

—JACQUES CHARRON

Le dirigeable R-100 sur le plan philatélique

INTRODUCTION

En prévision du voyage du R-100, le gouvernement canadien accepta de construire un mât pour accueillir ce dirigeable. Une commission de deux experts, le major G. Herbert Scott, pilote du R-34 lors de son voyage d'Angleterre aux États-Unis en 1919, et A.R. Gibbs du ministère des Travaux et Édifices du Royaume-Uni, fut constituée afin de trouver un site convenable près d'un centre commercial peuplé. On visita les environs d'Halifax, Cap Breton, Nouveau-Brunswick, Camp Valcartier, Montréal, Ottawa et Toronto. La commission fixa son choix sur un terrain dans la paroisse de Saint-Hubert à 11 km de Montréal avec accès par automobiles, trains, autobus et bonne accommodation dans Montréal même.

LA CONSTRUCTION DU MÂT

En 1927, le gouvernement fédéral achète un terrain de 2,39 km carrés à Saint-Hubert dans le but d'y ériger un mât d'arrimage pour accueillir le nouveau dirigeable qui fera, prévoyait-on, la navette entre l'Angleterre et le Canada.

L'aéroport temporaire (hangar de bois pour l'hiver) est prêt en novembre 1927. Un Fairchild, monoplane du ministère de la Défense nationale, servait au transport du courrier.

La construction du mât débute en 1928 sous la surveillance de trois ingénieurs du Québec, messieurs Corriveau, Adam et Dansereau, et fut complété le 31 mars 1930.

La tour s'élevait à 61 mètres du sol. La plateforme

d'accès au R-100 était à 52 mètres avec un diamètre de 12,2 mètres. Plus haut, se trouvait la tourelle conique de 7,6 mètres de diamètre dans laquelle étaient disposés la tête et l'équipement d'arrimage.

Un ascenseur pour onze passagers, situé au centre de la tour, mettait moins d'une minute pour atteindre l'embarcadère.

LA TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE

Le R-100, ce géant des airs, fit la traversée de l'Atlantique en 78 heures et 49 minutes. Il partit de Cardington, Angleterre, parcourut 6230 km, en passant par Dublin (Irlande), l'Atlantique, au nord de Terre-Neuve, au-dessus de l'île d'Anticosti et descendit le fleuve Saint-Laurent en passant par la ville de Québec, avec une vitesse moyenne de 79 km/heure.

Le R-100 fut lancé le 16 décembre 1929 à Howden, en Angleterre. Des essais d'une durée totale de 100 heures avant sa traversée furent exécutés. Équipé de six moteurs Rolls-Royce «Condor» 111B de 650 H.P. chacun, sa puissance totale était de 3900 H.P.

Lors de son arrivée à Saint-Hubert, au petit jour du 1er août 1930, le dirigeable fit beaucoup parler de lui. C'était, en effet, le plus grand dirigeable jamais construit à cette époque.

Il mesurait 216 mètres de longueur avec un diamètre de 40 mètres et contenait 140 000 mètres cubes d'hydrogène. Il n'y aura que le Graff Zeppelin II, construit par l'Allemagne en 1938 à 245 mètres qui sera le plus grand. Pour avoir une idée des grandeurs, pensons au Boeing 747, le plus gros avion de ligne actuel qui mesure 70 mètres.

LISTE DES PASSAGERS

A. Cardington à Saint-Hubert : 29 juillet 1930

- Wing Commander (Lt. Col.) R.B.B. Colmore, R.A.F., directeur du développement des dirigeables, mort dans l'écrasement du R-101 à Beauvais, France, le 5 octobre 1930
- Major G.H. Scott, directeur adjoint du développement des dirigeables, également tué dans le R-101
- F.M. McWade, inspecteur résident, département de l'inspection aéronautique
- Sir Charles Dennison Burney, directeur et gérant de la Airship Guarantee Company, constructeur du R-100
- Nevil Shute Norway, ingénieur-chef de la Airship Guarantee Company
- Lieutenant-Commandant, Richard St. John Prentice de l'amirauté et du porte-avions H.M.S. Courageous, marine anglaise

B. Vol local: Saint-Hubert, sud de l'Ontario et Saint-Hubert, 10 et 11 août 1930

- Major-général A.G.L. McNaughton, chef de l'état-major, armée canadienne
- Commodore Walter Hose, chef de la marine canadienne
- Group Captain (Colonel) E.W. Stedman, ingénieur-chef de l'aéronautique, C.A.R.C.
- Group Captain (Colonel) Lindsay Gordon, C.A.R.C., directeur des opérations civiles
- Commandant C.P. Edwards, directeur de la branche radio, ministère de la Marine et de la Pêche
- Capitaine Frank Badgley, directeur, Office du cinéma du gouvernement canadien, ministère de l'Industrie et du Commerce, armée canadienne
- Squadron Leader (Major) J.H. Tudhope, C.A.R.C., surintendant des voies aériennes, ministère de la Défense nationale
- Brigadier-général W.B. King, officier commandant du district militaire no 4 (Montréal)
- Capitaine W.L. Laurie, Royal Canadien Corps of Signals
- Flight Lieutenant (Capitaine) S. Coghill, service des opérations et de renseignements, C.A.R.C.

- R. de B. Coriveau, ingénieur-chef adjoint, ministère des Travaux publics
- W. A. Lawrence, officier de la liaison de la presse, ministère de la Défense nationale
- Capitaine Frank Tyrell, photographe officiel de l'office du cinéma du gouvernement canadien, armée canadienne
- Major William Baty Jr, commandant du camp de l'aéroport de Saint-Hubert
- George MacDonald de Montréal, gérant du district de l'est de la presse canadienne
- Un représentant non identifié de l'agence de presse Reuters

C. Saint-Hubert à Cardington

- Group Captain (Colonel) E.W. Stedman, ingénieur-chef de l'aéronautique, C.A.R.C.
- Jacques-Narcisse Cartier, le journal La Presse de Montréal
- Don C. Brown, journaux Mail and Empire (Toronto) & Manitoba Free Press
- J. Fergus Grant, Montreal Gazette & New York Times
- C.H.J. "Jerry" Snider, Toronto Evening Telegram
- Thomas Wayling, Toronto Daily Star & London Times
- Wing Commander (Lt-Colonel) L.J.E. Twistleton-Wykhams-Fiennes, attaché de l'air britannique à Washington
- Glomey Bolton, Yorkshire & Times of India
- E.W. Grange, agence du câble Reuters, Ottawa
- Glyn Jones, Central News
- Montague Slaters, London Daily Telegraph
- Sire Charles Dennistoun Burney, directeur et gérant de la Airship Guarantee Company, constructeur du R-100
- Nevil Shute Norway, ingénieur-chef de la Airship Guarantee Company

LE VOYAGE À SAINT-HUBERT

LES OFFICIERS ET L'ÉQUIPAGE DU R-100

Capitaine	Chef d'escadrille R.S. Booth, R.A.F.
1er officier	Capitaine G.F. Meager, R.A.F.
2e officier†	Lieutenant M.H. Steff, R.A.F.
Navigateur†	Chef d'escadrille E.L. Johnston, R.A.F.
Météorologiste†	M.A. Giblett
Officier surnuméraire	Chef d'escadrille A.H. Wann, R.A.F.
Barreur-chef	Flight Sergeant T.E. Greenstreet, R.A.F.
Ingénieur-chef	W.Y. Angus
Opérateur-chef, T.S.F. †	S.T. Keeley
Steward-chef†	A.H. Savidge
Commis du capitaine	A. Elridge

LES QUARTS

No 1	No 2	No 3
Monteurs-régleurs G.E. Long C.H. Rumsby** R.L. Deverell G.G. Cutts** C. Broughton	Monteurs-régleurs T. Hobbs S.C. Armstrong* A.F. Wiseman D.M. Kershaw* E.R. Patterson*	Monteurs-régleurs L.A. Moncrieff R. Burgess* F. Williams** G.R. Scott C. Flatters**
Ingénieurs E.J. Stupple** H. Millward** F. Gaye H. Clark J.M. Sturgeon** R. Ball**	Ingénieurs N. Mann J. Jowitt H. Cumley L. Hunt H. Addinell* D. Lelliott**	Ingénieurs G. Watts D.L. Simmonds* A.F. Burke* C. Watson* L. Hall* H. Wilson*
Opérateur T.S.F. A. Disley§	Opérateur T.S.F. G.K. Atkins†	Opérateur T.S.F. C.W. Larkins*
Cuisinier J. Meegan	Steward H. Hodnett†	

* au quart d'aide à Saint-Hubert, mai-août 1930

** retournèrent par bateau en Angleterre, août 1930

† tués dans l'écrasement du R-101, le 5 octobre 1930, à Beauvais, France, ainsi que Wing Commander (Lt-Colonel) R.B.B. Colmore et le Major G.H. Scott

