



Collection
d'essais
photographiques

**Le R.100
au Canada**



Rénald Fortier
*Conservateur,
Histoire de l'aviation
Musée national de l'aviation*

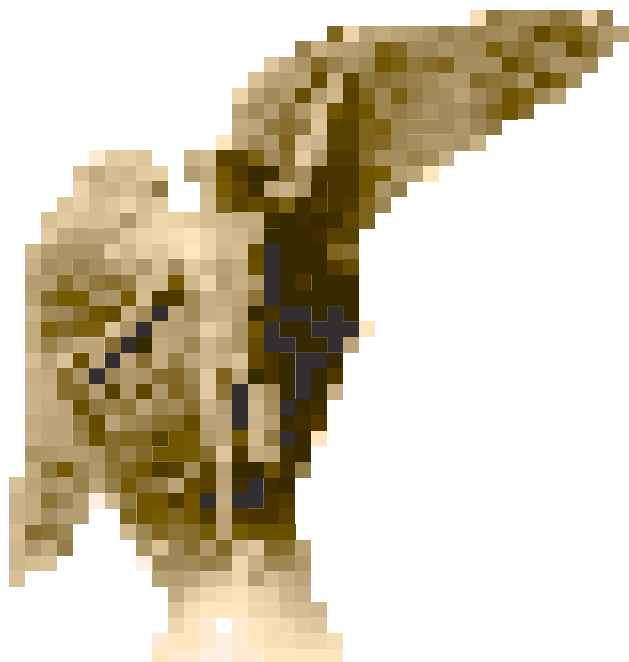
© Musée national de l'aviation 1999



National Aviation
Museum

Musée national
de l'aviation

Canada



Collection
d'essais
photographiques

**Table des
matières**

Introduction 1

Le programme impérial de
transport par dirigeables 2

Le R.101 4

Le R.100 5

Saint-Hubert 8

Le voyage au Canada 10

Le survol du sud
de l'Ontario 15

Le vol vers l'Inde 19

Épilogue 21

Caractéristiques des
dirigeables (en 1929) 22



Ce dirigeable Knabenshue fut piloté par Cromwell Dixon au meeting aérien de Montréal.



Le R.34



Le Graf Zeppelin dans un hangar

Introduction

De nos jours, le dirigeable est jugé dépassé et inutile. On y voit tout au plus un dinosaure volant qui ne peut servir que durant les séries mondiales de base-ball aux États-Unis. Les images de l'explosion du dirigeable rigide allemand *Hindenburg* à Lakehurst (New Jersey) en mai 1937 représentent pour la plupart des gens tout ce qu'ils savent des dirigeables, mais il était un temps où ce moyen de transport retenait beaucoup plus l'attention.

De petits dirigeables souples ont participé à de nombreux spectacles aériens de la première heure tels que le tout premier au Canada, qui s'est tenu à Lakeside (aujourd'hui Pointe-Claire) près de Montréal, entre les 25 juin et 5 juillet 1910. En juillet 1919, un dirigeable rigide anglais, le R.34, est devenu le premier aéronef à traverser l'Atlantique d'est en ouest, entre l'Angleterre et les États-Unis, et à faire l'aller-retour entre l'Angleterre et l'Amérique du Nord. En fait, vers la fin des années 1920 et le début des années 1930, on croyait que seuls les grands dirigeables rigides pourraient un jour transporter fret et passagers au-dessus de l'Atlantique et du Pacifique. Il y a eu de nombreux projets étudiés; le plus connu a été le programme transatlantique allemand, rendu possible par le *Graf Zeppelin* et le *Hindenburg*.



Manoeuvrer un grand dirigeable comme le Graf Zeppelin n'était pas tâche facile.



Quelques-uns des bâtiments à Cardington

Le programme impérial de transport par dirigeables

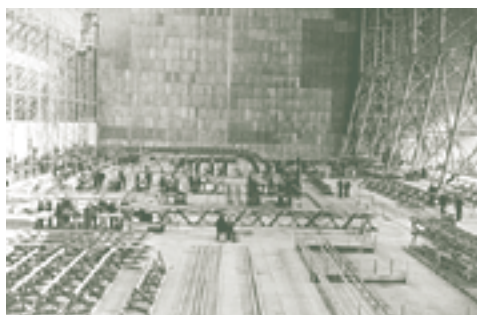
Ce qu'on tend à oublier, c'est que le premier gouvernement travailliste britannique dirigé par Ramsay MacDonald a instauré un vaste programme impérial de transport par dirigeables dès 1924, après un débat politique. L'homme derrière ce programme était le secrétaire d'État pour l'Air britannique, lord Thomson of Cardington. L'idée originale du programme datait en fait de 1922-1923 et provenait de propositions mises de l'avant par un ex-officier de la Royal Navy, Charles Dennistoun Burney.

