

« Tout le monde à bord pour le Klondike ». Le merveilleux aéronautique et quelques projets de vols vers les gisements aurifères du nord canadien, 1897-1898

Rénald Fortier

Volume 38, numéro 2, 2015

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1037947ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1037947ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

CSTHA/AHSTC

ISSN

1918-7750 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Fortier, R. (2015). « Tout le monde à bord pour le Klondike ». Le merveilleux aéronautique et quelques projets de vols vers les gisements aurifères du nord canadien, 1897-1898. *Scientia Canadensis*, 38(2), 57–77.
<https://doi.org/10.7202/1037947ar>

Résumé de l'article

En 1897, des chercheurs d'or de partout dans le monde se précipitent vers le Klondike, dans ce qui est alors le district du Yukon des Territoires du Nord-Ouest. Atteindre cette région isolée du nord du Canada est pourtant difficile. Il n'y a pas de routes ou de chemins de fer et le fleuve Yukon est gelé une grande partie de l'année. En conséquence, certains aéronautes aux États-Unis et en France suggèrent que des ballons soient utilisés pour transporter des approvisionnements et / ou des prospecteurs de l'Alaska aux champs aurifères. En outre, quelques inventeurs nord-américains, dont un du Canada, proposent que les projets de dirigeable qu'ils ont mis sur papier soient construits afin de mettre en place des routes aériennes vers le Klondike. Journaux et magazines publient de nombreux articles sur ces projets. Malheureusement, pas un seul ballon ou dirigeable ne vole vers le Klondike au moment de la ruée vers l'or. De fait, aucun des dirigeables mentionnés à l'époque ne semble être complété, à supposer que leur construction ait commencé. Une équipe française se rend en Amérique du Nord avec son ballon mais cette tentative ne mène nulle part.

« Tout le monde à bord pour le Klondike ». Le merveilleux aéronautique et quelques projets de vols vers les gisements aurifères du nord canadien, 1897-1898

Rénald Fortier

Résumé : *En 1897, des chercheurs d'or de partout dans le monde se précipitent vers le Klondike, dans ce qui est alors le district du Yukon des Territoires du Nord-Ouest. Atteindre cette région isolée du nord du Canada est pourtant difficile. Il n'y a pas de routes ou de chemins de fer et le fleuve Yukon est gelé une grande partie de l'année. En conséquence, certains aéronautes aux États-Unis et en France suggèrent que des ballons soient utilisés pour transporter des approvisionnements et / ou des prospecteurs de l'Alaska aux champs aurifères. En outre, quelques inventeurs nord-américains, dont un du Canada, proposent que les projets de dirigeable qu'ils ont mis sur papier soient construits afin de mettre en place des routes aériennes vers le Klondike. Journaux et magazines publient de nombreux articles sur ces projets. Malheureusement, pas un seul ballon ou dirigeable ne vole vers le Klondike au moment de la ruée vers l'or. De fait, aucun des dirigeables mentionnés à l'époque ne semble être complété, à supposer que leur construction ait commencé. Une équipe française se rend en Amérique du Nord avec son ballon mais cette tentative ne mène nulle part.*

Abstract: *In 1897, gold seekers from all over the world rushed to the Klondike, in what was then the Yukon district of the Northwest Territories. Reaching this isolated region of Northern Canada was difficult, however. There were no roads or railroads and the Yukon River was frozen much of the year. As a result, some aeronauts in the United States and France suggested that balloons be used to transport supplies from Alaska to the gold fields. In addition, a number of North American inventors, including one from Canada, proposed that airship designs they had put on paper be constructed in order to set up air routes to the Klondike. Newspapers and magazines published many articles about these proposals. Not one balloon or airship, however, flew to the Klondike during the gold rush. Indeed, none of the airships mentioned at the time were actually completed. A French team made it to North America with its balloon but the attempt fizzled out.*

MOTS CLÉS : aviation, ballon dirigeable, Klondike, Yukon

LA FIN DU 19^E SIÈCLE et le début du 20^e siècle comptent parmi les périodes les plus intéressantes de l'histoire des sciences et de la technologie contemporaines. Les inventions et leurs applications se multiplient. Il suffit de songer à la découverte du radium ou à l'invention du cinéma. Cette communication s'inscrit dans un contexte au sein duquel le merveilleux technologique tient une place non négligeable dans l'imaginaire populaire. Elle touche en fait à un aspect particulier de cette fascination pour la technologie, soit la mise au point de machines volantes motorisées capables d'effectuer des vols soutenus et contrôlés. Plus spécifiquement encore, cette communication met en lumière un aspect

© The Author, 2015. Published by Érudit on behalf of the Canadian Science & Technology Historical Association. All rights reserved.

Rénald Fortier, « Tout le monde à bord pour le Klondike » Le merveilleux aéronautique et quelques projets de vols vers les gisements aurifères du nord canadien, 1897-1898 » *Scientia Canadensis* 38, 2 (2015): 57-77.

de cette fascination pour le vol humain qui concerne de près le Canada.

Près de cent cinquante ans après la Confédération, l'exploitation des ressources naturelles continue de jouer un rôle crucial dans l'économie canadienne. L'industrie minière tient une place bien particulière à cet égard. Au fur et à mesure que les gisements des régions habitées s'épuisent, les prospecteurs se voient dans l'obligation d'affronter le relief tourmenté et le climat féroce des vastes étendues nordiques du Canada. Chaque nouvelle découverte importante entraîne la fondation de communautés plus ou moins permanentes qui doivent être ravitaillées de manière régulière. Le développement du réseau de transport canadien joue par conséquent un rôle crucial dans l'économie du pays.

Si de nombreux chercheurs examinent l'évolution technologique de ce réseau de transport, celles et ceux qui s'intéressent au transport et, plus encore, au transport aérien dans le nord canadien sont beaucoup moins nombreux. James Gordon Nelles, William Reginald Finlayson et Blanche S. Loeb sont les pionniers en la matière. Quelques autres chercheurs, soit G.W. Mitchinson, Shirley Linda Render, Marionne H. Cronin et James D. Winkel, suivent dans leur foulée au cours des décennies suivantes. Le rôle du transport aérien dans le nord du Canada est à ce point important qu'il mérite toute l'attention qu'on lui porte – et plus encore¹.

La présente communication aborde un épisode aujourd'hui bien oublié mais fascinant d'un chapitre important de l'histoire des transports au Canada : les origines quasi mythiques du vol de brousse. Si bon nombre de Canadiennes et Canadiens ont entendu parler de la ruée vers l'or du Klondike de 1897-98, combien d'entre eux réalisent que c'est dans le cadre de cet épisode mythique de notre histoire que sont proposés les premiers projets de liaisons aériennes en sol canadien? L'auteur de ces lignes, fasciné par les choses de l'air bien avant son adolescence, reconnaît volontiers son ignorance en la matière.

Aussi incroyable que cela puisse paraître, avant même les premiers vols soutenus et contrôlés d'un avion à moteur, réalisés en décembre 1903, par Orville et Wilbur Wright, des aéronautes et inventeurs proposaient l'utilisation de machines volantes à des fins pratiques, et ce en sol canadien. Comme c'est souvent le cas, ces projets n'ont rien de philanthropique. Ce qui motive ces aéronautes et inventeurs est beaucoup plus terre à terre.

« De l'or! De l'or! »

Au cours de l'été 1896, dans les Territoires du Nord-Ouest, un chercheur d'or américain, George Washington Carmack, s'installe sur le ruisseau Rabbit avec son épouse, Shaaw Tlāa, le frère de celle-ci, Keish, et leur neveu, Kāa Goox – trois membres de la nation tagish. Le 16 août 1896, une de ces personnes voit un objet briller au fond de l'eau. C'est de l'or. Les chercheurs d'or de la région ne tardent pas à affluer vers le site, rapidement rebaptisé ruisseau Bonanza.

Réalisant ce qui se passe, Joseph Francis « James / Joe » Ladue, né Joseph Ledoux,

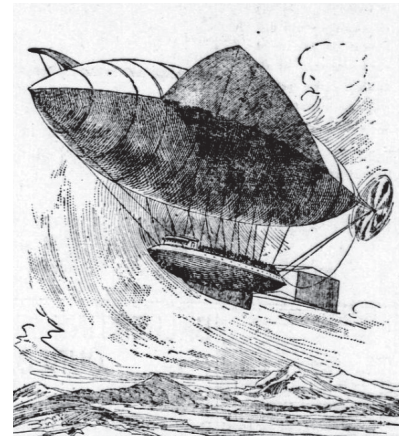


Figure 1. Un dirigeable en route vers le Klondike « Klondike Air Castles » Rock Island Argus 45 (21 août 1897), 2

un prospecteur et commerçant franco-américain, achète des terrains au confluent de la rivière Klondike et du fleuve Yukon, à environ 20 km du lieu de la découverte. Il délimite ainsi le site d'une petite ville vite baptisée Dawson City, ou Dawson, en l'honneur du directeur de la Commission géologique du Canada, George Mercer Dawson. Ce géologue canadien bien connu réalise les premières cartes du Klondike grâce aux observations qu'il effectue dans le cadre de l'expédition lancée en 1887.

Le Klondike est à ce point isolé que la découverte des sites aurifères n'est connue du monde extérieur qu'un peu après la mi-juillet 1897. Une ruée vers l'or commence qui atteint son paroxysme en 1898. Plus de 100 000 personnes partent vers le Klondike. À peine 40 000 d'entre elles, dont plus de 30 000 Américains, parviennent à Dawson City. Tout juste quelques centaines de chercheurs d'or trouvent un bon filon.

