

HSTC Bulletin

Journal of the History of Canadian Science, Technology and Medicine
Revue d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine au Canada

hstc
bulletin

Technologie et politique : la participation canadienne à un programme impérial de transport par dirigeables, 1924-1931

Rénald Fortier

Volume 7, Number 3 (25), septembre–September 1983

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/800173ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/800173ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HSTC Publications

ISSN

0228-0086 (print)

1918-7742 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fortier, R. (1983). Technologie et politique : la participation canadienne à un programme impérial de transport par dirigeables, 1924-1931. *HSTC Bulletin*, 7(3), 135–171. <https://doi.org/10.7202/800173ar>

Tout droit réservé © Canadian Science and Technology Historical Association /
Association pour l'histoire de la science et de la technologie au Canada, 1983

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

TECHNOLOGIE ET POLITIQUE:
LA PARTICIPATION CANADIENNE À UN PROGRAMME IMPÉRIAL
DE TRANSPORT PAR DIRIGEABLES 1924-1931

Rénald Fortier*

(Reçu le 15 juin 1983. Modifié/Accepté le 12 décembre 1983)

Au premier quart de notre siècle, l'empire britannique se trouve alors sur son déclin. La Grande-Bretagne comprend dès le début des années vingt l'importance que pourrait jouer le transport aérien dans la préservation de son Empire. À l'époque, il semble que jamais l'avion ne parviendra à franchir de longues distances. Il faut donc chercher ailleurs le véhicule capable d'effectuer des vols long-courriers en toute sécurité. Pour satisfaire aux besoins particuliers de son Empire, le Royaume-Uni jette son dévolu sur le plus léger que l'air. En 1924, il met donc sur pied un programme expérimental dont le but ultime serait la création d'un réseau impérial de transport par dirigeables.

Peu à peu, et par la force des choses, le Canada se trouve mêlé aux projets grandioses de la Métropole. L'impact du projet y est sans nul doute plus grand que dans tout autre Dominion. Dans cet article, il sera question de l'influence qu'a eu la politique sur l'évolution de ce programme de communications impériales. Depuis un demi-siècle, maints auteurs se sont penchés sur cette question et, suite à la remise en question de l'avenir énergétique des pays industrialisés, nous assistons aujourd'hui à un regain d'intérêt pour ces dinosaures volants que furent les grands dirigeables. Néanmoins, et quelle que soit l'époque, les auteurs, non sans raison il faut bien le dire, se sont surtout intéressés au rôle-moteur du Royaume-Uni.

Certains aspects de la participation canadienne ont certes fait l'objet d'un intérêt plus poussé. La spectaculaire visite du dirigeable R-100 en août 1930 vient immédiatement à l'esprit. Montréal, le Québec, le Canada tout entier, se sont alors trouvés à la une des grands quotidiens du monde entier. Mais aujourd'hui, qui s'en souvient, qui s'en soucie? Le fait est que l'histoire aéronautique canadienne demeure encore largement méconnue. Puisant à même une documentation largement inédite, nous espérons faire saisir l'ampleur de la participation canadienne.

Quoique fort partiel, ce travail nous permettra de mettre en lumière de nombreux faits nouveaux concernant cette période-charnière de notre histoire. En effet, le programme expérimental vit le jour à une époque où se redéfinissait le concept

* 900, rue Bertrand, appt. 6, Sherbrooke, Qué. J1H 2Z9.

même d'appartenance à l'Empire. Il avait pour but premier de rapprocher ses diverses parties constituantes alors que s'amorçait leur marche vers l'autonomie. Durant toute la durée du projet, les Dominions n'ont fait que réagir à des décisions prises par des Britanniques. Les exemples ne manquent pas.

Par ce projet de prestige le Royaume-Uni voulait savoir si oui ou non le dirigeable s'avèrerait une solution pratique à ses problèmes de communications rapides sur de longues distances. Le fait est que les besoins du Canada ne correspondaient pas nécessairement à ceux de la Métropole. Les deux partenaires se trouvaient donc rarement sur la même longueur d'onde.

Pour mieux comprendre le rôle des interventions politiques à l'intérieur du programme expérimental, nous avons cherché à en définir les étapes principales. De chacune de ces étapes, nous avons fait une partie de ce travail: (1) les origines du projet et la Conférence Impériale de 1926; (2) Montréal et le R-100; (3) l'avancement des travaux; (4) les mois d'attente; (5) la visite du R-100; puis enfin (6) Beauvais, ou la fin d'un rêve.

LA CONFÉRENCE IMPÉRIALE DE 1926

En 1921, le Royaume-Uni traverse une période difficile. Dans le but de faciliter la reprise, et partant de renforcer l'intégrité de l'Empire, un ex-officier de marine, Charles D. Burney, suggère de créer un réseau impérial de transport par dirigeables.¹ Lentement mais sûrement, l'idée gagne la faveur des hommes d'Etat britanniques. Le projet initial est rejeté par les travaillistes en 1924, mais un autre, auquel participe toujours Burney, prend immédiatement sa place. Le concept de renaissance impériale transcende bel et bien les partis.²

Le nouveau programme prévoit la mise en chantier de deux énormes dirigeables de 141,550 m³. Une filiale de la firme Vickers, la Airship Guarantee Co., se charge de l'un d'entre eux, le futur R-100. Burney en est le directeur gérant. L'autre, le futur R-101, voit le jour dans un hangar des Royal Airship Works, à Cardington.³ Les Britanniques envisagent alors de créer une liaison par dirigeables jusqu'aux Indes. La participation des Dominions s'avérant indispensable pour mener à bien un tel projet, le Ministère de l'Air se prépare donc minutieusement pour la Conférence Impériale qui se tiendra à Londres en 1926.⁴

A l'origine, on prévoit tenir cette Conférence durant l'été 1926. A la demande d'Ottawa, alors aux prises avec les suites de l'incident constitutionnel King-Byng, les Britanniques consentent à en retarder l'ouverture jusqu'au 19 octobre. Le gouvernement fédéral compte utiliser ce répit pour mieux se préparer aux discussions.⁵ Au fil des semaines, l'ordre du jour se précise. Dès mars 1926, Sir Samuel Hoare, secrétaire d'Etat aux affaires aériennes, affirme qu'il sera question des liaisons impériales par dirigeables. Bien avant l'ouverture de la Conférence, il suggère à plusieurs Dominions de construire un mât d'ancrage pour dirigeables sur leur territoire, ceci afin de favoriser l'essor du nouveau mode de transport.

Tout au plus mentionne-t-il la possibilité d'une liaison vers le Canada.⁶

Septembre 1926, les libéraux fédéraux reprennent leur place à la droite du Président de la Chambre. Mackenzie King et son ministre de la Justice, Ernest Lapointe, partent pour Londres tout juste quelques jours après l'élection.⁷ Le Ministère de la Défense nationale, sans être ouvertement hostile au dirigeable, n'y accorde pas une grande importance: "the [Civil Air Operations] Committee has not yet had under consideration the practicability or utility of making use of lighter than air for any purpose".⁸

Tandis que le Ministère de l'Air met la dernière main aux propositions qu'il soumettra à la Conférence, Burney suggère la création d'une société privée subventionnée, une fois les vols d'essais du R-100 terminés. Cette firme exploiterait un réseau intégré de transport de passagers axé sur quatre routes principales reliées les unes aux autres. A titre d'exemple, chaque semaine, un des trois dirigeables affectés à l'Atlantique Nord entreprendrait le trajet Cardington-Bathurst (Gambie, Afrique occidentale) -Toronto-Cardington.⁹

Visiblement préparé en vue de la Conférence Impériale, ce nouveau projet place le Ministère de l'Air dans une situation délicate. D'un point de vue technique, ses experts n'y trouvent aucune faille. En fin de compte, aucun d'entre eux ne se fait d'illusions. Burney désire avant tout assurer son emprise sur le trajet le plus lucratif, l'Atlantique Nord. "It is not to be expected that Toronto, as a base, is any more than a concession to the Imperial idea." Burney lui-même reconnaît s'intéresser davantage aux Etats-Unis. Il croit pouvoir effectuer une première traversée avec le R-100 dès l'automne 1927, d'où l'urgence de sa démarche. Les experts gouvernementaux, pour qui cette échange relève de la plus haute fantaisie, considèrent qu'il est encore trop tôt pour en informer les Dominions.¹⁰

De toute façon, les autorités britanniques ne peuvent accepter que Burney soumette de telles propositions lors de la Conférence. Il faut toutefois éviter de rendre publiques ces divergences d'opinion. Par-dessus tout, il fallait rédiger la documentation destinée aux délégués de façon telle que rien ne laisse supposer un quelconque préjudice envers Burney.¹¹ Deux semaines avant le début de la Conférence, le Director of Airship Development n'en affirme pas moins que: "the [Imperial Air Communications Special] Sub-committee will of course adopt our view in preference to Burney's sky rocket."¹²

Que de choses ont été dites à propos de cette Conférence Impériale de 1926. Pour bon nombre d'observateurs, l'amélioration des communications impériales figure parmi les plus importantes questions débattues.¹³ Il est question de la participation des Dominions dans le développement de telles liaisons lors des discussions du 29 octobre. Ce jour-là, Sir Samuel Hoare reçoit leurs représentants au 10 Downing St.¹⁴ Avant d'entrer dans le vif du sujet, le secrétaire d'Etat souligne de nouveau le besoin urgent d'améliorer les communications

impériales. Grâce à l'aviation commerciale, l'Empire retrouverait sa vitalité d'antan. En fin de compte, Hoare sert aux délégués un résumé de l'impressionnant mémoire préparé par son Ministère.¹⁵

Un réseau intégré de transport aérien allait voir le jour dans les années à venir. Le dirigeable effectuerait les vols long-courriers, laissant à l'avion les liaisons locales. A cet effet, les experts britanniques présentent de nombreux exemples des économies de temps prévues. Parmi ceux-ci, citons:

	<u>par bateau</u>	<u>par dirigeable</u>
Royaume-Uni - Canada	6 jours	2,5 jours
Indes - Canada	24 jours	9 jours
Australie - Canada	48 jours	15,75 jours

Aucun site n'a encore été choisi pour cette base canadienne. A tout hasard, suggère-t-on Ottawa.¹⁶ Le fait est, qu'à l'intérieur de ses propositions, le Ministère de l'Air mentionne à peine le Canada. Il s'intéresse bien davantage aux Indes, à l'Australie et à l'Afrique du Sud.¹⁷

Tout est mis en oeuvre afin que les dirigeables R-100 et R-101 soient les plus sûrs jamais construits. Aux délégués, Sir Samuel Hoare déclare encore pouvoir terminer les travaux en 1927. Après un certain nombre de vols d'essais, il deviendra possible de visiter les Dominions intéressés. Pour de telles envolées, ceux-ci devront évidemment apporter leur concours, en organisant un service météorologique et en construisant des mâts d'ancrage chez eux. Afin que ces vols de démonstration puissent avoir lieu dès 1928, les Dominions se doivent d'agir immédiatement. Ceci fait, les vols commerciaux pourront débiter. En guise de conclusion, le secrétaire d'Etat reprend son argument initial. Ce qu'il propose est bien plus qu'un rêve chimérique. Il y voit un moyen de faire renaître l'Empire.¹⁸

Pour les deux représentants fédéraux, cette demande de collaboration serait bien accueillie par l'ensemble des Canadiens. Plus encore, c'eût été manquer à leur devoir que d'abandonner le premier vol de démonstration à un autre Dominion. Mackenzie King et Lapointe prennent donc sur eux d'offrir l'aide de leur gouvernement. C'est leur seule initiative sans l'assentiment préalable du Parlement.¹⁹ Parlant au nom de tous les délégués, le chef du gouvernement canadien déclare à quel point il a été fasciné par la présentation. "I think I may say it is prophetic," puis, continuant sur sa lancée:

May I, first, say that the Canadian Government will only too readily co-operate with the British Government in the way Sir Samuel Hoare has suggested, by immediately taking steps to see that mooring masts to secure the landing places for airships in Canada are erected; also that the work of meteorological organization is commenced forthwith.²⁰

Le secrétaire d'Etat n'en demande pas tant. Cette déclaration, survenue au moment où les autres Dominions hésitent encore dépasse en fait de beaucoup les offres de leurs premiers ministres. Cet appui du Canada entraîne des modifications au projet initial, soit. Les experts de Cardington savent par contre fort bien que sans cette offre, il aurait fallu suspendre l'exécution du programme tout entier. Elle présente d'ailleurs un avantage supplémentaire non négligeable. Le Canada pourra peut-être fournir des quantités appréciables d'un gaz plus léger que l'air, ininflammable quoique fort coûteux: l'hélium.²¹

A partir de ce même 28 octobre, d'autres délégués, membres du Sous-comité spécial sur les communications impériales, poursuivent la discussion sous la direction de Sir Samuel Hoare.²² Des experts du Ministère de l'Air viennent discuter avec eux des mesures à prendre. Dans son rapport daté du 17 novembre, le Sous-comité se dit convaincu de l'importance de développer les communications impériales. Le 19, l'ensemble de la Conférence adopte ce rapport à l'unanimité. Le Sous-comité propose en plus la tenue en 1928 ou 1929 d'une Conférence Impériale consacrée exclusivement aux communications aériennes. Il serait alors temps de tracer un programme de développement qui tirerait profit des vols d'essais des deux prototypes. L'idée, mise de l'avant par Sir Samuel Hoare lors de son discours du 28 octobre, est reprise le jour même par le premier ministre canadien: "It would be a source of great pride if it could be held in the Dominion." L'offre est acceptée.²³ Le 23 novembre, la Conférence Impériale se termine.²⁴

En fin de compte, seuls l'Afrique du Sud et le Canada se sont engagés à construire des mâts d'ancrage. Tout au plus les autres Dominions ont-ils reconnu l'importance du dirigeable pour l'Empire. Ils préfèrent attendre et voir ce qu'il adviendra du programme. L'habile mise en scène du Ministère de l'Air n'a pu les convaincre.²⁵ Peut-être se demandent-ils comme bien d'autres si, après tant d'échecs, le plus léger que l'air pourra un jour effectuer des liaisons commerciales régulières?²⁶

La Conférence s'achève à peine que déjà les plans et devis du mât d'ancrage de Cardington arrivent dans la capitale fédérale. Presque simultanément, Ottawa et Pretoria demandent l'aide d'experts britanniques afin de déterminer l'emplacement idéal pour leur mât. Le Parlement canadien n'a certes pas encore ratifié les promesses de Mackenzie King, mais nul ne doute de l'issue du débat.²⁷ Après l'avoir accusé de vouloir briser l'Empire, l'opposition conservatrice ne peut refuser son appui à une si noble entreprise.²⁸

Ainsi, le Canada est déjà entré dans le programme de transport par dirigeables. A cette participation, il manque pourtant une caution officielle et c'est vers elle que doivent porter les efforts du nouveau gouvernement Mackenzie King.

