

F. J. Hatch

Le Canada, aérodrome de la démocratie:

Le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945



Couverture

Ce tableau en couleurs de Peter Whyte, intitulé *Looking South on 10 R.D.*, et reproduit avec la gracieuseté du Musée canadien de la Guerre, dépeint une scène au 10^e Dépôt de Réparation à Calgary (Alberta) où l'on réparait les avions des écoles aériennes de l'Alberta et du sud de la Saskatchewan. Bien qu'on y recevait divers genres d'avions l'artiste-peintre ne montre que des Avro Anson qui venaient probablement de la 3^e E.P.M. à Calgary ou de la 7^e E.P.M. à Fort MacLeod (Alberta). Né à Banff (Alberta), Peter Whyte étudia la peinture à San Francisco et à Boston. Ses toiles sur les écoles d'aviation installées dans les Prairies canadiennes le rendent unique en son genre comme peintre de guerre.

Cartes dessinées par
William R. Constable

Publication autorisée par le ministre de la Défense nationale

**SERVICE HISTORIQUE
DU
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE**

Monographie N° 1 *

* Cette série de monographies remplace la série originale connue sous le nom de «Documents occasionnels», et dont voici les titres publiés:

1. T.W. Melnyk, *Les opérations aériennes du Canada dans le Sud-Est asiatique, 1941-1945*
2. O.A. Cooke, *Bibliographie de la vie militaire au Canada, 1867-1967.*

© **Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983**

En vente au Canada par l'entremise de nos
agents libraires agréés et autres librairies
ou par la poste au:

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnement et Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

N° de catalogue D63-1-3F Canada: \$11.00
ISBN 0-660-91122-1 à l'étranger: \$13.20

Prix sujet à changement sans avis préalable

Also available in English under the title:
**THE AERODROME OF DEMOCRACY: CANADA AND THE
BRITISH COMMONWEALTH AIR TRAINING PLAN,
1939-1945**

F.J. HATCH

Le Canada, Aérodrome de la démocratie:

Le plan d'entraînement aérien du
Commonwealth britannique, 1939-1945

Service historique
Ministère de la Défense nationale
Ottawa, Canada
1983

Lors de mon séjour à Washington j'ai même composé une lettre pour le Président Roosevelt, une fois, quoiqu'il n'en fut probablement jamais mis au courant. Le Président désirait féliciter (le Premier ministre canadien) Monsieur King à l'occasion du troisième anniversaire de la fondation du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, pour lequel les Canadiens éprouaient une grande et justifiable fierté. J'ai été surpris lorsqu'un ami de la Maison blanche, outrepassant les règles de la bienséance diplomatique et n'en soufflant mot à personne au Secrétariat d'État (américain), me demanda si j'aurais l'obligeance de préparer un message à cet effet, pour le Président, ce que je fis. Ainsi, le 1^{er} janvier 1943, le Premier ministre du Canada reçut une lettre très émouvante louant le Canada comme étant «l'aérodrome de la démocratie». C'est moi qui avait préparé cette lettre signée par le Président des États-Unis.

L.B. Pearson,
*Mike, The Memoirs of the
Right Honorable Lester B.
Pearson, University of Toronto
Press, I, 1972, 208.*

Avant-propos

Le présent ouvrage a pour thème un sujet que j'ai d'abord traité dans une thèse de doctorat en histoire militaire. Je tiens à exprimer ici ma gratitude à l'égard de mes collègues du Service historique du ministère de la Défense nationale, dont les critiques et les conseils m'ont été précieux tout au long de la préparation de ma thèse et de ce livre. Je remercie tout particulièrement Messieurs Brereton Greenhous et Norman Hillmer, le cartographe W. Constable, Mlle M.H. Sabatier qui a traduit le manuscrit, et M. Jean Pariseau qui en a assuré l'édition française.

Je rends hommage aussi aux hommes et aux femmes, ainsi qu'au personnel navigant et non-navigant qui participèrent à la réalisation du P.E.A.C.B. et qui, de vive voix ou par correspondance, m'ont fourni des informations pertinentes.

F.J.H.

La version française établie
par Marie-Hélène Sabatier, L.A., L. ès L.,
avec la collaboration de M. J.-G. Lemire (terminologue)
du BUREAU DES TRADUCTIONS DU SECRÉTARIAT
D'ÉTAT

Responsable de l'édition française
Jean Pariseau, CD, BA, M Hist, D ès L,
Historien en chef, Service historique du
ministère de la Défense nationale

Avertissement: Dans la préparation du présent ouvrage, l'auteur a eu libre accès aux documents officiels conservés au ministère de la Défense nationale; toutefois, il prend à son compte les conclusions qu'il a tirées et les opinions qu'il exprime, sans engager en rien la responsabilité du ministère quant à l'interprétation ou la présentation des faits.

Table des Matières

Avant-propos.....	v
Liste des cartes et tableaux	ix
Sigles et abreviations	xi
Lexique des grades dans l'A.R.C.	xiii
Préface (W.A.B. Douglas)	xv
Chapitre 1 Un plan grande envergure	1
Chapitre 2 Le plan devient réalité.....	37
Chapitre 3 Une période de désarroi	53
Chapitre 4 Les écoles de la R.A.F.	69
Chapitre 5 Les américains et le P.E.A.C.B.....	91
Chapitre 6 Le nouvel accord relatif à l'entraînement aérien (5 juin 1942).....	111
Chapitre 7 L'entraînement des pilotes dans les centres du P.E.A.C.B.	127
Chapitre 8 Les autres membres d'équipage aériens (observateurs, navigateurs, bombardiers aériens, radionavigants, mitrailleurs aériens et mécaniciens de bord)	177
Chapitre 9 La pénurie d'effectifs en 1943 et la réduction de la durée des stages d'entraînemnt aérien	197
Épilogue.....	219

Annexes

A	Navigants brevetés du P.E.A.C.B.	223
B	Tableau récapitulatif des navigants brevetés du p.e.a.c.b.	227
C	Centres d'entraînement aérien	228
D	Principaux établissements et unités de soutien au sol du P.E.A.C.B.	233
Index		235

Liste des cartes et tableaux

	PAGE
Tableau A-1: Liste des E.E.P. et des E.P.M. ouvertes en 1940 et 1941	60
Tableau A-2: Étapes dans la formation des pilotes sous l'égide du P.E.A.C.B.	135
P.E.A.C.B. - Écoles de pilotage	
- Regions de l'EST du Canada	136
- Régions de l'OUEST du Canada	137
P.E.A.C.B. - Écoles d'aviateurs non-pilotes	189
Tableau A-3: Ventilation des frais généraux du P.E.A.C.B.	220

Sigles et abbreviations

AC 1 ou 2	Aviateur (de 1 ^{re} ou de 2 ^e classe)
A.R.C.	Aviation royale du Canada
B.F.T.S.	British Flying Training Schools
C.A.R.C.	Corps d'aviation royal canadien (désuet)
D.C.A.	Défense contre-avions (A.A.)
D.F.C.	Distinguished Flying Cross
D.S.C.	Distinguished Service Cross
D.S.O.	Distinguished Service Order
E.B.T.	École de bombardement et de tir (B.G.S.)
E.C.P.	École centrale de pilotage (C.F.S.)
E.E.P.	École élémentaire de pilotage (E.F.T.S.)
E.N.A.	École de navigation aérienne (A.N.S.)
E.O.A.	École d'observation aérienne (A.O.S.)
E.P.A.	École préparatoire d'aviation (I.T.S.)
E.P.M.	École de pilotage militaire (S.F.T.S.)
E.R.	École de radionavigants (W.S.)
E.R.G.	École de reconnaissance générale (G.R.S.)
M.D.T.	Ministère (fédéral) du Transport
M.M.A.	Ministère (fédéral) des Munitions et Approvisionnements
M.R.C.	Marine royale du Canada
P.E.A.C.B.	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (B.C.A.T.P.)
P.F.U.T.G.	Programme de formation d'urgence en temps de guerre (W.E.T.P.)
P.R.O.	Public Records Office (Londres)
Q.G.	Quartier général
R.A.A.F.	Royal Australian Air Force

R.A.F. **Royal Air Force**
R.F.C. **Royal Flying Corps**
R.N.A.S. **Royal Naval Air Service**
R.N.Z.A.F. **Royal New Zealand Air Force**
S Hist Service historique (Défense nationale du Canada)
U.E.O. Unité d'entraînement opérationnel (O.T.U.)
U.S.A.A.C. **United States Army Air Corps**
U.S.A.A.F. **United States Army Air For ces**
V.H.F. Très haute fréquence (**very high frequency**)

Lexique des grades dans 1'A.R.C.

Aviateurs, sous-officiers et adjutants

Boy	Boy	
Aviateur, 2 ^e classe	(Av2)	<i>Aircraftman 2nd Class</i>
Aviateur, 1 ^{re} classe	(Av1)	<i>Aircraftman 1st, Class</i>
Aviateur-chef	(AvC)	<i>Leading Aircraftman</i>
Caporal	(Cpl)	<i>Corporal</i>
Sergent	(Sgt)	<i>Sergeant</i>
Sergent de section	(SgtS)	<i>Flight Sergeant</i>
Sous-officier breveté, 2 ^e classe	(SOB2)	<i>Warrant Officer, Class II</i>
Sous-officier breveté, 1 ^{re} classe	(SOB1)	<i>Warrant Officer, Class I</i>

Officiers

Sous-lieutenant d'aviation	(SLt)	Pilot Officer
Lieutenant d'aviation	(Lt)	Flying Officer
Capitaine d'aviation	(Capt)	Flight Lieutenant
Commandant d'aviation	(Cmdt)	Squadron Leader
Lieutenant-colonel d'aviation	(Lt-col)	Wing Commander
Colonel d'aviation	(Col)	Group Captain
Commodore de l'Air	(CdreA)	Air Commodore
Vice maréchal de l'Air	(V/M/A)	Air Vice-Marshal
Maréchal de l'Air	(M/A)	Air Marshal
Maréchal en chef de l'Air	(M/C/A)	Air Chief Marshal

Préface

Ce livre fait partie d'une série d'ouvrages consacrés à l'histoire militaire du Canada et il décrit ce que fut le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (P.E.A.C.B.), ce programme grâce auquel plus de 130 000 membres des équipages aériens des forces alliées furent formés au cours de la Deuxième Guerre mondiale. L'entraînement des aviateurs se faisait au Canada sous l'autorité de l'Aviation royale du Canada* (A.R.C.). Ce plan était extrêmement important, étant donné que dans les combats aériens, le succès dépend essentiellement de la qualité des aviateurs. Sans un personnel qualifié, tous les autres facteurs comme par exemple le matériel, les renseignements, les tactiques nouvelles et l'avantage stratégique, n'ont plus qu'une valeur secondaire.

L'histoire officielle de l'A.R.C. traite le même sujet, mais beaucoup moins en détails, car il lui faut être succincte et ne donner que les détails nécessaires pour situer les faits par rapport aux autres aspects des activités, des politiques et des stratégies des forces aériennes. Ayant consacré beaucoup d'années à l'étude du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, M. Fred Hatch a été chargé d'en faire l'historique à l'intention des étudiants qui s'intéressent à l'histoire de l'aviation militaire et désirent savoir quel fut, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, le rôle joué par cet important programme d'entraînement aérien. Ce livre sera pour eux une importante source d'informations.

Le premier volume de l'histoire officielle de l'A.R.C., *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, par S.F. Wise, montre comment en 1917 et 1918 le Canada devint un grand centre d'entraînement aérien des aviateurs du *Royal Flying Corps* (R.F.C.) et de la *Royal Air Force* (R.A.F.); mais cette entreprise ne devait pas nécessairement mener au plan réalisé de 1939 à 1945. En effet, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique fut quel-

* Nous avons utilisé le terme «Aviation royale du Canada» pour traduire *Royal Canadian Air Force*, de préférence à «Corps d'aviation royal canadien», terme officieux plus en vogue jusqu'à l'unification des forces armées du Canada, mais calqué à tort sur le titre anglais *Royal Flying Corps*.
NDLR.

que chose de très différent. En 1917, ce que l'on appelait au Canada l'«*Imperial Royal Flying Corps*» fut instauré par un accord conclu sur le plan administratif avec le gouvernement canadien, par l'entremise du major-général Willoughby Gwatkin, chef de l'état-major général. Sans s'en référer aux autorités politiques canadiennes, le colonel C.G. Hoare, officier britannique commandant le R.F.C., négocia avec la Section aérienne de l'Armée américaine les modalités d'utilisation en commun de bases d'aviation au Texas et en Ontario. Le «*R.F.C. Canada*», devenu «*R.A.F. Canada*» le 1^{er} avril 1918, attira des milliers de Canadiens et d'Américains qui s'enrôlèrent pour servir dans l'aviation. Il s'ensuivit un rapide développement d'une industrie aéronautique embryonnaire qui, en 1918, avait produit 2 900 avions d'entraînement, environ trente hydravions à coque F5L et même quelques moteurs d'avions. En liaison étroite avec le Royaume-Uni et pressé par les nécessités de la guerre, le Canada fit, entre 1914 et 1918, des progrès remarquables dans le domaine de l'aviation.

Entre les deux guerres, le Canada resserra ses relations avec l'industrie américaine et s'affranchit davantage de la Grande-Bretagne. Les liens avec le Royaume-Uni demeuraient solides, mais leur forme changeait. Pendant la Première Guerre mondiale, le principal avantage du R.F.C./R.A.F. Canada était ses capacités de recrutement. A un niveau similaire, la formation des recrues se faisait en Grande-Bretagne et en Égypte. Les aviateurs britanniques ne traversèrent pas l'Atlantique pour venir suivre des cours d'aviation au Canada, mais beaucoup d'entre eux quittèrent la zone de guerre pour devenir instructeurs chez-nous. À la fin des années 1930, lorsque des menaces de guerre surgirent de nouveau à l'horizon, on prévoyait qu'il faudrait non seulement constituer une réserve d'aviateurs-canadiens, mais aussi, et surtout, fournir des installations pour l'entraînement des aviateurs britanniques. À cette époque, la R.A.F. se tourna de nouveau vers le plus ancien de ses dominions pour y installer des centres d'entraînement aérien. On s'attendait à ce que les écoles d'aviation britanniques deviennent trop nombreuses lorsque les effectifs augmentèrent en temps de guerre. Toutefois, le gouvernement canadien réagit à ce sujet d'une toute autre façon qu'en 1917. Comme le souligne M. Fred Hatch, le

Premier ministre, à l'instigation de ses conseillers diplomatiques les plus haut placés, fit tout son possible pour freiner l'installation d'écoles d'aviation britanniques sur le sol canadien puisqu'une telle installation paraissait empiéter de façon intolérable sur la souveraineté canadienne.

Quand finalement les considérations d'ordre militaire l'emportèrent, vers la fin de l'année 1939, les nouveaux liens politiques établis entre le Royaume-Uni et le Canada influèrent beaucoup sur la forme de l'accord conclu entre les deux pays au sujet de l'entraînement des aviateurs; il en fut de même des hasards de la guerre aérienne. À Ottawa et en Grande-Bretagne, les officiers d'aviation pressentaient les avantages qu'offrirait un vaste plan d'entraînement aérien au Canada. Il était évident que le ciel de la Grande-Bretagne serait dangereusement encombré, bien plus encore que vingt-cinq ans auparavant. Avec la guerre, le rapide développement des centres d'entraînement britanniques allait bientôt congestionner au-delà des limites souhaitées les installations existantes. Les planificateurs de la R.A.F. avaient aussi jeté des regards de convoitise vers le sud de la Rhodésie, l'Afrique du Sud et l'Australasie. Chacun de ces endroits avait des avantages, mais aucun de ces avantages, comme l'explique monsieur Hatch, n'était comparable à celui de la situation des centres d'entraînement canadiens à proximité des axes commerciaux de l'Atlantique-Nord. Ce fut là un argument important qui fit donner la préférence au Canada.

À certains égards aussi, le P.E.A.C.B. était la meilleure forme d'aide que le Canada pouvait offrir en 1939. La réalisation de ce plan exigerait sur place de grosses dépenses; elle stimulerait l'économie, et influencerait profondément sur les opérations outre-mer. Il fallait cependant veiller à ce que le Canada, en signant cet accord, gardât entièrement le contrôle de la réalisation du plan lui-même et des escadrilles d'aviateurs canadiens diplômés. La rédaction du texte de la convention relative au P.E.A.C.B., donna lieu à des négociations très serrées entre le Canada et la Grande-Bretagne et provoqua de nombreuses récriminations de part et d'autre. Jusqu'en 1943, plusieurs obstacles freinèrent la réalisation du plan avant que les deux gouvernements ne s'entendent pour canadianiser le commandement des escadrilles de l'A.R.C. combattant outre-mer.

À la même époque, la réalisation du P.E.A.C.B. gênait l'exécution d'autres projets de l'A.R.C. au Canada. Il était paradoxal que les forces armées territoriales chargées de la défense aérienne du Canada ne puissent faire appel qu'à un petit nombre de diplômés canadiens du P.E.A.C.B., la majorité d'entre eux devant, aux termes de la convention, être affectés aux escadrilles de l'A.R.C. ou de la R.A.F. outre-mer. Or, très préoccupé par ses problèmes de politique intérieure, et privé du droit de participer aux décisions des gouvernements alliés en matière de stratégie, droit que le Premier ministre cherchait activement à obtenir, le gouvernement canadien attachait beaucoup d'importance à la défense territoriale, en partie à cause de la menace croissante que représentait la présence des sous-marins ennemis dans l'ouest de l'Atlantique et en partie à cause des pressions politiques. Il se peut que parfois les ressources consacrées à la défense aérienne aient été déterminées sans qu'on tienne compte de la réalité, mais il ne faut pas oublier que les gouvernants se trouvaient en présence du fait que le Canada, jusqu'alors un pays faible presque entièrement dépourvu de forces armées, était soudain appelé à jouer un rôle militaire assez important. Le rapide accroissement des effectifs des forces armées avait pour conséquence que des gens n'ayant encore jamais eu à administrer de grandes unités éprouvaient des difficultés à comprendre les impératifs de la guerre moderne.

C'est dans ce contexte général, dont traitera en détail le 2^e tome de l'histoire officielle de l'A.R.C., que fut mis en vigueur le P.E.A.C.B. Les modalités d'application de ce plan dépendirent davantage de la tournure prise par la guerre aérienne outre-mer, que décrira le 3^e tome de la série. Monsieur Hatch y fait allusion, et peut-être serait-il utile d'en résumer ici les points principaux.

Jusqu'au printemps de l'année 1941, l'Allemagne conserva l'initiative dans les opérations aériennes. En 1940, la Grande-Bretagne manquait d'équipages aériens pour remplacer les aviateurs abattus au-dessus de la France et pendant la Bataille d'Angleterre, pour repousser les attaques des bombardiers ennemis et pour renforcer les escadrilles de la R.A.F. à Malte et au Moyen-Orient. À juste titre, l'histoire officielle de la Royal Air Force montre que cette période de la guerre aérienne fut celle d'une lutte inégale. En juillet

1941, cependant, le Royaume-Uni augmenta fortement l'intensité de ses bombardements stratégiques et redoubla ses attaques aériennes contre les pays de l'Axe. Ses pertes augmentèrent en partie du fait que l'offensive est une stratégie plus coûteuse que les autres, et en partie du fait que la R.A.F. attaqua délibérément pour provoquer les défenses allemandes et les mettre à l'épreuve. En décembre 1941, l'entrée en guerre du Japon aggrava la situation. En 1942, les escadrilles de bombardement commencèrent à manquer d'effectifs, en particulier par suite de nouveaux besoins au Moyen-Orient. On décida donc qu'il n'y aurait qu'un pilote par bombardier (ce qui permit de prolonger la période de formation des pilotes) que la composition des équipages de bombardiers serait modifiée, comme on le voit dans les 6^e et 8^e chapitres. Ces décisions, tout particulièrement celle d'intensifier les raids de bombardement, eurent des répercussions sur le P.E.A.C.B. Vers la fin de la guerre, lors de l'invasion de l'Europe et des opérations menant à la défaite du Japon, on constata une constante diminution des pertes aériennes et, comme le montre le 9^e chapitre, le nombre des aviateurs diplômés sortis des écoles du P.E.A.C.B. dépassa les besoins.

Beaucoup d'aspects de l'histoire du P.E.A.C.B. intéresseront des générations successives de lecteurs. Le Canada continue d'être un endroit idéal pour l'entraînement aérien sur une grande échelle. Le succès du P.E.A.C.B. est très évident quand on compare le nombre d'heures de vol à celui des accidents mortels en cours d'entraînement. En 1917, dans le Royal Flying Corps, on comptait un accident pour 200 heures de vol, et en octobre 1918, il n'y en avait plus qu'un pour 5 800 heures de vol. En 1940-1941, le taux était d'un accident pour 11 156 heures de vol; on comptait un accident pour 22 388 heures de vol à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Par ailleurs, chez les aviateurs diplômés les pertes restèrent élevées, comme en témoigne le petit nombre de ceux qui, parmi ces beaux jeunes gens fiers et souriants sur les photos des promotions sortant des écoles du P.E.A.C.B., survécurent à la guerre aérienne. Quelles que soient les causes de ces tristes statistiques, il est de la plus haute importance de pouvoir former en très grand nombre des aviateurs extrêmement qualifiés et de pouvoir remplacer instantanément ceux qui tombent au combat. C'est pourquoi il est indis-

pensable que les historiens et les militaires de carrière comprennent bien l'importance vitale de l'entraînement des aviateurs pendant la guerre.

W.A.B. Douglas
Directeur
Service historique
de la Défense nationale

1

Un plan de grande envergure

À minuit, le 16 décembre 1939, environ trois mois et demi après le début de la Deuxième Guerre mondiale, un petit groupe d'hommes se réunit dans le bureau du Premier ministre Mackenzie King pour signer le texte d'un accord relatif à l'entraînement de pilotes et d'équipages aériens au Canada et à leur affectation ultérieure aux unités combattantes. Une brève discussion eut lieu au sujet de la date de signature de ce document; celle-ci aurait dû être le 16 avril, mais en réalité, on écrivit le 17 avril à cause de la préférence accordée à ce jour par Mackenzie King, avec l'assentiment de ses cosignataires*. Le 17 avril était par hasard la date d'anniversaire du Premier ministre, ce qui paraissait de bon augure pour le succès du P.E.A.C.B. Mackenzie avait une prédilection toute particulière pour les dates d'anniversaire et aussi pour certains chiffres et, en outre, pour les heures où les deux aiguilles de l'horloge passaient l'une sur l'autre ou étaient en prolongement l'une de l'autre.¹ Après quelques minutes de pause pour des souhaits de bon anniversaire, l'accord fut signé par Lord Riverdale pour le Royaume-Uni, par Mackenzie King pour le Canada² et ultérieurement par les représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande qui, après avoir participé aux négociations, avaient regagné leurs pays avant d'avoir pu parapher le texte définitif de l'accord.

Ce soir-là, Mackenzie King s'adressa à la radio au peuple canadien pour annoncer la mise en oeuvre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (P.E.A.C.B.), un plan de «grande envergure».

* Outre le Premier ministre, il y avait Lord Riverdale, principal négociateur du Royaume-Uni, O.D. Skelton, Sous-secrétaire d'État canadien aux Affaires extérieures, A.D.P. Heeney, chef de cabinet du Premier ministre, J.G. Abraham, ministre de l'Air (Royaume-Uni), et le maréchal en chef de l'Air Sir Robert Brooke-Popham, de la R.A.F.

«L'entreprise est d'envergure, et fera du Canada l'un des plus grands centres d'entraînement d'aviateurs au monde. L'exécution de ce plan aura pour résultat d'accroître rapidement le nombre des écoles d'aviation au pays, et d'activer, de façon soutenue, la formation de pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs éminemment qualifiés... En un mot, le but du plan est de créer des forces de l'air d'une puissance invincible».³

Sans aucun doute, ces paroles avaient une signification politique, mais l'importance que Mackenzie King attachait à cet accord relatif au plan d'entraînement aérien était certes justifiée, puisqu'il devait être la pierre angulaire du P.E.A.C.B. qui, à son apogée, formerait plus de 130 000 aviateurs pour les forces aériennes alliées.

Bien qu'issu de la Deuxième Guerre mondiale, le P.E.A.C.B. est, de par son origine, profondément enraciné dans l'histoire très embrouillée des relations entre les forces aériennes du Commonwealth, et particulièrement entre l'A.R.C. et la R.A.F., relations qui débute officiellement à l'époque de la guerre de 1914-1918. Au moment de la Grande Guerre, le Canada ne possédait pas de forces aériennes et les Canadiens qui préféraient combattre dans les airs au lieu de patauger avec l'infanterie dans la boue des Flandres pouvaient s'engager dans l'un des deux corps d'aviation britannique existant alors, à savoir le *Royal Naval Air Service* (R.N.A.S.) et le *Royal Flying Corps* (R.F.C.), qui fusionnèrent en avril 1918 pour former la *Royal Air Force* (R.A.F.). En tout, 22 000 Canadiens environ servirent dans les forces aériennes britanniques.⁴ La R.A.F. qui, à la fin de la guerre, était la plus puissante force aérienne du monde, était donc fortement tributaire du Canada pour le recrutement des instructeurs et des observateurs aériens dont elle avait besoin.

Après la Première Guerre mondiale, les Canadiens gardèrent la possibilité de s'engager dans la R.A.F. Chaque année en Angleterre, deux commissions permanentes d'officier étaient accordées à des diplômés du Collège militaire royal ou des universités canadiennes, alors que les élèves des établissements d'enseignement secondaire pouvaient, après la fin de leurs études, concourir au même titre que leurs homologues de Grande-Bretagne pour des commissions temporaires* d'officier, accordées pour cinq ou six ans.⁵ Au cours des paisibles et prospères années 1920, époque où l'on manquait de pilotes-aviateurs au Canada, ces perspectives d'engagement dans la R.A.F. suscitaient peu d'intérêt. Dix ans plus tard toutefois, le gou-

* C'est-à-dire de courte durée.

vernement britannique, ayant réalisé combien l'aviation britannique paraissait faible en comparaison de celle de l'Allemagne, lança une vaste campagne de recrutement d'aviateurs qui enthousiasma les jeunes Canadiens. Ce ne fut qu'à partir de 1934 que l'on commença pour de bon à recruter des équipages aériens dans les *dominions* lorsque précisément la R.A.F. mettait en vigueur son premier programme d'expansion d'après-guerre. Certains événements montrent, cependant, que la longue crise économique qui ralentit beaucoup le développement de l'aviation civile et militaire au Canada, incita bien avant cela les jeunes aviateurs à faire carrière de l'autre côté de l'Atlantique.

En 1931, par exemple, vingt-cinq Canadiens obtinrent leur brevet de pilote à Camp Borden, mais l'A.R.C. ne put offrir, à cause de la maigreur de son budget, qu'une seule commission d'officier dont l'heureux récipiendaire fut J.L. Plant, de Victoria. Comme la plupart de ses collègues enrôlés avant la guerre dans l'A.R.C., Plant était ingénieur, ce qui lui permettait de servir comme mécanicien au sol après ses heures de vol. Quant aux autres pilotes brevetés, l'A.R.C. ne pouvait que les inscrire sur une liste d'attente. Même un sous-lieutenant provisoire comme P.Y. Davoud, sorti premier du Collège militaire royal de Kingston, qui avait reçu l'Épée d'honneur en 1931, à Camp Borden, et qui avait pour parrain nul autre que le major-général A.G.L. McNaughton, chef de l'état-major général, fut déçu de voir que l'A.R.C. n'avait pas de place pour lui. Davoud se tourna donc vers la R.A.F. où, après de longues négociations entre le Q.G. de l'Aviation à Ottawa et le ministère de l'Air à Londres, lui et deux de ses camarades furent admis à titre définitif comme officiers. Ils partirent aussitôt «en toute hâte» pour l'Angleterre.⁶

Au cours de l'exercice financier 1934-1935, deux Canadiens obtinrent une commission permanente et six autres une commission temporaire d'officier de la R.A.F.⁷ L'année suivante, par suite de la grande publicité faite en Angleterre pour la R.A.F., trente-six candidats au moins réussirent à obtenir une commission temporaire et un candidat, une commission permanente d'officier.⁸ C'était généralement des élèves diplômés du R.M.C. et brevetés pilotes à Camp Borden qui obtenaient une commission permanente d'officier de la R.A.F., faute de place dans l'A.R.C.

Jusque là, les Canadiens étaient admis plus ou moins régulièrement dans la R.A.F. Ils allaient individuellement se renseigner à leur bureau militaire de district ou au Q.G. de l'A.R.C., qui les mettait en rapport avec la R.A.F. Ils étaient interviewés par un officier au bureau du district militaire le plus proche et ensuite, éventuellement, ils se rendaient à leurs frais au Royaume-Uni. Le rôle du gouvernement canadien s'arrêtait là; et si les candidats, après être arrivés en Grande-Bretagne, n'étaient pas acceptés par le ministère de l'Air, ce qui était heureusement assez rare, ils ne pouvaient compter sur aucune aide. En 1935, pour encourager un plus grand nombre de jeunes gens à s'enrôler dans la R.A.F., le ministère de l'Air conçut un plan qui évitait aux candidats refusés l'ennui d'avoir dépensé de l'argent pour rien. Le ministère de l'Air se déclara prêt à accepter momentanément d'enrôler provisoirement comme officiers, au maximum chaque année, vingt-cinq candidats recrutés au Canada.⁹ Ceux-ci subiraient un examen médical avant de partir pour l'Angleterre et, de ce fait, ils auraient d'assez bonnes chances de se voir accepter par la R.A.F. à leur arrivée. En 1936, le ministère de l'Air s'engagea à rembourser à ces candidats leurs frais de voyage.¹⁰

Grâce à ces encouragements supplémentaires, le nombre des Canadiens désireux de s'engager dans la R.A.F. augmenta. En 1936-1937, outre les deux candidatures à des commissions permanentes d'officier, l'A.R.C. transmit au ministère de l'Air trente-sept candidatures à des commissions temporaires dont 17 furent acceptées, 1 retirée, 3 refusées par suite d'inaptitude physique; 16 restèrent en attente.¹¹ Les candidatures présentées par le Q.G. de l'Aviation étant rarement refusées par la R.A.F., on peut sans exagérer supposer que ces dernières furent, elles aussi, acceptées, ce qui porte en tout à trente-trois le nombre des candidatures acceptées. En outre, le commandant en chef de l'A.R.C. mentionnait dans son rapport que, selon des informations provenant des divers districts militaires, 40 candidats s'étaient adressés directement au ministère de l'Air.¹² On ne sait pas exactement ce qu'il advint d'eux, mais sans doute s'agissait-il de jeunes Canadiens enthousiastes qui n'avaient pas la patience de passer par la filière normale et qui avaient préféré se rendre par leurs propres moyens au Royaume-Uni, la plupart d'entre eux ayant voyagé comme matelots à bord de navires transportant du

bétail. Cependant, la R.A.F. était pour diverses raisons rarement en mesure de les enrôler immédiatement et ils devaient souvent attendre assez longtemps sans moyens financiers suffisants. Néanmoins, peu d'entre eux étaient finalement refusés.¹³

À cette époque, le quota annuel des Canadiens enrôlés directement par la R.A.F. était fixé à vingt-cinq, comme l'avait proposé en novembre 1935 le gouvernement britannique, mais ce quota ne fut approuvé officiellement par le gouvernement canadien qu'en 1937 après bien des hésitations.¹⁴ Il avait été, cependant, déjà dépassé à deux reprises, en 1935-1936 et en 1936-1937. Quelque peu embarrassé par le nombre croissant de candidatures non sollicitées, le gouvernement britannique demanda en avril 1937, exactement un mois après l'acceptation de ce quota par le gouvernement canadien, que le nombre maximum soit porté de 25 à 125.¹⁵ Après une année de réflexion et à la suite de plusieurs notes envoyées par les Britanniques, le gouvernement canadien approuva, en mars 1938, cette augmentation à condition «que cela ne l'engage à rien».¹⁶ Vers la fin de mars 1939, cent dix-huit autres candidats canadiens furent donc choisis et présentés pour des commissions de courte durée dans la R.A.F. Le nouveau quota resta en vigueur jusqu'en septembre 1939, mais au cours des derniers mois de paix, les Canadiens attirés par l'aviation commencèrent à se tourner vers l'A.R.C. dont le développement leur offrait de nouvelles possibilités de carrière.

On ne dispose pas de chiffres précis, mais sans doute plus de quatre cents Canadiens demandèrent leur admission dans la R.A.F. pendant l'entre-deux-guerres.* Le rapport annuel du ministère de la Défense nationale révèle qu'à partir de l'exercice financier 1932-1933 jusqu'au 31 mars 1939, la R.A.F. enrôla quatrevingt-dix Canadiens. En outre, en 1931, trois Canadiens obtinrent des commissions permanentes. Il est probable que pendant la période allant du 31 mars 1939, date des dernières statistiques, à la date de la déclaration de guerre, la R.A.F. enrôla une cinquantaine de Canadiens. Il faut aussi ajouter qu'un assez petit nombre de ressortissants canadiens s'étant adressés directement soit par lettre, soit verbalement, au ministère de l'Air à Londres, furent enrôlés par la R.A.F. à l'insu

* Une liste des membres du personnel non navigant montre que 441 Canadiens étaient mécaniciens dans la R.A.F. (S Hist 181.005/D 270)

du Q.G. de l'A.R.C. Dans une autre source de référence préparée par le ministère (britannique) de l'Air, on trouve 446 Canadiens, y compris sept vétérans de la Grande Guerre, servant comme personnel navigant dans la R.A.F. fin 1939; 295 d'entre eux détenaient une commission d'officier permanent et 151 une commission à court terme.¹⁷

À de rares exceptions près, tous ces Canadiens furent envoyés dans des écoles de pilotage, d'où un nombre plus élevé de pilotes canadiens dans la R.A.F. que dans l'A.R.C. qui n'en comptait que 235 en août 1939.¹⁸ Il est évident que le ministère de l'Air aurait pu aisément recruter ses futurs pilotes parmi les candidats résidant au Royaume-Uni, mais pensant à l'avenir plutôt qu'à l'heure présente, la R.A.F. cherchait à reconstituer ses effectifs à leur niveau de 1918, époque où une grande partie des équipages aériens était recrutée hors du Royaume-Uni.¹⁹ En étendant au Canada et aux autres dominions leur recrutement de base, les Britanniques purent atteindre trois grands objectifs, à savoir: maintenir à un niveau très élevé les normes de recrutement des aviateurs, alléger le fardeau imposé à leurs propres ressortissants, et, plus important encore, faire participer les autres pays du Commonwealth au développement de la R.A.F.

Le programme de recrutement de la R.A.F. dans les dominions comportait une série de projets d'entraînement aérien. À la suite d'une proposition faite lors de la Conférence impériale de 1923, les Australiens, désireux de s'engager pour une courte durée dans la R.A.F., devaient s'adresser à la *Royal Australian Air Force* (R.A.A.F.) qui, après avoir accepté leurs candidatures, se chargeait de leur faire obtenir sur place leur brevet de pilote avant de les envoyer au Royaume-Uni. Au début des années trente, environ une quinzaine de pilotes australiens furent admis dans la R.A.F., et le ministère de l'Air pressa le gouvernement australien d'en accroître le nombre.²⁰ Les autres dominions furent invités à suivre l'exemple de l'Australie et, en novembre 1935, le Canada accepta de le faire à titre d'essai. La crise économique ayant retardé la construction de nouveaux bâtiments à Trenton (Ontario), et le Canada ayant besoin de développer ses propres centres d'entraînement aérien pour les dessins de l'A.R.C., Mackenzie King et ses conseillers conservèrent

une attitude prudente à l'égard des propositions faites par le ministère de l'Air et ne donnèrent leur approbation définitive qu'en 1937.²¹ En vertu du nouveau plan d'entraînement aérien au Canada, l'A.R.C. entraîna quinze candidats désignés pour la R.A.F., parallèlement à ses propres recrues dont le programme d'instruction était calqué de très près sur celui en vigueur dans la R.A.F. Le premier groupe de quinze élèves commença son entraînement à Trenton en janvier 1938 et treize d'entre eux passèrent avec succès leurs examens de fin de stage en octobre de la même année.²² Un second groupe, arrivé en janvier 1939, termina son entraînement en septembre, mais fut retenu au Canada²³ pour les raisons que l'on verra plus loin dans le présent ouvrage.

Le plan d'entraînement aérien au Canada ne répondait qu'à une infime partie des besoins de la R.A.F. En 1935, l'année où ce plan fut conçu, le gouvernement britannique, alors confronté à une renaissance de l'aviation allemande, approuva la construction de sept nouvelles écoles de pilotage. Prévoyant que leur nombre serait bientôt insuffisant, le ministère de l'Air pensait qu'il faudrait en installer quelques-unes hors du Royaume-Uni où le terrain valait très cher et où les conditions météorologiques étaient excessivement variables. Passant outre aux suggestions de construire de nouvelles écoles de pilotage en Égypte et à Chypre, le ministère de l'Air préféra les installer au Canada.

Le colonel Robert Leckie, DSO, DSC, DFC, officier canadien de la R.A.F., qui allait prendre une part importante à la mise en oeuvre du P.E.A.C.B., fut l'un des premiers à attirer l'attention des autorités britanniques sur l'avantage qu'il y aurait à installer des écoles de pilotage en Amérique du Nord. Le colonel d'aviation Robert Leckie, un des plus brillants pilotes d'hydravions lors de la Première Guerre mondiale, fut l'un des huit cents canadiens environ qui combattirent dans le R.N.A.S. Resté dans la R.A.F. après la guerre, le colonel Leckie fut chargé d'aider à l'organisation des forces aériennes canadiennes encore à leurs débuts. Rentré en Angleterre en 1922, il poursuivit sa carrière d'officier de la R.A.F. et en commanda les Réserves, de 1933 à 1936. C'est ainsi qu'il se trouva sous les ordres du colonel d'aviation Arthur Tedder, chef de l'instruction aérienne, futur maréchal de l'Air et devenu plus tard Lord Tedder.

