

—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, monoplan 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» III B 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 Canadian Corps of Signals
- Flight Lieutenant (Capitaine) S. Coghill, service des opérations et de renseignements, C.A.R.C.

- R. de B. Corriveau, 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-Wykham-Fiennes, attaché de l'air britannique à Washington
- Giomey 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 Bumey, 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. Addinelli* 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. Atkinson†	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 A ST-HUBERT

## THE AIRSHIP GUARANTEE COMPANY

## LIVRE DE BORD

DIRIGEABLE R-109 . . . . .  
PILOT P.S. Booth, S./C  
1er OFFICIER G.F. Meager, Capt.  
IMMATRICULATION G-FAAV . . .  
NAVIGATEUR F.L. Johnston, S./C  
MÉTÉOROLOGISTE H.A. Gibbott

LIVRE DE BORD		
quant.	heure	OBSERVATION
29	02:40	Arrivée à St-Hubert.
"	"	Température 37 degrés Fahrenheit.
"	"	Neige et 7 passagers; 47 448 kilos
"	"	désrance et 2 182 litres d'eau potable.
"	"	Ventant, roulé à bonne vitesse, profond
"	"	des mèches 610 mètres.
"	02:55	Cept 315° destination Malin Head,
"	"	ilande du Nord en pointant pour
"	"	Londres. Altitude 305 mètres,
"	"	vitesse moyenne 66,7 km/h. Vent
"	"	de 56 km/h soufflant sur S.O.
"	"	Officier de gazest. P.S. Booth. M.
"	"	Gibbott, métér. Navigat. des
"	"	précisions dans direction de la
"	"	côte anglaise. Défaillance moteur
"	"	située à l'ouest des îles
"	"	Hébrides et flancs stationnaire.
"	"	Zone de bâche pression s'est

LIVRE DE BORD		
quant.	heure	OBSERVATION
29	juill. 02:55	Arrivée jusqu'à la péninsule
"	"	ibérique.
"	03:25	Altitude 396 mètres, intace 96 km/h
"	"	sur route Sundown Welling-
"	"	borough, Northampton et Rugby
"	06:00	Bromley Chester. Capt. Meager,
"	"	l'officier pilote le commandant.
"	06:10	Cafe change pour poser au-dessus
"	"	de Liverpool.
"	06:20	Arrive Cithédule de Liverpool.
"	06:22	Transversa la côte anglaise à
"	"	Famby Point, direction de l'île
"	"	de Man dans la mer d'Irlande.
"	"	Capt N.O. à 310°.
"	"	Position sud de l'île de Man.
"	08:00	Arrivée de Point of Ayre au
"	"	nord de l'île de Man.
"	08:40	Position le "Mull of Galloway"
"	"	au coin S.O. de l'île de Man.
"	"	Altitude 610 mètres; pluie occa-
"	"	sionnelle, forte visibilité;
"	"	mer calme.
"	08:45	Cept 315°, vent 270°, gros nuage
"	"	passé la côte nord de la péninsule.

année: 19 30	heure	OBSERVATION
mois	quant.	
2.9	soir.	12:00 Contre météorologique par clémante.
"	"	" Vente de trucs pour la prochaine
"	"	" 300 km plus à l'ouest des ventes
"	"	" actions unites.
"	"	12:15 Vent à 29 km/h en effet de 030°
"	"	" vent; temp à 270 mm.
"	"	13:30 Hier calme, aucun signe de vent.
"	"	" " " et le vent va changer de vitesse
"	"	" plan chaud
4.	"	17:00 Bébés nus à l'abord; position
"	"	" 51° N, 15° O; vitace rosie
"	"	" 8/km/h; maintenant on voit de plus
"	"	" 16 heures. Dernière atténue
"	"	" Tenu une pluie sur le sol (30field).
"	"	" Reclos dans la case pour se
"	"	" enfermer au cas où forse.
"	"	22:55 Position 53° 30' N, 23° 10' O à
"	"	/ 535 km de Coldingham. Bassin
"	"	" Restauration, impossible d'en.
"	"	" faire les signes pour sorte
"	"	" celdown R.X. 18 m (300 - 25, 000
"	"	" mètres); 2 3' octane R.X. 34
"	"	" (20 - 100 mètres) ou regard pour le
"	"	" mèches sur la bordure des 10 mètres.

quart	mois	heure	OBSERVATION
année: 19 30			
29	Juillet	08:45	Passe au dessus de Shipton -
"	"	"	petite île très isolée blonde
"	"	"	île Noord. Altitude 457 mètres.
"	"	"	passage sous une montagne intitulée
"	"	"	environ 93 km/h.
"	"	09:30	Survol de la rivière connue sous le nom de "Bellefonte - Bellet"
"	"	09:33	Notre ligne est l'île très étroite d'un
"	"	"	petit détroit connu comme "le Moïse".
"	"	10:00	Caractère indigo bleu monillé
"	"	"	sur les rives de la plaine et brousse.
"	"	"	Téphéthre forte.
"	"	10:05	Île Røthlin vue par le transat
"	"	"	vers le nord du nord-sud-est
"	"	"	l'île blonde au Nord et à l'Ecole.
"	"	10:30	Passe au centre de la dépression.
"	"	11:00	Au-dessus de l'île de la Jalousie.
"	"	"	Vent souffrant de 28 km/h; température
"	"	"	assez élevée dépression. Température
"	"	"	assez élevée dépression. Température
"	"	"	assez élevée dépression. Température
"	"	11:25	Île Toy à environ 8 km à l'ouest

