



légende provisoire / Avec l'aimable autorisation du Musée
océanographique de Norvège

Prologue

Au secours de Nobile

Dans la lumière rasante de ce début de soirée du 31 août 1928, et malgré l'absence de houle, la chose est à peine visible à la surface de l'eau. Une masse grise sur une mer grise, disparaissant par instants, flottant entre deux eaux et dérivant à une vingtaine de milles au nord-ouest du phare de Torsvag, au large de la petite île norvégienne de Vanøy.

«Qu'est-ce que c'est que ce truc? Un growler? Impossible en cette période de l'année, les eaux ne sont pas assez froides, songe Petter Halvorsen. Ca ne ressemble pas non plus à une bouée de casier, c'est trop gros. Et puis les fonds sont trop importants par ici pour en poser...» Occupé à remonter une palangre avec le treuil électrique du bord, le jeune marin signale du doigt le mystérieux objet à Magnus Karlsen, le patron du Brodd, un dundee à voile et moteur appareillé pour la pêche à la morue et au flétan.

Intrigué, Karlsen manoeuvre pour se rapprocher et la pièce, en contreplaqué et de forme oblongue, est saisie avec une gaffe et hissée à bord du chalutier norvégien.

«On dirait un réservoir, lâche le capitaine du petit bateau. Mais il a une drôle de forme. Je n'en ai jamais vu de semblable... Bon, on le met de côté et on verra ça à Tromsø, ils auront peut-être une explication. En attendant, Petter, termine de ramener ta ligne, la cale est pleine et on rentre à la maison».

Jonas et Matts, les deux autres matelots du bord, ont commencé à lover leurs lignes et à ranger le matériel de pêche, indifférents à leur étrange trouvaille et l'esprit déjà à la pinte de Mack Pilsner qu'ils vont avaler dans leur bar favori, sur les quais du port norvégien.

Les autorités locales ne mettent pas longtemps à identifier l'objet, vite convaincues qu'il s'agit d'un flotteur d'hydravion, un élément du Latham 47, un hydravion français disparu en mer deux mois et demi plus tôt.

Piloté par l'as de l'Aéronavale française et capitaine de corvette René Guilbaud, l'appareil — à bord duquel avait pris place le célèbre explorateur norvégien Roald Amundsen, héros des pôles —, était parti à la mi-juin au secours du général italien Umberto Nobile et de l'équipage du dirigeable Italia, naufragés sur la banquise arctique depuis plus de trois semaines.

Quelques mois après la découverte du flotteur par le Brodd, deux réservoirs d'essence seront à leur tour retrouvés en mer. Le premier par le cotre à moteur Leif le 13 octobre en milieu d'après-midi (une plaque de cuivre indiquant qu'il peut contenir 600 litres de carburant), et le second en janvier 1929, par un autre chalutier. Ces trois pièces, malheureusement, ne fournirent aucune explication sur ce qui était arrivé au Latham 47.

Mais même les plus optimistes — citant en exemple l'extraordinaire survie du Britannique Ernest Shackleton et de ses hommes en Antarctique de 1915 à 1917 — avaient de toutes manières cessé de croire en la possibilité de retrouver vivant l'équipage franco-norvégien...

A l'exception toutefois du commandant Jean-Baptiste Charcot, qui participa aux recherches avec le *Pourquoi Pas?* et n'écartait pas cette éventualité.

Dès que se confirma la nouvelle de la disparition de l'hydravion français, une vaste opération internationale de secours fut déclenchée. Il fallait sauver... les sauveteurs de l'Italia.

Des navires et avions de plusieurs nationalités participèrent sans succès aux recherches, qui furent abandonnées à la mi-septembre.

*Le dernier vol du Latham 47
Amundsen à la recherche de l'Italia*

Le Latham 47 avait décollé le 18 juin de Tromsø en direction de l'île du Spitzberg, dans l'archipel du Svalbard, malgré des conditions météo médiocres. Il devait dans un premier temps rallier King's Bay (aujourd'hui Ny-Aalesund), port et dépôt charbonnier où étaient centralisées les opérations de recherche de l'Italia.

L'appareil communiqua à trois reprises avant de s'évanouir mystérieusement quelque part entre la côte norvégienne et l'île aux Ours, à mi-chemin du Svalbard. Que s'est-il donc passé?

Guilbaud a-t-il tenté un amerrissage d'urgence en raison du mauvais temps et s'est-il désintégré en se posant sur une mer houleuse? A-t-il percuté une vague en volant au ras de l'eau pour échapper au brouillard? A-t-il été victime d'une panne de moteur?

Au même moment, la presse française et internationale se passionnait pour l'exploit de l'aviatrice américaine Amelia Earhart, devenue le 18 juin 1928 — le jour même de la disparition du Latham 47 — la première femme à traverser l'Atlantique nord d'ouest en est, un peu plus d'un an après son compatriote Charles Lindbergh.

De nombreux articles saluaient, à juste titre, la prouesse de la jeune femme (30 ans), qui, étrange coïncidence, disparaîtra elle aussi dans des conditions mystérieuses en juillet 1937 dans le

Pacifique aux commandes de son Lockheed Electra.