À l'intention de ses supérieurs, qui auraient dû se souvenir des écoles de pilotage installées là en 1917, sous le commandement du B.F.C. Canada*, Leckie rédigea une note de service dans laquelle il exposait les avantages stratégiques offerts par la situation géographique du Canada en ce qui concernait l'emplacement de centres d'entraînement aérien pour la R.A.F. Il soulignait notamment le fait que le Canada se trouvait relativement près du Royaume-Uni, non loin des grands centres industriels des États-Unis, et que l'installation de centres d'entraînement de la R.A.F. en territoire canadien inciterait les Canadiens à venir en plus grand nombre s'enrôler dans la R.A.F.²⁴ Sans doute Leckie arriva-t-il à ses fins car, en août 1936, Tedder et Lord Swinton, secrétaire d'État à l'Air dans le gouvernement britannique, de 1935 à 1938, s'entretenirent avec Ian Mackenzie, ministre canadien de la Défense nationale, au sujet de la mise à la disposition de la R.A.F. d'espaces d'entraînement aérien au Canada. Ian Mackenzie promit qu'aussitôt rentré à Ottawa il consulterait à ce sujet les membres de son Cabinet.²⁵ Ces derniers s'opposèrent à cette suggestion et firent valoir que l'on ne pouvait autoriser le gouvernement britannique à utiliser le territoire canadien pour l'entraînement des aviateurs britanniques.²⁶

Cette question resta en suspens pendant près de deux ans encore, étant donné, semble-t-il, que Mackenzie King ne voulait pas qu'on en parle, redoutant des controverses à ce sujet. Toujours est-il qu'en mai 1938 le gouvernement du Royaume-Uni envoya au Canada une mission aérienne sous la conduite de J.G. Weir, industriel britannique, afin d'évaluer la capacité de production des usines de l'industrie aéronautique canadienne. Avant son départ, Weir reçut l'ordre de parler aussi de l'entraînement aérien. Sir Francis Floud, Haut-commissaire de Grande-Bretagne à Ottawa, prit lui aussi part aux entretiens au cours desquels devant Weir et Floud, le Premier ministre s'opposa fermement à l'installation d'écoles d'aviation de la R.A.F. au Canada. En ce qui concerne O.D. Skelton, Mackenzie King nota dans ses carnets qu'il répondit à ses deux visiteurs «qu'il accepterait de fournir tout l'espace aérien qu'on lui demanderait,

* On verra tout ceci en détail dans le chapitre 4 du livre de S.F. Wise intitulé *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale* (Ottawa, Ministère de la Défense nationale, 1982).

mais qu'il était hors de question que les installations nécessaires à l'entraînement des aviateurs britanniques soient sous le commandement de la R.A.F.²⁷ La teneur des entretiens de Mackenzie King avec la mission aérienne britannique parvint aux oreilles de la presse et, en temps utile, elle souleva des critiques de la part d'Arthur Meighen au Sénat et de R.B. Bennett, Chef de l'Opposition à la Chambre des communes. Sommé par Bennett de préciser l'attitude du gouvernement à ce sujet, Mackenzie King fit la déclaration que voici:

«... nous sommes prêts, pour notre part, à établir nos propres établissements sur le sol canadien et à permettre aux pilotes anglais de venir recevoir leur formation ici. Mais ils s'instruiront dans des institutions qui seront sous la direction du gouvernement canadien et au sujet desquelles le ministre de la Défense nationale sera en mesure de fournir tous les renseignements qu'exigera le Parlement»²⁸

Cette déclaration fit plus ou moins taire les critiques et permit d'aborder sous un autre angle la question de l'entraînement aérien des aviateurs britanniques. Le 5 juillet, exactement quatre jours plus tard, une proposition rédigée dans le sens indiqué par Mackenzie King fut adressée au gouvernement britannique en même temps qu'une invitation à envoyer au Canada une délégation chargée d'étudier les modalités d'un plan approprié.²⁹ Aucuns chiffres n'étaient mentionnés, mais avant que ne soit faite cette proposition, le commodore de l'Air G.M. Croil, officier supérieur de l'Air et sur le point de devenir le premier chef de l'état-major de l'Air*, avait été chargé par le major-général L.R. LaFlèche, sous-ministre de la Défense nationale, d'esquisser un plan qui servirait de point de départ aux entretiens avec les membres de la délégation britannique. Dans son rapport, Croil fit remarquer que les installations de Camp Borden et de la base de Trenton suffisaient à peine à l'A.R.C. En se procurant davantage d'avions d'entraînement, d'instructeurs et de mécaniciens au sol, on pourrait, selon Croil, entraîner un nombre limité de pilotes (cinquante par an tout au plus) pour la R.A.F. Il faudrait construire de nouvelles écoles si l'on voulait accueillir un plus grand nombre (300 peut-être) d'élèves britanniques.³⁰

* Croil fut promu vice-maréchal de l'Air le 4 août 1938, et Chef d'état-major de l'Air le 19 novembre suivant. Auparavant, le commandant en chef de l'A.R.C. portait le titre d'officier supérieur de l'Air et se trouvait sous les ordres du Chef de l'état-major général. En tant que chef de l'état-major de l'Air, Croil relevait directement du ministre de la Défense nationale. Le V/M/A L. Breadner lui succéda en mai 1940.

Les déclarations faites par Mackenzie King à la Chambre des communes et sa proposition formulée ensuite furent accueillies avec reconnaissance en Grande-Bretagne. Le 7 juillet, Sir Kingsley Wood, nouveau secrétaire d'État à l'Air, déclara que l'on avait déjà répondu au gouvernement canadien en le remerciant vivement de son offre et qu'on allait envoyer immédiatement au Canada un officier chargé d'étudier.... les possibilités d'installation de centres d'entraînement aérien au Canada.³¹

Les espérances du gouvernement britannique avaient atteint un nouveau sommet, mais malheureusement Whitehall mésinterpréta la proposition que venait de faire Mackenzie King. On le vit clairement à l'arrivée du colonel d'aviation J.M. Robb, commandant de l'École centrale de pilotage de la R.A.F., à qui le gouvernement britannique avait confié la mission de préparer un nouveau plan d'entraînement aérien. Robb arriva à Ottawa à la fin du mois de juillet, croyant à tort, comme la plupart de ses compatriotes, que les centres d'entraînement aérien que Mackenzie King offrait de mettre à la disposition de la R.A.F. pourraient aussi être utilisés pour l'entraînement de pilotes canadiens pour la R.A.F. Néanmoins, on peut difficilement croire qu'en sa qualité de commandant en chef de l'A.R.C., Croil ait pu ignorer que la principale condition imposée par le gouvernement canadien en mettant ses installations à la disposition du gouvernement britannique était que les centres d'entraînement aérien de la R.A.F. au Canada ne serviraient qu'aux élèves-pilotes britanniques. Si Croil était au courant de cette clause, il omit sans aucun doute de le dire clairement à Robb. Ensemble, Croil et Robb élaborèrent par la suite un plan d'entraînement aérien pour un contingent annuel de 300 élèves-pilotes canadiens pour la R.A.F., plan qui fut plus tard intitulé «Plan Robb». Ce nombre d'élèves était identique à celui mentionné dans le rapport adressé au sous-ministre par Croil, le 5 juillet, et il devait inclure les quinze pilotes envoyés à la R.A.F. au titre du plan d'entraînement aérien au Canada, ainsi que les cent vingt élèves-pilotes directement enrôlés par la R.A.F. et autant de recrues supplémentaires en provenance du Canada. Au cas où le nombre total des recrues serait inférieur à trois cents, on ajouterait des recrues en provenance du Royaume-Uni.³² En plus des centres d'entraînement aérien de Camp Borden et de

Trenton, il faudrait trois nouveaux centres pour accueillir le nombre d'élèves-pilotes prévu par le plan.

Le plan Robb ne manquait pas de logique. Il était normal que les pilotes canadiens de la R.A.F. soient entraînés sur place au Canada plutôt qu'au Royaume-Uni, puisque leurs camarades britanniques recevraient leur instruction au Canada. Ce plan avait toutefois des aspects politiques que Mackenzie King ne pouvait tolérer, car il portait atteinte à la souveraineté canadienne. Le 6 septembre, Mackenzie King demanda aux Britanniques de réexaminer à ce point de vue leurs propositions et il déclara qu'aussitôt qu'il aurait reçu leur réponse, il en ferait part au ministre de la Défense nationale afin que celui-ci puisse en discuter le plus tôt possible avec les membres de son cabinet.³³ Malgré un échange de correspondance entre les deux gouvernements, ce n'est que le 9 décembre que les Britanniques adressèrent à Mackenzie King de nouvelles propositions qui, finalement, n'étaient qu'une version édulcorée du plan Robb. Whitehall demandait que cent trente-cinq pilotes au lieu de trois cents soient entraînés chaque année au Canada dans le cadre d'un nouveau plan qui amalgamerait le plan d'entraînement aérien au Canada et le plan d'enrôlement direct. Aucune mention n'était faite au sujet de l'envoi d'élèves-pilotes britanniques au Canada.³⁴

Mackenzie King répondit à ces propositions en soulignant deux aspects qu'il eût fallu éclaircir beaucoup plus tôt. Quoique King n'ait jamais suggéré que d'autres que les pilotes britanniques soient inclus dans ce plan, il semblait que le gouvernement britannique se méprenait sur cette condition essentielle. Mackenzie King exposa cette fois-ci clairement son point de vue, à trois reprises au moins, dans les deux derniers paragraphes de la lettre où il expliquait aussi que l'envergure du plan proposé faisait obstacle à un accord, car il empêchait le Canada de satisfaire aux exigences de sa propre défense et obligerait le gouvernement canadien à enrôler et à entraîner un plus grand nombre de pilotes canadiens pour la R.A.F. que pour l'A.R.C., ce qui annulerait en fait l'autonomie de cette dernière et, en cas de guerre, gênerait la cohésion des forces aériennes du Commonwealth.³⁵

Ainsi, on revint d'un côté comme de l'autre au point de départ

des discussions. Le problème qui se posait à Mackenzie King, était difficile à résoudre car, malgré son désir d'aider l'Angleterre, il ne voulait pas aller jusqu'à donner l'impression d'amener le pays à contracter des obligations militaires qui mettraient en danger l'unité canadienne. S'il lui fallait s'en tenir à sa déclaration que les pilotes britanniques étaient cordialement invités à venir s'entraîner au Canada «dans nos écoles» alors le gouvernement britannique ne pouvait espérer plus que de faire entraîner au Canada cinquante de ses propres recrues, nombre qui, selon Croil, était le maximum que l'on pouvait accueillir dans les centres d'entraînement. Les Britanniques ne pouvant faire autrement que d'accepter cette limite imposée par les Canadiens, les pourparlers reprurent une nouvelle fois en janvier 1939.

Après deux mois de négociations assez serrées, un accord fut conclu aux termes duquel cinquante pilotes de la R.A.F. seraient entraînés en même temps que soixante-quinze pilotes de l'A.R.C.³⁶ Au cours de la mise en oeuvre de ce plan, l'A.R.C. modifia assez profondément ses programmes d'entraînement aérien. Selon le programme standard révisé de la R.A.F. (AP 1388), chaque élève-pilote devait suivre désormais trois périodes d'instruction d'environ seize semaines chacune au lieu d'une seule période d'environ dix mois.³⁷ L'innovation la plus intéressante consistait à confier par contrat à des aéroclubs l'entraînement élémentaire des pilotes, innovation qui allait être maintenue lors de la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. Au début de 1939, huit aéroclubs civils (Vancouver, Calgary, Regina, Winnipeg, Hamilton, Toronto, Montréal et Halifax) se virent confier ce rôle.*

En avril et mai 1939, à Camp Borden, un stage d'initiation aux

* À cette époque au Canada, il y avait vingt-deux aéroclubs subventionnés par le gouvernement. Fondés en 1928 et 1929, ceux-ci avaient pour but de faire connaître au public l'aviation civile et militaire. Ces aéroclubs enseignaient le pilotage et ils organisaient des expositions d'aéronefs et des démonstrations aériennes y compris la spectaculaire Grande foire aérienne trans-canadienne de 1931 (Trans-Canada Air Pageant of 1931). Ils contribuèrent, en outre, avec l'appui des autorités locales, à créer quelques-uns des premiers terrains d'aviation municipaux. Ils survécurent aux années difficiles de la Grande Dépression, et fournirent une aide précieuse à l'A.R.C., tout en sauvegardant jalousement leur indépendance et leur statut de société civile. Peu après l'entrée en guerre du Canada, tous les vingt-deux aéroclubs se chargèrent de l'instruction des élèvespilotes de l'A.R.C. On sent ici l'influence britannique. Impressionnés par le dynamisme des aéroclubs canadiens, les officiers-aviateurs de la R.A.F. avaient avant la guerre encouragé l'A.R.C. à utiliser leurs installations pour l'entraînement de ses pilotes. Voir l'interview du maréchal de l'Air Howsam en août 1978 (Dossier biog. Howsam, S Hist).

méthodes de pilotage militaire fut organisé à l'intention des moniteurs d'aéroclubs civils, puis en juin, trente-trois élèves-pilotes canadiens, disséminés dans les huit clubs, commencèrent leur instruction élémentaire. Trois d'entre eux furent retirés du cours, et les trente autres furent envoyés, à la fin du mois d'août, à Camp Borden où trois autres élèves furent éliminés. Le 30 octobre, les vingt-sept élèves restants reçurent solennellement leur insigne de pilote au cours de la première revue d'escadre aérienne en temps de guerre.³⁸

Les cinquante élèves-pilotes britanniques qui devaient recevoir leur instruction élémentaire au Royaume-Uni avant de poursuivre leur entraînement intermédiaire et supérieur au Canada n'y allèrent pas du tout. La guerre étant imminente, le ministère de l'Air décida de les laisser achever sur place leur préparation de pilotes brevetés de la R.A.F. C'est ainsi que le premier accord relatif à l'entraînement aérien ne fut jamais totalement appliqué. Il attira, cependant, l'attention sur les lacunes de l'entraînement aérien au Canada et il en rendit possibles l'amélioration et le développement. Conséquence plus importante encore de cet accord, les négociations qui, de juillet à avril 1939, s'étaient éternisées, rapprochèrent plus que jamais auparavant les conceptions de la R.A.F. et l'A.R.C. en matière d'entraînement aérien. Malgré le peu de progrès réalisé en pratique, les problèmes posés par l'instruction des pilotes avaient été examinés à fond et les négociations pouvaient maintenant se poursuivre sur une base élargie. On avait instauré un programme d'instruction commun à la R.A.F. et à l'A.R.C. et après avoir discuté du choix des modèles d'avions d'entraînement on avait mieux compris les difficultés à surmonter pour les obtenir. En outre, on avait amené les aéroclubs à participer à la mise en oeuvre du plan d'entraînement aérien. Le gouvernement canadien comprenait mieux maintenant les raisons pour lesquelles le Royaume-Uni, luttant de vitesse avec l'Allemagne dans la course au réarmement, attachait tant d'importance à l'entraînement des pilotes d'aviation. Par contre, le Royaume-Uni comprenait clairement, grâce à l'insistance de Mackenzie King, que tout entraînement aérien d'aviateurs de la R.A.F. au Canada ne pourrait avoir lieu que sous le commandement de l'A.R.C.

Quand la guerre éclata le Canada se rangea délibérément aux cô-

tés du Royaume-Uni qui réclama de toute urgence un accroissement de la capacité d'accueil des centres d'entraînement aérien de l'A.R.C., le manque de pilotes risquant d'avoir de graves conséquences en cas de raids massifs lancés par l'ennemi contre des objectifs situés dans les pays d'Europe occidentale. Le gouvernement canadien fut donc invité à s'efforcer de préparer chaque année deux mille pilotes et le plus grand nombre possible d'observateurs et de mitrailleurs.³⁹

En prévision des exigences des forces aériennes pendant les deuxième et troisième années de guerre, le ministère de l'Air se mit bientôt à étudier de nouvelles propositions et à compter sur une participation très importante des dominions. Le Canada se vit ainsi demander d'entraîner non plus deux mille pilotes, mais «environ quatre fois ce nombre» chaque année. Le 10 septembre, lors d'une réunion au ministère de l'Air, ces nouvelles exigences furent communiquées au commandant d'escadre H.V. Heakes, officier de liaison de l'A.R.C. et au colonel d'aviation A.E. Godfrey, de l'A.R.C., qui venait de terminer un cours à l'Imperial Defence College, à Londres.* Les discussions portèrent sur des questions d'ordre pratique comme l'entraînement aérien hivernal au Canada (Godfrey était d'avis que la rigueur du climat ne s'y opposerait pas), l'engagement d'instructeurs, l'acquisition d'avions d'entraînement, l'enrôlement de volontaires américains et les aérodromes disponibles. Aucune décision importante ne fut prise lors de cette réunion, mais le vice-maréchal de l'Air, C.F.A. Portal** insista sur l'importance qu'il y avait à ce que le Canada renonce momentanément à envoyer un corps expéditionnaire aérien outre-mer et concentre tous ses efforts sur l'entraînement des pilotes de guerre. Il était, en outre, souhaitable que le gouvernement britannique envoyât au Canada une nombreuse mission aérienne pour convaincre le gouvernement de la nécessité d'augmenter largement la capacité d'accueil des centres d'entraînement aérien. En réponse à une question posée par God-

* Godfrey avait lui aussi assisté à la réunion du 2 septembre 1939, au ministère de l'Air, où l'on avait parlé de l'expansion des centres d'entraînement aérien au Canada (Cf. *Memorandum on the possibility of increasing training capacity in Canada for the R.A.F.*, 2 septembre 1939, PRO, Air 2/3206). Ayant quitté Londres vers le 15 septembre pour se rendre au Canada, Godfrey aurait pu fournir au gouvernement canadien un compte rendu détaillé des discussions et des nouvelles propositions formulées.

** En octobre 1940, Portal, alors devenu Sir Charles Portal, fut promu maréchal en chef de l'Air et Chef de l'état-major de l'Air (R.A.F) en remplacement de Sir Cyril Newall.

frey, on confirma que l'instruction des aviateurs au Canada se ferait sous le commandement de l'A.R.C.⁴⁰

Grâce à l'intervention de Vincent Massey, Haut-commissaire du Canada au Royaume-Uni, et à celle de son homologue australien, Stanley M. Bruce, tous les deux fort inquiets de l'insuffisance des effectifs des forces aériennes britanniques, le ministère de l'Air donna plus d'envergure à ses plans de développement. Dans ses *Mémoires*, Vincent Massey rapporte l'entretien qu'il eut dans sa chambre, le 13 septembre, avec Bruce et deux officiers australiens au sujet notamment de l'écart existant entre l'aviation britannique et l'aviation allemande, et d'autres faits consternants. Ainsi informés, ils assistèrent à une brève réunion qui eut lieu au Secrétariat d'État aux dominions et, probablement le même jour, à une réunion au Conseil du Trésor britannique où, avec Simon, Eden, Halifax, Chatfield et Hankey, ils parlèrent d'affaires militaires. Les hauts-commissaires manifestèrent leur inquiétude au sujet des effectifs actuels de l'aviation.⁴¹

À cause du manque de documentation on ne peut fournir le détail des discussions qui eurent lieu au cours des neuf jours suivants et pendant lesquelles, semble-t-il, Vincent Massey et Bruce esquissèrent les grandes lignes du projet du P.E.A.C.B. que l'on exposa aussitôt au ministère de l'Air. Certains points, toutefois, ressortent, plus clairement que d'autres demeurés vagues. Dans ses *Mémoires*, Vincent Massey raconte qu'après la réunion au Conseil du Trésor, il lui sembla que le Canada pourrait avoir un rôle déterminant dans l'entraînement aérien des aviateurs du Commonwealth. Bruce, à qui Vincent Massey en parla, fut du même avis et se montra très enthousiaste.⁴² Il dut y avoir ensuite des entretiens très sérieux à ce sujet, car le 15 septembre, Massey, Bruce et W.J. Jordan, Haut-commissaire de la Nouvelle-Zélande, discutèrent à huis clos pendant une heure et demie avec le maréchal en chef de l'Air Sir Cyril Newall, chef d'état-major de la R.A.F., d'informations secrètes concernant la R.A.F.⁴³

Le jour suivant, Massey et Bruce revirent Eden et lui proposèrent un plan d'entraînement aérien au Canada pour les aviateurs canadiens, australiens et néo-zélandais qui, après avoir obtenu leur bre-

vet de pilote, seraient affectés à des unités distinctes canadiennes, australiennes et néo-zélandaises sur les théâtres d'opérations outre-mer.⁴⁴ Eden promet d'examiner ce projet et il organisa, semble-t-il, une autre réunion avec les hauts fonctionnaires du ministère de l'Air.⁴⁵ Le 22 septembre, avant cette réunion, Bruce rencontra Harold Balfour, sous-secrétaire d'État à l'Air, et il lui proposa un plan en quatre points qui exigeait que les ressources en hommes des trois dominions soient mises en commun, que l'entraînement élémentaire des pilotes se fasse sur place dans chaque pays et que leur instruction supérieure ait lieu au Canada; ainsi, après avoir obtenu leur brevet de pilote ou de spécialiste, les recrues seraient affectées à des unités distinctes canadiennes, australiennes ou néo-zélandaises outre-mer. Selon Bruce, Balfour était entièrement acquis à ce projet. On ignore pour quel motif Massey n'assista pas à cette réunion, mais toujours est-il que le biographe de Bruce et Lord Balfour lui-même en profitèrent pour attribuer seulement à Bruce l'initiative du projet du P.E.A.C.B.⁴⁶ Quoi qu'il en soit, on ne peut trop souligner le rôle important de Vincent Massey dans cette initiative collective et l'appui qu'il accorda à un plan exigeant une participation active du Canada à l'effort de guerre.

Une autre conférence eut lieu au Secrétariat d'État aux dominions,⁴⁷ le 25 septembre, et le lendemain, les premiers ministres du Canada, d'Australie et de Nouvelle-Zélande furent informés par télégramme des grandes lignes du plan. Le télégramme adressé par Chamberlain à Mackenzie King commençait ainsi:

Je suis certain que vous admettez que le plan esquissé dans ce télégramme est de la plus haute importance, et c'est pour cette raison et parce qu'il suppose une coopération particulièrement étroite avec le Canada que je tiens à vous recommander personnellement l'adoption de ce plan. Je sens que ce projet dont les répercussions sont si grandes vous séduira, en particulier parce qu'il a trait à un domaine crucial de la guerre dans lequel le Canada s'est déjà distingué de façon si frappante et vaillante. Puis-je donc vous demander d'examiner de toute urgence ce projet.

Dans ce message, Chamberlain insistait sur la nécessité d'une écrasante supériorité aérienne «pour neutraliser les attaques lancées par l'aviation allemande et vaincre l'ennemi en utilisant d'autres moyens de pression militaires et économiques». Le nombre d'aviateurs que les pays du Commonwealth seraient appelés à fournir dans le cadre de ce projet devait s'élever annuellement à 50 000 hommes au minimum. Les quatre neuvièmes de ce contingent pour-

raient être recrutés et entraînés au Royaume-Uni et le reste serait recruté dans divers pays du Commonwealth et entraîné principalement au Canada. Le télégramme de Chamberlain se terminait par un nouvel assaut d'éloquence afin d'achever de convaincre Mackenzie King.⁴⁸

Vous admettez, je l'espère, quelle immense influence peut avoir la réalisation d'un plan de cette envergure, en particulier sur l'issue de la guerre où son rôle pourrait bien être décisif. Je suis certain que ce plan de coopération des pays du Commonwealth plaira aux membres de votre gouvernement. La nouvelle que d'importants effectifs aériens s'entraînent dans les dominions à l'abri des attaques de l'ennemi pourrait bien avoir sur le moral des forces allemandes le même effet que celui de l'intervention des États-Unis dans la dernière guerre...

Ayant reçu ce télégramme juste après le déjeuner, alors qu'il se trouvait dans sa bibliothèque à la villa Laurier, Mackenzie King fut impressionné par l'envergure de ce plan et par l'importance que Chamberlain y attachait. Il nota pour lui-même que les risques d'agitation populaire contre la conscription seraient moindres si l'on fixait l'attention des Canadiens sur l'entraînement aérien et la suprématie aérienne; il en conclut que le meilleur moyen pour le Canada de contribuer à l'effort de guerre était de participer à un vaste plan d'entraînement en commun des pilotes et des équipages aériens des pays du Commonwealth.⁴⁹ Le 28 septembre, après en avoir discuté avec les membres de son gouvernement, Mackenzie King télégraphia à Chamberlain pour lui donner son accord de principe et accepter que d'autres discussions aient lieu à ce sujet à Ottawa.

Maintenant en faveur du plan d'entraînement aérien, Mackenzie King ne se départit pas pour autant de sa prudence habituelle. Il se rendait bien compte que les Britanniques cherchaient par ce biais à enrôler un grand nombre de Canadiens dans la R.A.F. et qu'ils risqueraient ainsi d'absorber tout le contingent aérien canadien comme ils l'avaient fait au cours de la Première Guerre mondiale, ce qui était absolument inadmissible. Mackenzie King s'inquiétait aussi du coût d'un tel projet. Selon les estimations faites par les chefs d'état-major, les dépenses militaires du Canada pour la première année de la guerre pourraient s'élever à 491 689 000 \$, dont 150 364 000 \$ au titre de la défense aérienne.⁵⁰ Le Canada ayant en outre offert d'accorder au Royaume-Uni un crédit d'un montant illimité pour la fourniture de denrées alimentaires et de matériel de guerre, sa balance des paiements avec les États-Unis risquait d'être déficitaire, et

les grosses dépenses occasionnées par l'équipement et l'entretien des centres d'entraînement aérien au Canada ne feraient qu'aggraver la situation. Se souvenant des problèmes budgétaires des années de crise et n'étant pas encore habitués aux dépenses exorbitantes des armées modernes, Mackenzie King et les membres du Comité de guerre de son Cabinet pensaient que le Canada faisait déjà tout son possible sur le plan financier et ils se tinrent donc sur l'expectative lorsque, le 14 octobre, arriva à Ottawa la délégation britannique conduite par Lord Riverdale, chef d'entreprise et conseiller du gouvernement britannique en achats de matériel de guerre.⁵¹

Deux jours plus tard, lors d'une réunion préliminaire, Lord Riverdale exposa les grandes lignes du plan qui prévoyait l'entraînement de 850 pilotes, 510 observateurs ou navigateurs et 870 mitrailleurs-radio toutes les quatre semaines, soit un contingent annuel de 29 000 navigants. Des écoles élémentaires de pilotage* devaient être installées dans chacun des trois dominions, mais c'est au Canada que seraient les écoles de pilotage militaire,** les écoles d'observation aérienne, les écoles de bombardement et de tir, et les écoles de radionavigants. Le plan d'entraînement aérien en Amérique du Nord devait inclure douze écoles élémentaires de pilotage, vingt-cinq écoles de pilotage militaire, quinze écoles d'observation aérienne, quinze écoles de bombardement et de tir, trois écoles de navigation aérienne et une grande école de radionavigants. Le personnel d'encadrement et de soutien, indispensable au fonctionnement de ces écoles, compterait cinquante-quatre mille membres, et le nombre d'avions d'entraînement nécessaires était estimé à cinq mille.⁵² Le commodore de l'Air E.W. Stedman, chef des services de génie et d'approvisionnement de l'A.R.C., a noté dans son journal que ce plan dépassait tellement tout ce que l'on avait pu imaginer que son envergure étonnait ceux qui en entendaient parler pour la première fois. On se demanda ensuite combien sa réalisation coûterait au Trésor canadien.⁵³

C'est à Stedman que revint le soin d'évaluer le coût de la mise en oeuvre des diverses parties du projet. Il calcula que le montant global des frais d'infrastructure et d'entretien pendant trois ans (la du-

* Ce terme traduit *Elementary Flying Training Schools* (EFTS).

** Il s'agit ici de *Service Flying Training Schools* (SFTS).

rée prévue de la guerre) s'élèverait approximativement à un milliard de dollars (989 859 904 \$). Riverdale modifia légèrement les chiffres fournis par Stedman, réduisant à 888 500 000 \$ le montant global inscrit sur le devis qu'il présenta, le 31 octobre, aux membres du Comité de guerre du Cabinet canadien. Riverdale était d'avis que le Royaume-Uni devait fournir en nature, sous forme d'avions, de moteurs d'avions, de pièces détachées et d'accessoires divers, la contre-valeur de 140 000 000 \$ environ, et les trois autres pays verser conjointement les 748 500 000 \$ restants. Le Canada paierait la moitié de cette dernière somme, soit 374 250 000 \$, et fournirait la moitié du contingent d'élèves enrôlés dans le cadre du plan; l'Australie et la Nouvelle-Zélande paieraient les autres 374 250 000 \$ à verser.⁵⁴

Ces propositions de financement surprirent les Canadiens. Tout en se montrant désireux de collaborer, Mackenzie King déclara que les frais de réalisation du plan d'entraînement ne pourraient être répartis de la manière suggérée par Riverdale. «Après tout, disait Mackenzie King, ce plan ayant été conçu par les Britanniques, il était normal qu'ils en assument la majeure partie des frais». Abondant en ce sens, J.L. Ralston déclara que la contribution demandée au Royaume-Uni était beaucoup trop faible et que si on ne l'augmentait pas, le Canada finirait par être financièrement «saigné à blanc».⁵⁵ Ce fut au cours de cette réunion que Mackenzie King déclara que cette guerre concernait bien moins le Canada que la Grande-Bretagne, assertion qu'il devait regretter par la suite.

Au cours d'une reprise des négociations, les problèmes à résoudre pour aboutir à un accord devinrent de plus en plus compliqués. En effet, il fallait non seulement tenir compte des frais de participation directe de chacun des partenaires, mais, en outre, des liens commerciaux entre les pays du Commonwealth et de la balance des paiements du Canada avec les États-Unis. Le gouvernement canadien posa deux conditions qui lui paraissaient essentielles à savoir: *primo* que le gouvernement britannique augmente ses achats de blé canadien et *secundo*, que le Canada diminue le montant des crédits accordés au Royaume-Uni pour l'acquisition de matériel de guerre. Il appartenait donc au gouvernement britannique de décider si l'importance du P.E.A.C.B., au point de vue militaire, justifiait

l'abandon de certains achats à crédit et autorisait l'État à puiser davantage dans les réserves d'or en voie de diminution pour régler les achats d'armements et de blé. Finalement, ce fut le plan d'entraînement aérien qui l'emporta. Les Britanniques demandèrent qu'on lui donne la priorité sur tous les autres programmes canadiens du temps de guerre et ils acceptèrent en conséquence de puiser dans leurs réserves d'or et de dollars.⁵⁶

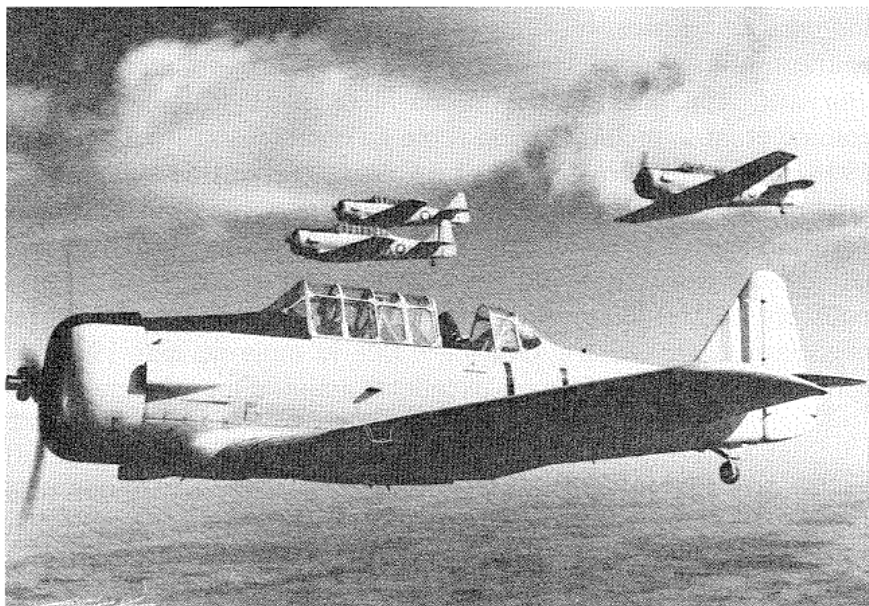
Les représentants de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande arrivèrent au Canada le 3 novembre et les négociations qui, jusqu'alors, avaient porté sur les problèmes particuliers au Canada, se limitèrent à ceux des dominions du sud. Le gouvernement australien ne partageait pas tout à fait l'enthousiasme de Bruce à l'égard d'une mise en commun des ressources aériennes. Ni l'Australie ni la Nouvelle-Zélande n'avaient suffisamment de devises pour couvrir les frais d'entraînement aérien au Canada. En outre, ces deux pays se sentaient pressurés par le gouvernement canadien qui, préoccupé par les paiements qu'il aurait à faire aux États-Unis, voulait que les dominions partenaires acquittent leur part des frais mensuellement en devises convertibles en dollars américains.⁵⁷

Après des discussions préliminaires, les Australiens et les Néo-zélandais, obéissant aux instructions données par leurs gouvernements, déclarèrent que la participation de leur pays au plan se ferait à trois conditions: premièrement, le Royaume-Uni devait se porter garant de leurs paiements mensuels au gouvernement canadien; deuxièmement, les quotas de recrues à fournir par les dominions au plan d'entraînement aérien, fixés arbitrairement à 48% pour le Canada, 40% pour l'Australie et 12% pour la Nouvelle-Zélande, seraient recalculés en fonction de leur population et ajustés respectivement à 57%, 35% et 8%, et troisièmement, sept sur neuf des élèves-pilotes australiens et un même pourcentage d'élèves-observateurs et de mitrailleurs-radio feraient non seulement leur entraînement élémentaire mais aussi le reste de leur instruction dans leur pays.⁵⁸

Ces conditions ayant été acceptées par le Canada et le Royaume-Uni, l'infrastructure des centres d'entraînement aérien prévus au Canada fut réduite par rapport à celle initialement proposée par Ri-

verdale. Le nombre des écoles de pilotage militaire fut, par exemple, ramené de 25 à 16, celui des écoles d'observation aérienne et des écoles de bombardement et de tir passa de 15 à 10, et celui des écoles de navigation aérienne fut réduit de trois à deux. D'autres modifications d'ordre administratif furent aussi apportées au plan initial. Avant sa mise en oeuvre, les autorités britanniques et canadiennes s'entendirent pour remplacer douze grandes écoles de pilotage par vingt-six établissements plus petits et pour installer quatre écoles de radionavigants au lieu d'une seule.⁵⁹

Bien que réduit à 5 000, le nombre d'avions initialement prévu paraissait encore trop élevé. On estima qu'il faudrait au total 3 540 avions, notamment 702 avions *Tiger Moth* et *Fleet Finch* pour les écoles élémentaires de pilotage, 720 avions *North American Harvard* pour les écoles de pilotage militaire, 1 368 bimoteurs *Avro Anson* pour l'entraînement des pilotes et des observateurs aériens des escadrilles de bombardement et de défense côtière, et 750 avions *Fairey Battle* pour l'instruction des mitrailleurs-radio. Sur ce nombre, tous les avions *Anson* et *Battle*, 533 *Harvard* et 133 moteurs de rechange, ainsi que tous les moteurs des *Tiger Moth* devaient être



Accompagnés de leurs instructeurs, des élèves pilotant des Harvard s'entraînent au vol en formation. (PMR 81-216).



Le Tiger Moth construit par De Havilland était l'avion utilisé généralement dans les écoles élémentaire de pilotage pour l'instruction des débutants, en 1940, 1941 et 1942 (PL 3582) fournis par la Grande-Bretagne; les 187 autres *Harvard* seraient payés conjointement par le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, et les cellules des avions *Tiger Moth* et les moteurs et cellules des avions *Fleet Finch* seraient payés par le Canada.⁶⁰

À part les *Fleet Finch* construits au Canada et pourvus de moteurs américains, tous ces avions étaient des appareils de type courant utilisés dans les écoles d'aviation britanniques. L'avion *Harvard*, appareil américain considéré dans le monde entier comme étant le meilleur avion-école de combat, avait été choisi en 1938 par le ministère de l'Air. Le Canada, faisant de même, avait quatorze *Harvard* en service et devait prendre livraison de quinze autres lorsque la guerre éclata. Par contre, le gouvernement britannique avait commandé 400 *Harvard* avant la guerre et 533 autres pour les centres d'entraînement aérien au Canada pendant les négociations en cours à Ottawa.⁶¹ Dès le mois de mai 1940, on commanda encore 310 de ces excellents avions d'entraînement.