Quoi qu'il en soit, Dawson City devient pour un temps, de l'été 1898 au printemps 1899, la plus importante ville à l'ouest de Winnipeg et au nord de San Francisco. La population de ce Paris du Nord passe de 4 000 à 25 000 habitants entre juin 1897 et juin 1898. On y trouve deux quotidiens, des cinémas, quatre églises, des restaurants quatre étoiles, des édifices avec chauffage central et des magasins huppés qui vendent les dernières créations de la mode parisienne. Réalisant la nécessité de maintenir le contrôle sur la situation, le gouvernement fédéral crée le Territoire du Yukon en juin 1898. Un commissaire vient alors s'installer à Dawson City.

L'annonce, au cours de l'hiver 1898-99, de la découverte de gisements aurifères à Nome, Alaska, en juillet 1898, entraîne le départ de milliers de personnes. À partir de 1900, l'épuisement des filons les plus faciles d'accès provoque une mécanisation de la prospection qui tombe entre les mains de compagnies disposant d'importantes ressources financières. La belle époque des prospecteurs solitaires du Klondike est révolue.²

Le Klondike et la culture populaire

Vu l'intérêt du public pour l'or du Klondike, des compositeurs produisent plusieurs pièces musicales plus ou moins réussies. Il suffit de penser à « Klondike March and Two Step, » créée vers 1897-98 à Kingston, Ontario, par Oscar Ferdinand Telgmann, un compositeur connu. D'autres pièces voient le jour aux États-Unis : « He Is Sleeping In The Klondike Vale, Tonight », musique et paroles de Michael J. Fitzpatrick; « Klondike Rag », musique de George Botsworth; « The Belle Of The Klondike », musique d'Ellis R. Ephraim et paroles de J. Dannenberg; « The Chilkoot Pass », musique d'Alfred Roncovieri et plusieurs d'autres.

Un géant du journalisme, William Randolph Hearst, commandite la création de « Klondike Gold » en 1898. Leo Bruck, un compositeur et chef d'orchestre bien connu, y travaille en collaboration avec le parolier Roger S. Phelps. En ce qui a trait au théâtre, soulignons « The Heart of the Klondike : The Land of Promise ». Présentée pour la première fois en novembre 1897, cette pièce de Scott Marble, un auteur dramatique américain d'importance secondaire, est une version modifiée d'une pièce complétée en 1896, « The Heart of the Rockies »³.

En 1898, Joseph M. Gaites, un auteur américain ayant plusieurs succès à son crédit, écrit le scénario de « The Air Ship ». Cette comédie fait appel à une machine volante conçue par un inventeur qui ressemble un peu au secrétaire de la Smithsonian Institution, Samuel Pierpont Langley, un passionné d'aviation qui réalise des modèles réduits capables de voler en 1896. Présentée pour la première fois en août 1898, « The

Air Ship » ne soulève pas l'enthousiasme général. Bon nombre de spectateurs et de critiques américains mais aussi canadiens aiment toutefois ses effets spéciaux de même que le travail des comédiens. La scène hivernale à Dawson City et le passage de la machine volante au dessus de la scène retiennent l'attention. Marie Stuart, de son vrai nom Lila Steele Gaites, une étoile du vaudeville à la voix magnifique, est la vedette incontestée du spectacle. L'épouse de Gaites y joue une itinérante – un rôle audacieux qui ne semble pas avoir de précédent dans l'industrie théâtrale américaine⁴.

Une question d'accès

Situé à environ 500 km à l'intérieur des terres, le Klondike est difficile d'accès. Le fleuve Yukon est la principale voie de communication mais le froid qui s'abat sur la région à l'automne 1897 ne tarde pas à bloquer la navigation. Les chercheurs d'or sont à ce point nombreux que les postes de traite doivent rationner les vivres. De nombreux quotidiens des grandes villes occidentales publient des articles à ce sujet. On craint le pire.

L'absence de moyen de transport rapide vers le Klondike est à l'origine de nombreux projets plus ou moins sérieux. De fait, « balloon routes, amphibious vehicles, good to travel on land, ice or water, portable railroads and steamships have all been suggested as contrivances for getting to the Klondike. » D'autres véhicules, « electric trolley cars, snow trains and dog and deer coaches », s'ajoutent rapidement à cette liste⁵.

The New York Times aborde la possible création de liaisons aériennes vers le Klondike dans un éditorial publié quelques jours après l'annonce de la découverte des gisements aurifères :

Suppose the airship to be now perfected and practical. The riches of the Klondike would at once lie patent to mankind. The difficulties of reaching that lonely valley would vanish at once. The adventurers from the nearest point that could be attained by the ordinary means of travel would have but to launch themselves into space swiftly to overpass the barren and rocky wilderness that stretched between them and their goal. The difficulties of subsistence would also be removed at once. The nearest point accessible by rail or sea would be the base and depot of supplies. From the magazine there established, the supplies would be blown into the Klondike on freight balloons.⁶

Dans son numéro d'août-octobre 1897, *L'Aérophile*, un périodique très sérieux associé à l'Union aérophile de France, y va de commentaires quelque peu différents :

On sait que des milliers de mineurs, parmi lesquels beaucoup de millionnaires, sont cernés dans la vallée du Klondike, où l'on a découvert les plus riches placers du monde. Cette circonstance a fait naître de quelques cerveaux détraqués l'idée de ravitailler le Klondike à l'aide de ballons. Nous ne saurions trop vivement condamner des entreprises de cette nature, et blâmer la conduite des constructeurs aéronautes qui encourageraient quelques aliénés à s'engager dans une entreprise dont l'issue ne saurait être que funeste.⁷

Aérostation et aviation – l'état de la question

Au moment de l'annonce de la découverte des sites aurifères du Klondike, il n'existe aucun aéronef capable d'effectuer un vol soutenu et contrôlé. Félix du Temple de la Croix complète un aéronef en 1874. Cet officier de la Marine nationale française, ou un jeune marin, effectue un saut de puce à partir du sommet d'une colline—une première mondiale pour un aéronef piloté. En octobre 1890, Clément Agnès Ader, un ingénieur et inventeur français aux multiples brevets, prend l'air aux commandes de l'Éole—une autre première mondiale. Il parcourt environ 50 m sans pouvoir contrôler sa machine.



Figure 2. Affiche pour la comédie théâtrale « The Air Ship » de Joseph M. Gaïtes. Library of Congress, LC-OSZC4-587

décennies, des pilotes parcourent des distances de plus en plus impressionnantes. En juillet 1859, un aéronaute américain connu qui veut traverser l'Atlantique prend l'air à Saint-Louis, Missouri, avec trois compagnons. John Wise souhaite vérifier l'existence de courants aériens en altitude. Échappant de peu à la noyade dans le lac Ontario, les quatre hommes se posent à Henderson, New York. Ils ont parcouru près de 1 300 km. En novembre 1870, alors que Paris est assiégée par l'armée prussienne, un ballon postal avec deux membres d'équipage est emporté par la tempête. Il se pose en Norvège, à près de 1 250 km de Paris⁹.

Aussi impressionnantes que soient ces envolées, le fait est que les aéronautes ne sont pas capables de contrôler leur trajet. Plusieurs d'entre eux cherchent des solutions et ce dès le 18^e siècle, sans grand succès. La mise au point d'un ballon motorisé, ou dirigeable, suscite dès lors l'intérêt des aéronautes. Fin septembre 1852, à Paris, Henri Giffard prend l'air à bord d'un petit dirigeable muni d'un moteur à vapeur. Cet ingénieur français plus ou moins autodidacte peut contrôler son vol jusqu'à un certain point. Début août 1884, les capitaines Louis Marie Joseph Charles Clément Renard et Arthur Constantin Krebs quittent Chalons-Meudon, près de Paris, à bord du *France*. Ce dirigeable militaire à propulsion électrique revient à son point de départ après un vol contrôlé de 7,6 km. Les moteurs à vapeur et électrique, très lourds pour la puissance produite, n'offrent guère de possibilités à l'aérostation¹⁰.

Ader tente de répéter l'exploit en octobre 1897. « L'Avion III » ne parvient pas à quitter le sol.

Au Royaume-Uni, un brillant inventeur américain, Hiram Stevens Maxim, supervise la construction et les essais du plus gros aéronef de son époque. Ce mastodonte (3 625 kg et 38 m d'envergure) est monté sur des rails qui doivent lui permettre de quitter le sol sans aller bien haut. Fin juillet 1894, Maxim et deux employés parcourent une distance de 180 m sans grand contrôle avant qu'une portion de rail ne cède, forçant l'inventeur à couper la puissance. L'aéronef, sérieusement endommagé, ne volera plus. Il est à noter que les aéronefs d'Ader, Maxim et, semble-t-il, du Temple de la Croix sont munis de moteurs à vapeur.⁸

Les ballons et dirigeables sont les seules machines volantes capables de se maintenir en l'air lors du déclenchement de la ruée vers l'or du Klondike. Le ballon est un mode de transport dont la technologie est connue. Les premiers vols pilotés remontent en effet à 1783. Au fil des



Figure 3. Un combat aérien entre le navire volant Ithuriel et des dirigeables russes. George Griffith, *The Angel of the Revolution: A Tale of the Coming Terror* (Londres : Tower Publishing, 1893), 371.