Le projet de 1924 prévoyait des programmes de recherche et la construction de deux dirigeables rigides géants, les plus gros au monde à l'époque. Ces deux dirigeables seraient le R.100, conçu et fabriqué par une firme privée, l'Airship Guarantee Company, une filiale de la firme Vickers dirigée par Burney, à Howden, et le R.101, conçu et fabriqué par la Royal Airship Works, une société d'État régie par le ministère de l'Air, à Cardington.



Construction du R.100 à Howden

Le but ultime du projet était de créer un service commercial régulier entre les dominions et l'Angleterre pour rapprocher les membres de l'Empire, diminuer l'isolationnisme de certains dominions et garder l'Empire commercialement concurrentiel avec les États-Unis à l'échelle mondiale. À cette époque, on avait comme principal objectif la liaison avec l'Inde; on prenait peu en considération le Canada à cause des dangers de survoler l'Atlantique Nord. On espérait que le R.100 et le R.101 seraient terminés dès 1927, mais des problèmes techniques, politiques et financiers en ont retardé la mise au point. L'équipe du R.100 a aussi dû faire face à deux grèves.



Quelques-uns des éléments structuraux du R.100 dans le hangar de Howden

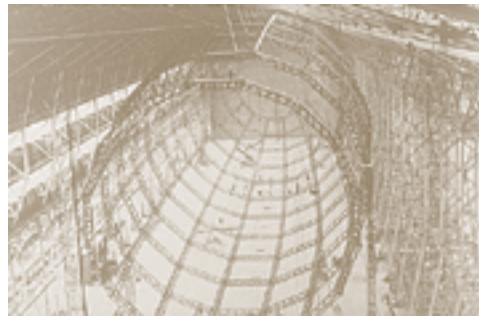
Dès les débuts, il n'y a eu que peu de collaboration ou d'échange d'information entre les concepteurs du R.101, le « dirigeable socialiste », et du R.100, le « dirigeable capitaliste ». Parmi les nombreuses raisons à cette pauvre communication, il y avait un certain manque de tact de la part de l'équipe de la Royal Airship Works, une mauvaise organisation dans les hauts niveaux du ministère de l'Air, la rivalité et la compétition entre société d'État et firme privée, et le caractère difficile et la franchise brutale du concepteur en chef de l'Airship Guarantee Company, Barnes Wallis, bien connu aujourd'hui pour la création du bombardier Wellington, de la bombe à ricochets utilisée par les « Briseurs de barrages » et des bombes à grande capacité de pénétration Grand Slam et Tallboy.

Wallis n'était pas la seule célébrité à travailler à Howden dans l'équipe du R.100; le calculateur en chef était Nevil Shute Norway, mieux connu sous le nom de Nevil Shute, auteur de *A Town Like Alice* et *On the Beach* et de plusieurs autres romans.

Quoique les deux dirigeables aient été conçus à partir des mêmes spécifications, le R.100 et le R.101 étaient en fait très différents l'un de l'autre.



Le R.100 en vol au-dessus de l'Angleterre



La structure en alliages légers du R.100; on peut voir deux ouvriers au sommet de celle-ci.

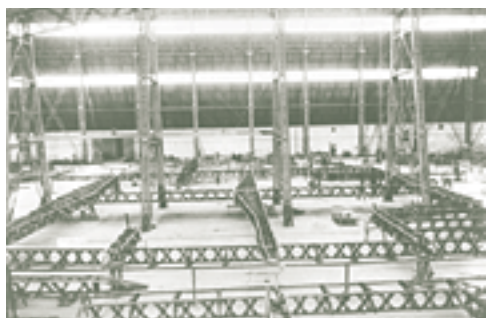
Le R.101

L'apparence et la qualité du travail sur le R.101 étaient de beaucoup supérieurs à ceux du R.100. Malheureusement, ce n'était pas toujours le cas en ce qui a trait aux matériaux utilisés. Le R.101 était aussi plein de nouveautés, souvent lourdes, peu pratiques et superflues. Son premier vol, le 14 octobre 1929, a prouvé hors de tout doute son manque de puissance et son poids exagéré. En fait, le R.101 demeure encore controversé; les opinions vont de « design le plus pourri dans le domaine » à « merveille de l'esprit humain ».