Sous sa forme définitive, le plan d'entraînement aérien devait coûter 607 271 210 \$ à dater de sa mise en oeuvre jusqu'au jour prévu pour sa fin. Le Royaume-Uni, qui devait fournir surtout des

avions et des pièces de rechange, dépenserait 185 000 000 \$ et l'ensemble de ses partenaires 422 271 210 \$. Les frais d'entraînement préparatoire et élémentaire des pilotes, dont le montant prévu se chiffrait à 66 146 038 \$, devait incomber au Canada (l'Australie et la Nouvelle-Zélande se chargeant sur place de dispenser cet enseignement à leurs propres contingents d'élèves-pilotes). Il restait donc une somme de 356 125 162 \$ à verser globalement par les trois dominions selon leurs quotas respectivement fixés à 80,64%, 11,28% et 8,08% pour leurs contingents d'élèves-aviateurs. Sans compter les frais d'entraînement élémentaire, la contribution du Canada s'élevait à 287 179 331 \$, celle de l'Australie à 40 170 918 \$ et celle de la Nouvelle-Zélande à 28 774 913 \$.⁶²

Les conditions de service du personnel navigant diplômé des écoles du P.E.A.C.B. étaient similaires à celles de la R.A.F. Contrairement à ce qui se faisait en temps de paix, tous les élèves étaient alors enrôlés comme aviateurs de 2^e classe (AC 2), c'est-à-dire au grade inférieur de la hiérarchie militaire, au lieu d'être nommés temporairement élèves-officiers. Pendant leur période d'entraînement, les pilotes et les observateurs aériens, c'est-à-dire l'élite des équipages aériens, devaient être promus aviateurs-chefs, puis sergents lorsqu'ils obtenaient leur diplôme. Au début, les mitrailleurs-radio devaient demeurer aviateurs de 2^e classe pendant toute la durée de leur entraînement, mais des changements furent apportés à leur statut avant l'ouverture des premières écoles et ils purent, eux aussi, devenir aviateurs-chefs, et plus tard sergents. À part une vague déclaration selon laquelle un certain nombre de pilotes et d'observateurs seraient nommés officiers à la fin de leur période d'instruction, l'accord ne contenait pas de clause au sujet des nominations d'officiers. En juillet 1940, environ trois mois avant la sortie de la première promotion d'élèves-aviateurs du P.E.A.C.B., la R.A.F. fit savoir que trente-trois pour cent des pilotes et des observateurs brevetés seraient aussitôt promus officiers et qu'en outre dix-sept pour cent de ceux qui se seraient distingués par des états de service exceptionnels et par leur ardeur et leur compétence sur le théâtre des opérations pourraient ultérieurement être promus officiers.⁶³ L'accord ne mentionnait rien à cet égard dans le cas des mi-

trailleurs-radio, et ces derniers durent attendre jusqu'en 1941 pour se voir offrir la possibilité de devenir officiers.

La question de savoir qui contrôlerait la mise en oeuvre du plan d'entraînement aérien fut aisément réglée. La situation politique exigeait, et Mackenzie King ne tenait pas à ce qu'il en fût autrement, que le gouvernement canadien ait la direction administrative et l'A.R.C. le commandement militaire des centres d'entraînement du P.E.A.C.B. Les intérêts de la Grande-Bretagne, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande étaient sauvegardés grâce à l'instauration d'une Commission de surveillance composée d'un délégué de chaque pays participant au P.E.A.C.B., chacun ayant un vote; la Commission était présidée par le ministre canadien de la Défense nationale (par le ministre de la Défense nationale (Air) après mai 1940), et elle pouvait faire des recommandations directement au chef de l'état-major de l'Air. En outre, les trois autres partenaires du Canada au sein de la Commission de surveillance pouvaient, par l'intermédiaire de leurs officiers de liaison à Ottawa, faire à l'A.R.C. des objections au sujet de leurs propres effectifs. Pendant la durée de leur service au Canada, les élèves-aviateurs venus de l'extérieur devaient être «attachés» à l'A.R.C., c'est-à-dire placés sous sa juridiction et rémunérés selon les barèmes canadiens.⁶⁴

Dès la fin de novembre, les objectifs et l'envergure du plan d'entraînement aérien ayant été définis, et des modalités de répartition équitable des frais ayant été fixées, on procéda au choix des aérodromes après avoir réglé les questions de commandement et de contrôle. Le gouvernement britannique voulait alors que l'on signe l'accord afin que l'on puisse faire ce pas décisif dans la voie d'un effort de guerre collectif.⁶⁵ Mais avant de parapher finalement cet accord, Mackenzie King insista pour obtenir satisfaction sur deux points dont il avait déjà parlé aux autorités britanniques.⁶⁶ Il exigeait premièrement que les pourparlers en cours à Londres, entre le gouvernement britannique et T.A. Crerar, ministre canadien des Mines et des Ressources, aboutissent à un règlement satisfaisant des problèmes économiques et financiers en suspens et à une définition des modalités concernant les achats de blé; deuxièmement, il demandait que le gouvernement britannique confirme officiellement que les engagements pris par le gouvernement canadien au sujet de la mise

en oeuvre du P.E.A.C.B. auraient priorité sur toutes les autres obligations militaires du Canada.

La première condition fut remplie lorsque le Premier ministre du Royaume-Uni affirma qu'un accord commercial pourrait être conclu à la satisfaction des deux parties,⁶⁷ mais la seconde condition souleva certaines objections à propos de la priorité à donner au P.E.A.C.B. Mackenzie King avait donné son appui au projet d'entraînement aérien au Canada à cause de considérations tant politiques que militaires. Le P.E.A.C.B. lui paraissait être un moyen efficace de participer à la guerre et un projet qui pourrait plus facilement que d'autres être accepté par la population québécoise, étant donné que sa réalisation se ferait sans recourir à la conscription. Mais il se demandait ce qu'en penseraient les anglophiles canadiens, aux yeux desquels la coopération militaire signifiait l'envoi d'un important corps expéditionnaire, et il ignorait qu'elles seraient leurs réactions à l'égard d'un plan d'entraînement aérien qui exigeait une contribution de la part du Canada si lourde que la mobilisation d'un gros contingent de troupes risquait d'être trop onéreuse. Pour parer aux attaques éventuelles de ses adversaires politiques, Mackenzie King eut l'habileté de demander aux Britanniques de déclarer à l'intention du peuple canadien que le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique serait pour le Canada un bien meilleur moyen de participer à la lutte commune.⁶⁸ Pour donner satisfaction à Mackenzie King, le secrétaire d'État à l'Air tint à préciser, lors d'un discours qu'il fit le 10 octobre, au Parlement à Londres, que le P.E.A.C.B. pourrait, comme le pensait le gouvernement britannique, jouer un rôle absolument primordial et décisif.⁶⁹ À cette époque, Mackenzie King était, lui aussi, du même avis, mais avant de paraphraser l'accord, il exigea que soit affirmé clairement et sans la moindre ambiguïté «que la mise en oeuvre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique aurait priorité sur toutes les autres obligations militaires de par le Canada.»⁷⁰ Chamberlain fit donc presque textuellement la déclaration demandée, mais il mentionna en outre que le gouvernement britannique n'en serait pas moins ravi de voir arriver sur le théâtre des opérations un contingent de troupes canadiennes.⁷¹ Acceptant cette suggestion, Mackenzie King transmit à sa façon les paroles de Chamberlain lors d'un discours qu'il fit à la

radio pour annoncer au peuple canadien la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. En effet, Mackenzie King déclarait:⁷²

Le gouvernement du Royaume-Uni a fait savoir qu'à son avis, notre participation au plan d'entraînement d'aviateurs, eu égard aux besoins présents et futurs, contribuera plus efficacement à la victoire finale que tout autre mode de coopération militaire. Il a fait en même temps ressortir clairement qu'il verra avec non moins de satisfaction la présence de troupes terrestres canadiennes le plus tôt possible sur la scène du conflit.

La dernière phrase était ici significative. La lie Division canadienne était déjà en route pour le Royaume-Uni où elle arriverait «le plus tôt possible»; on pouvait donc y voir l'accomplissement de l'effort militaire souhaité dans le domaine des forces terrestres. De l'avis du colonel Stacey, le discours de Mackenzie King à la radio montrait clairement que le P.E.A.C.B. serait à lui seul la majeure partie de la contribution du Canada à l'effort de guerre et que, dans le cas d'un envoi de troupes outre-mer, «la présence immédiate d'effectifs terrestres sur le théâtre de la guerre était plus importante que leur nombre».⁷³

Avant qu'une entente au sujet des priorités soit établie, un problème encore plus épineux surgit à propos du statut des escadrilles* des dominions. Dans le protocole d'accord, un seul paragraphe, l'article 15, formulé un peu hâtivement sans doute, comme on le voit ici, se rapportait à cette question:⁷⁴

Le Gouvernement du Royaume-Uni s'engage à affecter à leurs dominions respectifs, une fois leur entraînement terminé, les élèves du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, en organisant des escadrilles ou des formations distinctes pour les dominions, ou de quelque autre manière; les méthodes à employer devant faire l'objet d'une entente avec les gouvernements des dominions intéressés. Le Gouvernement du Royaume-Uni prendra l'initiative de pourparlers entre les gouvernements à cette fin.

Quand le projet de protocole d'accord fut rédigé, Mackenzie King réfléchit encore au sujet de la formulation de ce paragraphe et ajouta une autre condition à celles qu'il avait posées avant de signer; il exigea dès lors que soit au préalable résolu de façon satisfaisante le problème de l'identification et du commandement des unités des pays du Commonwealth engagées dans les opérations outre-mer.⁷⁵ Voyant que les Britanniques cherchaient une échappatoire, Mackenzie King durcit son attitude à l'égard de cette question qui, pour lui, était une affaire de principe, et il exigea une ferme déclaration qu'à la demande du gouvernement canadien, les contingents canadiens

* Tout au cours de la Première et de la Deuxième Guerre mondiale, le terme «escadrille» fut employé pour traduire *squadron*, de préférence à «escadron» employé plus récemment.

du P.E.A.C.B. seraient appelés à constituer des unités distinctes sous le commandement de l'A.R.C. lorsqu'ils seraient envoyés en action.⁷⁶

L'inquiétude manifestée par Mackenzie King est ici parfaitement compréhensible. Il craignait en effet, comme Croil et Rogers, que la contribution du Canada à l'effort de guerre passe complètement inaperçue si les aviateurs canadiens ne formaient pas des escadrilles de l'A.R.C., distinctes de celles de la R.A.F.⁷⁷ Pour les Britanniques, ces exigences soulevaient de graves difficultés du fait que les escadrilles des forces aériennes des dominions devaient, selon eux, faire intégralement partie de la R.A.F., tout en conservant d'une certaine façon leur identité «canadienne», «australienne» ou «néo-zélandaise». À leur avis, toute autre forme d'organisation diminuerait le contrôle, et par conséquent l'efficacité, des forces aériennes du Commonwealth. Avec quelques hésitations, l'Australie se résigna à accepter ce système de représentation nationale diluée⁷⁸ que Mackenzie King trouvait intolérable. Un exemple de ce que le ministère de l'Air envisageait de faire consista à créer en octobre 1939 la 242^e Escadrille (canadienne) de la R.A.F.;* c'était une solution qui donnait au Canada une représentation outre-mer immédiate, quoique symbolique. Mackenzie King fit bon accueil à ce geste dans son discours radiodiffusé pour annoncer la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. Il s'opposait, toutefois, à ce que les escadrilles canadiennes qui allaient être constituées dans le cadre de l'accord relatif au P.E.A.C.B. soient désignées de cette façon qui lui semblait trop vague. À son avis, il n'était pas admissible que ces unités soient autre chose que des escadrilles de l'A.R.C.

Un des arguments invoqués par le ministère de l'Air britannique contre la désignation «Aviation royale du Canada» (A.R.C.) adoptée pour les escadrilles canadiennes venait du fait que la R.A.F. fournirait le personnel des équipes d'entretien au sol, c'est-à-dire 80% de l'effectif global de chaque escadrille canadienne de la R.A.F. Pouvait-on à juste titre appeler «escadrilles de l'A.R.C.» ces escadrilles dont seulement un cinquième du personnel était canadien? Les Britanniques affirmaient que cela n'était pas possible et que seules les

* Voir: Hugh Halliday, *242 Squadron: The Canadian Years, the story of the RAF's 'all-Canadian' Fighter Squadron*, Stittsville (Ontario), Canada's Wings, 1981.

escadrilles dont le personnel navigant et non navigant était en majeure partie composé de Canadiens avaient droit à cette appellation.⁷⁹ Mackenzie King refusa de se ranger à cet avis, car le Canada avec besoin pour le P.E.A.C.B. de tout le personnel d'entretien disponible et n'avait donc pas d'équipes de mécaniciens pour ses escadrilles outre-mer, du moins pas immédiatement. Les discussions à ce sujet prirent un ton acerbe tant et si bien que le 15 décembre le plan tout entier parut être remis en question. Riverdale fut à juste titre très fâché de s'entendre accuser de chercher à substituer des mécaniciens canadiens aux mécaniciens anglais en zone de guerre, parce qu'il proposait pour faciliter les choses d'envoyer dans les écoles du P.E.A.C.B. au Canada des mécaniciens de la R.A.F. remplacer ceux de l'A.R.C. qui suivraient les escadrilles canadiennes outre-mer.⁸⁰ Mackenzie King, lui aussi, était fâché à cause d'une autre proposition britannique qui lui était parvenue de Whitehall et qui voulait que le nombre d'escadrilles de l'A.R.C. à créer soit proportionnel au montant des crédits alloués par le gouvernement canadien au P.E.A.C.B. Dans un télégramme qu'il adressa à Anthony Eden, Secrétaire aux dominions, Mackenzie King protesta contre une telle suggestion qui risquait de remettre en question tout le P.E.A.C.B. à cause de considérations d'ordre financier.⁸¹

Mackenzie King était néanmoins décidé à obtenir que l'accord soit paraphé au plus tard le 17 décembre, date de son anniversaire. Le 16 décembre, une suite de négociations très serrées entre les délégués du gouvernement britannique et ceux du gouvernement canadien provoqua un dégel spectaculaire. Il y avait eu aussi un échange de télégrammes et d'appels téléphoniques urgents entre Ottawa et Londres, et une réunion avec Lord Tweedsmuir, le gouverneur-général, alors presque moribond, à qui Mackenzie King avait demandé d'user de son autorité de mandataire du Roi pour amener à composition les membres de la délégation britannique.⁸² Tard dans la soirée, Riverdale soumit aux membres de la mission aérienne britannique, réunis dans le bureau de Mackenzie King, le projet de texte qu'il avait préparé avec Rogers et qui était formulé ainsi.⁸³

Le Royaume-Uni accepte en principe, comme conforme à l'intention des dispositions du paragraphe 15 du mémoire d'accord, que le gouvernement du Royaume-Uni, à la demande du gouvernement canadien, prenne les dispositions requises pour que les élèves-pilotes canadiens, à la sortie

du programme d'entraînement, soient incorporés ou organisés au sein d'unités ou formations de l'Aviation royale du Canada en première ligne.

Satisfait de ce texte qui, à son avis, interprétait correctement le sens de l'article 15 du protocole d'accord, Mackenzie King se déclara alors prêt à signer.

Les difficultés soulevées par la question du statut des escadrilles canadiennes étaient aggravées du fait que le coût des escadrilles visées à l'article 15, y compris la solde du personnel navigant et la fourniture des uniformes et des aéronefs, devait être à la charge du Royaume-Uni. Cet arrangement suggéré par les Britanniques était mentionné dans le protocole d'accord, probablement pour compenser les lourdes charges que représentait pour les dominions leur participation au P.E.A.C.B. Néanmoins, il était contraire à l'usage que les dominions assument le coût de leurs propres forces armées, et cela donnait au Royaume-Uni un prétexte permettant de considérer ces unités comme parties intégrantes de la R.A.F. Un jour viendrait où le gouvernement canadien se croirait obligé de prendre à sa charge ses propres escadrilles outre-mer, et alors il regretterait de ne pas l'avoir fait tout de suite. Cependant, à en juger d'après les critères de 1939, la contribution financière du Canada au P.E.A.C.B. était si élevée que Mackenzie King trouvait parfaitement normal à cette époque que le coût des forces canadiennes engagées sur le front des opérations outre-mer incombe aux contribuables britanniques. Toutefois, Mackenzie King, toujours sur ses gardes, n'alla jamais jusqu'à demander que tous les aviateurs canadiens du P.E.A.C.B. soient affectés à des escadrilles de l'A.R.C. aussitôt après l'obtention de leur brevet. S'il avait réussi à persuadé les Britanniques d'y consentir (ce qui eut été très difficile), il aurait entraîné son gouvernement dans d'énormes dépenses qui, selon Skelton, auraient atteint 750 000 000 \$ par an,⁸⁴ le jour où le Canada aurait décidé d'assumer le coût des escadrilles canadiennes dont il est question à l'article 15 du protocole d'accord. Étant donné les circonstances, Mackenzie King se réserva le droit d'en décider plus tard. Il avait obtenu que ces escadrilles soient constituées à la demande du gouvernement canadien, et non au gré des autorités britanniques, et qu'elles soient officiellement désignées escadrilles de l'A.R.C.

Références bibliographiques - Chapitre 1

- 1 Stacey, C.P., *La vie doublement secrète de Mackenzie King* (traduit de l'anglais par René Chicoin), Ottawa, Le Cercle du Livre de France Liée, 1979, 175, 187-189, 200-201.
- 2 Documents personnels de W.L. Mackenzie King, APC, MG26 J 13, septembre-décembre 1939, 1325-1329. (en anglais seulement)
- 3 King, W.L. Mackenzie, *Plan d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique; discours à la radio par le très honorable W.L. Mackenzie King, député, Premier ministre du Canada, le dimanche 17 décembre 1939*. Ottawa, Imprimeur du Roi, 1939.
- 4 Wise, S. F., *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale; Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*. Ottawa, Ministère de la Défense nationale, 1982, Tome 1er, 708.
- 5 «Details of Proposals of Training between the Royal Canadian Air Force and the Royal Air Force», 3 décembre 1923, APC, RG 24, vol. 3531.
- 6 Entretien du 18 mai 1977 avec P.Y. Davoud; Hitchins, F.H., «Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force», Musée canadien de la guerre, Mercury Series N° 2, 1972, 249.
- 7 Canada, *Rapport du Ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire close le 31 mars 1935*, 75.
- 8 Canada, *Rapport du Ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire close le 31 mars 1936*, 69.
- 9 Secrétaire aux Dominions du Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 28 novembre 1935, Public Records Office (PRO), Londres, DO 114/60/184.
- 10 Note de service du chef d'escadrille F.C. Higgins, «Canadian Applicants Recommended for Short Service Commissions in the Royal Air Force», 25 janvier 1936, S Hist 78/502.
- 11 Canada, *Rapport du Ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire close le 31 mars 1937*, 73-74.
- 12 *Ibid.*
- 13 Au sujet des difficultés rencontrées par ceux qui allaient individuellement au Royaume-Uni s'engager dans la R.A.F., voir «The British Commonwealth Air Training Plan 1939-1945», 25-27, thèse de doctorat inédite de Fred J. Hatch, Université d'Ottawa, 1969.
- 14 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 25 mars 1937, *Documents relatifs aux Relations extérieures du Canada* (ci après DREC) VI (1936-1939), Ottawa, Information Canada, 1972, 179-180.

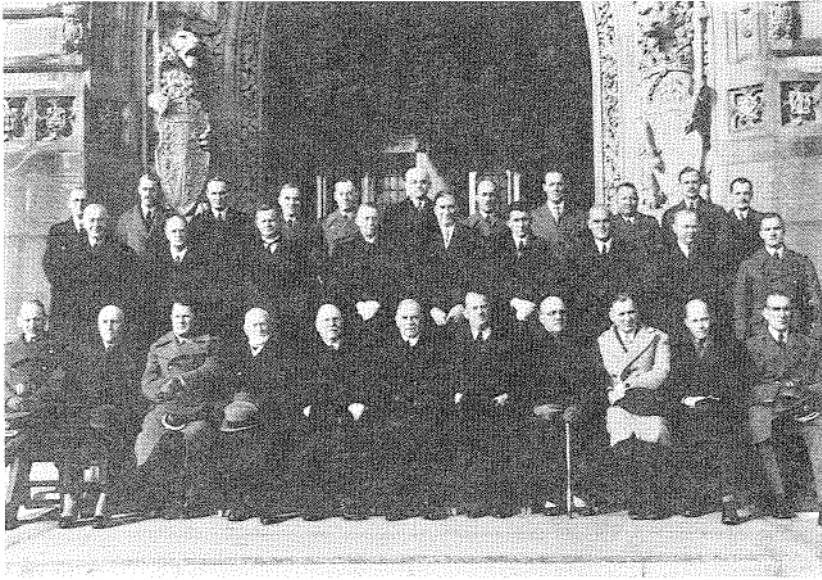
- 15 Secrétaire aux Dominions au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 22 avril 1937, *ibid.*, 192.
- 16 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 22 mars 1938, *ibid.*, 205; pour une étude approfondie du rôle politique des négociations en vue de l'enrôlement d'aviateurs canadiens dans la R.A.F. au titre du programme d'admission directe, voir l'exposé fait par G.N. Hillmer au Service historique de la Défense nationale le 15 février 1980 et intitulé «The British Commonwealth Air Training Plan: Origins», M/S, S Hist.
- 17 S Hist 181.005/D 270.
- 18 Quartier général de l'Aviation, *Royal Canadian Air Force List, August 1939*.
- 19 Voir S.F. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, et F.M. Cutlack, *The Australian Flying Corps in the Western and Eastern Theatres of War, 1914-1918*, Sydney, Angus and Robertson, 1923.
- 20 Gillison, Douglas, *Royal Australian Air Force 1939-1942. (Australia in the War of 1939-1945)*, Adelaide, The Griffin Press, 1962, 40.
- 21 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 25 mars 1937, *DREC*, VI, 179-180.
- 22 «Annual Report 1938 Flying Training School», janvier 1938 et «Annual Report R.C.A.F. Station Trenton», 1938. Daily Diary R.C.A.F. Station Trenton, S Hist.
- 23 Hitchins, 363.
- 24 «Notes on the Proposal to Establish a Flying Training School in Canada», signées par Robert Leckie (s.d.), *The Roundel*, II, Décembre 1949, 14-15.
- 25 Ministre de la Défense nationale au Premier ministre, 4 septembre 1936, *DREC*, VI, 175.
- 26 Memorandum d'E.A. Pickering, 11 septembre 1936, *ibid.*, 175.
- 27 Premier ministre à O.D. Skelton, 13 mai 1938, *ibid.*, 206-208.
- 28 Canada, Parlement, *Débats* du Sénat, 14 juin 1938, 492, et *Débats* de la Chambre des Communes, 1^{er} juillet 1938, 4523-4532.
- 29 Haut commissaire de Grande-Bretagne au Premier ministre, 7 juillet 1938, *DREC*, VI, 2/8.
- 30 Croil au Sous-ministre, 5 juillet 1938, S Hist., 76/ 144.
- 31 The United Kingdom, Parliament, House of Commons, *Debates*, 7 July, 1938, 595.
- 32 Haut commissaire de Grande-Bretagne au Premier ministre, 3 septembre 1938, *DREC*, VI, 222-223; Premier ministre au Haut commissaire de Grande-Bretagne, 6 septembre 1938, *ibid.*, 228; *Mémemorandum d'O.D. Skelton, 9 septembre 1938*, *ibid.* 226.

- 33 Premier ministre au haut-commissaire de Grande-Bretagne, 6 septembre 1938, *DREC*, VI, 225.
- 34 Haut commissaire de Grande-Bretagne au Premier ministre, 9 décembre 1938 et Mémorandum ci-joint du gouvernement britannique, 9 décembre 1938, *ibid.*, 227-230.
- 35 Premier ministre au Haut commissaire de Grande-Bretagne, 31 décembre 1938, *ibid.*, 230-232.
- 36 «Memorandum of Agreement: Training of Short Service Commissioned Officers (General Duties Branch), HQ 898-6-41, 1, APC, RG 24, vol. 3531.
- 37 Hitchins, 364.
- 38 *Ibid.* 386.
- 39 Mémorandum du gouvernement britannique, s.d., annexé à lettre du Haut commissaire de Grande-Bretagne au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 6 septembre 1939, *DREC*, VI, 1302-1305.
- 40 Minutes of a meeting held in A.M.P.'s room at 1430 hours on September 10th to discuss flying training organization, *PRO*, Air 20/331.
- 41 Massey, Vincent, *What's past is Prologue: The Memoirs of the Right Honourable Vincent Massey, C.H.*, Toronto, Macmillan, 1963, 303-304.
- 42 *Ibid.*
- 43 *Massey Diary*, vol. 40, 15 septembre 1940, Massey Papers, Massey College, University of Toronto.
- 44 Massey, 304.
- 45 *Ibid.*; Eden, Anthony, *Mémoires, L'épreuve de force*, (traduit de l'anglais par J.F. Gravrand), Paris, Plon, 1965, 76.
- 46 Edward, Cecil, *Bruce of Melbourne, Man of Two Worlds*, London, Heinemann, 1965, 279; voir aussi Air Ministry, *Notes on the History of R.A.F. Training 1939-1944* London: s.p. 1945; Douglas Gillison, *Royal Australian Air Force 1939-1942*, Adelaide, The Griffin Press, 1962, 79; Harold Balfour, *Wings Over Westminster*, London: Hutchinson, 1973, 113-114.
- 47 *Massey Diary*, vol. 40, 25 September, 1939.
- 48 Secrétaire aux Dominions au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 26 septembre 1939, *DREC*, VII, 549-551.
- 49 Pickersgill, J.W., *The Mackenzie King Record*, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1960, 40.
- 50 «Data submitted with secret memorandum dated September 18, 1939», S Hist, 112, 3M2009 (D36).

- 51 Note de service de A.W. Street, «Mission to Canada in connection with the Dominion Air Training Scheme», 27 October, 1939, PRO, Air 8/280.
- 52 Papiers Stedman, S Hist, 80/462, III. Mémoire du chef de la mission aérienne de Grande-Bretagne au Premier ministre, 13 octobre 1939, *DREC*, VII, 580-581.
- 53 The British Commonwealth Air Training Plan, Archives Stedman, S Hist, 80/412.
- 54 United Kingdom Air Mission, Notes of a meeting on 31st October with members of the Canadian War Cabinet, S Hist, 181.009 (D 786).
- 55 *Ibid.*
- 56 Sayers, R.S., *Financial Policy 1939-45*, London, Longmans, Green and Co. 1956, 324-333.
- 57 *Ibid*, Canada, *Agreement Relating to Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and Their Subsequent Service Between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand signed at Ottawa, December 17, 1939*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1941, (Ci-après appelé BCATP Agreement, 1939). Voir C.P. Stacey, *Armes, hommes et gouvernements*, Appendice D, 594 ss.
- 58 «Memorandum for United Kingdom Mission presented on behalf of Australian Mission and Submitted to Canadian Sub-Committee on November 22, 1939,» S Hist, 181.009 (D 786).
- 59 «Minutes of Meeting of the Supervisory Board, British Commonwealth Air Training Plan, Monday, March eleventh, 1940», S Hist, 73/1558, 1.
- 60 *BCATP Agreement*, 1939.
- 61 «Notes of a Meeting Held at Air Ministry on 13 December 1940», Papiers Power, boîte D 1017, Queen's University Archives; «Report of the Chief of the Air Staff», 10 June 1940, app. «C», S Hist, 73/1558, 11.
- 62 Notes de travail, Papiers Stedman, S Hist, 80/462, 111.
- 63 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - March 31, 1945)», 26, S Hist, 73/1558, X.
- 64 Rogers à Balfour, 27 novembre 1939, *DREC*, VII: 1939-1941, 620-621.
- 65 Secrétaire aux Dominions au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 27 novembre 1939, *ibid.* 622-623.
- 66 Procès-verbal du Conseil d'urgence (comité de politique générale) du Cabinet, 14 novembre 1939, *ibid.*
- 67 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 28 novembre 1939, *ibid.* 636.

- 68 *DREC*, VII, 574-578.
- 69 Procès-verbal du Conseil d'urgence, 14 novembre 1939, *DREC*, VII, 604606.
- 70 Chamberlain à King, 1^{er} décembre 1939, *ibid.* 637.
- 71 W.L. Mackenzie King, *Le Canada et la guerre*, Montréal, Édition Bernard Valiquette, 84.
- 72 Stacey, C.P., *Armes, hommes et gouvernements: les politiques de guerre du Canada 1939-1945*, Ottawa, Information Canada, 1970, 27-28.
- 73 *BCATP Agreement 1939*. Voir C.P. Stacey, *Armes, hommes et gouvernements*, Appendice D, p. 597.
- 74 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 28 novembre 1939, *DREC*, VII, 636.
- 75 Note de service du secrétaire principal au Premier ministre, 11 décembre 1939, *ibid.* 643.
- 76 *Ibid.* 644.
- 77 Gillison, 4.
- 78 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 14 décembre 1939, *DREC*, VII, 649-652.
- 79 Note de service du secrétaire principal au Premier ministre, 22 décembre 1939; au sujet des négociations à propos du P.E.A.C.B. du 15-16 décembre 1939, voir *DREC*, VII, 667-669.
- 80 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux Dominions, 16 décembre 1939, *DREC*, VII, 656-659.
- 81 Pickersgill, 54-56.
- 82 Voir citation dans C.P. Stacey, *Armes, hommes et gouvernements*, 31.
- 83 Note de service du Sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Premier ministre, 13 décembre 1939, *DREC*, VII, 648.
- 84 Hall au QG de l'ARC outre mer, 31 août, 1942, S Hist, 181.009 (D 2746); Fee à Campbell, 25 septembre 1942, *ibid.*; Ferris à Campbell, 6 October, 1942, *ibid.*
- 85 Journal, No. 1 Service Flying Training School, (voir diverses informations du 22 juillet 1940 au 30 septembre 1940), S Hist.
- 86 «The British Commonwealth Air Training Plan» (17 décembre 1939 - 31 mars 1945), S Hist, 73/1558, X, 55.
- 87 Rapports d'accidents du P.E.A.C.B., Air Member for Training Division, «Mentioned in Despatches», janvier 1941, 1-2, S Hist, 181.009 (D4761).

- 88 «The British Commonwealth Air Training Plan» 17 décembre 1939 - 31 mars 1945, S Hist, 73/1558, X, 55.
- 89 «30 for 4080», Flip, 1, février 1943, 3-4, Journal, No. 5 Elementary Flying Training School; Cartes de l'avion Tiger Moth, 4080, S Hist; John A. Griffin, *Canadian Military Aircraft Serials and Photographs*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1969, 271.



Les fondateurs du P.E.A.C.B. Au premier rung, le Premier ministre Mackenzie King entouré des membres des délégations: (à sa droite) Lord Riverdale, chef de la délégation britannique, le sénateur R. Dandurand (Canada), le colonel d'aviation R.W.L. Saunders, chef de l'état-major de l'Air (Nouvelle-Zélande), l'hon. J.L. Ralston, ministre des Finances (Canada), le maréchal en chef de l'Air, Sir Robert Brooke-Popham (Royaume-Uni); (à sa gauche) l'hon. J.V. Fairbairn, ministre de l'Air (Australie), l'hon. E. Lapointe, ministre de la Justice (Canada), le capitaine H.H. Balfour, sous-secrétaire d'État à l'Air (Royaume-Uni), l'hon. Norman Rogers, ministre de la Défense nationale (Canada), le maréchal de l'Air sir Christopher Courtney (Royaume-Uni). Le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil, chef de l'état-major de l'Air (Canada) est debout derrière sir Christopher Courtney, et l'hon. C.D. Howe, ministre des Transports (Canada) est derrière le capitaine Balfour. (PMR 81-152). Photo de l'O.N.F.

2

Le plan devient réalité

Le jour J de la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. fut fixé au 29 avril 1940.¹ C'est à cette date que la 1^{re} École préparatoire d'aviation* accueillit le premier groupe d'élèves-pilotes à Toronto; les autres écoles ouvrirent successivement au fil des mois, toutes devant fonctionner au plus tard en avril 1942 et pouvoir former de mois en mois des groupes de 1 500 aviateurs, soit 19 500 pilotes chaque année.²

De nombreux préparatifs furent nécessaires. En effet, il fallait construire des aérodromes, former des instructeurs et d'autres cadres et se procurer tout le matériel indispensable, y compris des avions. Au moment où, pour la première fois, on parla de ce plan d'entraînement aérien, l'A.R.C., dont les effectifs étaient lamentablement peu nombreux, ne pouvait réunir en tout et pour tout que quatre mille hommes environ; or, la mise en oeuvre du plan d'entraînement n'exigerait pas moins de trente-trois mille membres des Forces aériennes et six mille civils. Les spécialistes tels que les pilotes-instructeurs, les mécaniciens, les gens de métier qualifiés et les ingénieurs, ainsi que les techniciens et les gestionnaires des services d'approvisionnement, étaient très recherchés. Au début, le recrutement fut aisé, mais ensuite, faute de locaux appropriés et de stocks d'uniformes suffisants, il fallut l'interrompre par intermittence. À Toronto, le 1^{er} Dépôt des effectifs** où les nouvelles recrues se familiarisaient avec les exigences de la vie militaire fut bientôt plein à craquer.^{***} En novembre 1939, les centres de recrutement fermèrent momentanément leurs portes pour que leur personnel épuisé puisse prendre un peu de repos. En janvier 1940, le recrutement recommença de façon plus ordonnée et plus rapide, tant

* Ce terme traduit *Initial Training School* (I.T.S.).

** Cette unité était connue sous le nom de *No 1 Manning Depot*.

*** Jusqu'à l'ouverture du 2^e Dépôt des effectifs à Brandon (Manitoba), à la fin d'avril 1940, tous les élèves-aviateurs passèrent par celui de Toronto.

et si bien qu'à la fin de mars, exactement sept mois après la déclaration de guerre, les effectifs de l'A.R.C. avaient plus que doublé, passant de 4 171 hommes à la fin d'août 1939, à 10 375 hommes en tout. La plupart des recrues étaient des gens de métier pour les équipes au sol, mais des milliers de jeunes candidats-aviateurs que l'on ne pouvait accepter tant que des écoles et des instructeurs ne seraient pas prêts à les accueillir, se virent accorder une entrevue et, après avoir subi un examen médical, furent inscrits sur une liste d'attente.³

Cet accroissement des effectifs de l'A.R.C. allait de pair avec une refonte de ses structures. Lorsque la guerre éclata, l'A.R.C. n'avait ni service de la solde, ni service de santé, ni service des transmissions, et elle ne comptait que deux ingénieurs civils, car en temps de paix, elle faisait appel à ceux de l'armée de terre. Son envergure accrue rendait maintenant nécessaire et justifiait qu'elle soit dotée de moyens logistiques appropriés, ce que l'on fit en donnant aux nouvelles recrues une formation professionnelle adéquate, en mutant dans l'A.R.C. des membres du service de la solde et du service de santé de l'armée, et en recrutant directement, aux grades appropriés, des civils particulièrement qualifiés.

La Direction des travaux et édifices est un bon exemple de cette expansion de l'A.R.C. Traditionnellement, les travaux de construction pour les forces aériennes incombaient au Génie royal canadien, mais quelques mois avant le début de la guerre l'A.R.C. instaura sa propre Direction des travaux et édifices à partir d'un noyau de deux ou trois officiers spécialistes et de quelques commis. Une tâche énorme incombait à ce nouveau service lors de la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. Le Conseil de l'Air décida donc de mettre à sa tête un ingénieur civil expérimenté, parfaitement au courant des modalités d'ajudication de travaux importants, et son choix se porta sur R.R. Collard, vice-président et directeur général de la *Carter-Hall-Aldinger Construction Company*, de Winnipeg. Collard, nommé lieutenant-colonel d'aviation et plus tard promu vicemaréchal de l'air, recruta dans des entreprises de travaux de construction un grand nombre d'ingénieurs et de dessinateurs industriels qui formèrent l'ossature de ses services. Leur principale tâche consistait à établir les plans de bâtiments (hangars, salles d'exercice et casernes) et



Au Q.G. de l'Aviation à Ot m a, la salle des plans bourdonne d'activité pendant la préparation du P.E.A.C.B., en mai 1940. (PMR 79-133)



Des futures recrues, élèves d'écoles secondaires pour la plupart, attendent leur tour dans un centre de recrutement. (PL 20912).