L'attention des aéronautes se tourne peu à peu vers le moteur à combustion interne. Un docteur en théologie, l'Allemand Friedrich Hermann Wölfert, complète le « Deutschland » en 1896 et effectue quelques vols. En juin 1897, l'hydrogène qui fuit au travers de l'enveloppe s'embrase. Wölfert et son assistant périssent dans la catastrophe. En 1896, une équipe allemande complète un dirigeable rigide conçu par un marchand de bois autodidacte originaire de l'Empire austro-hongrois. David Schwarz meurt avant d'en faire l'essai. Début novembre 1897, près de Berlin, Ernst Jägels prend l'air à bord de ce dirigeable. Le moteur ayant cessé de fonctionner, le jeune mécanicien militaire redescend mais trop vite. Le dirigeable subit de très sérieux dommages à l'atterrissage. Jägels s'en tire avec des blessures minimales¹¹.

Aéronautes et aviateurs fictifs

La mise au point de ces aéronefs et dirigeables aux performances limitées s'inscrit dans un contexte littéraire fascinant. En effet, les maigres résultats obtenus par les inventeurs forment un contraste saisissant avec les formidables performances des machines volantes qui peuplent certaines œuvres de science fiction de la fin du 19^e siècle. Il suffit de songer à l'Albatros, le navire volant imaginé par Jules Gabriel Verne dans *Robur le conquérant*, une œuvre parue en 1886.

Au Royaume-Uni, Harry Collingwood, de son vrai nom William Joseph Cosens Lancaster, publie *The Log of the 'Flying Fish': A Story of Aerial and Submarine Peril and Adventure* en 1887. Un autre Britannique, Edward Douglas Fawcett, lance *Hartman the Anarchist or, The Doom of the Great City* en 1893. Toujours au Royaume-Uni, George Griffith, né George Chetwynd Griffith-Jones, présente des dirigeables et navires volants



Figure 4. La nacelle du ballon polaire de Georges Besançon et Gustave Hermite. Guy Tomel, « Géographie – Voyage au Pôle nord en ballon ». *La Science illustrée*, no 158 (6 décembre 1890), 18.

dans trois ouvrages parus entre 1893 et 1895 : *The Angel of the Revolution : A Tale of the Coming Terror*, *Olga Romanoff or, the Syren of the Skies* et *The Outlaws of the Air*.

Entre 1893 et 1898, l'Américain Luis Philip Senarens imagine plusieurs dirigeables et navires volants pour une douzaine de récits détaillant les aventures de son héros, Frank Reade, Junior. Alors connu sous le nom de Noname, Senarens écrit une multitude de textes publiés dans le périodique *Frank Reade Library*. Comme la plupart des auteurs des œuvres qui mettent en vedette des dirigeables et navires volants, Senarens les place dans des situations de combat¹².

Il est à noter qu'une des plus importantes vagues d'observation d'objets volants non-identifiés de l'ère contemporaine se déroule aux États-Unis et, beaucoup moins, au Canada de la mi-novembre 1896 à la fin avril 1897. Un grand nombre de témoins plus ou moins fiables affirment avoir vu des lueurs dans le ciel nocturne ou, plus rarement, des machines volantes. Certaines personnes affirment avoir discuté avec des équipages. Les premiers témoignages proviennent de Californie. La vague d'observations se termine en Indiana. Si plusieurs témoins semblent avoir mal interprété

des phénomènes naturels connus, d'autres pourraient avoir menti sur toute la ligne. Certaines observations peuvent par ailleurs avoir été créées de toutes pièces par des journalistes en mal de copie. Aucune machine volante réelle ne peut être liée à cette vague d'observations.¹³

Aérostation et vols polaires

Malgré les échecs des pionniers de l'aviation de la fin du 19^e siècle, de nombreux passionnés croient que le ballon ou le dirigeable peuvent faciliter l'exploration de régions inconnues et, tout particulièrement, du Pôle nord. Cet intérêt s'inscrit dans un contexte de rivalité entre les grandes puissances qui donne lieu à la création de zones d'influence et l'acquisition de territoires coloniaux. Il suffit de songer au dépeçage de l'Afrique à partir des années 1880 ou à la création d'un empire américain suite à la Guerre hispano-américaine de 1898.

Cela dit, l'Américain Thomas Jefferson envisage la possibilité de faire appel au ballon pour explorer les régions inconnues dès 1784. D'autres personnes fascinées par le Pôle nord suivent dans sa foulée. Il suffit de songer aux Français Jean-Baptiste Dupuis-Delcourt (1845) Jules Mareschal, dit Delaville-Dedreux (1863) Gustave Lambert (1870) et Jean-Louis Tridon (1871). En 1870-71, Ignace-Joseph Silberman, apparemment professeur de physique au prestigieux Collège de France, propose de construire une montgolfière polaire chauffée avec de l'huile de phoque et isolée avec du duvet. Le remarquable projet proposé en 1872 par un officier de la Marine nationale française et

aéronaute, Henri Théodore Sivel, est bien plus étoffé.

Vers la fin de 1876, un ex-officier de la Royal Navy s'intéresse à son tour aux vols polaires. John Powles Cheyne a participé à trois des voyages effectués par des navires britanniques en quête de l'expédition de sir John Franklin, perdue dans l'Arctique depuis 1845. En septembre 1877, Henry Tracey Coxwell, l'aéronaute britannique le plus connu de l'époque, lui offre son appui. Cheyne souhaite utiliser une machine volante pour le moins inhabituelle. Celle-ci consiste en trois ballons à gaz reliés l'un à l'autre par une structure triangulaire. Les six membres d'équipage doivent maintenir le contact avec leur navire-base grâce à un fil télégraphique qui se déroule au fur et à mesure qu'ils progressent. Jugé irréaliste et dangereux par divers organismes, le projet s'effondre vers la fin de 1880. Espérant le relancer, Cheyne se rend aux États-Unis à l'automne de 1881. Après un bref et infructueux séjour, il se rend au Canada. Le projet de Cheyne ne connaît plus de succès à Toronto et Ottawa qu'en sol américain¹⁴.

En 1890-91, deux Français, le journaliste et aéronaute Georges Besançon et l'astronome Gustave Hermite, conçoivent un énorme ballon à gaz, baptisé « Sivel », ce dernier ayant péri en 1875 lors d'un vol à haute altitude qui tourne au tragique. Les deux hommes souhaitent mettre leur machine volante à l'essai en traversant la Méditerranée. En 1895, un ingénieur russe, Serge de Savine, propose la construction d'un ballon double comprenant un ballon à gaz et une montgolfière. Deux aéronautes et fabricants de ballons français connus entre tous, Louis Godard et Édouard Surcouf, soumettent un projet bien plus sérieux et détaillé en 1897. Aucun des ces projets mis de l'avant depuis les années 1840 ne donne lieu à un vol vers l'Arctique¹⁵.

Proposée vers février 1895, la première tentative de vol vers le Pôle nord s'amorce en juillet 1897. Salomon August Andrée quitte l'archipel du Spitzberg, un territoire norvégien situé aux limites du cercle arctique, avec deux compagnons, à bord du ballon à gaz avec voile « Örnen ». L'ingénieur suédois souhaite devenir le premier être humain au sommet du monde. Ce vol connaît une fin tragique. En août 1930, des chasseurs de phoque trouvent les restes des trois hommes sur une petite île au nord du Spitzberg¹⁶.

Aéronautes polaires fictifs

Tous ces projets polaires inspirent quelques auteurs de romans d'aventures. Mentionnons par exemple le Français Victor Patrice, de son vrai nom Victor Flandrin, dont l'ouvrage, *Au Pôle nord en ballon*, paraît en 1885. Dans quelques cas, un vol en ballon vers le Pôle nord sert tout au plus à lancer un récit. Il suffit de songer à la civilisation inconnue découverte par les héros d'un roman de science fiction de l'auteur américain William Nathaniel Harben, *The Land of the Changing Sun*, publié en 1894. Mentionnons par ailleurs un ouvrage de science fiction autrement plus important, *Auf Zwei Planeten*, un classique paru en 1897. La découverte d'une base martienne par des aéronautes allemands et autrichien constitue le point de départ de ce roman de Kurd Lasswitz, un physicien, éducateur, auteur et père de la science fiction allemande.

Les projets de vols vers le sommet du monde inspirent également quelques compositeurs. En 1879, l'Irlandais Odoardi Barri, de son vrai nom Edward Slater, compose la musique de la chanson « Northward Ho! Or Baffled not Beaten ». John Powles Cheyne en écrit les paroles. Toujours au Royaume-Uni, en 1880, Horace de Quincey compose une pièce musicale, « The North Pole ». En 1882, Oscar H. Barrett et Harry Nicholls, respectivement compositeur et parolier, réalisent une pièce musicale, « Things Not Generally Known »,

du ballon. Un gouvernail pouvant se transformer en hélice doit faciliter la manœuvre du géant.

Ce remarquable projet tire ses origines de la passion d'une aéronaute et parachutiste de foire peu connue. Soucieuse d'atteindre le Klondike, Eola Lee décide de s'y rendre en ballon. La jeune femme se rend à New York pour rencontrer Stevens. Ce dernier ne peut la dissuader. Stevens et son associé, Charles LaStrange, né Charles J. Peterson, décident de l'aider. Deux autres personnes ne tardent pas à se joindre au projet : un médecin de Chicago et un aéronaute de New York. Stevens espère partir avant la mi-août. Si nécessaire, l'aéronaute envisage la possibilité de compléter le ballon en cours du voyage en train vers la côte ouest. Il souhaite prendre l'air en Alaska vers la fin du mois.