année: 19 30	heure	OBSERVATION
quant.	mois	
30 juillet	01:35	Avec contact pour rédiger après 9 heures.
" "	"	05:10 Aperçus de l'Anse à la Coupole face à direction de monteau.
" "	"	Echangeons sur la suite une heure.
" "	"	05:45 Projetons sur l'monteau et marquons sur nos deux bâches -
" "	"	09:00 Vitesse moyenne de 135 km/h depuis grande baie.
" "	"	09:30 Arrêt et vérification des moteurs avant le balord et trichord.
" "	"	Les 2 autres moteurs démontés pour renouveler; marquons dans la brume. Altitude 213 mètres. Roulons d'une heure.
" "	"	Arrêtons car il ne reste plus de essence.
" "	08:48 Position 54° 15' N et 38° 30' O.	Contat avec Lorraine, N.E. à 1802 km en polygone de 1760 mètres) reçus sans réponse.
" "	"	À 2800 mètres à partir de 40-55 minutes passées chaque heure.

année: 19 30	heure	OBSERVATION
quant.	mois	
30 juillet	09:00	Altitude variant entre 365 et 460 mètres dans la brume.
" "	"	15:00 Nuage à pointe du niveau de la mer jusqu'à 460 mètres. Pas possible de voir toute circulation positive.
" "	"	16:00 Roulons d'une heure pour se con-
" "	"	former au moment de leur levée.
" "	"	Position 52° 20' N et 45° 10' O.
" "	"	17:30 Marquons bord montagneux en train à 37 km/h. Moteurs variant entre 1500 et 1600 r.p.m. et aussi tramont à 1600 r.p.m.
" "	"	Vitesse moyenne 107 km/h.
" "	20:45	Point de Cap Bould, Tennessee à l'abord. Fixons cap pour le détour de Belle Isle, entre la profondeur Tennessee.
" "	"	21:15 Pour atteindre la brume, faire 1 km à l'est du Détroit de Belle Isle. Voit très noire, visible à nulle. Pointe sud direction sud-est de l'île.
" "	"	Détroit de Belle Isle. Distante d'1 h 15 à Tennessee et de 37 heures.

ANNÉE: 19				OBSERVATION		
quant.	mois	heure		mois	heure	
30	juill.	21:15	et 39 minutes. Dépôt 46 km/h et 27 minutes depuis le départ de	31	juill. 15:40	Dognay. Vent à vitesse moyenne et croissant des pentes collines de la Côte Nord vers 93 km/h avec force. Puis diminution de force jusqu'à 0 km/h.
"	"	"	Cardington	"	"	"
"	"	"	09:30 Arrivée à Poissage Mignac	"	"	"
"	"	"	entre la côte nord de l'île d'Anticosti et la rivière sud des Chibes. Navigation sur 6	"	"	"
"	"	"	minutes. Vitesse moyenne de 74 km/h. Position 99° 30' N et 62° 45' O.	"	"	15:50 Découvert vers la rivière sud du Lac-Tourant. Vitesse moyenne 93 km/h.
"	"	"	06:25 Appelons radio St-Hubert (V.F.R.) pour contact.	"	"	16:00 L'écluse donne pour vitesse de 2 débâches environ 1 mètre de long chassé dans l'avalor inférieur. b.A. Morelly et A.F. Wiesman s'approchent de l'écluse.
"	"	"	08:00 Au bout de l'île d'Anticosti. Tamboture oscillante.	"	"	17:10 Arrivée à Pointe-à-Percé. 48 km en bas de la rivière de Quibe.
"	"	"	Cesson contact.	"	"	17:55 Arrivée St-Hubert que l'on aperçoit depuis la fenêtre ouverte.
"	"	"	radio arr. Louisbourg, N.E.	"	"	"
"	"	12:00 Vitesse sociale 83 km/h.		"	"	"
"	"	12:45 A 3 km de Pointe-à-Percé. Plan		"	"	effectionnée. Vitesse moyenne 32 km/h
"	"	"	plan amphibie "fuselage" pour	"	"	" contre les vents forts entier.
"	"	"	accostage jusqu'à Rimouski.	"	"	" Arrivée tardive pour le b.t. Conf.
"	"	"	Rendons-nous dans notre	"	"	" Passer une heure perspective de l'abord et rendre l'amarrage nocturne possible.
"	"	"	Confronter au moment précédent	"	"	"
"	"	"	bonne	"	"	"
"	"	15:40 Passage d'Anticosti de la rivière	"	"	18:00 Arrivée à la pointe sud de	"

