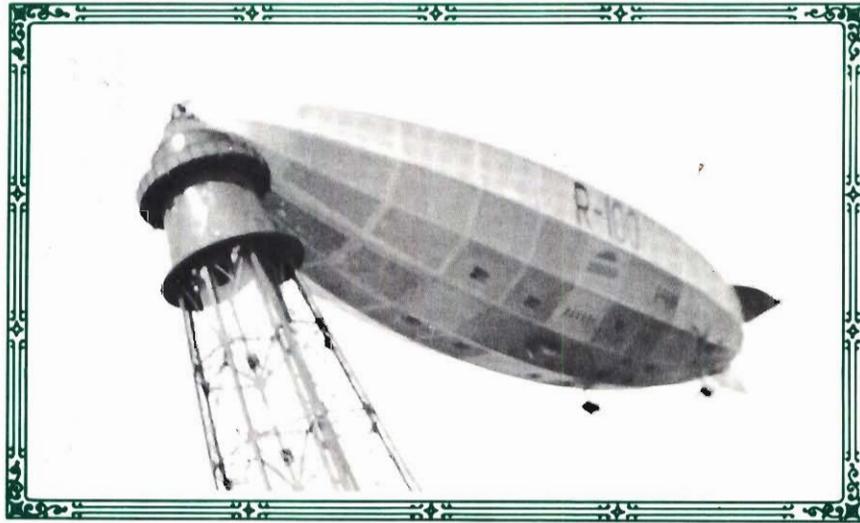


Jean-Yves Dubois

Il était une fois



Le R-100



Société d'histoire de Saint-Hubert

Jean-Yves Dubois

IL ETAIT UNE FOIS...
LE R-100.

ou
L'histoire d'un dirigeable
qui s'est amarré
à Saint-Hubert
en 1930.

Société d'histoire de Saint-Hubert

14 juillet 95

2.00

La Société d'histoire de Saint-Hubert
Membre de la Fédération des Sociétés d'histoire
du Québec

C.P.24
Saint-Hubert (Québec)
J3Y 5S9
tél.: 656-1948 ou 676-5385

CONSEIL EXECUTIF:

Monique Martin,	présidente
Jean-Yves Dubois	vice-président
Gisèle Pothier	secrétaire
Micheline Hébert	trésorière
Aline Boutin	directrice
Marie-Berthe Ledoux	directrice

La diffusion et la reproduction de cette brochure
sont sous la responsabilité exclusive
de son auteur et de la Société d'histoire de Saint-Hubert.

ISBN 2-9800858-5-5
Dépôt légal, 1er trimestre 1992
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

PREFACE

En lisant cette brochure, les premiers mots qui me viennent à l'esprit sont: "Saint-Hubert ne doit jamais oublier." Ne jamais oublier ces hommes britanniques et canadiens-français qui, grâce à leur courage, leurs talents et leur foi, ont édifié une oeuvre qui semblait, à prime abord, irréalisable: construire un plus léger que l'air, qui traverserait l'océan et unirait les continents.

L'arrivée de ce dirigeable à Saint-Hubert a été, pour les gens de l'époque, un émerveillement qui attira sur son territoire près d'un million de visiteurs.

Chanté par "La Bolduc", vedette canadienne-française des années 30, invité par de nombreuses villes à survoler leur territoire, partout, il fut ovationné et un hommage fut rendu au génie de l'homme qui avait su réaliser "l'impossible" dans ce temps-là.

Pour certaines familles pionnières de Saint-Hubert, 1930 s'inscrivit comme une année mémorable. Familles d'agriculteurs, elles voyaient leurs terres devenir un terrain d'atterrissage pour un aéronef d'une splendeur qui défiait leur imagination.

Les gens d'aujourd'hui, jeunes et adultes, qui liront cette brochure, apprendront ou se remémoreront ces événements précurseurs de notre avenir en aéronautique. Le R-100 fut certes un beau rêve. L'homme d'aujourd'hui regarde le ciel, et y cherche des soucoupes volantes, est-ce si différent?

Vous apprécierez sûrement le beau travail de Jean-Yves Dubois. Il nous raconte, d'une façon très intéressante, en nous replongeant dans le contexte

de l'époque, l'histoire incroyable d'une technologie
surprenante, prévoyant être supérieure à l'avion
pour l'avenir du transport dans le monde.

Nos sincères remerciements à l'auteur qui a su
nous faire participer à ses recherches et partager
avec nous le fruit d'un travail méticuleux.

BONNE LECTURE.

Monique Martin, présidente,
Société d'histoire de Saint-Hubert

AVANT-PROPOS

L'idée de rédiger l'histoire du R-100 a germé dans l'esprit de l'auteur au cours de l'année 1990. Certaines gens, dont la Société d'histoire de Saint-Hubert et trois ardents collectionneurs, MM. Jean-Marc Despots, Louis Emard et Yvan Huot, voulaient rappeler le soixantième anniversaire du passage de ce dirigeable à Saint-Hubert.

Lors de la démonstration aérienne des "Ailes de l'espérance", lors d'une invitation au public à visiter la compagnie Inter et le terrain d'aviation ainsi que lors du "Festival des montgolfières" de Saint-Jean-sur-le-Richelieu, nos amis collectionneurs y dressaient d'intéressants kiosques, toujours selon leurs modestes moyens. Puis à la fin septembre de la même année, la Société d'histoire de Saint-Hubert, soulignait, au Restaurant L'Ancêtre, ce célèbre événement.

La dite Société avait, entre temps, fait une demande, auprès du Ministère des Transports d'Ottawa, pour l'obtention d'une plaque commémorative de cet épisode important vécu à Saint-Hubert. Et, le 22 février 1991, cette plaque était dévoilée à l'École Nationale d'Aéronautique, sur le chemin de la Savane. Souhaitons que, dans un avenir prochain, on puisse la fixer sur un monument spécifique à proximité du site de l'ancien mât.

Tout au long de l'année 1990, l'auteur a aussi voulu rencontrer des gens d'âge mûr pour recueillir leurs souvenirs. Ce dont ces personnes avaient souvenance entremêlait tellement les événements du R-100, du R-101 et du dirigeable allemand

Hindenburg, qu'il décida, dès lors, de rédiger cet opuscule.

Souhaitons que la diffusion du fascicule permettra aux citoyens et citoyennes de Saint-Hubert, et même d'ailleurs, de remémorer un événement historique important qui est menacé de s'estomper platement de nos mémoires et de se noyer mollement dans un impitoyable oubli.

Vous, qui avez goût de me lire, BON VOYAGE dans le temps et dans le rêve à bord de ce géant des airs.

Jean-Yves Dubois, B.Sc.

Note de l'auteur

Le dirigeable R-100 fut imaginé et construit en Grande-Bretagne. Les mesures employées par les architectes et les ingénieurs provenaient du système pied-livre-seconde (FSS). L'auteur a voulu répondre à la nouvelle génération, habituée au système kilogramme-mètre-seconde (MKS). Il a donc placé entre parenthèses les mesures métriques équivalentes aux valeurs anglaises. Il espère ainsi, du même coup, se mieux faire comprendre des groupes d'âges différents qu'il se propose de rejoindre.

LA VISION

Si nous nous rappelons les années 1920, nous constaterons que l'aviation n'était qu'à la période des balbutiements: vols de courte portée et de charges très limitées. Par contre, vers la fin de la Guerre 14-18, la Grande-Bretagne utilisait des dirigeables de faible tonnage.

En juillet 1919, le dirigeable R-34 réussissait le premier vol aérien transatlantique aller-retour. L'envolée vers New-York dura 108 heures 12 minutes et le retour, 75 heures 3 minutes. Mais l'appareil demeurait beaucoup trop petit pour applications commerciales.

Etant données les années sombres d'après-guerre, le gouvernement britannique suggérait de ralentir ces expériences aériennes et proposait même la destruction des aéronefs existants, le tout, par mesure d'économie. M. Winston Churchill, secrétaire d'Etat de l'Air en 1921, n'y voyait pratiquement qu'une solution: laisser les recherches entre les mains des entreprises privées.

Surgit M. Charles-D. Burney, capitaine dans la marine anglaise, qui, nourrissant sérieusement l'idée de construire un dirigeable de grande envergure, croyait apporter solution aux problèmes de l'heure. Il demandait l'aide d'un architecte de la Vickers Co. et celle de la Shell Oil Petroleum afin de concrétiser son projet. Le premier ministre Lloyd George n'osait appuyer le plan Burney. L'intrépide rêveur ne lâchait pas. Il allait jusqu'à s'informer auprès de la société allemande Zeppelin pour voir si elle lui fournirait les ballons de baudruche qui contiendraient l'hydrogène.

Ce ne sera que vers la fin de juillet 1923 que le gouvernement britannique commencera à céder, appuyant timidement le projet Burney, sans aucun contrat, cependant. Il n'en fallait pas plus. Les ingénieurs de la Vickers préparent les plans et, en décembre, on parvient à la création du groupe Airship Guarantee Co. Ltd dans le but de financer le fantastique projet. Un changement de gouvernement, aux élections de janvier, a failli faire avorter ce plan. Voilà qu'en mai 1924, au lieu du schème Burney, le gouvernement travailliste autorise le Ministère de l'Air

"à entreprendre la construction d'un aérostat de grande capacité (ce sera le R-101),

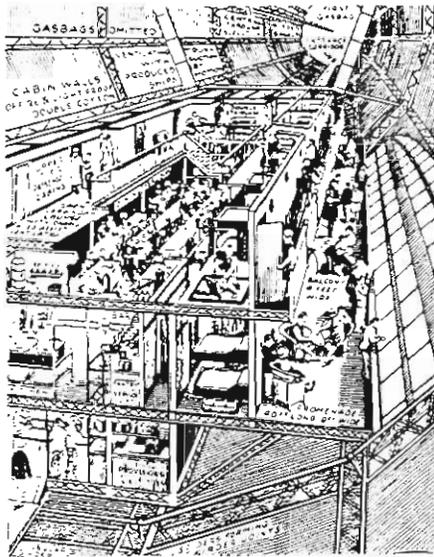
"à construire un terminus et une base intermédiaire pour que les dirigeables puissent fonctionner avec sécurité de l'Angleterre aux Indes et

"à donner à Airship Guarantee Co. la première offre de contrat pour la construction d'un bâtiment pour fins commerciales (ce sera le R-100)".

Le 22 octobre 1924, le gouvernement signait le contrat avec Airship Guarantee. La construction du R-100 devait débiter à l'été 1926.

A la Conférence Impériale, convoquée le 28 octobre 1926, pour tous les dirigeants des Dominions, M. Samuel Hoare, secrétaire d'Etat aux Affaires Aériennes, souligne que, grâce à la navigation aérienne, l'Empire pourrait retrouver sa vitalité et son unité d'antan. Dès lors le dirigeable se chargerait des vols long courrier.

Le Ministère de l'Air anglais démontrait beaucoup d'attention pour les Indes, l'Australie et l'Afrique du Sud, mentionnant à peine le Canada. Sir Samuel Hoare assurait les membres de la Conférence que les R-100 et R-101 seraient les plus sûrs jamais construits.



*Vue en coupe
du compartiment
des passagers.*

On prévoyait terminer la construction pour 1927. Suivraient quelques vols d'essai. Il devenait dès lors plausible que les dirigeables puissent rendre visite aux Dominions intéressés. Voilà qui explique l'implication rapide, entière, voire surprenante des Dominions concernés. Les deux représentants du Canada, le Premier ministre Mackenzie King et le Ministre de la Justice, M. Ernest Lapointe, nouvellement élu, ne considérant que leur esprit patriotique et leurs grandes visions des possibilités commerciales de cet appareil à l'intérieur de leur immense pays, engageaient le Canada à seconder la Grande-Bretagne dans son programme expérimental.

Mackenzie King promet que le Canada construira une tour d'ancrage dans l'une des provinces de l'Est du Canada. Du même coup, il garantit que le Canada fournira les services météorologiques nécessaires à la traversée atlantique. Le Canada est désormais de la partie et, vous le comprendrez, bien engagé dans l'engrenage.

Par la suite, le 17 novembre, notre Premier ministre put se rendre, ainsi que les autres délégués

de la Conférence, à Cardington, afin d'y assister, par un temps fort maussade, à une démonstration du vieux R-34. C'était le seul dirigeable alors en état de vol en Angleterre. Les membres de la Conférence ont pu ainsi visiter le hangar, observer le mat d'ancrage et examiner des pièces du R-101 en construction. Une visite, vous n'en doutez pas, qui s'avérait politiquement rentable!



*M. William-Lyon Mackenzie King,
Premier ministre du Canada,
(deuxième à gauche)
observant le R-34, le 17 novembre 1926.*

LA CONSTRUCTION

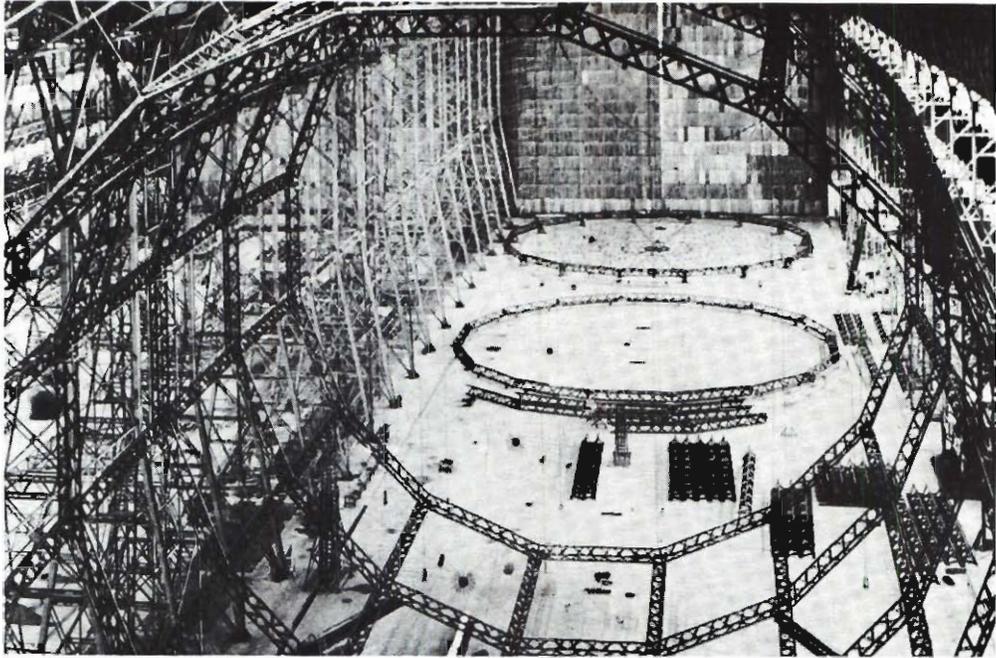
Suivront quelques notes relatives à la construction du R-100, dans le hangar de Howden.

Pour la structure, l'ingénieur B. Wallis avait choisi le duralumin comme métal parce que cet alliage d'aluminium demeurait assez léger et assez résistant à la corrosion. Il fallait d'abord laminer ce métal; les feuilles avaient les proportions suivantes: 11 po.(25,33 cm) de largeur, 60 pi.(18,24 m) de longueur et 0,056 po.(1,4 mm) d'épaisseur. On devait ensuite rouler ces feuilles en spirales pour qu'elles prennent la forme d'un tuyau.

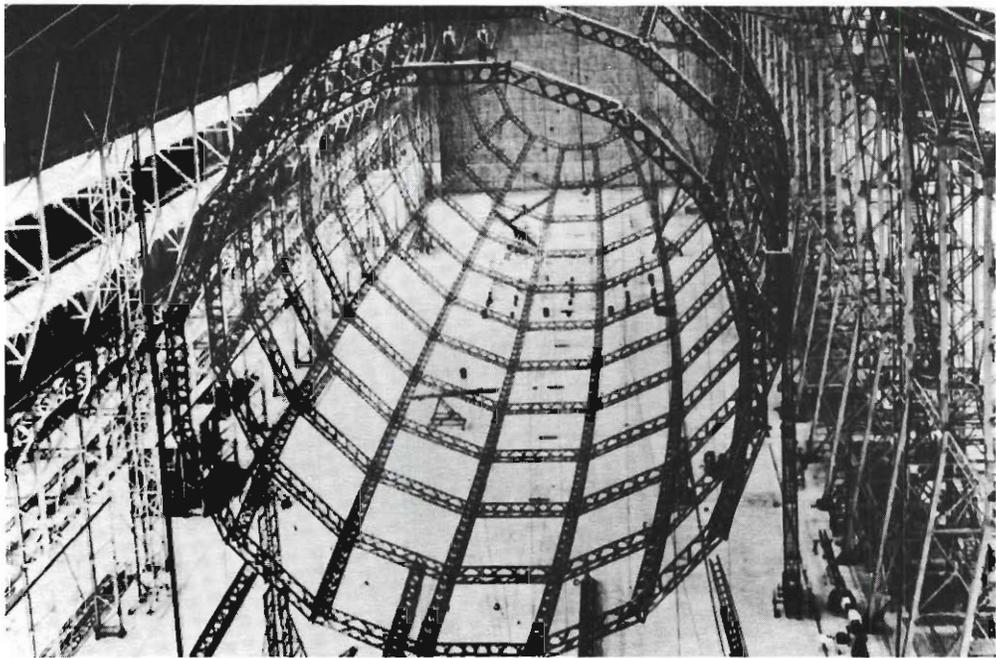
Pour bien comprendre ce montage, nous vous conseillons d'observer la configuration du rouleau carton à l'intérieur du papier hygiénique ou du papier essuie-tout. Déroulez ce noyau de carton et vous aurez une idée du procédé employé par Wallis.