MONTREAL, LE R-100 ET L'ATLANTIQUE

Fin mars 1927 le premier ministre du Canada résume pour le bénéfice des députés ce dont il a été question lors de la Conférence Impériale. J.S. Woodsworth demande au chef libéral s'il croit

souhaitable que le Canada s'engage dans un programme de transport par dirigeables sans l'assentiment de la Chambre. Dans sa réponse, Mackenzie King se défend bien d'avoir cherché à battre en brèche l'autorité du Parlement. Si celui-ci juge que ses représentants à la Conférence ont outrepassé leurs droits, il lui suffit de ne pas voter les crédits destinés à la construction du mât. Un article à cet effet figure au Budget soumis à la Chambre.²⁹

Lors des discussions sur ce Budget 1927-28, certains députés s'indignent de la forte augmentation des dépenses militaires. En fait, les deux-tiers des sommes allouées iront à la RCAF et, plus particulièrement, à l'aviation civile.³⁰ Le député Henri Bourassa se pose bien des questions à propos de ces crédits, surtout ceux devant défrayer une partie du coût de l'érection de la tour d'ancrage.³¹

Le 28 avril, il publie dans le *Devoir* un article dénonçant ce bond spectaculaire du budget de la défense. Quelques jours plus tard, un autre journaliste du *Devoir* attaque à son tour le projet de liaisons par dirigeables. Le journal réalise que le programme, en apparence civil, cache certaines visées par trop belliqueuses.³² Rien n'y fait. La Chambre accorde finalement ce crédit aéronautique spécial, ratifiant par le fait même la promesse faite par Mackenzie King lors de la Conférence Impériale. Une large part de cette somme est affectée à l'aménagement d'une base comprenant un champ d'aviation de même qu'une tour d'amarrage.³³

Vu l'absence d'experts canadiens, ce sont des Britanniques qui viennent examiner en détail les sites possibles.³⁴ Leur présence a pour effet de stimuler considérablement l'intérêt pour l'aéronautique dans tout l'Est du pays.³⁵ La Commission n'a pas un instant à perdre; son emploi du temps est passablement chargé. Il lui faut examiner de nombreuses propriétés, de l'Ontario à la Nouvelle-Ecosse.³⁶ Montréal semble intéresser les experts britanniques, et ce même si les autorités municipales ne montrent guère d'enthousiasme.³⁷

Le responsable de la mission, le major G.H. Scott, présente son rapport final le 24 juin 1927 et recommande l'achat d'un terrain situé à St-Hubert, près de Montréal. Le Ministère de la Défense reconnaît la justesse de leur choix et suggère au Conseil privé d'acheter ce lopin de terre.³⁸ En ces dernières heures de juin, la rumeur du choix de St-Hubert circule déjà dans toute la presse montréalaise.³⁹ Alors que les journalistes en quête d'information envahissent la capitale fédérale, de nouveaux développements surviennent à Londres, à l'abri des oreilles canadiennes.

It is to Canada that the first demonstration flight (? by R-100) will presumably be made, as Canada was the first Dominion to promise to erect a tower, and the question of tropical navigation does not arise.

Le Ministère de l'Air conclut en affirmant que: "It seems however hardly necessary to mention this [to the Canadian authorities]."⁴⁰

Le 31 août, le ministre de la Défense, J.L. Ralston, confirme les rumeurs en annonçant la construction d'un mât d'ancrage tout près de Montréal. Selon les experts fédéraux, St-Hubert pourrait devenir le plus bel aéroport de tout le continent nord-américain.⁴¹ Dès le début d'octobre, quelques centaines d'ouvriers s'affairent au terrassement du vaste champ d'aviation. La construction proprement dite de la tour d'ancrage ne doit débuter qu'en 1928.⁴²

Jusque-là, et tout comme le Ministère de l'Air, Burney insiste sur l'importance de la liaison vers les Indes. A l'automne 1927, il se prend d'un intérêt soudain pour la route Grande-Bretagne - Etats-Unis. C'est selon lui le seul trajet où l'entreprise privée peut espérer réaliser des profits.⁴³ Le 11 janvier 1928, Burney s'embarque pour New York en vue de conclure des arrangements avec les Américains.⁴⁴ "He had hoped to force the Air Ministry's hand by completing arrangements for an American service with R-100," dira plus tard le responsable de l'aviation civile canadienne, John A. Wilson.⁴⁵

Dès cette époque, Burney reconnaît volontiers que le R-100 n'a pas été conçu pour effectuer des vols transatlantiques réguliers avec une centaine de passagers. Il suggère néanmoins de l'utiliser pour un certain nombre de vols de démonstrations dès septembre 1928, sur un trajet Londres-New York-Montréal. Ceci fait, le dirigeable retournera à la route Grande-Bretagne - Indes.⁴⁶ Mais avant d'aller plus loin, Burney aura à se faire des alliés en haut lieu. Il rend visite au président américain, Calvin Coolidge, et lui fait part de ses projets de liaisons transatlantiques. Les autorités américaines se disent prêtes à coopérer. Il est alors question d'accomplir une envolée par jour dès 1929. Burney envisage déjà la mise sur pied d'un réseau mondial de transport par dirigeables.⁴⁷

Cette visite de Burney aux Etats-Unis provoque de nombreux échos en terre canadienne. Même s'il promet de venir depuis longtemps, "Burney has not yet turned up in Ottawa." Cette attitude cavalière déplaît souverainement au gouvernement canadien. "From [his] own point of view [,] it would be wise for him to spare a few days here," affirme John A. Wilson. Burney serait alors en mesure d'expliquer pourquoi St-Hubert semble pour ainsi dire absent de ses projets.⁴⁸ Constatant l'animosité d'Ottawa, les autorités britanniques s'empressent d'écrire à Burney, l'enjoignant de désamorcer au plus vite la situation. Il faudra qu'en plus il remette de l'avant l'aspect impérial jusque-là fort négligé dans ses propositions.⁴⁹

Burney quitte finalement les Etats-Unis le 5 mai 1928, sans avoir mis les pieds au Canada. La veille de son départ, il fait parvenir une lettre d'explication au ministre Ralston. Tout en regrettant de n'avoir pu se rendre à Ottawa, "[he] felt it would weaken [his] position if he had come to Canada without having settled the American case." Il prévoit régler ce problème d'ici le mois de juillet. Ceci fait, et une fois le R-100 terminé, Burney se propose de venir au Canada pour discuter de la contribution du Dominion. L'homme d'affaires britannique comprend fort bien la colère des autorités fédérales. Néanmoins, il juge essentiel de pouvoir compter sur une base en

territoire américain. Burney justifie cette approche, très différente de l'entente prise lors de la Conférence Impériale de 1926, en rappelant l'importance capitale des contrats postaux américains pour assurer la rentabilité du projet. Il souligne de plus que le trajet Europe-Amérique du Nord s'effectuera le plus souvent via les Açores et les Etats-Unis. Le *Graf Zeppelin* devant bientôt entrer en service, Burney cherche à établir au plus vite son emprise sur l'Atlantique.⁵⁰ Que conclure de cette lettre, affirme-t-on au Ministère des Affaires extérieures, sinon que "Burney evidently wishes to leave the question of the place of landing on this continent up in the air."⁵¹

Suite au manque de tact du directeur gérant de la Airship Guarantee Co., le Ministère de l'Air se retrouve dans une position fort inconfortable.⁵² D'après le major Scott, Burney ne parle que pour épater la galerie. L'idée de traverser l'Atlantique en 1928, l'étendue de ses appuis politiques, les performances du R-100, tout cela s'avérera très exagéré. "Mad optimism is more dangerous, and more difficult to combat, than honest pessimism," déclare le major Scott.⁵³

Au responsable de l'aviation civile canadienne, il déclare que, pour des raisons techniques, économiques et politiques, le gouvernement de Sa Majesté concentrera ses efforts sur la route menant aux Indes. On prévoit néanmoins organiser une liaison expérimentale vers le Canada qui durerait bien quelques années. Les deux gouvernements partageront évidemment les coûts de cette expérience.⁵⁴ Mais là encore, les Britanniques ne dévoilent pas toute leur pensée.

If Canada objects [to our choice of priorities], then it is up to her, after demonstration flights have been carried out, to finance operations on North American route - but neither R-100 nor R-101 suitable.

De tous les Dominions, c'est par contre le Canada qui a manifesté le plus d'enthousiasme pour le programme. De ce fait, "political considerations [...] may make a limited period of experimental flying on the North Atlantic route necessary."⁵⁵

Le 13 mai 1928, Burney est de retour en Grande-Bretagne.⁵⁶ Malgré ses beaux discours, il revient en fait les mains vides. Ses valises ne contiennent que quelques vagues promesses. Ottawa est toujours d'aussi mauvaise humeur. Burney a agi comme si le Canada n'existait pas, écrit Mackenzie King au secrétaire d'Etat aux Dominions. Londres sait fort bien pourquoi le Canada a entrepris la construction d'une tour d'ancrage. Le premier ministre insiste donc pour que le premier vol transatlantique se termine à St-Hubert, de même que la plupart des vols subséquents. Ottawa en a reçu l'assurance lors de la Conférence Impériale de 1926. Le Dominion tout entier s'attend à ce que le gouvernement impérial respecte ses engagements.⁵⁷

Tout en déplorant l'attitude cavalière de Burney, Londres affirme ne pas être en mesure de contrôler ses déclarations tant

et aussi longtemps qu'il agira à titre personnel.⁵⁸ Ceci dit, reste à désamorcer l'épineux problème de la base d'opération nord-américaine. "The Air Council is no less anxious than the Canadian authorities to insure that the Imperial element shall be maintained in any future airship service." Les vols transatlantiques se termineront donc à St-Hubert, du moins lorsque ce sera possible.⁵⁹ En effet, les Britanniques ne sont pas sans savoir que, d'octobre à mai, la liaison devrait emprunter la route Sud, via les Açores. Une base en territoire américain serait par conséquent indispensable, au détriment d'une pleine utilisation de la tour de St-Hubert.⁶⁰

La visite de Burney aux Etats-Unis a jeté une ombre sur la collaboration qu'ont développée le Canada et le Royaume-Uni. Malgré cela, les préparatifs en vue de la visite du R-100 se poursuivent avec autant de détermination des deux côtés de l'Atlantique.