ANNÉE: 19				OBSERVATION	
quant.	mois	heure		mois	heure
30	juill.	21:15	et 39 minutes. Dépôt 46 km/h et 27		
"	"	"	minutes depuis le départ de		
"	"	"	Cardington		
31	"	09:30	Arrivée à Poissage Mignac		
"	"	"	entre la côte nord de l'île d'Anticosti et la rivière sud des Chibes. Navigation sur 6		
"	"	"	minutes. Vitesse moyenne de 74 km/h. Position 99° 30' N et 62° 45' O.		
"	"	"	06:25 Appelons radio St-Hubert (V.F.R.) pour contact.		
"	"	"	08:00 Au bout de l'île d'Anticosti. Tamboture oscillante.		
"	"	"	Cesson contact.		
"	"	"	radio arr. Louisbourg, N.E.		
"	"	12:00	Vitesse sociale 83 km/h.		
"	"	12:45	A 3 km de Pointe-à-Percé. Plan		
"	"	"	plan amphibie "fuselage" pour		
"	"	"	accostage jusqu'à Rimouski.		
"	"	"	Rendons-nous dans notre		
"	"	"	Confronter au moment précédent		
"	"	"	bonne		
"	"	15:40	Passage d'Anticosti de la rivière		

années: 1930				heure	OBSERVATION
quant.	mois			mois	
01	juill.	18:06	l'île d'Orléans; Vitesse moyenne	01	02:00 celle d'une grande croisière; elle
"	"	"	64 km/h; 4 minutes au départ	"	" " fait flotter dans l'air une
"	"	18:40	A 15 km de la ville de Québec	"	" 02:30 forme à l'est de Montréal
"	"	"	Vitesse moyenne 90 km/h; route eau -	"	" 02:35 les passagers de St-Hubert
"	"	"	route eau	"	" " route eau
"	"	19:05	Arrivée du Pont de Québec.	"	" 02:50 Arrivée de Montréal; j'arrête
"	"	"	Belle extincion.	"	" " " " le port de l'est
"	"	19:30	Demande arrêté pour prendre téléphone	"	" " " " je me sens las lorsque le conducteur
"	"	"	Le matin le temps vers le sud à	"	" 03:00 Dirigeo vers St-Hubert
"	"	"	Trois-Rivières pour sortir sur un	"	" 04:55 Arrivée à Sainte-Hélène.
"	"	"	orange.	"	" 05:13 Train électro-hydrogénage en
"	"	20:40	Arrivée de Trois-Rivières.	"	" " " " fabrication.
"	"	"	Vitesse 64 km/h; naviguant	"	" 05:37 Arrêt sur pente mortuaire.
"	"	"	entre deux rives,	"	" " " " Dirigeo R-100 amorce" en
"	"	20:45	Turbine considérable; altitude	"	" " " " scintilé. Arrivage record
"	"	"	approximative de 365 à 915 mètres	"	" 27 minutes. Distances atte
"	"	"	entre deux rives.	"	" " " " Cogleyton et St-Hubert 6230 km.
"	"	"	en une minute.	"	" " " " Temp de vol: 78 heures et 29
"	"	21:50	Arriver au débarcadère en	"	" " " " minutes. Vitesse de l'eau moyen-
"	"	"	S.O. vers le St-Louis port	"	" " " " ne de 62 km/h. Altitude des
"	"	"	drôle en orange. Vitesse n°	"	" " " " goutte d'eau 78 km/h.
"	"	"	route et offshore.	"	" " " " pression atmosphérique à l'arrivée
01	avant 00:05	St-Hubert arrivé; remontée le	"	" " " " de 13 41 mètres.	
"	"	St-Louis	"	" " " " E.J. Johnson, S.H.	
"	"	02:00	1/2 jour les bateaux de Montréal et	"	" " " " Marquette

1er août 1930.

années: 1930				heure	OBSERVATION
quant.	mois			mois	
31	juill.	18:06	l'île d'Orléans; Vitesse moyenne	"	"
"	"	"	64 km/h; 4 minutes au départ	"	"
"	"	18:40	A 15 km de la ville de Québec	"	"
"	"	"	Vitesse moyenne 90 km/h; route eau -	"	"
"	"	"	route eau	"	"
"	"	19:05	Arrivée du Pont de Québec.	"	"
"	"	"	Belle extincion.	"	"
"	"	19:30	Demande arrêté pour prendre téléphone	"	"
"	"	"	Le matin le temps vers le sud à	"	"
"	"	"	Trois-Rivières pour sortir sur un	"	"
"	"	"	orange.	"	"
"	"	20:40	Arrivée de Trois-Rivières.	"	"
"	"	"	Vitesse 64 km/h; naviguant	"	"
"	"	"	entre deux rives,	"	"
"	"	20:45	Turbine considérable; altitude	"	"
"	"	"	approximative de 365 à 915 mètres	"	"
"	"	"	entre deux rives.	"	"
"	"	21:50	Arriver au débarcadère en	"	"
"	"	"	S.O. vers le St-Louis port	"	"
"	"	"	drôle en orange. Vitesse n°	"	"
01	avant 00:05	St-Hubert arrivé; remontée le	"	"	"
"	"	St-Louis	"	"	"
"	"	02:00	1/2 jour les bateaux de Montréal et	"	"

1er août 1930.

---

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

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

## LES VOLDS DU R-100

vol d'essai	de	à	départ		amarré		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	0847	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.)