Pour que le métal ainsi enroulé puisse bien se tenir, les ouvriers y plaçaient des rivets. On avait procédé au tournage de 11 mi.(17,66 km) de ces tuyaux!

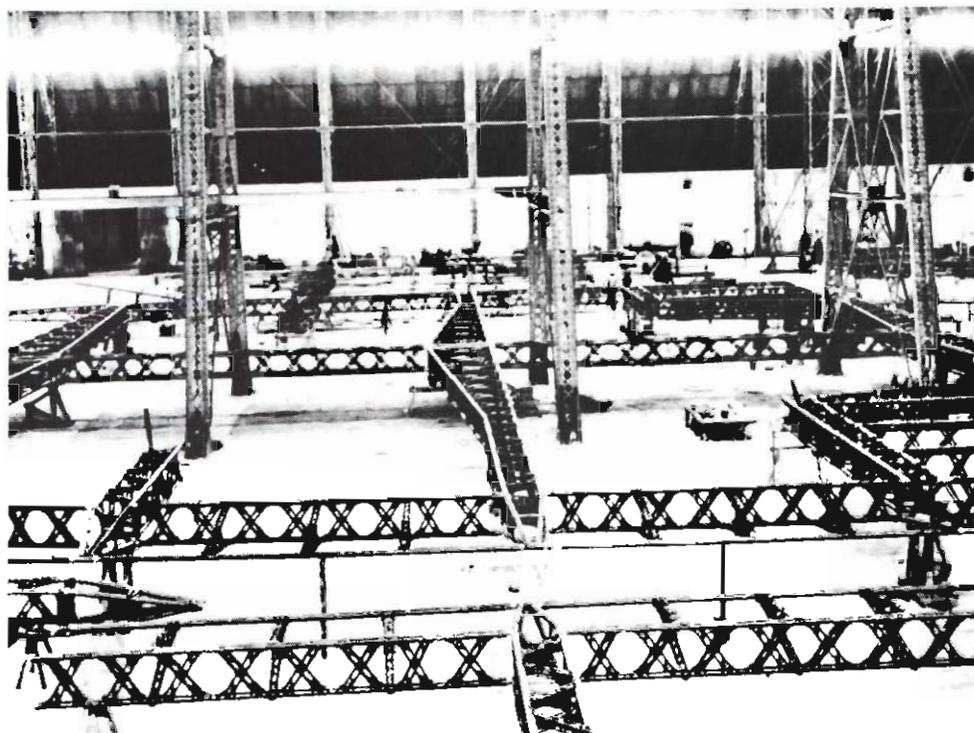
Les tubes ainsi obtenus étaient coupés en longueurs de 25 pi.(7,6 m), 45 pi.(13,68 m) ou 50 pi.(15,2 m) puis ils étaient reliés trois à trois, à 2 pi.6 po. (76 cm) l'un de l'autre. Ainsi fixés sous forme triangulaire, ces ensembles deviendraient les poutrelles servant de charpente métallique au R-100. Toutes ces pièces, identiques en apparence, ne variaient qu'en longueur, formant, en réalité, un super meccano.



Les ouvriers croyaient monter un "meccano".



L'assemblage de la structure avait débuté vers la Noël 1926, au niveau des "anneaux" transversaux 7, 8 et 9, comptés à partir de l'avant du bâtiment.

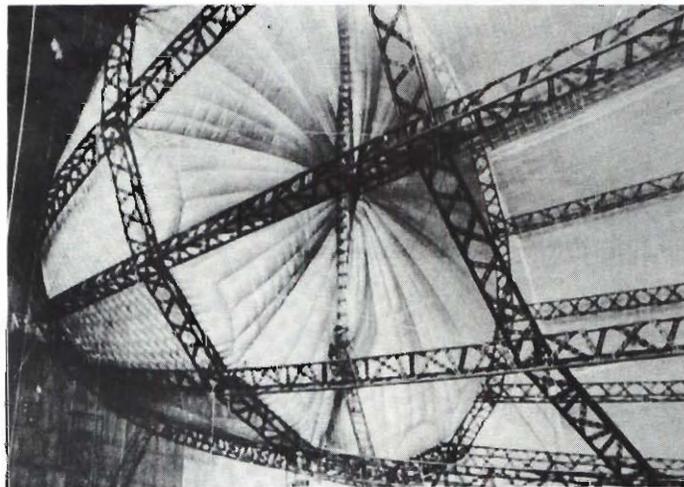


Le compartiment des passagers, juste avant l'assemblage final, à Howden.

Le compartiment pour les passagers se trouvait entre les anneaux 5 et 6, à l'intérieur du dirigeable. L'étage supérieur aurait une surface de 510 mètres carrés, l'étage inférieur, 160 mètres carrés. Il était à remarquer que les cabines se situeraient dans la portion vers l'arrière du dirigeable. L'étage supérieur comprendrait une grande salle de

repos, avec coursives de chaque côté d'où les passagers pourraient contempler le paysage à travers les fenêtres ménagées dans l'enveloppe du dirigeable; à cet étage, l'on trouverait aussi une salle à manger pour cinquante personnes et des cabines à deux lits. L'étage inférieur comprendrait le poste de pilotage, le poste de téléphonie sans fil et divers autres services. La cuisine électrique, bien entendu, se trouverait aussi à l'étage inférieur.

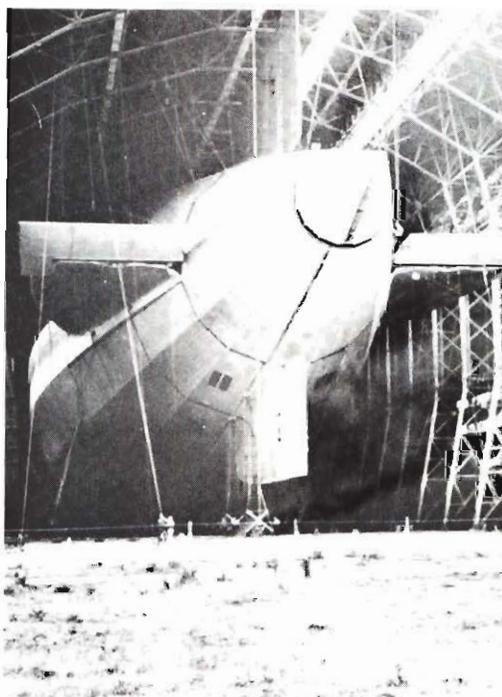
On devait placer les ballons qui contiendraient l'hydrogène à l'intérieur de cette immense structure. Ces ballons de baudruche avaient été commandés d'une compagnie de Berlin. Si l'on avait étendu la toile nécessaire à ces sacs sur le sol, elle aurait couvert une superficie d'environ 55 800 ver.car.(46 411 mètres carrés).



*Ballon qui contiendrait l'hydrogène,
à l'avant de l'aéronef.*

Le dirigeable aurait 709 pieds (215,54 m) de longueur et un diamètre de 133 pi.(40,43 m).

A l'été 1928, le châssis du R-100 était pratiquement terminé. On procédait à mise en place de la cage pour les moteurs et de la cabine de contrôle. Les six moteurs seraient du type Rolls-Royce Condor IIIB à essence. Ces six moteurs étaient disposés en trois groupes de deux moteurs chacun. Les mécaniciens pouvaient atteindre facilement toutes les parties des moteurs afin d'exécuter les réparations ordinaires en cours de route.



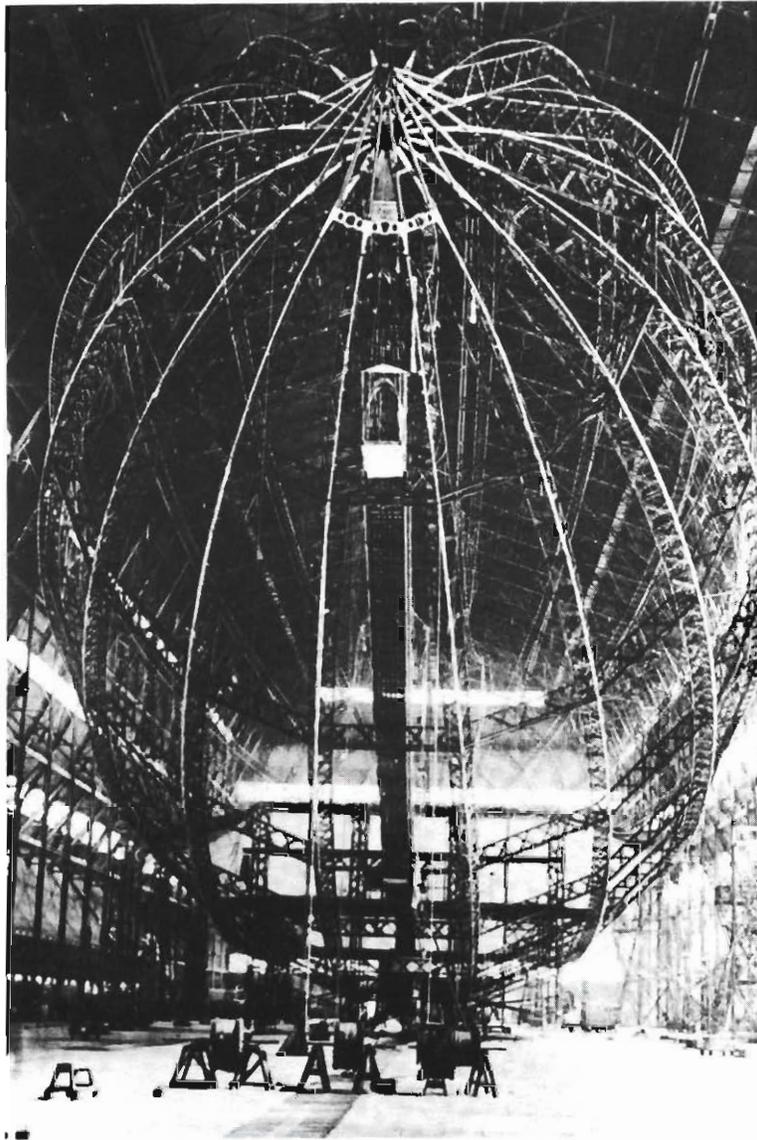
*Encore quelques coutures
à la toile extérieure.*

En septembre, on y plaçait les ballons arrivés d'Allemagne. On les avait attachés à l'intérieur des traverses métalliques en attendant que le tout soit recouvert de la toile extérieure. De sorte qu'à la fin de l'année, il ne restait à parachever que la passerelle, les réservoirs à essence, les ballasts et les contrôles électriques.

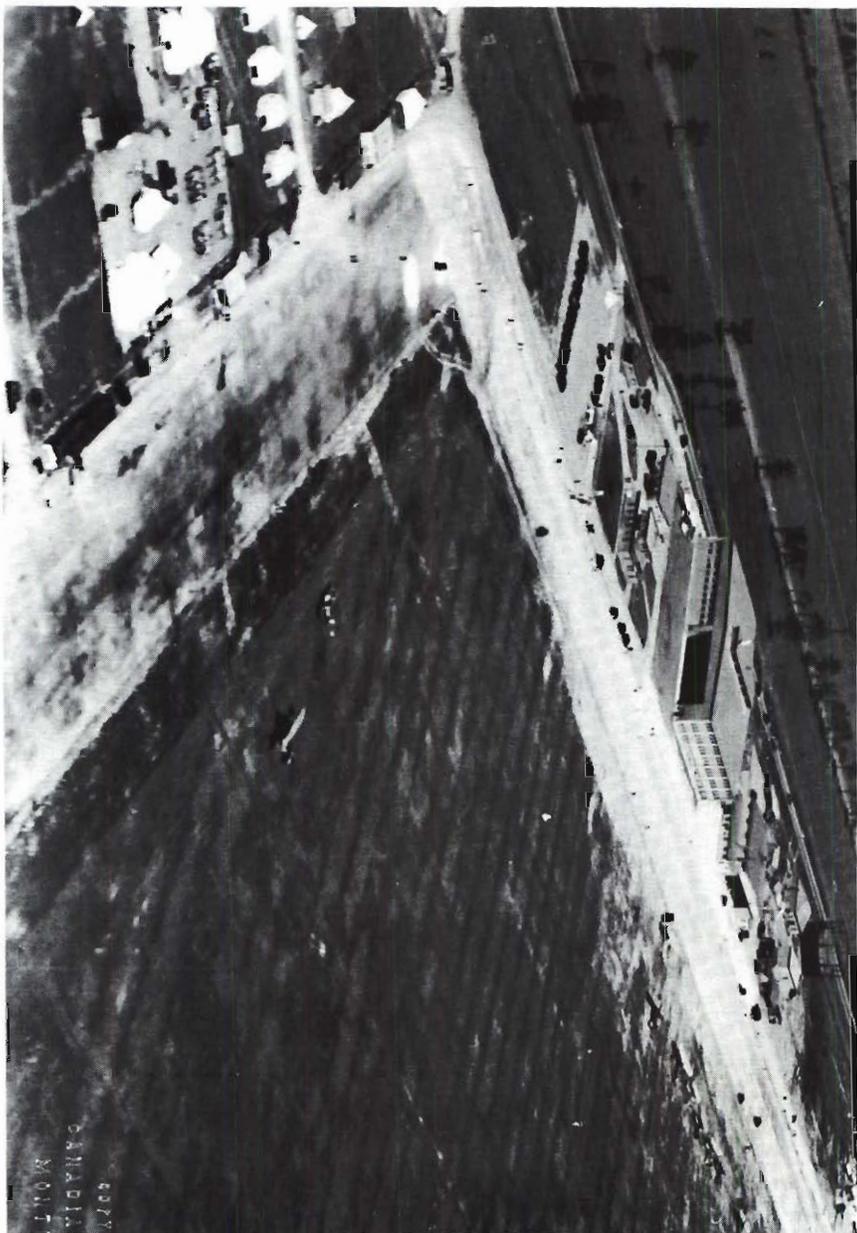
Au début de l'année 1929, on devait compléter le devant en forme de pyramide ainsi que les plates-formes pour le treuil et les amarres qui le relie-raient au mât. Mais voilà que la température froide avait formé une couche de glace sur le sol, à l'intérieur du hangar: il devenait dangereux de monter les échelles. On devait même, à cause de cet inconvénient, lutter contre un début d'oxydation du métal de la structure: il a fallu trois mois à trente hommes pour couvrir la partie métallique d'une couche de vernis protecteur.

Le 30 juin 1929, on commençait donc à gonfler les ballons. Le gaz hydrogène sortait de l'usine pour pénétrer directement dans les sacs. Il fallait désormais éviter toute étincelle possible à proximité de cet immense ballon. Aussi, dès le début du gonflage, on avait recouvert le plancher d'une mince couche d'eau pour prévenir toute étincelle fortuite provenant d'électricité statique. En dix jours, on réussit à gonfler ainsi quatorze des quinze ballons. Le dernier ne serait rempli qu'au sortir du hangar.

Au mois de septembre, on expérimentait les mo-teurs, les laissant fonctionner pendant près d'une heure et demie. Le tout semblait prêt pour les vols d'essai.



*Vue de la partie métallique du dirigeable.
Bien observer la passerelle centrale pour
atteindre le compartiment des passagers.*



*Aérodrome de Saint-Hubert, vers 1930. Tentez d'identifier les hangars.
Notez, en haut et à droite, le réservoir d'hydrogène.*

UN MAT A SAINT-HUBERT

Fort du consentement du Canada au programme britannique sur les dirigeables, le major G.-H. Scott, qui avait dirigé le R-34 lors de la traversée aux U.S.A. en 1919, partait pour le Canada le 22 avril 1927. Il y venait, accompagné de A.-R. Gibbs, un directeur des Travaux et Bâtiments, dans le but d'y choisir un site pour un port d'attache pour le R-100.