à en superviser la construction, ce qui exigeait beaucoup de rapidité et d'endurance de la part de ses collaborateurs trop peu nombreux et entassés dans des locaux trop étroits. Le ministère des Munitions et Approvisionnements se chargeait d'adjuger les travaux à des entreprises de construction privées. À partir de la date à laquelle Collard fut engagé, la Direction des travaux et édifices fit plus de 750 000 projets, approuva 33 000 plans et construisit 8 300 bâtiments. Bien qu'elle eût aussi à satisfaire aux besoins du *Home War Establishment** elle s'occupa surtout du P. E.A.C.B.⁴

Aussi étrange que cela puisse paraître, un des problèmes les plus persistants et les plus ennuyeux auquel on se heurta lors de la construction de nouvelles écoles fut celui de l'installation de canalisation d'eau potable. Celle-ci étant trop souvent posée en dernier, des écoles ouvraient leurs portes sans être pourvues d'eau courante et d'appareils sanitaires, comme s'en souviennent les élèves qui y séjournèrent en 1940 et 1941 (les besoins quotidiens en eau allaient de 20 000 gallons pour une école élémentaire de pilotage à 45 000 gallons pour une école de bombardement et de tir). «Nous avons eu de la difficulté au sujet de l'approvisionnement d'eau dans le cas de presque toutes les écoles que nous avons ouvertes», disait à la Chambre des communes le ministre de l'Air.⁵ C'est dans la région des Prairies que ces problèmes d'adduction d'eau étaient les plus graves. En effet, l'alimentation en eau potable y exigeait souvent d'innombrables sondages et le forage de plusieurs puits artésiens⁶, comme on s'en est rendu compte lors de l'installation de la 2^e École de bombardement et de tir à Mossbank, dans le sud de la Saskatchewan. Lorsque cette école ouvrit ses portes en octobre 1940, un puits avait été foré à un mille environ de cet établissement. Malheureusement, l'eau de ce puits était si riche en sels minéraux qu'il fallut avertir les élèves que «la consommation normale de cette eau avait des effets extrêmement désagréables».⁷ Un second puits situé à sept milles de là fournissait de l'eau potable en abondance, mais exigeait l'installation d'un pipe-line et d'un système de pompage assez compliqué. En attendant, il fallut envoyer des camions-citernes chercher de l'eau à un puits de la société ferroviaire Canadien National pour alimenter les réservoirs de l'école. Une grande

* Cette appellation, difficile à traduire, comprenait tout l'effectif de guerre stationné au Canada, par rapport à l'*Overseas War Establishment* qui regroupait l'effectif de guerre stationné outre-mer.

partie de cette eau servait aux cuisines et une autre partie devait être gardée en réserve en cas d'incendies. Ce ne fut que le 26 novembre que l'eau courante fut installée et que les cabinets de toilette purent être utilisés, événement accueilli «avec une très grande jubilation...».⁸ Mais il était trop tôt pour se réjouir, comme en témoignent les nombreuses remarques relatives à la consommation d'eau et à l'approvisionnement en eau par camion-citerne et par pipe-line. Des soudaines baisses de pression dans les tuyaux, provoquées par des fuites dans le long pipe-line fait de douves de bois cerclées, qui, faute de conduit métallique, amenait l'eau du nouveau puits aux bâtiments de l'école, gênaient les instructeurs et les élèves et inquiétaient les pompiers.⁹

Toutefois, à Mossbank, le manque d'eau n'eut pas que des inconvénients, car le Conseil du Trésor, sur les instances du ministère de l'Air, autorisa en 1942 l'installation d'une piscine intérieure en guise de réservoir d'eau supplémentaire pour les pompiers. Cette piscine, une des plus belles de la province, servit aux instructeurs et aux élèves de l'école, ainsi qu'aux habitants du village isolé de Mossbank. Le seul autre centre d'entraînement ayant bénéficié d'un pareil luxe semble avoir été la 5^e École de bombardement et de tir, à Dafoe, aussi en Saskatchewan, dont les difficultés d'approvisionnement en eau étaient presque identiques à celles de Mossbank.¹⁰

Une charge de travail exceptionnellement lourde incombait aux services d'approvisionnement qui, tout petits au début, se développaient rapidement, car ils devaient réquisitionner, entreposer et distribuer l'énorme quantité de matériel (allant des simples articles vestimentaires jusqu'à des avions entiers) nécessaire au P.E.A.C.B. A la fin de 1939, c'est la Commission des approvisionnements de guerre, organisme prédécesseur du ministère des Munitions et Approvisionnements, qui fut chargé de commander le gros de l'équipement initial, ainsi que les avions.¹¹ Au Canada, la production d'avions *Fleet II* et *De Havilland Tiger Moth* progressait rapidement bien qu'il eût fallu faire venir, des États-Unis, les moteurs des uns, et de Grande-Bretagne, ceux des autres. Le premier groupe d'avions *Harvard* fut acheté au comptant conformément aux termes de l'amendement «cash and carry» de la législation américaine sur

la neutralité, et l'on s'organisa pour faire construire les autres au Canada dans les ateliers de la *Noorduyn Aviation Company*. Au cours de l'hiver, on commença à prendre livraison des premiers arrivages de matériel provenant du Royaume-Uni, essentiellement composés d'avions et de moteurs d'avions, mais comprenant aussi de grandes quantités d'articles plus petits (postes de radio, instruments, fusils et matériel photographique). Ce flot de matériel venu d'Europe était loin d'être aussi régulier que l'eut souhaité la Division du ravitaillement, mais rien n'annonçait encore les graves arrêts qui allaient se produire après la défaite de la France en juin 1940.

Au moment de la mise en oeuvre du plan d'entraînement aérien, l'A.R.C., qui ne se faisait aucunes illusions au sujet de ses propres insuffisances, demanda à la R.A.F. de lui prêter du personnel, ce que celle-ci fit bien volontiers. En janvier 1940, un contingent de quatre-vingt-cinq officiers et aviateurs débarqua à Halifax, et d'autres arrivèrent peu à peu jusqu'à ce que «le personnel prêté» comptât environ trois cents hommes.¹² Parmi eux se trouvaient des officiers d'état-major, des experts en logistique, des armuriers et des administrateurs. Certains d'entre eux furent affectés au quartier général de l'Aviation, d'autres à l'état-major des quatre régions d'instruction aérienne, et d'autres dans les écoles et les différentes unités. Sans leur inestimable collaboration, la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. n'aurait pu avoir lieu à la date prévue. Croil les accueillit comme des «compagnons d'armes», alors que le maréchal en chef de l'air Brooke-Popham, chef de la mission aérienne britannique à Ottawa, avertit les nouveaux arrivants qu'ils devaient se considérer comme des membres de l'A.R.C. et prendre leurs ordres et leurs instructions au quartier général de l'Aviation canadienne et non pas à la mission aérienne britannique.¹³

En donnant au ministère de l'Air une liste de postes réservés à des officiers de la R.A.F., les Canadiens demandèrent que celui de directeur de l'entraînement aérien soit attribué à un commodore de l'Air, c'est-à-dire à un officier de grade équivalent à celui de brigadier-général.¹⁴ L'A.R.C. n'avait vraiment aucun officier qualifié pour ce poste qui exigeait des aptitudes prouvées à diriger la mise en oeuvre d'un grand programme d'entraînement et comportait

l'obligation peu enviable de servir deux maîtres. Tout en étant placé directement sous les ordres du commandant en chef de l'A.R.C., le titulaire de ce poste serait constamment obligé de tenir compte des exigences de la R.A.F. Le ministère de l'Air désigna à juste titre le commodore de l'Air Robert Leckie qui avait rédigé, en 1936, une note de service au sujet des avantages qu'il y aurait à installer des centres d'entraînement aérien au Canada, et lancé l'idée du futur P.E.A.C.B. De 1935 à 1938, Leckie, alors membre de la R.A.F., avait été directeur de l'entraînement aérien, avant d'être nommé commandant de la R.A.F. en Méditerranée, à Malte.¹⁵

La législation sur les forces étrangères présentes au Canada et au Royaume-Uni facilitait l'intégration des officiers de la R.A.F. dans l'A.R.C. et vice-versa, les règlements, la hiérarchie des grades et les fonctions y étant très similaires et pratiquement les mêmes.

Néanmoins, à son arrivée au quartier général de l'Aviation, Leckie se trouva, au début, dans une situation assez étrange, car ses fonctions de Directeur de l'entraînement aérien le plaçaient directement sous les ordres du commodore de l'Air G.O. Johnson, chef du Bureau d'organisation et d'instruction dont ses services dépendaient. Bien qu'étant un des plus brillants officiers de l'A.R.C., Johnson était moins ancien en grade que Leckie, dont il avait d'ailleurs déjà relevé. En outre, Leckie était plus ancien en grade que tous les officiers de l'A.R.C. hormis le chef de l'état-major de l'Air, ce qui montre bien la modeste envergure de l'A.R.C.*

L'arrivée de Leckie au quartier général de l'Aviation souleva quelques petits problèmes de protocole militaire et suscita des récriminations voilées, mais tout s'arrangea très vite de sorte qu'il n'y eut plus aucune trace de rancœur. La personnalité de Leckie, sa compétence indiscutable et son sens pratique des affaires de l'aviation contribuèrent beaucoup à aplanir les difficultés initiales. Malgré son apparence austère, Leckie était un homme calme et réservé. Le ministre de l'Air C.G. Powers, qui le connaissait bien, l'estimait beaucoup et disait de lui, que:

* Aussitôt après avoir été informé de la nomination de Leckie, Croit, cédant sans doute aux instances d'autres officiers du quartier général de l'Aviation, avait demandé au ministère de l'Air de lui substituer quelqu'un avec moins d'ancienneté, mais les Britanniques refusèrent carrément. (Lettre adressée le 21 janvier 1940 par le chef de l'état-major de l'Air à CANLIAISON au sujet du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique; HQ 927-1-1, I, D Hist 80/408).

C'était un homme très cultivé qui s'intéressait à beaucoup de choses en dehors de sa profession et qui était absolument dépourvu de sectarisme politique. Calme et réservé, il ne donnait son avis qu'après avoir pris le temps de réfléchir. Sa popularité était grande dans les Forces aériennes, bien qu'il n'eût pas la jovialité et la bonhomie de Lloyd Breadner...¹⁶

Vers la fin de 1940, la Direction de l'instruction fut élevée au niveau de division comprenant la Direction de l'entraînement aérien commandée par le commodore de l'Air A.L. Paxton de la R.A.F., la Direction de la formation technique commandée par le colonel d'aviation D.C.M. Hume de l'A.R.C., et la Direction des programmes et de l'équipement commandée par le commandant d'aviation H.L. Campbell, entré dans l'A.R.C. en 1930 et promu chef de l'état-major de l'Air en 1957. Bien qu'appartenant à la R.A.F., Leckie siégea au Conseil de l'Air en tant que représentant de la Direction de l'entraînement aéronautique et releva directement du chef de l'état-major de l'Air. En 1941, il fut promu vicemaréchal de l'Air et, l'année suivante, il accepta d'être muté dans l'A.R.C. afin de mettre fin à la gêne éprouvée par le gouvernement canadien à voir à la tête de ses centres d'entraînement aérien un officier de la R.A.F., même si, en l'occurrence, il était Canadien.¹⁷

Le P.E.A.C.B. avait commencé à prendre forme bien avant l'arrivée de Leckie. Alors que les négociations continuaient et que les délégués du Canada et du Royaume-Uni discutaient de questions d'ordre économique et autres, on choisissait des emplacements pour les écoles d'entraînement aérien et l'on achetait des avions. À Camp Borden et à Trenton, les écoles de pilotage commençaient à former des pilotes-instructeurs et, en février 1940, elles fonctionnaient à pleine capacité pour le P.E.A.C.B. Le programme de formation de pilotes qui avait démarré avant la guerre continuait, mais avec des effectifs plus nombreux. Le 1^{er} novembre, à Borden, l'Escadrille d'entraînement intermédiaire* avait été intégrée dans le P.E.A.C.B. En janvier, l'Escadrille d'entraînement supérieur** fut transférée de Trenton à Borden et fusionna avec l'Escadrille d'entraînement intermédiaire pour constituer la 1^{re} École de pilotage militaire.*** Jusqu'à l'arrivée du premier contingent du P.E.A.C.B., les élèves-pilotes qui passaient par Camp Borden étaient considérés comme de

* Intermediate Training Squadron.

** Advanced Training Squadron.

*** No. 1 SFTS

futurs instructeurs et recevaient une formation appropriée.¹⁸ De leur côté, l'École d'armement, l'École de radionavigants et l'École de navigation aérienne formaient, elles aussi, des instructeurs. Le 2 février 1940, ces trois organismes furent officiellement transférés de l'effectif de guerre de la défense territoriale au P.E.A.C.B.¹⁹ Ultérieurement, au fur et à mesure de la décentralisation des effectifs de Trenton, ces écoles furent installées ailleurs. L'École d'armement aérien alla s'installer à Mountain View, près de Hamilton (Ontario), l'École de navigation aérienne, à Rivers (Manitoba), et l'École de radionavigants, à Montréal.

Norman Rogers, ministre de la Défense nationale, se rendit compte très vite de la lourde tâche qu'imposait la gestion du P.E.A.C.B. et il décida de le détacher des autres services du ministère et de le confier à un ministre du Cabinet. L'homme désigné pour cette fonction fut G.C. Power, un pilier du parti et député de la circonscription de Québec-Sud depuis 1917. Les élections provinciales l'avaient retenu loin d'Ottawa à l'époque des négociations relatives au P.E.A.C.B., mais par la suite, on le vit souvent dans le bureau de Rogers, bien qu'il détînt le portefeuille de ministre des Postes, travail qui d'ailleurs ne l'accaparait pas trop. Le 8 avril, il assista avec Rogers à une réunion de la Commission de surveillance,²⁰ dont par deux fois, le 6 et 10 mai, il assumait la présidence alors que Rogers était en Angleterre. Toutefois, ce ne fut que le 23 mai qu'il devint ministre de la Défense nationale (Air). À ce titre, Power collabora étroitement avec Rogers* et avec J.L. Ralston, son successeur; mais pour tout ce qui avait trait aux forces aériennes, il relevait directement du Premier ministre. Canadien de tendance très nationaliste, Power semble avoir assumé ses nouvelles fonctions avec quelques doutes au sujet de l'utilité du P.E.A.C.B.; mais ceux-ci cessèrent tout à fait lorsque l'invasion de la France, peu après celle de la Pologne et de la Norvège, prouva une fois de plus le rôle primordial de l'aviation dans les opérations militaires.

Malgré son caractère essentiellement militaire, le P.E.A.C.B. devint peu à peu une entreprise à envergure nationale à laquelle participèrent des civils et des organismes privés. En effet, on ne tarda pas à faire appel aux services du ministère des Transports (MDT)

* Rogers fut tué en juin 1940 dans un accident d'avion.

pour aménager des aérodromes. Le 10 octobre 1939, il fut convenu que si, comme on le prévoyait, le projet du plan d'entraînement aérien était approuvé par le Parlement, le MDT proposerait alors un certain nombre d'emplacements possibles pour des aérodromes et s'occuperait de leur aménagement dès que l'A.R.C. aurait fait son choix. Quant à la construction des bâtiments, c'est celle-ci qui s'en chargerait. Profitant d'un beau temps automnal et de l'aide des services provinciaux de voirie, des équipes d'arpenteurs furent aussitôt dépêchées sur les lieux par le MDT, et le 24 janvier 1940, Croil annonça à la Commission de surveillance que des sites avaient été proposés pour toutes les écoles de pilotage prévues à cette époque.²¹

Compte tenu des principaux aérodromes et terrains d'aviation auxiliaires pour les atterrissages d'urgence, il fallait environ cent-vingt terrains d'aviation. Le MDT pouvait offrir vingt-quatre aéroports, qui n'auraient guère besoin de plus de quelques bâtiments supplémentaires pour servir de sites d'entraînement aérien, et une quinzaine de pistes d'atterrissage intermédiaires qui exigeraient des aménagements plus importants.²² Il restait donc à créer environ quatre-vingts aérodromes.

Le choix final des sites des diverses écoles d'aviation incombait au Comité des aérodromes de l'A.R.C., présidé nommément par le chef de l'état-major de l'Air. La composition de ce comité variait de temps à autre, mais il semble que Leckie et Collard en aient fait constamment partie. En général, des membres du MDT et du ministère des Munitions et Approvisionnements (MMA) assistaient aux réunions de ce comité dont les décisions tenaient compte de plusieurs facteurs appropriés. C'est ainsi que les emplacements situés dans des régions montagneuses ou à moins de cinq milles de la frontière américaine étaient éliminés d'office. Les écoles de bombardement et de tir exigeaient de vastes espaces de cent milles carrés de superficie approximativement où les exercices pourraient avoir lieu sans danger pour les personnes et pour les biens. Les écoles de navigation aérienne étaient situées de préférence dans des endroits où les élèves-navigateurs survoleraient des régions de relief varié et de vastes étendues d'eau. En tout cas, on pensait d'abord aux exigences de l'entraînement, et lorsqu'il fallait choisir entre deux sites équivalents, on désignait celui qui, après la guerre, serait le meilleur em-

placement pour un aéroport militaire ou civil.²³ Les écoles étaient disséminées dans quatre régions d'entraînement aérien, la première ayant son quartier général à Toronto, la deuxième, à Winnipeg, la troisième, à Montréal, et la quatrième, à Régina.* L'A.R.C., voulant que les régions puissent autant que possible se suffire à elles-mêmes, avait décidé de les doter respectivement de services de recrutement, de dépôts de matériel, de dépôts de réparations et d'écoles de pilotage dont les emplacements devaient être choisis en conséquence.

L'aviation civile participa de façon notoire au P.E.A.C.B., grâce à l'Association canadienne des aéroclubs** dont les membres se chargèrent de faire fonctionner les écoles élémentaires de pilotage, ce qui, après tout, n'était pas étonnant car depuis juin 1939 huit aéroclubs formaient des pilotes pour l'A.R.C. et quatorze autres avaient signé des contrats à cet effet dès le début de la guerre. Toutefois, lorsqu'on en vint à discuter de la formation élémentaire des pilotes, au cours d'une réunion avec les membres de la mission aérienne britannique en octobre, Croil, tout en acceptant en principe que les écoles élémentaires de pilotage soient dirigées par des civils, hésitait à confier cette tâche à des clubs «très éparpillés» et «dépourvus de ressources financières adéquates».²⁴

Rien n'avait encore été décidé au sujet des écoles élémentaires de pilotage quand M. A. Seymour, président de l'Association des aéroclubs, arriva à Ottawa au début de novembre. Il n'avait pas été invité à venir participer aux discussions relatives à l'entraînement aérien, mais, voyant que les aéroclubs avaient un rôle essentiel à jouer dans la mise en oeuvre d'un plan pour lequel on faisait tant de publicité, il était décidé à faire connaître son point de vue à ce sujet. La proposition qu'il fit aux membres de la mission aérienne britannique, à C.D. Howe et à Rogers, et aux officiers de l'A.R.C. qu'il put rencontrer pendant son séjour, consistait à mettre en place vingt-six écoles élémentaires de pilotage respectivement dirigées par un ou deux aéroclubs, ou plus, mettant en commun leurs ressources, au

* La 1^{re} Région comprenait l'ouest de l'Ontario, la deuxième, tout le Manitoba, une partie de la Saskatchewan et la région de Thunder Bay en Ontario, la troisième, le Québec et les Maritimes, et la quatrième, la plus grande partie de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. En septembre 1941, le Q.G. de la 4^e Région d'entraînement aérien déménagea à Calgary. En anglais ces régions étaient désignées sous l'appellation Training Commands.

** Canadian Flying Clubs Association.

lieu des treize grands établissements prévus dans le projet d'accord. Cette solution fut finalement acceptée malgré des réticences de la part de l'A.R.C., et Rogers créa un comité chargé de veiller à son application.²⁵

Avant de signer un contrat avec le gouvernement pour l'ouverture d'une école élémentaire de pilotage, les aéroclubs devaient constituer par souscription locale un fonds de 35 000 \$ non pas pour couvrir les frais de fonctionnement qui étaient garantis par le gouvernement, mais comme preuve de stabilité et de bonne foi. Les aéroclubs devaient aussi prouver à l'A.R.C. qu'ils pouvaient fournir le personnel administratif, technique et enseignant nécessaire. Une fois ces conditions remplies, les clubs étaient invités à se constituer en sociétés d'exploitation conformément à la législation canadienne sur les compagnies. Ces sociétés étaient en fait des représentations élargies des aéroclubs commanditaires, qui régissaient les écoles élémentaires de pilotage et traitaient avec le gouvernement et l'A.R.C. C'est ainsi, notamment, que la *City of Quebec Flying Training School Limited*, commanditée par l'aéroclub de Québec, régissait la 22^e EEP installée à l'Ancienne-Lorette.^{*26}

C'est grâce à un accord similaire à celui conclu avec les aéroclubs que le gouvernement confia à des compagnies d'aviation commerciales la gestion des écoles d'observation aérienne, la seule différence étant, ici, que l'instruction des élèves incombait entièrement à l'A.R.C. qui fournissait le personnel nécessaire. Les écoles d'observation étaient toutefois des établissements civils dirigés par des civils. En plus du personnel d'administration et d'entretien, les compagnies fournissaient les pilotes des avions servant aux exercices de navigation aérienne. Contrairement aux aéroclubs qui, tout au début, avaient le droit de faire des bénéfices annuels n'excédant pas 5 000 \$ (dont pratiquement la totalité finalement était investie dans des fonds d'État), les compagnies commerciales n'étaient pas autorisées à tirer un profit quelconque de ces activités, et toutes les économies qu'elles faisaient sur les frais de fonctionnement revenaient au gouvernement central. Les échelles de salaires et de traitement

* Toutes les écoles élémentaires de pilotage étaient régies par des aéroclubs sauf deux: la 11^e École élémentaire de pilotage, à Cap-de-la-Madeleine, dont la gestion était confiée à la compagnie aérienne *Quebec Airways*, et la 23^e École élémentaire de pilotage, à Davidson (Saskatchewan), dirigée par l'A.R.C.

étant réglementées de façon très stricte, les compagnies ne pouvaient guère, elles-mêmes, faire des bénéfices.²⁷

Un autre domaine important, qui donne une idée de l'envergure du P.E.A.C.B. et qui montre l'utilité du soutien apporté par l'aviation civile, fut celui de la réparation des avions. La première année du P.E.A.C.B., l'entretien et la remise en état des appareils ne posa pas de grands problèmes, car le matériel était neuf et les centres d'entraînement aérien étaient peu nombreux. Mais avec la mise en service de milliers d'avions, cette tâche devint bientôt si énorme qu'elle dépassa largement les possibilités de la Direction des services techniques de maintenance de l'A.R.C. En 1941, le M.M.A. créa, de concert avec l'A.R.C., une Division des services d'entretien et de réparations qui englobait plusieurs entreprises privées et employait 18 000 hommes et femmes. À partir de 1941, l'année où les avions commencèrent à se détériorer, jusqu'à la fin de la guerre, cette Division put réparer et remettre en service plus de 6 500 cellules d'avions et 30 500 moteurs, dont près de quatre-vingt-dix pour cent appartenaient à des aéronefs d'entraînement.²⁸

Références bibliographiques - Chapitre 2

- 1 Procès-verbal de la réunion du 8 avril 1940 de la Commission de surveillance, S Hist, 73/1558, I.
- 2 *BCATP Agreement, 1939*, Table F; (Voir C.P. Stacey: *Armes, hommes et gouvernements*, Appendice D, Tableau F); *Rapport du ministère de la Défense nationale pour l'année budgétaire close le 31 mars 1940*, p. 98.
- 3 «RCAF Personnel History 10 September 1939 to 1949», S Hist, 74/1, I, 115127.
- 4 «History of Construction Engineering», S Hist, 74/20, chap. I, 1-4, chap. XII, 1-2.
- 5 Canada, Parlement, Chambre des Communes, *Débats*, 17 mars 1941, 1616.
- 6 «History of Construction Engineering», S Hist, 74/20, section 27.
- 7 *Ibid.*; *Daily Diary*, N° 2 Bombing and Gunnery School, 10 octobre 1940, S Hist.
- 8 *Ibid.*, 26 novembre 1940.
- 9 *Ibid.*, 13 décembre 1940; 26 janvier 1941; 22 février 1941; 30 juin 1942.
- 10 «History of Construction Engineering», S Hist, 74/20, section 27.
- 11 Progress Report by the Chief of the Air Staff (janvier 1940), S Hist, 73/1558, I.

- 12 Rogers à Balfour, 27 novembre 1939, S Hist, 73/1558, 1; «La mission de liaison (Air) au Canada», *History of the U.K.A.L.M.*, Ottawa, s.p., 1945, 12; Kenny à D.A.P., 5 janvier 1940. «British Commonwealth Air Training Plan; HQ 927-1-1», 1, S Hist, 80/408.
- 13 Brooke-Popham à MacLachlan, 8 janvier 1940, *ibid.*
- 14 Kenny à D.A.P., 5 janvier 1940, *ibid.*
- 15 Dossier Leckie, S Hist.
- 16 Ward Norman, éd. *The Memoirs of Chubby Power, a Party Politician*, Toronto, Macmillan, 1966, 232.
- 17 S Hist, 74/7, IV, 860; Report No. 12 by the Chief of the Air Staff, 9 décembre 1940, S Hist, 73/1558, II: Dossier Leckie, S Hist.
- 18 Progress Report by the Chief of the Air Staff (janvier 1940), S Hist, 73/ 1558, I; Progress Report No. 10 by the Chief of the Air Staff, 9 octobre 1940, App. A, S Hist 73/1558, II.
- 19 *Ibid.*
- 20 Canada, Parlement, Chambre des Communes, *Débats*, 8 juillet 1940, 1432; Ward, 181-191; Procès-verbal des réunions de la Commission de surveillance des 8 avril, 6 et 10 mai 1940, S Hist, 73/ 1558, 1.
- 21 Smart au Sous-ministre, 1 1 octobre 1939, «Cooperation between the Departments of National Defence and Transport on aerodromes»; HQ 103-74/68, APC, RG 24, vol. 4775; Progress Report by Chief of the Air Staff, 24 janvier 1940, S Hist, 73/1558, 1.
- 22 Wilson, J.A., «Aerodrome Construction for the British Commonwealth Air Training Plan 1940», ministère des Transports, *Development of Aviation in Canada 1879-1948*, (articles de J.A. Wilson) Ottawa, Imprimeur du Roi, s.d., 29, Papiers Wilson, S Hist; Ministère des Transports, «The Selection and Development of Airports for the British Commonwealth Air Training Plan», S Hist, 80/395.
- 23 *Ibid.*
- 24 Projet du compte rendu d'une réunion tenue le 24 octobre 1939 à Ottawa, à la Chambre des communes, avec les représentants de l'A.R.C. afin de discuter de l'estimation approximative du coût du Programme d'entraînement établi par les forces de l'Aviation royale du Canada en consultation avec les membres de la Mission de liaison (Air), Papiers Stedman, S Hist, 80/462, 1.
- 25 Entretiens avec M.A. Seymour (14-15 mai 1975), Dossier biographique Seymour, S Hist; Rapport annuel (1940) de l'Association canadienne des aéroclubs, et Procès-verbal d'une réunion des Sous-directeurs d'écoles, les 7 et 8 octobre 1942 à Ottawa, au Château Laurier, Association canadienne des aéroclubs; G. Apedaile, «History of Civil Flying Schools», décembre 1946, S Hist, 18009 (D3).
- 26 *Ibid.*

27 *Ibid.*

28 Kennedy, J. de N., *History of the Department of Munitions and Supply Canada in the Second World War*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1950, 1, 30.

3

Une période de désarroi (1940-1941)

Dans son discours radiodiffusé le 17 décembre 1939, Mackenzie King annonça que le Canada allait devenir «un des plus grands centres d'entraînement d'aviateurs» du monde. Aussitôt après, les candidats affluèrent dans les bureaux de recrutement qui ne purent en admettre que 229 immédiatement. Pendant des heures entières, les agents recruteurs inscrivirent les autres sur une liste d'attente et leur expliquèrent qu'on ne pouvait les enrôler pour l'instant, faute de centres d'entraînement en nombre suffisant pour les recevoir. Dès lors, beaucoup d'entre eux changèrent d'avis et choisirent l'armée ou la marine tant et si bien qu'il ne restait plus que 2 760 candidats sur la liste lorsque, le 31 mars 1940, quelques centres d'entraînement aérien s'apprêtèrent à accueillir leurs premiers élèves.¹ En avril, 166 candidats de cette liste furent convoqués, engagés comme AC2* et envoyés à Toronto, au 1^{er} Dépôt des effectifs, pour y apprendre les rudiments de la discipline militaire dans l'aviation. Le 20 avril, ils furent transférés au nord de Toronto à la 1^{re} École préparatoire d'aviation pour y acquérir les connaissances de base préalables aux cours de pilotage aérien. Des milliers d'autres jeunes gens suivirent après eux la même filière.

Les élèves-aviateurs passaient quatre semaines à la 1^{re} École préparatoire d'aviation avant de recevoir ailleurs une formation spécialisée. Le programme de cette école comprenait des cours de navigation aérienne, de mathématiques, d'armement et d'aérodynamique, entrecoupés de séances d'exercice militaire et de culture physique. Il incombait aussi à cette école de classer les élèves dans les diverses catégories du personnel navigant; ce classe-

* Aviateur de 2^e classe.

ment était extrêmement important pour les élèves qui, en majorité, voulaient devenir pilotes de guerre. L'orientation des élèves commençait lorsque les officiers recruteurs inscrivaient provisoirement dans la grande catégorie des «pilotes ou navigateurs» les candidats qui paraissaient avoir le niveau d'instruction et les aptitudes physiques requises, et enrôlaient les autres comme mitrailleurs-radio. L'orientation définitive des élèves avait lieu à l'école préparatoire d'aviation (E.P.A.)^{*}. Les autorités faisaient leur choix en tenant compte des aptitudes générales de chaque élève, mais, pour les futurs pilotes, elles considéraient très attentivement leurs performances sur le *Link*, appareil d'entraînement capable de simuler les mouvements d'un aéroplane dans les airs. Toute mauvaise note à ce test empêchait généralement l'admission aux écoles de pilotage. Le 29 avril, la 1^{re} E.P.A. accueillit 164 élèves, dont six abandonnèrent leurs études pour un motif quelconque, vingt-cinq furent désignés mitrailleurs-radio, quarante-et-un comme observateurs aériens et quatre-vingt-dix comme pilotes.

Les futurs mitrailleurs-radio furent envoyés à la 1^{re} École de radio-navigants (E.R.) à Montréal et les futurs observateurs aériens furent admis à la 1^{ère} École d'observation aérienne (E.O.A.) à Malton (près de Toronto). Faute d'écoles élémentaires de pilotage (E.E.P.), les futurs pilotes furent envoyés par groupe de six ou sept apprendre leur métier dans tous les aéroclubs éparpillés entre Vancouver et Moncton. Au cours des sept semaines que dura cette période de leur entraînement, 21 candidats faillirent ou furent éliminés, ce qui représente une perte de 23%, pourcentage qui se situe très près de la moyenne des pertes à cette étape de l'instruction, compte tenu du fait qu'il faut théoriquement éliminer le plus tôt possible les moins bons éléments. Quant aux 71 élèves qui avaient réussi le cours élémentaire de pilotage, ils furent divisés en deux groupes: un groupe de quarante-cinq élèves admis à la 1^{re} École de pilotage militaire (E.P.M.), à Camp Borden, et un groupe de vingt-six élèves admis à la 2^e E.P.M. à Uplands, près d'Ottawa.

À peine avait-on commencé l'entraînement du premier contingent d'élèves-aviateurs du P.E.A.C.B. que la guerre parvint à un tournant difficile. En avril, les armées nazies envahirent le Danemark et la

^{*} *Initial Training School.*

Norvège, puis en mai et juin, elles occupèrent les Pays-Bas, la Belgique et finalement la France, avant d'assiéger la Grande-Bretagne. À cette époque, le P.E.A.C.B. n'était guère autre chose qu'un ensemble d'écoles, en partie inachevées, et le gouvernement canadien se demandait s'il fallait réduire l'envergure de ce plan ou même l'annuler complètement afin de pouvoir envoyer au Royaume-Uni le plus de renforts possibles.² Malgré la pénurie de pilotes dont elle souffrait alors, la R.A.F. comptait sur le P.E.A.C.B. pour compléter ses effectifs futurs, et les autorités britanniques pressaient le gouvernement canadien «de faire tout son possible pour que ce plan fournisse dans les plus brefs délais le plus grand nombre possible d'équipages aériens.»³ Par la même occasion, le Canada fut informé de l'arrêt temporaire des livraisons d'avions *Fairey Battle* demandés par les écoles de bombardement et de tir, et d'avions *Avro Anson*, dont avaient besoin les écoles d'observation aérienne et les deux tiers des écoles de pilotage. Le P.E.A.C.B. ne pouvant fonctionner sans un nombre suffisant de ces appareils, cette nouvelle provoqua en haut lieu un certain désarroi comme en témoigne le major Powers,⁴ et ce d'autant plus que le recrutement atteignait alors son plein rendement et qu'il était impossible de diminuer le nombre des engagés sans gravement saper le moral du peuple canadien.

Fort heureusement, l'A.R.C. avait de nombreux avions d'entraînement *Tiger Moth* et *Fleet Finch* construits au Canada. Les stocks de moteurs de rechange, importés de Grande-Bretagne, suffirent pour les *Tiger Moth*, et l'on obtint facilement des moteurs américains pour les *Fleet Finch*. Profitant de cette situation, l'A.R.C. décida d'ouvrir au cours des mois de juin et juillet huit E.E.P. au lieu des trois prévues initialement.⁵ En conséquence, environ sept cents élèves-pilotes⁶ purent commencer leur instruction sans délai, bien que les autorités de l'A.R.C. ne sache ce qu'il adviendrait d'eux ensuite, étant donné le nombre insuffisant d'avions mis à la disposition des E.P.M.⁷ Quoi qu'il en soit, on économisa ainsi un temps précieux, ce qui permit de revoir les inventaires d'aéronefs et de chercher éventuellement à se procurer d'autres avions ailleurs. **

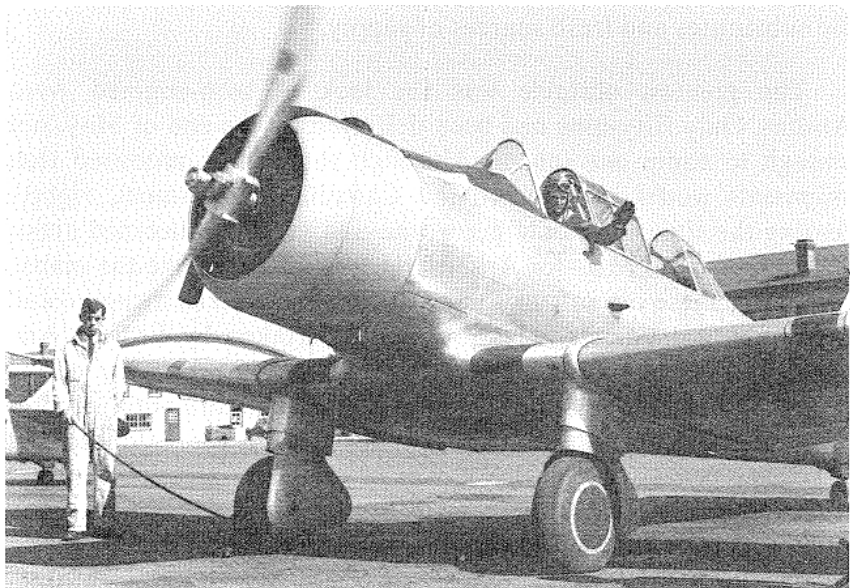
** Pour une liste complète des avions utilisés dans le P.E.A.C.B., voir John A. Griffin: *Canadian Military Aircraft Serials and Photographs*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1969, 670-672.

Le manque d'avions bimoteurs *Avro Anson* était le principal obstacle à la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. A la fin du mois de mai, on n'en avait reçu que cinquante-neuf, ce qui ne suffisait même pas à équiper une école de pilotage. Bien que les autorités britanniques eussent promis d'autoriser à nouveau les livraisons d'avions, le gouvernement canadien, craignant à juste titre que la situation ne s'aggrave et que les pièces de rechange pour les *Avro Anson* ne viennent à manquer, décida de faire construire ces avions au Canada et de les équiper de moteurs et d'instruments américains. C'est ainsi qu'avec l'approbation des autorités britanniques, une société de la Couronne, la *Federal Aircraft Limited*, fut chargée de réaliser ce projet qui devait devenir le plus important programme de construction aéronautique au Canada, suivi en deuxième place par celui de la production d'avions *Harvard*. Ainsi se trouvait résolu à long terme, mais pas dans l'immédiat, le problème de la pénurie d'avions. En effet, au cours de l'été de 1940, le nombre des avions *Harvard* en service ne fut pas suffisant en dépit du fait qu'ils étaient construits de ce côté-ci de l'Atlantique, soit en Californie, par la société *North American Aviation*, soit à Montréal, sous licence, par la société *Noorduyn Aviation*. À la date du 30 juin, on n'en avait que trente-trois, dont vingt-huit commandés par l'A.R.C. juste avant la guerre, et cinq livrés par la *North American Aviation* en exécution de la première partie d'une commande de 533 appareils, passée par le gouvernement britannique pour le compte du P.E.A.C.B.⁸ Après avoir examiné les performances de divers autres types d'avions construits aux États-Unis, on commanda cent quatre-vingts *Cessna Crane* (avion bimoteur de transport léger servant à l'entraînement des effectifs du *United States Army Air Corps*). Finalement, on acheta huit cent-vingt avions *Cessna Crane*, dont la livraison ne commença qu'en décembre 1941.⁹

Les difficultés rencontrées par l'A.R.C. s'atténuèrent quelque peu grâce à l'acquisition opportune de cent quatre-vingt-dix avions *North American Yale*. Ces appareils, initialement commandés par le gouvernement français et livrés juste avant la défaite de la France, furent réexpédiés à Saint-Pierre-et-Miquelon et livrés aux autorités britanniques qui les firent examiner et réassembler aux usines De

Havilland à Toronto.* Vingt-sept de ces avions furent livrés à l'A.R.C. en juillet 1940, soixante-cinq en août et le reste en septembre et octobre. Semblables aux *Harvard*, mais plus légers qu'eux, ces appareils devaient servir à l'entraînement des élèves pilotes de niveau moyen. Les Ire et 2^e E.P.M. furent les premières à les utiliser ainsi, en même temps, que des *Harvard*, et plus tard, les 6^e et 14^e E.P.M. firent de même lorsqu'elles ouvrirent leurs portes respectivement en novembre 1940 et juillet 1941, l'une à Dunnville (Ontario) et l'autre à Aylmer (Ontario).¹⁰

À la fin du mois d'août, le nombre d'aéronefs en service était loin d'être suffisant, mais l'avenir s'annonçait meilleur grâce à l'acquisition d'avions *Yale*, à la reprise des livraisons d'avions *Anson* et à l'augmentation des livraisons d'avions *Harvard*, qui dépassaient vingt appareils par mois. En profitant au maximum des instructeurs et des appareils à sa disposition, l'A.R.C. put ouvrir respectivement à Calgary et à Saskatoon la 3^e E.P.M. et la 4^e E.P.M. au début de l'automne, et, au fur et à mesure que ses moyens le lui



Un des 119 avions *Yale* américains livrés aux Écoles du P.E.A.C.B. pendant le difficile été de 1940. (PL 2222).