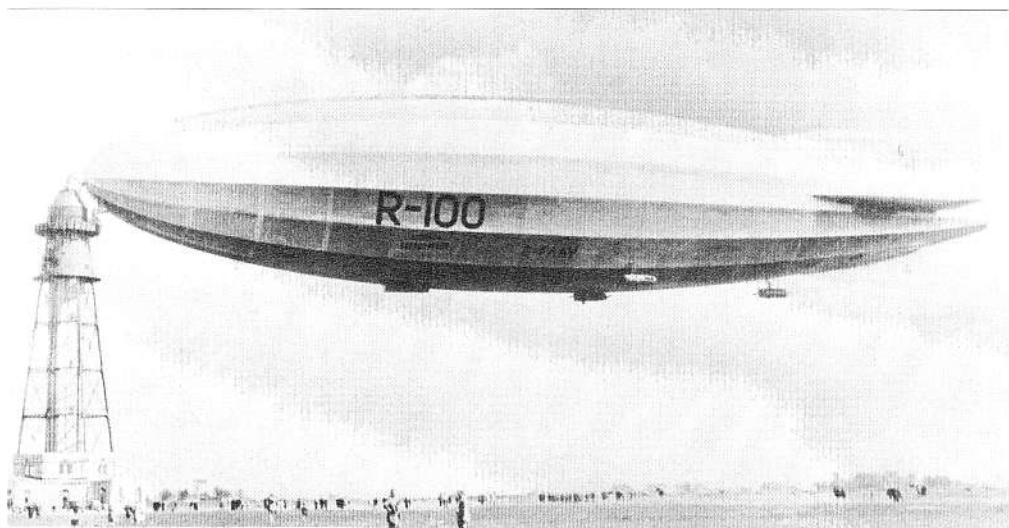


Illustration #01



Illustration #02

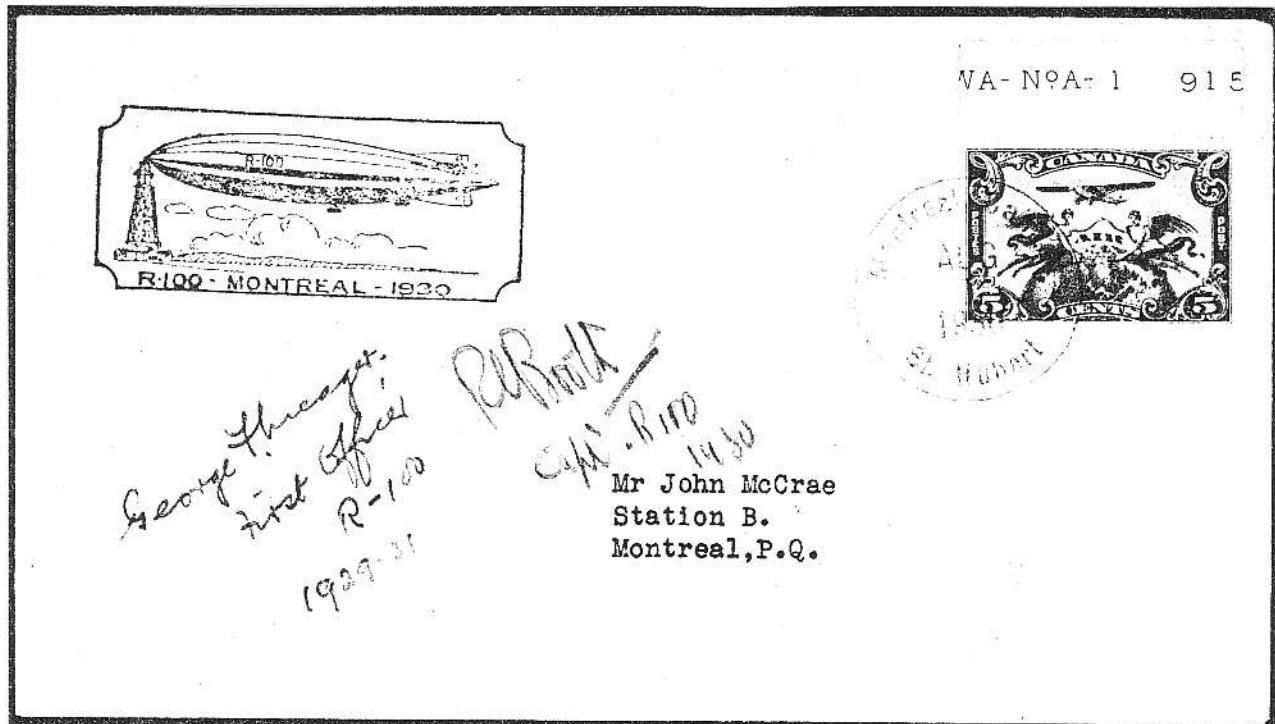


Illustration #03

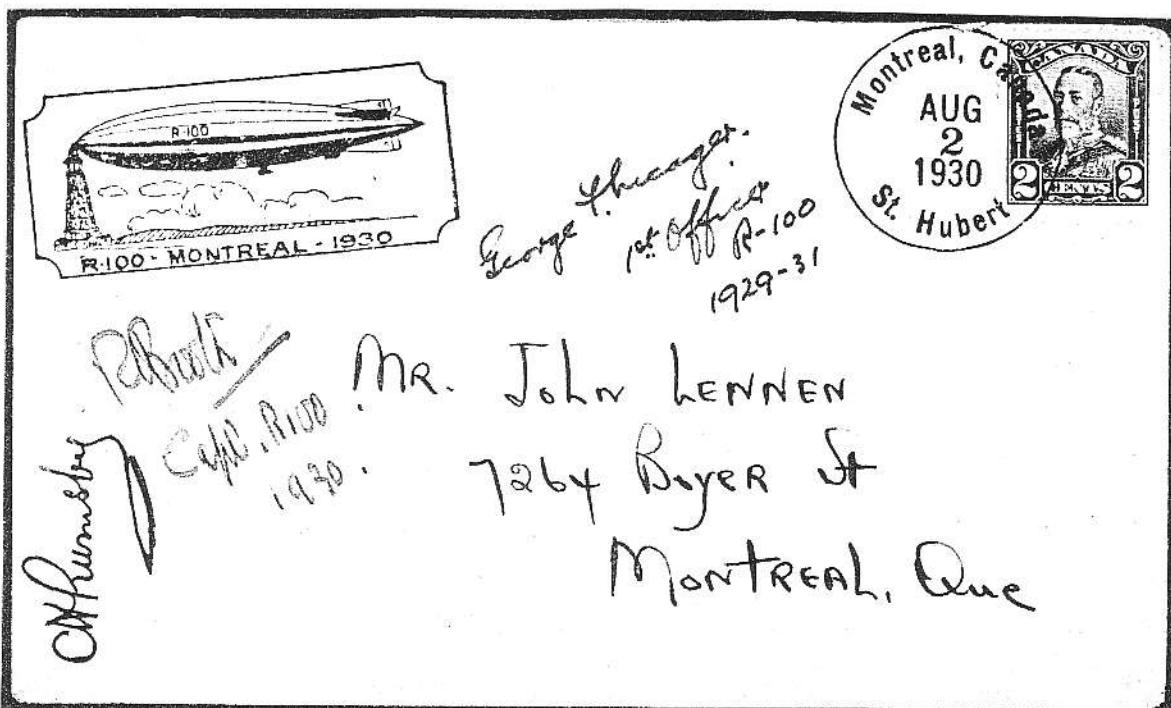


Illustration #04

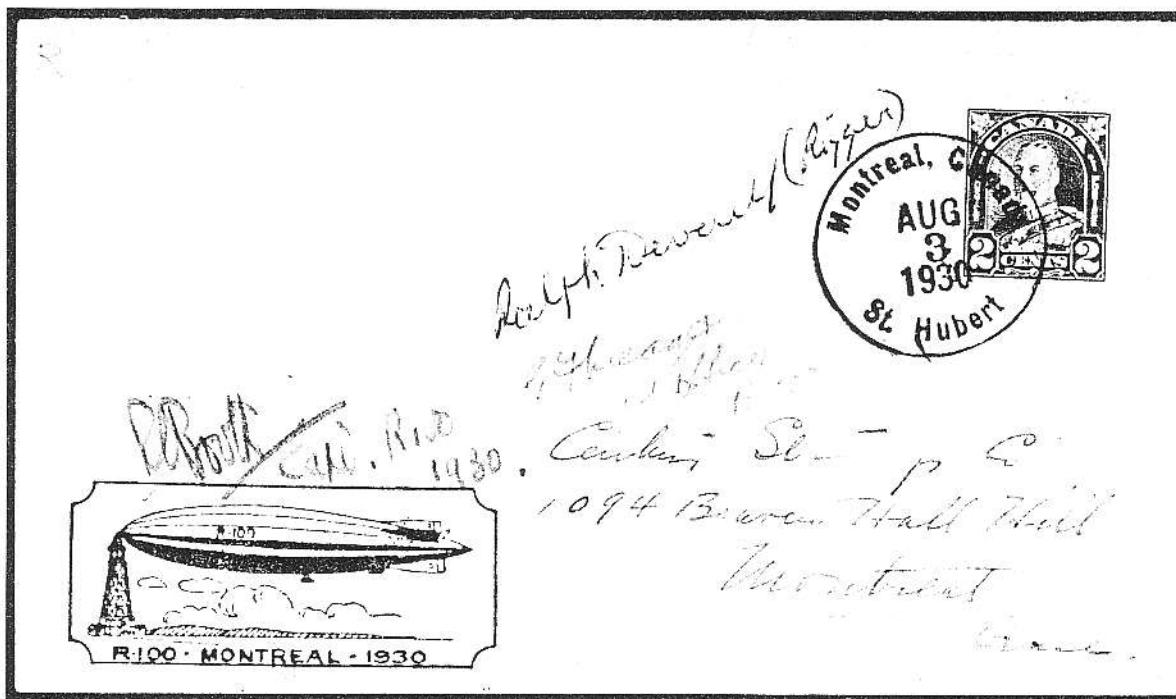