Aéroport de Saint-Hubert pour avions légers (1928)

Sitôt débarqués à Montréal, ils se dirigeaient vers Ottawa. Là, le ministre à la Défense, M. J.-L. Ralston, leur suggérait deux terrains, propriétés du gouvernement fédéral: les emplacements du Connaught Rifle et un terrain Rockcliffe, près d'Ottawa. Ralston les conduisit ensuite jusqu'à Halifax et même à Sydney, N.-E.,. Ces derniers endroits furent jugés trop éloignés des grands centres. Ils visitèrent ensuite l'Ile du Cap-Breton et le Nouveau-Brunswick. Ces lieux furent délaissés pour les mêmes raisons.

L'endroit recherché devait tout de même rencontrer certaines exigences: offrir une superficie d'environ 600 acres (près de 1 km car.), un sol bien drainé et une surface assez plane. Le dit lieu devait y accepter un mât, y trouver de l'espace pour une génératrice et pour une usine d'hydrogène.

Au retour des provinces de l'est, les chercheurs se permirent une visite à Valcartier: site trop vallonné et trop sujet à la brume. Nos inspecteurs se dirigèrent à nouveau vers Toronto. Sur leur trajet, ils ont profité de leur passage à Montréal pour y examiner les alentours. La rive sud les intéressa grandement et Saint-Hubert attira leur attention. Ils retournèrent à Toronto le 22 mai 1927. C'était le lendemain de la célèbre traversée de l'Atlantique, sans escale, par Charles Lindberg, à bord du Spirit of St.Louis. Ce qui n'empêcha pas Scott de souligner que l'avenir demeurerait quand même aux "plus légers que l'air" ajoutant même qu'il n'y avait aucun avenir prévisible pour le transport transatlantique par avion.

Toronto espérait toujours obtenir le choix du site, mais à la place suggérée, on n'aurait pu y dresser un hangar où loger le dirigeable, si besoin il y avait. Le choix semblait se fixer sur Saint-Hubert. Scott et Gibbs retournèrent en Angleterre le 24 juin.

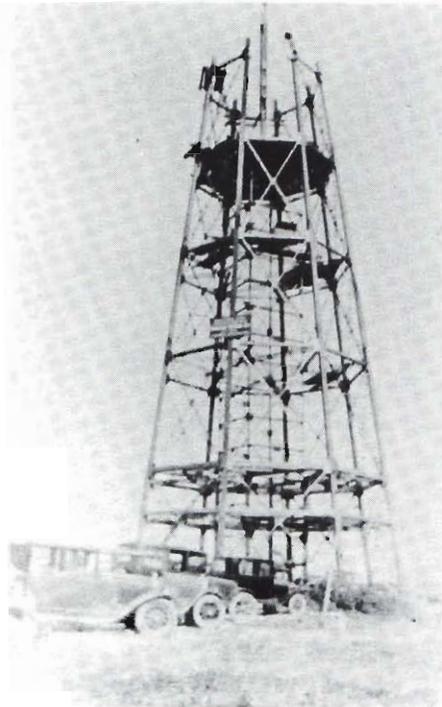
Saint-Hubert ne fut désigné officiellement qu'en septembre. Cependant, dès juillet, le gouvernement canadien, sur recommandation du gouvernement britannique, plaçait une commande en Afrique du Sud pour la tête du mât. Le bras télescopique d'amarrage serait fabriqué en Angleterre. Le Ministère de l'Air du Canada devrait surveiller les travaux pendant la construction. La Compagnie Canadian Vickers Limited, de Montréal, obtenait le contrat pour le grand oeuvre, la tour elle-même. Les manoeuvres, au cours de l'érection de cette tour, seraient surtout des résidents de Saint-Hubert

L'endroit choisi n'était nul autre que le terrain d'aviation qui avait servi pour l'entraînement de nos aviateurs lors de la Guerre 14-18, ce même lopin de terre où Tudhope touchait le sol, le 11 novembre 1927, avec le premier courrier aérien en provenance de Rimouski. Cet emplacement était adjacent à la piste d'atterrissage d'un club aéronautique privé fondé, lui aussi, en novembre 1927.

On ne tarda pas à construire les hangars, les réservoirs à essence et l'usine où fabriquer l'hydrogène. C'est à la pelle manuelle que l'on creusa les fondations, les rigoles pour conduites d'eau, d'essence et de gaz; c'est à coup de pioche qu'on y travailla la terre tantôt durcie par le gel tantôt rendue gluante par la boue glaiseuse diluée par les pluies de l'automne ou du printemps: circonstances difficiles à s'imaginer, quand on connaît les facilités avec lesquelles nos machineries d'aujourd'hui conforment les sols.

Trois ingénieurs canadiens-français se chargeraient de réaliser le superbe mât d'ancrage: Messieurs E. de B. Corriveau, Joseph Adam et Lucien Dansereau. La tour, dotée de cables d'acier, surmontée d'une plate-forme à laquelle on pourrait accéder

par ascenseur, cacherait également les tuyaux destinés à ravitailler le R-100 en essence et en gaz hydrogène. Elle devrait aussi véhiculer les fils électriques ainsi que les éléments nécessaires à la radiocommunication.



*Débuts de la construction du mât.
Photo de droite: 8 septembre 1928.*

Les huit piliers de la tour reposaient sur des bases de ciment de 11 pi.(3,3 m) par 13,5 pi.(4,1 m) et d'une profondeur de 9,5 pi.(2,9 m): un poids de 105 tonnes chacune. Ce mât avait une hauteur de six étages. Sa base avait un diamètre de 69 pi. 2 po.(21 m). A 171 pi.(52 m) du sol, son rayon avait alors une dimension de 20 pi.(6 m). A une hauteur de 142 pi.6 po.(43,3 m), on y avait aménagé une passerelle de 4 pi.(1,3 m) de largeur, sur laquelle on pourrait

circuler au moment de l'amarrage. Même si la tour n'était pas achevée, c'est de cette passerelle que des gens ont pu observer le festival aérien qui inaugurait le service postal par air entre Saint-Hubert et Albany, N.Y., le 1er octobre 1928.



M. Henri Rocheleau, contremaître lors de la construction du mât.

La coupole et le bras télescopique arrivaient le 27 juillet 1928. Cette tête de 87 tonnes fut mise

en place dès le mois d'août. Soulignons ici que l'on érigeait, au centre de la tour, un superbe ascenseur dont la cage était recouverte: on pourrait ainsi atteindre la plate-forme en tout confort, à l'abri des vents et des intempéries. C'était, à ce moment, le seul mât au monde doté d'un tel mode d'ascension.

*La coupole
avait été
mise en place
lors de la
démonstration
aérienne du
1er octobre
1928.*



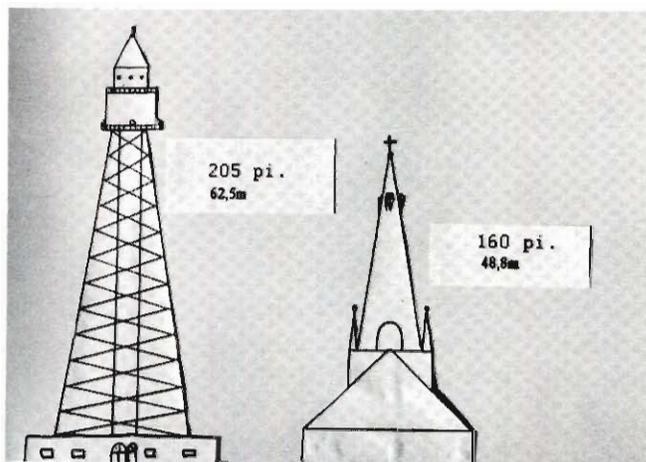
Des observateurs avaient été envoyés à Lakehurst, à la mi-octobre, pour l'arrivée du Graf Zeppelin allemand: ce qui permettrait d'améliorer les abords de la tour à Saint-Hubert.

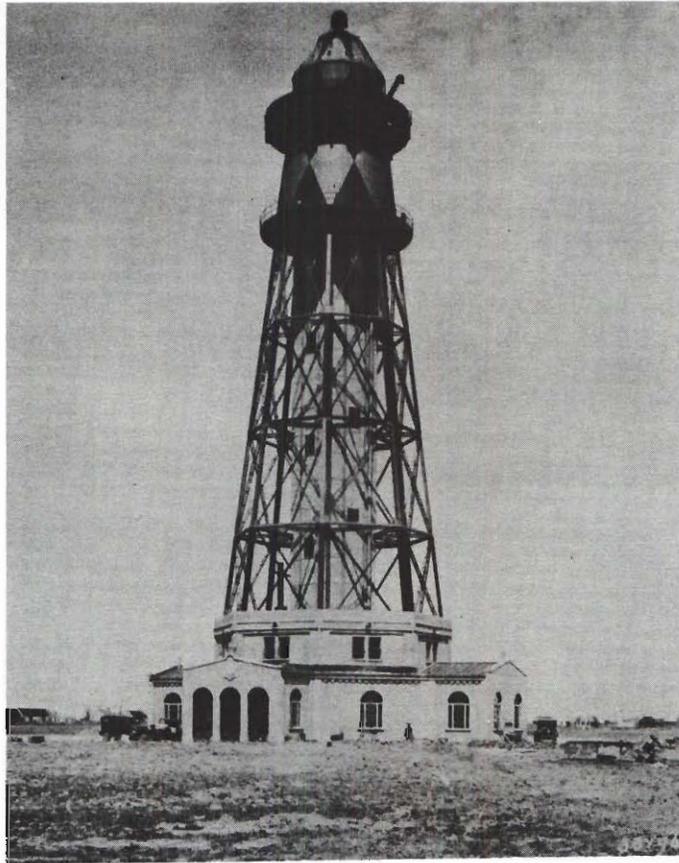
Suivit la construction de deux étages à la base du mât. Au premier plancher, on y logerait principalement les journalistes et les douanes, une salle d'attente et un bureau de poste. Un poste de radio et une station météorologique occuperaient le second étage.

Pendant ce temps, à Cardington, l'officier commandant Arthur-R. Pressey, accompagné de trois autres officiers, étaient mandatés en Angleterre. Ils y allaient s'initier à l'amarrage afin de revenir au pays pour y former une équipe canadienne capable d'opérer l'arrimage, le temps venu, à l'arrivée du géant des airs au Canada.

Avec son mât d'une hauteur totale de 205 pi. (62,3 m), réalisation gigantesque de nos trois ingénieurs canadiens-français, Messieurs Corriveau, Adam et Dansereau, l'aéroport de Saint-Hubert devenait sans contredit l'un des plus beaux du monde, prêt à recevoir tout dirigeable, prêt aussi à répondre à une demande croissante du volume de trafic aérien. Tout avait été bien planifié à cette fin: proximité de Montréal et de ses grands hôtels, routes faciles d'accès, grands espaces pour stationnement, petits kiosques pour repas légers, etc. Le R-100 y était attendu avec frénésie et fierté!

*Comparez
la hauteur du mât
à celle
de l'église de
Saint-Hubert*





Le mât de Saint-Hubert attendait désormais son visiteur.

LES PREMIERES EXPERIENCES.

Retournons en Angleterre. Le 11 novembre 1929, le R-100 étant pratiquement complété, on décidait de le sortir du hangar. On le glissa lentement à l'extérieur. Sur le point de le délivrer de ses amarres, on remplit le dernier sac d'hydrogène. Monterait-il ou resterait-il au sol? Toute une joie: la poussée verticale ascendante de l'air était suffisante à son ascension: mais, ô surprise, cette force était de beaucoup inférieure à celle prévue. On avait calculé une possibilité de 64 tonnes et la force ascensionnelle n'était que de 57 tonnes. On s'est donc permis de limiter le nombre de passagers.

Le 30 novembre, le mât de Cardington était prêt à recevoir le R-100, ayant été expérimenté plusieurs fois avec le R-101. Le dirigeable R-100 y parviendrait par ses propres moyens quand les conditions atmosphériques lui seraient favorables.

Dès 4h00 du matin, le 15 décembre, Booth et Meager se préparaient. Les moteurs se réchauffaient. L'équipage embarquait. Un groupe de cinq cents soldats, dirigés par Booth, à l'aide de câbles, maintenaient le dirigeable pendant que Norway était au gouvernail. Le temps venu, le mastodonte sortait lentement du hangar, glissant au-dessus d'une large ligne blanche, tracée pour aider à le bien guider. Le vaisseau était aux trois quarts sorti de la bâtisse quand une légère brise déplaça quelque peu le ballon: plus de peur que de mal...

A bord, on comptait un total de cinquante-sept passagers. Pour minimiser le poids total du géant des airs, on avait limité le nombre de parachutes... à cinquante seulement!

C'est ainsi qu'on partit pour Cardington. Les 135 milles (225 km) furent franchis en un peu moins de deux heures: les moteurs propulsaient le dirigeable à une allure moyenne de 57 mi/h (80 km/h) à laquelle s'ajoutait une douce brise. L'ensemble fournissait une vitesse de croisière d'environ 70 mi/h (116 km/h). Arrivé près du mât, on dut procéder à quatre essais avant de réussir l'amarrage. C'en était fait, le fameux R-100, venait de subir son baptême de l'air!

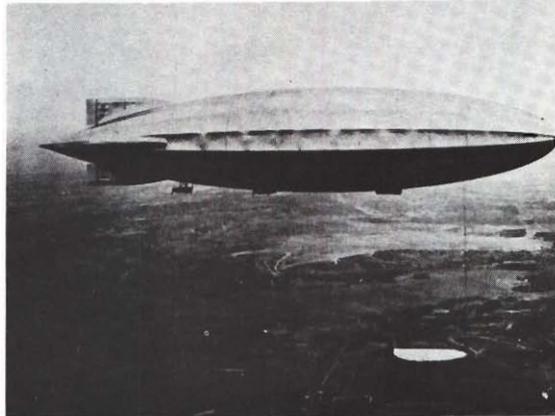
Le 17 décembre, on optait pour un nouveau vol: cette fois, on avait noté que l'enveloppe semblait lâche. L'enduit appliqué à la toile extérieure avait affaibli le tissu et n'avait pas permis de le tendre comme on l'aurait désiré.

16 janvier: nouveau test. On réussit à filer à 80 mi/h (135 km/h). Suivit un autre vol de contrôle le 20 janvier. Un avion circulant dans les parages, en prit une photo sur laquelle on constatait qu'à cette vitesse, la toile ballottait, formant de longues rides blanches verticales sur la paroi du vaisseau. De peur que la toile ne se déchire, on limita, par la suite, sa vitesse maximale à 70 mi/h (116 km/h).

Un premier voyage d'endurance fut entrepris du 27 au 29 janvier. Il parcourut 1780 milles (3000 km). Le 30 janvier, le vaisseau ayant totalisé quatre-vingt-sept heures de vol, on estimait qu'il était prêt désormais pour le véritable test: la grande traversée. On prévoyait alors cette dernière pour la deuxième semaine de mai. En attendant, on le retourna à son hangar.

C'était le 24 avril. On sortait le R-100 de sa remise pour le ramener au mât, à Cardington. Le dirigeable était presque entièrement sorti de la bâtisse quand un coup de vent le fait dévier et

voilà que sa toile se déchire au contact de la porte du hangar: on crut à un vénier bris qui pourrait être réparé une fois attaché au mât. Le mal étant plus grave que prévu, on le retourna à son entrepôt le 27 avril. Le 8 mai, Colmore écrivait que le dommage mineur n'était pas encore réparé mais qu'il espérait voir la toile remise en bon état pour la semaine suivante.

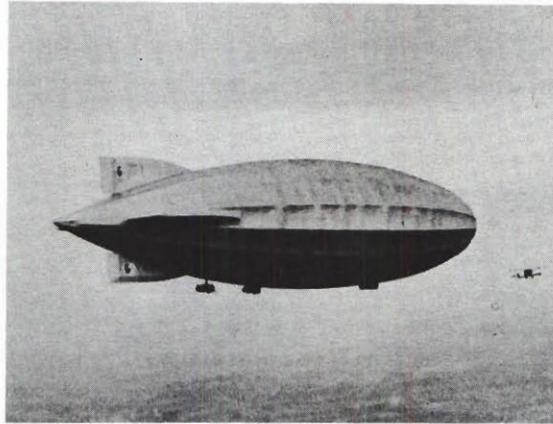


Lors du voyage d'essai du 20 janvier 1930, on nota que la toile battait, formant des rides verticales.