* Les instruments des *Yale* étaient gradués en unités du système métrique, et la manette des gaz fonctionnait en sens inverse de celle des avions britanniques. On s'étonnera peut-être que cela n'ait apparemment causé aucune difficulté.

permettaient, quatre autres E.P.M. et huit autres E.E.P. avant la fin de l'année, en avance sur les dates prévues.¹¹

On accéléra encore le passage des élèves dans les centres d'instruction en réduisant la durée des cours. En juillet, sur l'ordre du ministère de l'Air, la durée de stage fut ramenée de huit à sept semaines dans les E.E.P. et de seize à quatorze semaines dans les E.P.M. On maintint le programme initial de 50 heures de vol dans les E.E.P. et de cent heures de vol dans les E.P.M. en augmentant les cadences de travail et en confiant aux E.P.A. une plus grande partie de l'enseignement théorique.¹² En août, le ministère de l'Air annonça que le cours de pilotage militaire serait raccourci encore et réduit désormais à dix semaines, et qu'il ne comporterait plus que soixante-quinze heures de vol. Le temps perdu lors des deux semaines passées par les élèves dans une école de bombardement et de tir (E.B.T.) devait être rattrapé ultérieurement outre-mer dans les unités d'entraînement opérationnel (U.E.O.)^{*} de la R.A.F. où les aviateurs diplômés du P.E.A.C.B. termineraient leur instruction avant d'être envoyés au combat.¹³ Ces changements, introduits pendant l'automne et l'hiver dans les établissements canadiens,¹⁴ contribuèrent beaucoup à accélérer la formation de nouveaux pilotes, car, en même temps, d'autres écoles ouvrirent leurs portes. En novembre, le chef de l'état-major de l'Air fut en mesure d'annoncer qu'à la fin de l'année les nouveaux pilotes brevetés seraient au nombre de 358 au lieu de 102, comme prévu initialement, et qu'en 1941 ils compteraient en tout 7 754 au lieu de 3 196.¹⁵

En comparaison des changements apportés aux programmes d'entraînement des pilotes, les modifications subies par ceux des observateurs aériens et des mitrailleurs-radio furent minimes. Le 27 mai 1940, la 1^{re} E.O.A. accueillit à Malton un premier groupe de trente-quatre élèves sortant de la 1^{re} E.P.A., à qui l'on fit suivre à quelques variations près le même programme que celui mis en vigueur par la R.A.F. au début de la guerre. Ce programme exigeait que les élèves passent deux mois dans une école d'observation aérienne, où ils apprendraient surtout la théorie et la pratique de la navigation aérienne, un mois dans une école de bombardement et de tir (domaines où les observateurs aériens devaient exceller), et un

^{*} *Operational Training Units.*

mois dans une école supérieure de navigation pour s'initier à la navigation astronomique. Le nombre de navigateurs aériens formés en 1940 s'élevait à cent quinze, soit juste vingt-et-un de moins que prévus par le P.E.A.C.B.¹⁶

Les mitrailleurs-radio devaient d'abord passer vingt-quatre semaines dans une école de radionavigants, et ensuite quatre semaines dans une école de bombardement et de tir. Pendant la guerre, on modifia plusieurs fois la durée de leurs cours à l'école de radionavigants et on la réduisit à dix-huit semaines afin d'augmenter le nombre des mitrailleurs-radio qui, en 1940, s'éleva à cent quarante-neuf au lieu des quelque cinquante-huit prévus initialement.¹⁷ Quoique le P.E.A.C.B. n'ait pas précisé que l'instruction des mitrailleurs et des mitrailleurs-radio aurait lieu séparément, un cours spécial fut organisé à Jarvis (Ontario), à la 1^{re} E.B.T., pour un groupe de cinquante-huit futurs mitrailleurs destinés aux escadrilles affectées à la défense du territoire canadien.¹⁸ Avant la fin de l'année, dix-neuf autres mitrailleurs furent brevetés et affectés à des escadrilles outre-mer.^{*19}

Pour mener à bien les exercices de bombardement et de tir, il fallait obtenir du Royaume-Uni des mitrailleuses, des viseurs et d'autres matériels qui étaient livrés à intervalles très irréguliers et rarement en quantités suffisantes; pire encore, les envois cessèrent provisoirement pendant l'été de 1940. C'est alors que les manufacturiers canadiens furent priés de commencer à produire sur place les armements nécessaires au P.E.A.C.B. et aux escadrilles du service territorial. Il y eut des retards dans l'installation des nouvelles machines dans les usines et dans l'obtention des plans nécessaires fournis par la Grande-Bretagne, et ce ne fut qu'à la fin de 1941 que la production atteignit son plein rendement. En attendant, les écoles de bombardement et de tir durent se débrouiller de leur mieux, tirer au maximum parti du matériel livré de temps en temps par le Royaume-Uni, adapter le matériel américain à leurs exigences, ou encore, fabriquer elles-mêmes des pièces introuvables. Les élèves des premières promotions du P.E.A.C.B. s'entraînaient avec de vieilles mitrailleuses Lewis ou Vickers à défaut de mitrailleuses réglementaires de type Browning .303. Comme on manquait parfois de

* Jusqu'en 1942, les mitrailleurs recevaient leur instruction principalement au Royaume-Uni. On manquait par conséquent de mitrailleurs canadiens pour les escadrilles visées à l'article 15, qui alors faisaient souvent appel à ceux de la R.A.F.

TABLEAU A-1

Liste des écoles élémentaires de pilotage et des écoles de pilotage militaire ouvertes en 1940 et 1941, avec indication de leur date d'ouverture prévue et de leur date d'ouverture avancée, et du gain de temps ainsi réalisé.

E.E.P.	Lieu	Date prévue	Date avancée	Gain de temps
1 ^{re}	Malton (Ont.)	24 juin	24 juin	-
2 ^e	Fort William (Ont.)	24 juin	24 juin	-
3 ^e	London (Ont.)	19 août	24 juin	8 semaines
4 ^e	Windsor Mills (Qué.)	19 août	24 juin	8 semaines
5 ^e	Lethbridge (Alb.)	14 octobre	22 juillet	12 semaines
6 ^e	Prince Albert (Sask.)	14 octobre	22 juillet	12 semaines
7 ^e	Windsor (Ont.)	9 décembre	22 juillet	20 semaines
8 ^e	Vancouver (C. B.)	9 décembre	22 juillet	20 semaines
9 ^e	St.-Catharines (Ont.)	17 février 1941	14 octobre	18 semaines
10 ^e	Hamilton (Ont.)	17 février 1941	14 octobre	18 semaines
11 ^e	Cap-de-la-Madeleine (Qué.)	3 mars 1941	14 octobre	20 semaines
12 ^e	Goderich (Ont.)	3 mars 1941	14 octobre	20 semaines
13 ^e	St-Eugène (Ont.)	31 mars 1941	28 octobre	22 semaines
14 ^e	Portage-la-Prairie (Man.)	28 avril 1941	28 octobre	24 semaines
15 ^e	Régina (Sask.)	28 mars 1941	11 novembre	18 semaines
16 ^e	Edmonton (Alb.)	7 juillet 1941	11 novembre	32 semaines
17 ^e	Stanley (N.-É.)	7 juillet 1941	17 mars	16 semaines
18 ^e	Boundary Bay (C. B.)	18 août 1941	10 avril	13 semaines
19 ^e	Virden (Man.)	27 octobre 1941	16 mai	21 semaines
20 ^e	Oshawa (Ont.)	8 décembre 1941	21 juin	23 semaines
21 ^e	Chatham (N.-B.)	16 février 1942	3 juillet	29 semaines
22 ^e	Québec (Qué.)	16 février 1942	20 septembre	18 semaines
E.P.M.				
1 ^{re}	Camp Borden (Ont.)	22 juillet	22 juillet	-
2 ^e	Ottawa (Ont.)	2 septembre	5 août	4 semaines
3 ^e	Calgary (Alb.)	16 septembre	28 octobre	6 semaines
4 ^e	Saskatoon (Sask.)	28 octobre	16 septembre	6 semaines
5 ^e	Brantford (Ont.)	9 décembre	11 novembre	4 semaines
6 ^e	Dunnville (Ont.)	20 janvier 1941	25 novembre	8 semaines
7 ^e	Fort MacLeod (Alb.)	3 février 1941	9 décembre	8 semaines
8 ^e	Moncton (N. B.)	14 avril 1941	23 décembre	16 semaines
9 ^e	Summerside (I.-P.-É.)	28 avril 1941	6 janvier	15 semaines
10 ^e	Dauphin (Man.)	9 juin 1941	5 mars	12 semaines
11 ^e	Yorkton (Sask.)	23 juin 1941	10 avril	8 semaines
12 ^e	Brandon (Man.)	1 ^{er} septembre 1941	16 mai	14 semaines
13 ^e	St-Hubert (Qué.)	13 octobre 1941	11 septembre	4 semaines
14 ^e	Aylmer (Ont.)	22 décembre 1941	3 juillet	14 semaines
15 ^e	Claresholm (Alb.)	2 février 1942	8 juin	32 semaines
16 ^e	Hagersville (Ont.)	13 avril 1942	8 août	32 semaines

tourelles de tir, les élèves-mitrailleurs faisaient leurs exercices de tir aérien avec une seule mitrailleuse montée sur un affût orientable à l'arrière du cockpit, à peu près comme au temps de la Première Guerre mondiale.²⁰

En 1940, à part quarante pilotes australiens, tous les aviateurs formés dans le cadre du P.E.A.C.B. étaient des Canadiens. Ces quarante Australiens, l'avant-garde des 9 600 aviateurs australiens qui devaient, pendant la guerre, faire leur entraînement au Canada, débarquèrent à Vancouver le 27 septembre, où ils furent accueillis par le ministre de l'Air, l'honorable Charles Gavan Power. Sans perdre de temps, ils partirent en train pour Ottawa et arrivèrent à la 2^e E.P.M. où, reconnaissables à leur uniforme bleu foncé, ils furent chaleureusement accueillis par les aviateurs canadiens «qui voulaient ainsi montrer à leurs cousins australiens combien ils se réjouissaient de leur présence».²¹ Le 2 octobre commença l'entraînement aérien des nouveaux arrivants qui venaient d'achever en Australie leur période de formation de vol élémentaire. Le 22 novembre, trente-sept de ces élèves de la 6^e promotion de l'école d'Ottawa obtinrent leur brevet de pilote et reçurent leur insigne des mains du major-général Sir William Glasgow, haut-commissaire d'Australie. Une semaine après, les nouveaux pilotes australiens, renseignés sur les procédures d'embarquement, quittèrent Ottawa le 14 décembre pour s'embarquer à destination du Royaume-Uni.²²

Le 5 novembre 1940, la première promotion de pilotes canadiens brevetés dans le cadre du P.E.A.C.B. acheva sa période d'entraînement à la 1^{re} E.P.M., mais ces pilotes furent envoyés dans des unités stationnées au Canada. Sept furent affectés à des escadrilles du service territorial et vingt-sept revinrent en tant qu'instructeurs dans les écoles du P.E.A.C.B.²³ Il en fut à peu près de même des promotions suivantes. Sur deux cent trois pilotes canadiens brevetés en 1940, vingt seulement furent envoyés au Royaume-Uni (dix affectés à des escadrilles de l'A.R.C.* et dix à des escadrilles de la R.A.F.), quelques autres à des escadrilles de la défense du territoire et cent soixante-cinq à des écoles du P.E.A.C.B. pour y servir d'instructeurs ou de pilotes d'avions d'entraînement.²⁴

* En 1940, on envoya outre-mer trois escadrilles du service territorial de l'A.R.C. (la 110^e Escadrille (coopération avec l'armée), la 1^{ère} Escadrille (chasse) et la 112^e Escadrille (coopération avec l'armée)).

Les observateurs aériens canadiens qui avaient commencé leur période d'instruction à la 1^{re} E.P.A., le 29 avril, obtinrent leur brevet d'observateur aérien le 26 octobre et furent immédiatement envoyés dans des unités combattantes outre-mer. En novembre et décembre, deux autres promotions d'observateurs aériens (en tout soixante-dix sept élèves) prirent le même chemin, de même que cent quarante-neuf mitrailleurs-radio et dix-neuf mitrailleurs brevetés des 1^{re}, 2^e et 4^e E.B.T. installées respectivement à Jarvis, Mossbank (Sask.) et Fingal (Ont.). Sauf les dix pilotes affectés à des escadrilles de l'A.R.C. outre-mer, les Canadiens furent versés dans la R.A.F. et pour la plupart dans des escadrilles de bombardiers.²⁵

Ces réalisations, si louables fussent-elles dans les circonstances, semblaient assez minimes en regard de la Bataille d'Angleterre et des événements militaires de 1940. Le Canada avait déjà envoyé outre-mer une division de l'armée de terre; une autre allait bientôt partir à sa suite et deux divisions venaient d'être mobilisées. La population canadienne voyait dans ce geste une preuve concrète de la participation du Canada à l'effort de guerre, mais elle observait avec une certaine perplexité empreinte de méfiance les étapes de la mise



Les écoles de bombardement et de tir utilisaient des *Fairey Battle* pour les exercices de tir aérien et aussi pour le remorquage des cibles. Sur cette photographie, un élève apprend à manier une mitrailleuse Vickers 'K'. (PL 964).



À Ottawa, en novembre 1940, des pilotes australiens appartenant au premier groupe d'aviateurs de la R.A.A.F. arrivé au Canada s'amuse à faire des boules de neige sur l'aérodrome de la 2^e EPM. (PL 1831).

en oeuvre du P.E.A.C.B. Cette attitude se révéla par des critiques exprimées dans la presse et par des interpellations à la Chambre des communes, tant et si bien que Power et le sous-ministre de l'Air J.S. Duncan* finirent par être persuadés que le plan d'entraînement aérien tout entier, avec ses différentes étapes et ses délais assez surprenants, serait mieux accueilli par la population si l'on recourait à une publicité bien conçue et si l'on faisait miroiter à ses yeux la perspective de la suprématie aérienne.

«Il était, en effet, difficile de convaincre une population, en grande partie restée attachée aux conceptions de la dernière guerre et n'imaginant pas autre chose que des régiments, des brigades et des divisions stationnés sur place, d'appuyer un plan qui exigerait l'envoi outre-mer de milliers d'individus sans liens avec une province quelconque et même sans marque distinctive du pays d'origine.»²⁶

Pour que la population soit tenue informée des mesures prises par le gouvernement, Duncan dota l'A.R.C. d'une Direction des relations publiques.^{**27} Toutefois, comme il était essentiellement chargé

* Duncan, un des hommes recrutés dans l'industrie dans le cadre du programme «Un dollar par an» de C.D. Howe, était auparavant directeur général de la société *Massey-Harris*.

** Ce service était dirigé par W.G. Clark du *Toronto Daily Star* et par I. Norman Smith de l'*Ottawa Evening Journal*. Ses fonctions consistaient à publier des informations sur les activités des escadrilles de l'A.R.C. sur tous les théâtres d'opérations et, en premier lieu, à faire de la publicité pour le P.E.A.C.B., comme en témoigne le film *Captains of the Clouds* tourné à la 2^e E.P.M., à Uplands, par la société Warner Brothers, d'après un scénario rédigé par la Direction des relations publiques de l'A.R.C. (Délégué du Personnel au Conseil de l'Air, «Histoire de l'A.R.C., Direction des relations publiques» S Hist, 80/395, Miscellaneous Sectional Histories, 1-3.



En novembre 1940, la première promotion d'observateurs aériens quitte le Canada pour le Royaume-Uni; il n'en reviendra qu'un sur trois. (PL 1828)

de suivre les progrès du P.E.A.C.B., Power prenait souvent la parole à la Chambre des communes pour en informer les membres du Parlement. Il prenait le temps d'expliquer à ces derniers, soit individuellement, soit à la Chambre même, les raisons pour lesquelles les travaux de construction avançaient lentement ou n'avaient pas encore commencé dans certaines écoles. Pour dissiper les malentendus au sujet de l'instruction et des fonctions du personnel navigant, Power fournissait des tableaux indiquant les différentes étapes de l'entraînement des pilotes, des observateurs aériens et des mitrailleurs-radio. Il donnait aussi la liste des diverses sortes d'écoles, avec leur emplacement, le coût de leur construction et même le nombre des bâtiments de chacune d'elles. En lisant le Hansard de 1940 et 1941, on voit que le Parlement accordait plus d'attention au P.E.A.C.B. qu'à tout autre aspect de la politique militaire du Canada. Sceptique à l'égard de toute routine bureaucratique, Power choquait parfois les Britanniques respectueux des consignes de sécurité, en répondant spontanément à des questions portant sur ce qui était un plan militaire. Le seul sujet sur lequel il se taisait était le nombre des aviateurs brevetés partant outre-mer; à la demande des autorités britanniques, cependant, Power parla très peu du projet de transfert



Avant de quitter le Canada, un pilote a iéricain, un pilote néo-zélandais et un observateur aérien britannique passent s'équiper au comptoir du magasin d'habillement. (PL 5288).



Le 6 août 1941, M. Young, le maire de Brandon, remet une plaque gravée au meilleur élève de la première promotion de pilotes brevetés de la 12^e EPM, l'aviateur-chef E.C. Holdaway (Nouvelle-Zélande). (PMR 81-142).

des écoles de la R.A.F. au Canada.

À défaut d'éloquence, Power avait un style oratoire imagé et absolument dépourvu d'ambiguïté. En 1940, parlant des difficultés d'approvisionnement en moteurs et en pièces de rechange, Power disait que c'était à vous donner «la migraine», mais, en 1941, lorsque les avions commencèrent à se détériorer, il se plaignit que c'était à vous donner des «rhumatismes, une phlébite, la danse de St-Guy, ou ces trois maux à la fois». Il parlait de «milliers d'heures de bombardement» et d'énormes «besoins de pièces de rechange». Il précisait que jusqu'alors cette pénurie de pièces de rechange n'avait pas cloué les appareils au sol, mais qu'elle causait de grands difficultés et «que l'on aurait fort à faire pour maintenir les avions en état de voler».²⁸ Malgré les contrariétés qu'il éprouvait face aux obstacles qui gênaient la réalisation du P.E.A.C.B., Power restait confiant et certain de son succès, comme en témoigne un passage typique d'un discours prononcé par lui en juillet 1940:

«Le plan va de l'avant, le travail progresse. Lorsqu'il semblait prêt de ralentir, voire d'être arrêté, nous l'avons accéléré. Aujourd'hui, nous ne sommes pas encore hors d'embarras, loin de là, mais nous croyons entrevoir un tableau, sans doute à l'état d'ébauche, mais un peu moins sombre et nébuleux qu'il ne l'était auparavant. Nous avons eu notre part de contretemps. Chaque jour, nous commettons des erreurs et des bourdes. Mais nous cherchons à remédier aux une et à réparer les autres. Nous avons besoin d'aide: dites-nous ce qui manque, signalez ce qui est fautif. Si cela est possible, montrez-nous comment redresser les clôtures qui s'écroulent, faites-nous voir les obstacles qui peuvent se dresser devant nous. Ceux qui, parmi nous, se trouvent liés de près au plan croient fermement et absolument à son succès. On nous a affirmé qu'il constitue la contribution la plus importante du Canada à l'oeuvre et à la victoire communes. Et nous sommes déterminés qu'il en soit ainsi.»²⁹

Références bibliographiques - Chapitre 3

- 1 S Hist, 74/7, 119-128.
- 2 Procès-verbal de la réunion d'urgence de la Commission de surveillance du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, tenue le vendredi 10 mai 1940, S Hist, 73/1558, I; Ward, 210.
- 3 Le gouvernement du Royaume-Uni au gouvernement du Canada, 25 mai 1940, «British Commonwealth Air Training Scheme; HQ S-16», S Hist, 80/481.
- 4 Ward, 210.
- 5 Report of the Chief of the Air Staff, 10 juin 1940, S Hist, 73/1558, II.
- 6 *Ibid.*, 9 septembre 1940.
- 7 *Ibid.*, 10 juin 1940.
- 8 *Ibid.*, 8 juillet 1940.

- 9 *Ibid.*, 8 juillet et 5 août 1940.
- 10 *Ibid.*, 5 août 1940, app. C, 9 septembre 1940, 9 octobre 1940 et 11 novembre 1940, S Hist 73/1558, II; Flying Training, Part 4, Training Aircraft, 181.009 (D 89 A); S Hist; Daily Diaries No. 1, 2, 6 and 14 Service Flying Training Schools, S Hist.
- 11 Report of the Chief of the Air Staff, (9 septembre 1940) app. D, 9 octobre 1940 et 11 novembre 1940, S Hist, 73/1558, II.
- 12 *Ibid.*, 5 août 1940.
- 13 *Ibid.*, 9 septembre 1940.
- 14 *Ibid.*, 13 janvier 1941, S Hist, 43/1558, 111.
- 15 *Ibid.*, 11 novembre 1940, S Hist. 73/1558, II.
- 16 Report No. 13 by the Deputy Chief of the Air Staff, 13 janvier 1941, S Hist 73/1558, III.
- 17 *Ibid.*, Report of the Chief of the Air Staff, 29 juillet 1940, S Hist, 73/1558, il.
- 18 *Ibid.*, Report No. 17 by the Chief of the Air Staff, 11 novembre 1940, S Hist., 73/1558, 11; Connolly à Manning, 8 avril 1960, S Hist, 74/486.
- 19 Report No. 13 by the Deputy Chief of the Air Staff, 14 janvier 1941, S Hist 73/1558, III.
- 20 Director of Armament, «Armament Activity», s.d. S Hist, Miscellaneous Sectional Histories, S Hist, 80/395.
- 21 *The Airman*, (4^e édition, 6 octobre 1940) s.l., S Hist, Daily Diary No. 2 Service Flying Training School, Octobre 1940, app. «A».
- 22 Daily Diary No. 2 Service Flying Training School, S Hist; Report No. 10 by the Chief of the Air Staff, 9 octobre 1940, S Hist 73/1558, II.
- 23 Manning, R.V. «Graduation of the First Pilot Course, BCATP», *The Roundel*, XII (septembre 1960), 18-20.
- 24 Report No. 13 by the Deputy Chief of the Air Staff, 13 janvier 1941, S Hist, 73/1558, 111.
- 25 *Ibid.*; R.V. Manning, «The First Observer Course, BCATP», *The Roundel*, XII (octobre 1960), 14-15.
- 26 Ward, 209.
- 27 *Ibid.*, 208.
- 28 Canada, Parlement, Chambre des Communes, Débats, 1941-1942, 42274228.
- 29 *Ibid.*, 1940, 111, 2173.

4

Les écoles de la R.A.F.

Le 13 juillet 1940, le gouvernement canadien fut informé que la R.A.F. désirait transférer du Royaume-Uni au Canada quatre de ses écoles de pilotage militaire.¹ Cette nouvelle ne causa pas de surprise. Au début de la guerre, le gouvernement britannique avait laissé entendre qu'un tel transfert pourrait être souhaitable, mais il n'y avait plus fait allusion après la mise en oeuvre du P.E.A.C.B., probablement parce que le ministère de l'Air croyait que l'A.R.C. avait suffisamment à faire pour s'acquitter de ses obligations dans le cadre de ce plan sans encore prendre en charge d'autres centres d'entraînement. Toutefois, lorsque la situation militaire s'aggrava au printemps de 1940, ce projet de transfert fit l'objet d'un échange de lettres entre Ottawa et Londres qui aboutit à l'envoi par le gouvernement britannique d'une demande officielle à ce sujet. L'invasion de la Norvège, du Danemark et de la France par les troupes allemandes faisait peser une menace accrue sur la Grande-Bretagne et l'intensification des opérations militaires aériennes exigeait que les aérodromes et l'espace aérien britanniques soient débarrassés autant que possible de la présence des escadrilles d'entraînement aériens. Le Canada accepterait-il de les accueillir?

Après avoir consulté ses collègues du Cabinet et le chef de l'état-major de l'Air, M. Power, ministre de l'Air, répondit à Sir Gerald Campbell, le nouveau haut-commissaire de Grande-Bretagne qui venait de succéder à Sir Francis Floud, que le transfert au Canada de quatre écoles de la R.A.F. pouvait se faire sans gêner gravement la réalisation du P.E.A.C.B.² Il ajouta aussi que le Canada pourrait à la demande du gouvernement britannique recevoir sur son sol un plus grand nombre d'écoles de la R.A.F., car il fallait que les autorités canadiennes fassent tout leur possible pour aider la Grande-Bretagne à un moment aussi grave.³ Il était toutefois convenu que le

Royaume-Uni assumerait entièrement les frais de l'opération. Dès qu'elle reçut cette nouvelle la R.A.F. modifia sa demande de transfert pour y inclure huit écoles de pilotage militaire, deux écoles d'observation aérienne, une école de bombardement et de tir, une école de navigation aérienne, une école de reconnaissance générale et une école de torpillage aérien. Ces écoles devaient déménager avec tout leur personnel et tout leur équipement.⁴ Le 29 août, l'avant-garde de la première d'entre elles, en l'occurrence la 7^e École de pilotage militaire, quitta Peterborough (Angleterre) par vaisseau pour le Canada.

En toute hâte, on acheva la construction d'un aérodrome à Collins Bay, près de Kingston, à l'intention de la 7^e E.P.M. britannique qui, pour éviter toute confusion avec les écoles du P.E.A.C.B., changea de numéro et devint la 31^e EPM.* Quand son avant-garde arriva sur les lieux, le 9 septembre, les menuisiers et les peintres n'avaient pas encore terminé leurs travaux. À la fin du mois d'octobre, les ateliers d'entretien des avions étaient en place, le centre d'approvisionnement fonctionnait et les mess étaient ouverts. Avec seulement un tiers de son personnel, soit 349 militaires de tous grades, la 31^e EPM était néanmoins prête à fonctionner et, bien qu'elle eût pour mission de former des pilotes de l'Aéronavale,** elle commença par accueillir des aviateurs du P.E.A.C.B. affectés à la R.A.F. ou à l'A.R.C., le premier contingent d'élèves-pilotes de la Marine ne devant arriver qu'à la fin de l'année.⁵

La 31^e E.P.M. équipée d'avions *Fairey Battle*, provenant d'Angleterre, eut pendant les neuf premiers mois de son séjour au Canada beaucoup de difficultés à obtenir des pièces de rechange pour ces appareils difficultés rencontrées aussi par la plupart des autres écoles de pilotage militaire. Malgré l'ingéniosité des mécaniciens au sol qui arrivaient à réutiliser des vieilles pièces et à en faire d'autres, et malgré l'aide fournie par les détenus de la prison de Kingston, qui fabriquaient dans les ateliers de cet établissement des porte-bombes et des viseurs, parfois presque la moitié des *Fairey Battle* était inutilisables, ce qui entraînait la perte de nombreuses heures de vol. Le 24 janvier 1941, le commandant de l'école se

* La tranche de numéros à partir de 31 fut attribuée aux écoles de la R.A.F. transférées ou créées au Canada.

** *Fleet Air Arm* (britannique).

plaignait d'avoir seize appareils immobilisés au sol, faute de pièces de rechange dont la livraison tardait.⁶

Les aviateurs de la Marine commencèrent à arriver d'Angleterre à la fin du mois de décembre et constituèrent dès lors la majorité des élèves de cette école. L'un d'entre eux, Robert Hampton Gray, originaire de Trail en Colombie-Britannique, fut tué environ quatre ans plus tard, le 9 août 1945 (jour du lancement de la seconde bombe atomique sur le Japon et date à laquelle le gouvernement japonais offrit sa reddition), à la tête de son groupe lors d'une attaque contre un destroyer japonais et il reçut à titre posthume la Croix de Victoria. Lorsqu'il devint aviateur, Gray choisit une orientation différente de celle de ses camarades. En 1940, après avoir achevé ses études à l'Université de la Colombie-Britannique, Gray s'engagea dans la Marine britannique et, une fois arrivé en Angleterre, il demanda à servir dans l'Aéronavale. L'instruction des pilotes de la Marine étant confiée à la R.A.F., depuis le début de la guerre, c'est à la 24^e E.E.P. installée à Luton (Angleterre) que Gray apprit à piloter. À la fin du mois de mai, il rentra au Canada avec neuf autres matelots-chefs de la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada pour poursuivre son entraînement à Collins Bay sur des avions Harvard. Le 1^{er} octobre, la 20^e promotion à laquelle appartenait Gray, c'est-à-dire en tout trente-neuf matelots, six officiers de marine et deux membres de la R.A.F., quitta l'école.⁷

Le 5 septembre, seulement quelques jours après que l'arrièregarde de ce qui était désormais la 31^e E.P.M. eut quitté l'Angleterre à destination du Canada, le Premier ministre Winston Churchill prévint Mackenzie King que, la bataille d'Angleterre continuant toujours avec la même intensité, il fallait remettre à plus tard le transfert d'autres écoles au Canada. Toutefois, il insistait pour que l'on évite de commettre l'imprudence de ne pas se hâter de préparer leur arrivée, et il demandait que l'on continue à faire le maximum d'efforts pour que tout soit prêt en temps voulu.⁸

Le changement d'attitude à propos du transfert des écoles apparut lors d'une discussion entre M. Archibald Sinclair, secrétaire d'État (Air) dans le Cabinet de M. Winston Churchill, et Lord Beaverbrook, le grand magnat de la presse canadienne, devenu en mai

1940 ministre de la Production aéronautique au sein du gouvernement britannique. Craignant que l'entraînement des élèves-pilotes ne soit gêné par les combats aériens et se rendant compte que les avions-écoles seraient peu utiles à la défense aérienne de la Grande-Bretagne,* Sinclair voulait que les écoles d'aviation quittent le pays dès que possible, mais Lord Beaverbrook, étant d'avis que ces unités constituaient une deuxième ligne de défense, refusait obstinément de les laisser partir au moment où le pays était attaqué. Ce n'était ni la première ni la dernière fois que les deux hommes se trouvaient en désaccord sur la politique à suivre en matière de défense aérienne. Beaverbrook, toujours prêt à croiser le fer avec le ministre de l'Air, avait dès le début critiqué le P.E.A.C.B. «De toute façon, qu'est-ce que ce Plan d'entraînement?», disait-il à Churchill. «Ce plan n'a-t-il pas pour effet d'ajouter deux voyages en mer à la période d'entraînement des aviateurs, ce qui est dangereux pour eux et retarde leur affectation; il n'aurait de raison d'être que s'il était matériellement impossible de continuer à faire cet entraînement en Grande-Bretagne.»⁹ Comme ses arguments étaient valables dans l'immédiat, Churchill se laissa convaincre. On savait bien que l'espace aérien britannique aurait été encombré de façon intolérable si l'on avait essayé d'entraîner sur place tout le personnel navigant nécessaire à la R.A.F. Les transferts d'écoles d'aviation britanniques au Canada reprendraient dès que la situation le permettrait.

La rapidité avec laquelle on aménagea au Canada des aérodromes pour la R.A.F. montre avec quel dynamisme les travaux furent effectués. Jamais encore l'industrie canadienne du bâtiment n'avait connu pareille activité. Grâce à la standardisation des plans et des devis, tout put se faire très rapidement, tant et si bien que C.D. Howe déclara à la Commission de surveillance qu'une fois terminés les travaux d'infrastructure, la construction des aérodromes avec leurs bâtiments (hangars, baraquements et ateliers) et leurs pistes, de 2 500 pieds (750 m) de longueur et 100 pieds (30 m) de largeur, bétonnées, disposées en triangle, pouvait être achevée en huit semaines, c'est-à-dire en un temps incroyablement court.¹⁰

Les transferts au Canada commencèrent pour de bon en octobre

* Au moins un avion-école fut abattu par l'ennemi. (Peirse au secrétaire d'État (Air), le 21 juillet 1940, PRO, Air 8/376.)

1940 avec le départ de la 31^e École de navigation aérienne (E.N.A.), suivie par la 32^e E.P.M. en novembre, puis par la 33^e E.P.M. au début de décembre et par la 31^e École de reconnaissance générale (E.R.G.) quelques jours seulement avant la fin de l'année. Pressés de montrer leurs talents de gestionnaires, les Britanniques ne tardèrent pas à faire fonctionner ces écoles d'aviation, dont le plein rendement était souvent gêné par les nombreuses difficultés dues à leur nouvel environnement, comme ce fut le cas de l'E.N.A. transférée à Port Albert (Ontario). À son arrivée le 25 octobre, le premier groupe de l'école trouva le camp encore à l'état de chantier, boueux et dépourvu de routes. Le 18 novembre les cours théoriques, commencèrent provisoirement dans le mess des officiers, les locaux de la section d'instruction au sol n'étant pas encore achevés. Les premiers avions *Anson* réassemblés à Toronto, à l'usine De Havilland, et livrés à l'école le 19 novembre, restèrent cependant immobilisés au sol jusqu'au 10 décembre à cause d'abondantes chutes de neige. Les pilotes britanniques purent alors commencer à s'entraîner à décoller et à atterrir sur des pistes de neige tassée,* ce qu'ils n'avaient encore jamais fait auparavant.¹¹

En novembre, la 32^e E.P.M. arriva à Moose Jaw (Sask.) après un voyage «assez périlleux» au cours duquel le navire qui transportait le principal groupe d'aviateurs dut manoeuvrer pour éviter le cuirassé allemand *Admiral Scheer* dont les éclairs de la canonnade annonçaient la perte du *Jervis Bay* et de cinq navires du convoi HX84.¹² Cette expérience initia brutalement les hommes de la R.A.F. aux réalités de la guerre et les incita à se mettre aussitôt à l'entraînement. On fêta Noël à la dérobée, et les nouveaux venus qui n'étaient pas habitués aux rigueurs de l'hiver canadien (ils avaient déjà vu chez eux la température descendre à 20°F (-11°C) mais jamais encore à -12°F (-23°C),¹³ commencèrent leurs exercices aériens à la fin de décembre.¹⁴ Sur un point néanmoins, la 32^e E.P.M. eut plus de chance que les autres écoles transférées, car elle fut équipée d'avions Harvard tout neufs qui, dans l'immédiat, n'avaient pas besoin de grandes réparations.

* Il fallut attendre jusqu'en 1942 pour que des machines à déneiger dégagent régulièrement les aérodromes. Auparavant (et dans certaines écoles pendant toute la durée de la guerre), les avions devaient utiliser des pistes de neige damée par de lourds rouleaux. (Voir «History of Construction Engineering», chapitre 44; S. Hist, 74/20).

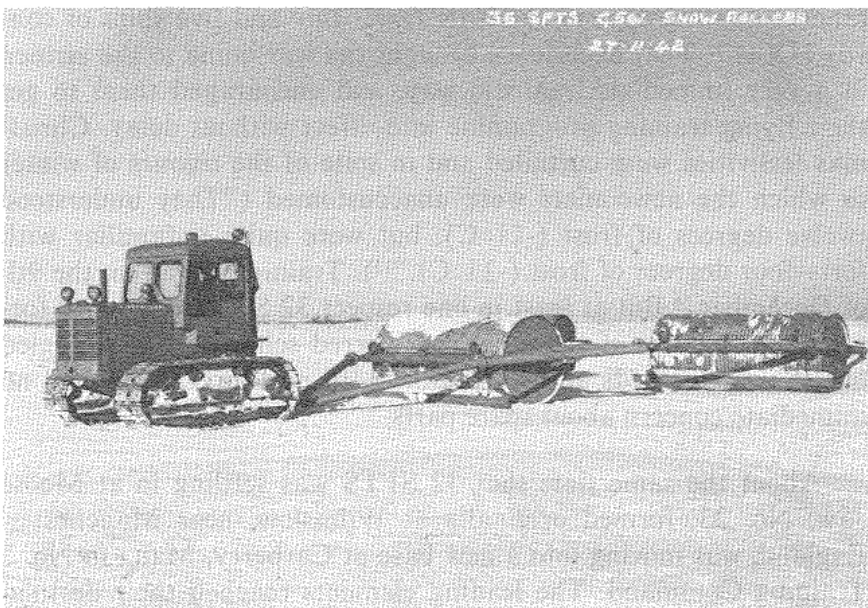
À peu près au moment où la 32^e E.P.M. s'installait à Moose Jaw, la 33^e EPM initialement créée à Wilmslow, à proximité de Manchester en Angleterre, prenait possession de sa nouvelle base de Carberry (Man.), dans la 2^e Région d'entraînement aérien. Les premiers arrivants y trouvèrent, le 9 décembre, ce que l'on peut appeler un aérodrome typique d'école de pilotage militaire,

analogue à celui de nombreuses autres bases britanniques, mais malheureusement inachevé... Le chauffage central, était déjà installé dans les baraquements des aviateurs.... mais pas encore dans les hangars, dans la salle d'exercice, dans les logements des officiers et dans divers autres bâtiments. L'eau courante était fournie par des canalisations provisoires et les appareils sanitaires n'étaient encore posés que d'une manière provisoire. Néanmoins, ... on voyait bien que tout avait été fait pour que les travaux soient achevés le plus rapidement possible. L'aérodrome proprement dit comportait trois pistes disposées en triangle et couvertes de neige damée ce qui facilitait l'atterrissage des avions par mauvais temps. Cinq hangars, encore non chauffés, étaient prêts de même qu'un autre bâtiment contenant de très belles salles de cours.¹⁵

Comme il fallait que les *Anson* soient réassemblés par les équipes d'entretien dans le seul hangar chauffé dont on disposait, les séances de pilotage ne purent commencer qu'à la fin du mois de janvier, et seulement avec trente-quatre avions pour cent douze élèves. En attendant que d'autres *Anson* soient livrés à la fin du mois de mai, on remédia en partie à cette pénurie en empruntant douze *Harvard* à la 32^e E.P.M.¹⁶ En 1941, la 33^e E.P.M. avait au total, à la fin du mois de juin, soixante-huit *Anson*, dont vingt-six étaient malheureusement immobilisés au sol, toujours à cause de la pénurie de pièces de rechange. Ce ne fut qu'à partir de 1943 que la situation s'améliora beaucoup, l'école ayant été équipée d'Avro *Anson* canadiens.

À la demande du gouvernement britannique, la presse parla peu du transfert des écoles de la R.A.F. au Canada. Néanmoins, cela finit par se savoir, et la plupart d'entre elles reçurent un accueil enthousiaste de la part de la population canadienne. En route pour Carberry, le premier groupe d'aviateurs de la 33^e E.P.M. fut officiellement accueilli à Winnipeg par le commodore de l'Air A.B. Shearer, général d'aviation commandant la 2^e Région d'entraînement aérien, et invité à une charmante réception donnée par les Dames auxiliaires de la 112^e Escadrille d'aviation* et la *Wartime Pilots and Observers Association*. Noël fut le point culminant de ce grand mouvement d'amitié des habitants de Winnipeg, de Carberry et

* La 112^e Escadrille (coopération avec l'armée), une unité du corps d'aviation d'avant-guerre, basée à Winnipeg, fut l'une des trois escadrilles de défense du territoire envoyée outre-mer en 1940. La 112^e Escadrille devint en 1941 la 402^e Escadrille de chasse.