LES PRÉPARATIFS SE POURSUIVENT

L'automne 1928 s'annonce mal pour la Airship Guarantee Co. Il n'est plus question de tenter une première traversée d'ici la fin de 1928. Le Ministère de l'Air refuse d'accorder un contrat à la firme, soit pour construire un autre dirigeable, soit pour développer certaines idées jugées par trop révolutionnaires. La *Vickers* songe même à fermer Howden une fois le R-100 terminé.⁶¹

A St-Hubert par contre, tout va pour le mieux. En mai 1928, Ottawa accorde le contrat pour la construction du mât d'ancrage à la *Canadian Vickers* de Montréal.⁶² Les ouvriers se mettent au travail au début de juillet.⁶³ Le gouvernement canadien reconnaît depuis plusieurs mois déjà la nécessité d'avoir sous la main du personnel capable d'opérer le système d'amarrage. Paradoxalement, c'est Londres qui insiste pour entraîner du personnel canadien. En octobre 1928, le capitaine A.R. Pressey et quatre sous-officiers de la RCN se présentent donc à Cardington pour y entreprendre leur entraînement.⁶⁴ La structure de la tour de St-Hubert est achevée en décembre. Si tout va bien, le mât d'ancrage sera prêt à recevoir le R-100 dès le retour du printemps.⁶⁵

Pour les Britanniques, l'objectif premier demeure le même: prouver la faisabilité d'un service régulier vers les Indes. La liaison transatlantique attendra. John A. Wilson, responsable de l'aviation civile canadienne, se trouve au Royaume-Uni en cet automne 1928. Il y apprend une bonne nouvelle: des quatre routes transatlantiques possibles, celle passant par Terre-Neuve et St-Hubert s'avère de beaucoup la meilleure. S'il faut en croire le major Scott, le R-100 pourrait tenter la traversée dès le mois de mai 1929, et éventuellement retourner au Canada quelques fois avant la fin de l'année. La liaison régulière ne devait débiter qu'avec l'entrée en service de dirigeables de plus grandes dimensions: 254,800, voire même 283,100 m³. Si le Canada accepte d'attendre encore quelques années, que de possibilités s'offriront alors à lui. Ainsi,

if a shed [was] built in Montreal, it would be required [as soon as] it was ready for the erection of one of these new ships, whether it was a case of actual construction in Canada or merely one of assembly of component parts fabricated in England.⁶⁶

Ayant échoué dans ses négociations outre-Atlantique, Burney ne peut plus s'opposer au vol de démonstration du R-100 au Canada. Lors d'une entrevue avec Wilson,

he gave no indication whether he was likely to review his attempts to obtain support in the United States, but is under no misapprehension as to the attitude of the Canadian authorities towards any such attempt with either R-100 or R-101.⁶⁷

Le programme expérimental prévoyait l'entrée en service des deux prototypes à l'automne 1928. Huit mois après cette date, ceux-ci ne sont toujours pas terminés. A Westminster, certains députés critiquent ouvertement les déclarations de Sir Samuel Hoare, s'amusant des retards successifs. Le gouvernement conservateur vit alors ses derniers jours. Écarté du pouvoir depuis novembre 1924, le parti travailliste forme un nouveau gouvernement. Le parrain du programme, Lord Thomson of Cardington, reprend le poste de secrétaire d'Etat aux affaires aériennes.⁶⁸

En ce milieu de 1929, le R-100 peut sembler prêt à entreprendre son premier vol: toile extérieure en place, nacelles et aménagements terminés. C'est en fait une coque vide où l'on s'apprête à installer les énormes ballonnets. Une fois ces poumons du dirigeable bien en place, reste à les remplir d'hydrogène. Processus difficile, voire même dangereux, l'inflation commence à la toute fin de juillet.⁶⁹ Le 25 septembre, toujours prisonnier de son hangar, le R-100 entreprend ses essais-moteurs. Tout se passe bien.⁷⁰

Malgré les efforts acharnés de tout le personnel concerné, il devient évident que ni l'un ni l'autre des prototypes ne sera en mesure de terminer ses vols d'essais avant la fin d'octobre 1929. Vu les conditions météorologiques, par trop inclementes après cette date, le Air Council se voit dans l'obligation de reporter le premier vol transatlantique jusque vers mai 1930. Des deux dirigeables, ce sera probablement le R-100 qui visitera alors St-Hubert.⁷¹ W.R. Campbell, rédacteur au magazine *Canadian Aviation*, commente ainsi la nouvelle:

Apparently the designers and builders are sticking to the old British tradition of "slow but sure," yet the delay is irking many people who would like to see the Old Country take her place among successful lighter-than-air conquests.⁷²

Depuis quelques mois déjà, Burney travaillait à un livre où il développait ses nombreuses idées. Cet ouvrage pour le moins prophétique paraît au tout début d'octobre 1929. Les critiques ne tarissent pas d'éloges sur certains chapitres qui prônent

le renouveau impérial grâce aux communications aériennes. Programme grandiose où le plus léger que l'air jouerait un rôle de tout premier plan. "The future of the Empire lies in the air," affirme Burney avec assurance. Pour préserver son statut de grande puissance et rivaliser avec le géant américain, le Royaume-Uni se doit de développer l'unité économique et le cohésion politique de son Empire.⁷³

Un système de transport aérien permettrait de corriger un des principaux obstacles au développement de l'Empire: la distribution inégale de la main d'oeuvre britannique. De meilleures communications encourageraient l'émigration de personnel qualifié, de même que l'ouverture de nouveaux foyers de colonisation. Ce processus faciliterait grandement l'exploitation des ressources naturelles de l'Empire, et favoriserait la mise en marché de ses produits. Les années à venir pourraient donc assister à la naissance d'une véritable solidarité économique, liée à une expansion considérable du commerce. Dans un milieu aussi favorable, le sentiment d'appartenance à l'Empire grandirait rapidement. La culture britannique se répandrait aux quatre coins du monde, jusqu'au jour où serait inauguré un véritable Parlement du Commonwealth. Ce destin glorieux ne deviendrait toutefois réalité qu'à la condition expresse que la Grande-Bretagne reconnaisse l'importance capitale des communications aériennes.⁷⁴

L'enthousiasme des critiques pour de tels propos contraste vivement avec leur réaction à d'autres sections de l'ouvrage de Burney. Son pessimisme en choque plusieurs. Selon *The Aeroplane*, ce n'est vraiment pas le moment de publier un ouvrage critiquant les deux prototypes avec tant de vigueur. On ne peut cependant lui reprocher de partager le point de vue du Ministère de l'Air qui, lui aussi, les juge à la fois trop petits et trop lents pour être rentables.⁷⁵ Force nous est d'admettre que l'enthousiasme de Burney pour le dirigeable conventionnel s'est largement dissipé. Pour remédier à ses nombreuses faiblesses, il propose dans son livre certaines idées destinées aux dirigeables à venir: un nouveau système de propulsion de même qu'un matériel d'amarrage entièrement mécanisé.⁷⁶ Burney présente ensuite un concept plus révolutionnaire: le dirigeable amphibie de section elliptique, et non plus circulaire.⁷⁷ D'ici la fin des années trente, il prévoit la mise en service d'unités gigantesques: 424,700, voire même 566,250 m³, presque quatre fois le volume du R-100.⁷⁸

D'après Burney, la construction du mâât de St-Hubert n'aura finalement été qu'une dépense prématurée et somme toute inutile. Déjà insuffisant, il deviendrait tout à fait désuet après l'entrée en service des premiers dirigeables elliptiques et de leurs chariots d'ancrage.⁷⁹ Tout comme par le passé, l'homme d'affaires britannique s'intéresse avant tout à la grande république américaine. La participation du Canada n'est selon lui qu'une quantité négligeable. En fait, "it would be foolish to jeopardize the Atlantic service for a political object."⁸⁰

Ces perspectives d'avenir ne soulèvent guère d'enthousiasme. Faisant preuve d'une rare unité, l'ensemble des critiques

exprime de sérieux doutes quant au concept même du dirigeable de section elliptique. De plus, bon nombre d'entre eux jugent inutile de construire de tels mastodontes. D'ici à ce qu'ils entrent en service, il sera possible d'utiliser des hydravions géants moins coûteux et tout aussi efficaces.⁸¹

Les deux prototypes voleront bientôt. D'ici au milieu de 1930, le R-100, cette merveille du génie britannique, viendra s'amarrer à St-Hubert. L'avenir du plus léger que l'air semble néanmoins incertain; Burney lui-même se pose des questions.

DES MOIS D'ATTENTE

Terminé depuis novembre 1929, le R-100 est désormais sous la juridiction du Ministère de l'Air.⁸² L'équipage n'attend plus que des conditions météorologiques favorables pour sortir le dirigeable de son hangar. Le Air Council confirme aux autorités fédérales la venue du R-100 vers le mois de mai 1930. Il prévoit la tenue d'autres vols expérimentaux en septembre 1930, puis en mai 1931. Entre chacune de ces traversées, le dirigeable réalisera divers vols d'essais autant en Angleterre qu'en Egypte. A partir de septembre 1931, il entreprendra une série de vols mensuels vers les Indes. Le gouvernement canadien n'a qu'une vague idée des projets britanniques. La route menant aux Indes lui importe peu. Ottawa n'attend plus que la mise sur pied d'une liaison transatlantique monopolisée par St-Hubert.⁸³

Pendant ce temps, les jours passent à Howden et le vent souffle toujours. Le service météorologique annonce finalement un calme plat pour le matin du 16 décembre 1929. C'est maintenant ou jamais. Le R-100 quitte son hangar au milieu des applaudissements et se rend immédiatement au mât d'ancrage de Cardington.⁸⁴ Il reprend l'air dès le lendemain malgré un épais brouillard. De retour à Cardington, le R-100 est placé dans un hangar. Il y demeure près d'un mois, histoire d'effectuer certaines réparations.⁸⁵ Le R-100 vole de nouveau le 16 et le 20 janvier, puis encore du 27 au 29 janvier. Ce vol d'endurance dure près de 54 heures.⁸⁶ Il a réussi avec succès tous ses vols d'essais au-dessus des îles britanniques. Les techniciens de Cardington peuvent maintenant le préparer pour la traversée de l'Atlantique.⁸⁷

A vrai dire, Londres réserve sa décision sur toute nouvelle politique jusqu'à ce que le R-100 se soit rendu au Canada, et le R-101, aux Indes. En attendant, les Royal Airship Works de Cardington n'en travaillent pas moins à définir la taille optimale de la prochaine génération de dirigeables commerciaux. Les ingénieurs gouvernementaux ont tout d'abord envisagé la mise en chantier de grandes unités d'environ 269,000 m³, capables de traverser l'Atlantique Nord par tous les temps. A la recherche d'un meilleur compromis, ils se sont ensuite tournés vers la route indienne, à la fois moins exigeante et plus importante. En prenant ce trajet comme référence, il devient possible d'utiliser de simples extrapolations du R-101.⁸⁸ Afin que ces nouveaux dirigeables puissent franchir l'Atlantique en toute sécurité, Cardington recommande la construction d'une tour d'ancrage auxiliaire à St-Jean de Terre-Neuve.⁸⁹

Pendant ce temps, le Canada ne demeure pas inactif. Les travaux au mât d'ancrage sont pour ainsi dire terminés à la mi-février 1930.⁹⁰ Quelques semaines plus tard, le capitaine A.R. Pressey et ses quatre sous-officiers reviennent au pays après dix-huit mois d'absence. Ils complèteront à St-Hubert même les effectifs de leur équipe d'amarrage.⁹¹ Le temps presse. En effet, le R-100 doit prendre l'air entre le 11 et le 17 mai. Lors de cette première visite, il ne transportera ni passagers canadiens, ni courrier.⁹² Ottawa accueille assez mal ce refus des Britanniques d'inviter un représentant de la Presse canadienne. Selon toute apparence, le Ministère de l'Air saisit mal l'importance de créer pour cette visite une atmosphère favorable. Il commet par le fait même une grave erreur, de conclure le Ministère des Affaires extérieures.⁹³

Montréal s'implique de plus en plus. Les 17 et 23 avril, d'importantes assemblées se tiennent dans la métropole afin de préparer l'événement. Des représentants de tous les milieux y assistent. Tout un ensemble de comités est mis sur pied: circulation, finances, publicité, réception et transports.⁹⁴ On s'attend déjà à accueillir près de 600,000 visiteurs. "A n'en pas douter, la venue du R-100 contribuera puissamment à faire connaître Montréal à travers le monde," affirme avec assurance le journal *La Presse*.⁹⁵

Le 24 avril, le R-100 est surpris par une bourrasque alors qu'on le sort de son hangar. Une de ses dérives subit des dommages. Le dirigeable ne pourra par conséquent entreprendre sa première avant la fin de mai ou le début de juin.⁹⁶ Malgré les retards, la fièvre se répand à travers tout le Canada. Certains détails de la visite transpirent peu à peu. D'une durée de deux semaines, celle-ci comprendra des survols d'Ottawa, du sud de l'Ontario et de Québec, sans parler des nombreuses visites du bord organisées pour les journalistes, les autorités montréalaises et les invités du Ministère de la Défense.⁹⁷

A St-Hubert même, un hangar sera mis à la disposition de l'équipage du R-100 et de la nuée de journalistes qui s'abattra bientôt sur l'aéroport.⁹⁸ Où qu'ils se trouvent, les Canadiens pourront écouter force reportages radiophoniques sur la visite du R-100. Une telle couverture ne s'était encore jamais vue.⁹⁹ Pour faciliter le transport des officiels, la Ford Motor Co. met un de ses avions trimoteurs à la disposition du gouvernement fédéral. Bien que l'offre soit acceptée, la réaction du responsable de l'aviation civile canadienne est quelque peu hostile: "I think this is disgusting! A foreign aircraft invited to our one national show to carry our M.P.s, ministers, etc...."¹⁰⁰

Malgré les directives venues de Londres, Wilson décrète que deux présentateurs officiels s'adresseront aux Canadiens à partir du sommet de la tour d'ancrage, en anglais seulement. Il vient tout juste de refuser de poster à St-Hubert un annonceur bilingue en remplacement d'un des deux anglophones. Après tout, souligne Wilson, 90% des Canadiens ne comprennent-ils pas l'anglais? "Se faisant l'interprète de la province de Québec en entier, ainsi que de tous ceux qui reconnaissent le Canada comme un pays bilingue," *La Presse* proteste avec véhémence.¹⁰¹

Dans le cadre de sa campagne contre l'intransigeance aveugle de Wilson, le quotidien montréalais publiera des lettres de protestations par colonnes entières.¹⁰² La querelle rebondit jusqu'à la Chambre des Communes à Ottawa.¹⁰³

La bévue du responsable de l'aviation civile place le gouvernement libéral dans une situation délicate. Avant de désavouer l'initiative de l'un de ses principaux collaborateurs, le ministre de la Défense, J.L. Ralston, tient à examiner *de visu* la situation à St-Hubert. Cette enquête devait vite le convaincre que rien ne s'opposait à la présence de deux annonceurs au sommet du mât, l'un anglophone et l'autre bilingue. Il annonce par conséquent la nouvelle le 20 mai. Les protestations ont porté fruit; *La Presse* s'en réjouit.¹⁰⁴