Début septembre, Stevens se voit dans l'obligation de reporter son départ jusque vers la fin du mois. L'aéronaute prévoit maintenant traverser le continent en ballon. Il veut se poser à Kansas City afin de l'examiner et de le réapprovisionner. Stevens et ses compagnons voleraient par la suite vers Juneau, via Bismarck, Dakota du Nord, et Seattle. Ils prévoient jalonner des concessions une fois au Klondike. Stevens souhaite installer son ballon près de Juneau, avec un panneau accrocheur : « All Aboard for the Klondike. » Chaque aller-retour entre l'Alaska et le Yukon doit prendre environ deux jours. Stevens prévoit effectuer la liaison tant et aussi longtemps qu'il en tirera un profit. L'aéronaute songe par ailleurs se lancer à la recherche d'Andrée et de ses compagnons.

Des articles sur le projet de vol vers le Klondike paraissent au moins jusqu'en novembre. L'un d'entre eux mentionne que Stevens a signé un contrat avec un homme d'affaires de New York afin de transporter des passagers et du fret vers le Klondike. Le point de départ de cette route est le col du Chilkoot, ou Chilcot, un important lieu de passage en sol canadien, près de la frontière qui sépare la Colombie-Britannique et l'Alaska. Pour une raison ou pour une autre, Stevens n'a jamais volé vers le Klondike¹⁹.

Toujours au début du mois d'août 1897, un inventeur financièrement à l'aise de Kalamazoo, Michigan, annonce son intention d'établir une liaison aérienne transcontinentale à l'aide d'une machine volante (motorisée?) en forme de cerf-volant complétée depuis peu. Francis A. « Frank » Corey affirme avoir effectué de courts vols d'essais. Mieux encore, il prévoit partir pour le Klondike avant la mi-août, avec deux compagnons. L'inventeur entend voler sans escale jusqu'à Winnipeg afin de compléter les approvisionnements de l'expédition. Si les vents sont favorables, Corey serait au Klondike une semaine après son départ. Il prévoit demeurer en contact avec ses proches à l'aide de pigeons voyageurs. L'inventeur souhaite rester au Klondike tout juste assez longtemps pour trouver deux ou trois filons capables de produire un million de dollars pour chaque membre de l'équipe. Il achèterait ces terrains afin qu'ils soient exploités en 1898. Ceci fait, Corey rentrerait chez lui. Sa grande aventure devrait durer tout au plus six semaines.

Corey ne tarde pas à recevoir de nombreuses lettres de partout aux États-Unis. Emportées par la fièvre de l'or, certaines personnes lui offrent des sommes importantes pour une place à bord. Un résident de l'Illinois n'hésite pas à envoyer à Corey une lettre de change de 500 \$ devant couvrir les frais d'un voyage aller-retour. Sidéré, l'inventeur retourne ce document. Une autre personne lui offre 10 000 \$ pour sa machine volante. De nombreux résidents de Kalamazoo ne prennent toutefois pas Corey au sérieux. L'un d'entre eux, une personne connue dit-on, déclare : « Don't let that affair bother you any more. Corey couldn't make a kite that would hold a canary bird. » En fin de compte, l'inventeur ne part pas pour le Klondike²⁰.

L'attention de la presse se porte également vers Hoboken, New Jersey, où un mécanicien et inventeur d'origine allemande espère lancer une expédition. Interrogé à la fin août, Charles August Kuenzel, Junior (c. 1862-?) né Karl Künzel, affirme avoir servi dans une unité de ballons des armées de l'Empire allemand, vers 1881-83. Il a tiré profit de cette expérience et des vols en ballon qu'il a effectué aux États-Unis, dans des foires et ailleurs, pour mettre au point un dirigeable. Un groupe de cinq investisseurs croit au projet et y a investi près de 15 000 \$, une somme importante qui représente une bonne partie des 55 000 \$ dont Kuenzel a besoin. L'inventeur et ses partenaires fondent une compagnie au début de l'automne. Assemblé sur le site de la piste de course Gutenberg, à Nungesser, à partir d'éléments provenant d'Hoboken ou Jersey City et de New York, le dirigeable est pratiquement terminé vers la fin août, dit-on. Kuenzel fait fabriquer les pièces de son dirigeable par différentes compagnies pour préserver le secret de son invention.

Kuenzel veut faire un vol de démonstration au début de septembre. Il prévoit partir pour le Klondike vers le milieu du mois, avec ses partenaires. La traversée du continent nord-américain, de Hoboken à San Francisco, un périple d'un peu plus de 4 000 km, devrait durer environ 60 heures. La seconde étape du voyage, de San Francisco au Klondike, soit un peu plus de 3 000 km, doit elle aussi s'effectuer en 60 heures. L'inventeur espère survoler les sites aurifères une semaine après avoir quitté Hoboken. Kuenzel admet volontiers qu'il pourrait se perdre en cours de route, surtout dans l'ouest et le nord canadien, d'où la nécessité d'emporter trois semaines de vivres.

Kuenzel entend utiliser ce long vol pour rafler les 100 000 \$, une somme colossale pour l'époque, que le sénateur Henry Cabot Lodge souhaite remettre au concepteur de la première machine volante capable de franchir une certaine distance avec une charge utile raisonnable. Vers avril 1896, Lodge introduit un projet de loi rédigé par James Means, un homme d'affaires passionné d'aviation et rédacteur de trois ouvrages fascinants, les *Aeronautical Annuals* parus entre 1895 et 1897. Kuenzel ne semble pas réaliser que ce projet de loi ne concerne apparemment que les avions.

Des jours, puis des semaines passent. Fin octobre, début novembre 1897, Kuenzel indique qu'il s'intéresse à la navigation aérienne depuis 1879. Il a travaillé pendant un certain temps avec un aéronaute dénommé William, tué lors d'une chute, en 1891. Kuenzel complète quelques modèles réduits. Les résultats des essais ne sont guère satisfaisants. Il décide alors de construire un prototype pleine grandeur. Kuenzel réaffirme avoir supervisé, en 1897, la construction d'un imposant dirigeable. Brûlant moins de quatre litres de carburant par jour, cette machine volante pourrait fonctionner pendant un mois avec le contenu de ses réservoirs. Un générateur de gaz monté à bord doit lui permettre de compenser les fuites à travers le tissu de l'enveloppe. Kuenzel annonce la tenue d'un vol d'essai pour décembre.

Fin mars 1898, Kuenzel annonce que son dirigeable sera complété sous peu. Il prévoit alors effectuer un vol d'essai. L'inventeur ne songe apparemment plus à se rendre au Klondike mais affirme avoir offert son dirigeable aux forces armées américaines. Kuenzel fournit par ailleurs quelques informations d'ordre technique aux représentants de la presse. Son dirigeable peut transporter cinq personnes et leur équipement. Le moteur de ce géant actionne cinq hélices montées à l'avant, sur les côtés et au dessus de la structure. Le générateur monté à bord produit le gaz de houille qui maintient le dirigeable en l'air et alimente le moteur. Kuenzel et son projet ne font plus parler d'eux par la suite²¹.

Aucune des machines volantes mentionnées dans cette section ne voit le jour. Si la construction d'un ballon à gaz ne pose pas de problèmes particuliers, le dessin même de l'ornithoptère de Charles ou du dirigeable de Kuenzel est fautif. Dans ce dernier cas, le fait est qu'une machine volante à ailes battantes capable de transporter des passagers demeure hors de portée de la technologie du 21^e siècle

Le dirigeable d'Ottawa

Le seul projet canadien connu de ligne aérienne vers le Klondike voit le jour à Ottawa. Des informations à cet effet commencent à circuler vers la mi-septembre 1897. Un peu avant la fin du mois, un commis au ministère de l'Intérieur, Joseph de l'Étoile (1842-1902) annonce que la construction d'un dirigeable va commencer sous peu. Cette machine volante doit transporter huit personnes et tout leur équipement. Son moteur va actionner une hélice montée à l'avant et produire l'air chaud qui doit remplir l'enveloppe.

L'inventeur a pour objectif final le transport de passagers, de fret et de courrier entre Edmonton et le Klondike, à près de 1 900 km vers le nord-ouest. Les membres de la compagnie fondée par de l'Étoile pour financer la construction de son dirigeable, alors évaluée à environ 2 500 \$, ont déjà 1 000 \$ en caisse. De l'Étoile confie à la presse que « I know many persons will laugh and jeer when they hear of my scheme, but that does not deter me from making the trial, which I believe will be a success. »

De l'Étoile affirme avoir effectué, en 1869, un vol de 200 km à bord d'une machine volante – une performance invraisemblable compte tenu de la technologie de l'époque. En juillet 1871, alors qu'il vit près de Québec, de l'Étoile contacte le gouvernement fédéral afin d'obtenir une subvention lui permettant de construire une machine volante militaire. L'idée n'intéresse personne. Il participe toutefois à la réunion de l'American Association for the Advancement of Science qui se déroule à Montréal en août 1882. Mieux encore, de l'Étoile y présente une communication. En avril 1885, tout juste après le déclenchement de la Rébellion du nord-ouest dirigée par Louis David Riel, il propose la création d'une unité militaire munie de ballons d'observation. Cette offre ne trouve pas preneur²².

Convaincu que son heure est arrivée, de l'Étoile espère être en mesure d'effectuer un vol d'essai entre Ottawa et Aylmer, Québec, avant la fin octobre 1897. Une fois que sa machine volante aura prouvé ses capacités, l'inventeur prévoit rafler les 100 000 \$ mentionnés dans la presse. Lui non plus ne semble pas réaliser que le projet de loi américain ne concerne apparemment que les avions. De l'Étoile entend offrir les droits de production de son dirigeable aux ministères de la Guerre de divers pays. De fait, il déclare que le gouvernement fédéral a déjà fait connaître sa volonté d'inaugurer dans les plus brefs délais une liaison aérienne vers l'ouest canadien et le Klondike.