En novembre 1929, après dix vols d'essai, on a retourné le R.101 à son hangar. On l'a allégé en enlevant certains de ses éléments structuraux et on a relâché ses ballonnets afin d'augmenter le volume de gaz (hydrogène) qu'ils renfermaient. Quand il a repris ses vols d'essai, en juin 1930, on a découvert que ses ballonnets frottaient sur la structure, ce qui provoquait des mini-déchirures et des fuites importantes d'hydrogène. On a alors décidé qu'il fallait lui apporter d'autres améliorations. Dans le but d'augmenter sa force ascensionnelle pour son long et périlleux voyage vers l'Inde, le R.101 a regagné son hangar à Cardington pour y être allongé d'environ 14 mètres. Les réparations se sont terminées à la fin de septembre 1930 seulement et elles n'ont eu qu'un succès limité.



Le R.100 près du mât d'amarrage à Cardington



Quelques éléments de la coque du R.100



L'espace réservé aux passagers et la nacelle de commandement du R.100

Le R.100

Le 16 décembre 1929, sept semaines après le premier vol du R.101, son rival le R.100, tiré avec précaution par 400 soldats, quittait son hangar de Howden pour effectuer un premier vol, qui s'est très bien déroulé. Le R.100 a vite prouvé qu'il était supérieur au R.101.

Une période d'essais intensifs de sept mois a suivi, durant laquelle le R.100 a effectué sept vols couronnés de succès dont un d'une durée de cinquante-quatre heures autour des îles Britanniques. Durant le sixième vol, en mai 1930, le cône de queue du R.100 s'est effondré à cause de la pression de l'air. La queue a alors été modifiée et raccourcie d'environ 4 mètres.

Par définition, un dirigeable est une remarquable réalisation technique; un grand dirigeable rigide l'est tout particulièrement. Certains le décrivent comme une cathédrale volante à cause de l'impression de légèreté et de grandeur que lui confère en grande partie sa structure, d'autres, comme une longue cage à oiseau remplie de ballons.

Un dirigeable comme le R.100 comportait plusieurs composantes dont, principalement, une coque bien profilée, contenant les ballonnets remplis d'hydrogène pour le maintenir en l'air; une nacelle de commandement, contenant le personnel de commandement et les contrôles; des nacelles moteurs, contenant les moteurs et les mécaniciens; une queue en forme de croix assurant stabilité et contrôle.

La coque du R.100 consistait en une structure métallique légère constituée d'anneaux et de poutrelles longitudinales renforcées par des kilomètres de fil d'acier et recouverte de tissu verni, à l'épreuve de l'eau. À l'intérieur, se trouvaient quinze ballonnets faits de coton et de baudruche (membrane interne du gros intestin de bovidés), un matériau non poreux. Fabriqués par une filiale de la firme Zeppelin en Allemagne, ces ballonnets contenaient de l'hydrogène, un gaz beaucoup plus léger que l'air. (Un ballon contenant 100 m³ de ce gaz peut soulever une masse de 109 kg.) La partie inférieure de la coque abritait l'équipage et les passagers.



L'une des cabines de passagers



Les balcons promenades inférieur et supérieur à bâbord du R.100



L'étage supérieur surplombant la salle à manger



Le double escalier reliant les deux étages de l'espace réservé aux passagers



La salle à manger

Les 100 passagères et passagers disposaient de deux étages, comptant 14 cabines à deux couchettes et 18 cabines à quatre couchettes, au-dessus de l'espace réservé à l'équipage. La salle à manger de 56 places, de beaucoup la plus grande pièce du bord, se trouvait à l'étage inférieur. De chaque côté, il y avait des cabines et un corridor menant à un balcon d'observation à partir duquel passagères et passagers pouvaient regarder le paysage dessous. L'étage supérieur comprenait un balcon qui surplombait la salle à manger. De chaque côté, il y avait de nouveau des cabines, un corridor et un balcon d'observation plus petit. Un escalier double reliait les deux niveaux de l'espace réservé aux passagères et aux passagers.