Un dernier essai des moteurs et de la toile s'amorçait le 21 mai. Au retour d'un vol d'essai d'une durée de vingt-trois heures, alors qu'il s'approchait du mât, on constatait que la fine pointe arrière de la poupe était pendante! On suggéra de raccourcir le dirigeable de 14 pi. (4,3 m.). Sa longueur totale devenait 695 pi. 5,25 po. (211,43 m.). Voilà qui reporterait la traversée au moins à la fin juin. Au Canada, on a appris cette nouvelle avec une certaine satisfaction: on était en pleine période électorale au niveau fédéral...

Mais que se passait-il chez nous pendant ce temps? Ici, au Canada, la fièvre de l'événement mon-

tait aussi rapidement que le mercure à la période estivale.

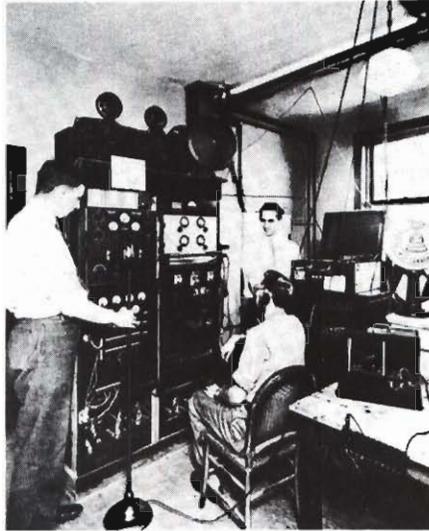


A la fin de ce voyage du 22 mai 1930, on s'aperçut que la pointe de la queue était pendante...

On se proposait au moins trois envolées: Ottawa, Québec et les Cantons de l'Est, puis Détroit, aller-retour, en survolant l'Ontario. Les radios, une rareté à cette époque, se vendaient à profusion. Originellement, le gouvernement n'avait prévu qu'un reportage en anglais. Grâce à Bell Canada, on établirait une ligne radiophonique française, utilisant la station radio de CKAC-La Presse, à Montréal. M. Jacques-Narcisse Cartier ainsi que M. J.-A. Dupont en devenaient les reporters français officiels. Pour contrôler les foules aux abords de Saint-Hubert, on avait même demandé le Bataillon de la Réserve à l'Aéroport de Saint-Hubert...

Retournons en Angleterre. Un test final eut lieu le 25 juillet. On envisageait bien un départ pour le 27, mais les prévisions atmosphériques ne s'annonçaient pas merveilleuses pour cette date. Le

28 juillet, à 3h30 GMT, on décidait que le départ serait cédulé pour le 29 au matin. Pendant ce temps, au Canada, le gouvernement conservateur de M. R.-B. Bennett semblait déloger les libéraux de M. W.-L. Mackenzie King.



Le poste de radio émetteur que la Compagnie de téléphone Bell avait installé pour la circonstance.

Dès minuit, le mardi, 29 juillet, on commençait la pesée des bagages: officiers, maximum 30 lb (14 kg), les autres membres d'équipage, 15 lb (7 kg). Le capitaine Booth serait le chef d'escadrille, E.-L. Johnston, le chef navigateur, et G.-F. Meager, le premier officier de bord. Au départ pour le Canada, à 2h48 GMT, a.m., le mardi, 29 juillet 1930, le R-100 avait à son bord trente-sept membres d'équipage, officiers compris, ainsi que sept passagers. Au poids du dirigeable lui-même, ajoutez 10 440 gallons (43 500 litres) de gazoline pour une possibilité de 4 500 milles (7 500 km), 3,3 tonnes d'eau comme

ballast, 480 gallons (2000 litres) d'eau potable, et vous pouvez vous faire une idée de la force archimédienne qu'exigeait le dirigeable pour sa traversée.



De gauche à droite: MM. Jean-Marc Despots, Louis Emard et Yvan Huot, collectionneurs sur le R-100 ainsi que M. Rénald Fortier, conservateur au Musée national de l'aviation, Ottawa, à l'occasion de la célébration du soixantième anniversaire, le 19 septembre 1990.

LA TRAVERSEE

Le R-100, après un départ sans incident, en toute simplicité, sous les yeux d'environ deux cents témoins seulement, longea la côte sud de l'Angleterre. Il en survola ensuite la côte ouest. En dépit d'un lourd brouillard, on considérait que les conditions atmosphériques demeuraient acceptables pour cette période de l'année. Le jeune commandant R.-S. Booth n'avait pas clairement déterminé, à son départ, le trajet qu'il entendait suivre. Il prévoyait manoeuvrer de façon à éviter les centres de tempête. Tout fonctionnait donc normalement.

Serait-ce le temps de souligner ici un détail intéressant? A toutes les deux heures, deux membres d'équipage, se glissant sur des passerelles de 12 po. (30,4 cm) de largeur, devaient se rendre jusqu'à 130 pi. (39,6 m) au-delà du compartiment des voyageurs. Ils devaient y pomper l'essence à partir d'un grand réservoir pour transvaser le liquide dans une autre citerne, sise juste au-dessus des moteurs. De là, le carburant parvenait aux machines simplement par gravité. Pour les propulseurs d'arrière, il fallait se rendre encore 90 pi. (27 m) plus loin, y opérer la même manoeuvre...

Vers l'heure de midi, on notait que la pluie et la condensation de la brume avaient alourdi la toile du navire. Le voyage se continuait normalement tout de même. On servit alors le premier lunch: soupe aux tomates, ragoût de boeuf, patates, pois, bière, fromage et café.

Pour demeurer en communication avec le reste du monde, le cargo aérien était doté de deux récepteurs

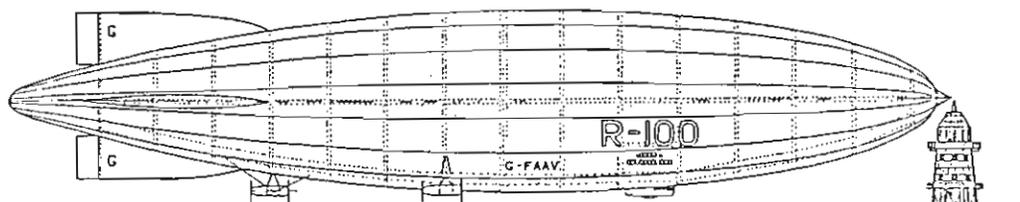
ainsi que de deux émetteurs: l'on pouvait donc recevoir ou émettre les messages en mode télégraphie et en mode radiophonie. S'agissait-il de météorologie? Les messages commençaient par "METEOR". Le signal d'appel radio et les lettres d'identification étaient "G-FAAV", que l'on pouvait facilement apercevoir sur le côté du ballon. N'allez pas croire à la radiophonie comme on la connaît aujourd'hui, avec nos radios amateurs qui peuvent faire facilement le tour du monde à partir d'un simple appareil de salon! De l'Angleterre au 35° longitude ouest, le R-100 devait télégraphier ses messages à Rugby, Angleterre, qui les retransmettait à Cardington. Là, par ondes courtes, on pouvait atteindre l'Amérique, grâce à Radio-Marconi. Au-delà du 35°, il pouvait alors communiquer avec Louisbourg, Nouvelle-Ecosse, qui expédiait le message vers Montréal. De Montréal, par l'entremise de différents relais de la compagnie Marconi et de Bell Canada, les dépêches étaient acheminées vers Cardington.

Le commandant Colmore, qui était responsable de tous les messages à envoyer ou à recevoir, tenait scrupuleusement un journal de bord. C'est grâce à lui si l'on peut aujourd'hui rappeler de menus détails sur ce mémorable voyage.

Le mardi, 29 juillet, au moment où le dirigeable s'alignait vers Liverpool, il dut faire face à un vent de 46 mi/h (80 km/h). Après avoir survolé Chester, il s'orienta vers l'île de Man et passa au-dessus de Liverpool. Au large de Galloway, la mer était paisible; on espérait cependant un vent favorable dans un délai d'une couple d'heures. Pour se placer au nord d'une dépression, le navire aérien s'orienta vers l'est, juste au nord de l'Irlande. Les grands vents auraient rendu impraticable le survol au sud de l'Irlande. "Il a fait beau toute la journée, dit le journal de bord. La mer est tranquille et les vents défavorables sont légers."

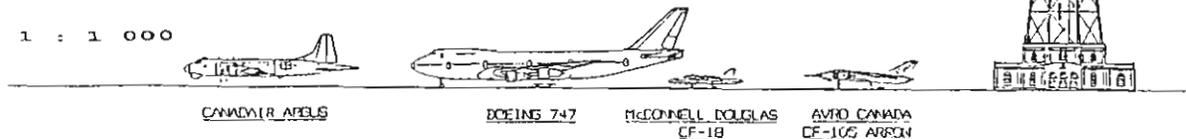
Le 29 juillet, vers 17h00, les mauvaises conditions atmosphériques ne permettaient plus aucune communication avec les continents. On demeurait parfois difficilement en relation avec les bateaux sur l'Atlantique.

LE R.100 AU CANADA



T'AS VU COMME C'EST GROS !

1 : 1 000



Comparez le R-100 aux avions mieux connus aujourd'hui.

Le mercredi, le 30 juillet, vers 5h10, profitant d'une percée dans les nuages, le dirigeable dépassait et saluait le transatlantique Ausonia de la Cunar Line. Ce paquebot avait quitté Southampton le vendredi précédent... A l'heure du déjeuner, des membres d'équipage arrêtaient deux

moteurs avant pour une vérification de routine: après avoir changé les bougies, on constata que tout fonctionnait normalement. Au milieu de l'après-midi, la toile, absorbant la pluie, alourdissait à nouveau l'appareil. Les nuages étaient tellement bas que l'on ne pouvait plus voir les navires sur l'océan. Quelle joie, vers les 20h45! Le ciel s'étant éclairci, on aperçut au loin des lueurs: on s'approchait du détroit de Belle Isle. Dès lors, on pourrait plus facilement établir la communication avec Louisbourg.



La population de la région de la Métropole attendait le "melon britannique", comme l'appelait l'auteur du cliché.

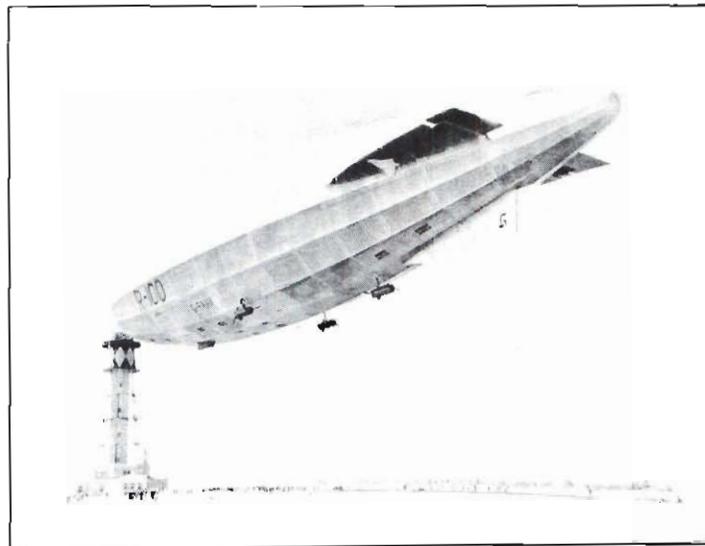
Le transporteur aérien, à l'aube du 31 juillet, surplombait le détroit de Mingan, entre l'île Anticosti et la côte québécoise. Constatant que les

vents semblaient moins forts sur les rives, le commandant décida alors de suivre la rive sud pour le reste du voyage.

Des messages, de plus en plus fréquents, relaient à quel point la région de Saint-Hubert était en effervescence: la foule affolée se dirigeait et s'attroupait partout le long des routes attendant fébrilement une vision du plus léger que l'air. Saint-Lambert, Longueuil, Montréal pique-niquaient le long des routes pour se garantir de bonnes places pour le mieux observer à son passage et à son arrivée. Les agents de sécurité mettaient tout en oeuvre pour prévenir les embouteillages. D'après les calculs, à ce moment, on anticipait son arrivée à l'aéroport vers les 16h.00.

Mais voilà qu'approchant de Pointe-au-Père, on décela une légère perte de gaz dans un ballon. On ralentit donc la course pour effectuer le colmatage. A la hauteur de Pointe-au-Père, sans aucun signe avant-coureur, le R-100 fut soumis à une terrible secousse: il n'en avait jamais encore ressenti de semblable au cours de toute son expérimentation. La bourrasque obligea MM. Norway et Meager à un examen rapide du bâtiment. Ils constatèrent qu'il y avait eu d'assez graves dégâts. L'aileron de droite montrait une déchirure d'une douzaine de pieds (3,7 m). M. Norway s'agrippait à la toile et essayait d'empêcher une plus grande avarie pendant que M. Meager allait chercher de l'aide. A son retour, ce dernier fut estomaqué de constater une immense brèche dans la dérive gauche: un trou suffisamment grand pour y passer le nez d'un autobus londonien! Il l'estimait à 12 pi. (3,7 m) par 15 pi. (4,5 m)! Meager et le chef d'escadre Booth se proposaient de lacérer la plaie béante quand surgit le chef des barreurs, M. Greenstreet, avec un ballot de coton. Surprise! Avant le départ, on avait enlevé une partie de l'enveloppe du couloir d'entrée afin d'alléger le bâtiment. Plutôt que de l'expédier hors

du vaisseau, ce M. Greenstreet avait caché l'étoffe dans sa cabine "en cas de besoin", avait-il pensé! On ralentit donc au minimum l'allure du R-100 aux environs de Rivière-du-Loup pour une réparation sommaire. Deux heures plus tard, on put reprendre une vitesse plus normale. Deux membres de l'équipage, MM. L.-A. Moncrieff et G.-E. Long, sous la direction de M. T. Hobbs, durent parachever le raccommodage en cours de route: l'opération se continuera pendant plus de quatre heures.



*Vous pouvez apercevoir la blessure
sous l'aileron du dirigeable.*

Le dirigeable survolait la région de Grosse-Isle vers 18h00 et communiquait à nouveau avec Saint-Hubert par radio pour annoncer que les réparations temporaires s'avéraient fructueuses. De l'aéroport, on envoya même des avions à la rencontre du nouvel arrivant. L'un de ces avions, transportant

un reporter de la Gazette de Montréal, malgré la directive du gouvernement de rester à une distance minimum de 2 mi. (3,5 km) du dirigeable, s'approcha à moins de 0,5 mi. (0,9 km). Il voulait capter des clichés afin d'observer, si possible, les dommages qui inquiétaient plusieurs responsables demeurés dans la région montréalaise.



*Le 31 juillet 1930, à 19h05,
le R-100 survolant le Pont de Québec.*

A Québec, sur les Plaines d'Abraham et sur la Terrasse Dufferin, près de 40 000 personnes s'étaient installées pour observer l'étrange phénomène. M. Andy- W. Ryan, du Département de l'Agriculture d'Ottawa, et M. Charles Findlay, sans-filiste de la Marine Royale Canadienne, étaient juchés sur le toit de l'Université Laval. Leurs radios ondes courtes donnaient une description de l'appareil et de l'événement. Ils avaient même réussi à capter des messages venant d'outre-mer dans lesquels on s'informait de l'état du dirigeable.

De plus en plus, le navire aérien voyait ses espoirs se réaliser. Le R-100 fit ensuite cap directement vers Montréal, sans suivre le fleuve. Saint-Hubert leur annonçait une tempête venant de l'ouest et se dirigeant rapidement vers Trois-Rivières. L'officier Scott donna quand même l'ordre de traverser la formation nuageuse en vue. A nouveau, le dirigeable fut fortement soumis à une violente bourrasque. En dix secondes environ, le R-100 fit une ascension de près de 4 000 pi. (1210 m) et descendit aussitôt à la même allure, piquant du nez. Il va sans dire qu'à l'intérieur, tout fut bouleversé: les passagers perdirent l'équilibre et la vaisselle, dans la cuisine, roula sur le plancher. On dit même qu'une partie de la vaisselle et de la nourriture qu'on avait commencé à servir pour le dîner, dégringola jusque dans l'escalier menant à l'étage inférieur! Un membre de l'équipage nous assurait, à l'arrivée, qu'il n'y avait tout de même pas eu de panique...Après s'être stabilisé, en dépit d'une pluie diluvienne, on s'adonna de nouveau à la réparation de la dérive droite.