L'échéancier de l'inventeur ne tarde pas à être modifié. La complexité de certains éléments du dirigeable pose problème. D'aucuns ne sont pas disponibles à Ottawa. Un des partenaires doit se rendre à New York en octobre, pour superviser la fabrication d'un mécanisme de chauffage. De l'Étoile affirme au début de novembre que le dirigeable est presque fini. Il va prendre l'air vers le milieu du mois, offrant ainsi aux résidents d'Ottawa la chance de voir fois une machine volante motorisée pour la première fois. La presse indique un peu avant la mi-février 1898 que le dirigeable est presque terminé. Il doit voler sous peu.

Tout juste après Noël 1898, un capitaine au long cours, Joseph Elzéar Bernier, se

rend à Ottawa pour obtenir l'aide financière lui permettant d'effectuer une expédition dans l'Arctique. Il rencontre de l'Étoile qui, dit-on, travaille encore sur son dirigeable. Bernier lui demande de compléter le projet au plus tard vers le milieu de février 1899. L'optimisme de Bernier tourne vite à la déception. Personne ne veut financer son projet. De l'Étoile voit lui aussi ses espoirs s'évanouir²³.

Une mystérieuse machine volante

Des inventeurs inconnus ne sont pas les seules personnes qui font courir la presse en 1897. En novembre, Atlantic and Pacific Aerial Navigation Company déclare qu'un dirigeable alors en construction dans ses ateliers, près de San Francisco, devrait partir vers le Klondike fin mars ou début avril 1898. Interrogé par la presse, le responsable de la production souligne que la compagnie prévoit construire des dirigeables afin de transporter des passagers et du fret vers diverses destinations en sol américain. Le nom de cette personne, Hiram S. Maxim, ne passe certes pas inaperçu²⁴.

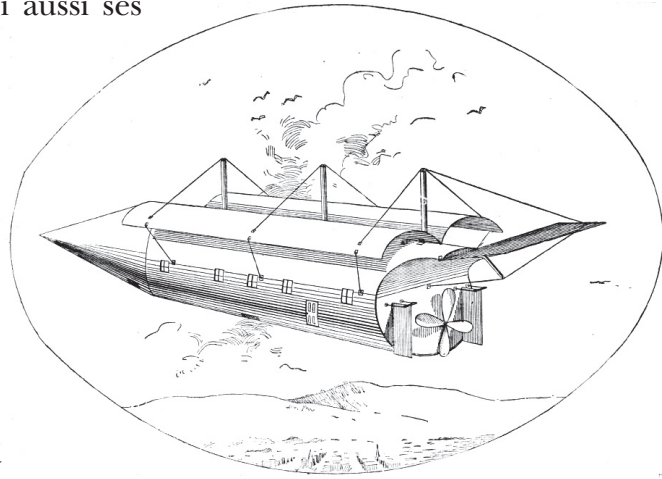


Figure 6. Le dirigeable de Charles Abbott Smith. Anon., « Model of Flying-Machine Invented by Dr. C.A. Smith of San Francisco » The San Francisco Call 80 (1 septembre 1896), 8

Une lettre rédigée fin novembre, début décembre 1897 contient des informations sur le dirigeable d'Atlantic and Pacific Aerial Navigation. L'hydrogène qui doit le maintenir en l'air se trouve à l'intérieur d'une coque en aluminium. Maxim ajoute pour bonne mesure que le dirigeable va transporter assez de carburant pour faire le tour du monde.

Le concepteur de ce dirigeable et président-directeur général d'Atlantic and Pacific Aerial Navigation est un inventeur, mécanicien, médecin et mineur, Charles Abbott Smith (1831-1905). Ce vétéran de la Guerre civile a commencé à travailler sur ce projet fin 1892, début 1893. Atlantic and Pacific Aerial Navigation, quant à elle, est incorporée en septembre 1896. Interrogé en novembre, Smith indique que son dirigeable, muni d'un moteur à vapeur Maxim, léger mais puissant, pourra transporter de 25 à 30 passagers²⁵.

Alors que débute le printemps 1897, des résidents de plusieurs villes américaines, dont Chicago, Denver et Saint-Louis, voient des lueurs dans le ciel nocturne. Une ou des machines volantes non-identifiées parcourent l'ouest et le centre du continent nord-américain. S'il faut en croire certaines dépêches, il s'agit du dirigeable d'Atlantic and Pacific Aerial Navigation. Celui-ci aurait effectué en trois jours un aller-retour San Francisco-Cleveland, Ohio, une distance totale de 7 000 km. Cette performance invraisemblable s'inscrit dans la vague d'observation d'objets volants non-identifiés de 1896-97²⁶.

Les déclarations de l'Atlantic and Pacific Aerial Navigation ayant suscité un réel intérêt, la presse tente d'obtenir des informations supplémentaires. Début décembre 1897, Arthur Vining Davis, directeur général de Pittsburgh Reduction Company de New Kensington, Pennsylvanie, l'actuelle Aluminum Company of America, confirme que

la compagnie a commandé sept lots de grandes feuilles d'aluminium d'une valeur de 3 000 \$ chacun à partir de novembre 1896. Atlantic and Pacific Aerial Navigation a payé chacun des lots à l'avance. « The question that is being asked by a good many people in the United States just now is, what is Hiram Maxim doing with all the aluminum he is buying? »

Intrigué par les dépêches en provenance des États-Unis, un journaliste britannique rend visite à Hiram Stevens Maxim fin novembre, début décembre 1897. L'inventeur est pour le moins mécontent :

The whole thing is a fabrication and a falsehood. There is not the least word of truth in it. I have never heard of this ship in my life until I saw it in a telegram from New York. I was never in San Francisco in my life. It is clearly a cock-and-bull story gathered in the United States by some newspaper reporter.

Pour ainsi dire au même moment, Charles Abbott Smith fait une déclaration tout aussi intéressante :

I do not know how the impression that Maxim is connected with our company arose. We expect to launch the machine next March. It has never flown across the continent to Cleveland or anywhere else although working models fly.

Au fil des semaines, de nombreux résidents de San Francisco expriment des doutes concernant la véracité des affirmations d'Atlantic and Pacific Aerial Navigation. Leur scepticisme s'avère fondé. Smith et son dirigeable n'effectuent aucun vol²⁷.

Un Parisien au Canada

De tous les projets de lignes aériennes vers le Klondike, un seul semble avoir mené au voyage d'une équipe avec un véhicule aérien. Son promoteur est un Parisien hors du commun. Dentiste depuis au moins 1878, Antony / Jean Antoine Variclé (1853-1907) est un inventeur aux talents variés. Au début des années 1870, il met au point une boîte de conserve à clé. Variclé invente par la suite des serrures ainsi qu'un télécopieur. Ce membre de la Société de géographie commerciale de Paris et de la Société de topographie de France commence à s'intéresser au Klondike dès 1897.

Un peu avant la mi-novembre, Variclé et Maurice Mallet, un aéronaute et constructeur de ballon bien connu, quittent Paris à bord d'un ballon à gaz. Ils vérifient l'efficacité de nouveaux dispositifs permettant de contrôler, jusqu'à un certain point, la direction prise par un ballon. Ce vol se termine à Dieppe. Un second vol d'essai se déroule vers la mi-novembre. Le ballon se pose près de Hambourg après 27 heures de vol, une performance remarquable compte tenu de sa petite taille. Variclé participe à un vol d'essai plus impressionnant encore, entre Paris et Tours. L'équipage effectue trois escales au cours de ce périple de 35 heures.

Variclé souhaite utiliser trois ou quatre ballons à gaz cylindriques pour ravitailler les chercheurs d'or. Vu le nombre de personnes coincées à Dawson City et le fait que chaque ballon transporte à peine une tonne de fret, ce projet ne semble guère réaliste. Comme le souligne un journaliste respecté, « autant envoyer aux mineurs des cure-dents par pigeon. » Cela dit, les ballons de Variclé pourraient s'avérer utiles. « Leur arrivée inattendue pourrait avoir une influence morale parmi tous ces désespérés. »

Approché par un journaliste du quotidien catholique *La Croix* en début de février 1898, Mallet tient des propos fort intéressants :

Qu'on ne s'y trompe pas, les aéronautes n'ont pas l'intention d'aller tomber avec leurs marchandises au beau milieu de la place du village des chercheurs d'or : il y a quelque chose comme 700 km entre la ville civilisée la plus rapprochée, Juneau, et ce village; or, sur ce trajet, les 100 premiers km seuls sont hérissés de difficultés : c'est cette sorte d'obstacles qu'il importe de franchir; pour le reste, il suffira de se rapprocher aussi près que possible du village de l'or. Aller tomber devant les premières maisons serait certes l'idéal, mais ce serait sans doute trop demander à la complaisance du vent.

Variclé lance une campagne de financement au début de janvier 1898. Il espère alors quitter Paris quelques jours avant la fin du mois. Son itinéraire est déjà tracé : une traversée en paquebot vers New York, un court voyage en train vers Montréal et un long voyage en train vers Vancouver. L'équipe passerait une semaine dans cette ville afin de se préparer à prendre le bateau pour Juneau. Si tout se passe comme prévu, le vol vers le Klondike se tiendrait vers la fin février. Avec un bon vent, vingt heures de vol devraient suffire – un contraste saisissant avec les trois mois que peuvent durer le voyage par voie de terre. Pour une raison ou pour une autre, Variclé ne peut pas respecter cet échéancier.

Mallet et Variclé effectuent un vol d'essai vers la fin janvier, à bord du ballon à gaz *Fram*, parrainé par un explorateur bien connu des régions arctiques, le Norvégien Fridtjof Nansen. Deux membres de l'expédition vers le Klondike les accompagnent. Début février, à Lille, Variclé et trois autres aéronautes frôlent la catastrophe au cours d'un décollage effectué avant que le *Fram* ne soit prêt.

