

Le R-100 à Saint-Hubert

Jean-Yves Dubois

Volume 6, Number 1, May 2000

Regards sur la Rive-Sud

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11290ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dubois, J.-Y. (2000). Le R-100 à Saint-Hubert. *Histoire Québec*, 6(1), 4–6.

Le R-100 à Saint-Hubert

PAR JEAN-YVES DUBOIS

Cela fait 70 ans que le légendaire R-100 est venu s'amarrer au grand mât de Saint-Hubert. Avec la bienveillante autorisation de la Société d'histoire de Saint-Hubert, nous allons revivre un peu de cette frénésie qui s'empara de la population de la région et du pays en cette occasion. Les pages qui suivent sont tirées de la brochure que M. Jean-Yves Dubois (1992) a si justement consacré à cet événement sous le titre *Il était une fois le R-100*.

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 manœuvres 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»*.

À Montréal, des pancartes de bienvenue pavoisaient 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, dérochant ustensiles et autres objets de la salle à manger. Aux abords du terrain d'aviation, on 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

dans le meilleur délai. George-S. Barrows, de la Canadian Vickers Limited, rassurait Norway et lui promettait un matériel adéquat.

Le contre-amiral Moffet, lui, offrait de conduire le dirigeable à Lakehurst, N.-J. Norway trouvait le déplacement et le raccommodage 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'œuvre.

Les conférences se multipliaient. Les envolées littéraires ou idéologiques fu-



Vue du pont Jacques-Cartier, Montréal, avec dirigeable, bateau (Duchess of Richmond) et voie ferrée, photomontage, vers 1925-1930. Photographe inconnu. Bibliothèque nationale du Québec

de la vente de ces souvenirs devaient être versés à des œuvres 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

saient. 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. À 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 importantes*».

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.

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 de 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 d'une 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'ancre, 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 3 000 notables 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, pouvaient y 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 entrefilet de *La Presse* notait que «*la rumeur voulant que plus de 200 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*». À 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 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».

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 dirigeable 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, sœur 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 manqueraient 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. «L'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!» ■