*La nacelle de commandement
du R.100*

Une nacelle de commandement, spacieuse et offrant une vue spectaculaire, était fixée sous la coque, juste en dessous de l'espace réservé à l'équipage. Trois nacelles moteurs étaient également installées sous la coque, à l'arrière de la nacelle de commandement. Chacune contenait deux moteurs à 12 cylindres en V Rolls Royce Condor IIIB rénovés de 650 ch, montés en tandem. Les dérives et gouvernails se trouvaient tout à fait à l'arrière. Les dérives, qui étaient fixes, stabilisaient l'appareil et les gouvernails, qui étaient mobiles, servaient à le diriger. Ces éléments de contrôle avaient une structure interne identique à celle de la coque et ils étaient aussi recouverts de tissu imperméabilisé.



Deux des nacelles moteurs



La queue pointue d'origine du R.100



Le premier ministre King (deuxième à partir de la gauche) et d'autres dignitaires à Cardington en 1926



L'aéroport de Saint-Hubert en 1930



Construction du mât d'amarrage à Saint-Hubert

Saint-Hubert

La participation du Canada au programme de transport par dirigeables n'a débuté qu'en 1926, lors d'une Conférence impériale. Le premier ministre William Lyon Mackenzie King a fait preuve d'un enthousiasme inhabituel à cette conférence et a promis l'appui du Canada à la mère patrie. Le patriotisme n'était pas la seule raison qui motivait une participation canadienne. King espérait bien tirer une augmentation des exportations canadiennes si ce programme se réalisait. Curieusement, de tous les Dominions, ce sont les moutons noirs à tendance isolationniste, le Canada et l'Afrique du Sud, qui ont manifesté le plus d'intérêt; la présentation bien orchestrée du ministère de l'Air britannique n'avait convaincu ni l'Australie, ni la Nouvelle-Zélande, ni l'Irlande.

Malgré quelques problèmes à la Chambre des communes, on a alloué une somme d'argent au financement de la construction d'un aéroport, d'une base de dirigeables et d'un mât d'amarrage dans l'est du pays. Des experts britanniques se sont rendus au Canada en mai 1927 pour en choisir le site et ont ainsi visité l'Ontario, le Québec et les Maritimes. Le choix s'est porté sur un emplacement situé sur la rive sud de Montréal, à Saint-Hubert, et la décision a été annoncée officiellement en août 1927. La construction de l'aéroport a presque aussitôt débuté, et le premier vol postal à Saint-Hubert a eu lieu en novembre 1927. C'est aussi au cours de l'été 1927 que le ministère de l'Air britannique a décidé que le R.100 se rendrait au Canada et le R.101, en Inde.

Le mât d'amarrage de la base de Saint-Hubert était une structure énorme, de 60 mètres de haut, qui renfermait toute la machinerie complexe nécessaire à l'amarrage, à l'entretien et au ravitaillement en hydrogène et en carburant des dirigeables qui devaient venir au Canada. Le mât avait été conçu au Canada par le ministère des Travaux publics, et la Canadian Vickers de Montréal avait obtenu le contrat de construction. Dans le but d'en assurer le bon fonctionnement et à la suite d'une demande des Britanniques, une petite équipe de la Marine royale du Canada s'était rendue à Cardington pour y suivre un entraînement de 18 mois.



Le mât d'amarrage de Saint-Hubert

On s'attendait à ce que plus de 600 000 personnes aillent voir le R-100. En prévision, les Chemins de Fer nationaux ont installé des voies ferrées supplémentaires vers Saint-Hubert; on a diffusé dans les journaux des directives strictes en matière de circulation automobile; on a planifié des vols spéciaux pour venir à Saint-Hubert et pour en partir, et on a installé un camp pour les 600 miliciens ou soldats qui devaient contrôler la foule et la circulation.

Comme la couverture médiatique s'annonçait comme la plus importante à avoir jamais eu lieu au pays jusque-là, les Chemins de Fer nationaux, le Canadien Pacifique et d'autres groupes ont installé des postes d'observation à plusieurs endroits à Québec et à Montréal. À la suite de fortes campagnes de presse et de l'insistance de députés québécois, on accepta de mettre sur place des commentateurs bilingues. Le mât d'amarrage de Saint-Hubert a été achevé en mai 1930. Le vol du R.100 devait également avoir lieu en mai ou juin 1930, mais il a dû être reporté en raison de dommages à une dérive en avril 1930, de dommages à la queue en mai, et de l'élection fédérale, à la fin juillet.