Une importante organisation, la Société de géographie de Paris, accepte de défrayer une partie des coûts de l'expédition. Des membres de l'équipe fournissent le reste des fonds. Certains d'entre eux quittent Paris dès la mi-février. Le commissaire général du Canada en France, Hector Fabre, leur souhaite bon voyage et souligne que le gouvernement fédéral entend bien aider l'expédition de son mieux. Les compagnons de Variclé prennent la mer avec une partie du matériel, y compris plusieurs pigeons voyageurs.

Variclé et une douzaine de co-équipiers prennent le train avec de l'équipement à la toute fin de mars 1898. L'un de ces hommes est Arthur Nicolas Joseph Terwagne, secrétaire de l'expédition, docteur en droit, grand voyageur et, dit-on, correspondant d'un important quotidien de Paris, *Le Figaro*. La Compagnie générale transatlantique facilite le transport de l'expédition en lui offrant des places à bord d'un de ses paquebots.

L'équipe traverse l'Atlantique avec un ballon. Le *Paris-Alaska* est muni d'une voilure et d'ancres conçues pour trainer sur le sol. Un pédalier triple monté dans la nacelle active deux hélices placées à l'avant et au dessous de celle-ci. La première propulse le ballon alors que l'autre lui permet de monter. Un réservoir contenant de l'hydrogène sous pression doit compenser les fuites de gaz au travers de l'enveloppe, augmentant par le fait même l'autonomie du ballon. Le *Paris-Alaska* dispose même d'un projecteur électrique.

Variclé et ses compagnons arrivent à New York début avril. Si l'administration des douanes américaines ne lui demande aucun frais, le *Paris-Alaska* va s'envoler vers le Klondike à partir de Juneau. Dans le cas contraire, Variclé compte partir de Glenora, Colombie-Britannique – un site isolé à l'intérieur des terres. L'avant-garde de l'expédition en route pour la côte ouest du continent nord-américain doit assembler une petite unité de production d'hydrogène au point de départ choisi, selon toute vraisemblance

Juneau. Le reste de l'équipe va suivre dès qu'elle sera en état de marche. Une fois à Dawson City, les géologues de l'expédition vont se mettre en quête de sites aurifères intéressants. Variclé ne prévoit toutefois pas demeurer très longtemps au Klondike. Il souhaite se rendre à l'archipel du Spitzberg afin d'effectuer quelques vols d'exploration avant de prendre l'air vers le Pôle nord. Variclé souhaite retrouver la trace d'Andrée et de ses compagnons. Il espère par la suite traverser le Sahara par la voie des airs – du jamais vu²⁸.

L'explosion du *Maine*, un croiseur cuirassé de la United States Navy, à La Havane, Cuba, alors colonie espagnole, le 15 février 1898, remet tous ces projets en question. Une commission d'enquête américaine ayant conclu vers la fin mars que le Maine a été détruit par une mine, ce qui est inexact, le gouvernement espagnol est accusé par des journaux en mal de guerre. La presse publie par ailleurs des articles tendancieux sur l'ampleur des atrocités commises à Cuba par les troupes espagnoles. Le 19 avril, le Sénat et la Chambre des représentants approuvent une résolution qui autorise le président William McKinley à déclarer la guerre. Le conflit hispano-américain débute le 21 avril²⁹.

Avant même son début, la United States Army tente d'acheter deux ballons d'observation. Plusieurs aéronautes et fabricants de ballons soumettent des offres. Un collaborateur de Variclé semble avoir fait de même. Le secrétaire d'État à la Guerre, Russell Alexander Alger, envoie un télégramme à Variclé peu après l'arrivée de l'équipe. Il souhaite que le Français se rende à Washington avec les plans du *Paris-Alaska*. Variclé lui indique qu'il a abordé cette question avec un officier du United States Army Signal Corps. Il ne croit pas que la Société de géographie de Paris acceptera de vendre le *Paris-Alaska* mais ajoute que des constructeurs français seraient heureux d'aider le gouvernement américain.

Impressionnée par l'enthousiasme de Variclé et le coût peu élevé de son offre, le Signal Corps commande deux ballons. Variclé envoie aussitôt un télégramme à Mallet et lui demande de se mettre au travail. Il retourne en France à bord d'un paquebot parti de Montréal. Avant son départ, Variclé demande à ses coéquipiers de prendre le train vers Vancouver. Il entend les rejoindre dès que possible et espère pouvoir partir pour le Klondike vers la fin juin. Variclé et, semble-t-il, Mallet arrivent à New York à la fin de mai avec les ballons. Ils les préparent aussitôt afin de les envoyer à Tampa, Floride, le port de départ des troupes américaines vers Cuba et Porto Rico.

Aux dires d'une autre version de l'histoire, Variclé rencontre un compatriote du nom de Chenard vers la fin avril. Ce représentant de la Société anonyme de l'annuaire de commerce Didot-Bottin, une maison d'édition parisienne dont l'almanach réputé est connu sous le nom de bottin, lui recommande de contacter les militaires américains. Variclé ne tarde pas à obtenir un contrat et contacte Mallet. Les ateliers de celui-ci complètent les ballons après dix jours de travail intense.

Variclé et Mallet offrent leurs services à la United States Army, sans grand succès. S'il faut en croire la presse, les ballons, munis d'un téléphone et d'un télégraphe, pourraient être montés sur des navires en partance pour les eaux entourant Santiago de Cuba. En effet, la United States Navy tente de localiser une petite escadre espagnole. Les ballons pourraient également accompagner les troupes qui combattent à Cuba et Porto Rico, et aux Philippines. Selon toute vraisemblance, ils ne vont nulle part. Mallet retourne en France au début de l'été afin de piloter un ballon captif qui offre à ses passagers une vue imprenable de Paris.

Devenu chef par intérim de l'expédition, Terwagne se rend à Ottawa vers la fin avril afin d'obtenir le passage du *Paris-Alaska* sans avoir à payer des droits de douane. Il souhaite rejoindre au plus vite l'avant-garde de l'expédition qui se trouve déjà à Vancouver, après une semaine passée en train. Ce dernier groupe s'embarque d'ailleurs pour l'Alaska à la fin avril. Pendant ce temps, Terwagne obtient ce qu'il souhaite. Le ministre de l'Intérieur, Clifford Sifton, lui fournit des victuailles sans aucun frais. Mieux encore, il décrète que l'expédition ne sera pas sujette à la réglementation minière canadienne.

Terwagne et ses compagnons arrivent à Vancouver vers la mi-mai. Ils prévoient partir dès que possible pour l'Alaska. Pour une raison ou pour une autre, Terwagne n'est pas en mesure de respecter son échéancier. Les Français quittent Vancouver à la fin juillet, sans le *Paris-Alaska*. La Guerre hispano-américaine tire alors à sa fin. Les canons se taisent le 12 août avec la signature d'un protocole de paix. Les gouvernements américains et espagnols signent un traité de paix le 10 décembre.

Terwagne se rend au Klondike par voie terrestre. Il ne tarde pas à renoncer à tout projet de vol visant à retrouver Andrée et ses compagnons. Les produits chimiques nécessaires à la production d'hydrogène sont difficiles à obtenir et les conditions climatiques s'avèrent par trop défavorables. Le vent vient de plusieurs directions à la fois à Skagway et dans les cols de montagne. Plus au nord, il n'y a pas beaucoup de vent. Les Français profitent de leur séjour au Klondike pour faire un peu de prospection, sans grand succès.

Terwagne quitte Dawson City vers le début de novembre. Il aurait avec lui la carcasse d'un grizzly destinée à l'Exposition universelle de 1900. De fait, Terwagne souhaite recréer le centre ville de Dawson City et certaines opérations minières sur le site de l'exposition, à Paris. Il prévoit même utiliser des Yukonnais pour animer le tout. Plusieurs riches résidents du Klondike s'étant montrés favorables au projet, Terwagne veut rentrer en France pour entamer des discussions. Il arrive à Victoria au début de mars 1899. L'auteur de ces lignes n'a pas été en mesure de suivre sa trace par la suite. Cela dit, une reconstitution du Klondike ne semble pas avoir été au programme de l'exposition.

Fin 1898, Variclé découvre avec douleur que des membres de l'expédition ont profité de son absence pour s'emparer d'une partie de l'équipement et des marchandises. Tout vol vers le Klondike est désormais impossible. Le Français se rend toutefois à Dawson City en 1899 et y jalonne de nombreuses concessions, sans grand succès. En février 1900, il songe à voler de Skagway à Dawson City au cours du printemps, à bord du ballon qui se trouve à Vancouver. Ce projet tourne court. Variclé ouvre un cabinet de dentiste à Dawson City et y demeure au moins jusqu'en septembre 1905. Il déménage par la suite à Seattle. C'est là qu'il meurt, fin juillet 1907³⁰.

Conclusion

La ruée vers l'or du Klondike prend fin sans qu'aucune machine volante ne vienne jeter son ombre sur cette terre mythique. De fait, un seul des quatorze projets d'expédition connus se traduit par le départ d'une équipe, par bateau. Cela dit, toute tentative de vol vers le Klondike à bord du ballon à gaz *Paris-Alaska* d'Antony / Jean Antoine Variclé aurait probablement tourné à l'échec.