§ a survécu à l'écrasement du R-101

LIVRE DE BORD DE CARDINGTON À ST-HUBERT

THE AIRSHIP GUARANTEE COMPANY

LIVRE DE BORD

DIRIGEABLE R-100
 PILOT R.S. Booth, s/k
 1er OFFICIER G.F. Mearns, Capt.
 IMMATRICULATION G-7 FAAY
 NAVIGATEUR F.L. JOHNSON, s/k
 MÉTÉOROLOGISTE M.A. Gilbert

année: 19	quant.	mois	heure	OBSERVATION
29	juill.	02:48		Départ Cardington, 37 manches d'épave -
"	"	"	"	page et 7 pages; 47 448 litres
"	"	"	"	d'essence et 2123 litres d'eau potable.
"	"	"	"	Vitesse, visibilité bonne, plafond
"	"	"	"	des nuages 610 mètres.
"	"	02:55		Capt 315°, destination Malin Head,
"	"	"	"	départ du Nord en passant par
"	"	"	"	Liverpool. Altitude 305 mètres,
"	"	"	"	vitesse vraie 66,7 km/h. Vent
"	"	"	"	de 56 km/h soufflant du S.O.
"	"	"	"	Officier de quart: R.S. Booth. M.
"	"	"	"	Gilbert, météo satisfait des
"	"	"	"	provisions pour direction de la
"	"	"	"	côte anglaise. Dépression profonde
"	"	"	"	notée à l'ouest des îles
"	"	"	"	Malin et dépression stationnaire.
"	"	"	"	Zone de haute pression s'étend

année: 19	quant.	mois	heure	OBSERVATION
29	juill.	02:55		des Açores jusqu'à la péninsule
"	"	"	"	ibérique.
"	"	03:25		Altitude 396 mètres, vitesse 96 km/h
"	"	"	"	sur 4 moteurs. Avions Wellington -
"	"	"	"	Brough, Northampton et Rugby.
"	"	06:00		Avions Chester. Capt. Mearns,
"	"	"	"	1 ^{er} officier, relève le commandant.
"	"	06:10		Capt change pour passer au-dessus
"	"	"	"	de Liverpool.
"	"	06:20		Avion Cathédrale de Liverpool.
"	"	06:22		Traverse la côte anglaise à
"	"	"	"	Framby Point, direction de l'île
"	"	"	"	de Man dans la mer d'Irlande.
"	"	"	"	Capt N.O. à 310°.
"	"	08:00		Position sud de l'île de Man.
"	"	08:02		Av-dessus du Point of Ayre en
"	"	"	"	nord de l'île de Man.
"	"	08:40		Passer la "Mall of Malinbeg"
"	"	"	"	au coin S.O. de l'écuse. Nuages.
"	"	"	"	Altitude 610 mètres; pluie occasion-
"	"	"	"	nelle, bonne visibilité.
"	"	"	"	mer calme.
"	"	08:45		Capt 315°, route 270°, passer au
"	"	"	"	dessus la côte nord de la dépression

année: 19 30		OBSERVATION	
quant.	mois	heure	
29	Juillet	12:00	Cette météorologie par cléante.
"	"	"	Vente de trouer pour les machines
"	"	"	300 km puis par l'ouest de la route
"	"	"	entière aérée.
"	"	12:15	Vent de 29 km/h soufflant de 030°
"	"	"	mais; c'est à 270°.
"	"	14:30	Mer calme, aucun signe de vie;
"	"	"	et besoin de changer de vêtements
"	"	"	plus chaud
"	"	17:00	Balade sur le balud; position
"	"	"	5° N, 15° O; vitesse voisie
"	"	"	8 km/h; maintenant en vol de pin
"	"	"	16 heures. Direction atténuée
"	"	"	Tenue de l'air soi (30 juillet).
"	"	"	Reculer d'une heure pour se
"	"	"	enfoncer au fin de l'après-midi.
"	"	22:55	Position 53° 30' N, 23° 10' O à
"	"	"	1 545 km de Corington. Beaucoup
"	"	"	de fatigue, impossible d'an-
"	"	"	tendre les signaux sur notre
"	"	"	recepteur R.X. 18 a (300-25,000
"	"	"	mètres); 2 récepteur R.X. 36
"	"	"	(20-100 mètres) ne reçoit pas la
"	"	"	note sur la bande des 13 mètres.

année: 19 30		OBSERVATION	
quant.	mois	heure	
29	Juillet	08:45	Première en-dehors de l'archipel -
"	"	"	hull, petite île près de l'île de la
"	"	"	de Nord. Altitude 457 mètres;
"	"	"	navigation sur 4 mètres, vitesse
"	"	"	environ 93 km/h.
"	"	09:30	Devient le même après de
"	"	"	Alagor - Belfast
"	"	09:33	Notons pluie et écoule près d'un
"	"	"	groupe de rochers comme
"	"	"	"the Mirels".
"	"	10:00	Compteur du dirigeable mouillé
"	"	"	par les nuages de pluie et hume,
"	"	"	température basse.
"	"	10:05	Ille Rathlin sur la traversée
"	"	"	de la Corne du nord s'élève
"	"	"	l'île de la Nord et l'Essex.
"	"	10:30	Passons sur l'archipel de la direction
"	"	11:00	Am. Duna de l'île de la delug,
"	"	"	Vent guisa de 28 km/h; Amman
"	"	"	sur nord de la direction. Tempé-
"	"	"	érature et calme; ventons
"	"	"	l'orage du dirigeable sur
"	"	"	l'air.
"	"	11:25	Ille Tay à environ 8 km de l'archipel.

année: 19 30			OBSERVATION	
quant.	mois	heure		
30	juill.	09:00	Altitude variant entre 365 et 460 mètres dans la baie.	
"	"	"	460 mètres dans la baie.	
"	"	15:00	Nuage à partir du niveau de la mer jusqu'à 460 mètres. On - possible de voir toute circulation maritime.	
"	"	"	16:00	
"	"	"	Reculer d'une heure pour se re- former au nouveau fuson forme.	
"	"	"	Position 52° 30' N et 45° 10' O.	
"	"	17:30	Vitesse sub motone. vent en- traîne de 37 km/h. Moteur avant	
"	"	"	tourne à 1500 r.p.m. et vent	
"	"	"	de derrière à 1600 r.p.m.	
"	"	"	Vitesse vraie 107 km/h.	
"	"	20:45	Phase du Cap Gould, Tenenave, à l'abord. Fuson cap pour le Détroit de Belle Ile, entre la - Bradouet Tenenave.	
"	"	"	21:15	
"	"	"	Position dans la baie, après - avec le Détroit de Belle Ile. Vent	
"	"	"	très noir, visibilité nulle. Pour- suivre direction motone du	
"	"	"	Détroit de Belle Ile, Distance d'Al-	
"	"	"	lors à Tenenave est de 37 heures.	

année: 19 30			OBSERVATION	
quant.	mois	heure		
30	juill.	01:35	Aucun contact pour radio après 9 heures.	
"	"	"	05:10	
"	"	"	Après avoir l'Ansonie de la	
"	"	"	Cunard Line en direction de Montevideo.	
"	"	"	Echangeons son poste avec la	
"	"	"	marine.	
"	"	05:45	Progressons sur 4 moteurs et	
"	"	"	moteurs sur nos deux départs -	
"	"	"	rien. Vitesse vraie de 135	
"	"	"	km/h depuis quelques heures.	
"	"	09:30	Arrêt et vérification des moteurs	
"	"	"	avant de l'abord et l'abord.	
"	"	"	Les 2 autres moteurs démarrés	
"	"	"	pour remplacer; naviguons	
"	"	"	dans la baie. Altitude	
"	"	"	213 mètres. Reculer d'une heure	
"	"	"	pour se conformer au nouveau	
"	"	"	fuson forme.	
"	"	08:48	Position 54° 15' N et 38° 30' O.	
"	"	"	Contact avec Louisbourg, N.E. à	
"	"	"	1802 km au pégonne de 1760	
"	"	"	mètres; suivons sur pégonne	
"	"	"	à 2800 mètres à partir de 40 à	
"	"	"	55 minutes parée chaque heure.	