On remit cap sur Saint-Hubert. Vers minuit, on avertit le port d'attache que l'amarrage n'aurait lieu que le lendemain matin. Comme les chefs navigateurs ne connaissaient pas parfaitement la configuration des lieux, ils craignaient une possibilité de toucher une ligne électrique dans les alentours de l'aéroport. Trois autres orages, de moindre importance cependant, attendaient le transporteur dans son périple vers la métropole.

Enfin on apercevait de faibles lueurs qui se précisaient de plus en plus. On distinguait même la magnifique croix du Mont-Royal. Il était 2h30. Le commandant Booth maintint sa décision d'attendre au matin pour s'accrocher au mât. Silencieusement, il louvoyait dans les alentours, en dépit du fait que tout était bien éclairé: l'aéroport était si bien illuminé qu'on s'y serait cru en plein jour. Les

projecteurs atteignaient le majestueux voyageur dont l'éclat métallique en rehaussait encore davantage l'allure imposante. Malgré l'heure tardive, une foule très nombreuse s'exclamait à hauts cris à la vue de cette merveille flottante.

Aux premières lueurs du jour, le majuscule vaisseau s'alignait vers le mât. Les opérations de l'abord s'amorçaient. Vers les 5h00, il s'approchait lentement. On arrêta un à un les moteurs. On laissa choir un câble d'acier dans le but de libérer le ballon de son électricité statique. 5h03: on accroche le cordage reliant le bâtiment au mât. D'autres câbles tombaient au sol pour aider à le bien stabiliser. Il était 5h25 quand on a stoppé le dernier moteur. L'amarrage n'avait duré que vingt-sept minutes: le record à Cardington avait été de trente-cinq minutes. Un bravo à l'équipe canadienne!

Vendredi matin, 1er août 1930, 5h33 du matin: la première traversée Angleterre-Canada était complétée. Le défi de l'Atlantique était relevé! Le voyage: une durée de soixante-dix-huit heures quarante-neuf minutes comprenant les huit heures nécessaires aux réparations et à la promenade nocturne. Le grand rêve devenait réalité.

M. Pressey, le grand responsable de l'opération d'amarrage, s'élança à bord pour y saluer l'équipage. Au sommet de la tour se trouvaient quelques dignitaires venus souhaiter la bienvenue aux officiers du R-100. On pouvait y reconnaître le ministre J.-L. Ralston, le contrôleur de l'aviation civile canadienne et promoteur du projet, M. J.-A. Wilson, et M. Camilien Houde, maire de Montréal. Descendus à l'étage inférieur, les arrivants furent assaillis de questions. Toutes leurs réponses s'accordaient pour dire que ce voyage avait été une excellente épreuve des qualités du dirigeable. Entre autres choses, il avait permis de constater que le

dirigeable était l'un des moyens de transport des plus confortables.

Après le déjeuner, officiers et passagers furent reçus par le conseil municipal de Montréal, pendant que les autres membres de l'équipage voyaient au ravitaillement en essence et en hydrogène.

De grands discours élaboraient déjà un prochain réseau de transport aérien par plus léger que l'air, un moyen idéal de relier les grandes villes canadiennes à celles du grand centre commercial outre-atlantique, la Grande-Bretagne, voire peut-être même, un mode de transport souhaitable pour établir une communication entre les villes canadiennes sises aux extrémités du pays.

*M. Dennistoun Barney,
dessinateur et
instigateur
du R-100.*



LE SEJOUR A SAINT-HUBERT.

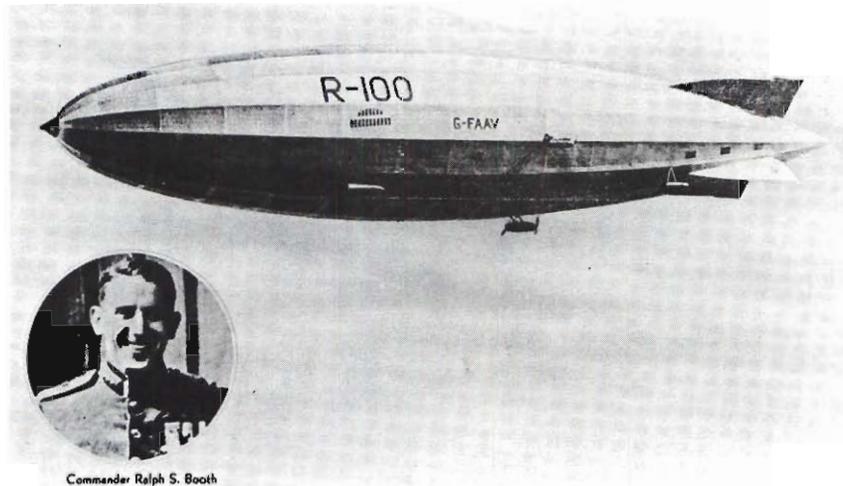
Dès l'arrivée du R-100 en terre canadienne, l'enthousiasme des gens frôlait l'hystérie. "Après les inquiétudes de l'attente et le fébrile intérêt suscité par les manoeuvres pour amarrer le R-100, un calme et une inactivité complète régnaient à l'aérodrome aujourd'hui, notait La Presse. Seul le flot sans cesse croissant des visiteurs mettait un peu d'animation sur le vaste terrain. Le comité de réception aussi est au repos et ses activités ne reprendront que demain."

A Montréal, des pancartes de bienvenue pavoyaient vitrines et palissades de la ville. La façade de l'édifice de vingt-trois étages de la Sun Life, encore en construction, arborait une gigantesque banderole: "WELCOME R-100 TO CANADA".

Des milliers de visiteurs s'approchaient du dirigeable. Quelques-uns réussissaient à y entrer. Parmi ces derniers, il y en eut qui ont même pu s'accaparer quelques souvenirs, dérobant ustensiles et autres objets de la salle à manger. Aux abords du terrain d'aviation, on y trouvait kiosques, comptoirs à nourriture, coins pour vente de souvenirs. Cartes postales, épinglettes, fanions, le tout s'enlevait si rapidement que les marchands doubleraient même leurs prix. La musique en feuille "The R-100" et la chanson de la Bolduc s'écoulaient à la vitesse de l'éclair. Les profits de la vente de ces souvenirs devaient être versés à des oeuvres de charité.

Sitôt le dirigeable amarré, N.-S. Norway, l'un des constructeurs du prototype R-100, s'inquiétait

de l'état de la toile. Il songeait à la réparer le mieux possible dans le meilleur délai. George-S. Barrows, de la Canadian Vickers Limited, rassurait Norway et lui promettait un matériel adéquat.



The Great British Dirigible R-100

Carte postale montrant le commandant Booth et une esquisse du R-100

Le contre-amiral Moffet, lui, offrait de conduire le dirigeable à Lakehurst, N.-J.: Norway trouvait le déplacement et le raccomodage trop onéreux. D'ailleurs, il préférait que ce premier voyage du R-100 soit entièrement canadien. La Vickers organisa donc une équipe qui, travaillant sur trois horaires successifs, procéderait au rivetage des bandes du solide matériel et à la pose du précieux revêtement sur la dérive arrière du géant des airs. Le groupe se mit immédiatement à l'oeuvre.

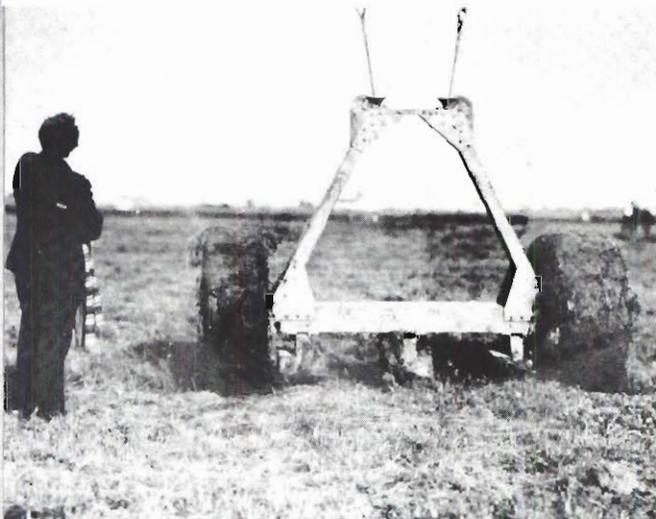
Les conférences se multipliaient. Les envolées littéraires ou idéologiques fusaient. Le samedi après-midi, les autorités municipales et gouvernementales offraient une réception officielle aux officiers et aux membres de l'équipage du R-100, au grand hangar central de l'aérodrome. A cette occasion, le colonel Ralston, ex-ministre de la Défense nationale, en dépit des circonstances, insistait surtout sur l'évolution de l'aviation canadienne. Après avoir résumé les étapes parcourues depuis la Conférence impériale de 1926 jusqu'à l'amarrage du R-100, il lançait avec orgueil: "Le jour n'est pas loin où Saint-Hubert deviendra une plaque tournante pour le trafic aérien."

M. Camilien Houde, maire de Montréal et récemment élu membre du Parlement provincial, avec sa verve et son originalité habituelles, soulignait, au passage, que son "envolée politique de Montréal à Québec fut aussi tourmentée par une tempête de neige que le fut, par une bourrasque de vent, la dernière étape du voyage scientifique du dirigeable géant." "Ce nouveau moyen de transport, ajoutait-il, créera des liens qui rapprocheront deux importantes puissances de la grande communauté des nations dans lesquelles la Grande-Bretagne est le centre naturel et le Canada, une branche importante."

M. Alfred Duranleau, député de Verchères-Chambly à Ottawa depuis quelques jours seulement, dans une harangue fort imagée, colligeait maintes comparaisons entre la politique et l'aviation. Il terminait son allocution de bienvenue "en souhaitant saluer la venue d'un dirigeable britannique toutes les semaines à Saint-Hubert."

M. R.-B.-B. Colmore, directeur de la Airship Development, après avoir remercié du chaleureux accueil qu'on lui accordait, rappelait à l'assistance: "Il reste beaucoup à faire. Il faudra agrandir les dirigeables pour qu'ils puissent servir

au commerce. Les R-100 et R-101 ne sont pas des aéronefs commerciaux, mais simplement des dirigeables servant à titre d'expérience." Il lut ensuite une lettre du Premier ministre d'Angleterre au Premier ministre canadien dans laquelle le chef du gouvernement britannique remerciait le Canada et ses dirigeants pour leur coopération au programme et, spécialement, pour l'érection du mât d'amarrage.



*Quatre lourds rouleaux
assuraient la stabilité
du dirigeable contre
les vents changeants.*

Sir Dennistoun Burney, à son tour, affirmait que ce projet serait "un nouveau lien d'amitié entre l'Angleterre et le Dominion du Canada". "Nous espérons, dans un avenir prochain, ajoutait-il, que nous verrons des dirigeables volant dans toutes les parties du l'Empire à des taux à la portée de toutes les bourses."

Le major Scott, enfin, notait: "La science de piloter un dirigeable est encore à l'état embryonnaire et l'expérience acquise au cours de cette envolée est d'une importance incalculable. La T.S.F. nous a rendu des services innombrables en nous tenant au courant des conditions atmosphériques." "La toile, taillée par la Canadian Vickers, est en voie d'être ajustée, un travail accompli en un temps record et avec un soin tout particulier."

De tels élans permettaient à certains journaux locaux de relever l'influence de l'Angleterre sur le Canada et de souligner à quel point la Mère-Patrie d'alors attendait de l'aide monétaire de notre pays pour continuer l'amélioration de ce moyen de transport.

Du Centre-Ville, un train spécial du CNR partait de la station Guy en direction de Saint-Hubert et ce, à toutes les quinze minutes. De nombreuses automobiles se rendaient aussi directement à la banlieue, de sorte qu'on pouvait évaluer, au cours de la journée ensoleillée du samedi, près de 150 000 personnes qui se dirigeaient vers l'aéroport par train et environ 30 000 automobilistes qui s'y rendaient par leur propre moyen. Là, le "Royal Canadian Dragoons", un groupe de la milice, maintenait les gens à quelque 50 pi. (15 m) des quatre poids mobiles de 1 tonne chacun. Ces lourdes charges, reliées à l'arrière du dirigeable, avaient pour but de ralentir les mouvements de l'appareil



lorsque les vents l'influençaient ou changeaient de direction. On lit même dans un journal que "la police montée se promène sur la selle-arrière des agents de liaison chargés d'assurer les différents services, au lieu de chevaucher sur leur pur sang, comme d'habitude."

De nombreuses personnalités s'y sont rendues le samedi. "Lors de la visite du dirigeable, pour éviter certains dangers d'ignition par suite de la présence de certains acides et de certains gaz, toutes les personnes qui étaient admises à l'intérieur, devaient, au pied du mât d'ancrage, se débarrasser de leurs chaussures ordinaires et revêtir des souliers spéciaux, à semelles de caoutchouc. Le recoin destiné à cette singulière opération avait l'aspect d'un magasin de souliers où tout le matériel était jeté pêle-mêle." Toute étincelle, si petite fut-elle, au voisinage de l'hydrogène, eût été catastrophique. Par mesure de sécurité, on n'y admettait qu'une dizaine de personnes à la fois.

Pour pénétrer à bord, rappelons que les visiteurs, après les quelques marches de bois, devaient sauter un espace libre de deux pieds (0,6 m) entre la plate-forme et la porte d'entrée du ballon. Le maire Camilien Houde, court de taille, hésitait à sauter ce vide, alléguant ses "trop petites pattes"... Amusés, deux gardes s'empressèrent gaiement de l'aider... Près de trois mille notables personnes auraient visité ce majestueux hôtel volant pendant son séjour en terre canadienne.

Les jours qui suivirent, Sir Dennistoun Burney, celui qui avait rêvé et poussé la réalisation du super-dirigeable, multipliait rencontres et conférences au cours desquelles il vantait son moyen de locomotion. Il insistait sur la nécessité d'un développement rapide du plus léger que l'air pour courrier et passagers. Il poussa sa crédulité

jusqu'à demander la formation d'un comité pour concrétiser une entière coopération canadienne pour que le projet soit sûr et financièrement soutenu par le gouvernement.

Le lundi, 4 août, les journaux notent que les réparations à l'aileron vont bon train et que des hommes d'équipage, montés sur des échafaudages, y pouvaient travailler en toute sécurité. On n'était pas encore décidé, à ce moment, quant aux envolées promises en terre canadienne. On avait fixé des phares au sol, permettant d'illuminer le R-100 le soir et la nuit: un spectacle féérique! Le soir, les entrées au champ d'aviation demeuraient fermées et gardées par des sentinelles.

Ce même lundi, un entre-filet de La Presse notait que "la rumeur voulant que plus de deux cents femmes aient visité le R-100, au cours de la journée de dimanche, a été démentie par M. W.-A. Lawrence, agent de liaison de la presse. L'admission à bord de toute personne de sexe féminin était d'ailleurs strictement interdite." A Montréal, à l'heure de midi, le Canadian Club recevait les officiers du R-100, à l'hôtel Windsor.

"Les trois envolées du R-100 au Canada sont abandonnées", telle est la une de La Presse, mardi, le 5 août. Le dirigeable devait survoler Ottawa, Toronto, une partie des Cantons de l'Est et Québec. On sent fortement que l'attention est portée entièrement sur la réparation de la toile. L'envolée, effectuée avant de repartir, n'aurait pour but que d'éprouver la performance et la sûreté du dirigeable à la suite de la réparation.

Le journal La Presse décrit ainsi comment on a réparé la déchirure: "On a appliqué deux pièces de dimensions égales espacées l'une de l'autre de quelques pieds (32 cm) dans le sens vertical et cousues à l'enveloppe, par les deux bouts. Ces

pièces sont aussi espacées dans le sens vertical du reste de l'enveloppe qui les entoure. Il reste donc encore trois interstices verticales, l'une au centre des deux pièces, les séparant et une de chaque côté, les séparant de l'enveloppe. Sur ces trous, on appliquera des bandes de la même toile que les bandes de l'enveloppe, et la blessure aura disparu ainsi complètement. Si le temps reste au beau, l'équipage aura terminé le peinturage de la pièce de toile cousue à l'aileron blessé du rigide, vers la fin de l'après-midi."



Pour accéder au dirigeable, on devait utiliser un escabeau.

Le même jour, un petit encadré au centre du même journal rapporte ce petit fait cocasse. M. Franck McWade, aviseur technique à l'amirauté britannique et passager du R-100, répondait à une

question relative aux parachutes: "Nous avons tous des parachutes, mais nous les avons laissés de l'autre côté de l'océan Atlantique; l'intérieur du rigide étant un tel labyrinthe de fils et raccords qu'il serait impossible d'en sortir rapidement. De plus, pourquoi avoir un parachute lorsque rien de néfaste ne peut arriver?"