Reste maintenant à choisir cet annonceur bilingue. Wilson craint que la nomination d'un employé de la station de radio CKAC, propriété de *La Presse*, ne provoque une certaine animosité chez les radiodiffuseurs anglophones. Il en discute avec l'hon. J.L. Ralston, mais c'est en pure perte. Cette nomination semble en effet satisfaire un membre influent du Cabinet, P.J.A. Cardin.¹⁰⁵ CKAC accepte sans se faire prier de poster un de ses employés au sommet de la tour d'ancrage. En fin de compte, il n'y eut pas moins de quatre commentateurs officiels.¹⁰⁶

Le 22 mai, alors que le R-100 effectue un vol d'essais, le gouvernement fédéral demande à Lord Thomson de retarder la traversée jusqu'à la prorogation du Parlement canadien, à la toute fin de mai. Bon nombre de députés et de ministres désirent en effet assister à l'arrivée du dirigeable. Le Ministère de l'Air se rend de bonne grâce à cette requête et en informe les passagers et l'équipage du R-100 lors de son retour à Cardington. On découvre par la même occasion que la queue du dirigeable a subi des dommages. Il faudra renforcer la structure.¹⁰⁷ Quelques jours plus tard, le Ministère de l'Air se voit dans l'obligation d'informer Ottawa que l'envolée se trouve de nouveau reportée, jusqu'à la fin de juin cette fois.¹⁰⁸

D'un point de vue pratique, les autorités britanniques désirent tenter la traversée à ce moment afin d'éviter la période la plus défavorable de l'été, soit la fin de juillet et le début d'août. Mais si jamais le Canada insiste pour retarder l'envolée jusque-là, Londres n'aura d'autres choix que d'acquiescer à sa requête en espérant que tout se passera bien.¹⁰⁹ Le vol transatlantique est pourtant loin d'être assuré. Lord Thomson affirme en effet dans une note confidentielle que, vu les circonstances, "if the modifications to R-100 were not satisfactory, the trip to Canada would not be made, but nothing must delay the preparations of R-101 for the flight to India."¹¹⁰

Le 11 juin, survient un nouveau coup de théâtre; la visite est reportée encore une fois. Le R-100 n'a rien à y voir. A la demande d'Ottawa, le dirigeable ne viendra finalement qu'après les élections fédérales du 28 juillet 1930.¹¹¹ Cela satisfait peut-être les gouvernements concernés, mais le citoyen est en droit de se demander en quoi la visite du R-100 aurait

nui au processus démocratique.¹¹² S'il faut en croire Wilson, "her welcome here during the general election campaign would not have suited the convenience of the Cabinet, who are all more than busy with their affairs."¹¹³ A la mi-juillet, le Ministère de l'Air confirme l'arrivée du R-100 pour le 1^{er} août ou aux environs de cette date.¹¹⁴

La date du départ approche à grands pas. Le 26 juillet, le R-100 revient à Cardington après un septième vol d'essais.¹¹⁵ La période d'essais vient de se terminer. L'équipage du dirigeable s'affaire aux dernières vérifications d'usage.¹¹⁶ Le Wing Commander Colmore, Director of Airship Development, ferait en sorte que la visite soit aussi courte que possible. Les essais du R-101 pouvant requérir sa présence à Cardington, il espère retrancher quatre, voire même sept jours des deux semaines de séjour que prévoit Ottawa.¹¹⁷ Durant la soirée du 28 juillet retentissent deux coups de téléphone. La nouvelle se répand parmi l'équipage comme une trainée de poudre. Le R-100 entreprendra sa première traversée dès le lendemain matin.¹¹⁸ Ce soir-là, R.B. Bennett devient premier ministre du Canada. Il réalise à peine l'ampleur de sa victoire que déjà le R-100 s'élance vers St-Hubert. C'est le mardi, 29 juillet 1930.¹¹⁹ En plus de son équipage habituel, le dirigeable transporte quelques passagers de marque. Parmi ceux-ci, mentionnons le Wing Commander Colmore, représentant officiel du Ministère de l'Air; le major Scott, officier en charge du vol; sans oublier le directeur gérant de la Airship Guarantee Co., Burney.¹²⁰ Ils seront bien reçus, Montréal les attend depuis si longtemps déjà.

LA TRAVERSÉE

Le R-100 laisse l'Europe derrière lui un peu avant midi. Sans être téméraire, ce vol n'en est pas moins motivé avant tout par des considérations politiques. Après tout, le R-100 n'est qu'un prototype.¹²¹ La traversée de l'Atlantique se fait sans trop de difficultés. Tôt le matin du 30 juillet, les officiers du dirigeable aperçoivent une lueur au loin. Les côtes de Terre-Neuve se profilent à l'horizon; l'Atlantique est vaincu. Le R-100 s'engage alors dans le détroit de Belle-Isle puis dans le golfe St-Laurent.¹²² Dès lors, les messages radio se succèdent à un rythme accéléré. Les autorités montréalaises demandent au commandant du dirigeable vers quelle heure il prévoit arriver à l'aéroport, ceci afin de prévenir les embouteillages. Les Britanniques réalisent enfin l'ampleur de l'accueil qui leur sera réservé.¹²³

Le R-100 poursuit régulièrement sa route vers le sud ouest, au dessus du fleuve. Il se trouve alors dans le voisinage immédiat de l'Île-aux-Coudres. Sans avertissement aucun, il est secoué comme jamais auparavant par les vents violents qui s'engouffrent dans la vallée du St-Laurent. L'équipage signale de nombreuses déchirures dans la toile des dérives. La structure n'a heureusement pas souffert. Une fois des réparations de fortune effectuées, le R-100 reprend sa route à vitesse réduite.¹²⁴

La ville de Québec lui offre un accueil frénétique. Malgré ses blessures, le navire aérien ne perd rien de sa majesté

tranquille.¹²⁵ Ce soir-là, 31 juillet, le R-100 rencontre un orage des plus violents. Ses dérives subissent de nouveaux dommages. Ceux-ci réparés, le dirigeable reprend le chemin de Montréal.¹²⁶ Il s'approche de plus en plus de son objectif. Depuis la nacelle de commandement, les officiers britanniques aperçoivent au loin un joyau brillant de mille feux: Montréal, enfin. Malgré l'heure tardive, de nombreux observateurs ont repéré le dirigeable. La nouvelle se répand dans toute la métropole.¹²⁷

Tôt le matin du 1^{er} août 1930, le R-100 s'amarré à la tour d'ancrage de St-Hubert. L'enthousiasme est à son comble.¹²⁸ A la suite de cette traversée réussie, les gouvernements canadien et britannique échangent de nombreuses félicitations. Ils partagent la même confiance dans le vaste potentiel du plus léger que l'air. Son avenir semble assuré. Le réseau de transport par dirigeables qui verrait bientôt le jour fera en sorte de rapprocher les grandes villes industrielles canadiennes de leur Métropole outre-Atlantique.¹²⁹

A partir du 4 août, l'équipage entreprend de panser les blessures du R-100.¹³⁰ Nul ne sait quand le dirigeable sera de nouveau en parfait état de vol. Par conséquent, l'agent de liaison du gouvernement annule les envolées prévues au-dessus du territoire canadien. Cette déclaration unilatérale d'Ottawa a l'heur de déplaire aux officiels britanniques.¹³¹ L'attitude des autorités fédérales occasionne certes quelques problèmes aux visiteurs. Ceux-ci ne peuvent manquer de remarquer la détermination presque féroce des Canadiens d'éliminer toute présence étrangère, surtout américaine. Ottawa a clairement prévenu les journalistes que toutes les réparations au R-100 seront accomplies sur place. S'il faut en croire un diplomate anglais, les généreuses offres d'aides américaines ont été "politely but decisively declined by [the Defence Department]". Pour ne pas froisser ses hôtes, Colmore doit même trouver une excuse pour ne pas aller aux Etats-Unis. Dommage pour les Américains, "but this was Canada's day".¹³²

L'engouement des Canadiens pour le R-100 frôle en fait l'hystérie. Deux cirques ont planté leur chapiteau à deux pas de l'aéroport de St-Hubert. Les centaines de kiosques font eux aussi des affaires d'or.¹³³ Pour ainsi dire tous les immeubles de Montréal arborent au moins une affiche de bienvenue. De fait, il y en a partout, dans les vitrines, les corridors et sur les façades des gratte-ciel.¹³⁴ Pour les Britanniques, ce sont là des preuves tangibles de l'affection que le Dominion porte à l'Empire. D'autres sentiments entrent sûrement en ligne de compte: la curiosité, le désir d'aventure. Les Canadiens se déplacent par dizaines de milliers, bravant la chaleur et le soleil ardent, simplement pour voir le R-100.¹³⁵ Un certain nombre d'heureux élus peuvent même le visiter, s'emparant d'un souvenir au passage, surtout des ustensiles de cuisine.¹³⁶

Du jour au lendemain, Burney et les officiers du R-100 sont devenus des héros. Durant leur séjour, ils prononcent conférence sur conférence, déclenchant partout les mêmes applaudissements frénétiques.¹³⁷ Colmore et Scott se font un plaisir

de résumer les projets du Ministère de l'Air. L'âge d'or du dirigeable commence. Rapide, confortable et sûr, le nouveau mode de transport est promis à un brillant avenir. Une liaison transatlantique hebdomadaire verrait le jour dès l'entrée en service des nouveaux dirigeables.¹³⁸ Les deux officiers remercient le Dominion pour son aide et l'enjoignent à participer aux projets britanniques. La Métropole aura grand besoin de son aide financière et de soutien moral. Par ce moyen, seront renforcés les liens unissant le Canada au Royaume-Uni.¹³⁹

Burney se montre lui aussi très loquace et ne manque pas une occasion de promouvoir ses propres idées. Le 6 août, il passe plus d'une heure avec le premier ministre élu. A sa sortie, l'homme d'affaire déclare en souriant que "Mr. Bennett was enthusiastic about closer [...] communications with the Motherland".¹⁴⁰ Burney se fait fort d'exploiter une liaison bi-hebdomadaire à l'aide de dirigeables de plus grandes dimensions, encore à l'état de projet.¹⁴¹

Malgré toutes ces déclarations, l'enthousiasme des foules se dissipe rapidement. Moins d'une semaine après l'arrivée du R-100, elles ne se pressent plus autour du mât d'ancrage. L'aéroport prend de plus en plus l'apparence d'une base militaire.¹⁴² Néanmoins, la visite revêt toujours une grande importance pour le gouvernement fédéral. Le 7 août, après plusieurs jours d'incertitude, les journaux confirment la tenue d'un vol vers Ottawa et Toronto. Ceci fait, le dirigeable quittera le Canada dès que possible.¹⁴³ Quoique prévu dans le programme original, le survol de Québec et des Cantons de l'Est est annulé.¹⁴⁴

Au milieu de tout cela, le *Devoir* continue à jouer son rôle de trouble-fête. "Ce voyage d'expérimentation est [...] une grande entreprise de propagande," déclare Omer Héroux. Les Britanniques viennent au Canada à la recherche de capitaux. L'éditorialiste doute fort de la rentabilité des projets de la Grande-Bretagne. Il souhaite donc que le Dominion ne s'engage pas plus avant dans le développement des communications impériales par dirigeables.¹⁴⁵

Quelques jours après l'arrivée du R-100, les autorités américaines invitent Burney à se rendre à la base de dirigeables de Lakehurst afin d'examiner les derniers perfectionnements apportés à la base du New Jersey. Ottawa refuse toutefois de lui fournir un avion. Burney s'envole donc à bord d'un vol commercial. Son bras droit demeure dans la métropole à polir le brouillon d'un programme de développement destiné au premier ministre Bennett.¹⁴⁶

Quatorze passagers canadiens prennent place à bord du R-100 lors de l'envolée ontarienne qui commence le 10 août.¹⁴⁷ Le dirigeable se dégage de la tour de St-Hubert vers l'heure du souper. Il s'éloigne lentement, salué par une foule considérable.¹⁴⁸ Il fait nuit lorsque le R-100 arrive au-dessus de la capitale nationale. Baigné dans l'éclat des projecteurs, le navire aérien survole lentement la colline parlementaire. La foule de spectateurs n'oublierait jamais cet instant.¹⁴⁹ Le matin du 11 août, le R-100 survole le sud de la péninsule ontarienne. Il salue au passage les gens de Kingston,

Peterborough et Toronto. Par deux fois, le R-100 prend le chemin des chutes de Niagara pour ensuite revenir au-dessus de Hamilton et de Toronto. Après un troisième survol de la ville-reine, le dirigeable s'éloigne lentement, comme à regret.¹⁵⁰ Tout au long de sa visite, il provoque de monstrueux embouteillages. Un million d'Ontariens peuvent ainsi admirer le géant des airs.¹⁵¹

Le R-100 arrive à Montréal vers le milieu de l'après-midi, puis il survole la ville pendant près de deux heures. Un de ses moteurs tombe en panne tout juste avant l'amarrage.¹⁵² Malgré cela, l'enthousiasme des passagers canadiens est tel que "there is a strong possibility that the building of a larger airship will be considered shortly by the Canadian Government".¹⁵³ Le dirigeable britannique se trouve néanmoins dans une position très inconfortable. On discute ferme durant toute la soirée: faut-il changer le moteur défectueux? Finalement, la prudence prévaut. Les risques d'une telle opération semblent trop grands. Le R-100 peut fort bien rentrer chez lui avec un moteur en panne.¹⁵⁴