année: 19 30		heure	OBSERVATION
quant.	mois		
31	Juil.	15:40	Loganway. Vents violents pro-
"	"	"	venant des hautes collines de
"	"	"	la Côte Nord nous frappent
"	"	"	avec force. Pire expérience de-
"	"	"	puis 7 mois de vol.
"	"	15:50	Dirigeon vers la rive sud du
"	"	"	St-François. Vitesse vraie 93 km/h.
"	"	16:00	L'île se présente pour sortir de
"	"	"	2 lachines environ l'entrée de
"	"	"	long chenal dans l'airain
"	"	"	inférieur. L.A. Mordeff et
"	"	"	A.F. Wiseman s'emparent de
"	"	"	réparer l'atolage.
"	"	17:10	Am - dessus de l'île de la
"	"	"	48 km en bas de la ville de Quatre.
"	"	17:55	Arrière St-Hubert que les vol-
"	"	"	positions temporaires ont été
"	"	"	effectuées. Vitesse vraie 32 km/h
"	"	"	entre les vagues fortes entières.
"	"	"	bonne vitesse par le St. Com.
"	"	"	Provenant que les projectiles de
"	"	"	l'atolage vont s'arrêter
"	"	"	nocturne possible.
"	"	18:06	Am - dessus de la pointe est de

année: 19		heure	OBSERVATION
quant.	mois		
30	Juil.	21:15	et 39 minutes. Déjà 46 heures et 27
"	"	"	minutes depuis le départ de
"	"	"	Cardigan
31	"	04:30	Am - dessus de Passage Miran
"	"	"	entre la côte nord de l'île
"	"	"	d'Anticosti et la rive nord
"	"	"	de Quatre. Navigations sur 6
"	"	"	minutes. Vitesse vraie de
"	"	"	74 km/h. Position 49° 30' N et
"	"	"	62° 45' O.
"	"	06:25	Appelons radio St-Hubert (V.F.N.)
"	"	"	avec contact.
"	"	08:00	A la pointe ouest de l'île d'Am -
"	"	"	ti-costi. Température excellente;
"	"	"	ciel bleu. Cessons contact.
"	"	"	radio avec Louisbourg, N.E.
"	"	12:00	Vitesse vraie 33 km/h.
"	"	12:45	A 3 km de Pointe au - Parc. Un
"	"	"	avion amphibie "Loring" nous
"	"	"	accompagne jusqu'à Rimouki.
"	"	"	Reulons d'une heure pour
"	"	"	conformer au nouveau fascicule
"	"	"	horaire.
"	"	15:40	Passons l'entrée de la rivière

année: 19 30			OBSERVATION
quant.	mois	heure	
01	août	02:00	Celle d'une éponge noire; elle
"	"	"	paraît flotter dans l'espace.
"	"	02:30	Somme à l'est de Montiel.
"	"	02:35	Les projectiles de St-Hubert
"	"	"	se rapprochent.
"	"	02:50	À l'ouest de Montiel; direction
"	"	"	vers les Côtes de l'Est
"	"	"	entant des roches loyales.
"	"	03:00	Dirigeons vers St-Hubert
"	"	04:55	Approche le rivat de St-Hubert.
"	"	05:13	Trail électro-hydrologique en
"	"	"	opération.
"	"	05:37	Arrêt des avions montés.
"	"	"	Dirigeons R-100 arrivé en
"	"	"	sécurité. Arrangement record
"	"	"	en 27 minutes. Distance aile
"	"	"	Cordillier et St-Hubert 6230 km.
"	"	"	Temps de vol: 78 heures et 29
"	"	"	minutes. Vitesse de tour moyen -
"	"	"	de 78 km/h. Altitude de
"	"	"	pression atmosph. à l'arrimage
"	"	"	de 1341 mètres.
			E. J. Johnston, S/L
			Navigator
			1 ^{er} août 1930.

année: 19 30			OBSERVATION
quant.	mois	heure	
31	juillet	18:06	Idée d'Orléans. Vitesse noire
"	"	"	de 64 km/h; 4 minutes à l'opération.
"	"	18:40	À 15 km de la ville de Québec.
"	"	"	Vitesse noire 90 km/h; route con-
"	"	"	traine.
"	"	19:05	À l'ouest du Pont de Québec.
"	"	"	Belle structure.
"	"	19:30	Somme arrive pour la détection.
"	"	"	Permette le cap vers le sud à
"	"	"	Trise-Rivière pour éviter un
"	"	"	orage.
"	"	20:40	À l'ouest de Trise-Rivière;
"	"	"	vitesse 64 km/h; arrivant
"	"	"	au-dessus du barrage.
"	"	20:45	Trise-Rivière; altitude
"	"	"	supérieure de 365 à 915 mètres
"	"	"	en une minute.
"	"	21:50	Somme arrive de retourner en
"	"	"	S.O. vers le St-Hubert pour
"	"	"	éviter un orage. Vitesse ré-
"	"	"	duite et attendre.
01	août	00:05	St-Hubert arrive; remonte le
"	"	"	St-Hubert.
"	"	02:00	Voyage les lundis de Montiel et

CARACTÉRISTIQUES DU R-100

6 moteurs Rolls-Royce 111B de 650 h.p. chacun

Rayon d'action: 5 794 km à 113km/heure

Capacité de carburant: 34 réservoirs de 1 135 litres chacun ou 47 398 litres

Capacité de passagers: 100 plus 11 tonnes métriques de courrier

Équipage: 5 officiers et 42 hommes

Longueur: 211,98 mètres (en juin 1930)*

Hauteur: 40,6 mètres

Volume: 145 831,5 mètres cubes

Surface: 3 X 288 mètres carrés
1 X 195 mètres carrés

Poids à vide: 99 tonnes métriques

Poids total: 172 tonnes métriques

Vitesse maximum: 130 km/h

Vitesse de croisière: 113 km/h

Coût de la traversée: 1 000 \$ (le dollar de 1930)
(aller seulement)

* En décembre 1929, la longueur était de 216,3 mètres

LES VOLS DU R-100

vol d'essai	de	à	départ		arrivé		durée hrs - min.	distance km
			date	heure *	date	heure *		
1. Relocalisation	Howden	Cardington	16/12/29	0753	16/12/29	1340	5-47	241
2. Vitesse et contrôles	Cardington	Cardington	17/12/29	0947	17/12/29	1616	6-29	322
3. Vitesse et virage	Cardington	Cardington	16/01/30	0920	16/01/30	2220	13-36	407
4. Couvertures extérieures	Cardington	Cardington	20/01/30	0910	20/01/30	1620	7-18	396
5. Endurance & T.S.F.	Cardington	Cardington	27/01/30	0938	29/01/30	1630	53-52	3297
6. Couvertures ext. et moteurs	Cardington	Cardington	21/05/30	1900	22/05/30	1750	22-50	1280
7. Couvertures ext. et T.S.F.	Cardington	Cardington	25/07/30	1902	26/07/30	1918	24-16	1491
8. Outre-mer	Cardington	Saint-Hubert	29/07/30	0248	01/08/30	0537	78-49	6230
9. Sud de l'Ontario	Saint-Hubert	Saint-Hubert	10/08/30	1818	11/08/30	2015	25-57	1491
10. Retour	Cardington	Cardington	13/08/30	2130	16/08/30	1106	57-36	5473

* Heure avancée de l'est pour Saint-Hubert; autre, heure universelle (G.M.T.)

