

## Au-delà du crépuscule #4

Par George Fuller

Le MONTREAL DAILY STAR du 30 octobre 1913 publiait une entrevue avec un Montréalais qui avait accompli un voyage aérien dans un Zeppelin lors d'une récente visite en Europe. Gérald Lomer, accompagné de sa fille Clara, avait en effet réalisé une envolée de trois heures, un tour de 175 km au-dessus de la Forêt Noire de Oos près de Baden-Baden, dans le sud-ouest de l'Allemagne.

A l'époque, cette petite ville de villégiature recevait plus de 75,000 visiteurs par an. Sa proximité au Rhin, ainsi qu'à la scénique Forêt Noire, avait attiré nombre de voyageurs fortunés depuis que les Romains étaient venus y jouir des bains thermiques. Les Nord-Américains pouvaient faire des réservations de voyages dans cette région par l'entremise de la compagnie de navigation Hamburg-American (HAPAG).

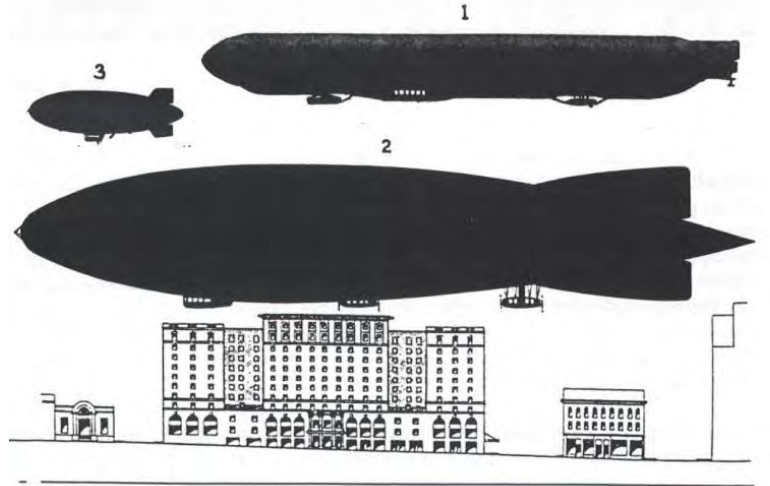
Vers la fin de 1909, bénéficiant d'un support partiel d'HAPAG, l'inventeur du dirigeable rigide, le Comte Zeppelin et ses associés avaient fondé la *Société de Transport Aérien Allemande* (DELAG). Les premiers hangars pour les dirigeables allemands à passagers furent construits à Baden-Baden et à Dusseldorf, et le vol inaugural du dirigeable Zeppelin "*Deutschland*" avec 23 passagers eut lieu à la fin juin 1910. A l'été 1913, sept autres villes allemandes possédaient des hangars pour dirigeables, et trois dirigeables étaient en service régulier.

Les Lomer voyagèrent dans le L.Z. 17 "*Sachsen*" (Saxe) qui avait fait son premier vol au début de mai 1913. Il était muni de trois moteurs à gazoline Maybach de 165 c.v.. Un de ceux-ci, installé dans la nacelle avant de l'équipage, actionnait deux hélices à deux pales sur *outriggers* de chaque côté de la coque. Les deux autres moteurs étaient dans une gondole arrière, chacun menant une hélice à quatre pales sur *outriggers*. Le dirigeable avait une vitesse maximum d'environ 75 km/h.

Les passagers voyageaient dans une cabine semblable à un tramway, située sous le milieu de la partie métallique de la coque qui était recouverte de tissu. Jusqu'à 24 passagers étaient assis sur des sièges en osier avec une table. De grandes fenêtres, qui pouvaient être ouvertes dans les airs, offraient une vue splendide. A bord il y avait des toilettes avec eau courante. Un intendant servait des vins de grands crus, du champagne et un buffet froid de premier choix. Des livres guides, décrivant les différentes régions scéniques survolées, y étaient vendus.

Durant la période de mars 1912 à novembre 1913, DELAG a transporté 19,000 passagers sur 881 envolées qui ont parcouru un total de 65,000 milles (104,500 km). En dépit de quelques accidents qui ont résulté en la perte de plusieurs dirigeables, aucun passager ne fut même blessé. Non seulement les Zeppelins furent les premiers transporteurs aériens commerciaux, DELAG fut la première ligne aérienne au monde.

Les Lomer ne furent probablement pas les seuls Montréalais à voler sur ces dirigeables. Cela démontre que les citoyens de l'actuelle capitale mondiale de l'aviation civile ont participé aux tous premiers jours des vols commerciaux.



Nos illustrations sont extraites d'une annonce pour l'hôtel Mont Royal en 1930. A une échelle commune sont montrés:

- le "Sachsen" (1),
- le dirigeable non-rigide de Goodyear "Mayflower II" (temporairement basé à l'aéroport de Saint-Hubert durant EXPO'67 (3),
- le célèbre visiteur aérien à Montréal, le R-100 (2).

La vue de la rue Peel du côté de l'hôtel (maintenant Les Cours Mont-Royal) n'a pas beaucoup changé depuis.

**Sources :**

American Aviation Historical Society JOURNAL, Vol.7 No.2 Été 1962 "Barnstorming with Champagne" par D.H. Robinson.

Davies. R.G., A History of the World's Airlines, 1964.

Lord Ventry et E. Kolesnik, Jane's Pocket Book of Airships, 1976.

Stroud, John, European Transport Aircraft since 1910, 1966.