S'il est vrai qu'un ou des inventeurs peuvent avoir amorcé la construction d'un dirigeable ou d'une machine volante, les limites de la technologie de l'époque condamnent à l'échec tout projet de vol vers le Klondike. Ces passionnés du vol ne

réalisent pas l'ampleur des problèmes à surmonter. Pis encore, certains d'entre eux embellissent leur propos afin d'intéresser la presse et des investisseurs potentiels. De fait, il est probable qu'un ou des projets de vol vers le Klondike soient des arnaques. La présence d'un certain Hiram S. Maxim au sein de l'équipe d'Atlantic and Pacific Aerial Navigation Company est à cet égard des plus intéressantes. Le rôle de la presse dans ce dossier est tout aussi fascinant. On peut se demander si les journalistes croient aux propos des aéronautes et inventeurs. La possibilité qu'un ou des projets de vol vers le Klondike soient une plaisanterie journalistique n'est d'ailleurs pas à négliger.

Quoiqu'il en soit, le fait est que la découverte des gisements aurifères du Klondike donne lieu à un déferlement d'articles sur la fabrication de machines volantes plus intéressantes les unes que les autres. Leur histoire s'inscrit dans un contexte de développement scientifique et technologique accéléré au sein duquel le merveilleux technologique et son aspect aéronautique tiennent une place non négligeable. Cette histoire s'inscrit par ailleurs dans un contexte économique qui voit le Canada développer ses immenses ressources naturelles dans des régions souvent éloignées des grands centres urbains.

L'importance même de ces ressources naturelles pour l'économie canadienne fait en sorte que l'histoire des projets de liaisons aériennes vers le Klondike de 1897-98 mérite d'être racontée. Ne l'oublions pas, le transport aérien en région éloignée, autrement dit le vol de brousse, joue un rôle crucial dans le développement du nord canadien au cours du 20^e siècle. Tout comme c'est le cas pour le Klondike, c'est souvent l'appât du gain qui motive l'instauration de liaisons aériennes en région éloignée. Il suffit de songer à la découverte de gisements d'or et de radium au cours de la période de l'entre-deux-guerres.

Ce processus de développement économique se poursuit encore au 21^e siècle. De fait, quelques promoteurs mettent de l'avant depuis déjà plusieurs années l'utilisation dans le nord canadien de dirigeables ou de nouveaux types de machines volantes hybrides, à mi-chemin entre l'avion et le dirigeable. À bien des égards, nous vivons encore à une époque où le merveilleux technologique tient une place non négligeable.

Rénald Fortier (Maîtrise en histoire, Université de Sherbrooke, 1982 ; Doctorat en histoire, Université Laval, 1990) travaille au Musée de l'aviation et l'espace du Canada depuis 1987. Il devient conservateur en novembre 1995. M. Fortier a été le conservateur en charge de cinq expositions temporaires réalisées par le musée dont « En quête de ciel : Le centenaire des frères Wright ».

Endnotes

- 1 Marionne H. Cronin, « Flying the Northern Frontier: The Mackenzie River District and the Emergence of the Canadian Bush Plane, 1929-1937 » (Thèse de doctorat, University of Toronto, 2006) ; William Reginald Finlayson, « Aviation and its Place in Canada's Transportation System (Mémoire de maîtrise, University of Toronto, 1933). Blanche S. Loeb, The Development of Air Transportation in Canada » (Mémoire de maîtrise, University of Ottawa, 1944) ; G.W. Mitchinson, « The Early Development of Northern Air Transportation in Canada, 1919-1929 » (Mémoire de maîtrise University of Saskatchewan, 1958) ; J. Gordon Nelles, « The Economic and Commercial Aspects of Aviation in Canada » (Mémoire de maîtrise, McGill University, 1932) ; Shirley Linda Render, « Canadian Airways Limited » (Mémoire de maîtrise, University of Manitoba, 1984) ; James D. Winkel, « Servant of the North: A History of Saskatchewan Government Airways » (Mémoire de maîtrise, University of Regina, 2006).
- 2 Douglas Fetherling, *The Gold Crusades: A Social History of Gold Rushes, 1849-1929*, 2e éd. (Toronto : University of Toronto Press, 1997) 124-159 ; <http://canadianmysteries.ca/sites/klondike/home/indexfr.html> ; http://cityofdawson.com/History/history_06.html ; <http://dawsoncity.ca/discover-dawson/gold-rush/>

- 3 Roger A. Hall, *Performing the American Frontier, 1870-1906* (Cambridge : Cambridge University Press, 2001) 182 ; <http://www.alaska-klondikemusic.com> ; <http://www.collectionscanada.gc.ca>
- 4 <http://paleofuture.com/blog/tag/airship> ; <http://www.ultimatehistoryproject.com/the-air-ship-takes-flight.html>
- 5 Anon., « The Klondyke Railroad », *The Arizona Republican* 8 (7 février 1898) 2 ; Anon., « – », *The Arizona Sentinel* 27 (19 février 1898) 2.
- 6 Anon., « Aeronautics », *The New York Times* 46 (26 juillet 1897) 4.
- 7 Anon., « Informations », *L'Aérophile* 5 (Août/octobre 1897) 198-199.
- 8 Maurice Kelly, *Steam in the Air : The Application of Steam Power in Aviation during the 19th and 20th Centuries* (Barnsley, Angleterre : Pen & Sword Aviation, 2006) 32-35, 82-89 et 95-100. Fasciné par les armes à feu depuis plusieurs années, Maxim met au point la première mitrailleuse non-mécanique vraiment efficace en 1884. Cette arme ne tarde pas à être adoptée par les forces armées britanniques, russes et allemandes. La mitrailleuse Maxim et ses dérivés comptent parmi les meilleures armes automatiques jamais réalisées. George M. Chinn, *The Machine Gun : History, Evolution and Development of Manually Operated, Full Automatic, and Power Driven Aircraft Machine Guns, vol. 1* (Ann Arbor, Michigan : Edwards Brothers, 1951) 123-149.
- 9 Anon., « The Great Balloon Voyage », *Daily Dispatch*, vol. 15, no 160 (Jeudi, 7 juillet 1859) 1 ; J. Lecornu, *La Navigation aérienne; Histoire documentaire et anecdotique* (Paris : Librairie Nony & Cie, 1903) 246-247 et 256.
- 10 Lecornu, *Navigation*, 440-444 ; Max de Nansouty, *Aérostation – Aviation* (Les Merveilles de la Science, no 4) (Paris, Boivin & Cie, Éd., 1911) 333-361 ; Peter W. Brooks, *Zeppelin : Rigid Airships, 1893-1940* (Londres : Putnam Aeronautical Books, 1992) 18-20.
- 11 Ferdinand Lautier, « L'incendie du ballon dirigeable de Woelfert », *L'Aéronaute* 30 (Juillet 1897) 147-157 ; Ernest Wagner, « Séance du 4 novembre 1897 », *L'Aéronaute* 31 (Janvier 1898) 17 ; Brooks, *Zeppelin*, 25-31.
- 12 Everett Franklin Bleiler, *Science Fiction, The Early Years : A Full description of More than 3,000 Science Fiction Stories from Earliest Times to the Appearance of Genre Magazines in 1930 with Author, Title and Motif Indexes* (Kent, Ohio : Kent State University Press, 1991) 149, 238-239, 302-311 et 549-558 ; Michael Paris, *Winged Warfare: The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain, 1859-1917 (War, Armed Forces and Society)* (Manchester: Manchester University Press, 1992) 16-29.
- 13 Robert E. Bartholomew, « The Airship Hysteria of 1896-97 » *The Skeptical Enquirer* 14 (Hiver 1990) 171-181 ; Daniel Cohen, *The Great Airship Mystery: A UFO of the 1890s* (New York : Dodd, Mead & Company, 1981) ; https://en.wikipedia.org/wiki/Mystery_airship
- 14 Anon., « Proposed Balloon Voyage to the North Pole », *Scientific American* 37 (15 décembre 1877) 375 ; Huw Lewis-Jones, « 'Balloonacy' : Commander Cheyne's Flight of Fancy », *Polar Record* 44 (Octobre 1988) 289-302. Cheyne peut ne pas avoir quitté le Canada après 1881. Il meurt à Halifax en février 1902. Ibid., 300-301.
- 15 J. Crocé-Spinelli et A. Saco, « Rapport de la commission chargée d'apprécier le projet d'exploration du Pôle nord à l'aide d'un aérostat », *L'Aéronaute* 5 (Septembre 1872) 137-157 ; Paul Decauville, « La conquête de l'air », *L'Aéronaute* 29 (Août 1896) 171-184 ; Huw Lewis-Jones, « Balloonacy » 289-302 ; G.-L. Pesce, « Historique des divers projets d'exploration aérostatique du Pôle nord, partie 1 », *L'Aérophile* 7 (Mai 1899) 51-55 ; G.-L. Pesce, « Historique des divers projets d'exploration aérostatique du Pôle nord, partie 2 », *L'Aérophile* 7 (Juin 1899) 63-65 ; G.-L. Pesce, « Historique des divers projets d'exploration aérostatique du Pôle nord, partie 3 », *L'Aérophile* 7 (Juillet 1899) 75-79.
- 16 Peter Joseph Capelotti, *By Airship to the North Pole: An Archaeology of Human Exploration* (New Brunswick, New Jersey: Rutgers University Press, 1999) 19-46.
- 17 Bleiler, *Science Fiction*, 343 et 421-422 ; Pesce, « Historique des divers projets d'exploration », 55 ; <http://www.fictionbis> ; <http://collections.si.edu>. Une des âmes dirigeantes du programme spatial américain, l'Allemand Wernher Magnus Maximilian von Braun, reconnaît avoir été influencé par le roman de Lasswitz, voir William B. Fischer, *The Empire Strikes Out : Kurd Lasswitz, Hans Dominik, and the Development of German Science Fiction* (Bowling Green, Ohio : Bowling Green State University Popular Press, 1984) 142-146.
- 18 Anon., « An Airship for the Klondyke », *The San Francisco Call* 82 (27 juillet 1897) 2 ; Anon., « The World at Large », *Barton County Democrat* 14 (5 août 1897) 2 ; Anon., « His Machine Is a 'Bird' », *Rock Island Argus* 45 (23 août 1897) 1 ; Anon., « To the Klondyke in Balloons », *The Pioneer Express* 19 (17 septembre 1897) 6. Fin 1903, un dénommé James Charles, fabricant et vendeur d'appareils électroménagers de Richmond, Indiana, est déclaré non coupable dans une affaire de pratique illégale de la médecine ; Anon., « Motion Made to Quash Charles's Indictment », *The Indianapolis Journal* 53 (17 décembre 1903) 3 ; Anon., « Medical Case Nollied », *The Indianapolis Journal* 53 (20 décembre 1903) 4.