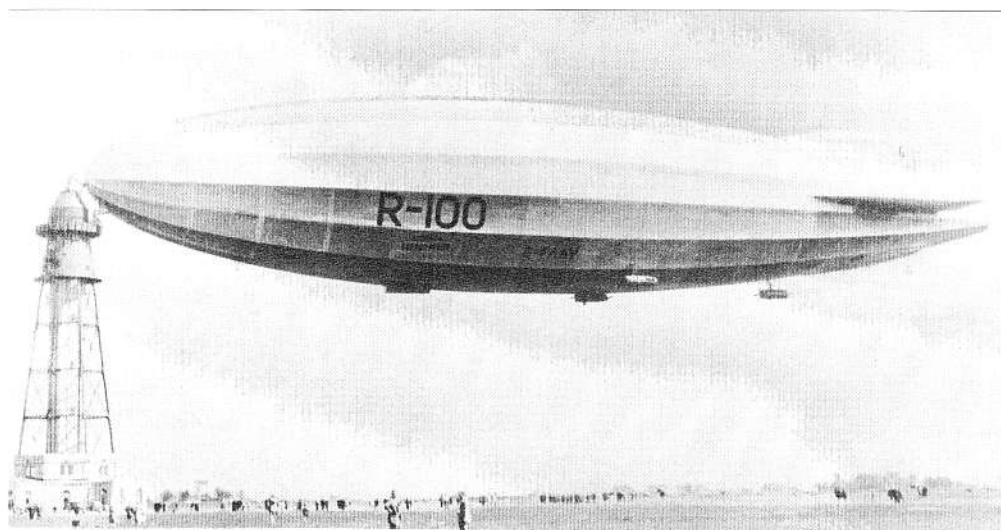


Illustration #01



Illustration #02

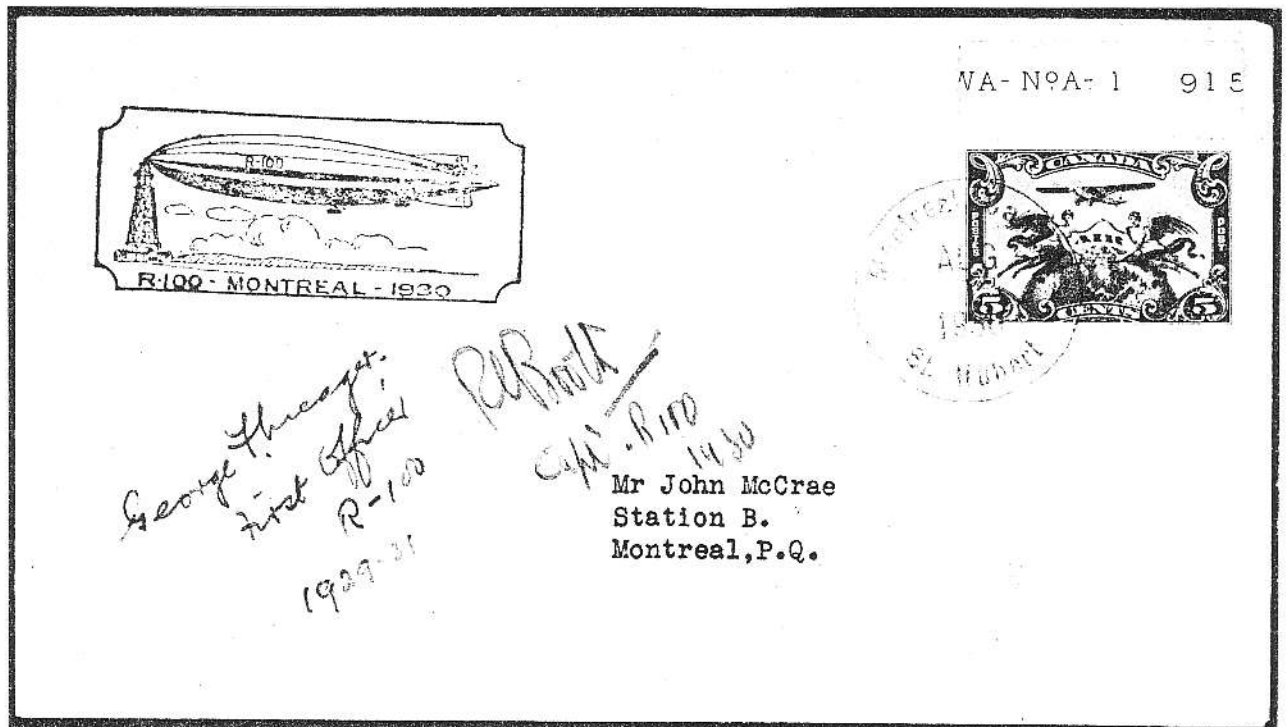


Illustration #03

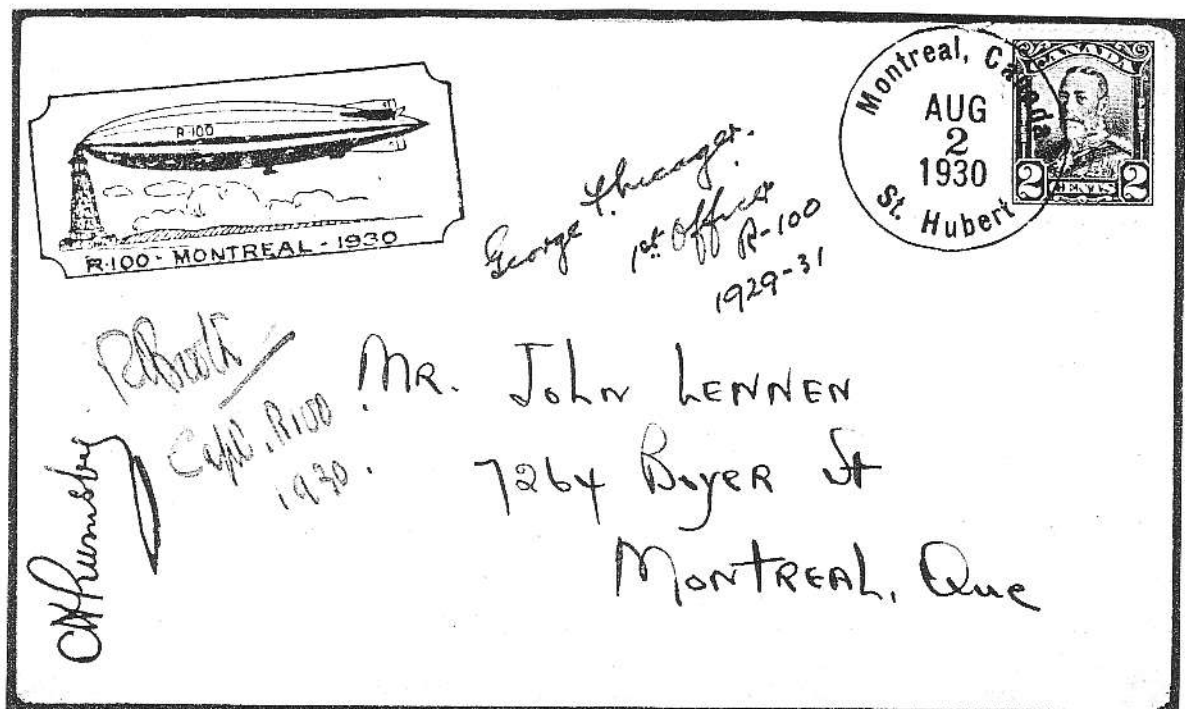


Illustration #04

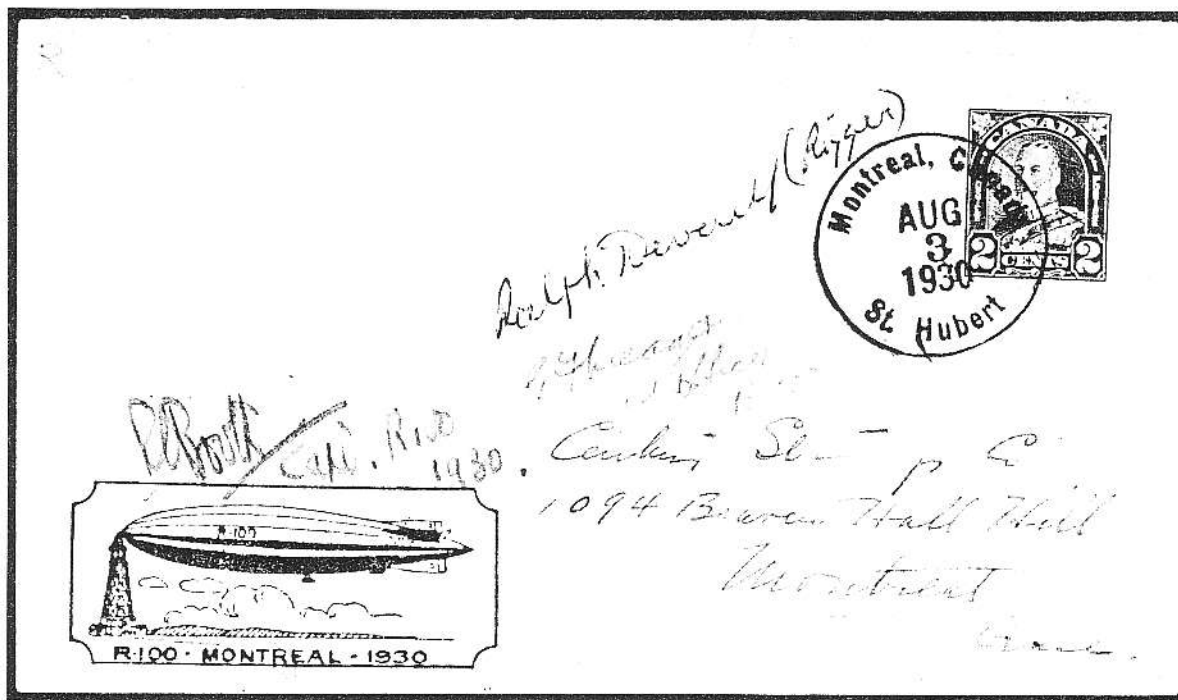


Illustration #05

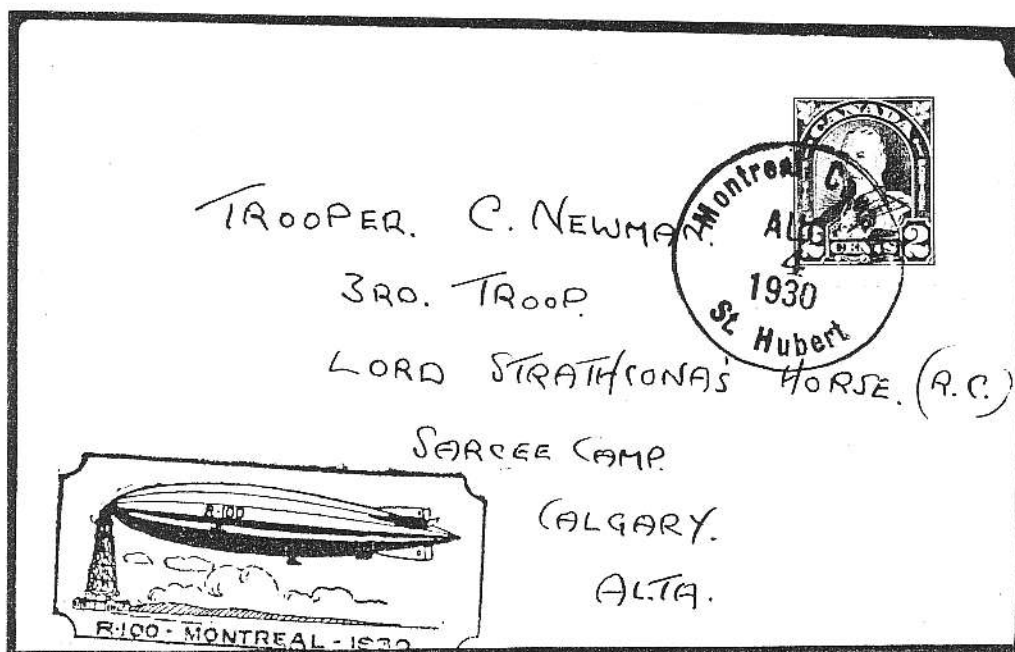


Illustration #06

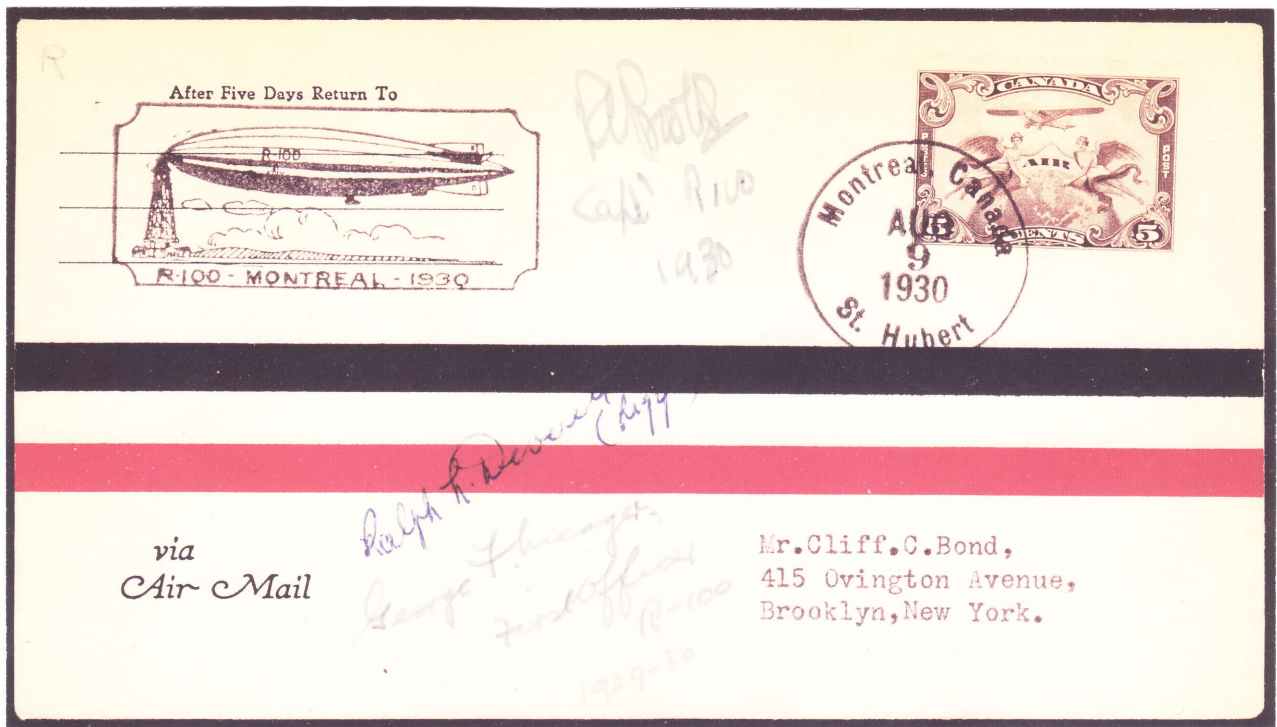


Illustration #07



Illustration #08

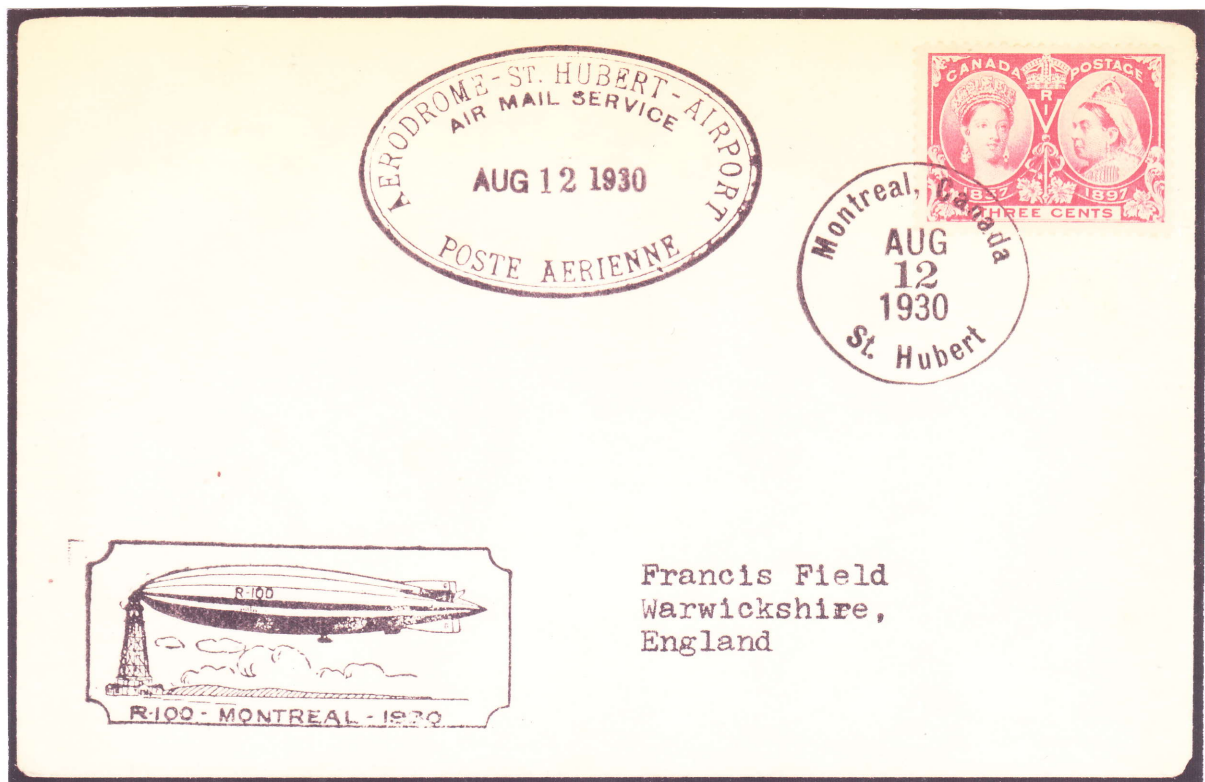


Illustration #09



Illustration #10



Illustration #11

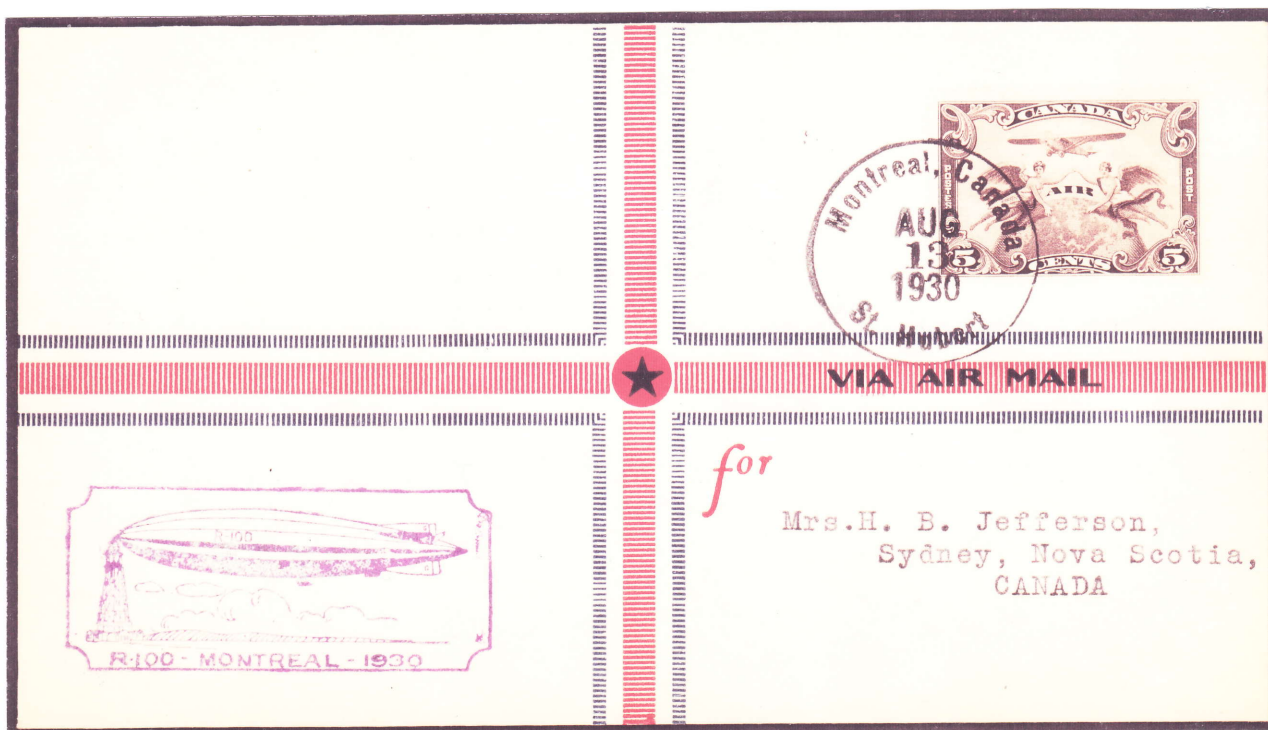


Illustration #12

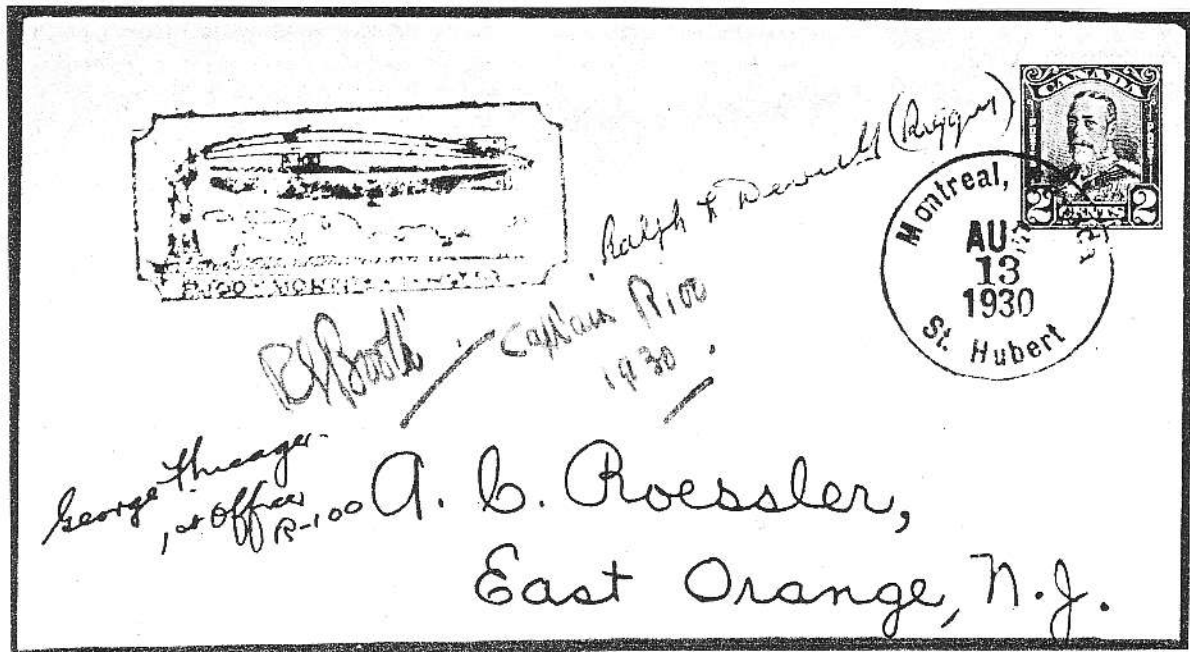


Illustration #13

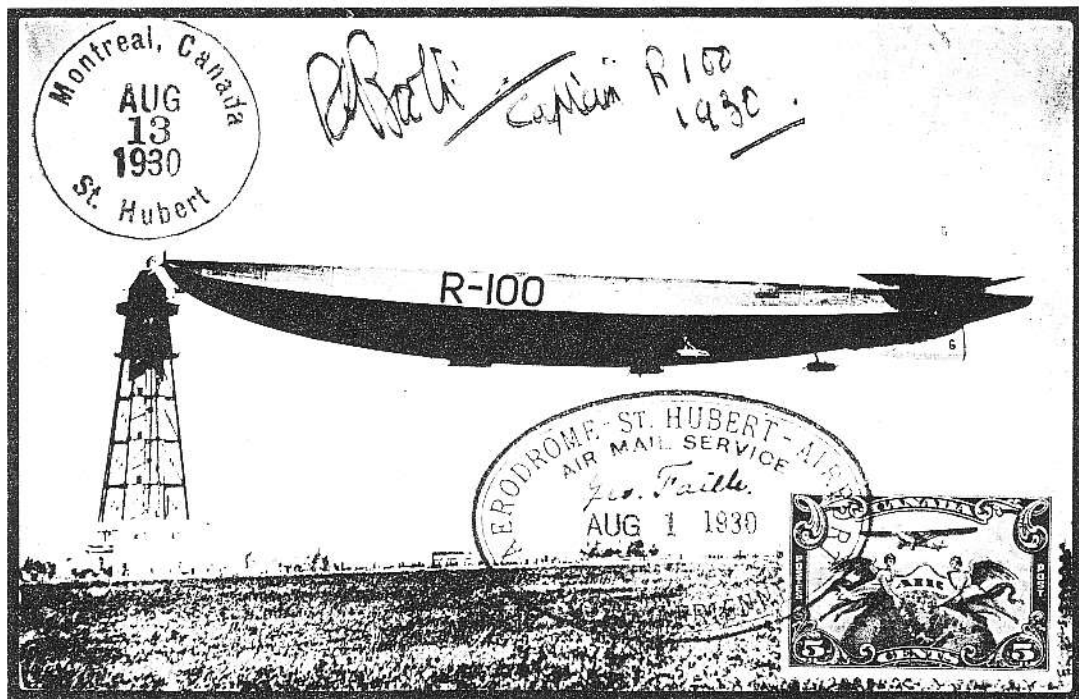


