.ipev.fr

Italian Antarctic Research Programme (PNRA)

<http://apple.arcoveggio.enea.it/antartide/html>

LIMA. LANDSAT Image Mosaic of Antarctica

<http://lima.usgs.gov>

Philatélie des TAAF

www.philateliedestaaf.fr

Polar Philately

www.polarphilately.com

Pourquoi pas l'Antarctique

www.pourquoipaslantarctique.com

South-Pole.com

www.south-pole.com/homepage.html

The Antarctic Circle

www.antarctic-circle.org

Union Française de Philatélie polaire-SATA

www.ufpp-sata.com.fr

Wikipedia. The Free Encyclopedia

<http://en.wikipedia.org>.

Michèle CARTIER

Fauteuil ROBERT FALCON SCOTT

Oeuvre de réception publiée

dans les Cahiers de l'Académie

Date : **29 février 2008**