L'un des postes d'observation



Une partie de l'équipement utilisé pour la radiodiffusion de l'arrivée du R.100

Le voyage au Canada

Après de nombreux délais, le R.100 a entrepris son voyage au Canada le 29 juillet 1930. On comptait 37 membres d'équipage et six passagers à bord de l'appareil, y compris Sir Charles Dennistoun Burney, qui venait d'être fait chevalier.



*L'officier responsable du vol, le major
George H. Scott*



L'équipage du R.100

L'envolée s'est bien effectuée, mais le dirigeable éprouva certaines difficultés au-dessus de la vallée du Saint-Laurent à quelques reprises. Près de l'île aux Coudres, le R.100 s'est fait secouer plus que jamais par des vents changeants. Plusieurs grandes déchirures sont alors apparues sur trois dérives, et on a dû arrêter les moteurs pendant huit heures afin d'effectuer les réparations nécessaires. Plus de 40 000 Québécoises et Québécois ont acclamé et salué le dirigeable pendant qu'il volait lentement au-dessus d'eux. Un second incident s'est produit plus près de Montréal. Le R.100 a alors traversé des nuages d'orage, et de forts courants ascendants ont causé d'autres dommages aux panneaux de tissu des dérives.



Tôt le matin du 1^{er} août 1930, le dirigeable R.100 s'est amarré rapidement et impeccablement au mât de Saint-Hubert. La traversée avait duré presque soixante-dix-neuf heures.



L'arrivée à Saint-Hubert



Le maire de Montréal, Camillien Houde, avec canne et panama

Un véritable vent de folie s'est alors emparé de Montréal; des dizaines de dignitaires étaient sur place, de même qu'une foule énorme. De nombreuses entreprises ont utilisé la visite du R.100 pour faire de la publicité en tout genre, de la bière aux cigarettes. Il y avait des panneaux partout de même que des chansons sur le R.100, en anglais et en français. C'est la compagnie d'assurance Sun Life qui avait érigé le plus gros panneau publicitaire, qui mesurait 46 mètres sur 9. Une vingtaine d'avions ont fait faire des balades à des centaines de personnes. Plus d'un million de personnes se sont déplacées pour voir le R.100 à Saint-Hubert. Environ 3 000 d'entre elles ont pu visiter l'intérieur du dirigeable, emportant bien souvent des « souvenirs » qu'elles avaient dérobés. La visite était certes un plaisir exceptionnel, mais les 60 cm qui séparaient la plate-forme du mât d'amarrage de la passerelle du R.100 ont donné des sueurs froides à bien des visiteuses et visiteurs.



Quelques-uns des spectateurs rassemblés à Saint-Hubert



Carte postale vendue à l'occasion de la visite du R.100



Le R.100 amarré à son mât



Des avions faisaient faire des balades aux visiteuses et visiteurs.



L'embarquement dans le R.100 exigeait un certain sang-froid.

Il y a aussi eu plusieurs banquets, peut-être dix en tout, à Montréal et Toronto, où Burney et les porte-parole du ministère de l'Air vantaient les vertus du voyage par dirigeable et d'une plus grande collaboration impériale. Les opinions exprimées divergeaient parfois. Les fonctionnaires britanniques mettaient de l'avant celles du ministère de l'Air et Burney faisait de même avec les siennes. Toutes les offres d'aide technique de la Marine américaine ont été poliment, mais fermement, refusées par le gouvernement fédéral. C'était après tout un grand jour pour le Canada.

Au cours des jours qui ont suivi, la Canadian Vickers a préparé de nouveaux panneaux de tissu pour les dérives endommagées et son personnel a aussi effectué certaines réparations à l'intérieur.



De nombreux discours furent prononcés et diffusés.