Illustration #14

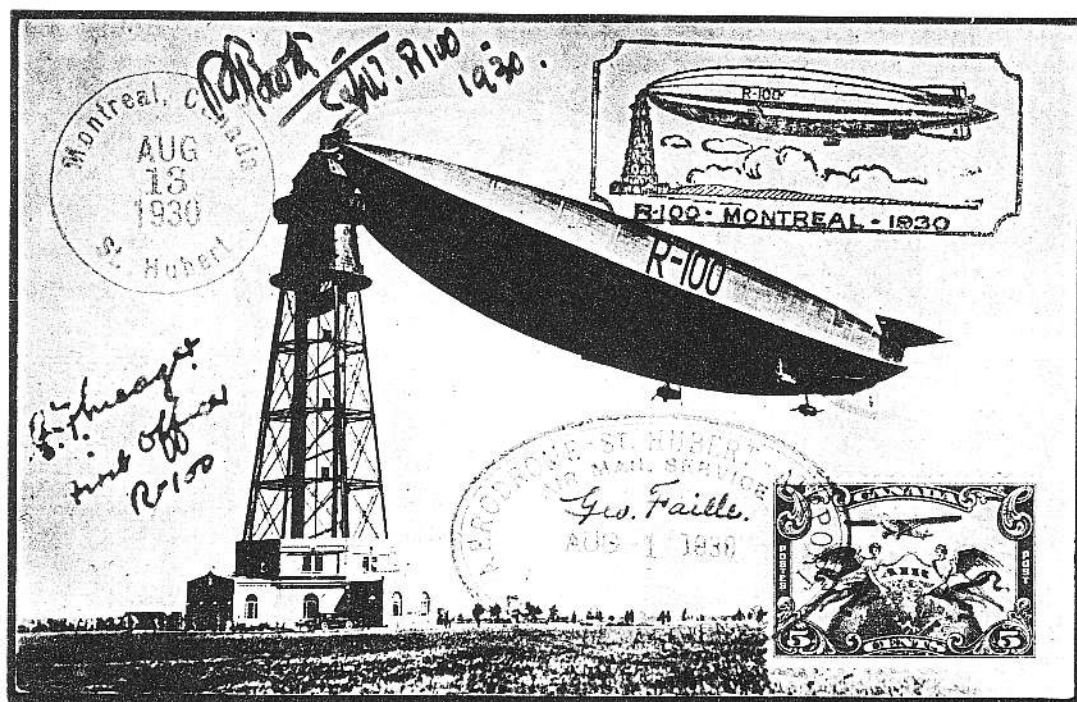


Illustration #15

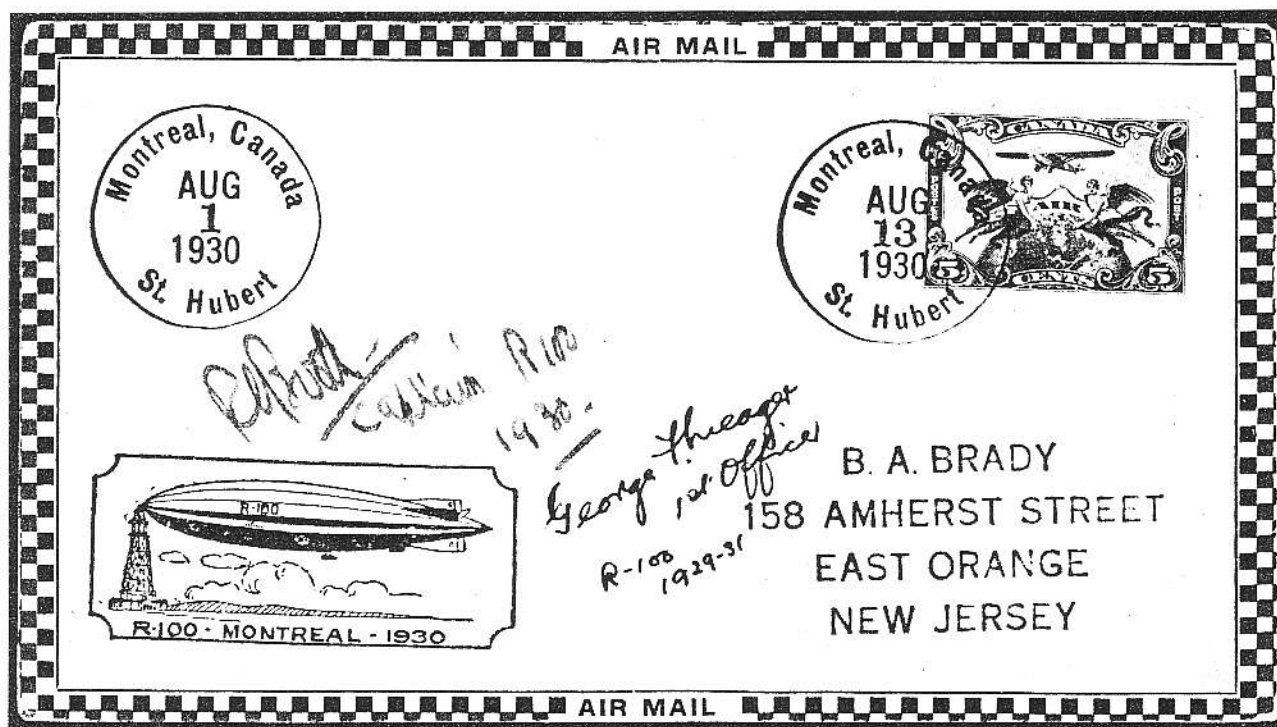


Illustration #16

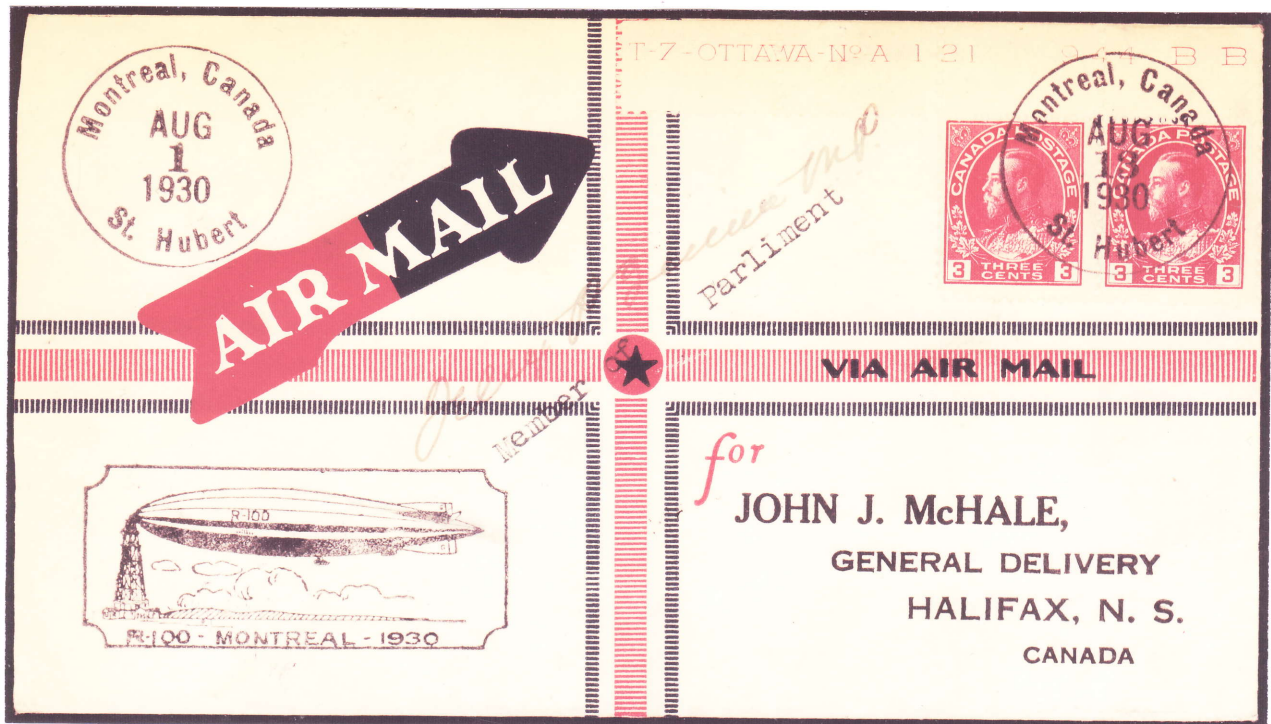


Illustration #17



Illustration #18

UN VENDREDI MÉMORABLE

Cette nuit du 1^{er} août 1930 restera mémorable. Le R-100 arrive vers 01h30 du matin aux environs de Saint-Hubert. Il doit se promener jusqu'à l'aube, car il ne peut s'arrimer de nuit.

L'équipage lance les câbles d'arrimage, 183 mètres de longueur, à 05h37. L'arrimage a lieu en 27 minutes.

De l'équipe au sol de 14 personnes, dix n'avaient jamais vu le dirigeable.

GRANDE RENOMMÉE DU R-100