Pourtant, après quelques jours, les regards se tournèrent à nouveau vers l'Arctique et la mission Guilbaud-Amundsen, qui avait été reléguée à quelques entrefilets en pages intérieures, fit à nouveau la Une.

«Le silence de Guilbaud devient angoissant», s'inquiète ainsi le 21 juin le quotidien parisien *Le Populaire*, résumant le sentiment général.

Angoissant... Le terme traduisait bien l'atmosphère oppressante de la course aux Pôles, marquée par de multiples tragédies depuis plus d'un siècle.

L'angoisse de ceux qui partent vers l'inconnu, l'angoisse d'imaginer les souffrances qu'ils vont endurer dans l'enfer blanc, l'angoisse de l'attente. Quand ils reviennent...

Amundsen à la recherche de l'Italia

Depuis près d'un mois, c'était surtout la situation de l'expédition Nobile qui suscitait l'anxiété et alimentait la chronique internationale.

Une vaste opération de recherche avait été lancée pour tenter de retrouver l'Italien et huit de ses hommes, naufragés sur la banquise après la chute de leur dirigeable, l'Italia, au lendemain de leur survol du pôle Nord, le 24 mai.

Un contact radio avait finalement été établi mais les survivants n'avaient pas été localisés avec précision et leur situation sur le pack était plus que précaire.

Il fallait faire vite pour les sauver et Amundsen, l'immense Amundsen, avait proposé ses services.

Véritable héros connu dans le monde entier, peut-être le plus grand explorateur de tous les temps, le Norvégien détestait Nobile et celui-ci le lui rendait bien depuis la rivalité qui les avait oppo-

sés après leur premier survol historique du pôle Nord avec un autre dirigeable, le Norge, en 1926.

Mais la solidarité dans l'adversité avait balayé les rancœurs et Amundsen demanda à la France si elle pouvait lui fournir un hydravion à long rayon d'action, la Norvège en étant dépourvue.

Le capitaine de corvette René Guilbaud, étoile montante de l'Aéronavale et spécialiste des grands raids, fut sollicité. Le Vendéen accepta sans hésiter cette mission qu'il savait périlleuse et ce, malgré le fait qu'il préparait depuis plusieurs mois une traversée de l'Atlantique d'est en ouest.

Mission à haut risque

Modifié très superficiellement et dans la plus grande hâte, le Latham 47 n'était, de l'avis même de Guilbaud, guère adapté à des vols à hauts risques dans l'Arctique. L'avenir devait malheureusement lui donner raison...

Nobile eut plus de chance. Ses compagnons d'infortune et lui même furent finalement localisés et sauvés, après un mois et demi passé sur la banquise dans des conditions effroyables.

Nobile connut ensuite une véritable descente aux enfers, le gouvernement fasciste italien l'accusant d'incompétence et d'avoir abandonné ses hommes en insistant pour être évacué le premier, une flagrante contrevérité.

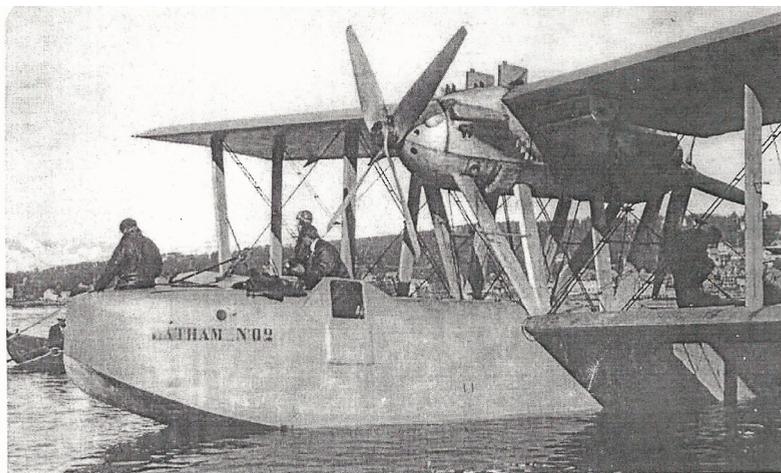
Après la guerre, une commission d'enquête lavera son honneur et lui rendra son grade de général, dont il avait été destitué. Il mourut à Rome le 30 juillet 1978 à l'âge de 93 ans.

Quelque quatre-vingt dix ans après le drame et en dépit de multiples recherches et fouilles sous-marines, le mystère de la disparition du Latham 47 reste entier, comme ceux de L'Oiseau Blanc de Nungesser et Coli, en 1927, de La Croix du Sud de Jean Mermoz, en 1936, et de bien d'autres...

L'icône norvégienne aurait eu 56 ans le 16 juillet 1928. Guil-

baud avait 39 ans.

«Ah, si seulement vous saviez comme c'est beau, là haut (dans l'Arctique), avait déclaré Amundsen quelques mois avant sa disparition. C'est là que j'aimerais mourir. J'espère seulement que la mort viendra d'une façon chevaleresque...» Il a été exaucé.



légende provisoire / Avc l'aimable autorisation du Musée
docéanographique de Norvège

Chapitre 1

IL N'Y AVAIT PAS *encore trois ans que j'étais pilote*