- 19 Anon., « Balloon Travel to the Klondyke », *The Chicago Tribune* 56 (2 août 1897) 2 ; Anon., « Bikes for the Klondike », *The Times* (3 août 1897) 3 ; Anon., « To Ship'em Wives », *The Wichita Daily Eagle* 27 (10 août 1897) 8 ; Anon., « Castles in the Air a Reality Now », *The Herald* 26 (29 août 1897) 20 ; Anon., « May Go to Andree's Rescue », *New York Tribune* 57 (2 septembre 1897) 1 ; Anon., « An Ambitious Aeronaut », *The Herald* 26 (3 septembre 1897) 1 ; Anon., « A Klondike Airship », *The Kansas City Journal* 11 (26 novembre 1897) 6 ; La rumeur voulant qu'Albert Leo Stevens effectue son premier saut en parachute à Montréal, vers 1895, avec atterrissage sur une des tours de l'église Notre-Dame, ne semble pas fondée.
- 20 Anon., « Going to the Klondyke in a Balloon », *The Copper County Evening News* 5 (3 août 1897) 5 ; Anon., « To Klondyke in an Airship », *The Watertown Daily Times* 37 (4 août 1897) 1 ; Anon., « Points! », *Kalamazoo Daily Times* 53 (13 août 1897) 2 et 4 ; A.C. Harris, *Alaska and the Klondike Gold Fields* (Chicago: H.J. Smith Publishing Co., 1897) 441.
- 21 Anon., « By Air Ship to Klondike », *The New York Times* 46 (30 août 1897) 1 ; Anon., « Air-Ship and Water », *The Star* 6 (1 septembre 1897) 6 ; Anon., « Airship to the Klondike », *Fisherman and Farmer* (10 septembre 1897) 1 ; Anon., « New Airship Designed », *The Butler Weekly Time* 19 (4 novembre 1897) 3 ; Anon., « A Hoboken Airship », *The Sun* 55 (22 mars 1898) 9. Début décembre 1893, la police de New York arrête un certain Charles Kuenzel, président de la Kuenzel Patent Specialty Manufacturing Company, une petite société qui prétend détenir les brevets d'une machine à glace. Un groupe d'ouvriers d'origine allemande qui a acheté des actions dans l'espoir de faire de bons profits affirme que Kuenzel les a roulés. L'auteur de ces lignes ignore si Kuenzel a été condamné ; Anon., « Swindled Poor Workmen », *The World* (7 décembre 1893) 6 ; Anon., « For Swindling Fellow Workers », *The Sun* 61 (8 décembre 1893) 4.
- 22 Anon., « At the Capital », *The Globe* 53 (15 septembre 1897) 2 et 27 ; Anon., « An Airship for Ottawa », *The Ottawa Journal* 12 (25 septembre 1897) 7 ; Anon., « Canadians for the Yukon », *The New York Times* 47 (26 septembre 1897) 4 ; Anon., « Mr. L'Etoile's Air Ship », *The Ottawa Journal* 12 (5 novembre 1897) 3 ; Anon., « News from the Capital », *The Daily Mail and Empire* 26 (6 novembre 1897) 2.
- 23 Anon., « The Klondike Goldfield », *The Nelson Evening Mail* 31 (26 octobre 1897) 4 ; Anon., « Inventions pour Klondikers », *The Chicago Tribune* 56 (2 novembre 1897) 7 ; Anon., « Capt. Bernier in Ottawa », *The Daily Mail and Empire* 27 (29 décembre 1898) 2 ; Anon., « Things that Britain Wants », *The Globe* 54 (29 décembre 1898) 2 ; Ce n'est qu'en 1906 que Bernier effectue le premier d'une série d'importants voyages d'exploration dans l'Arctique canadien, voir Alan MacEachern, « J.E. Bernier's Claims to Fame », *Scientia Canadensis* 33 (Printemps 2010) 43-73.
- 24 Anon., « Eight Big Steamers », *The Herald* 25 (25 novembre 1897) 3 ; Anon., « Klondike Airship Scheme », *The New York Times* 46 (26 novembre 1897) 7 ; Anon., « Maxim Has an Airship », *The Chicago Tribune* 56 (2 décembre 1897) 2 ; George A. Dobinson, « The Investor », *The Herald* 25 (15 décembre 1897) 11.
- 25 Anon., « To Traverse the Air », *The San Francisco Call* 79 (29 février 1896) 16 ; Anon., « An Inventor's Opinion », *The San Francisco Call* 80 (25 novembre 1896) 1 ; Anon., « Eight Big Steamers », *The Herald* 25 (25 novembre 1897) 3 ; Anon., « Klondike Airship Scheme », *The New York Times* 46 (26 novembre 1897) 7.
- 26 Anon., « Once More the Airship », *The Evening Times* (2 décembre 1897) 2 ; Anon., « Maxim's New Airship », *The Daily Sentinel* 5 (12 janvier 1898) 3.
- 27 Anon., « Maxim's Airship Under Way », *The Chicago Tribune* 56 (3 décembre 1897) 3 ; Anon., « Maxim Not in It », *Syracuse Daily Journal* 53 (3 décembre 1897) 1 ; Anon., « A Flying Machine Canard », *The Evening Telegraph* (4 décembre 1897) 3 ; Anon., « The Day's Gossip », *The Globe* 54 (11 janvier 1898) 7.
- 28 Anon., « Ascension d'un ballon », *La Lanterne* 21 (12 novembre 1897) 2 ; Anon., « Aid for Klondike Miners », *The Western Daily Press* 80 (8 janvier 1898) 8 ; Anon., « L'ascension du 'Fram' », *La Croix* 19 (1 février 1898) 3 ; Anon., « Information – Ascension du 'Fram' », *Le Figaro* 44 (28 janvier 1898) 3 ; Anon., « Expédition aérienne », *La Croix – Supplément* 19 (3 février 1898) 2 ; Anon., « Au Klondike en ballon », *Le Temps* 38 (18 février 1898) 2 ; Anon., « L'expédition Variclé », *La Lanterne* 21 (29 mars 1898) 2 ; Anon., « By Balloon to Klondike », *The Daily Colonist* 79 (5 avril 1898) 2 ; Anon., « Making Ready for the War », *The Evening Times* (9 avril 1898) 2 ; Anon., « The Search for Andree », *The Dundee Courier* (20 avril 1898) 6 ; Anon., « Aux États-Unis », *La Lanterne* 21 (30 avril 1898) 2 ; Montville, « Vers l'Alaska », *Le Journal* 7 (7 janvier 1898) 3 ; G. Pelca, « En ballon au pays de l'or », *Le Gaulois* 32 (9 janvier 1898) 2 ; Guy Tomel, « Au klondyke en ballon », *Le Monde illustré* 42 (19 février 1898) 152-154.
- 29 <http://www.loc.gov/rr/hispanic/1898/chroncuba.html>
- 30 Anon., « Making Ready for the War », *The Evening Times* (9 avril 1898) 2 ; Anon., « An All-Day Talk », *The Globe* 54 (28 avril 1898) 2 ; Anon., « Canadian News Notes », *The Daily Colonist* 79 (7 mai 1898) 2 ; Anon., « French Aeronauts », *The Daily Nor-Wester* (7 mai 1898) 1 ; Anon., « A Trip to Skagway », *The Daily Colonist* 79 (13 mai 1898) 1.

1898) 3 ; Anon., « News of Vancouver », *The Daily Colonist* 79 (14 mai 1898) 8 ; Anon., « To Klondyke in a Balloon », *The Wanganui Herald* 32 (31 mai 1898) 2 ; Anon., « Balloon Train Prepares », *The Evening Times* (1 juin 1898) 4 ; Anon., « Our Captive Balloons », *The Kansas City Sunday Journal* 40 (5 juin 1898) 17 ; Anon., « Une lettre de notre collègue Variclé », *LAéronaute* 31 (Juillet 1898) 161-162 ; Anon., « Varicle's Balloon for Klondike », *The Aeronautical Journal* 2 (Juillet 1898) 68 ; Anon., « News of Vancouver », *The Daily Colonist* 79 (13 mai 1898) 8 ; Anon., « Faits divers », *LAéronaute* 32 (février 1899) 42 ; Anon., « Dawson to Victoria », *The Daily Colonist* 81 (2 mars 1899) 7 ; Anon., « Couldn't Search for Prof. Andree », *The San Francisco Call* 85 (3 mars 1899) 4 ; Anon., « Noted Parisian Dead », *The Evening Star* (27 juillet 1907) 2 ; Jules Leloup, « Séance du 2 juin 1898 », *LAéronaute* 31 (Juillet 1898) 156-157 ; <http://www.loc.gov/rr/hispanic/1898/chroncuba.html>.