Des équipes de reporters étaient venues de partout pour couvrir l'événement. Le R-100 était piloté par le commandant Booth (chef d'escadrille dans la Royal Air Force) et possédait un équipage de cinq officiers et 32 hommes. On pouvait accommoder 100 passagers. Durant la journée du dimanche 3 août, la foule accourt de partout. 30 000 personnes viennent par trains nolisés du Canadien National ainsi que 40 000 personnes s'amènent en autos.

Les autorités policières sont obligées de rendre à sens unique toutes les routes conduisant à Saint-Hubert. Six cents soldats assurent l'ordre. Tout le monde veut voir le géant du ciel.

Le R-100 restera à son mât de Saint-Hubert jusqu'au 10 août. Il volera au-dessus de Montréal, d'Ottawa, de Toronto et des chutes du Niagara, les 10 et 11 août.

Après avoir fait le plein de carburant et de nourriture, il quitte définitivement le mercredi 13 août à 20h32 et arrive à Cardington, le 16 août à 06h02 du matin. Le voyage de retour aura duré 57 heures et 5 minutes, soit 21 heures et 47 minutes de moins que la traversée d'est en ouest.

Durant toute la période de la visite du R-100, du 1^{er} au 13 août 1930, on estime que des centaines de personnes ont marché depuis Montréal pour se rendre près du R-100, que 132 000 autos sont passées à l'aéroport avec 500 000 passagers. Le nombre total des visiteurs fut évalué entre 800 000 et un million de personnes.