Ce soir-là, Burney s'envole vers Ottawa. Sa visite aux Etats-Unis n'a rien donné. Dès le lendemain, 12 août, il présente au premier ministre Bennett un dossier sur l'éventuel service transatlantique. Burney suggère à son hôte de l'étudier et d'en discuter avec le gouvernement britannique lors de la Conférence Impériale qui aura lieu à l'automne. Après cette rencontre, Burney s'empresse de rentrer à Montréal. En fait, ce dossier n'est qu'une adaptation du document que l'homme d'affaires vient de soumettre aux autorités américaines. Il y reprend l'ensemble de ses déclarations, et plus encore.¹⁵⁵

Selon ce projet, le Canada et le Royaume-Uni s'occuperaient conjointement du développement et du financement de la route transatlantique. Celle-ci réalisée, le Dominion pourrait construire une seconde tour à Vancouver et s'élancer vers la Chine, le Japon et l'Australie. Burney suggère à Ottawa d'acheter le R-100. Il envisage également d'implanter au Canada le noyau d'une "airship building and operating business" dérivée de la Airship Guarantee Co. Le Dominion tirerait certains avantages politiques de cette participation accrue; par exemple, la formation d'un équipage canadien pour le R-100. Fort intéressant certes, ce projet s'avérerait également très onéreux. Pour un coût total de \$ 5,300,000, il prévoit la modernisation du R-100, l'érection d'un hangar à St-Hubert, la construction d'une tour d'ancrage mobile et la mise en chantier d'un dirigeable de 283,100m³.¹⁵⁶

Le Canada et la Grande-Bretagne verraient ensuite à la mise sur pied et au financement d'une firme privée qui exploiterait une liaison transatlantique bi-hebdomadaire. Au fur et à mesure de sa croissance, cette société rembourserait les sommes dépensées par Ottawa. Toutefois, l'aide gouvernementale ne s'arrêterait pas là. Les deux partenaires devaient garantir 75% des trente millions de dollars nécessaires au démarrage de la compagnie, tout en lui accordant des contrats préférentiels pour le transport du courrier.¹⁵⁷

Dès le lendemain, Wilson, Colmore et Scott se rendent à leur tour à Ottawa.¹⁵⁸ Ils s'emploient à minimiser l'importance des propositions de Burney. Le major Scott mentionne la possibilité d'entreprendre un nouveau programme de développement avant la fin de 1930. En somme, tous trois rappellent au chef conservateur l'importance du Canada dans les projets du Ministère de l'Air. Ceci fait, eux aussi rentrent à Montréal.¹⁵⁹

La visite du R-100 tire à sa fin. Nous sommes le 13 août 1930. L'heure du départ approche et, un à un, les passagers prennent place à bord du dirigeable. L'engouement des premiers jours semble renaître.¹⁶⁰ Déjà, les observateurs sont en mesure de tirer certaines conclusions à propos de cette visite. Son succès phénoménal ne fait plus l'ombre d'un doute: 132,000 voitures et au-delà d'un demi-million de visiteurs, tant Canadiens qu'Américains.¹⁶¹ Après tout ce battage publicitaire, les autorités canadiennes s'attendent à une augmentation sensible du nombre de touristes.¹⁶²

C'est presque à regret que le R-100 se détache du mât d'ancrage. L'enthousiasme des spectateurs atteint son paroxysme.¹⁶³ A intervalles réguliers, le dirigeable communique sa position. Ses progrès sont réguliers. En somme, un vol sans histoire.¹⁶⁴ Le R-100 arrive à Cardington tôt le matin du 16 août. Sur le terrain, on ne dénombre guère plus de deux cents voitures.¹⁶⁵ Lord Thomson, secrétaire d'Etat aux Affaires aériennes, est là. Sa présence compense en quelque sorte la petitesse du comité d'accueil.¹⁶⁶ La grande expérience mise de l'avant en 1924 semble sur le point de devenir réalité. Le dirigeable serait bientôt en mesure de concurrencer les paquebots les plus confortables.¹⁶⁷

Au matin du 17 août, le R-100 réintègre son hangar de Cardington. L'équipe de réparation aurait fort à faire.¹⁶⁸ L'explosion de joie qui suit son retour, quoique fort compréhensible, n'en est pas moins exagérée. Elle provient pour une bonne part d'une profonde sensation de soulagement. Les commentateurs britanniques semblent avoir oublié les nombreuses critiques parues en 1929. Désormais, l'optimisme est de rigueur.¹⁶⁹ "The air link with Canada is a necessity," déclare l'éditorialiste du magazine *Flight*. Pour satisfaire aux besoins de son Empire, la Grande-Bretagne n'aura d'autre choix que d'établir un vaste réseau de transport par dirigeables.¹⁷⁰

BEAUVAIS, OU LA FIN D'UN RÊVE

Vers la fin de septembre 1930, le Ministère de l'Air met sous presse un dossier destiné à la Conférence Impériale qui débuttera sous peu. Une section entière de ce document est consacrée au plus léger que l'air. Il contient par ailleurs des révélations pour le moins intéressantes. Le Ministère reconnaît enfin avoir visé trop haut avec le programme de 1924. Mais qu'à cela ne tienne, il a bien d'autres projets en tête.¹⁷¹ Le Ministère envisage d'allonger le R-100 et le R-101 en leur ajoutant un ballonnet supplémentaire. Si tout se passe selon les prévisions, le R-100 pourrait reprendre l'air durant l'été 1931.¹⁷² Les autorités britanniques prévoient utiliser ces deux prototypes modernisés pour une liaison expérimentale vers

les Indes qui durerait environ six mois.¹⁷³ De plus, l'expérience acquise justifie la mise au point d'une tour d'ancrage mobile permettant le transfert d'un dirigeable de son hangar jusqu'à un mât d'ancrage conventionnel. Les premiers essais sont prévus pour le début de 1931.¹⁷⁴

Si cette tour mobile et la liaison vers les Indes donnent des résultats satisfaisants, il faudra éventuellement prendre une décision sur l'avenir du dirigeable.¹⁷⁵ Le Ministère désire quant à lui poursuivre la politique déjà entreprise. Reste à savoir ce qu'en penseront les Dominions. Jusque-là, Londres a pu se passer de leur appui financier et n'a donc pas jugé bon de les consulter. La situation n'est plus la même car, sans cette coopération, les projets du gouvernement britannique courent maintenant à l'échec.¹⁷⁶ Une fois les Dominions convaincus, Londres propose de construire de nouveaux dirigeables d'environ 212,350m³, de même qu'une tour d'ancrage auxiliaire à Terre-Neuve ou sur la côte Est du Canada.¹⁷⁷

En consultant le document du Ministère de l'Air, les Dominions ne verront qu'une fraction des projets britanniques. Lord Thomson leur réserve en effet une surprise de taille. Il compte profiter de son retour triomphal des Indes à bord du R-101 pour soumettre à la Conférence un tout nouveau programme de développement. Subjugués par l'enthousiasme, les Dominions appuieraient sans réserve le Ministère de l'Air. L'avenir du dirigeable serait du coup assuré.¹⁷⁸

Cet Airship Development Programme suppose des dépenses de l'ordre de \$ 11,250,000 réparties entre 1931 et 1934. Les autorités britanniques envisagent d'ériger un second mât d'amarrage à Cardington, ainsi qu'une tour d'ancrage mobile. Elles désirent également moderniser les deux prototypes, puis construire deux nouvelles unités de 212,350m³. Les Dominions participeraient au financement de ce programme. La part du Canada comprendrait entre autres certaines améliorations à la base de St-Hubert, sans oublier la construction d'une base auxiliaire dans les Maritimes. Le coût total s'élèverait à \$ 530,000. Entre 1931 et 1934, les dirigeables effectueraient non moins de 39 traversées. Une fois ce programme terminé, l'entreprise privée prendrait la relève et verrait au maintien d'un réseau impérial de transport par dirigeables.¹⁷⁹

Certains hauts-fonctionnaires questionnent la sagesse de dévoiler un tel projet au beau milieu de la Conférence Impériale. Sans parler d'échec, il faut bien admettre que les résultats obtenus à date ne ressemblent en rien aux rêves grandioses de 1926. Au problème de justifier cette nouvelle dépense s'ajouterait la colère de la Chambre des Communes britannique qui n'est même pas au courant. La situation ne s'annonce guère plus rose du côté des Dominions. Londres sait fort bien qu'elle ne pourra compter que sur le Canada. Ottawa y regarderait pourtant à deux fois avant de se lancer dans un programme qui risquait de lui coûter \$ 500,000 par an en dépenses diverses.¹⁸⁰

À Cardington, les ouvriers travaillent jour et nuit sur le R-101. Malgré leurs efforts, il n'est malheureusement plus

question de partir pour les Indes à la fin de septembre. L'horaire du secrétaire d'Etat aux Affaires aériennes s'en trouve bouleversé. Il lui serait impossible de revenir à temps pour assister aux délibérations de la Conférence Impériale. Sans plus de cérémonie, Lord Thomson reporte jusqu'au 20 octobre les discussions sur les communications aériennes. Parti le 4 octobre, le R-101 pourrait être de retour à temps. Malgré l'importance de l'enjeu, certains experts du Ministère de l'Air entretiennent de sérieux doutes quant aux chances du R-101 d'arriver aux Indes en un seul morceau. En raison du mauvais temps, le dirigeable ne peut reprendre l'air que le 1^{er} octobre, trois jours à peine avant son départ.¹⁸¹

Le 4 octobre, 54 personnes prennent place à bord du R-101. Parmi celles-ci se trouvent le major Scott, le Wing Commander Colmore, de même que Lord Thomson.¹⁸² Le départ a lieu au début de la soirée. Il commence à pleuvoir. Les vents deviennent de plus en plus violents au fur et à mesure que le temps passe. Le R-101 approche de Beauvais. Brusquement, le dirigeable pique du nez. Il reprend à peine son équilibre que déjà le vent le frappe de nouveau. Alors qu'il amorce une lente remontée, le R-101 touche le sol et glisse avant de s'immobiliser. Il s'embrase tôt le matin du 5 octobre 1930. Six membres d'équipage échappent à la mort. Tous les passagers de marque ont péri dans le brasier.¹⁸³

Le choc est terrible, autant en Grande-Bretagne que dans le reste du monde.¹⁸⁴ Les funérailles des victimes du R-101 donnent lieu à des démonstrations jusque-là réservées à des membres de la famille royale. Leurs restes méconnaissables sont portés en terre à Cardington le samedi 11 octobre.¹⁸⁵

Pour les vivants, la question se pose, brûlante: faut-il continuer? La Conférence Impériale aura à trancher la question. Les premiers ministres se réunissent au 10 Downing St. Il n'est évidemment plus question de présenter le tout nouveau programme de développement.¹⁸⁶ Tout comme en 1926, un comité se penche sur le développement des routes aériennes impériales. Un sous-comité étudie les problèmes particuliers touchant l'utilisation du dirigeable. Vu la situation, on décide à la fin d'octobre de ne faire aucune recommandation à ce sujet.¹⁸⁷ La Conférence n'ayant rien résolu, l'avenir du plus léger que l'air au Royaume-Uni demeure pour le moins incertain.¹⁸⁸

Malgré la catastrophe, le Ministère de l'Air ne semble pas vouloir abandonner le dirigeable. Les progrès réalisés justifient selon lui la poursuite des travaux.¹⁸⁹ En effet, le Royaume-Uni se trouve alors "under a definite obligation to Canada [...] to make further use of the R-100 at an early date". Les connaissances acquises ne doivent pas être perdues. Il faudra par ailleurs maintenir l'intérêt du public par une série de vols au-dessus des grandes villes britanniques ou par une seconde visite au Canada. En novembre 1930, le Ministère convient d'envoyer le R-100 à St-Hubert et à Lakehurst (New Jersey) au début de septembre 1931.¹⁹⁰ Au fil des semaines, l'idée d'une liaison régulière s'estompe peu à peu. Londres ne prévoit tenter guère plus d'une ou deux traversées vers l'une ou

l'autre de ces bases. On abandonne toute idée d'allonger le R-100.¹⁹¹

Une enquête officielle sur les causes de l'écrasement du R-101 commence vers le début de novembre. Le sort du R-100, voire du programme tout entier, allait s'y jouer.¹⁹² Les survivants de la catastrophe et de nombreux experts viennent témoigner devant la commission. Certains de ces experts n'ont apparemment pas tout dit afin de protéger la réputation des disparus ou leur propre carrière.¹⁹³ L'enquête prend fin au début de décembre. Les commissaires se retirent alors pour rédiger leur rapport.¹⁹⁴

Ce *Report of the R-101 Inquiry* est rendu public à la toute fin de mars 1931. La commission d'enquête y propose une explication possible de l'écrasement du dirigeable. Cette hypothèse est immédiatement contestée. Certains commentateurs parlent déjà de *cover-up*.¹⁹⁵ Malgré ses faiblesses, ce document n'en demeure pas moins une écrasante mise en accusation du R-101, voire même des hautes sphères du Ministère de l'Air.

