

Histoire Québec

Le R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert, en 1930

Michel Pratt

Les défis de l'Atlantique
Volume 7, numéro 3, février 2002

URI : id.erudit.org/iderudit/11456ac

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec and La Fédération Histoire Québec

ISSN 1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Pratt, M. (2002). Le R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert, en 1930. *Histoire Québec*, 7(3), 15–15.

Tous droits réservés © La Fédération des sociétés d'histoire du Québec, 2002

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne. [<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>]



Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. www.erudit.org

Le R-100 à l'aéroport de Saint-Hubert, en 1930

PAR MICHEL PRATT

En 1924, l'Angleterre établit un plan pour se relier à son empire. Il faut construire un dirigeable qui réponde aux exigences d'une telle ambition. Le R-100 est construit par la *Airship Guarantee*, une succursale de la *Vickers*. Il a pour but de relier l'Angleterre à l'Amérique. Parallèlement, on développe le R-101, pour relier l'Égypte à l'Inde, sans escale.

Dépouillé de sa toile, le R-100 ressemble à une cage d'oiseau. Il mesure 216 mètres de longueur et 41 mètres de hauteur. La coque de l'appareil est divisée en trois étages. Le plancher inférieur est réservé à l'équipage, alors que les deux autres étages sont réservés aux passagers.

Les premiers essais du R-101 ont lieu au début du mois de novembre 1929 et ceux du R-100 le 16 décembre suivant, à Howden.

À Saint-Hubert, tout est en place pour l'accueil du R-100 et de ses passagers. Dès 1928, on a commencé la construction du mât d'ancrage. Ce mât atteint une hauteur de 63 mètres. Sa base, de forme octogonale, ancrée dans des blocs de béton armé, a un diamètre de 21 mètres. La base jouxte un édifice cruciforme de deux étages. Le rez-de-chaussée abrite la machinerie composée de trois treuils actionnés par des moteurs électriques. Les treuils peuvent tirer le dirigeable vers le mât à une vitesse de 46 mètres à la minute. C'est le treuil central qui tire le nez du ballon vers le mât d'ancrage.

Un ascenseur pouvant transporter 14 passagers est installé dans la tour. Il monte jusqu'à une hauteur de 46 mètres.

Il faut ensuite faire le reste du trajet à pied. C'est à une hauteur de 52 mètres qu'est installée la galerie principale de la tour. C'est là qu'est reliée la passerelle du dirigeable.



La piste de l'aéroport de Saint-Hubert avec le R-100 amarré.

La tour est illuminée de partout par des projecteurs. Ce mât est unique en Amérique.

Une petite usine à gaz a été construite à 915 mètres de la tour. Elle possède des réservoirs pouvant contenir 11 500 mètres cubes de gaz. L'essence est pompée par un système de pression à eau.

Le Canadien National fait construire des rails supplémentaires à l'ouest de la rue Guy, à Montréal, uniquement pour des trajets vers l'aéroport de Saint-Hubert. Deux plate-formes temporaires de 488 mètres sont également construites: l'une de 14 mètres de largeur et l'autre de 9 mètres.

L'aérostat n'est pas le premier dirigeable à traverser l'Atlantique. Cet exploit a été réussi, au mois de juillet 1919, par le R-34, d'une dimension beaucoup plus petite, 204 mètres de long par 24 de large. Il a fallu 108 heures de vol pour l'aller et 75 heures pour le retour. Le major Prit-

chard fit un saut de 610 mètres en parachute pour superviser l'équipe d'amarrage par trop inexpérimentée qui attendait l'appareil à l'aéroport Roosevelt, à Mineola, Long Island.

Le R-100 commence sa traversée de l'Atlantique le 29 juillet avec 37 membres d'équipage et sept passagers. Le dirigeable se détache de la tour de Cardington à 15h48. Le vol dure près de 79 heures. Quelques incidents, au-dessus du Saint-Laurent, retardent l'envolée. De violents vents provoquent une déchirure du recouvrement d'un aileron.

Le 31 juillet, à 18h45, le R-100 passe au-dessus de Québec et particulièrement au-dessus de la terrasse Dufferin. Sirènes de bateaux et klaxons de voitures accompagnent le rugissement des trois puissants moteurs Rolls-Royce du R-100.

L'aéronef vole au-dessus de Montréal à trois heures du matin, mais ce n'est que deux heures plus tard qu'il entreprend de se diriger vers Saint-Hubert.

Le 1^{er} août, très tôt à l'aube, à 5h17, alors que les rayons du soleil commencent à remplacer

l'éclairage artificiel des projecteurs, le R-100 entreprend sa manœuvre d'amarrage au mât de Saint-Hubert.

Le journaliste du poste de radio CKAC raconte en direct l'événement. Ce n'est qu'après une campagne de *La Presse* que les Québécois peuvent obtenir une radiodiffusion en français de l'événement, le projet initial n'ayant prévu qu'une narration anglaise.

L'aéroport de Saint-Hubert est soudainement devenu une véritable foire commerciale où les panneaux publicitaires foisonnent de toutes parts. On estime qu'un million de personnes ont vu le R-100 et visité les installations aéroportuaires. À peine 3 000 d'entre elles ont pu pénétrer à l'intérieur du dirigeable.

En 1938, le mât d'ancrage, considéré comme dangereux pour la circulation et devenu complètement inutile, est détruit. Il aura coûté plus d'un million de dollars et n'aura servi qu'une seule fois. ■