À Penhold (Alberta), de lourds rouleaux tassent la neige sur l'aérodrome de la 36, EPM, tournant ainsi les pistes en une surface dure et glacée, épaisse de plusieurs centimètres. (PMR 79-44).

d'ailleurs qui submergèrent d'invitations les militaires de la R.A.F.¹⁷

Les membres de la 31^e E.R.G., ou l'on enseignait aux pilotes et aux observateurs aériens les méthodes de patrouille au-dessus de l'océan, reçurent eux aussi un accueil chaleureux lorsqu'ils vinrent s'installer à Charlottetown (Î.-P.-É.) quelques jours après Noël. Une délégation du conseil municipal vint souhaiter la bienvenue aux aviateurs à leur descente du train d'Halifax, et une armée de taxis fournis par la municipalité amena ceux-ci à l'aérodrome situé à quatre milles environ de la ville. À leur grand étonnement, ils trouvèrent les hangars, les baraquements et le terrain d'aviation éclairés comme en plein jour, ce qui les émerveilla après le blackout (de rigueur) en Angleterre. Tous manifestèrent leur admiration pour le magnifique travail réalisé en aussi peu de temps par l'A.R.C.¹⁸

En mars 1941, les autorités britanniques modifièrent encore le nombre d'écoles à transférer hors du pays pour ajouter à celles déjà réinstallées au Canada neuf autres écoles de pilotage militaire, dix écoles d'observation aérienne (E.O.A.) et quatre unités d'entraînement opérationnel (U.E.O.). Bien que le fardeau imposé à

l'A.R.C. s'en trouvât considérablement accru, les Canadiens acceptèrent volontiers ce surcroît de responsabilités, car ils avaient de plus en plus confiance en leurs moyens et craignaient qu'autrement ces écoles ne soient installées aux États-Unis (ce qui aurait pu mettre en doute les possibilités et la bonne volonté de l'administration canadienne).¹⁹ Le transfert de ces écoles exigeait des travaux de construction supplémentaires que l'on réduisit au minimum grâce à une meilleure utilisation des installations existantes. On doubla la capacité d'accueil de certains centres d'entraînement et l'on s'efforça autant que possible de transformer de simples terrains d'atterrissage auxiliaires en véritables aérodromes. En 1941, douze autres écoles de la R.A.F. purent ainsi rejoindre les cinq écoles déjà réinstallées au Canada depuis 1940. En outre, l'ouverture de trente-trois écoles du P.E.A.C.B. et la mise en place de diverses unités de soutien au cours de l'année 1941 montraient clairement que le plan prenait une ampleur qui dépassait les limites initialement prévues.

Au total vingt-six écoles d'aviation furent aménagées et contrôlées par la R.A.F., au Canada, pendant la guerre, en outre de la 31^e École de radiogoniométrie (E.R.), à Clinton (Ontario),* le 31^e Dépôt des effectifs (DE) à Moncton (N.-B.) et un centre d'accueil pour les membres de la R.A.F. allant et venant entre le Canada et les États-Unis.²⁰ Il est difficile de connaître exactement le nombre (probablement bien supérieur à plusieurs milliers) des cadres de la R.A.F. qui faisaient fonctionner ces établissements dont les effectifs variaient et comprenaient environ dix pour cent de Canadiens, d'Australiens et de Néo-zélandais. Chaque E.P.M., E.B.T. et E.R.G. avait un effectif d'environ 1 000 hommes. L'effectif d'une E.N.A. était de 500 personnes et celui d'une école de tir de l'Aéronavale atteignait à peu près le même chiffre. Les E.E.P. étaient dirigées par l'Association canadienne des aéroclubs, et leur personnel militaire était relativement peu nombreux. En outre, quand on pense que 47 406 aviateurs britanniques firent leur entraînement au Canada, on se rend compte de l'importance relative des effectifs de la R.A.F. stationnés au pays. Les provinces des Prairies reçurent la plupart

* La 31^e École de radiogoniométrie fut, pendant un certain temps, la seule école de ce genre en Amérique du Nord. Elle recevait et instruisait les aviateurs américains et les aviateurs canadiens. En juillet 1943, cette école fut «canadianisée» et rebaptisée 5^e École de radionavigants. (S Hist, 80/395 AMP Sectional Histories, «Radar in the RCAF», 30/34).

d'entre eux, six écoles étant situées en Alberta, sept en Saskatchewan et deux au Manitoba.

La situation juridique des écoles de la R.A.F au Canada (et des escadrilles de l'A.R.C. outre-mer) était définie par la loi sur les Forces étrangères présentes au Canada et au Royaume-Uni, législation identique dans les deux pays, mise en vigueur en 1933 pour faciliter l'affectation de forces armées d'un pays dans l'autre. D'un commun accord, on déclara que les écoles de la R.A.F. transférées au Canada fonctionnaient en association avec l'A.R.C., ce qui signifiait tout simplement que sur le plan administratif elles relèveraient de l'A.R.C. Les écoles de la R.A.F. installées dans la 2^e Région d'entraînement aérien pouvaient donc, par exemple, se voir ordonner par le général d'aviation commandant la région, de modifier leur programme d'instruction, de faire des exercices spéciaux ou d'affecter des membres de leur personnel à d'autres unités. En contrepartie, elles bénéficieraient des services d'approvisionnement, de santé, d'entretien, etc. de l'A.R.C. Ce système laissait intacte l'identité nationale des unités de la R.A.F. qui, encadrées par des officiers de la R.A.F., vivaient plus ou moins selon leurs us et coutumes bien que ceux-ci n'étaient pas tellement différents de ceux de l'A.R.C. Quoi qu'il en soit, à certains moments, l'interprétation et l'application de la loi sur les Forces étrangères présentes donna beaucoup de fil à retordre aux hommes de loi et aux officiers d'état-major.²¹

Il y avait vraiment peu de différence entre les écoles de la R.A.F. et celles établies par l'A.R.C. dans le cadre du P.E.A.C.B. Au début, les écoles de la R.A.F. étaient plus grandes que celles de l'A.R.C., mais par souci d'uniformisation, on s'efforça de réduire leurs effectifs et la diversité de leur équipement.*

Les élèves étaient pour la plupart originaires du Royaume-Uni, mais nombreux étaient ceux qui venaient des pays du Commonwealth (et notamment du Canada) ainsi que des pays d'Europe occupés par les Allemands. Ils constituaient, à toutes fins pratiques, un contingent supplémentaire d'élèves-aviateurs du P.E.A.C.B., et ce

* Il y avait deux exceptions, en ce qui concernait notamment les types d'avions. La plupart des écoles d'aviation britanniques équipées d'avions bimoteurs avaient des *Airspeed Oxford* et non pas des *Anson*, et seules trois E.E.P. britanniques utilisèrent pendant très peu de temps des biplans *Stearman*.

n'est qu'à partir du mois de juillet 1942 qu'ils y furent officiellement inclus. En attendant, le gouvernement britannique acceptait de subvenir à leurs frais, quoique le gouvernement canadien dut en avancer le montant qui était très élevé.

Les aviateurs britanniques furent généralement bien accueillis par la population et, même, un grand nombre d'entre eux épousèrent des jeunes filles canadiennes et revinrent après la guerre s'établir définitivement au Canada. Néanmoins, il ne faut pas s'imaginer que leur séjour au Canada, qui durait généralement de dix-huit mois à deux ans pour les cadres administratifs, constituait une agréable diversion à la vie chez eux sous les bombardements aériens. Bien au contraire, ils regrettaient d'avoir été transférés ailleurs. Malgré la sécurité relative et le grand confort (nourriture abondante, éclairage excellent, absence de raids aériens ennemis) dont ils jouissaient au Canada, les aviateurs britanniques étaient perpétuellement inquiets d'avoir laissé leurs proches parents exposés aux dangers et aux désagréments quotidiens de la guerre.²² Quelques familles furent transférées au Canada aux frais du gouvernement et, après 1941, un grand nombre d'hommes mariés purent faire venir leur femme et leurs enfants à condition toutefois, d'avoir trouvé au préalable un logement.

Un sondage préliminaire effectué en 1941 par l'A.R.C. révéla que les conditions d'hébergement dans les villes et les villages de l'Ouest canadien étaient absolument inadéquates et que, par ailleurs, dans les grandes agglomérations urbaines, les propriétaires de logements invitaient volontiers leurs compagnons d'armes britanniques, mais ne tenaient pas à les prendre chez eux comme locataires, surtout lorsqu'ils arrivaient accompagnés d'enfants. L'A.R.C. se plaignait aussi que les propriétaires de maisons vides refusaient parfois de les louer, ce qui était pour le moins antipatriotique de leur part.²³

Les motifs fournis par les commandants d'unités de la R.A.F. au sujet de l'impossibilité de transférer aussi les familles de militaires contribuèrent peu à dissiper l'impression de ségrégation éprouvée par les aviateurs britanniques en séjour au Canada, comme on le voit à ces quelques lignes extraites du journal de la 31^e E.P.M. à Kingston où les conditions d'hébergement n'étaient ni meilleures ni pires qu'ailleurs: «La décision de laisser en Grande-Bretagne les

familles des aviateurs semble être due à un manque de psychologie et elle finira par provoquer de l'agitation.»²⁴ Cette agitation ne s'extériorisa pas violemment, mais sous la forme d'un malaise très répandu que les médecins nommaient «état anxieux, réel ou feint», et dont les symptômes assez vagues étaient les suivants: insomnie, manque de concentration d'esprit, perte d'appétit, cauchemars, lassitude, douleurs vagues, etc.²⁵ Le remède était simple: «Mutation en Grande-Bretagne.» Il n'était pas question, évidemment, de recourir à une telle solution, sauf dans des cas exceptionnels. Une autre solution proposée pour mettre fin à «cette vague de récriminations et de lamentations réciproques» consistait à amalgamer ensemble les personnels britanniques et canadiens; la R.A.F. et l'A.R.C. s'y opposèrent toutes les deux, car cela n'était pas pratique. Finalement, on préféra se contenter d'inciter les victimes de ce mal «à oublier leurs difficultés personnelles»,²⁶ tant elles paraissaient insignifiantes en comparaison de celles auxquelles l'Empire britannique se trouvait confronté, et «à assumer leur part du fardeau commun»; malheureusement, certains s'efforçaient déjà de noyer leurs soucis dans l'alcool.²⁷

Il faut, comme il se doit, ne pas oublier de mentionner les programmes d'activités sportives, récréatives et professionnelles fort bien organisés, qui débutèrent peu après l'arrivée des écoles de la R.A.F. au Canada. Les militaires britanniques s'adonnèrent avec enthousiasme à la pratique de la boxe, du soccer, de l'athlétisme et du cricket, ce qui était un excellent moyen pour eux d'oublier leurs soucis et leurs déceptions. En hiver, les membres de la R.A.F. se mirent à jouer au hockey et à skier. Presque toutes les unités avaient leur groupe de comédiens amateurs qui faisait parfois appel à des volontaires parmi la population locale, notamment lorsqu'il fallait des actrices. Le jardinage avait lui aussi ses adeptes. Tous ces passe-temps contribuèrent à raffermir le moral des aviateurs et à créer des liens d'amitié entre eux et les habitants. À Moose Jaw, par exemple, le groupe de comédiens amateurs donnait régulièrement des représentations théâtrales et faisait salle comble au cinéma *Capitol* et à la *Moose Jaw Technical High School*.²⁸

Néanmoins, l'ironie du sort voulut que ce fut à Moose Jaw, où les relations entre l'école et la population paraissaient exemplaires,



L'opérette «Mad Hatter's Review», jouée par des comédien,-amateurs, membres du personnel de la 32e EPM, eut un très grand succès auprès des habitants de Moose Jaw. (PMR 81-150).



Dans tous les centres d'entraînement, le hockey était le passe-temps favori des aviateurs, en hiver, même pour les membres de la R.A.F., comme en témoigne cette équipe de sergents qui remporta le championnat intergroupe de hockey de la 34e EPM, à Medicine Hat (Alberta), le 17 février 1943. (PMR 81-147).

qu'eut lieu un des très rares incidents entre civils canadiens et les aviateurs de la R.A.F., incident d'ailleurs précédé d'un autre qui se produisit en juillet 1943, et qui, appelé tantôt «grève», tantôt «petite émeute» et tantôt «mutinerie», survint parmi les militaires mécontents de la suppression de certains privilèges (permissions spéciales de nuit et port de vêtements civils en dehors des heures de service). Au lieu de formuler leurs griefs par la voie hiérarchique, environ deux cents hommes des services d'entretien refusèrent de se présenter au travail, harcelèrent leurs officiers et en général se montrèrent bruyants et récalcitrants. Cet incident ne dura que vingt-quatre heures. Après avoir exposé leurs griefs à leurs supérieurs et avoir reçu d'eux la promesse qu'il en serait tenu compte (et après l'arrestation de quelques meneurs), les mutins retournèrent au travail.³⁰

Rétrospectivement, cet incident retient l'attention du fait qu'il montre comment la loi sur les Forces étrangères présentes s'appliquait en matière de discipline aux unités de la R.A.F. Bien que tous les militaires impliqués dans cet incident, y compris leur commandant, appartenissent à la R.A.F., la gravité du délit était telle que le commandant dut le référer à son supérieur, c'est-à-dire au vice-maréchal de l'Air G.R. Howsam de l'A.R.C., général d'aviation commandant la 4^e Région d'entraînement aérien, dont relevait cette école de la R.A.F. Sur sa recommandation, le haut commandement de l'A.R.C. décida de faire passer en cour martiale les meneurs responsables de l'incident et de muter ailleurs quelques autres de ceux qui les avaient suivis. En outre, toutes les écoles de la R.A.F., qui antérieurement avaient joui d'une certaine latitude en regard de la loi sur les Forces étrangères présentes, reçurent l'ordre de se conformer désormais aux règlements de l'A.R.C. en ce qui avait trait aux congés, aux permissions d'une nuit et au port de vêtements civils. Toutefois, les cours martiales devaient être uniquement composées d'officiers de la R.A.F. et les accusés devaient être jugés selon la législation applicable à la R.A.F.^{*31}

Les incidents ultérieurs furent une série de rixes qui se produisi-

* Conformément à la loi sur les Forces étrangères présentes telle qu'elle avait été modifiée par décrets des gouvernements britannique et canadien, les conclusions de ce genre de cour martiale devaient être examinées et entérinées par le juge-avocat général de l'A.R.C. Si la cour martiale imposait une peine grave (peine de mort ou travaux forcés), celle-ci devait être entérinée par le haut commandement de la R.A.F. (voir C.P. Stacey: *Armes, hommes et gouvernement*, 336-338).

rent entre des jeunes gens de Moose Jaw et des aviateurs, et qui nécessitèrent l'intervention de la police locale.³² Ces rixes dont on ne connaît pas exactement la cause, furent jugées déplorables tant par les autorités civiles que par les autorités militaires qui regrettaient qu'elles soient venues troubler les relations d'ailleurs excellentes qui existaient entre les aviateurs et la population locale. Il est évident que les élèves-aviateurs étaient bien trop occupés pour avoir le temps de se bagarrer avec les garçons de la ville et qu'ils n'eurent donc rien à voir à ces incidents.* Les élèves-aviateurs ne séjournaient au Canada que pendant un temps limité, ils ne pensaient qu'à obtenir leur brevet de pilote et à rentrer au Royaume-Uni. À moins d'avoir été désignés pour un tour de service en qualité d'instructeur à la fin de leur entraînement, ils se trouvaient à l'abri des soucis et des frustrations qui accablaient tant de membres du personnel-cadre de l'école.

Les disputes qui de temps en temps se produisaient entre officiers supérieurs canadiens et britanniques dans tous les services de l'aviation se prolongaient parfois et devenaient âpres. Mais dans les centres d'entraînement aérien au Canada, où Britanniques et Canadiens travaillaient en étroite collaboration et parfois s'énervaient les uns les autres, les querelles et les désaccords survenaient très rarement. Lorsqu'on tient compte du mécontentement général des militaires britanniques postés de ce côté-ci de l'Atlantique, à la déception ressentie par les jeunes pilotes de la R.A.F. transférés au Canada et à l'infatuation mal dissimulée dont faisaient preuve les officiers britanniques dans tout ce qui avait trait à l'aviation de guerre, l'absence de tiraillements entre Canadiens et Britanniques paraît presque anormale. Cette harmonie dans les relations était probablement due à la personnalité des hommes placés au sommet de la hiérarchie, au caractère franc et enjoué d'un Power qui savait aplanir les différends, à la simplicité, à l'efficacité et à la grande expérience militaire d'un Leckie qui s'attira l'estime et la confiance aussi bien de la R.A.F. que de l'A.R.C., et au tact et à la diplomatie d'un vice-maréchal de l'Air L.D.D. McKean, à titre de chef du Bureau de liaison de l'Aviation du Royaume-Uni, qui aida les officiers britanniques et les officiers canadiens à travailler ensemble sans heurts.

* Jean Pariseau, un témoin oculaire, explique la situation dans "My BCATP Experience", MS, 1981, S Hist.

McKean, qui personnellement croyait que l'A.R.C. avait beaucoup de choses à apprendre en matière d'organisation de l'entraînement aérien, sentait toutefois qu'il devait faire preuve de tact et de discrétion lorsqu'il avait à donner des conseils aux Canadiens, et il prenait la peine d'éviter de froisser ses interlocuteurs.³³ De son côté, Malcolm MacDonald, haut-commissaire de Grande-Bretagne à Ottawa, sachant bien que les aviateurs britanniques avaient tendance à croire que les écoles de la R.A.F. devaient servir de modèles à celles de l'A.R.C., conseilla à ses compatriotes d'éviter toute vantardise pouvant nuire au prestige des écoles d'aviation canadiennes, car autrement, leur disait MacDonald, «le gouvernement tomberait et le blâme en irait, à juste titre, à la Grande-Bretagne», soulignant ainsi comme l'eût fait lui-même Power, ministre de l'Air, l'importante signification politique du P.E.A.C.B.³⁴

De toutes les écoles de la R.A.F. transférées au Canada, celles que l'on nomme unités d'entraînement opérationnel (U.E.O.) méritent une place à part, car elles donnaient à l'entraînement aérien au Canada des dimensions nouvelles. Ces U.E.O. qui, tout simplement, étaient des écoles de perfectionnement pour les aviateurs, ne virent leur rôle se généraliser qu'après le début de la guerre. En effet, jusqu'en 1938, les pilotes de la R.A.F., et jusqu'à la déclaration de guerre, les pilotes de l'A.R.C. étaient directement envoyés au front à leur sortie des écoles supérieures d'aviation, et il leur fallait apprendre à piloter des avions de guerre avant de pouvoir participer utilement aux opérations aériennes. En 1938, dans le but d'éviter aux escadrilles de combat d'avoir à s'occuper de former les nouveaux aviateurs, la R.A.F. créa des unités spéciales de perfectionnement pour les futurs membres des escadrilles de chasse, de bombardement et de l'Aéronavale. En 1940, ces unités spéciales prirent le nom d'unités d'entraînement opérationnel.^{35*}

À l'époque où se déroulaient les négociations de l'accord relatif au P.E.A.C.B., les autorités britanniques, pensant que les U.E.O. devaient collaborer étroitement avec les escadrilles opérationnelles, n'envisageaient guère d'en transférer au Canada. Ce ne fut qu'à partir du mois de décembre 1940 que ce transfert fut envisagé lorsque

* En pratique, les pilotes envoyés outre-mer devaient se familiariser avec les nouveaux avions opérationnels qui leur étaient confiés. Ils s'entraînaient donc à une unité de vol supérieur (Advanced Flying Unit) avant de rejoindre un équipage opérationnel à l'U.E.O.

le vice-maréchal de l'Air Breadner demanda l'inclusion des U.E.O. dans la liste des unités de la R.A.F. envoyées au Canada.³⁶

On ignore au juste quels furent les motifs invoqués par Breadner à l'appui de sa demande mais, sans aucun doute, il devait, en tant que Canadien, croire que le transfert de quelques U.E.O. au Canada ne manquerait pas de consolider le P.E.A.C.B. et l'A.R.C. dans son ensemble. De prime abord, peu séduits par la proposition de Breadner qui incluait le transfert au Canada de centaines d'aviateurs expérimentés et d'une grande quantité de matériel spécial, le ministre de l'Air et les membres de son cabinet, examinant cette proposition sous un nouvel angle, comprirent quelle valeur stratégique auraient des U.E.O. basées au Canada du fait qu'elles pouvaient servir à l'entraînement des aviateurs brevetés du P.E.A.C.B. qui assurerait la livraison outre-Atlantique d'avions de guerre au Royaume-Uni. En effet, ils semblent avoir été convaincus de ces avantages par le commodore de l'Air John C. Slessor (ultérieurement Sir John C. Slessor, maréchal en chef de l'Air) qui, lors d'une visite au Canada vers la fin de l'année 1940, se rendit compte qu'il fallait augmenter de beaucoup le petit nombre de pilotes canadiens, britanniques et américains chargés de la livraison outre-Atlantique des avions de guerre expédiés au Royaume-Uni.³⁷ Au mois de février, Breadner fut donc informé du transfert de quatre U.E.O. au Canada. «Ces unités seraient équipées d'avions produits au Canada ou aux États-Unis; on y entreprendrait aussi l'entraînement du personnel navigant chargé de les livrer au Royaume-Uni.»³⁸

La 31^e U.E.O. partit la première. En mai 1941, elle franchit l'Atlantique en trois groupes qui atterrirent à Debert (N.-É.) sur un aérodrome inachevé. Exagérément optimiste, le ministre de l'Air espérait que la 31^e U.E.O. pourrait commencer à fonctionner dès le mois de juin, mais il fallut attendre jusqu'en août l'achèvement des pistes de l'aérodrome et la livraison de pièces de rechange, ainsi que la mise en place de «mille et une choses indispensables au démarrage d'une U.E.O.»³⁹

Equippée d'avions *Lockheed Hudson*, appareils construits aux États-Unis et largement utilisés alors au Canada et au Royaume-Uni pour les patrouilles de reconnaissance navales, la 31^e U.E.O. s'était

vu confier la double tâche de former des équipages aériens pour le *Coastal Command* de la R.A.F. et de préparer pour des vols transatlantiques les aviateurs chargés de piloter jusqu'à Prestwick (Écosse), terminus est de la route maritime, les avions *Lockheed Hudson* expédiés depuis l'aérodrome de Dorval près de Montréal. Le premier stage organisé à cette fin eut pour participants vingt observateurs aériens brevetés du P.E.A.C.B., dont quinze achevèrent avec succès leur période d'instruction et furent aussitôt affectés au *Ferry Command*.⁴⁰

L'entraînement opérationnel proprement dit commença en décembre par un stage de douze semaines pour les pilotes et les mitrailleurs-radio, et de huit semaines pour les observateurs aériens. Ces groupes s'entraînaient séparément jusqu'à l'étape finale où, réunis pour former des équipages aériens composés d'un pilote, d'un observateur et de deux mitrailleurs-radio, ils apprenaient ensemble les techniques de vol transatlantique. En fin de stage, les aviateurs capables de franchir en avion l'Atlantique faisaient huit semaines d'entraînement supplémentaire avant leur affectation au *Ferry Command*, et les autres (sauf quelques-uns affectés à des escadrilles de la Défense territoriale) s'embarquaient pour le Royaume-Uni.⁴¹

La 36^e U.E.O., stationnée à Greenwood (N.-É.), suivait le même programme et utilisait le même type d'avions que la 31^e U.E.O., mais presque exclusivement pour des stages d'entraînement opérationnel et pour l'instruction d'un petit nombre de navigants pour le *Ferry Command*.⁴² Il en était de même de la 34^e U.E.O., transférée en avril 1942 de Greenoch (Écosse) à Pennfield Ridge (N.-B.). Cette unité, équipée de bombardiers légers *Lockheed Ventura*, de même type que les *Hudson*, préparait des équipages de quatre hommes pour le *Bomber Command* de la R.A.F., mais ses résultats furent moins bons que ceux des trois autres U.E.O. transférées, en raison de problèmes d'entretien des *Ventura*, d'un brouillard persistant et d'un nombre insuffisant d'instructeurs qualifiés.⁴³ La 34^e U.E.O. fut dissoute en avril 1944.

Faire franchir l'Atlantique à des avions pilotés par des aviateurs inexpérimentés comportait des risques que l'on disait «calculés». La plupart des pilotes civils et militaires du *Ferry Command* étaient des

aviateurs expérimentés, qui avaient des milliers d'heures de vol à leur actif et qui, à quelques exceptions près, pouvaient indifféremment être pilotes ou navigateurs; ils avaient tendance à douter qu'après un maximum de 350 heures d'entraînement aérien des «mioches» de vingt ans à peine puissent piloter des avions audessus de l'Atlantique-Nord sans repères pour s'orienter. Mais ces «mioches», dont la plupart étaient canadiens et britanniques, et les autres venaient d'Australie, de Nouvelle-Zélande, des États-Unis, etc., firent leurs preuves. En avril 1942, six pilotes-aviateurs et quarante-six copilotes, sortis brevetés des écoles de pilotage du P.E.A.C.B. et de la R.A.F., furent affectés au *Ferry Command* et servirent sur la route de l'Atlantique. Sir Federick Bowhill, maréchal en chef de l'Air, commandant en chef du *Ferry Command* de la R.A.F., fut «extrêmement satisfait des performances de ces jeunes aviateurs qui, disait-il, se sont montrés à la hauteur de leur tâche et, jusqu'à maintenant, ont tous réussi à franchir l'Atlantique et à atterrir en Grande-Bretagne». En cours de route, certains d'entre eux s'étaient trouvés aux prises avec des difficultés imprévues causées par le mauvais temps, ou par le mal fonctionnement des instruments de bord ou des moteurs, mais ils avaient réussi à les surmonter «avec beaucoup d'habileté.»⁴⁴ Finalement, presque tous les navigants du *Ferry Command* furent des aviateurs brevetés sortis des écoles du P.E.A.C.B.

La 32^e U.E.O., (la quatrième transférée au Canada) quitta West Kirby dans le Cheshire (Angleterre) pour aller s'installer à Patricia Bay dans l'île de Vancouver. Enseignant surtout les méthodes de torpillage aérien, la 32^e U.E.O. fut la principale pépinière des équipages aériens de la 415^e Escadrille (A.R.C.), de la 144^e Escadrille (R.A.F.) et de la 455^e Escadrille (R.A.A.F.), qui, toutes, appartenaient au *Coastal Command* de la R.A.F et utilisaient divers types d'avions (*Bristol Beaufort*, *Handley Page*, *Hampden*, *Fairey Swordfish* et *Anson*). Le personnel de la 32^e U.E.O. arriva en août 1941 à Patricia Bay, mais l'entraînement des équipages aériens ne put reprendre qu'en décembre à cause de l'insuffisance des installations de l'aérodrome qu'utilisaient déjà en permanence deux escadrilles de la défense territoriale. Sous le coup de l'émotion provoquée par le désastre de Pearl Harbor, le QG de l'Aviation ordonna à la 32^e

U.E.O. de cesser tout entraînement et de se reconvertir en escadrille opérationnelle pour participer à la défense de la côte du Pacifique, ce qui démontre un exemple additionnel des pouvoirs conférés à l'A.R.C. par la loi sur les Forces étrangères présentes au Canada. Quand l'entraînement des torpilleurs reprit, le 29 décembre, les instructeurs avaient déjà à leur actif trente-cinq sorties opérationnelles.⁴⁵

Si les écoles de pilotage militaire ainsi que d'autres unités de la R.A.F. transférées au Canada avaient réussi à se réinstaller sans trop de difficultés, les U.E.O., par contre, eurent beaucoup de mal à fonctionner dans leur nouvel environnement. Tout d'abord, aucun des nouveaux aérodromes ne leur convenait, car leurs avions étant plus gros que ceux des autres écoles d'aviation, il leur fallait des pistes plus longues, des hangars et des ateliers plus spacieux et plus nombreux. En outre, les U.E.O. installées au Canada n'avaient qu'un très petit nombre d'instructeurs déjà aguerris; et elles n'arrivaient pas à se procurer sur place de pièces d'équipement jugées indispensables à l'entraînement des pilotes de guerre, y compris des postes de radiocommunications VHF (très haute fréquence) et des appareils d'approche et d'atterrissage à faisceaux d'ondes radio. Presque entièrement privées d'informations sur les tactiques de combat modernes et même d'informations concernant les nouvelles méthodes d'entraînement opérationnel, ces U.E.O. qui, au début, étaient encadrées presque exclusivement par des membres de la R.A.F., durent pour ainsi dire se débrouiller toutes seules sans beaucoup de directives fournies par le haut commandement.

Étant donné tous ces inconvénients, le ministère de l'Air n'attendit jamais trop de résultats de la part de ses U.E.O. transférées au Canada et admit qu'à leur arrivée en Grande-Bretagne les navigants ayant obtenu leur brevet dans ces unités dussent refaire leur entraînement, en totalité ou en partie, dans des U.E.O. de la R.A.F. L'entraînement des aviateurs au Canada variait selon le type d'U.E.O. évidemment, mais, généralement, c'était un entraînement de conversion au cours duquel les pilotes se familiarisaient avec les avions de guerre, la navigation aérienne, le survol nuit et jour de régions variées et les méthodes de bombardement et de reconnaissance aérienne. On reprenait ensuite en Grande-Bretagne une partie

de cet entraînement lorsque c'était nécessaire, mais dans les U.E.O. britanniques, on faisait plutôt des exercices de radiocommunication, d'approche au radar, de coordination avec la D.C.A., de tir aérien et de radionavigation aérienne avec des équipements spéciaux tels que les systèmes *Gee* et *Oboe*.⁴⁷

Au début, lorsqu'il réclamait le transfert au Canada des U.E.O. de la R.A.F., Breadner prévoyait sans aucun doute les avantages pratiques que leur présence ne manquerait pas d'avoir pour l'A.R.C. Peu à peu, des Canadiens furent appelés à prendre part à l'encadrement de ces unités, tant et si bien que l'A.R.C. fut ensuite en mesure de fournir quelques instructeurs pour trois U.E.O. supplémentaires du P.E.A.C.B., à savoir la 1^{re} U.E.O. de chasseurs créée en juillet 1942 à Bagotville (Québec), la 3^e U.E.O. d'équipages d'hydravions à coque, installée en novembre 1942 à Patricia Bay, et la 5^e U.E.O. d'équipages de bombardiers lourds, formée en août 1944 à Boundary Bay (C.-B.). L'A.R.C. arriva progressivement à fournir tout le personnel d'encadrement de ces trois unités et, aussi en 1944, celui de trois U.E.O. de la R.A.F. (la 31^e, la 32^e et la 36^e). Les U.E.O. furent parmi les dernières à être dissoutes à la fin du P.E.A.C.B. Il est intéressant de noter que la base de Greenwood demeura une base d'entraînement opérationnel et qu'elle est encore utilisée aujourd'hui par les Forces canadiennes.

Au cours de la période du 31 juillet 1942 au 31 mars 1943, douze mille aviateurs brevetés passèrent par les U.E.O. canadiennes et, si l'on se fie aux statistiques, avant eux mille autres aviateurs ou davantage avaient séjourné dans les quatre U.E.O. de la R.A.F. au Canada.⁴⁸ C'est ainsi que près d'un dixième des 131 533 navigants brevetés du P.E.A.C.B. firent au Canada une partie de leur entraînement opérationnel, alors que les autres, c'est-à-dire le plus grand nombre, et notamment tous les navigants affectés au *Bomber Command*, faisaient leur stage d'entraînement opérationnel au Royaume-Uni.

Références bibliographiques - Chapitre 4

- 1 Secrétaire d'État aux Affaires des dominions au Haut Commissaire (13 juillet 1940), PRO, Air 46/8.
- 2 Haut Commissaire au Secrétaire d'État aux Affaires des dominions (16 juillet 1940), *ibid.*

- 3 Haut Commissaire au Secrétaire d'État aux Affaires des dominions (19 juillet 1940), *ibid.*
- 4 Report of the Chief of the Air Staff (5 août 1940), S Hist, 73/1558, II.
- 5 Daily Diary, 31 SFTS.
- 6 Shekleton au général d'aviation commandant la 1^{re} Région d'entraînement aérien (24 janvier 1941, Daily Diary, 31 SFTS).
- 7 Daily Routine Orders No 277, 6 octobre 1941, Tome 11, (dans *Daily Diary*, 31 SFTS; Dossier biographique Robert Hampton Gray, S Hist.
- 8 Churchill à Mackenzie King, 5 septembre 1940, PRO, Air 46/8.
- 9 Beaverbrook au Premier ministre, 10 octobre 1940; PRO, Air 8/376.
- 10 Procès-verbal d'une réunion spéciale de la Commission de surveillance du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, le 15 juillet 1940, S Hist, 73/1558, II.
- 11 Daily Diary, 31 Air Navigation School, octobre, novembre et décembre 1940.
- 12 Daily Diary, No 4 Training Command HQ, novembre 1940, Appendice I.
- 13 *Ibid.*
- 14 Report No. 13 by the Deputy Chief of the Air Staff, 13 janvier 1941, S Hist, 73/158, III.
- 15 Daily Diary, 33 SFTS, 8 décembre 1940.
- 16 *Ibid.*, 31 janvier 1941 et 31 mai 1941; Daily Diary, 32 SFTS, 31 mars 1941.
- 17 Daily Diary, 33 SFTS, 8 et 27 décembre 1940.
- 18 Daily Diary, 31 General Reconnaissance School, 21 décembre 1940.
- 19 MacKean à Garrod, 24 février 1941, PRO, Air 46/10.
- 20 Progress Report No. 31 by the Chief of the Air Staff, 20 juillet 1942, S Hist 73/1558, V; Progress Reports No. 33 to 64, 21 septembre 1942 à 16 avril 1945; S Hist 73/1558, VI-X.
- 21 Stacey, C.P., *Six années de guerre. L'armée au Canada, en Grande-Bretagne et dans le Pacifique (Histoire officielle de la participation de l'Armée canadienne à la Seconde Guerre mondiale*, Vol. I, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1957, 266.
- 22 31^e EPM, Daily Diary, 24 mars 1941.
- 23 Cowley au Secrétaire de la Défense nationale (Air), 29 novembre 1940; et Heakes au Conseil de l'Air, 5 novembre 1940, PRO, Air 46/9.
- 24 31^e EPM, Daily Diary, 24 mai 1941.
- 25 Ryan au Directeur du personnel au Conseil de l'Air, 19 juin 1941, PRO, Air 46/10.

- 26 Edwards A McKean, 27 juin 1941, *ibid.*
- 27 Ryan au A.M.P., 19 juin 1941, *ibid.*
- 28 Daily Diary, 32 SFTS, septembre 1944, S Hist.
- 29 Procès-verbal de la réunion du 28 juillet 1944 du Conseil de l'Air, joint à la lettre adressée par Knott le 30 juillet au A.M.P.
- 30 Breadner au ministre, 4 août 1943, *ibid.*
- 31 *Ibid.*
- 32 Daily Diary, 32 SFTS, septembre 1944, S Hist.
- 33 McKean à Garrod, 24 février 1941, PRO, Air 46/10.
- 34 Haut Commissaire au Secrétaire d'État aux Affaires des dominions, 19 juillet 1940, PRO, Air 46/48.
- 35 *Notes on the history of RAF Training 1939-44*, 147-153.
- 36 C.A.S. 'Mission to the United Kingdom (24-12-40 to 22-1-41)', APC, RG 24, vol. 5366.
- 37 Slessor, Sir John, *The Central Blue* (Londres: Cassell, 1956), 335.
- 38 McKean au Chef de l'état-major de l'Air (A.R.C.), 18 février 1941, APC, RG 24, vol. 5173.
- 39 Daily Diary, 31 OTU, 30 juin 1941.
- 40 *Ibid.*, 14 août 1941.
- 41 *Ibid.*, notes diverses, 3 septembre 1941 à 31 décembre 1941.
- 42 Sous-lieutenant d'aviation Hodgins, «O.T.U.'s Under the B.C.A.T.P.», s.d., S Hist, 74/13.
- 43 *Ibid.*
- 44 Grande-Bretagne, ministère de l'Information, *Atlantic Bridge - The Official Account of RAF Transport Command Ocean Ferry*, Londres, HMSO, 1945, 25.
- 45 *Daily Diary*, 32 OTU, 21 août 1941 à 29 décembre 1941.
- 46 Hodgins, «O.T.U.'s Under the B.C.A.T.P.», s.d., S Hist, 74/13.
- 47 *Ibid.*
- 48 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 March 31, 1945)», S Hist, 73/1558 X, 57; Report No. 32 by the Chief of the Air Staff, 17 août 1942, S Hist, 73/1558, VI.

5

Les américains et le P.E.A.C.B.