It is impossible to avoid the conclusion that the R-101 would not have started for India on the evening of October 4 if it had not been that reasons of public policy were considered as making it highly desirable for her to do so if she could.¹⁹⁶

Malgré tout, le personnel des Royal Airship Works de Cardington garde espoir. Il faut continuer. Le prestige de la nation est en jeu, sans parler de nombreux emplois. On espère encore attirer l'attention des grandes compagnies de navigation canadiennes et britanniques. S'il faut en croire le Ministère de l'Air, le Canada tient à ce que le prestige d'une liaison régulière rejaillisse sur le Royaume-Uni plutôt que sur les États-Unis.¹⁹⁷ A vrai dire, cet intérêt d'Ottawa ne tient peut-être qu'à des motifs économiques. Cette liaison permettrait d'accroître le prestige de Montréal comme centre financier.¹⁹⁸

Reste à définir ce que sera la nouvelle ligne de conduite du gouvernement de Sa Majesté. Abandonner le dirigeable, même temporairement, serait pour le moins embarrassant. Malgré l'aspect impérial de l'entreprise, le nouveau secrétaire d'Etat aux Affaires aériennes, Lord Amulree, juge "that we need not consult the Dominions [...] before taking a decision". La contribution des Indes et du Canada ne pèse pas lourd dans la balance. Londres considère néanmoins opportun de communiquer aux Dominions le contenu de sa nouvelle politique avant de la rendre publique.¹⁹⁹ Le gouvernement travailliste remercie tout particulièrement Ottawa pour son intérêt soutenu et sa coopération.²⁰⁰ Selon le souhait exprimé par les Britanniques, "St-Hubert [...] will be maintained [...] in such condition that it can be made available on 3 months' notice".²⁰¹

Le 14 mai 1931, Lord Amulree annonce la nouvelle politique de son gouvernement. Celle-ci suit une voie mitoyenne guidée avant tout par un souci d'économie. Le Ministère de l'Air n'envisage pas de nouvelles mises en chantier avant plusieurs années. D'ici là, les Royal Airship Works de même que les bases

outre-mer seront conservées. Le R-100 ne subira aucune transformation d'importance. Il reprendra l'air au printemps ou à l'été 1931 pour jouer un rôle de navire-école ou de laboratoire volant.²⁰² Ce programme fort modeste va pourtant à l'encontre des recommandations d'un comité du Ministère des Finances. Celui-ci ne demande rien de moins que la destruction pure et simple du R-100.²⁰³

Le cabinet travailliste démissionne en août 1931. Le premier ministre MacDonald forme alors un gouvernement d'union nationale où conservateurs, libéraux et travaillistes collaborent afin de rétablir la stabilité économique du pays.²⁰⁴ Rien n'y fait. La situation financière du royaume va de mal en pis. Le 11 septembre, MacDonald annonce une réduction massive des budgets consacrés au plus léger que l'air. Cardington est tout juste maintenu en vie. Sans grand enthousiasme, le Ministère de l'Air offre le R-100 à des gouvernements étrangers. Il espère ainsi récupérer une partie de la somme dépensée lors de sa construction. En cas d'échec, Lord Amulree envisage de vendre le dirigeable à un marchand de ferraille.²⁰⁵ Tout comme en mal, Londres daigne informer les Dominions du fait accompli. Les Britanniques expriment de nouveau leurs regrets au gouvernement du Canada.²⁰⁶ St-Hubert semble bien vide depuis la fermeture du mât.²⁰⁷

Pendant ce temps, le Ministère de l'Air multiplie ses démarches afin de vendre le R-100. Moscou et Berlin montrent un certain intérêt.²⁰⁸ Les offres d'achat se révélant finalement bien trop basses, Lord Amulree se voit dans l'obligation de vendre le dirigeable à un ferrailleur.²⁰⁹ Seuls seront conservés les moteurs et les ballonnets, de même qu'une section de la coque. Tout le reste ira à la casse.²¹⁰ Les ouvriers se mettent au travail dès la fin de novembre. On doit faire appel à des rouleaux compresseurs pour venir à bout du géant. Les travaux prennent fin vers le début février 1932. Le R-100 n'est plus.²¹¹

"Canada had been intensely disappointed when airship development stopped, and also surprised at the decision to scrap R-100," déclare l'ex-commandant du dirigeable après un séjour en Amérique du Nord. Ottawa avait envisagé avec confiance la mise sur pied d'une liaison postale à partir de St-Hubert ou d'une base au Nouveau-Brunswick. Le Dominion poursuit donc ses recherches au niveau des gisements d'hélium. Au fil des mois, les autorités fédérales repoussent de nombreuses offres d'achat du matériel de la tour venues autant des Etats-Unis que d'Amérique du Sud.²¹² Le mât d'ancrage de St-Hubert est toujours en bon état. Il faudrait néanmoins plusieurs mois de travail et pas mal d'argent pour qu'il puisse reprendre du service. Encore faudrait-il regrouper le personnel déjà entraîné.²¹³

Les mois, les années passent. Tout comme les dinosaures, le dirigeable s'éclipse en faveur de machines volantes plus perfectionnées. A St-Hubert même, la tour d'ancrage est en proie de devenir une menace pour le trafic aérien. Sa base affaiblie puis dynamitée, elle s'effondre dans la neige au milieu de l'indifférence générale. En ce 13 janvier 1938, qui donc se

souvient de ces quelques jours durant lesquels Montréal a été le point de mire du monde entier?²¹⁴

CONCLUSION

Il faut bien reconnaître que, du début à la fin, ce programme hautement technique fut soumis au bon vouloir des politiciens, surtout britanniques. Malgré leur enthousiasme et leur bonne volonté, ces hommes d'Etat ne brillaient pas toujours par leur objectivité. Pensons seulement aux multiples interventions de Lord Thomson. Une telle ingérence donne rarement de bons résultats. En ce sens, le programme expérimental de 1924 n'est pas sans rappeler certains aspects du projet CF-105 "Arrow".

La question se pose avec insistance: quels avantages le Canada aurait-il pu tirer de ce réseau impérial de transport par dirigeables? L'astucieux Mackenzie King voyait sûrement de nombreux avantages économiques à développer des relations plus étroites avec le reste de l'Empire. À bien des égards, l'influence américaine au pays grandissait de jour en jour. De plus, nos voisins du sud s'intéressaient eux aussi à l'établissement d'une liaison aérienne transatlantique.

L'expérience démontra à quel point il aurait été difficile de respecter un horaire. Vu l'importance des économies de temps réalisées, une liaison Grande-Bretagne - Australie aurait pu, à la rigueur, s'accommoder de quelques jours de retard. Sur l'Atlantique nord, ces quelques jours ramenaient le dirigeable au niveau des grands paquebots, par ailleurs beaucoup plus luxueux et confortables. Le principal attrait du plus léger que l'air résidait dans sa vitesse, l'éventuelle firme exploitante perdait tout espoir de s'approprier une clientèle stable. Il ne fallait donc pas s'attendre à ce qu'elle fasse des profits, ce qui excluait automatiquement toute prise de contrôle par l'entreprise privée. À cela, s'ajoutaient les risques d'une catastrophe qui risquait à tout moment de remettre en question l'avenir du service. Cet éventuel réseau impérial de transport par dirigeables devenait par conséquent un projet de prestige ne pouvant être justifié que par des motifs politiques.

En fin de compte, le gouvernement de Sa Majesté n'a pas eu à justifier la mise en place de ce réseau. Avec les débuts de la Grande Dépression des années trente, le Royaume-Uni ne pouvait tout simplement plus se permettre d'aller de l'avant sans l'appui financier des Dominions. L'écrasement du R-101 n'a été en somme que la goutte qui fit déborder le vase. Emporté par un de ces vents d'économie qui le touchent périodiquement, le gouvernement britannique abandonna une fois pour toutes le plus léger que l'air.

Ironiquement, le Royaume-Uni a fait un choix judicieux en abandonnant le dirigeable dès 1931. L'avion et l'hydravion ont en effet progressé à pas de géant tout au cours des années trente. Ils ont réussi là où le plus léger que l'air avait échoué. À la fin de la décennie, le réseau impérial de transport aérien était devenu réalité. À la veille du second conflit mondial, Américains et Britanniques se préparaient à lancer

une liaison transatlantique régulière à l'aide d'hydravions quadrimoteurs, fiables et confortables.

La visite du R-100 avait certes connu un succès phénoménal quoique sans lendemain. La fameuse tour d'ancrage de St-Hubert n'a servi qu'une seule fois. L'aéroport de St-Hubert, un des plus modernes en Amérique du Nord, continuerait par contre à jouer un rôle de tout premier plan pendant de nombreuses années. Il ne faudrait pas non plus négliger l'apport monétaire des centaines de milliers de touristes venus à Montréal pour voir le dirigeable britannique. Tout compte fait, l'importance de cette grande aventure réside peut-être dans son impact émotionnel. En août 1930, Montréal devint le point de mire du monde entier. Alors que l'économie du monde occidental dégringolait, le R-100 représentait comme une lueur au bout du tunnel. En fin de compte, le Canada peut être fier de sa participation au programme impérial de transport par dirigeables.

NOTES

1. J. Leasor, *The Millionth Chance. The Story of the R-101* (London: 1957): 59-60; R.D.H. Higham, *The British Rigid Airship, 1908-1931. A Study in Weapons Policy* (London: 1961): 236-8.
2. *Ibid.*, 237-50.
3. E.F. Spanner, *This Airship Business!* (London: 1927): 345-7; Higham, *op. cit.*, 246, 260.
4. Spanner, *loc. cit.*
5. "La Conférence impériale, remise au 19 octobre", *Le Canada* 24 (30 juillet 1926): 1. Canada, Chambre des Communes, *Débats*, 16^e législature, 1^{ère} session, vol. 176, tome 2, 17 mars au 14 avril 1927: 1638-9.
6. United Kingdom, House of Commons, *Parliamentary Debates, Official Report*, 34th Parliament, 2nd session, 5th series, vol. 193, 3rd vol. of session, 15th March to 1st April 1926: 2024. "Sir Samuel Hoare on Empire Air Route", *Flight* 18 (17 June 1926): 347.
7. Chambre des Communes, *Débats*, *op. cit.*: 1638.
8. Civil Air Operations Committee, "Imperial Conference, 1926, Memorandum", Archives publiques du Canada [APC], MG 26 J4, vol. 52, dossier 301, p. 2.
9. *Proposals of the Imperial Airship Co. Ltd. for the Establishment of a Weekly Airship Service to the Dominions* (August 1926): 5-7; *Imperial Airship Co. Ltd.* (August 1926): 2-3, Kew, Public Record Office [PRO], Air 5/1041.
10. "Airship Policy, Memorandum on Cdr Burney's Proposals of August 1926": 5, 8-9, 11, et "Proposals for the Establishment of an Airship Service to South Africa, Canada and South America, November 1926": 6, PRO, Air 5/1046; "Criticism of Cdr Burney's Proposal of August 1926", p.1, 4, PRO, Air 11/197.
11. Air Member for Supply and Research [AMSR] to Secretary of State for Air [SSA], "Minute Sheet", 30 July 1926, p. 2; *Ibid.*, 3 August 1926; *Ibid.*, 6 August 1926. PRO, Air 11/195.
12. Director of Airship Development [DAD], "Minute Sheet", 5 October 1926, p. 1, PRO, Air 11/197.
13. M.F. Sueter, *Airmen or Noaahs, Fair Play for Our Airmen, the Great 'Neon' Air Myth Exposed* (London: 1928): 149.
14. "The Imperial Conference--Air Services to the Dominions", *The Times*, 30 October 1926.
15. Air Ministry, *The Approach Towards a System of Imperial Air Communications* (London: 1926): v-vi.

16. *Ibid.*, viii-ix, 22, 74.
17. L.G.S. Reynolds, "Continuity Proposals, Assumptions", 8 October 1926, p. 2; AMSR to SSA, "Development of Empire Airship Services", 26 October 1926, p. 1-3, 6, 8. PRO, Air 5/1041.
18. DAD, "Minute Sheet", 5 October 1926, p. 1, PRO, Air 11/197; Air Ministry, *op. cit.*, ix-xii.
19. Chambre des Communes, *Débats*, *op. cit.*, 1641, 1905-6.
20. *The Times*, 30 October 1926; "Imperial Air Communications", *Flight* 18 (4 November 1926): 721.
21. "First Meeting, Imperial Air Conference Special Sub-Committee", 28th October 1926, p. 1, PRO, CAB 32/61; "Canada Offers Aid to British Air Line", *The New York Times*, 30 October 1926; J.A. Wilson, Controller of Civil Aviation [CCA] to G.J. Desbarats, Deputy Minister of National Defence, "Memorandum", 6 November 1928, p. 2, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28, vol. 1; "Discussion of Paper on Rigid Airships by Group-Captain E.W. Stedman", *Visit of His Majesty's Airship R-100, Canada, 1930* (Montreal: 1930): 82, 84.
22. "First Meeting", p. 1-3.
23. *The Times*, 30 October 1926; "La Conférence impériale--La prochaine conférence impériale sur l'aviation", *Le Devoir*, 23 novembre 1926; Air Ministry, *op. cit.*, iii-iv, x; Lorsque l'idée refait surface au début de 1928, la situation est bien différente. Le programme a pris du retard. Ajouter à cela divers problèmes de part et d'autres, et il devient inévitable que Londres et Ottawa s'accordent pour la reporter jusqu'en 1929. Elle n'aura finalement pas lieu. Sir Samuel Hoare to W.L. Mackenzie King, 21 February 1928; J.L. Ralston to Mackenzie King, 7 March 1928; Mackenzie King to Hoare, 31 March 1928. APC, RG 25D1, vol. 754, dossier 321 (11-B-71).
24. G. Hambleton, "Dernière journée de la Conférence impériale", *Le Devoir*, 23 novembre 1926.
25. Sueter, *op. cit.*, 418; "Editorial Comment--This Airship Business", *Flight* 20 (26 January 1928): 48.
26. "The British Prefer Airships", *Literary Digest* 92 (15 January 1927): 17.
27. "Empire Airships", *The Times*, 25 November 1926; "Airship Masts to the Dominions", *ibid.*, 24 December 1926.
28. Chambre des Communes, *Débats*, *op. cit.*, 1907.
29. *Ibid.*, 1905-7.
30. *Ibid.*, 2240.
31. *Ibid.*, 2267-8.