Aucun courrier n'a été transporté officiellement sur le R-100. Ceci fut confirmé par le commandant Booth dans une lettre du 6 juin 1962 adressée à Richard K. Malott, d'Ottawa.

Par conséquent, tous les plis et cartes illustrées sont de nature purement commémorative.

LA FIN DES DIRIGEABLES ANGLAIS

Le R-100 maintenant de retour à Cardington en sécurité et les réparations en cours, l'attention se tourna vers le R-101 et son voyage inaugural en Inde. Les préparatifs fixaient son départ pour le samedi, 4 octobre 1930. La météo ne promettait rien de bon. Les pronostics pour les prochaines douze heures parlaient de pluie et de vents. Le R-101 quitta le mât vers 18h36 le 4 octobre en direction de Paris. Il pleuvait continuellement et des vents de 65 à 80 km/h. À 02h00, le 5 octobre, le R-101 était à 72 km au nord de Paris, au-dessus de la ville de Beauvais. Quelques minutes plus tard, il plongea dans une chute qui dura 30 secondes, puis se stabilisa et replongea immédiatement. Le R-101 s'écrasa sur une crête d'une colline et ses 155 742 mètres cubes d'hydrogène s'enflammèrent. Des 54 personnes à bord, seulement 6 ont survécu.

Le R-100 de son côté ne volera plus et on procéda à son démantèlement, le mercredi 2 décembre 1931.

... ET DES DIRIGEABLES ALLEMANDS

Les Allemands avaient connu leurs problèmes également mais le comble des malheurs était à venir. Lors de son dixième voyage aux États-Unis, le Hindenburg, le plus gros et le plus moderne des dirigeables, explosait lors de l'arrimage à Lakehurst, N.J., le jeudi, 6 mai 1937. Il y eut 37 pertes de vie dont celle du commandant, Hugo Eckener. On utilisait l'hydrogène très inflammable mais d'une portance de 11% supérieure à l'hélium, beaucoup plus rare mais ininflammable. Les États-Unis avaient le monopole de ce gaz qu'on trouvait surtout dans l'État du Texas. Les Américains n'ont jamais voulu vendre ce gaz, ni aux Anglais, ni aux Allemands.

Ce fut la fin des dirigeables gonflés à l'hydrogène.

Jacques CHARRON,
Fauteuil ALFRED F. LICHTENSTEIN.
Écrit spécialement pour l'Académie.

RÉFÉRENCES

Journal *LE DEVOIR*, numéros de juillet et août 1930;

R-100 in Canada, Barry Countryman, The Boston Mills Press, 1982;

Le R-100 à Saint-Hubert, dépliant de la Société d'histoire de Saint-Hubert, recherches de Louis Émard, réalisation de Gisèle Pothier D.;

The Airship, Leaves From my Log Book, par G.E. Meager, 1er officier du R-100;

The Atlantic Flight of «R.100», par Squadron Leader E.L. Johnston, *Aircraft Engineering*, novembre 1930.

ILLUSTRATIONS

#01 : Le dirigeable R-100, 1er au 13 août à Saint-Hubert, premier aéroport officiel au Canada. Longueur : 211 m x 98 m. Le mât, d'une hauteur de 62,5 m fut dynamité à 13 h, le 13 janvier 1938, étant un obstacle à la circulation aérienne.

#02 : Chef d'escadrille (major) Ralph Sleigh Booth, le seul commandant du dirigeable R-100. Il fut promu au rang de major en 1925 alors qu'il commandait le dirigeable R-33 dont un sac à gaz s'était dégonflé. En 1930, Booth avait 35 ans.

#03 : Pli commémoratif 1er jour (1er août); Scott #C1; autographes de George F. Meager, 1er officier et Ralph Sleigh Booth, chef d'escadrille (major), le seul commandant de la courte histoire du R-100. Route : Saint-Hubert à Montréal, par avion !!!

#04 : Pli commémoratif 2e jour (2 août); Scott #150; autographes de C.H. Rumsby, monteur-régleur (rigger), de R. S. Booth, commandant du R-100 et de G. F. Meager, 1er officier. Route : Saint-Hubert à Montréal.

#05 : Pli commémoratif 3e jour (3 août); Scott #164; autographes de R. S. Booth, commandant du R-100, de R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger) et de G. F. Meager, 1er officier. Lettre adressée à Century Stamp Co, Côte Beaver Hall, Montréal, marchand de timbres bien connu à l'époque. Route : Saint-Hubert à Montréal.

#06 : Pli commémoratif 4e jour (4 août); Scott #164. Route : Saint-Hubert à Calgary, Alberta.

#07 : Pli commémoratif 3e jour (3 août); Scott #164; autographes de R. S. Booth, commandant du R-100, de

R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger) et de G. F. Meager, 1er officier. Lettre adressée à Clifford C. Bond, membre à vie de la Société philatélique de la Rive Sud et décédé en 1986. Il était marchand à temps partiel et était retraité de la firme Sun Life Assurances.

#08 : Pli commémoratif 11e jour (11 août); Scott #C1; autographes de R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger), de R. S. Booth, commandant du R-100 et de G. F. Meager, 1er officier. Route : Saint-Hubert à Canal Winchester (S.-E. de Columbus), Ohio, États-Unis d'Amérique, par avion.

#09 : Pli commémoratif 12e jour (12 août); Scott #53. Route : Saint-Hubert à Warwickshire, Angleterre, par courrier de surface. Francis Field fut un marchand de timbres bien connu à l'époque en Angleterre.

#10 : Pli commémoratif 12e jour (12 août); Scott #C1 et #156; autographes de R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger), de R. S. Booth, commandant du R-100 et G. F. Meager, 1er officier. Route : Saint-Hubert au Caire, Égypte, aux soins de Clifford C. Bond, Sun Life Assurance Co. M. Bond fut membre à vie de la Société philatélique de la Rive-Sud et décéda en 1986. Il fut également un membre bienfaiteur lors des ventes aux enchères de la Société. Lettre transportée sur navire allemand «Europa» équipé d'un hydravion pouvant transporter le courrier du navire à destination rapidement.

#11 : Pli commémoratif 13e jour (13 août); Scott #149 et #C1; autographes de R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger), de G. F. Meager, 1er officier et de R. S. Booth, commandant du R-100. Route : Saint-Hubert à Orient, Miranda, Cuba, par avion.

#12 : Pli commémoratif 14e jour (14 août). Route : Saint-Hubert à Sydney, Nouvelle-Écosse, par avion.

#13 : Pli commémoratif 13e jour (13 août); Scott #150; autographes de G. F. Meager, 1er officier, de R. S. Booth, commandant du R-100, et de R. L. Deverell, monteur-régleur (rigger). Route : Saint-Hubert à East Orange, New Jersey, États-Unis d'Amérique. A. G. Roessler fut marchand de timbres et grand fabricant de plis commémoratifs de tous genres.

#14 : Pli commémoratif 1er et Dernier jour (1er et 13 août); Scott #C1; autographes de R. S. Booth, commandant du R-100, et de Geo. Faille, maître de poste pour la circonstance dans la tour du mât à Saint-Hubert. Ce pli ne semble pas avoir voyagé.

#15 : Pli commémoratif 1er et Dernier jour (1er et 13 août); Scott #C1; autographes de G. F. Meager, 1er officier, de R. S. Booth, commandant du R-100, et de Geo. Faille, maître de poste pour le séjour du R-100 à Saint-Hubert. Ce pli ne voyagea vraisemblablement pas.

#16 : Pli commémoratif 1er et dernier jour (1er et 13 août); Scott #C1; autographes de R. S. Booth, commandant du R-100, et de G. F. Meager, 1er officier. Route : Saint-Hubert à East Orange, New Jersey, par avion.

#17 : Pli commémoratif 1er et dernier jour (1er et 13 août); Scott #109; autographe illisible d'un membre du Parlement. Route : Saint-Hubert à Halifax, Nouvelle-Écosse, par avion.

#18 : Pli commémoratif Dernier jour (13 août); Scott #150 et # E2; pli transporté sur le vol de retour du R-100 le 13 août 1930, soit par un membre de l'équipage ou par un passager : oblitéré à Saint-Hubert; puis de nouveau oblitéré à Londres, le 18 août 1930; enfin, au verso, oblitéré à East Orange, N.J., États-Unis d'Amérique, le 27 août 1930 par courrier de surface. Valeur approximative : 500 \$ à 2000 \$ américains; offert aux enchères le 23 janvier 1995 chez Matthew Bennett de Baltimore, Maryland. Lettre adressée à A. C. Roessler, marchand de plis philatéliques divers. Il faut accusé de forger de nombreux plis pour le philatéliste facile à duper. À noter que le timbre E2 n'était valable que dans les limites de la ville de Saint-Hubert («within city limits») !!! L'affranchissement de 1 1/2 d. était le tarif de surface d'Angleterre aux États-Unis d'Amérique.