Le survol du sud de l'Ontario

Dès le départ, on avait prévu des survols du sud de l'Ontario, ainsi que de la région des Cantons de l'Est et de Québec. Les dommages aux dérives ont provoqué leur remise à plus tard ainsi que certaines modifications au parcours. Le soir du 10 août, le R.100 quittait Montréal avec des officiers supérieurs, des représentants du gouvernement et un journaliste, soit 18 passagers. Durant les vingt-six heures qui ont suivi, le R.100 a survolé Ottawa, le sud de l'Ontario, la péninsule du Niagara et surtout Toronto où il a d'ailleurs provoqué des embouteillages monstres. Tout a fonctionné à la perfection, jusqu'à ce que les engrenages de l'un des moteurs lâchent, peu avant l'amarrage, et que l'hélice se retrouve dans le Saint-Laurent. L'équipement spécial pour changer ce moteur étant demeuré en Angleterre, le R.100 s'est vu forcé de retourner chez lui avec cinq moteurs au lieu de six. Le voyage de retour du dirigeable a commencé le 13 août 1930, sous les acclamations de quelques milliers de personnes dont plusieurs s'attendaient à revoir le R.100 quelques mois plus tard.



Quelques-uns des dignitaires qui volèrent à bord du R.100 les 10 et 11 août.



Le R.100 à Saint-Hubert



L'intérieur de la nacelle de commandement



Les chutes Niagara



Vue aérienne de Toronto



Le R.100 au-dessus du fleuve Saint-Laurent à proximité des Mille-Îles



Le R.100 survolant Toronto



L'ombre du R.100 au-dessus du canal Welland



Au-dessus de Montréal



Quelques passagers admirent le paysage.



La nouvelle queue arrondie du R.100

Parmi les 56 personnes à bord, il y avait treize passagers, dont neuf journalistes. Les articles publiés par ces journalistes fournissent d'ailleurs beaucoup de renseignements fascinants sur la vie à bord du R.100. Mais alors qu'ils s'attendaient à une traversée excitante, ces journalistes ont fini par s'ennuyer ferme. Il n'y a pas eu d'incident digne de mention, mis à part un court-circuit dans le système électrique. À partir de ce moment, il a fallu se contenter de repas froids et d'eau froide pour faire sa toilette.

Grâce à un vent arrière, le vol transatlantique n'a duré que cinquante-six heures et demie. Il n'y avait qu'environ 200 voitures qui attendaient son arrivée à Cardington, les gens ayant préféré assister à un match de cricket entre l'Angleterre et l'Australie.

Dès son retour en Angleterre le 16 août, le R.100 a été conduit directement dans un hangar à Cardington afin d'être examiné, réparé et remis en état pour d'autres vols de longue distance.



Quelques dignitaires



Le hangar de la presse à Saint-Hubert



Quelques officiers et passagers dans la nacelle de commandement



La salle à manger



La cuisine



Pour calculer la position du R.100, le navigateur devait grimper au sommet du dirigeable.

Le vol vers l'Inde

Pendant que le R.100 effectuait sa traversée de l'Atlantique, le ministère de l'Air continuait d'aiguillonner le personnel de la Royal Airship Works à Cardington. En autant qu'il était concerné, le R.101 devait absolument partir vers l'Inde et en revenir, en octobre 1930. Le moment choisi pour ce voyage était crucial. En effet, le ministère travaillait à cette époque à un nouveau et fort coûteux programme de développement des dirigeables et la Grande-Bretagne ne pouvait plus payer seule la note. Comme l'économie mondiale battait de l'aile, le ministère en était venu à la conclusion qu'il fallait stimuler l'intérêt des dominions durant la Conférence impériale d'octobre 1930. Il importait d'encourager leur fierté impériale pour qu'ils acceptent de payer. Certaines rumeurs couraient également à propos du secrétaire d'État pour l'Air, lord Thomson of Cardington, à l'effet qu'il pourrait devenir le prochain vice-roi de l'Inde. Les ingénieurs de Cardington, de même que les officiers du R.101, n'étaient pas des plus enthousiastes, mais ils auraient choisi de se taire pour sauver le programme.

Le R.101 a donc quitté le mât d'amarrage de Cardington le soir du 4 octobre 1930. Le long voyage vers l'Inde commençait. Même si ce vol était seulement le deuxième qu'il effectuait depuis son allongement, son commandant ne reçut le certificat temporaire de navigabilité que quelques minutes avant le départ. À son bord, se trouvaient 54 personnes dont le secrétaire d'État pour l'Air, lord Thomson, de même que le directeur de l'aviation civile et le directeur du programme de développement des dirigeables. Le temps était plutôt mauvais, il ventait et il pleuvait.