32. H. Bourassa, "Budget de guerre", *Le Devoir*, 28 avril 1927; L.-P. Desrosiers, "Où iront ces \$675,000 de l'aviation?" *ibid.*, 4 mai 1927.
33. Francis, "Chronique d'Ottawa", *La Presse*, 5 mai 1927.
34. *Loc. cit.*
35. "Imperial Airship Routes", *Flight* 19 (12 May 1927): 289.
36. "Scott will spend Month in Studying Airship Mast Sites", Montreal, *Gazette*, 4 May 1927; *Flight* (12 May 1927): 289; "Airship Commission to Canada Diary", p. 2, 4-5, PRO, Air 2/303, File 520874/27.
37. "Le projet d'un aérodrome à Montréal", *Le Devoir*, 23 mai 1927; "Montreal Airport to be Suggested to City Council", Montreal, *Gazette*, 23 May 1927.
38. Major G.H. Scott *et al.*, "Supplementary Report on Montreal Sites" (24 June 1927), et "Minute of a Meeting of the Committee of the Privy Council" (24 June 1927), APC, RG 24, vol. 108, dossier 5168.
39. "Le terminus canadien de ce service transatlantique serait établi à St-Lambert", *La Presse*, 29 juin 1927; "Le mât d'ancrage pour dirigeables à Montréal?" *Le Canada* 25 (30 juin 1927): 8.
40. L.G.S. Reynolds [S.9] to Air Member for Supply and Research [AMSR], "Minute Sheet", 29th July 1927, PRO, Air 5/1053.
41. "La métropole sera dotée du mât d'ancrage", *Le Canada* 25 (1 septembre 1927): 1.
42. "Montréal sera la terminus de ce service aérien", *Le Canada* 25 (10 octobre 1927): 1.
43. E.F. Spanner, *Gentlemen Prefer Aeroplanes! Complementary to This Airship Business!* (London: 1928): 12-13, 359; Sir C.D. Burney, *The World, the Air and the Future* (London: 1929): 253.
44. "R-100 Builder Pushes Ocean Air Line Plan", *The New York Times*, 11 January 1928.
45. J.A. Wilson (CCA) to G.J. Desbarats, Deputy Minister of National Defence [DMND], "Memorandum", 14 January 1929, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1.
46. C.D. Burney, "A Passenger Airship for the Atlantic Lanes", *The New York Times*, 29 January 1928; M.F. Sueter, *op.cit.*, 144-5.
47. Burney, *The New York Times*, 29 January 1928; "Coolidge Hears Plans for Ocean Airship Line", *ibid.*, 3 February 1928; "Airisms from the Four Winds-Atlantic Airship Service", *Flight* 20 (16 February 1928): 105-6.
48. CCA to Major G.H. Scott, Royal Airship Works, 18 April 1928, APC, RG 24A, vol. 2111, dossier HQ 921-28-32 vol. I; DMND to O.D. Skelton, Under-Secretary of State for External Affairs,

27 February 1928, *ibid.*, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol.1.

49. Secretary of State for Dominion Affairs to C.D. Burney, 27 April 1928, PRO, Air 5/982.
50. C.D. Burney to Col J.L. Ralston, Minister of National Defence, 4 May 1928, p. 1-2; Secretary of State for External Affairs to Secretary of State for Dominion Affairs, 21 May 1928, p. 1. APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1. CCA, "Airship Situation, Interview with Cdr Burney", 7 November 1929, p. 1-2, *ibid.*, dossier HQC 1008-1-28 vol. 2.
51. O.D. Skelton to Col J.L. Ralston, 11 May 1928, *ibid.*, vol. 1.
52. S. Hoare (SSA) to AMSR, "Minute Sheet", 27 April 1928, PRO, Air 5/982.
53. Maj G.H. Scott to CCA, 7 May 1928, p. 2-3, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1.
54. *Loc. Cit.*
55. S.9 to Deputy Director of Airship Development [DDAD], "Airship Continuity", 22 March 1928, p. 2; S.9 to DDAD, "Airships, Suggestions for a Continuity Programme", 24 March 1928, p. 3. PRO, Air 5/990.
56. "Says Airship R-100 Will Carry Sails", *The New York Times*, 14 May 1928.
57. Secretary of State for External Affairs to Secretary of State for Dominion Affairs, 21 May 1928, p. 1-2, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1. O.D. Skelton to Col J.L. Ralston, 11 May 1928, *ibid.*
58. Secretary of State for Dominion Affairs to Secretary of State for External Affairs, "Telegram", 26 May 1928, *ibid.*
59. W.F. Nicholson, Air Ministry, to Secretary, High Commissioner for Canada, 20 July 1928, *ibid.*
60. S.9 to DAD, 17 May 1928, PRO, Air 5/996.
61. S.9 to AMSR, "Minute Sheet", 3 September 1928, *ibid.*, 5/990.
62. Deputy Minister of Public Works to G.J. Desbarats (DMND), 7 June 1928, APC, RG 24A, vol. 2111, dossier HQ 921-28-35.
63. "The St-Hubert Mooring Tower--A New Type of Construction Work", *Contract Record and Engineering Review* 42 (21 Nov. 1928): 1208, 1210.
64. L.S. Amery, Secretary of State for Dominion Affairs to Secretary of State for External Affairs, 17 April 1928, p. 1, APC, MG 26, boîte 157, bobine C2306. Lt Cdr A.R. Pressey to J.A. Wilson (CCA), "Report", 31 October 1928, APC, RG 24A, vol. 2111, dossier HQ 921-28-32 vol. 1.

65. "Winter Flying at St-Hubert Field", *The Gazette*, 24 December 1928.
66. CCA to DMND, "Memorandum, Airship Situation", 6 November 1928, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1.
67. CCA to DMND, "Memorandum", 14 January 1929, *ibid.*
68. Sir S.J.G. Hoare (Lord Templewood), *Empire of the Air. The Advent of the Air Age, 1922-1929* (London: 1957): 296.
69. N. Shute, "The Airship Venture", *Blackwood's Magazine* 233 (May 1933): 606-8; Capt G.F. Meager, *My Airship Flights, 1915-1930* (London: 1970): 146.
70. Meager, *op. cit.*, 149-50.
71. L.S. Amery to Secretary of State for External Affairs, 12 August 1929, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1.
72. W.R. Campbell, dans *Canadian Aviation* 2 (September 1929): 9.
73. Sir C.D. Burney, *The World, the Air and the Future* (London: 1929): 4-5, 20-21; M. Polo, "Book Reviews", *Flight* 21 (25 October 1929): 1145.
74. Burney, *op. cit.*, 16-54.
75. *Ibid.*, 219-20; "Why and Wherefore?" *The Aeroplane* 37 (9 October 1929): 912.
76. Burney, *op. cit.*, 232-7, 253; CCA, "Memorandum, Airship Situation--Interview with Cdr Burney", 7 November 1929, p. 3-4, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 2. Fortement contestés en raison de leur coût et de leur complexité, ces projets sont vite rejetés par les autorités britanniques: Royal Airship Works, "Airship Guarantee Co., 'Howden Propulsion System'", p. 11, PRO, Air 11/197; DAD, "Note", 9 December 1929, *ibid.*, Air 5/1412.
77. Burney, *op. cit.*, 233, 237-9, 246 et 253.
78. *Ibid.*, 241-2.
79. *Ibid.*, 257-8, 314.
80. *Ibid.*, 314.
81. "Why and Wherefore", *loc. cit.* M. Polo, *op. cit.*, 1145.
82. N. Shute, *op. cit.*, 609; G.F. Meager, *op. cit.*, 152.
83. Secretary of State for Dominion Affairs to Secretary of State for External Affairs, "Telegram", 12 December 1929, APC, RG 24A vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 1; Royal Airship Works [RAW], 30 December 1929, PRO, Air 5/987; Col J.L. Ralston (MND) to G.J. Desbarats (DMND), 18 March 1930, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 2.

84. N. Shute, *op. cit.*, 609-10; N.S. Norway, *Slide Rule. The Autobiography of an Engineer* (New York: 1954): 80-1, 86-8.
85. Shute, *op. cit.*, 612-3.
86. "R-100", PRO, Air 2/379, file S29693; Shute, *op. cit.*, 612-16.
87. Shute, *ibid.*, 617.
88. "Future Airship Policy", 13 March 1930, p. 1, PRO, Air 5/987; DAD to AMSR, 21 March 1930, *ibid.*, 5/1402; "Size, etc. of Future Airships", p. 3, 5, *ibid.*, 5/987.
89. DAD to S.9, "Minute Sheet", 19 March 1930, p. 1, PRO, Air 2/363, file 521717/30.
90. "Tout est prêt pour le R-100 à St-Hubert", *Le Canada* 27 (18 février 1930): 1.
91. J.A. Wilson (CCA) to A.C. Hardy, Airport Manager, St-Hubert, 15 April 1930, APC, RG 24A, vol. 2111, dossier HQ 921-28-32 vol. 1; "Le mât d'ancrage de St-Hubert a été complété", *Le Canada* 28 (19 avril 1930): 1.
92. Assistant Chief Engineer, RCAF, to F.H. Clergue, Universal Engineering Corp., 24 March 1930, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQ 921-28-38 vol. 2.
93. "Johnston" to J.F.B. Livesay, General Manager, Canadian Press, "Telegram", 2 April 1930; O.D. Skelton to DMND, 8 April 1930. APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQC 1008-1-28 vol. 2.
94. "Montreal Getting Behind Reception to Dirigible R-100", *The Gazette*, 18 April 1930; "La venue du R-100 fêtée avec éclat", *Le Canada* 28 (24 avril 1930): 8.
95. "La réception du R-100", *La Presse*, 24 avril 1930.
96. "Le départ du R-100 retardée", *Le Devoir*, 5 mai 1930.
97. "L'arrivée du R-100", *ibid.*, 7 mai 1930.
98. "Accommodations pour la presse à l'aéroport", *La Presse*, 13 mai 1930.
99. "Plans Are Made to Broadcast Arrival", *The Gazette*, 10 May 1930; E.A. Weir, *The Struggle for National Broadcasting in Canada* (Toronto: 1965): 71-2.
100. C.G. Brown, Chairman, R-100 Publicity Committee, Advertising Club, to P.N. Mainguy, General Manager, Ford Motor Co. Ltd., Montreal, 21 May 1930; Brown to CCA, 21 May 1930. APC, RG 24A, vol. 4891, dossier HQ 1008-1-83 vol. 2.
101. "Protestations en faveur de la langue française", *La Presse*, 14 mai 1930.
102. "Québec persiste à réclamer un annonceur bilingue", *ibid.*, 15 mai 1930; "L'indignation est générale", *ibid.*, 17 mai 1930.

103. "Le R-100, la 'Presse' et le radio", *Le Devoir*, 16 mai 1930.
104. "Le ministre se rend aux justes revendications en faveur de Sa Majesté la langue française", *La Presse*, 20 mai 1930.
105. CCA to Assistant Director of Signals [ADS], "Memorandum", 26 May 1930, APC, RG 24, vol. 4892, dossier HQ 1008-1-85.
106. J.A. Dupont, Director of CKAC, to CCA, "Telegram", 27 May 1930; ADS to CCA, 13 September 1930. *Ibid.*
107. "Airships--A Cruise of R-100", *Flight* 22 (30 May 1930): 583-4; G.F. Meager, *op. cit.*, 185-7.
108. CCA to Mayor of Montreal, 27 May 1930, APC, RG 24, vol. 4891, dossier HQ 1008-1-83 vol. 2.
109. AMSR to SSA, 6 June 1930, PRO, Air 5/982.
110. J. Leasor, *op. cit.*, 112-13. Lord Thomson entend bien se trouver à bord du R-101 lorsque celui-ci entreprendra son voyage vers les Indes. *Ibid.*, 94, 108 et 112-13.
111. "Le R-100 viendra après les élections", *Le Canada* 28 (12 juin 1930): 1; "The R-100's Visit to Canada", *The Aeroplane* 38 (18 June 1930): 1174.
112. "R-100 as Canada's Guest", *Saturday Night* 45 (9 Aug. 1930): 1.
113. CCA to C.G. Brown, June 1930 (?), APC, RG 24, vol. 4892, dossier HQ 1008-1-83 vol.3.
114. "Canliaison", London, to "Defensor", Ottawa, "Telegram", 14 July 1930, *ibid.*
115. "R-100", PRO, Air 2/379, file S29693; G.F. Meager, *op. cit.*, 192-3.
116. N.S. Norway, "R-100 Canadian Flight, 1930", *Journal of the Royal Aeronautical Society* 35 (May 1931): 401; Meager, *op. cit.*, 194.
117. S.9, "Notes of Meeting with DAD", 28 July 1930, p. 1, PRO, Air 5/982.
118. N.S. Norway, "R-100 Canadian Flight", 401.
119. N. Shute, *op. cit.*, 617-18.
120. Press Section, Air Ministry, "Notes for Press Use on Flight of R-100 to Canada", 29 July 1930, p. 2 et Supplementary Notes.
121. Shute, *op. cit.*, 618-19; Meager, *op. cit.*, 193-4, 201.
122. Meager, *op. cit.*, 201-4.
123. Shute, *op. cit.*, 621.
124. Norway, "R-100 Canadian Flight", 407; Meager, *op.cit.*, 206-9.
125. "Le R-100 passe à une faible altitude au-dessus de la vieille capitale, dont les habitants jubilent", *La Presse*, 1^{er} août 1930.