Illustration #05

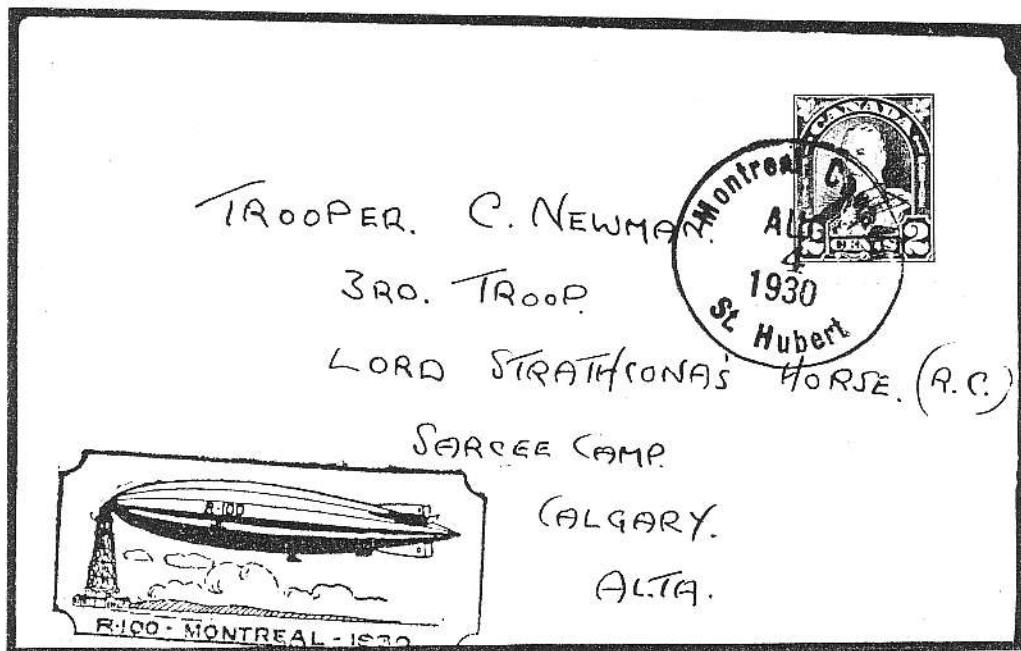


Illustration #06

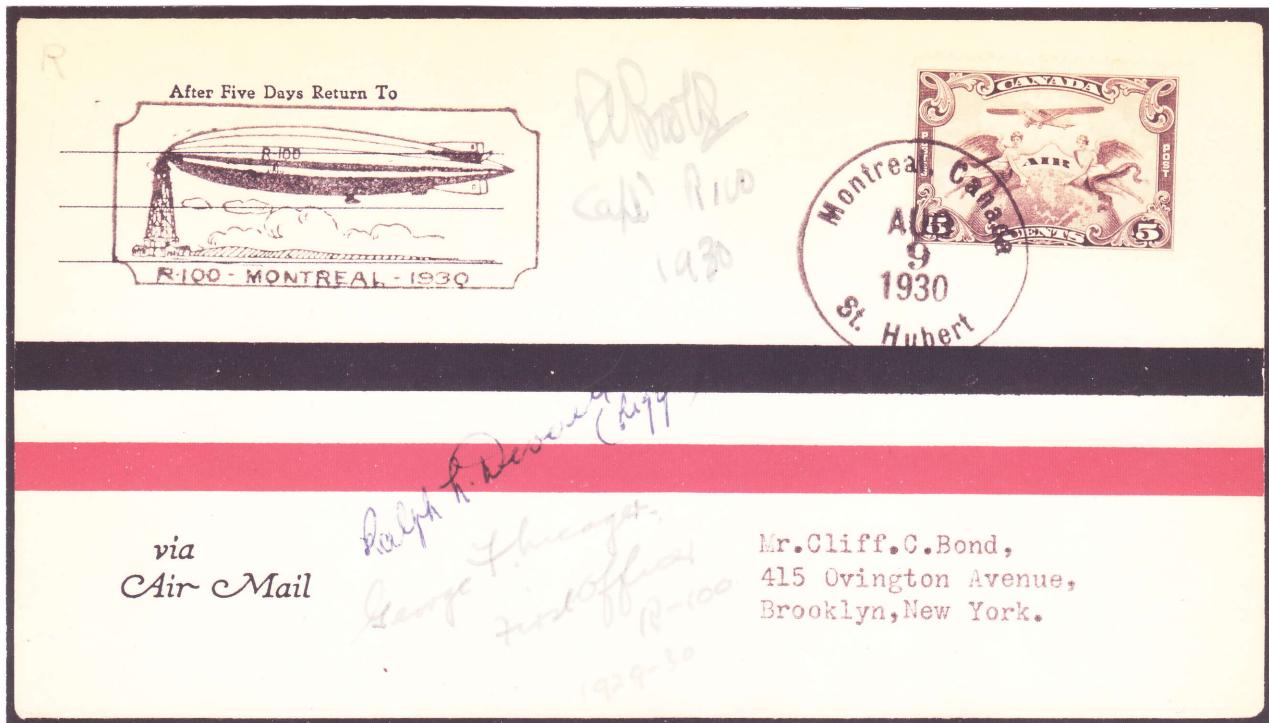


Illustration #07



Illustration #08



Illustration #09



Illustration #10



Illustration #11