Le 26 septembre. 1940, de retour d'un voyage au Royaume-Uni, un groupe d'officiers américains racontèrent qu'on leur avait dit là-bas que le nombre de pilotes-aviateurs du P.E.A.C.B. était inférieur aux prévisions et que ce plan était en soi un échec. C.D. Howe, qui, par hasard se trouvait à Washington juste au moment où cette rumeur se répandit, fut l'un des premiers Canadiens à l'entendre et à se demander comme le firent de hauts fonctionnaires américains, et notamment Henry Morgenthau, secrétaire d'État au Trésor, s'il y avait encore lieu de livrer des avions au Canada et au Royaume-Uni. Pour mettre les choses au point, C.D. Howe publia aussitôt par l'entremise de la Commission d'achat britannique à New York un communiqué de presse dans lequel il montrait que le nombre d'aérodromes construits et d'équipages aériens entraînés dans le cadre du P.E.A.C.B. dépassait de beaucoup les chiffres prévus. Il soulignait, en outre, que l'instruction des pilotes était freinée surtout par le manque d'avions d'entraînement, et que l'on allait remédier à cette situation en achetant des avions aux États-Unis et en en produisant sur place au Canada.¹

À part ces fausses rumeurs qui n'eurent pas de suites fâcheuses, grâce à l'intervention de C.D. Howe, l'attitude des milieux officiels américains à l'égard du P.E.A.C.B. ne suscita guère de critiques. Sans doute mieux informé à ce sujet que sur toute autre forme de participation du Canada à l'effort de guerre, le gouvernement des États-Unis apporta au P.E.A.C.B. un soutien efficace et empressé. Le président Roosevelt était d'ailleurs tellement persuadé de l'importance stratégique de ce plan pour les alliés qu'il alla jusqu'à dire que le Canada serait «l'aérodrome de la Démocratie.»²

Néanmoins, en dépit de la promptitude de l'aide américaine, et même précisément à cause d'elle, le P.E.A.C.B. ne tarda pas à causer de graves soucis d'ordre financier au gouvernement canadien. Ce n'était pas surprenant. En effet, lors des négociations préalables à la signature de l'accord de 1939, Mackenzie King avait été très inquiet à l'idée que la gestion administrative du plan incomberait au gouvernement canadien, ce qui entraînerait d'importantes dépenses pour l'achat d'une grande quantité de matériel d'équipement américain et ne manquerait pas d'aggraver le déficit actuel de la balance des paiements du Canada avec les États-Unis. C'est surtout pour combler ce déficit que les représentants du Canada discutèrent avec beaucoup de fermeté sur ce point avec les représentants du Royaume-Uni lors des négociations de l'accord relatif au P.E.A.C.B.

Après la défaite de la France, la balance des paiements du Canada avec les États-Unis se détériora rapidement, car la mise en oeuvre du P.E.A.C.B. exigeait de la part du gouvernement canadien de coûteux achats de matériel américain pour pallier à l'arrêt des livraisons en provenance du Royaume-Uni. Il s'agissait surtout d'achats d'avions et de moteurs d'avions, et en particulier d'avions *Cessna Crane*, de moteurs *Jacobs* L6MB (pour les Avro Anson canadiens), de moteurs *Jacobs* et de moteurs *Wright* R975 (à monter sur les cellules d'Anson importées du Royaume-Uni), et de moteurs *Menasco Pirate* (pour les *Tiger Moth*, à cause d'une pénurie provisoire de moteurs *Gipsy Major* britanniques). Il avait fallu, en outre, faire venir des États-Unis des articles (instruments de bord, appareils de radionavigation, mitrailleuses *Browning*) ne figurant pas sur la liste de matériels d'équipement fournis par le Canada et remboursables par le Royaume-Uni en vertu d'une clause de l'accord relatif au P.E.A.C.B., qui d'ailleurs ne fut pas respectée. Ces dépenses ajoutées à celles d'autres achats de matériel de guerre américain, drainaient considérablement les réserves en dollars du gouvernement canadien.

Si le Canada ployait sous le fardeau de ses obligations financières, le Royaume-Uni se trouvait par contre au bord de la faillite en grande partie à cause de l'achat de milliers d'avions de guerre américains. En outre, le P.E.A.C.B. contribuait aussi à alourdir considé-

ablement la dette du Royaume-Uni à l'égard du Canada. Le président Roosevelt ayant réussi à faire lever au mois de novembre l'embargo mis dès l'ouverture des hostilités sur les ventes d'armes aux pays belligérants, aux termes de la loi de neutralité américaine, le Royaume-Uni put dès lors acheter aux États-Unis du matériel de guerre à condition de le payer comptant et d'en assurer le transport à ses risques et périls. Aucune vente de matériels d'armement ne pouvant être faite à crédit en temps de guerre, qu'arriverait-il alors si le Royaume-Uni se trouvait soudain à court d'argent? Faudrait-il suspendre les fournitures d'avions et d'équipement militaire outre-Atlantique? Le président Roosevelt et ses conseillers conclurent qu'il fallait que les États-Unis trouvent le moyen de payer eux-mêmes ces achats.³ La loi du prêt-bail*, adoptée le 11 mars 1941, résolut le problème en supprimant radicalement l'obligation imposée au Royaume-Uni et aux autres pays alliés de payer comptant leurs achats effectués aux États-Unis en temps de guerre.

À cause de ses liens étroits avec les États-Unis, le Canada ne pouvait, cependant, accepter les clauses du prêt-bail sans trop risquer de compromettre gravement sa souveraineté nationale sur le plan politique. La déclaration d'Hyde Park faite conjointement par le Premier ministre du Canada et le président des États-Unis, le 20 avril 1941, contourna cette difficulté.⁴ Cette Déclaration visait de façon générale à promouvoir une politique de coopération économique entre les deux pays dans le domaine de la défense et, par la même occasion, à fournir une aide supplémentaire au Royaume-Uni. Aux termes de cette entente, les marchandises et le matériel américains importés au Canada à destination de la Grande-Bretagne, pouvaient être exportés des États-Unis dans le cadre du prêt-bail. Cette connexion établie entre le prêt-bail américain et l'aide canadienne au Royaume-Uni permettait d'améliorer considérablement la balance des paiements du Canada, sans porter atteinte à sa souveraineté nationale, ce qui était d'une importance vitale pour le P.E.A.C.B.⁵ Au Canada, le ministre des Munitions et Approvisionnements créa une nouvelle société de la Couronne, le *War Supplies Limited*, dont le directeur, E.P. Taylor, fut chargé de négocier avec les États-Unis des contrats de fabrication de matériels de guerre pour le Canada.

* Lend-Lease Act

C'est par l'entremise de cet organisme que le ministère de la guerre aux États-Unis plaça sa première commande d'avions *Harvard* pour le P.E.A.C.B. aux termes du prêt-bail. En 1942, d'autres monoplans *Harvard* et *Fairchild Cornell* furent commandés ainsi à l'intention des écoles élémentaires de pilotage.⁶ Les importations de pétrole furent aussi comptabilisées au titre du prêt-bail dans la mesure où elles étaient à la charge de la Grande Bretagne. À la fin de la guerre, le coût de l'ensemble des marchandises importées pour le P.E.A.C.B. dans le cadre du prêt-bail atteignait un montant de 283 500 363 dollars, soit approximativement un dixième du coût total de ce plan.⁷

L'intérêt suscité en Amérique par le P.E.A.C.B. se voyait au nombre de jeunes Américains qui s'enrôlèrent en 1940 et 1941 dans l'A.R.C., ce qui n'alla pas sans soulever quelques délicats problèmes d'ordre diplomatique. En effet, rien n'interdisait l'enrôlement de citoyens américains résidant au Canada, mais le recrutement aux États-Unis des citoyens américains désireux de se battre à l'étranger constituait une violation de la loi de neutralité américaine. L'A.R.C. fut donc obligée de faire preuve de prudence en accueillant les offres de service qui commencèrent à parvenir en septembre 1939 au quartier général de l'Aviation. On ne fournissait aucuns renseignements aux candidats, mais on leur disait qu'ils obtiendraient des informations sur les conditions de service dans l'A.R.C. en s'adressant au centre de recrutement canadien le plus proche, où ils seraient interviewés par un agent recruteur avant de subir un examen médical et d'avoir un dossier établi à leur nom. Les candidats acceptés recevaient une lettre par laquelle on les informait que s'ils revenaient se présenter, on pourrait peut-être maintenant les enrôler.⁸

Par ailleurs, si au cours des premiers mois de la guerre, l'A.R.C. accueillait avec peu d'empressement les demandes d'enrôlement faites par des Américains, c'était en grande partie à cause d'un afflux massif de volontaires canadiens. Toutefois, le vicemaréchal de l'Air G.M. Croil souligna dans son rapport adressé le 6 mai 1940 à la Commission de surveillance que le P.E.A.C.B. manquait de pilotes expérimentés, surtout pour les écoles de bombardement et de tir. Chacune de ces écoles avait en permanence environ quarante-cinq pilotes professionnels, qui étaient les «chauffeurs» des avions ser-

vant à l'entraînement des mitrailleurs-radio, des mitrailleurs et des observateurs aériens. Les appareils utilisés étaient surtout des *Wes- tland Lysander* pour le remorquage des cibles, des *Fairey Battle* et des *Bristol Bolingbroke* pour le tir aérien, et des *Avro Anson* pour les exercices de bombardement. Or, les bimoteurs *Anson* et *Boling- broke* ne pouvaient être confiés qu'à des pilotes expérimentés dont le recrutement était difficile, car les pilotes de cette catégorie au Ca- nada étaient déjà pris. Croil était d'avis que la meilleure façon de remédier à cette pénurie consistait à enrôler dans l'A.R.C. des pilo- tes américains qualifiés, ce qui était facile puisque beaucoup d'entre eux avaient offert leurs services.⁹

Le recrutement de pilotes américains fut confié à un organisme plus ou moins officieux, le comité *Clayton Knight*, ainsi désigné en l'honneur de son principal organisateur, et créé grâce à l'initiative du maréchal de l'Air W.A. Bishop, le grand as canadien de la Pre- mière Guerre mondiale. Se souvenant des nombreux Américains qui, en 1917, étaient venus au Canada s'enrôler dans le *Royal Flying Corps*, Bishop s'attendait cette fois-ci à les voir venir bien plus nombreux encore, et il pensait qu'il faudrait créer un organisme chargé de sélectionner et d'examiner les demandes d'enrôlement, et ensuite d'aiguiller discrètement les candidats vers les centres de re- crutement canadiens.

Le 4 septembre, le lendemain de l'entrée en guerre de la Grande- Bretagne, Bishop étant à New York, fit part de ses idées à Clayton Knight, un de ses amis américains.¹⁰ Celui-ci avait, bien que portant l'uniforme américain, appartenu à une escadrille de la R.A.F. (la 206^e escadrille) engagée sur le front Ouest pendant la Première Guerre mondiale, d'où sa sympathie pour la cause des Alliés. En outre, Clayton Knight, étant le plus célèbre peintre américain de l'aviation, avait de nombreux contacts avec les milieux aéronauti- ques américains et pouvait être très utile au projet conçu par les Ca- nadiens.¹¹ Bishop, alors officier de réserve, semble avoir pris lui- même l'initiative d'en parler à Clayton Knight, mais non sans avoir reçu au préalable l'assentiment du ministre de la Défense nationale et probablement aussi celui de l'A.R.C. Par la suite, Bishop redevint officier du cadre général de l'A.R.C., mais plus ou moins à titre d'agent indépendant jusqu'à sa nomination au poste de directeur du

recrutement, en janvier 1940. Dans ces fonctions, il conféra du panache, du prestige et de la popularité aux appels lancés aux volontaires. Il croyait à l'attrait exercé par la musique militaire, par les défilés de troupes et par une publicité tapageuse.¹² Il assista à d'innombrables prises d'armes de promotions et il combla de fierté les nouveaux pilotes en leur faisant le grand honneur de leur remettre personnellement leur insigne.

Alors qu'il se trouvait de passage à Cleveland pour assister à des compétitions aériennes, Clayton Knight eut la surprise de recevoir un appel téléphonique de Bishop qui lui parla de son projet. Knight accepta de l'aider et en discuta avec des amis dont quelques-uns lui firent gentiment remarquer que ce projet était illégal. Toutefois, il se résolut à l'examiner de plus près quand il vit l'enthousiasme des jeunes pilotes-aviateurs à cet égard.¹³

Lorsque Knight eut besoin de l'aide d'un bon administrateur, Bishop lui indiqua un autre de ses amis, un certain Homer Smith, pilote canadien de la Première Guerre mondiale, qui avait hérité de sa famille une fortune basée sur le pétrole et qui vivait depuis quelques années à New York et à Palm Beach.¹⁴ Enrôlé avec le grade de colonel d'aviation de l'A.R.C., Homer Smith fit en avion avec Clayton Knight une tournée de propagande aux Etats-Unis. A leur passage à Hollywood, San Diego, San Francisco, Oklahoma City, Dallas, San Antonio, la Nouvelle Orléans et Kansas City, on leur fit bon accueil et on leur fournit des listes de pilotes désireux de s'enrôler comme volontaires.¹⁵

L'A.R.C., qui hésitait à lancer en pleine année électorale aux États-Unis une campagne de recrutement d'aviateurs, fut obligée d'en venir là lorsque la gravité de la situation militaire au printemps de 1940 rendit nécessaire de trouver immédiatement un nombre suffisant de pilotes d'avions bimoteurs pour les écoles du P.E.A.C.B. dont le fonctionnement était gêné par un manque de pilotes connaissant ce type d'avions. Invités à Ottawa, Knight et Smith furent mis au courant des besoins de l'A.R.C. et chargés de lui procurer des pilotes américains.¹⁶ Et c'est ainsi que fut officiellement créé le comité *Clayton Knight*.

Avant de faire quoi que ce soit, on s'informa auprès de M. Loring

C. Christie, ministre du Canada aux États-Unis, de l'attitude éventuelle du gouvernement américain à l'égard de ce projet. Christie rassura tout le monde et transmit au Premier ministre un message des plus hautes instances l'informant que (le gouvernement des États-Unis ne serait nullement embarrassé de voir le gouvernement canadien enrôler des citoyens américains venus tout exprès au Canada, à condition cependant qu'ils n'aient pas à prêter le serment d'allégeance au chef de l'État, car ils perdraient alors leur citoyenneté américaine.)¹⁷ Ceci n'étant qu'un simple détail, le gouvernement canadien décréta aussitôt (C.P. 2399, 7 juin 1940) que le serment d'allégeance au Roi ne serait pas exigé des volontaires étrangers enrôlés dans les forces armées canadiennes.

Homer Smith, qui était opposé à l'idée que le Comité devait agir avec discrétion afin de ne pas attirer l'attention, eut l'audace d'installer son quartier général à New York dans le célèbre Hôtel Waldorf Astoria où il pouvait aller et venir à sa guise, car il était un client connu.¹⁸ Ailleurs, à Spokane, San Francisco, Los Angeles, Dallas, Kansas City, Cleveland, Atlanta, Memphis et San Antonio, Homer Smith mit en place des bureaux secondaires installés dans des hôtels de luxe et dirigés chacun par un agent assisté de six ou sept commis. Les frais de ces bureaux étaient réglés sur un compte en banque ouvert au nom d'Homer Smith et constamment approvisionné par l'A.R.C.¹⁹

Pendant que Smith installait ses bureaux, Knight alla voir le général H.H. Arnold, commandant en chef du *Army Air Corps* américain, et l'amiral J.H. Towers, chef du *Naval Bureau of Aeronautics*, qu'il connaissait tous deux depuis longtemps. Il alla voir aussi des agents des grandes compagnies aériennes dont il voulait s'assurer la collaboration afin d'éviter toute concurrence de leur part lors du recrutement de pilotes-aviateurs.²⁰ Sachant qu'il serait utile de donner au Département d'État «une vague idée» des intentions de l'A.R.C., Knight prévint un haut fonctionnaire qui, s'abstenant de tout commentaire à propos du projet, se contenta de dire froidement, sans sourciller, qu'aux termes de la loi de neutralité américaine quiconque serait reconnu coupable d'avoir engagé ou arrêté quelqu'un afin de l'enrôler au service d'un pays belligérant, serait passible d'une amende de moins de 2 000 dollars et d'une peine

d'emprisonnement de moins de trois ans.²¹

Dès le mois de septembre 1940, 187 pilotes d'aviation civile (y compris 44 pilotes recrutés par le *Ferry Command* de la R.A.F.) avaient été acheminés vers le Canada, et des centaines d'autres étaient venus s'inscrire pour partir, eux aussi.²² Une agence privée triait au préalable les candidats pour éliminer les instables et les fuyitifs poursuivis pour dettes. Ceux qui étaient retenus, subissaient un examen médical et un test de pilotage avant d'être interviewés par Knight ou Smith, ou par quelque autre représentant du Comité. Ils recevaient ensuite un billet de voyage gratuit pour se rendre au Canada où ils subiraient des tests plus approfondis avant d'être définitivement admis ou rejetés, et toucheraient pendant ce temps une allocation de cinq dollars par jour pour leur hébergement et leur nourriture.²³ Au Canada, un certain nombre de possibilités s'offraient aux Américains. Ceux qui désiraient rester dans la vie civile pouvaient être embauchés comme pilotes-instructeurs civils dans des écoles élémentaires de pilotage ou en qualité de pilotes professionnels dans les écoles d'observation aérienne. La plupart des Américains préféraient cependant revêtir l'uniforme bleu de l'aviation et devenir pilotes-instructeurs dans les écoles de pilotage militaire, ou pilotes d'avions d'entraînement dans les écoles de bombardement et de tir. Les anciens pilotes de ligne se voyaient offrir par le *Ferry Command* de la R.A.F. de lucratifs contrats de livraison de bombardiers outre-Atlantique.

En novembre 1940, le gouvernement canadien envisagea sérieusement de dissoudre le comité *Clayton Knight* à la suite d'un rappel à l'ordre de la part du Département d'État américain qui se plaignait de l'embarras causé au gouvernement des États-Unis par la façon dont le Comité incitait ouvertement des pilotes à s'enrôler au Canada. Après avoir effectivement décidé de supprimer le comité, le Cabinet changea d'avis lorsque le sous-ministre de l'Air, J.S. Duncan, eut fait remarquer qu'un afflux continu de pilotes américains était indispensable à l'extension du P.E.A.C.B.²⁴ En outre, une enquête faite à ce sujet par O.D. Skelton, sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, révéla que le Département d'État avait agi indépendamment de la Maison Blanche et que l'affaire n'était pas aussi grave que l'on avait essayé de le faire croire à Mackenzie King et

aux ministres de son Cabinet. Toutefois, il n'en demeurait pas moins qu'il y avait des plaintes à ce sujet. Dans une note adressée par la suite à M. M. Mahoney, consul général du Canada à Washington, des hauts fonctionnaires du Département d'État citèrent deux faits particulièrement intéressants: le transfert clandestin au Canada aux frais du gouvernement canadien, de citoyens américains désireux de s'enrôler dans l'A.R.C. et les sollicitations directes par lettres ou par d'autres moyens faites à des pilotes-aviateurs en violation de la loi de neutralité américaine. Bien plus contrariant encore était le fait que les journaux américains avaient beaucoup parlé, non sans sympathie d'ailleurs, des activités du comité *Clayton Knight*.²⁵

Sans aller jusqu'à recommander la suppression de ce comité, le Département d'État protesta contre la «fâcheuse insouciance» avec laquelle Knight et Smith avaient agi et les pria de «faire moins de zèle» et de «se terroriser». Pour arranger les choses, on leur suggéra de faire appel aux services d'un conseiller juridique, «capable d'interpréter un peu largement la législation». Bien qu'il ne fût pas question d'enquêter sur les agissements du comité, on lui conseilla de se débarrasser de quelques dossiers afin de parer à toute éventualité. Aux nombreuses plaintes qui lui étaient adressées par des isolationnistes et des anglophobes au sujet des agissements de Clayton Knight et d'Homer Smith, le Département d'État se contentait généralement de répondre de façon évasive et rien ne portait à croire qu'il agirait autrement à l'avenir.²⁶

Pour apaiser les craintes du Département d'État, le gouvernement canadien modifia, en janvier 1941, son mode de recrutement et créa une société de la Couronne, la *Dominion Aeronautical Association*, qui devait servir d'intermédiaire entre l'A.R.C. et le comité *Clayton Knight*.²⁷ Désormais, cet organisme se chargea de toute la correspondance du comité, ce qui donna l'illusion que Smith et Knight n'étaient pas les agents de l'A.R.C., mais ceux de la *Dominion Aeronautical Association*. Lorsqu'à leur arrivée à Ottawa, les volontaires américains, suivant les instructions qui leur avaient été données, se présentaient au bureau de la *Dominion Aeronautical Association*, on leur disait qu'il n'y avait absolument aucun poste vacant pour le moment, mais que, peut-être, l'A.R.C. en avait, ce qui était facile à vérifier puisque son Q.G. se trouvait justement dans l'édifice voisin.²⁸

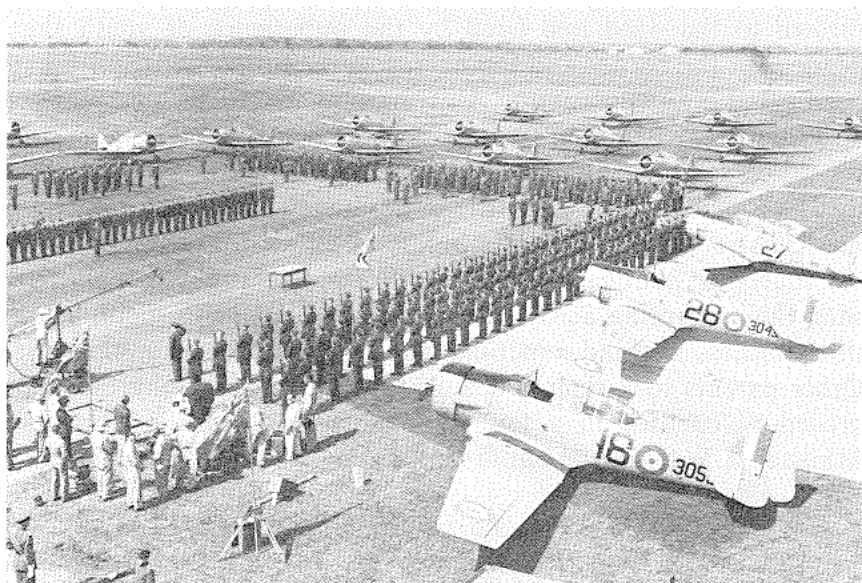
Si l'on consulte les archives de l'A.R.C., on voit que jusqu'à la fin de 1940, 242 pilotes américains furent recrutés par l'intermédiaire du comité *Clayton Knight* pour servir de «chauffeurs» d'avions dans les écoles de bombardement et de tir, ou d'instructeurs dans les écoles de pilotage militaire. Chargé de recruter des aviateurs pour la R.A.F. en septembre 1940, le comité envoya 84 pilotes américains se présenter à la mission de liaison aérienne du Royaume-Uni, à Ottawa, pour être enrôlés au service du *Ferry Command*. Un nombre non précisé de leurs compatriotes avait aussi été engagé pour occuper des emplois de pilotes-instructeurs civils dans les écoles élémentaires de pilotage et de pilotes d'avions d'entraînement dans les écoles d'observation aérienne.²⁹

En raison d'un important afflux de volontaires canadiens et de sa répugnance à trop dépendre des aviateurs américains, l'A.R.C. évita de demander au comité *Clayton Knight* de lui trouver des recrues à former dans ses unités d'entraînement opérationnel. Mais lorsqu'au printemps de l'année 1941 l'A.R.C. commença à manquer d'hommes, le Conseil de l'Air décida après de longues discussions, de demander au dit comité de trouver 2 500 nouvelles recrues pour l'aviation canadienne.³⁰ Toute appréhension au sujet des répercussions politiques éventuelles de cette décision, se dissipa lorsque l'on apprit que le président Roosevelt venait de décréter l'état d'urgence pour une durée illimitée et d'autoriser les pilotes-aviateurs américains à accepter des postes au Canada et à s'enrôler volontairement dans les Forces alliées. Introduisant une sorte de nouvelle forme de prêt-bail, il précisait que ces pilotes seraient rendus aux États-Unis si la situation l'exigeait.³¹

Malgré cette déclaration du président Roosevelt, il était nécessaire que le comité *Clayton Knight* continue à éviter tous heurts avec le *Federal Bureau of Investigation* (F.B.I.) ou le Département d'État, et toutes critiques de la part de la grande fraction isolationniste de la population. Avant de lancer sa nouvelle campagne de recrutement, le Comité prit la précaution de changer de nom et de s'intituler *Canadian Aviation Bureau*, et, en outre, de remplacer R.C.A. F. par «Canadian Aviation» dans toute sa correspondance. Smith eut pour instructions d'agir- sans précipitation, de bien choisir ses candidats et de respecter les quotas mensuels fixés par l'A. R. C.³²



Un instant mémorable: le maréchal de l'Air W.A. Bishop, le légendaire «Billy» Bishop, grand as de l'aviation de la Première Guerre mondiale, remet l'insigne de pilote à un aviateur américain breveté du P.E.A.C.B. (PL 9628).



Le 16 juillet 1941, à la bac d'Ottawa, la cérémonie de la remise de l'insigne de pilote aux aviateurs brevetés de la promotion 29 de la 21 EPM est filmée pour une séquence du film «Les chevaliers du ciel» (Captain of the Clouds) de la Warner Brothers, avec James Cagney dans le rôle principal. (PL 5021).

Mais, ces instructions s'avérèrent inutiles. En effet, il était pour ainsi dire impossible au *Canadian Bureau of Aviation* de s'en tenir aux quotas établis. Beaucoup de candidats n'acceptaient pas d'être inscrits sur une liste d'attente. Quand on leur disait qu'on ne pouvait les admettre à cause de leur âge ou pour toute autre raison, généralement ils refusaient d'attendre et se ruaient vers le centre de recrutement le plus proche de l'autre côté de la frontière. Smith avait l'ordre de n'accepter aucun Américain âgé de moins de vingt et un ans sans une autorisation écrite fournie par les parents, mais certains adolescents obstinés s'en allaient directement au Canada sans passer par le *Canadian Aviation Bureau*, ce qui faussait les statistiques. En outre, quelques-uns de ces jeunes, étant presque sans argent, risquaient d'être à la charge de tout le monde et de provoquer des incidents d'ordre politique si l'A.R.C. ne pouvait les enrôler immédiatement. Parfois, leur parents désespérés se lançaient à leur poursuite au-delà de la frontière américano-canadienne et réussissaient à les persuader de renoncer à participer à des guerres à l'étranger. Parfois aussi, leurs parents se plaignaient à des membres du Congrès américain, ce qui finissait par venir aux oreilles des membres de la Mission diplomatique canadienne à Washington, mais sans tirer à conséquence.³³

À la suite de l'entrée en guerre des États-Unis, le 8 décembre 1941, le *Canadian Aviation Bureau* interrompit ses activités et l'A.R.C. cessa officiellement en janvier 1942 de recruter des aviateurs américains, bien que le Bureau continuât d'exister jusqu'en août 1942.³⁴ Pendant la période de juin 1940 à janvier 1942, l'A.R.C. recruta au moins 900 pilotes qualifiés et 1 200 élèves-pilotes par l'intermédiaire du comité *Clayton Knight* et ensuite du *Canadian Aviation Bureau*.³⁵ Toutefois, à la date du 8 décembre le nombre total d'Américains dans l'A.R.C. était d'au moins 6 129, auxquels s'ajoutaient des Américains venus au Canada par leurs propres moyens (parfois après avoir pris contact d'abord avec le comité *Clayton Knight*) et des Américains résidant au Canada. Au moment de l'attaque de Pearl Harbor, un peu plus de la moitié d'entre eux, soit au total 3 883, avaient déjà commencé leur entraînement et constituaient environ 10 p. cent du personnel navigant recruté par l'A.R.C. Outre-mer, 667 navigants américains et 668

techniciens non-navigants américains servaient dans les escadrilles opérationnelles de l'A.R.C.³⁶

Au cours du mois qui suivit l'attaque de Pearl Harbor, des tractations eurent lieu au sujet du rapatriement volontaire aux États-Unis des Américains enrôlés par l'A.R.C., l'Armée canadienne et la M.R.C. En mai et en juin, une commission composée d'officiers canadiens et d'officiers américains, voyageant en train spécial dans tout le Canada, procéda en toute hâte à la démobilisation de 1 759 aviateurs américains de l'A.R.C. et à leur enrôlement immédiat dans les forces armées américaines.^{*37} En conclusion d'une lettre de remerciements pour les services rendus au Canada par les volontaires américains, l'hon. Charles Gavan Power, ministre de l'Air, écrivit alors:

«C'est avec de sincères regrets, mais aussi avec de la fierté pour la part qu'ils ont prise à la réalisation du P.E.A.C.B., que nous voyons partir les aviateurs américains qui, enrôlés dans notre aviation, furent pour leurs camarades canadiens des coéquipiers formidables.»³⁸

Le retour de ces «formidables coéquipiers» profita beaucoup au *United States Army Air Corps*, car ils avaient acquis de l'expérience et accru leur compétence. Les pilotes-instructeurs avaient notamment fait un stage à l'École de pilotes-instructeurs de l'A.R.C. et bénéficié ensuite d'au moins une année d'expérience pratique. D'autres pilotes avaient accumulé des centaines d'heures de vol, et des jeunes, qui en arrivant au Canada ignoraient tout de l'aviation, étaient maintenant devenus des aviateurs accomplis.^{**} Les Américains avaient beaucoup contribué au succès du P.E.A.C.B. pendant les deux premières années de son existence, alors que le manque de pilotes expérimentés et de pilotes-instructeurs risquait de le faire échouer. Quoi qu'il en soit, au cours des six premiers mois de l'année 1942, ce plan produisait en moyenne chaque mois 150 navigants dont un tiers de pilotes, et le vide laissé par le départ des aviateurs américains fut bientôt comblé. Après Pearl Harbor, l'A.R.C. continua de recevoir des demandes d'admission adressées par des

* De temps en temps, d'autres aviateurs américains purent ainsi être démobilisés, tant et si bien qu'à la fin de la guerre, en tout 3 797 Américains avaient été rapatriés. (cf. lettre adressée le 17 mai 1956 par Dick à l'historien en chef de l'Armée de l'Air, dans «Recruiting in the United States of America», S Hist 74/7, III, App. D).

** Ceux qui avaient obtenu leur brevet de pilote au Canada continuèrent à porter leur insigne de l'A.R.C. après leur enrôlement dans le U.S.A.A.F. Au cours des années d'après-guerre, au Pentagone, un certain nombre d'officiers supérieurs de l'Aviation arboraient encore l'insigne de pilote de l'A.R.C.

citoyens américains qui avaient pris la peine d'obtenir au préalable l'autorisation du *Draft Board* américain. La question de savoir s'il fallait ou non les accepter revint de temps en temps sur le tapis, mais sans que l'on prît jamais de décision à ce sujet, même lorsqu'en 1943 la pénurie de recrues canadiennes prit des proportions inquiétantes.³⁹

Une autre preuve de l'intérêt porté par le président Roosevelt à l'entraînement des aviateurs du Commonwealth, fut l'appui qu'il accorda à un programme de préparation de ces aviateurs aux États-Unis. De l'avis du gouvernement britannique, ce programme complétait le P.E.A.C.B. sans toutefois s'y rapporter directement. Le ministre de l'Air envisagea de l'appliquer lorsqu'au printemps de 1940, les difficultés de livraison d'aéronefs britanniques au Canada gênèrent considérablement l'entraînement aérien. Avant de rien décider, on prévint Ottawa que le programme envisagé ne se substituerait pas au P.E.A.C.B. et ne lui porterait pas préjudice. Le ministre du Canada à Washington fut avisé d'entreprendre conjointement avec l'ambassadeur du Royaume-Uni des démarches à ce sujet auprès du gouvernement américain.⁴⁰

Ces démarches demeurèrent sans résultats, ce qui, sans doute, ne déplut pas au gouvernement canadien. Bien qu'il ait déjà fourni sous diverses formes un appui à l'effort de guerre des pays du Commonwealth, Roosevelt ne souhaitait nullement la présence d'aviateurs canadiens et britanniques aux États-Unis en pleine année électorale. De son côté le U.S.A.A.C., qui estimait avoir besoin de tout l'espace aérien disponible pour son propre développement ne tenait pas non plus à les accueillir dans ses centres d'entraînement. Le gouvernement américain rejeta donc la proposition qui lui était faite et pria le Royaume-Uni et le Canada de ne pas insister.⁴¹

Les Canadiens se le tinrent pour dit, mais les Britanniques continuèrent à s'intéresser à ce projet malgré les assurances fournies par Mackenzie King au sujet d'une extension possible du P.E.A.C.B. pour répondre aux besoins accrus de l'Aviation. Au cours d'un voyage qu'il fit au Royaume-Uni, en janvier 1941, J.L. Ralston, ministre canadien de la Défense nationale, s'aperçut qu'au ministère de l'Air on songeait encore à profiter des aérodromes disponibles

aux États-Unis, non pas, à cause d'une insuffisance quelconque du plan d'entraînement commun, mais à cause de la nécessité d'augmenter la capacité des écoles créées dans le cadre du P.E.A.C.B.⁴² Les Britanniques trouvaient, en outre, politiquement avantageux que l'entraînement aérien de leurs aviateurs ait lieu dans des écoles américaines, car cela resserrerait les liens d'amitié et de bonne entente entre les États-Unis et le Commonwealth.⁴³

Après la promulgation de la loi du prêt-bail, les plans britanniques se précisèrent rapidement. Sur l'ordre du président Roosevelt, le général H.H. Arnold, commandant en chef du U.S.A.A.C., devenu la U.S.A.A.F. (Forces aériennes de l'armée américaine) en juin 1941, proposa de mettre à la disposition de la R.A.F. un tiers des places dans ses centres d'entraînement aérien (soit l'équivalent de 15 E.E.P. et de 7 1/2 E.P.M. du P.E.A.C.B.) Les premiers élèves-aviateurs britanniques vinrent donc en juin s'entraîner aux côtés de leurs camarades américains. Au cours de ce même mois, un autre programme de formation démarra dans des écoles d'aviation civiles. Finalement, six écoles de pilotage pouvant accueillir respectivement deux cents élèves furent mises à la disposition de la R.A.F. et prirent le nom de *British Flying Training Schools* (BFTS)^{*}, car le programme de leurs cours de pilotage pour élèves débutants et avancés, était celui de la R.A.F. Les B.F.T.S. avaient leurs propres instructeurs, mais elles étaient gérées par la U.S.A.A.F. et dirigées par la R.A.F. Leurs élèves étaient recrutés par l'entremise du comité *Clayton Knight*.

En 1941, on introduisit trois autres programmes d'entraînement, dont un programme de recyclage organisé dans trois écoles d'aviation civiles à l'intention des pilotes américains enrôlés par l'entremise du comité *Clayton Knight*, et destinés pour la plupart aux 71^e, 121^e et 133^e escadrilles de la R.A.F., dites «Escadrilles des Aigles», car tous leurs pilotes étaient des Américains. Un autre programme, nommé «Programme Towers» en l'honneur du contreami-

^{*} Ces écoles étaient les suivantes: (cf. Papiers personnels de Clayton Knight, dossier n° 44)

B.F.T.S. n° 1, à Terrell (Texas)

B.F.T.S. n° 2, à Lancaster (Californie)

B.F.T.S. n° 3, à Miami (Oklahoma)

B.F.T.S. n° 4, à Mesa (Arizona)

B.F.T.S. n° 5, à Clewiston (Floride)

B.F.T.S. n° 6, à Ponca City (Oklahoma)

ral John H. Towers de la marine américaine, qui en avait lancé l'idée, concernait l'entraînement de navigants (pilotes, observateurs et mitrailleurs-radio) pour l'Aéronavale britannique dans les centres de la U.S. Navy. Des dispositions furent prises pour que des observateurs aériens britanniques puissent profiter des stages de formation organisés par le *Pan American Airways* à l'intention des aviateurs de la U.S.A.A.F. Du fait de tous ces programmes, il y avait en permanence 5 000 Britanniques dans les centres d'entraînement, ce qui donna au total 12 561 navigants brevetés à la R.A.F.⁴⁴

Après Pearl Harbour, ces programmes furent en partie transférés des écoles américaines à celles du P.E.A.C.B., mais on s'efforça de laisser intacte la filière de recrutement américaine, car elle offrait l'avantage de permettre aussi d' enrôler des volontaires britanniques habitant aux États-Unis. Trois écoles d'aviation civiles furent aussitôt rendues à la U.S.A.A.F., mais ce n'est qu'au début de l'année 1943 que d'autres changements importants eurent lieu après que la R.A.F. eut renoncé à l'espace aérien dont elle disposait pour l'entraînement de ses aviateurs aux États-Unis. Néanmoins, les Britanniques continuèrent, jusqu'à la fin de la guerre, à envoyer des pilotes de la R.A.F. s'entraîner dans les écoles d'aviation civiles américaines.⁴⁵

Quand on apprit au Canada que de nombreux pilotes de la R.A.F. étaient formés dans les écoles d'aviation américaines, on s'interrogea sur ce qu'il adviendrait du P.E.A.C.B., mais Mackenzie King ne fut pas pris au dépourvu lorsque des questions furent posées à ce sujet par les membres du Parlement et par les organes de la Presse canadienne. Il y répondit en citant le passage suivant d'une lettre que lui avait adressée le haut-commissaire de Grande-Bretagne:

«Le gouvernement du Royaume-Uni sait gré au gouvernement canadien de sa collaboration dans les pourparlers qui ont eu lieu à ce sujet entre les deux gouvernements, et il constate avec plaisir que l'on s'accorde à reconnaître que la proposition offre des avantages que nous devrions mettre à profit sans hésitation. Le gouvernement du Royaume-Uni me charge en même temps de répéter que les projets envisagés ne diminueront aucunement l'envergure du plan de formation aérienne exécuté en commun au Canada et qui, de même que les autres mesures de collaboration dans le domaine de l'instruction aérienne si généreusement mises en oeuvre par le gouvernement canadien, prennent une extension bien supérieure au maximum prévu et se poursuivent à une allure dépassant beaucoup les prévisions. Cela constitue une réalisation remarquable de la part des autorités canadiennes, principaux auteurs du plan en question, qui, croyons-nous, contribuera plus que toute autre chose, à la victoire de nos armes.»⁴⁶

L'intérêt pris par les États-Unis à la solution des problèmes d'entraînement aérien des aviateurs du Commonwealth, en mettant à la disposition de ces derniers leurs propres aérodromes et en contribuant à l'agrandissement des aérodromes canadiens, accrut beaucoup leur détermination à reconquérir la maîtrise des airs. Les Américains avaient en cela d'autant plus de mérite qu'ils faisaient alors eux-mêmes de gros efforts pour développer leur aviation. Une des raisons pour lesquelles le Canada fut choisi comme lieu d'entraînement des aviateurs des pays du Commonwealth, c'était sa proximité des centres industriels américains, un atout dont l'importance apparut clairement lors du tragique été de 1940. La réussite du P.E.A.C.B. dont dépendait tellement le succès des efforts entrepris par les Britanniques pour reconquérir la suprématie aérienne était alors en jeu, et le Canada était bien placé pour profiter des ressources de l'aviation et de l'industrie aéronautique américaines, ainsi que de l'aide des autorités américaines, pour mettre en oeuvre ce plan dans les plus brefs délais.