En ce mercredi, 6 août, la foule se fait un peu moins dense à l'aéroport. Les autos peuvent maintenant circuler dans les deux sens sur le chemin de la Savane. Ce n'était pas possible depuis vendredi dernier... La presse rapporte que M. J. Desbarats, sous-ministre de la Défense nationale, annonce officiellement que le R-100 n'effectuera qu'un seul voyage et survolera Ottawa et Toronto. Cette envolée se fera au cours de la semaine suivante. On y apprend même que Lady Perley et Mlle Mildred Bennett, soeur de l'honorable R.-B. Bennett, avaient franchi la passerelle qui donne accès au dirigeable! Elles étaient ravies de n'avoir pas eu de vertige.

Ce même mercredi, 6 août, le major Scott et le capitaine Booth étaient invités à Toronto. Au cours de ses entretiens, Scott démontra que la traversée avait été véritablement un voyage de luxe, expliqua que le sigle "R-100" ne signifiait pas que l'appareil était le centième du genre, mais bien le prototype d'une nouvelle série que l'Angleterre se promettait de construire. Il leur annonça que le dirigeable se proposait de survoler la Ville-Reine, une fois les réparations terminées. Les arguments jaillissaient pour promouvoir la continuation du projet, se rendant jusqu'à demander l'aide canadienne au développement de ce moyen de transport qui pourrait peut-être un jour relier hebdomadairement entre eux les différents Dominions. Il n'oublia surtout pas de remercier le Canada pour toute l'aide généreuse reçue jusqu'à ce jour.

Le lendemain, c'était Burney qui surgissait dans le paysage, à Toronto. Son but était clairement de quémander l'argent nécessaire pour réaliser pleinement son rêve. Pour mousser ses arguments, il informait le Toronto Star qu'il avait reçu un appel de New-York, la nuit précédente: un notable lui offrait 100 000\$ pour un voyage à New York, aller et retour. Une autre personnalité importante lui aurait aussi offert 200 000\$ pour que la merveille aérienne survole la métropole américaine, à condition que la visite coïncide avec la première du film "Hell's Angels" montrant des exploits de l'aviation au cours de la première Guerre mondiale. L'assistance demeurait ébahie; mais certains journaux ne manquèrent pas l'occasion d'y découvrir des motifs à saveur politico-monnaire...

Pendant ce temps, en ce 8 août, la ville de Montréal fêtait, lors d'un banquet civique à l'hôtel Windsor, les officiers et les membres de l'équipage du R-100. "Le "Union Jack", le drapeau de la France républicaine et le pavillon colonial canadien créaient une atmosphère de bonne entente." "M. Booth provoquait un vrai délire et M. Colmore était la cible d'un feu roulant de félicitations." "Brefs furent les discours dans les deux langues. Toutefois, il y eut d'étonnantes surprises: des discours en langue française par des officiers du R-100!"

L'ENVOLEE CANADIENNE

Une semaine après son arrivée à Saint-Hubert, la ferveur publique s'attiédissait visiblement. "Avant-hier, ce n'était pas fameux comme affluence; hier, c'était encore plus piteux." Les gardes militaires et les policiers de la gendarmerie donnaient plutôt l'allure d'un camp militaire. Les opinions journalistiques différaient. Alors que certains quotidiens relataient toujours l'émerveillement des foules et l'emphase du projet, d'autres, cachant à peine leurs tendances nationalistes, n'y trouvaient qu'une propagande britannique à la recherche de capitaux canadiens.

N'empêche que certains journalistes s'en donnaient littérairement à coeur joie: "Pendant plusieurs heures, depuis près d'une semaine, le R-100 avale des centaines de personnes qu'il vomit bientôt. Puis, impassible, il vague à sa rotation autour du mât, pendant que sa plaie, à l'aileron, se cicatrise."

Le samedi, à l'occasion d'un meeting à Saint-Hubert, Messieurs J.-A. Wilson, haut fonctionnaire responsable de l'aviation civile canadienne, et R.B.B. Colmore, directeur de Airship Development, s'entendaient pour l'envolée canadienne. Le dirigeable laisserait les lieux le dimanche pour faire route vers Ottawa et Toronto. Il omettrait la course prévue vers Québec et les Cantons de l'Est, faute de temps. Dès son retour, il s'approvisionnerait et repartirait aussitôt pour l'Angleterre. On prévoyait une possibilité d'une quinzaine de passagers pour cette tournée en ciel canadien. On prit la précaution de leur faire signer un document officiel, libérant entièrement

les propriétaires du R-100 en cas d'accident ou de mort au cours de ce périple.



*Carte postale montrant le R-100 survolant Montréal.
A droite, l'édifice Sun Life en construction.*

Au moment de l'embarquement, on comptait surtout des officiers militaires, deux journalistes anglophones et M. R. de B. Corriveau, assistant-chef ingénieur du Département des Travaux publics, surveillant délégué par le ministère lors de la construction de la tour à Saint-Hubert. Finalement, le R-100 décollait de son mât le dimanche, 10 août, vers 18h20. Un temps nuageux et un vent léger permettaient tout de même une assez bonne visibilité. Au lieu de survoler directement Montréal, comme prévu, le vaisseau se dirigea vers le sud pour éviter deux faibles perturbations. Inutile de décrire le désappointement des milliers de montréalais qui l'attendaient sur le Mont-Royal. Quelques minutes après son départ, il se mit à pleuvoir: à Saint-Hubert, grande hâte vers les autocars et la gare, tandis qu'à Montréal, il y avait rapide dispersion des observateurs déçus.

A bord, on dina paisiblement. Puis, à la fin du repas, on offrit de la gomme à mâcher pour suppléer

aux cigares ou aux cigarettes. Vers les 21h45, les cris de joie se faisaient entendre autour de la Colline parlementaire d'Ottawa. Les projecteurs du Parlement rendaient bien visible l'immense ballon, permettant même de déceler clairement le monogramme "R-100". Certaines gens ont affirmé avoir vu la toile neuve de la dérive. Pendant ce temps, le carillon de la Tour jouait le "O Canada".



Le R-100 au-dessus du siège social de la Compagnie de téléphone Bell du Canada.

De l'appareil, Colmore et Scott eurent un court entretien avec le Premier ministre R.-B. Bennett et M. Frank Plant, maire de la ville. Cette conversation air-terre était la première du genre captée en direct par les gens du sol avec leur simple récepteur radio. Aux alentours de 22h00, le dirigeable s'en allait survoler Hull, un territoire québécois. Il ne passa même pas au-dessus de Kingsmere où se reposait le premier responsable de tout cet événement, M. W.-Lyon Mackenzie King, celui-là même qui, quelques jours auparavant, était encore à la tête du pays...C'est au rythme du "God Save the King", joué par les cloches de la Tour de la Paix, qu'il survola

une dernière fois la capitale fédérale avant de s'orienter, toujours à une vitesse de croisière, vers les Mille-Iles et Kingston, pour aller ensuite flâner au-dessus du lac Ontario.



Le Major G.-H. Scott, de la cabine de contrôle, contemple le lac Ontario.

Ce n'est que vers les 4h45 qu'il commença à se détacher dans le ciel de Toronto. Il faisait encore nuit. Un correspondant du Globe and Mail le décrivait comme suit: "Un délicat poisson d'argent dans un merveilleux ciel bleu foncé que les projecteurs de couleur et les lumières de tribord détachaient, pareils à des rubis et des émeraudes au milieu des étoiles scintillantes comme des diamants...".

Le paquebot aérien se rendit ensuite à Niagara. Par quatre fois, il se permit de survoler ces merveilles naturelles. Il les quitta vers 6h30, laissant derrière lui une foule navrée: il était annoncé vers les 10h00, à cet endroit. Voilà qu'il s'aligne à nouveau sur Toronto pour revenir par la suite au-dessus de "ces cataractes du Nouveau-Monde". Ce fut à ce moment que l'on servit le déjeuner. Les torontois lui réservaient toute une ovation à son retour des chutes. Au sol, ils avaient déployé un superbe "Union Jack" de 24 pi.(7,3 m) par 12 pi.(3,15 m)! Ailleurs, ils avaient peint, sur le sol, un "WELCOME R-100" dont les lettres ne mesuraient pas moins de 15 pi.(4,6 m) de hauteur! En retour, le R-100 se balada au-dessus de la ville pendant près d'une heure.

Augmentant son allure, le dirigeable longea la frontière américaine dans le voisinage de Rochester, N.Y., revint vers Kingston puis vers Brookville. La Presse du 11 août notait: "Sous un ciel clément, le R-100 survolait Prescott à 2h10 de l'après-midi. Le gros dirigeable glissait rapidement à une grande altitude au-dessus du fleuve Saint-Laurent, qu'il suivra jusqu'à son retour du sud ontarien." Pendant ce temps, le Major-général A.-G.-L. McNaughton, de l'armée canadienne, se permettait une visite complète du dirigeable.

A son retour, vers les 16h00, il se laissa flotter sur Montréal pendant deux heures afin d'éviter des orages locaux qui auraient pu compliquer l'amarrage. Malheureusement, c'est pendant cette errance que l'engrenage de la boîte de vitesse du moteur de droite, à l'avant, fit défaut: une partie du garde-chaîne vola en morceaux lesquels furent projetés sur la toile par l'hélice, déchirant légèrement l'enveloppe extérieure. Ajoutez à ces infortunes que la génératrice du moteur arrière tombait en panne...

En dépit de toutes ces malchances, le dirigeable réussissait à s'amarrer en vingt-cinq minutes, à 20h15, s'infligeant une légère brisure à la proue. La randonnée touristique avait duré vingt-cinq heures et cinquante-sept minutes. Le géant des airs avait parcouru une distance totale de 805 milles (1288 km).

Avant d'entreprendre à nouveau la traversée de l'Atlantique, on avait expédié un moteur de secours au Canada. Mais voilà qu'on n'avait pas acheminé la grue qui aurait pu servir à le hisser en place. Les ingénieurs canadiens suggérèrent d'abaisser le dirigeable au sol, mais les responsables du vol, Scott, Booth et Norway, s'y opposèrent à cause des dangers de bris au niveau du sol. Mieux valait, pensaient-ils, retourner en Grande-Bretagne avec seulement cinq moteurs. Les ouvriers de la Canadian Vickers se mirent donc à l'oeuvre et parvinrent à réparer une bonne partie des dégâts. La génératrice fut remplacée. La toile et le garde-chaîne furent réparés sur place.

L'heure du départ approchait. Le gouvernement canadien multipliait ses interminables réceptions. Vint le déjeuner d'adieu, organisé par la Distillers Corporation, à l'hôtel Mont-Royal. On y souligna à nouveau l'importance de développer ce merveilleux moyen de transport. Les officiers et l'équipage ne tarissaient pas de louanges envers la presse pour la couverture intéressante de ce mémorable événement.

Plusieurs officiers de la Défense nationale avaient demandé place pour le voyage de retour. Seul l'ingénieur en chef de l'aéronautique, le capitaine E.-W. Stedman, fut choisi. Le bureau du Premier ministre avait privilégié Jacques-Narcisse Cartier, journaliste à La Presse. Était-ce à cause de ses bons reportages sur l'événement ou parce que, comme l'écrivait Le Devoir, il était "de la famille du découvreur du Canada, "et qu'il pourrait ainsi

"refaire par la voie des airs, mais en sens inverse, le voyage que son lointain ancêtre faisait à travers l'Atlantique et le long du fleuve Saint-Laurent en 1534."? Quatre autres journalistes anglophones figuraient sur la liste des passagers acceptés. Un total de neuf canadiens seraient du groupe privilégié.

Le Premier ministre Bennett en profita pour échanger ses encouragements et ses vœux au Premier ministre d'Angleterre, M. MacDonald, ainsi qu'à Lord Thomson, Secrétaire d'Etat de l'air. Parmi ce courrier officiel, on pouvait noter une lettre de Sam Brofman, de la Distillers Corporation de Montréal, destinée à William Ross, de la Distillers de Grande-Bretagne.



*Photo du Centre-Ville prise à bord du R-100.
On peut voir la Gare Windsor, la cathédrale Saint-Jacques
(aujourd'hui Marie, Reine du Monde) et l'édifice Sun Life.*

N.-S. Norway, conscient des difficultés encourues depuis le début du voyage, se montra beaucoup plus prévoyant pour le retour. Il avait demandé à la Canadian Vickers de Montréal de lui

fournir quatre grandes toiles de 20 pi. (6m) par 21 pi. (6,3m), deux réservoirs à l'huile en aluminium et cent soixante-dix morceaux de coton et de cuir pour réparation rapide en cas d'urgence.

A la dernière minute, on plaça dans le dirigeable trois caisses de pêches arrivées directement de la vallée de Niagara par avion: deux pour les officiers de bord et l'autre pour le Roi George, la Reine Marie et le Prince de Galles. Quelques fleurs en provenance de Toronto complétaient la précieuse cargaison.

Le 13 août, au matin, à l'administration de l'aéroport de Saint-Hubert, on affichait simplement: "H.M. Airship R-100 for Cardington, England, 13 august, 10 p.m.". Conformément aux usages de la navigation, un pavillon bleu flottait à l'arrière du dirigeable, indiquant qu'il était à la veille de quitter le port.

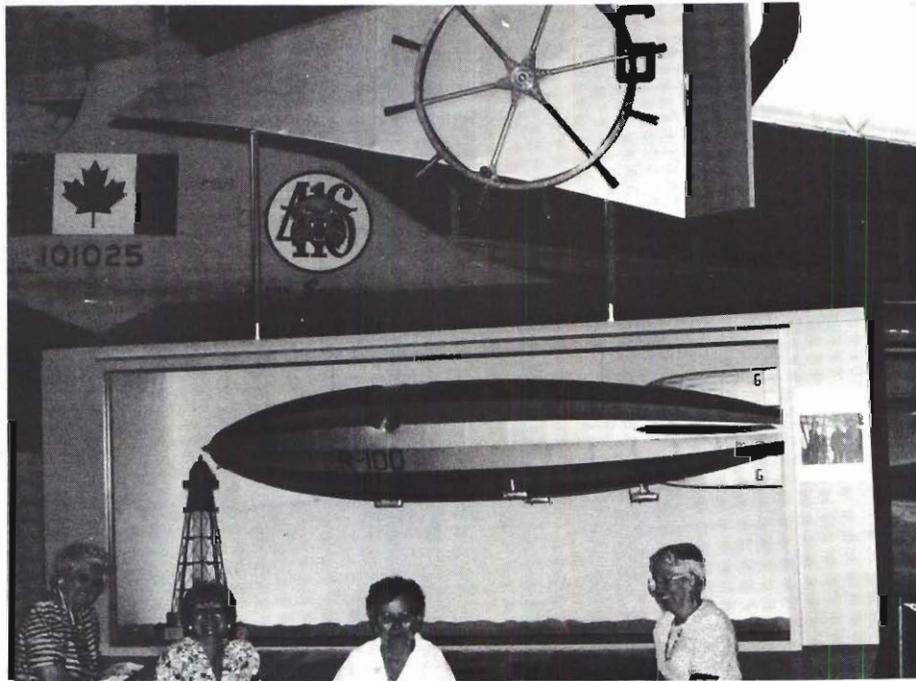
Neuf membres d'équipage venaient d'apprendre qu'ils étaient remplacés par les neuf voyageurs canadiens: ils devaient retourner en Angleterre par paquebot en partance de New-York.

Par chance que l'on ne portait pas trop attention aux superstitions: le R-100 quittait le 13 août, après 13 jours en Canada, embarquant 13 passagers à son bord...

Le mercredi, 13 août 1930, à 21h28, le R-100 s'éloignait lentement du mât de Saint-Hubert. L'enthousiasme des spectateurs au sol semblait atteindre son paroxysme. Les passagers jetaient un dernier coup d'oeil sur la métropole toute illuminée et toute resplendissante. Une légère dose de nostalgie pinçait le coeur des voyageurs: une immense toile, étendue sur le sol de l'aéroport, se lisait: "BON VOYAGE R-100". Le message, saluant l'illustre dirigeable à l'apogée de sa gloire,

s'estompait lentement dans la brume des souvenirs. Nul autre retour ne pourra se comparer à ce phénoménal premier voyage.

La merveille volante aurait réussi à déplacer près d'un million de personnes... Les retombées économiques auraient aussi dépassé le millions de dollars en profits nets. Tout un événement pour l'époque!