126. N. Shute, *op. cit.*, 622-3.
127. *Ibid.*, 623-4; "Une foule impatiente, nerveuse", *La Presse*, 1^{er} août 1930.
128. "Ce matin, le R-100 amarré au mât d'ancrage de St-Hubert", *Le Devoir*, 1^{er} août 1930.
129. "Advance Seen by King/MacDonald Sends Letter", *The Gazette*, 2 August 1930; "On Imperial Communications", *The Aeroplane* 39 (6 August 1930): 326.
130. G.S. Burrows, Manager, Aviation Dept., Canadian Vickers Ltd., to J.A. Wilson (CCA), 16 August 1930, APC, RG 24, vol. 4892, dossier HQ 1008-1-83 vol. 5.
131. "Près de 200,000 personnes ont vu le R-100 hier", *Le Canada* 28 (4 août 1930): 1.
132. R.H. Hadow, High Commissioner for the UK, to J.H. Thomas, Secretary of State for Dominion Affairs, 8 August 1930, p.2, PRO, Air 2/363, file 521697/30; DAD to S.9, "Minute Sheet", August 1930, p. 1, *ibid.*, Air 2/364, file 523063/30.
133. "Une ville champignon à St-Hubert", *Le Devoir*, 1^{er} août 1930; "Le R-100 ira à Toronto et à Ottawa dit G.J. Desbarats", *La Presse*, 6 août 1930.
134. "Canadian Interest in the Flight", *The Times*, 18 August 1930.
135. N. Shute, *op. cit.*, 625.
136. "Les spectateurs pourront admirer le R-100 des airs", *La Presse*, 4 août 1930; "R-100 in Canada", *The Aeroplane* 39 (13 August 1930): 410.
137. "Huge Airships Lining Empire are Predicted", *The Gazette*, 4 August 1930; "Civic Banquet for R-100 Personnel to be Given Friday", *ibid.*, 5 August 1930.
138. "Only 15 Minutes of Entire Flight was Uncomfortable", *ibid.*
139. "No Date Named for R-100 Trip over Ontario", *ibid.*, 7 Aug. 1930.
140. "Proposed Airship Service to Canada", *The Times*, 7 August 1930.
141. "Pour abolir les distances", *Le Devoir*, 7 août 1930.
142. "Le R-100 ira à Toronto et à Ottawa", *La Presse*, 6 août 1930; "Le R-100, la température aidant, partirait pour Ottawa dimanche après-midi", *ibid.*, 7 août 1930.
143. *La Presse*, 7 août 1930.
144. CCA to G.J. Desbarats (DMND), "Memorandum", 6 May 1930, APC, RG 24, vol. 4891, dossier HQ 1008-1-83 vol. 2; "Mlle Bennett et Lady Perley visitent le R-100 aujourd'hui", *La Presse*, 5 août 1930.
145. O. Héroux, "Regarder avant de sauter", *Le Devoir*, 8 août 1930.

146. Col H.H. Matthew to Chief of General Staff A.G.L. Ma-Naughton, "Memorandum", 9 August 1930, APC, RG 24, vol. 4892, dossier HQ 1008-1-83 vol. 3; N.S. Norway, "R-100 Canadian Flight", 410.
147. B. Sinclair, "Adieu R-100", *Canadian Aviation* 3 (September 1930): 14; Norway, *loc. cit.*
148. Captain R-100 to Assistant Director (Flying), "R-100 Flight Report", 20 August 1930, PRO, Air 2/364, file 522095/30.
149. "Telephone Conversation with the R-100 Broadcast", *Canada* (23 August 1930): 236; DAD to S.9, "Memorandum", 4 September 1930, p. 2, PRO, Air 2/364, file 522095/30.
150. "Le R-100 part en croisière", *Le Devoir*, 11 août 1930; G. MacDonald, "Trip Proved Valuable", *The Gazette*, 12 August 1930.
151. "Le R-100 rentre à Saint-Hubert", *Le Devoir*, 12 août 1930.
152. *Ibid.*; N.S. Norway, "R-100 Canadian Flight", 410.
153. St-Hubert to Airship, Bedford, "Telegram", 12 or 13 August 1930, PRO, Air 5/1026.
154. DAD to S.9, "Memorandum", 4 September 1930, p. 2, *ibid.*, Air 2/364, file 522095/30; Norway, "R-100 Canadian Flight", 411.
155. "R-100 at Montreal", *The Times*, 13 August 1930; Norway, "R-100 Canadian Flight", 410. Le travail d'adaptation n'est pas parfait, comme le prouve un passage mentionnant "the Eastern States of Canada". Airship Guarantee Co. Ltd. to the Hon. R.B. Bennett, 11 August 1930, p. 3, APC, MG 26K, bobine M950.
156. *Ibid.*, 2-5.
157. *Ibid.*, 5-9.
158. "Les officiers du R-100 rencontrent l'hon. Bennett", *La Presse*, 13 août 1930.
159. DAD to S.9, "Airship Notes for Imperial Conference", 21 August 1930, PRO, Air 5/969; "Conference on Airships", 29 August 1930, Air 5/987.
160. "List Was Held Back", *The Gazette*, 14 August 1930.
161. "Le R-100 a attiré 500,000 personnes", *Le Devoir*, 20 août 1930.
162. DAD to S.9, "Minute Sheet", August 1930, p. 2-3, PRO, Air 2/364, file 523063/30.
163. "Les adieux du Canada", *La Presse*, 14 août 1930; Norway, "R-100 Canadian Flight", 411; Meager, *op. cit.*, 218.
164. Group Capt E.W. Stedman, "The Return Voyage of R-100 from Montreal to Cardington", *Canadian Defence Quarterly* 8 (October 1930): 51-2; Norway, "R-100 Canadian Flight", 412; Meager, *op. cit.*, 423-4.

165. Norway, "R-100 Canadian Flight", 414; J.R.G. Bolton, "From Canada by Airship", *The Spectator* 155 (19 July 1935): 91.
166. C.G. Grey, "The Homecoming of R-100", *The Aeroplane* 39 (20 August 1930): 453; "Thursday Night--Montreal, Saturday Morning--London", *Canada* (23 August 1930): 234.
167. "Return of R-100", *Flight* 22 (22 August 1930): 952.
168. "R-100", PRO, Air 2/379, file S29693.
169. "R-100 Crosses the Atlantic", *The Aeroplane* 39 (6 August 1930): 336; "How the R-100 is Realizing Britain's Dreams", *Literary Digest* 106 (16 August 1930): 29.
170. "Editorial Comment--Commercial Airships", *Flight* 22 (5 September 1930): 984; "Editorial--The Airship and the Future", *Canadian Aviation* 3 (September 1930): 11.
171. Air Ministry, *The Progress of Imperial Air Communications* (London: 1930): 29-43.
172. *Ibid.*, 40; "R-100 Extra Bay", PRO, Air 2/363, file 521676/30; DAD to S.9, 1 October 1930, *ibid.*, Air 5/1068.
173. Air Ministry, *Progress*, 4, 42.
174. DAD to S.9, "Minute Sheet", 23 August 1930, p. 1, PRO, Air 5/987; RAW, "Mechanical Handling", 3 September 1930, p.1, Air 11/178; Air Ministry, *Progress*, 39.
175. Air Ministry, *Progress*, 42-3.
176. "Considerations of the Arguments Justifying the Original Experimental programme, 1924", p. 9, PRO, Air 5/1083.
177. Air Ministry, *Progress*, 38-9.
178. "Conference on Airships", 29 August, p.4; "Airship Programme, 1931-1934, Memorandum as to Financial Aspects", 6 September 1930, p. 3. PRO, Air 5/987.
179. S.9 to SSA, 26 August 1930, p. 3, 5, *ibid.*; "Airship Programme, 1931-34", p. 2-3, *ibid.*; RAW, "Airship Development Programme, 1931-1934", 3 September 1930, 5, 33, PRO, Air 5/988.
180. DAD to S.9, "Airship Notes for Imperial Conference", 21 August 1930, PRO, Air 5/969; "Airship Policy", 12 September 1930, p. 2, 4-5 et 9-10, PRO, Air 5/987.
181. J. Leasor, *op. cit.*, 134; R.D.H. Higham, *op. cit.*, 305-6, 317.
182. Leasor, *op. cit.*, xv.
183. N. Macmillan, *Sir Sefton Brancker* (London: 1935): 415-16; N.S. Norway, *Slide Rule*, 136-7; Leasor, *op. cit.*, 29-31, 121-39.
184. Leasor, *ibid.*, 152; Higham, *op. cit.*, 308.

185. Leasor, *ibid.*, 155-7.
186. "The Loss of the R-101", *Canada* (11 October 1930): 36; S.9A to F.W. Musson, "Justification for the Further Flying of Airship R-100", 20 November 1930, p. 7, PRO, Air 5/1083.
187. "Imperial Conference, 1930. Report of the Committee on Civil Aviation", 31 October 1930, p. 1, 5-6, PRO, CAB 32/94.
188. Dominion, London, to Defensor, Ottawa, "Telegram", 16 October 1930, APC, RG 24A, vol. 2111, dossier HQ 921-28-32 vol. 1.
189. AD (0) to AMSR, "Minute Sheet, Future Airship Development", 20 October 1930, p. 5-8, PRO, Air 2/379, file S29693.
190. S.9A to F.W. Musson, 20 November 1930, p. 2, 4 et 7-8, PRO, Air 5/1083.
191. S.9A to F.W. Musson, "Minute Sheet", 20 November 1930, *ibid.*; AD (0) to F.W. Musson, 24 February 1931, p. 1-2, *ibid.*, Air 5/1406.
192. AD (0) to Musson, p. 2; C.G. Grey, *A History of the Air Ministry* (London: 1940): 215.
193. R.D.H. Higham, *op. cit.*, 308-9, 320; J.E. Morpurgo, *Barnes Wallis. A Biography* (London: 1972): 185-6.
194. "L'enquête sur le dirigeable R-101 est finie", *Le Canada* 28 (6 décembre 1930): 1; C.G. Grey, *Air Ministry*, 216.
195. N.S. Norway, "R-100 Canadian Flight", 139; Higham, *op. cit.*, 308-9.
196. C.G. Grey, *Air Ministry*, 216-17.
197. AD (0) to AMSR, "Minute Sheet", 14 March 1931, p. 4-5, PRO, Air 2/379, file S29693; AD (0) to F.W. Musson, 30 March 1931, *ibid.*, Air 5/1406.
198. AD (0) to F.W. Musson, 24 February 1931, p. 2, *ibid.*
199. "Future Policy", p. 2-3, PRO, Air 5/1405; "Memorandum, Future Airship Policy", May 1931, p. 12, *ibid.*, Air 5/1406.
200. Secretary of State for Dominion Affairs to Secretary of State for External Affairs, "Telegram", 13 May 1931, p.2, *ibid.*, Air 2/379, file S29693.
201. O.D. Skelton to Secretary of State for Dominion Affairs, 16 June 1931, *ibid.*
202. "Memorandum, Future Airship Policy", May 1931, p. 3, 6, 8-9 et 11, *ibid.*, Air 5/1406; "Editorial Comment--Our Airship Policy", *Flight* 23 (22 May 1931): 441.
203. United Kingdom, House of Commons, *Parliamentary Debates, Official Report*, 36th Parliament, 1st Session, vol. 262, 5th series, 4th volume of Session, 22nd February to 11th March 1932: 2075.

204. *Keessing's Contemporary Archives*, vol. I, 1931-1934 (London: 1934): 41, 43.
205. SSA, "Note, Future Airship Policy", 8 September 1931, PRO, Air 5/1401; "R-100 and Cardington", 3 October 1931, *ibid.*, Air 5/1042; R.D.H. Higham, *op. cit.*, 322.
206. Secretary of State for Dominion Affairs to Secretary of State for External Affairs, "Telegram", 9 September 1931, PRO, Air 2/379, file S29693.
207. Director, RCAF, to RCAF Liaison Officer, Air Ministry, 13 July 1931, APC, RG 24A, vol. 2112, dossier HQ 921-28-39 vol. 2.
208. AMSR, "Conference on Airship Policy Following the Government Decision of September 1931", 15 September 1930, p. 2, PRO, Air 5/1401; AMSR to SSA, 1 October 1931, *ibid.*, Air 5/1042.
209. "Britain Sells R-100 for Scrap"—Airship going in Economy Move", *The New York Times*, 17 November 1931.
210. "Editorial Comment--the End of R-100", *Flight* 23 (20 November 1931): 1143; "Scrapping R-100", *ibid.* (4 December 1931): 1190.
211. F.A. de V. Robertson, "Breaking up R-100", *ibid.* (11 December 1931): 1210-12; *The New York Times*, 3 January 1932.
212. Squadron Leader R.S. Booth, "Report of a Visit to the United States and Canada, July and August 1932", p. 91-3, PRO, Air 11/168.
213. *Ibid.*, 92-3.
214. "La destruction du fameux mât d'ancrage de St-Hubert", *La Presse*, 13 janvier 1938.