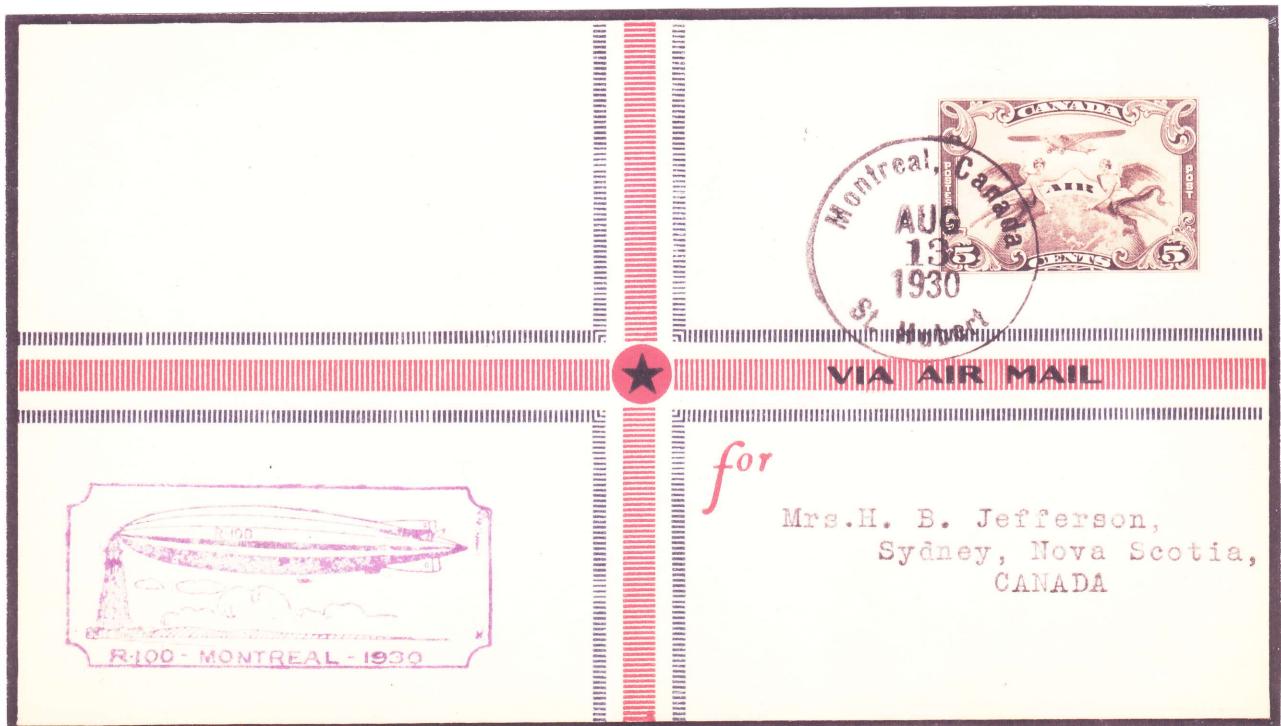


Illustration #12

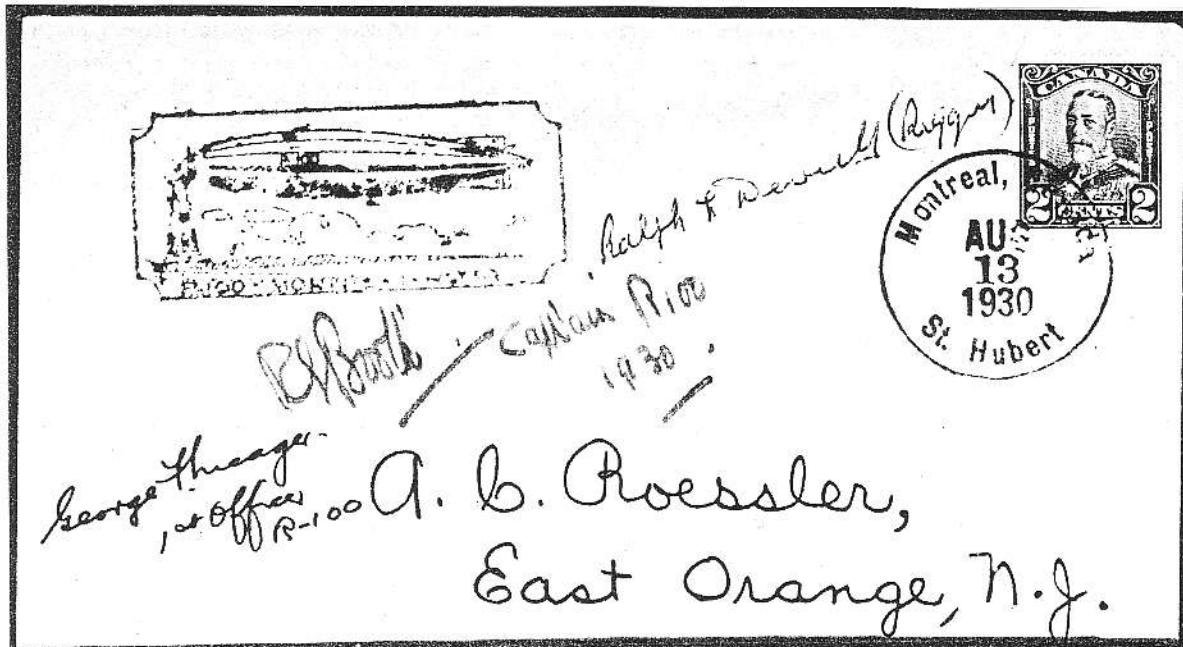


Illustration #13

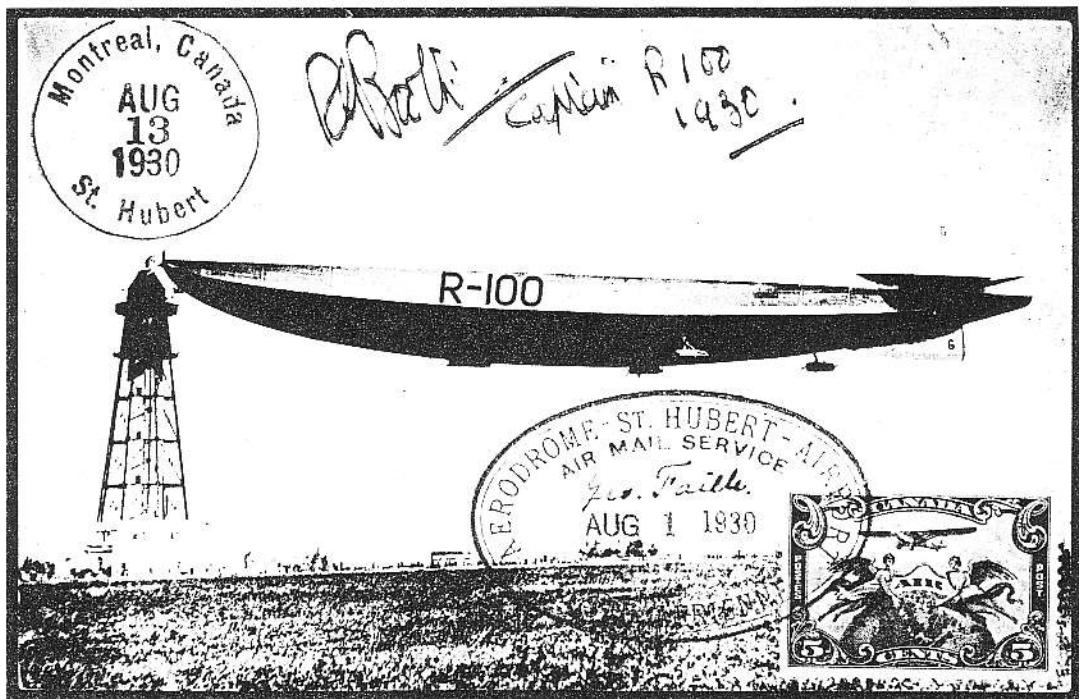


Illustration #14

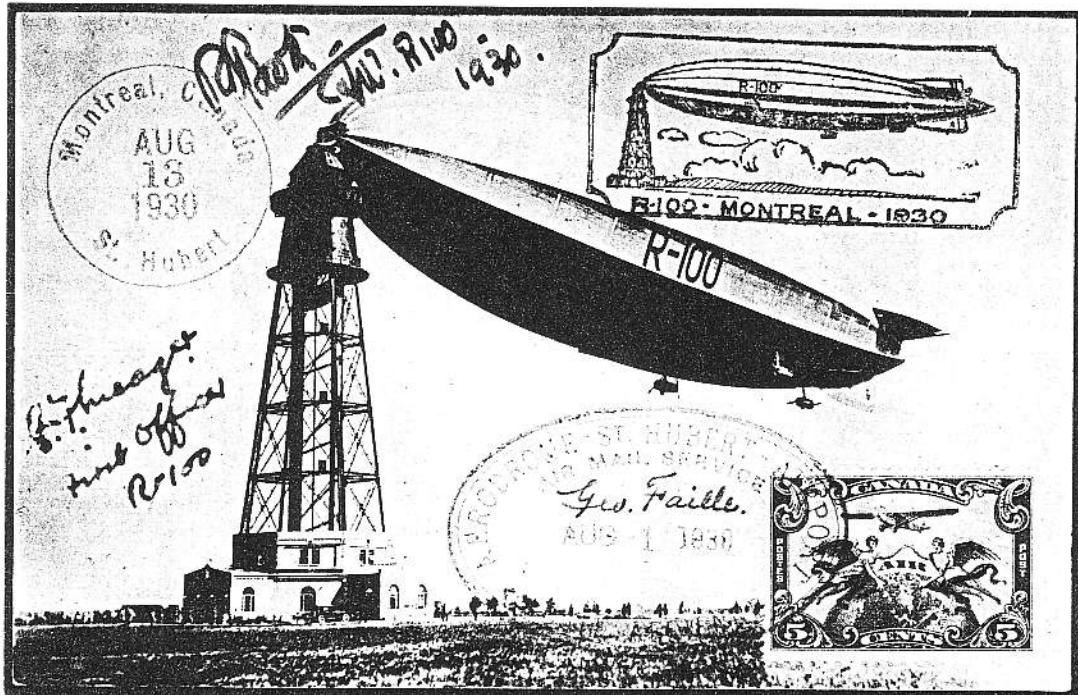


Illustration #15



Illustration #16



Illustration #17



Illustration #18

## UN VENDREDI MÉMORABLE

Cette nuit du 1er 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 cables 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 1er 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 déceda 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. Faillé, 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. Faillé, 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.