*Kiosque du R-100 au Musée national de l'aviation,
à Ottawa (16 juillet 1991).*

LE RETOUR

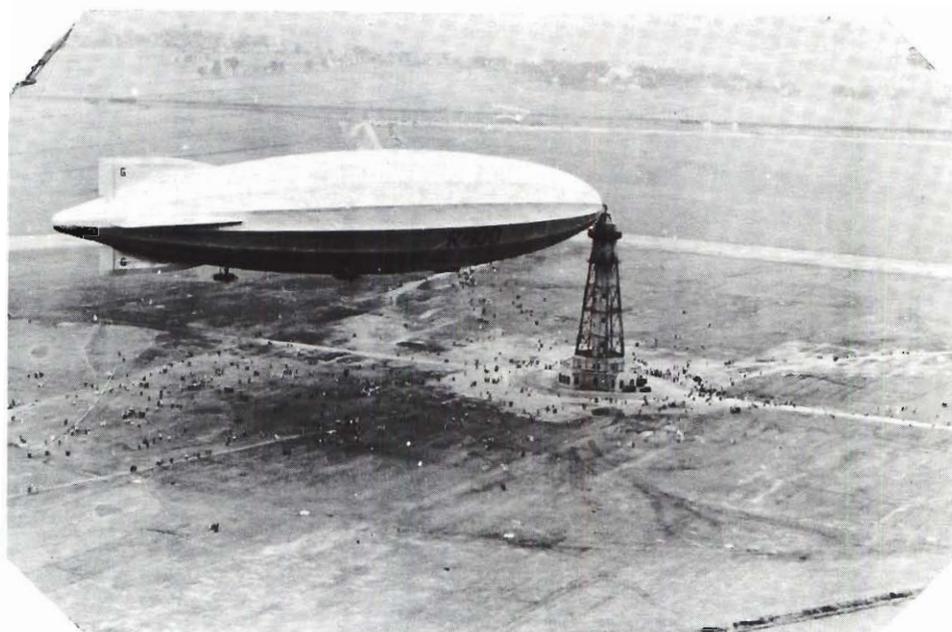
Dans son édition du jeudi, 14 août 1930, Le Devoir relatait: "Le dirigeable anglais R-100 est parti hier soir, à 9h32, à destination de Cardington. Il devait quitter l'aéroport à dix heures, mais comme tout était prêt pour l'envolée 28 minutes auparavant, les officiers n'ont pas cru perdre un temps précieux et ils ont donné l'ordre de lâcher les amarres."..."Il passait à Lanoraie à 10h10, aux Trois-Rivières à 10h50, à Portneuf à 11h20 et à Québec à 11h45. Il a donc couvert les 163 milles (272 kilomètres) qui séparent Québec de Montréal en 2h20. La température était idéale et une bonne brise aidait aux moteurs à conserver au dirigeable une excellente vitesse."

Le R-100 survolait à peine Sorel que déjà il lui fallait organiser la cédule pour transvaser le carburant: les voyageurs canadiens devaient compenser pour le travail devant être exécuté par les membres d'équipage qui effectueraient le retour par paquebot. Il fallait aussi prévoir un peu à l'entretien du cargo aérien.

On comptait huit journalistes canadiens et américains à bord. Il fallait tout de même établir un certain ordre pour leur permettre d'envoyer leurs messages à leur journal respectif. On leur demandait donc de glisser leurs écrits dans un sac placé près de la salle des dépêches. Les radio-émetteurs et les sans-filistes pouvaient ainsi acheminer les envois à la satisfaction de chacun.

Jusqu'au niveau de l'île d'Anticosti, tout semblait baigner dans l'huile. Les ondes radio en provenance de Saint-Hubert se mirent à faiblir au

matin du 14 août, vers les 6h15. Puis, comme lors de son premier passage à cet endroit, les signaux de la radio s'embrouillaient. Leur intensité diminuait tellement que Montréal et Saint-Hubert ne les entendaient plus. On commençait même à craindre dès lors que le R-100 avait peut-être explosé.

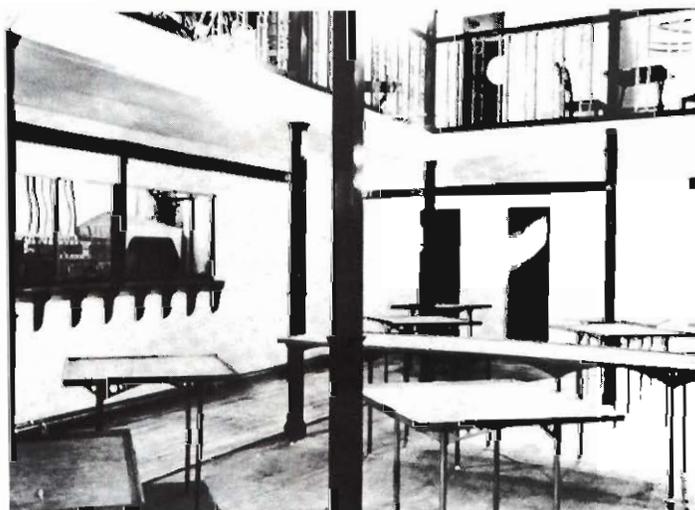


Un dernier "Au revoir"

C'est ce matin-là, qu'au lever, on constata que les robinets fonctionnaient moins bien ou pas du tout. Le duralumin, métal léger avec lequel ils étaient fabriqués, s'oxydait facilement en présence du savon. Les passagers n'ayant pas de douches, on dut leur apporter l'eau chaude dans les toilettes pour leur rasage habituel. Au petit déjeuner, le capitaine souhaitait la bienvenue aux voyageurs parfois en tenue légère, certains se rendant

parachever leur toilette, d'autres se contentant de bouffer leur matinal repas. Une telle tenue se tolérait ici puisqu'après tout, ce n'était toujours qu'un voyage expérimental... Considérant la classe des voyageurs, ce n'eût certes pas été de mise lors d'un trajet régulier.

La température se maintenait au beau et un léger vent de l'ouest permettait l'utilisation de seulement trois moteurs. Nul autre problème sérieux n'était à souligner, au point que les chroniqueurs cherchaient matière à communiquer. Une simple constatation: une bougie avait cessé de fonctionner. En fin d'après-midi, le dirigeable survolait et dépassait même l'Empress of Australia parti de Québec deux jours plus tôt.

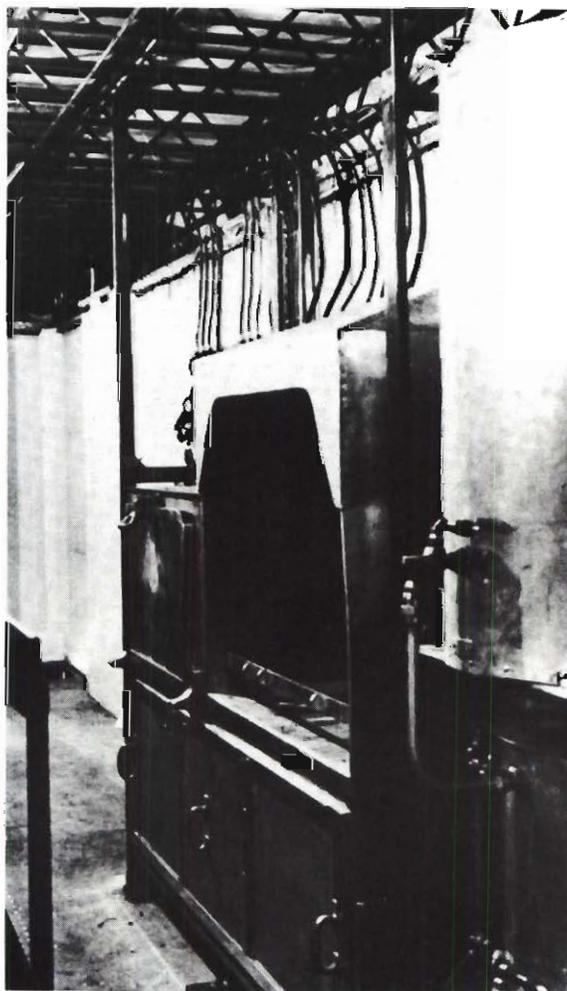


La salle à dîner

Le R-100 changea légèrement son orientation vers le nord quelque peu avant le crépuscule. Les passagers purent jouir d'un merveilleux coucher de soleil. L'apparition de nuages laissait cependant présager une dépression atmosphérique. Un message

des côtes anglaises prévenait l'équipage de ces ennuyeuses prévisions. On se situait alors à près de 500 milles (800 km) des côtes. La température chuta alors brusquement et le ciel se couvrit de gros nuages noirs. Les officiers manoeuvrèrent rapidement pour faire descendre le dirigeable à une altitude de 1 000 pieds (320 m) au-dessus du niveau de la mer et réussirent à s'éloigner rapidement de la zone affectée par la tempête.

Le souper terminé, Colmore, Scott et Johnston demeurèrent dans la salle à dîner. Avec le journaliste Snider, ils pérorèrent sur les futurs voyages aux Indes, lesquels comporteraient de plus nombreux changements de pression atmosphérique et beaucoup plus de variations de température, le tout causé par des reliefs bien différents à survoler.



La cuisinière électrique

Burney, lui, rêvait d'un retour prochain. Sitôt le R-100 remis en parfaite condition, il regagnerait le Canada et en ramènerait le Premier ministre Bennett pour la prochaine Conférence impériale...

Soudainement, les lumières se sont éteintes. Il n'y eut ni course, ni panique. Un officier supposa simplement un allumage ou un changement de moteur. Booth disparut rapidement de la salle. Une sérieuse perturbation atmosphérique commençait à frapper le milieu ambiant. La pluie se mit à tomber inexorablement. Il était près de 22h00.



*Douze de ces personnes ont vu le R-100.
Mmes Marie-Reine et Simone Rocheleau et Antoinine Gervais sont
les filles de M. Henri Rocheleau, contremaître à la
construction du mâât. (19 septembre 1990)*

Vint l'heure de transvaser le carburant. La pluie, traversant déjà la toile extérieure, coulait

sur la passerelle de 12 po. (30,4 cm) qui conduisait aux réservoirs. On avait conseillé à ces manoeuvres de s'aligner sur un câble blanc de sécurité, advenant une nouvelle panne d'électricité. L'obscurité permettait, dans les circonstances, de voir les étincelles rouges produites par les moteurs avant.

Des journalistes, voulant se rendre utiles, s'étaient offerts pour transvider le carburant. Nos gazetiers se sont attiré une verte remontrance, cette nuit-là. Un officier d'équipage s'aperçut que MM. C.-J.-H. Snider, du Toronto Telegram et J.-N. Cartier, de La Presse, avaient involontairement, bien sûr, laissé ouverte une soupape d'écoulement. Irrité, l'officier leur demanda ce qu'ils avaient envie de faire en jetant l'essence...à la mer! Heureusement, la bétue fut vite découverte. On rectifia rapidement les manettes des robinets et il n'y eut que peu de liquide ainsi déversé dans l'océan.

Le vent soufflait. La pluie battait les fenêtres. La visibilité devenait nulle. Les prévisions météorologiques en provenance d'Angleterre annonçaient encore une température maussade. L'averse diluvienne emplissait les ballasts et imprégnait lentement l'enveloppe du vaisseau...

Au matin du 15 août, les passagers purent prolonger leur sommeil. Mais en s'éveillant, ils eurent la surprise de constater que tout était détrempé. Le dirigeable venait d'essuyer une telle averse que la navigation en était devenue instable et avait occasionné quelques déchirures mineures à la toile. La pluie pénétrait à travers l'enveloppe du ballon, causant des courts-circuits, affectant le système d'éclairage, l'alimentation des cuisinières et le secteur des radiateurs.

A l'avenir, les repas devraient être froids. Vous êtes-vous déjà imaginé, à l'heure du thé, des anglais buvant un lait ou une bière? Mais les voyageurs en prenaient joyeusement leur parti. Heureusement, pendant tout ce temps, il était possible, tout de même, de continuer à communiquer par télégraphie. La réception était telle que l'on pouvait encore contacter les deux rives de l'océan.



Une chambre à coucher

"Personne à bord, citait un journal de Montréal, ne craint pour la toile. La vie des passagers et des membres d'équipage est d'un calme complet. Les nouvelles reçues ne contiennent que des descriptions des paysages survolés. On ne regrette qu'une chose: ne pouvoir fumer pour passer le temps."..."Les passagers s'exercent à deviner le nom

des océaniques qu'ils survolent. La vitesse du dirigeable ne permet pas de voir longtemps ces navires. Ils disparaissent bientôt à l'horizon en laissant derrière eux un mince sillon de fumée qui n'a même pas le temps de monter jusqu'au R-100"

Le capitaine Meager, à l'heure du dîner, vérifia la position du dirigeable et constata qu'il avait dévié de la course initialement prévue et qu'il se trouvait environ 60 milles (96 km) plus au nord. Le ciel commençait à manifester quelques éclaircissements de sorte que vers les 16h00, on réussissait à entrevoir la surface d'une mer encore bien agitée et tourmentée. Au fur et à mesure que le climat s'améliorait, l'anxiété finissait par se dissiper peu à peu.

Il était 2h15 du matin, le 16 août, quand on a pu communiquer à nouveau directement avec Cardington: on se situait alors à environ 365 milles (585 km) du point de retour. Un peu plus tard, le capitaine Meager fut éveillé, sentant une curieuse impression aux oreilles. Il enfourcha sa combinaison de vol et fila vers la cabine de contrôle pour constater que le R-100 n'était plus qu'à 500 pi. (155 m) du niveau de l'eau! Sitôt il ordonna une remontée rapide à l'altitude normale de 1500 pi. (456 m).

Au matin, on alluma un autre moteur dans le but d'augmenter légèrement la vitesse de vol. La température très clémente permettait à nouveau d'observer les horizons. La vue des côtes de Somerset, tôt le matin, ranima les courages et ralluma la ferveur et les espoirs. Après le déjeuner, on sur volait les côtes de l'Angleterre; les passagers pouvaient admirer les paysages irréguliers des champs cultivés aux couleurs différentes selon les récoltes.

Les deux énormes hangars de Cardington pointaient à l'horizon vers 10h45. Dennistoun Burney s'exclama, simulant un geste pour allumer une cigarette: "Enfin près de chez nous!". Johnston communiqua avec la tour pour qu'elle puisse se préparer à l'amarrage. Cardington lui souhaitait la bienvenue, manifestant aussi sa fierté.

L'approche de la tour s'effectua sans difficulté. Le long fil métallique, ayant pour but de libérer le dirigeable de son électricité statique, fut largué vers les 11h30. Sitôt le câble principal enroulé au mât et les autres câbles d'arrière attachés aux poids roulants, l'équipage s'empressa de descendre: tous avaient hâte de déguster un thé chaud et de griller une cigarette...

Le R-100 venait de compléter son dixième vol d'essai. Environ deux cents automobiles l'attendaient et quelques centaines de personnes étaient là pour l'accueillir: contraste navrant avec la réception enivrante reçue antérieurement à Saint-Hubert et au Canada... Quelques parents et amis de l'équipage, peu de personnalités officielles, s'étaient déplacés pour souhaiter la bienvenue à ces valeureux expérimentateurs et à leur super géant des airs...

Le lendemain, on entra à nouveau le désormais mémorable dirigeable dans son hangar. On se mit à évaluer les réparations à lui apporter. Ce fut alors que l'on constata qu'il ne pourrait reprendre l'air avant que l'on ait changé entièrement son enveloppe externe ainsi que les baudruches pour contenir l'hydrogène. On se proposait, dans l'immédiat, de profiter de ces expériences pour parfaire les améliorations du R-101 qui devait sous peu prendre les airs en direction des Indes.

L'Angleterre venait de réaliser une première étape importante en vue d'un développement

appréciable des plus légers que l'air. Les britanniques, plus que jamais, rêvaient, dès lors, une liaison rapide et efficace de l'Angleterre avec chacun de ses Dominions ainsi qu'une communication aérienne entre les différents territoires de l'Empire.



LA FIN D'UN REVE

En toute sécurité, le R-100 était de retour de son voyage expérimental transatlantique. Mais on devait constater plusieurs avaries dont certaines, beaucoup plus sérieuses qu'on aurait pu se l'imaginer à première vue.



Cardington, 1989: on conserve toujours les deux hangars; à gauche, celui du R-100 et à droite, celui du R-101.

L'attention se dirigea donc rapidement sur le R-101. Connaissant les anomalies et les faiblesses du R-100, on voulait rapidement les prévenir dans ce nouvel aéronef. On choisit le moteur diesel en raison des températures élevées au niveau des tropiques: ce combustible demeurait plus économique et moins dangereux, parce que moins volatil. Dans le but d'obtenir une plus grande force ascensionnelle,

on l'allongea en son centre pour y loger plus de gaz hydrogène. Les ouvriers trimaient dur, travaillant désespérément. La baudruche laissait toujours dégager du précieux gaz. La toile extérieure demeurait difficilement imperméable. Et les autorités voulaient que le dirigeable ait effectué au moins un périple aux Indes avant la prochaine Conférence impériale de la mi-octobre. Lord Thomson, se proposant d'être du voyage, en profiterait alors pour mousser le développement des plus légers que l'air.