Après sept heures et demie de vol, le R.101 n'avait couvert que 355 km. Un moteur avait brièvement flanché et le temps, de mauvais qu'il était, devenait exécrable. Vers 2 h 10, près de Beauvais, en France, il semble qu'une grande déchirure soit apparue dans le tissu extérieur, près du nez, exposant les ballonnets, qui ont alors commencé à balloter, puis à se déchirer. L'hydrogène s'échappant par l'énorme déchirure, le dirigeable a perdu de l'altitude et a commencé à piquer. Il a réussi à se redresser, mais il a piqué une seconde fois et a touché le sol au sommet d'une colline.

Le dirigeable s'est soudainement embrasé; quelques minutes plus tard, tout était terminé. Il n'y a eu que huit survivants dont deux sont morts le lendemain. Tous les dignitaires à bord ont péri, y compris lord Thomson. D'un océan à l'autre, les Canadiennes et Canadiens ont exprimé leur peine; les drapeaux ont flotté à mi-mât devant nombre d'écoles, d'hôtels de ville et de manèges militaires.

Les funérailles d'État offertes aux victimes par le gouvernement britannique n'ont en rien diminué l'impact de la catastrophe et le profond malaise entourant le programme. Avec la fermeture graduelle de leur base d'opération à Howden, les ingénieurs de l'Airship Guarantee Company se sont retrouvés en chômage. Une commission royale d'enquête, dont le rapport a été publié en 1931, n'a pas pu trouver la raison exacte de l'accident. Le rapport soulignait toutefois que la raison d'État, c'est-à-dire des pressions politiques, avaient contribué au départ brusqué du R.101 et à son écrasement.

Malgré tous les espoirs et les efforts du ministère de l'Air, le désastre du R.101 a mis fin au programme impérial de transport par dirigeables, de même qu'à toute recherche dans ce domaine en Grande-Bretagne. Comme par le passé, la Grande-Bretagne a pris cette décision sans consulter les dominions; et tout comme les autres, le Canada a seulement été mis au courant de la décision. Le R.100 a été mis en pièces entre décembre 1931 et février 1932. Des rouleaux compresseurs ont aplati la structure avant qu'elle ne soit vendue à un marchand de ferraille.



*L'une des roues de gouvernail
du R.100*

Épilogue

Les deux hangars de Cardington ont survécu jusqu'à aujourd'hui, comme deux témoins silencieux d'un rêve évanoui. Le mât d'amarrage a été abattu durant la Deuxième Guerre mondiale, à cause de la pénurie de métaux en Grande-Bretagne. Comme ses concepteurs l'avaient prévu, l'aéroport de Saint-Hubert est devenu le premier aéroport moderne au Canada. Le mât d'amarrage canadien a été abattu en janvier 1938. Il ne servait plus à rien et constituait par ailleurs un danger pour la circulation aérienne.

Une des deux roues de gouvernail du R.100, de même qu'une couchette se trouvent aujourd'hui au Musée national de l'aviation, à Ottawa.

Caractéristiques des dirigeables (en 1929)

	R.100	R.101
Longueur	719 pi 9½ po (219,38 m)	731 pi 3 po (222,9 m)
Diamètre maximum	133 pi 4 po (40,64 m)	131 pi 3 po (40 m)
Volume des ballonnets	5 156 000 pi³ (145 980 m³)	4 893 740 pi³ (138 555 m³)
Nombre de ballonnets	15	16
Force ascensionnelle	350 610 lb (159 005 kg)	332 775 lb (150 920 kg)
Poids à vide	236 365 lb (107 215 kg)	254 465 lb (115 425 kg)
Charge utile	114 245 lb (51 820 kg)	78 310 lb (35 520 kg)
incluant ballast et équipage	40 325 lb (18 290 kg)	40 310 lb (18 285 kg)
essence, huile et charge payante	73 920 lb (33 530 kg)	38 000 lb (17 235 kg)
Moteurs	6 Rolls Royce Condor IIIB 12 cylindres	5 Beardmore Tornado III 8 cylindres
Puissance totale	3 900 ch	2 600 ch
Vitesse maximale	81,5 mi/h (131 km/h)	70 mi/h (112,5 km/h)
Vitesse de croisière	64 mi/h (103 km/h)	61,5 mi/h (99 km/h)
Autonomie sans vent avec 6 720 lb (3 050 kg) de charge payante	4 095 mi (6 590 km)	2 585 mi (4 160 km)
Endurance	64 h	42 h