Les manoeuvres gagnèrent la course contre la montre. A peine quelques tests rapides et, le soir du 4 octobre 1930, le R-101 faisait finalement route en direction des Indes. Au nombre des passagers, on retrouvait le commandant Colmore, le major Scott de même que Lord Thomson, personnalités bien connues de la gente canadienne d'alors.



Le 2 décembre 1931, on commençait la démolition du R-100.

Il pleuvait lorsque le dirigeable survola la côte française vers les 21h00. L'aéronef s'approchait de Beauvais (France) à 45 milles (76

km) au nord de Paris, lorsqu'il fut soumis à un sérieux plongeon. Une deuxième secousse se fit sentir quelques instants plus tard, au moment où il essayait de reprendre de l'altitude. Au cours de son second effort pour remonter, il frôla une colline. Ce fut fatal. L'hydrogène s'enflammait instantanément. Et quel brasier! Des cinquante-quatre personnes à bord, six seulement purent survivre. Les corps de Scott, Thomson et Colmore demeurèrent dans les décombres.

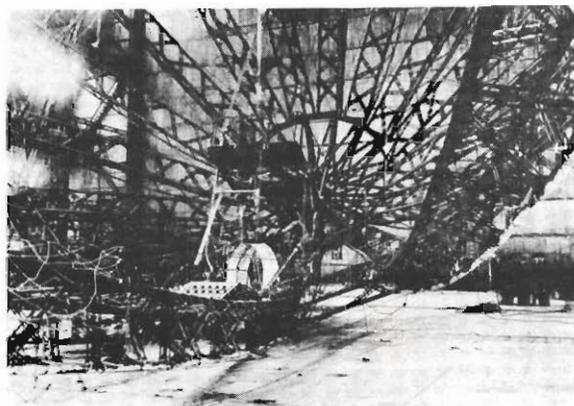
Le lendemain, un dimanche, au Canada, la radio annonçait la catastrophe. Les curés signalaient la tragédie aux fidèles rassemblés. Plusieurs pays, dont le Canada, firent parvenir leurs condoléances au gouvernants et aux souverains de la Grande-Bretagne. Et le 11 octobre, dans la cathédrale Saint-Paul de Londres, une cérémonie funèbre rendait un triste mais solennel hommage à ces valeureux héros de l'expérimentation britannique.

Ce funeste accident portait un dur coup aux espoirs altiers de l'Angleterre. Une sérieuse entrave à sa volonté de domination: après le naufrage du Titanic, son orgueil sur mer, la catastrophe du R-101 la ramenait aux désillusions d'une suprématie aérienne...

Aux Etats-Unis, entre temps, les chercheurs expérimentaient et conseillaient fortement l'usage de l'hélium, gaz très léger et ininflammable, en remplacement de l'extrêmement dangereux et explosif gaz hydrogène. Ce qui permettait toujours de rêver une liaison Cardington-Lakehurst-Saint-Hubert.

Cependant, en mai 1931, le gouvernement anglais dévoilait ses intentions de restrictions budgétaires relatives aux plus légers que l'air. En décembre de la même année: le Secrétaire d'Etat de l'Air réussit à convaincre la Chambre des Communes que la conservation et l'entretien du R-100 devenaient trop

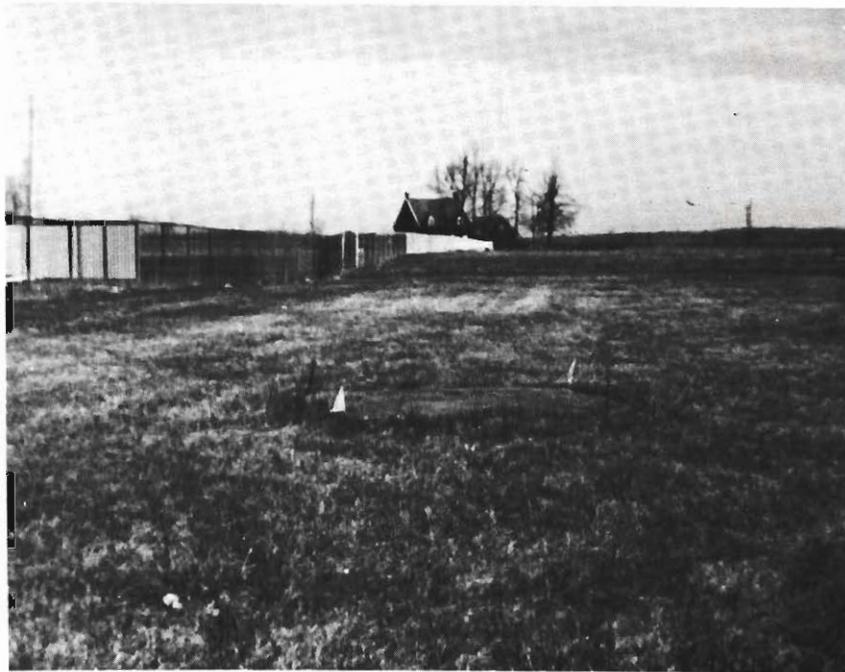
onéreux et non rentables. Dès lors, l'on procéda au démantèlement du vaisseau aérien. Le métal de sa carcasse fut vendu au tarif de rebuts à une compagnie de Londres. Peu d'objets furent préservés sinon quelques couchettes que l'on vendit à rabais à des propriétaires de bateaux de plaisance qui en désiraient en guise de souvenirs. On en conserva les moteurs et la baudruche. En début de février, le R-100 n'existait plus que dans la mémoire de ses admirateurs...



Pour accélérer la démolition, on laissa choir la carcasse du bolide sur le sol...

A Saint-Hubert, on conservait toujours le mât dans l'espoir du retour possible d'un autre phénomène. Les britanniques, de leur côté, souhaitaient que cette tour soit bien gardée et entretenue, en sorte qu'elle puisse servir à moins de trois mois d'avis. La Grande-Bretagne, d'ailleurs, se sentait obligée d'utiliser à nouveau cette superbe réalisation canadienne qui demeurait une preuve tangible de l'adresse, de la connaissance et de l'organisation de premier ordre de ses entrepreneurs. L'effort économique consenti par le Canada invitait à une sincère réflexion, même de la part de la Grande-Bretagne.

Les mois s'écoulaient. Le mât s'effritait avec le temps. La Base de Saint-Hubert passait aux mains du Ministère des Transports du Canada. L'aviation y prenait une place prépondérante. Ce nouveau mode de transport, ici et à travers le monde, progressait à pas de géant.



*Un simple bloc de ciment au niveau du sol...
seul vestige apparent de la mémorable tour.*

Le 3 novembre 1937, un arrêté en Conseil autorisait la démolition de la tour d'ancrage. Sitôt dit, sitôt fait. Le treuil de la tête du mât fut vendu aux enchères à la Manseau Shipways de Sorel. Une compagnie de Toronto reçut le contrat pour descendre le monument pour la modique et risible somme de 4 800\$.

La base de la tour fut finalement dynamitée le 13 janvier 1938.

Un communiqué de la Canadian Press, dans un entre-filet à la page 6 du Devoir, laconiquement, annonçait: "Le seul mât d'ancrage pour dirigeable au Canada, cette élégante tour qui s'élevait à 200 pieds dans les airs, à l'aérodrome de Saint-Hubert, à 12 milles au sud-est de Montréal, et qui avait coûté plus d'un demi-million de dollars, a été abattu, hier, par la dynamite.

"La structure géante, construite par le gouvernement canadien, au coût approximatif de \$375 000, et qui n'a été utilisée qu'une seule fois, lors de la venue au Canada du dirigeable britannique R-100 a été considérée, récemment, comme un danger pour les avions qui atterrissaient à l'aérodrome de Saint-Hubert, et on a décidé de le détruire."

Suit une note de la rédaction qui, en vingt-deux courtes lignes, résume le séjour du dirigeable R-100 en Canada.

Au début de l'été 1938, il ne restait aucun signe extérieur du port d'attache, de ce mât qui finalement n'avait servi qu'une seule fois...

Il était une fois, un dirigeable britannique (un melon britannique, disaient certains) qui, après un stage de treize jours en terre canadienne, retournait chez lui, en Grande-Bretagne, un treize août, avec à son bord treize passagers, et dont la tour d'amarrage fut plus tard dynamitée un treize janvier...

FIN

BIBLIOGRAPHIE

Countryman, Barry. "R100 in Canada", The Boston Mills Press, 1982.

Fortier, Rénald. "La participation canadienne à un programme impérial de transport par dirigeables 1924-1931", 16 décembre 1982.

La Presse, journal de Montréal. juin, juillet, août 1930.

Le Devoir, journal de Montréal. juin, juillet août 1930 et janvier 1938

A l'occasion du soixantième anniversaire de cet événement, le Ministère fédéral des Transports donnait une plaque commémorative, le 22 février 1991. Elle demeure humblement fixée sur le soc du monument à l'entrée de l'Ecole Aérotechnique de Saint-Hubert.



PHOTOGRAPHIES :

Countryman, Barry: R-100 in Canada:

P. 3, 20, 23, 24, 33, 48, 49, 50, 68, 70.

Collection Jean-Marc Despots:

P. 12, 13, 18, 67, 71,

Par entremise de M. Yvan Huot P. 40, 44.

Collection Louis Emard:

P.16 (gauche), 32, 41, 19 (création et dessin)

Dubois, Jean-Yves:

P. 19, 26, 56, 61.

Fortier, Rénald:

P. 29 (création apportée le 19 septembre 1990).

Musée national de l'aviation:

P. 4, 25, 36, 44 (à droite), 54, 59.

Musée national de l'aviation:

Par l'entremise de L. Emard: P. 6 (au bas)
7, 8, 9, 16 (à droite).

Par l'entremise de J.-M. Despots: P. 11,
6 (en haut).

Shaffer-Levac, Marie-Paule:

P. 52.

Société d'histoire de Saint-Hubert:

P. 38, 58, couverture au dos du fascicule.

Société d'histoire de Saint-Hubert:

Par l'entremise de Mme Théona Bergeron:
Couverture frontale, P. 30, 66.

REMERCIEMENTS:

Au terme de ce plaisant travail, l'auteur voudrait souligner sa reconnaissance envers les personnes et les groupes de personnes qui l'ont secondé.

Sincère merci,

à Gisèle, pour m'avoir lu et relu avec une patience et une attention critiques.

à Micheline, pour m'avoir fourni mes toutes premières photos et pour m'avoir maintes fois encouragé à ne pas lâcher.

à la Société d'histoire de Saint-Hubert, pour m'avoir autorisé à produire cette recherche et ce travail qui m'ont procuré de très agréables moments.

à Claude Michaud, pour m'avoir initié à l'usage du micro-ordinateur.

à Mme Monique Martin, présidente de la Société d'histoire, pour avoir honoré l'ouvrage de sa préface.

à Yvan Huot, collectionneur R-100, pour avoir analysé et vérifié le côté technique dans cet historique.

à Louis Emard et à Jean-Marc Despots, collectionneurs R-100, qui n'ont pas hésité à me passer les photos de leur collection pour agrémenter cette brochure.

à la Pratt & Whitney Canada, sans laquelle vous n'auriez pas ce bijou d'impression entre les mains.

Création de madame Mary Travers,
surnommée "La Bolduc"

1.- Viens-tu avec moi, son père,
On va'ller à Saint-Hubert.
Va donc att'ler ta jument,
On va aller voir l'R-100.
Mais regard'moé donc, tit-Noir,
T'as mis ta ch'mise à l'envers,
Il y a un trou dedans,
Qui est aussi grand qu'l'R-100!

REFRAIN:

J'va t'changer d'nom, tit-Jean,
Je va t'appeler l'R-100
Tit-Rouge l'R-100
Tit-Pit l'R-100
Tit-Guy l'R-100
Moé j'trouve qu'ça du bon sens.
Des p'tit's culottes l'R-100,
Des pyjamas l'R-100,
Brassier's l'R-100,
Jarretièr's l'R-100,
Tout l'monde parl'de l'R-100!

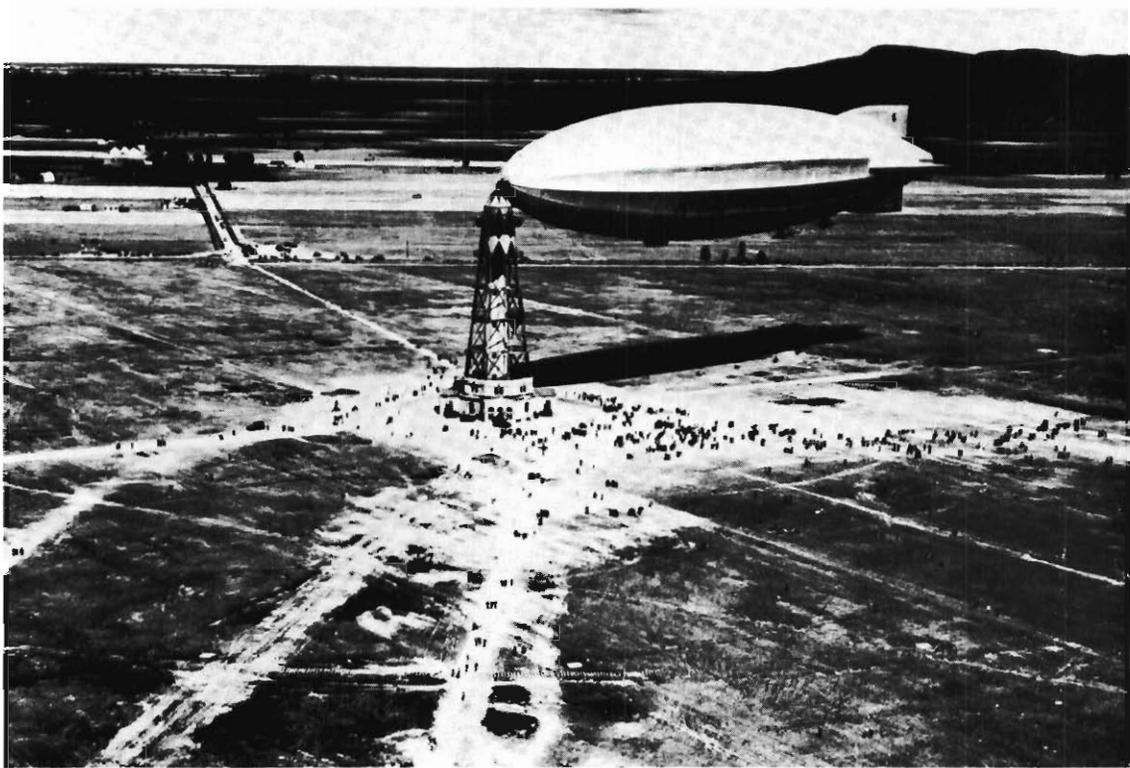
2.- Mais voilà qu'tu vois pu clair,
Pis qu'tu l'as sans d'avant derrière.
Mém'quand on est habitant,
Faut montrer qu'o'a du bon sens.
Va donc mettr' ton princ'Albert,
Pour aller à Saint-Hubert,
On partira l'coeur content
Pareil comm'deux jeun's amants. (refrain)

3.- Ma bell'mèr' tout en arrière,
Avec sa bell'tabatière,
R'gard'moé donc son jupon blanc,
A va l'perdre en s'en allant.
Mais rendu à Saint-Hubert,
Voilà son jupon par terre,
C'est le garçon de Vincent
Qui l'a pris pour s'moucher d'dans. (refrain)

4.- C'est la vieille fille engagère
Avec les yeux virés à l'envers,
ça faisait bien presque un an
Qu'a r'tenait ses r'gards pour l'R-100
Un ami de Saint-Hubert,
Avec son nez r'troussé en l'air
Qui dit à son ami Jean
Qui trou' pas qu'ça sent l'hareng. (refrain)

5.- Ma bell'soeur à Saint-Hubert,
Qui fortillait comme un ver,
Tout d'un coup, à voit l'R-100
Voilà qu'à veut sauter d'dans.
Quand elle a vu mon beau-frère,
La voilà les patt's en l'air,
Son "bossel" volait au vent,
Je pensais qu'c'était l'R-100. (refrain)

NOTES
ou
QUESTIONS



Il était une fois...à Saint-Hubert...le R-100...

IMPRESSON: GRACIEUSETÉ DE PRATT & WHITNEY CANADA