Références Bibliographiques - Chapitre 5

- 1 H. Duncan Hall, *North American Supply* (Londres, 1955, Imprimeur de la Reine), 192-194.
- 2 Canada, Ministère de la Défense nationale (Air), *Ottawa Air Training Conference, Report of the Conference* (Ottawa): Imprimeur du Roi, 1942), 13.
- 3 Cordell Hull, *The Memoirs of Cordell Hull* (New York: Macmillan, 1948), 1,872,
- 4 Granatstein J.L. and Cuff R.D., «The Hyde Park Declaration 1941: Origins and Significance,» *Canadian Historical Review*, LV, Mars 1974, 59-80.
- 5 *Ibid*; Sayers, *Financial Policy (History of the Second World War)*, *United Kingdom Civil Series*, London, HMSO, 1956, 337-341.
- 6 Kennedy J. de N., *History of the Department of Munitions and Supply, Canada in the Second World War*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1950, 1, 474-478.
- 7 Canada, Parlement, Chambre des communes, *Débats*, 28 mars 1946, 357.
- 8 «Recruiting in the United States of America,» s.d., DHist, 74/7, III, 542.
- 9 Procès-verbal de la réunion de la Commission de surveillance du Plan d'Entraînement aérien du Commonwealth britannique tenue le lundi 6 mai 1940. S Hist, 73/1558, 1.
- 10 Clayton Knight, «Contribution to Victory 1939-1942,» décembre 1965, Papiers personnels de Clayton Knight, S Hist, 80/68, dossier n° 2.

- 11 Kilduff, Peter, «An interview with Clayton Knight 206^e escadrille de la R.A.F.», *Cross & Cockade Journal*, VIII, n° 1 printemps 1967, 29-42.
- 12 William Arthur Bishop, *The Courage of the Early Morning: a Son's Biography of a Famous Father, the Story of Billy Bishop*, Toronto, McClelland and Stewart, 1965, 188-189.
- 13 Knight, «Contribution to Victory 1939-1942».
- 14 *Ibid.*; Brcadner au Sous-ministre de l'Air, le 1^{er} juin 1950, "Recruiting in the U.S.A."; HQ 45-10-3, vol. 1, APC, RG 24, vol. 5368.
- 15 Knight.
- 16 Curtis au Directeur du personnel au Conseil de l'Air, le 31 mai 1940, "Enlistments in the U.S.A.: HQ 45-10-1", APC, RG 24, vol. 5368.
- 17 Le ministre du Canada à Washington au Sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le 18 mai 1940, *ibid.*
- 18 Knight.
- 19 Clayton Knight, Interview avec le major R.E. Hays, le 17 juin 1965, Papiers personnels de Clayton Knight, dossier n° 3; Légation du Canada à Consultais généraux, le 14 décembre 1950, «Enlistments in the U.S.A.; 45-10-2».
- 20 Interview de Clayton Knight.
- 21 *Ibid.*
- 22 Pilotes et engagés américains le 30/9/40, Division des Pilotes américains, vol. 18, S Hist, 73/1174; "Recruiting in the United States of America", S Hist, 74/7, III, 554. La première source mentionnée n'a trait qu'aux pilotes américains enrôlés dans l'A.R.C. ou recrutés pour le Ferry Command de la R.A.F., alors que la seconde a trait à tous les pilotes américains venus au Canada.
- 23 Interview de Clayton Knight
- 24 Skelton, Memorandum du 21 novembre 1940 sur la "Clayton Knight Agency", Papiers personnels de Mackenzie King, APC, MG 26, J 4, vol. 382; Skelton à Mahoney, le 25 novembre 1940, *ibid.*
- 25 Papiers personnels de Clayton Knight, dossier n° 50, *passim*.
- 26 Mahoney à Skelton, le 27 novembre 1940, Papiers personnels de Mackenzie King, APC, MG, 26, 34, vol. 382.
- 27 Canada, P.C. 739, 31 janvier 1941. Voir aussi Mackenzie King à Campbell, le 9 janvier 1941, *DREC*, VII, 916-917.
- 28 Interview de Clayton Knight.
- 29 Pilotes et engagés américains au 28/12/40, Division AMP, vol IC, s Hist, 73/1174; «Recruiting in the United States of America», S Hist, 74/7, III, 613-615.

- 30 Armour à Dominion Aeronautical Association Limited, 22 juillet 1941, Papiers personnels de Clayton Knight, dossier n° 44.
- 31 Hershey à Selective Service System State Directors, le 30 juin 1941, copie jointe à la p. 86 de «Recruiting in the United States of America», S Hist, 74/7, III, 86.
- 32 *Ibid*, 574.
- 33 *Ibid*, 576; correspondances diverses, «R.C.A.F. Enlistments in USA, HQ 4510-5», APC, RG 24, vol. 5368.
- 34 «Dominion Aeronautical Association Limited», s.d., S Hist 181.003 (D3639), 12.
- 35 «Recruiting in the United States of America», 574-575.
- 36 *Ibid*, 584-585.
- 37 *Ibid*, 594.
- 38 *Ibid*, 596.
- 39 «The British Commonwealth Air Training Plan (17 December 1939-31 March 1949)», S Hist 73/1558, X; S Hist 74/7, 599-609.
- 40 Mahoney au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 12 juin 1940 «U.S. Training of Pilots», in HQ 45-9-1, APC, RG 24, vol. 5366.
- 41 *Ibid*.
- 42 Ministère de l'Air, Memorandum du 8 janvier 1941, «British Commonwealth Air Training Plan; HQ S-1-6, I,» S Hist, 80/481.
- 43 Macdonald à Mackenzie King, 8 avril 1941, «U.S. Training of Pilots» HQ 45-9-1, APC, RG 24, vol. 5366.
- 44 Craven, Wesley Frank, and Cate, James Lea, *Men and Planes, The Army Air Forces in World War II*, vol. VI, Chicago, The University of Chicago Press, 1955, 693-695; «Notes on the History of R.A.F. Training, 1939-1944», 136-138; Hall, 193-195.
- 45 Craven and Cate, 695.
- 46 Canada, Parlement, Chambre des communes, Débats, 2 juin 1941, 3430.

6

Le nouvel accord relatif à l'entraînement aérien (5 juin 1942)

En 1942 de grands changements furent apportés au P.E.A.C.B. Un nouvel accord, signé au mois de juin, prorogea de mars 1943 à mars 1945 sa durée. Les écoles et les unités d'entraînement opérationnel de la R.A.F. furent alors officiellement intégrées dans le plan, quelques écoles de pilotage supplémentaires y furent ajoutées et celles existant déjà furent agrandies. Contrairement à ce qui avait été fait la première année, le plan d'entraînement aérien insistait désormais sur la qualité plutôt que sur le nombre, mais l'aspect numérique n'en demeurait pas moins important. On décerna 27 778 brevets de navigants en 1942, soit environ deux fois plus qu'en 1941 où l'on en comptait que 14 182. Pour le seul mois de décembre 1942, le plan produisit 4 332 navigants, un record encore inégalé jusqu'à ce jour.¹

Au début de 1942, le gouvernement canadien avait commencé à presser le gouvernement britannique de tenir une conférence pour discuter du renouvellement de l'accord sur le P.E.A.C.B. Le programme d'entraînement avait pris tant d'envergure qu'il dépassait de beaucoup les limites de l'ancien accord, et les responsabilités financières et autres, assumées par le Canada, s'étaient considérablement accrues. En outre, étant donné qu'aux termes de l'accord signé en 1939 le P.E.A.C.B. devait prendre fin le 31 mars 1943, le gouvernement canadien voulait savoir ce que le gouvernement britannique avait l'intention de faire après cette date. Quoique les Britanniques fussent peu empressés de conclure une nouvelle entente et préférassent, au contraire, prendre des décisions *ad hoc* au jour le jour,

selon les besoins, ils cédèrent aux instances des Canadiens, ce qui permit d'envisager la tenue d'une conférence à Ottawa.² Les Canadiens souhaitaient, en outre, que les Etats-Unis soient invités à participer à cette conférence, puisque leurs représentants au sein de la Commission mixte permanente canado-américaine de défense avaient accueilli favorablement l'idée d'une rencontre avec les délégués du Canada et du Royaume-Uni pour discuter de la coordination des programmes d'entraînement aérien.³ On laissait entendre que cette rencontre fournirait une excellente occasion d'un échange de vues sur l'ensemble des aspects de l'entraînement aérien des aviateurs du Commonwealth britannique et des États-Unis ...⁴ Les Britanniques furent eux aussi de cet avis, mais voulaient que seulement les délégations des pays membres participent aux discussions relatives au P.E.A.C.B.; ils insistèrent donc pour que la conférence envisagée soit scindée en deux parties: une conférence générale portant sur l'entraînement aérien, suivie d'une conférence restreinte à laquelle ne participeraient que les quatre pays du Commonwealth, membres du P.E.A.C.B.⁵

Les négociations préalables à la conférence atteignirent leur sommet le 15 avril, au moment où Mackenzie King se trouvait à Washington. Lors d'une conversation qu'il eut avec Roosevelt après un dîner, Mackenzie King informa son hôte que des pourparlers auraient bientôt lieu à Ottawa au sujet du renouvellement de l'accord relatif au P.E.A.C.B., et que ce serait une bonne occasion pour les États-Unis de participer aux discussions sur les programmes d'entraînement aérien:

«Le président Roosevelt dit aussitôt qu'il pensait que c'était une excellente idée, et je lui laissai entendre qu'outre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud pourrait aussi y participer. Le président parla alors aussi de ... la Norvège, des Pays-Bas et de la Chine ... et dit qu'il y réfléchirait demain matin.»⁶

Le lendemain, après que la légation du Canada eut envoyé une note explicative au gouvernement britannique et après que le président Roosevelt eut consulté ses généraux, le communiqué de presse suivant fut publié conjointement par les deux chefs de gouvernement:

«Le Premier ministre du Canada et le président des États-Unis annoncent que sur l'invitation du Premier ministre, une conférence aura lieu à Ottawa au début du mois de mai à laquelle seront conviés des représentants de tous les pays alliés qui ont un programme d'entraînement aérien.»⁷

Les autorités canadiennes et britanniques furent très surprises de voir tout à coup la future conférence se changer en conférence interalliée. Tout en transmettant à Ottawa le texte du communiqué de presse, M. Leighton McCarthy, ministre du Canada à Washington, se demandait s'il était opportun que le Canada soit l'hôte d'une aussi large conférence à laquelle devaient participer des pays comme «la Chine, la Norvège, les Pays-Bas, etc., déjà en guerre avec les puissances de l'Axe», mais il se rendait compte qu'il était maintenant trop tard pour agir autrement.⁸ De leur côté, les Britanniques étaient encore plus opposés à ce projet, car ils désapprouvaient notamment que des informations secrètes et confidentielles sur des sujets comme la production aéronautique, le rendement des écoles d'aviation et les effectifs des forces aériennes soient discutées lors d'une grande conférence internationale, même si tous les pays participants étaient des alliés.⁹ Finalement, on décida que la conférence générale sur l'entraînement aérien serait suivie d'une conférence restreinte sur le P.E.A.C.B. à laquelle ne participeraient que les pays membres du Commonwealth, partenaires du P.E.A.C.B.

La première partie de la conférence commença le 19 mai. Les délégués de pays comme la Belgique, la Chine, la France libre, la Grèce, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie, qui tous désiraient augmenter les effectifs de leurs forces aériennes en exil, ne purent y participer que d'une façon limitée, d'une part pour des raisons de sécurité et d'autre part parce que leurs problèmes sortaient du cadre de cette conférence. Dans l'immédiat, leur principal souci était de recruter des volontaires parmi leurs ressortissants évadés ou résidant à l'étranger pour les envoyer dans les centres d'entraînement aérien du Royaume-Uni, du Canada et des États-Unis, où des places leur étaient réservées. Des escadrilles de tous ces pays, (sauf la Chine) combattaient avec la R.A.F., et bien qu'en général personne n'ignorât l'importance qu'il y avait à ce que ces escadrilles aient toujours leurs effectifs au complet, c'était là un problème à l'égard duquel les Alliés ne pouvaient faire guère plus que se montrer compréhensifs.¹⁰

Les comités de travail de la conférence fournissaient l'occasion de discuter de problèmes fondamentaux de l'entraînement aérien

(y compris la formation de pilotes-instructeurs, le pilotage aux instruments, l'entraînement opérationnel, la composition des équipages d'avions et les ressources en personnel). Dans ces comités, on parlait surtout de l'entraînement des pilotes, mais on s'intéressait beaucoup aussi à l'instruction d'autres catégories de navigants et à la formation technique. Au cours des discussions, on s'aperçut alors que les méthodes en vigueur dans les écoles de pilotage du P.E.A.C.B. coïncidaient remarquablement à quelques détails près avec celles utilisées par les forces aériennes de l'Armée américaine. Toutefois, l'entraînement des pilotes du P.E.A.C.B. étaient standardisé par l'École centrale de pilotage de Trenton, alors que celui des pilotes de la U.S.A.A.F. variait d'une école à l'autre, à cause de la plus grande initiative laissée dans ce domaine plutôt que dans celui des programmes. Reconnaissant les inconvénients de ce système les Américains convinrent qu'ils s'efforceraient maintenant d'uniformiser davantage leurs méthodes d'entraînement.¹¹ D'autre part, la U.S.A.A.F. semblait insister davantage sur les exercices de bombardement du fait que ses bombardiers disposaient à cet effet de deux cents bombes alors que les élèves bombardiers du P.E.A.C.B. n'en avaient que quatre-vingt-seize.

Ce fut assez timidement que l'on essaya de coordonner dans une certaine mesure les programmes d'entraînement aérien du P.E.A.C.B. et de la U.S.A.A.F., car les Américains qui, les premiers, en avaient eu l'idée, semblaient maintenant peu pressés d'agir. Néanmoins, un accord de principe se fit sur un projet de résolution du maréchal de l'Air G.O. Johnson, chef d'état-major adjoint de l'A.R.C., demandant la création d'un comité tripartite de l'entraînement aérien en Amérique du Nord, composé de délégués des États-Unis, du Royaume-Uni et du Canada, et présidé par un délégué américain.¹²

La création de ce nouveau comité fut le résultat le plus appréciable de la première partie de la conférence, mais un résultat dont on ne profita qu'au bout d'un certain temps. En effet, les Américains qui, les premiers avaient eu l'idée de constituer ce comité, trouvèrent commode ensuite d'en oublier l'existence, apparemment de peur de voir les Britanniques y exercer une influence prépondérante,

comme ils le faisaient déjà au sein de la conférence*, ce qui eut pu les priver partiellement de la liberté d'agir à leur guise.¹³ Pendant près d'un an, on ne fit donc rien. Enfin, après bien des instigations de la part des Canadiens, le major-général B.K. Yount, de la U.S.A.A.F., fut nommé président de ce comité dont les membres furent invités à se réunir les 26 et 27 août 1943.¹⁴ Par la suite, les réunions du comité eurent lieu tous les deux mois, alternativement aux États-Unis et au Canada. La deuxième réunion se tint à Trenton sous la présidence du vice-maréchal de l'Air R. Leckie. Pendant la guerre, ce comité ne fit absolument rien de remarquable, mais, comme le disait le vice-maréchal de l'Air McKean, qui représentait la R.A.F. au sein de ce comité, «il avait un rôle de liaison extrêmement utile» et «facilitait un développement uniforme de l'entraînement aérien».¹⁵ Après la guerre, ce comité allait continuer d'exister et d'aider l'A.R.C. et la U.S.A.A.F. à résoudre leurs difficultés dans le domaine de l'entraînement aérien.

La deuxième partie de la conférence à laquelle ne pouvaient participer que le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, débuta le jour même de la fin de la première partie. Les quatre pays membres du Commonwealth, partenaires du P.E.A.C.B., passèrent en revue des sujets d'ordre plus pratique que ceux dont on avait discuté au cours de la session générale. Ils obtinrent ainsi des résultats plus tangibles et plus facilement évaluables puisqu'ils se rapportaient directement à la conduite de la guerre. Cette conférence restreinte se déroula dans une ambiance favorable à l'égard du P.E.A.C.B. ou tout au moins à l'égard de beaucoup de ses aspects. Contrairement à ce qui s'était passé deux ans et demi plus tôt à la conférence d'Ottawa il n'y eut pas de querelles mesquines et de tractations laborieuses. L'allégation que le P.E.A.C.B. n'était rien d'autre «qu'un stratagème conçu pour fournir des pilotes à la Royal Air Force» que les Canadiens avaient jeté si grossièrement à la tête des Britanniques en octobre 1939, aurait été totalement incongrue en mai 1942. Quoiqu'une telle allégation fut encore en grande partie justifiée, les Canadiens en étaient venus, avec le temps, à considérer de plus en plus le P.E.A.C.B. comme leur pro-

* La délégation britannique comptait 26 membres, celle des États-Unis, 18 membres, et celle du Canada, 16 membres. Les autres délégations étaient très réduites et dans certains cas ne comprenaient qu'un ou deux membres.

pre affaire, étant donné qu'il avait considérablement renforcé la position du Canada sur le plan international et accru le prestige et l'autorité de l'A.R.C. dont le rôle et les responsabilités prenaient de plus en plus d'envergure.

On régla facilement quelques affaires en suspens. Les Britanniques n'hésitèrent pas à autoriser les unités de la R.A.F. à s'amalgamer aux écoles originales (parfois incorrectement, mais commodément appelées écoles de l'A.R.C.) au sein d'un organisme commun connu également sous le nom de P.E.A.C.B. Cet arrangement facilitait le règlement des problèmes d'ordre administratif, puisque dorénavant, l'A.R.C. pouvait prendre des décisions au sujet des fournitures d'avions et de matériel sans avoir à passer chaque fois par la mission de liaison aérienne britannique. Bien qu'ayant désormais les mains libres à l'égard des écoles de la R.A.F. transférées au Canada, à condition toutefois de ne pas outrepasser les limites imposées par la loi sur les forces étrangères présentes, l'A.R.C. n'en était pas moins tenue de respecter leur identité nationale.

Pour faciliter les comptes, la date d'expiration de l'ancien accord fut fixée au 30 juin 1942. Le Comité des finances présidé par H.G. Norman, conseiller financier du P.E.A.C.B., avait calculé que le coût total du Plan II (1^{er} juillet 1942 - 31 mars 1945) atteignait à 1 446 310 000 dollars¹⁶ dont le Royaume-Uni acceptait de payer un montant de «sept cent vingt-trois millions de dollars canadiens... moins les sommes déjà versées au Canada par l'Australie et par la Nouvelle-Zélande». Mais, le Trésor britannique devant se porter garant de ces versements, le Royaume-Uni prenait effectivement à sa charge la moitié du coût total du nouveau plan. De même qu'aux termes de l'ancien accord, la quote-part du Royaume-Uni serait autant que possible payée sous forme de prestations en nature, et éventuellement en réglant certains achats de matériel aux États-Unis dans le cadre du prêt-bail. À la fin de la guerre, tout solde débiteur lors de la clôture des comptes du Plan I et du Plan II, serait à régler en dollars canadiens.

Il n'était pas douteux qu'il y aurait un très important solde débiteur, car les Britanniques étaient en train de s'endetter énormément à cause du P.E.A.C.B., mais on n'en parla pas aux réunions du co-

mité, car on ignorait encore comment le Royaume-Uni rembourserait ses dettes au Canada. Toutefois, le ministre de l'Air, l'honorable Charles Gavan Power, se rendant compte de la futilité qu'il y avait à ratiociner sur les coûts du P.E.A.C.B. et à tenter de les comptabiliser séparément, fit à la Chambre des communes, juste avant l'ouverture de la conférence, la déclaration suivante:

«Personnellement, il me semble qu'on devrait considérer les comptes comme réglés; nous avons dépensé tant et l'Angleterre a dépensé tant; c'est tout. C'est mon opinion personnelle. Personne n'en souffrirait, mais, bien entendu, cette méthode financière est hétérodoxe.»¹⁷

Quoi qu'il en soit, finalement c'est plus ou moins ainsi que tout fut réglé.

En ce qui concerne les effectifs, les obligations incombant aux quatre partenaires du P.E.A.C.B. furent, elles aussi, réparties assez équitablement. Le Royaume-Uni accepta d'envoyer un nombre suffisant de recrues pour occuper au moins 40% des places prévues par le plan collectif d'entraînement. Chaque année, l'Australie se voyait réserver 1 300 places de pilotes, 676 places d'observateurs et 936 places de mitrailleurs-radio, et la Nouvelle-Zélande, 450 places de pilotes, 676 places d'observateurs et 715 places de mitrailleurs-radio. Ces deux dominions du Sud devaient donc fournir à eux deux un contingent annuel de 4 753 élèves. Le Canada devait de son côté fournir 34 600 (nombre non spécifié dans l'Accord) des 68 419 élèves admis chaque année, soit près de 50% du contingent.¹⁸ Le commodore de l'Air E.E. Middleton, directeur intérimaire du personnel de l'A.R.C. au Conseil de l'Air, inquiet au sujet de ce quota élevé, informa le Comité des effectifs que pour les prochains mois le Canada pourrait satisfaire à ces exigences, mais qu'au début de 1943 il y aurait une pénurie de candidats canadiens admissibles et que l'A.R.C. serait alors obligée de puiser à fond dans la Ligue des Cadets de l'Air* et d'organiser des cours de rattrapage scolaire pour ceux qui posséderaient les aptitudes physiques nécessaires, sans avoir le niveau d'instruction requis.

* L'intérêt suscité avant la guerre par la création de groupes de Cadets de l'Air, aboutit en novembre 1940 à la fondation de la Ligue des Cadets de l'Air du Canada pour initier les jeunes à l'aviation et les inciter à s'enrôler dans l'A.R.C. Cette ligue ne tarda pas à devenir étroitement affiliée à l'A.R.C. et aux établissements d'enseignement secondaire dans toutes les provinces du Canada. À la date du 28 février 1945, la Ligue des Cadets de l'Air avait 380 escadrilles en activité et un effectif de 29 100 cadets. On estime à 3 490 le nombre de cadets de l'Air enrôlés dans l'A.R.C. («Air Cadet League of Canada», S Hist, 74/7, IV, 926-960)

Quoique la plupart des questions inscrites à l'ordre du jour aient été réglées pour ainsi dire à l'unanimité, celle de la politique d'attribution de grades d'officier suscita de la part du Canada et du Royaume-Uni des prises de position diamétralement opposées. Aux termes de l'accord initial du P.E.A.C.B. et de ses modifications subséquentes, 50% des pilotes et des observateurs, et 20% des mitrailleurs-radio et des mitrailleurs devaient être nommés officiers, la moitié d'entre eux dès l'obtention de leur brevet et l'autre moitié ultérieurement au cours des opérations.¹⁹ Quoique les Canadiens n'aient pas eu à se plaindre de ne pas avoir obtenu ainsi leur juste part de grades d'officier, Power était contrarié de voir que le gouvernement canadien ne pouvait de sa propre autorité rien décider tout seul à cet égard. Ce système de quotas lui déplaisait souverainement car il lui semblait injuste, nuisible au recrutement et «fondé sur le préjugé britannique que seulement un certain nombre et une certaine classe de personnes possédaient les qualités intrinsèques nécessaires pour recevoir une commission d'officier de Sa Majesté...»²⁰ M. Power fit au mois de mai, à la Chambre des communes, juste avant l'ouverture de la conférence, la déclaration suivante: «L'une des questions ... que j'entends aborder ... est celle de l'opportunité, fondée sur le droit le plus absolu, d'accorder le grade d'officier à chaque membre d'un équipage aérien.»²¹

Au cours de la conférence, les Canadiens proposèrent que tous les pilotes et les observateurs soient nommés officiers dès l'obtention de leur brevet et que, pour les autres catégories de navigants, le grade d'officier soit accordé à 25% des élèves dès l'obtention de leur brevet et à 25% des élèves brevetés servant dans les escadrilles opérationnelles, car, disait-on, la responsabilité de commander de gros avions coûteux devait aller de pair avec le grade d'officier et tous les membres des équipages couraient les mêmes risques. En outre, le moral des équipages était moins bon quand tous les membres n'avaient pas le privilège d'être officier, et la garantie de recevoir ce grade en même temps que leur brevet d'aviateur inciterait beaucoup de jeunes à s'enrôler. Mais les Britanniques rétorquèrent que le grade d'officier perdrait ainsi de sa valeur et que la perspective de devenir aviateur, même sans l'espoir d'être officier, suffisait à elle seule à attirer des jeunes gens de valeur et que le brevet de

pilote ne justifiait pas nécessairement l'attribution de ce grade qui ne devait être décerné qu'à ceux dont la valeur, la compétence, l'aptitude au commandement étaient exemplaires. Les Britanniques s'opposaient à un accroissement des quotas existants, sous prétexte qu'ils étaient suffisamment souples pour que tout le personnel navigant puisse en bénéficier à condition d'avoir les aptitudes requises et l'assentiment des autorités appropriées.²² Les Canadiens contestèrent à double titre la valeur de ce dernier argument, sachant que les autorités en question ne seraient autres que celles de la R.A.F.

Finalement, les Canadiens décidèrent de leur propre initiative que tous les pilotes, les observateurs aériens, les navigateurs et les bombardiers seraient nommés officiers à condition de satisfaire aux critères imposés par le gouvernement canadien et d'être proposés pour ce grade,²³ le quota de 20% étant maintenu pour les mitrailleurs et les mitrailleurs-radio.* Mais ce système que les Canadiens trouvaient plus satisfaisant avait l'inconvénient d'établir deux filières d'avancement séparées: l'une pour les Canadiens et l'autre pour les Britanniques et les aviateurs des autres pays du Commonwealth, ce qui parfois suscita au Canada des réactions d'envie chez les pilotes de la R.A.F., de la R.A.A.F. ou de la R.N.Z.A.F. quand, par exemple, ils voyaient qu'un des leurs, breveté à la tête de sa promotion, n'était nommé que sergent, alors que leurs camarades de l'A.R.C., moins bien notés, devenaient immédiatement officiers. Cette double filière suscita d'innombrables difficultés au Royaume-Uni et ailleurs où des milliers de Canadiens servaient dans la R.A.F. Les chefs d'escadrilles britanniques qui devaient établir les tableaux d'avancement au grade d'officier ignoraient, dans bien des cas, le quota canadien et s'en tenaient au quota de 50%; et même lorsqu'ils le connaissaient, ils n'étaient évidemment pas enclin à proposer la nomination d'un Canadien au grade d'officier lorsqu'ils étaient d'avis que d'autres aviateurs de la même escadrille méritaient d'être promus avant lui.²⁴

Étant donné les profonds changements apportés à la composition des équipages des bombardiers, le nouvel accord permettait de modifier aussi les programmes d'entraînement aérien. En mars 1942, le

* Selon les informations communiquées par les Britanniques à la conférence sur l'entraînement aérien, 80% des pilotes, 100% des navigateurs aériens et 50% des bombardiers de l'U.S.A.A.F. étaient nommés officiers, mais pas les mitrailleurs aériens, les radionavigants et les mécaniciens de bord.

ministère de l'Air ayant décidé que les équipages des bombardiers moyens et lourds ne devaient avoir qu'un seul pilote, on leur ajouta un nouveau membre, notamment un bombardier aérien, et l'on reclassa comme navigateur l'observateur aérien chargé auparavant d'exercer les fonctions de navigateur et de bombardier, de même que mitrailleur en cas d'urgence. L'introduction de nouveaux instruments de navigation électroniques et de normes de navigation plus précises exigeaient maintenant la présence d'un navigateur à plein temps. En outre, il n'y aurait désormais plus qu'un mitrailleur-radio au lieu de deux, l'autre étant remplacé par un mitrailleur ordinaire. Cette nouvelle réglementation signifiait que les *Vickers Wellington*, au lieu d'avoir à bord deux pilotes, un observateur et deux mitrailleurs-radio, n'auraient plus désormais qu'un pilote, un navigateur, un bombardier, un mitrailleur ordinaire et un mitrailleur-radio. Étant donné que ce dernier avait de plus en plus tendance à exercer les fonctions de radionavigant, il fallait parfois un mitrailleur supplémentaire. Normalement, l'équipage des Avro Lancaster et des autres bombardiers lourds comptait sept membres: un pilote, un navigateur, un bombardier, un mitrailleur-radio, deux mitrailleurs et un mécanicien de bord* qui, en cas de nécessité, pouvait remplacer le pilote et ramener l'avion à terre. À bord des bombardiers moyens, c'était l'observateur qui était chargé de ce rôle. La composition des équipages variait selon la mission assignée. Lorsqu'ils effectuaient de longues patrouilles de reconnaissance aérienne pour le *Coastal Command*, les bombardiers lourds avaient deux pilotes à leur bord, comme les *Consolidated Liberator*, les *Boeing Flying Fortress* et les *Consolidated Catalina*.²⁵

Pour que la R.A.F. puisse dans un proche avenir disposer d'un nombre suffisant de navigateurs, de bombardiers et de mitrailleurs aériens, il fallait, compte tenu de la capacité des écoles déjà ouvertes, créer l'équivalent de neuf écoles d'observation aérienne (encore désignées ainsi malgré la suppression progressive de cette catégorie d'emploi) et de deux écoles et demi de bombardiers aériens, et en outre y ajouter quatre écoles de pilotage militaire, quatre unités d'entraînement opérationnel (dont trois seulement furent effective-

* Les mécaniciens de bord, pour la plupart Britanniques, même dans les escadrilles de l'A.R.C., ne furent formés qu'à partir de juillet 1944 dans les centres du P.E.A.C.B. lorsque fut créé à Aylmer (Ontario) une école de mécaniciens de bord (voir le Chapitre 8).

ment créées), une école supplémentaire de reconnaissance générale et une école de pilotage aux instruments.²⁶

L'accroissement du nombre des places dans les centres d'entraînement aérien ne se fit pas sans difficulté, et même sans beaucoup de difficultés pour l'A.R.C. Mais ces difficultés étaient de celles auxquelles les Canadiens avaient fini par s'habituer depuis qu'ils s'étaient chargés de l'entraînement des escadrilles de la R.A.F. Le fonctionnement des centres d'entraînement fut presque constamment perturbé par les crises qui se succédèrent à cette époque. Le plus important bouleversement fut celui provoqué par le transfert au Canada des écoles de la R.A.F., quoique chaque modification des programmes d'instruction en fonction des besoins de la guerre aérienne n'allât pas sans causer des perturbations. En 1940, par exemple, à la demande de la R.A.F., la durée des cours de pilotage fut raccourcie pour accélérer la formation urgente d'un plus grand nombre de pilotes, alors qu'en 1941 on fit le contraire afin d'améliorer la qualité des pilotes. Par la suite, la R.A.F. pressa l'A.R.C. de faire en sorte que les élèves-aviateurs s'exercent davantage au vol de nuit et au pilotage sans visibilité et même apprennent à identifier les aéronefs sans toutefois que soit prolongée la durée de leur période globale d'entraînement. Des demandes analogues furent faites au sujet des observateurs aériens et des mitrailleurs-radio, la période d'entraînement fut prolongée à trois reprises en 1940 et 1941. En tant qu'administratrice du P.E.A.C.B., l'A.R.C. devait effectuer aussi rapidement que possible tous les changements demandés par la R.A.F. en s'assurant que tous les centres d'entraînement fonctionnent à plein rendement malgré le manque de matériel et d'instructeurs. On racontait qu'un officier de l'A.R.C. avait dit en plaisantant à propos des interminables exigences provenant d'outre-Atlantique que le ministère de l'Air semblait faire ses plans après avoir consulté de vieilles cartomanciennes.²⁷ Quoi qu'il en soit, il n'y eut pas beaucoup de récriminations de la part des Canadiens ni beaucoup de critiques de la part des Britanniques.

En développant le P.E.A.C.B. pour faire face aux nouveaux besoins, l'A.R.C. envisageait d'agrandir la plupart des écoles d'observation aérienne et de faire passer de 126 à 676 le nombre de places réservées aux élèves.²⁸ Cette partie du programme devait en

principe être réalisée à la fin de 1942, mais une grave pénurie de main-d'œuvre et le manque de bois de charpente, fourni par la Colombie-Britannique pour la construction de hangars d'avions, causèrent des retards imprévus. Les délais dans l'exécution des travaux de construction n'étaient pas les seuls obstacles à l'ouverture des écoles d'aviation. En effet, il fallait élaborer de nouveaux programmes d'entraînement pour les navigateurs et les bombardiers aériens, réviser ceux des mitrailleurs et, en outre, se procurer d'autres avions, d'autres instructeurs qualifiés et beaucoup d'autres pilotes professionnels pour «conduire» les avions d'entraînement utilisés dans les écoles d'observation aérienne et les écoles de bombardement et de tir. Au cours de cette même période, la durée des cours de pilotage passa de douze à seize semaines et le nombre d'heures de vol de soixante-quinze à cent, pour permettre aux élèves de consacrer plus de temps au pilotage sans visibilité et au vol de nuit.³⁰

L'extension du P.E.A.C.B. conformément aux clauses de l'accord de 1942, était directement liée au renforcement du *Bomber Command* de la R.A.F. dont on rééquipait les escadrilles avec des quadrimoteurs *Handley Page Halifax* et *Avro Lancaster*, en vue d'intensifier les raids aériens sur l'Allemagne. Pour constituer les équipages de ces avions, la R.A.F. dépendait presque totalement de l'afflux d'aviateurs venant du Canada. Ailleurs, au Royaume-Uni et dans d'autres parties du Commonwealth, on continuait à former des aviateurs, mais pas en aussi grand nombre qu'au Canada. En 1943, en tout 39 354 aviateurs furent formés au Canada et 19 423 dans les autres dominions excepté l'Inde,³¹ qui, pour la plupart, furent affectés aux forces aériennes de la Défense territoriale ou à celles participant aux opérations outre-mer ailleurs qu'en Europe. Par exemple, les Australiens des escadrilles du *Bomber Command* venaient en majeure partie des centres d'entraînement canadiens alors que ceux formés directement en Australie (soit 9 639 en 1943) étaient affectés à la défense territoriale.³² On ne dispose pas de statistiques concernant le nombre d'aviateurs formés dans les écoles du Royaume-Uni, mais toujours est-il qu'à part trois établissements très spécialisés comme la *Central Flying School*, la *Empire Navigation School* et la *Central Gunnery School*, il y avait en 1943, au Royaume-Uni, deux écoles de pilotage militaire, trois écoles d'observation aérienne, sept

écoles de tir et une école de mécaniciens de bord.³³ À ce nombre on doit ajouter six écoles d'aviation britanniques aux États-Unis,³⁴ dont la plupart des élèves brevetés allaient parachever leur entraînement au Canada.

La conférence de 1942 marqua un tournant important dans l'histoire du P.E.A.C.B. L'entraînement des aviateurs du Commonwealth se trouvait désormais concentré au Canada bien plus qu'avant* et le plan prenait un nouvel élan en attendant de voir apparaître l'année suivante, les pleins effets de son extension. Dans le discours qu'il prononça après la clôture de la conférence, Mackenzie King souligna en ces termes l'importance des décisions qui venaient d'être prises

«La nouvelle convention confirme la volonté ... des nations (sic) du Commonwealth britannique de poursuivre la formation des aviateurs sur une échelle déjà vaste et toujours plus considérable ... Un énergique esprit d'entreprise a présidé à la convention primitive d'entraînement des aviateurs. C'est dans ce même sens que l'on donnera suite à la convention conclue aujourd'hui, laquelle contribuera à assurer l'édification sûre et rapide des forces aériennes formidables et écrasantes.»³⁵

Références bibliographiques - Chapitre 6

- 1 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - March 31, 1945)», S Hist, 73/1558, X.
- 2 Robertson à Duff, 24 mars 1942, et autres correspondances, «Coordination of Aviation Training Programmes: Canada - United States»; HQ 45-9-26, APC, RG 24, vol. 5366; Note adressée au Premier ministre par le secrétaire du Comité du Cabinet de guerre, le 13 avril 1942, *DREC*, X, 283-286.
- 3 *Ibid.*
- 4 *Ibid.*
- 5 *Ibid.* Duff à Robertson, 4 avril 1942, Coordonnateur des programmes d'entraînement aérien: Canada - États-Unis; HQ 45-9-26, APC, RG 24, vol 5366.
- 6 Papiers personnels de Mackenzie King, APC, MG 26, j 13, 15 avril 1942.
- 7 Ministre du Canada aux États-Unis au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 16 avril 1942, «Air Training Conference», HQ 55-1-0, APC, RG 24, vol. 5388.

* Environ 45% des aviateurs des escadrilles du Commonwealth sortaient des écoles installées au Canada, mais à partir 1942 ce pourcentage allait beaucoup augmenter par suite de l'agrandissement de certains établissements et du transfert au Canada d'écoles de la R.A.F. Les autres aviateurs avaient été formés ailleurs: 88 022 au Royaume-Uni, 27 837 en Australie, 24 812 en Afrique du Sud, 10 033 en Rhodésie et 5 609 en Nouvelle-Zélande; aucuns d'eux ne venaient d'établissements existants aux États-Unis et en Inde. (Hillary St. Geroge Saunders, *Royal Air Force, 1929-1945, III: The Fight is Won*, Londres, HM 1954, 371-372.

- 8 *Ibid.*
- 9 Duff A Robertson, 4 mai 1942, *ibid.*
- 10 «Ottawa Air Training Conference Minutes and Agreements (mai-juin 1942), S Hist, 181.003 (D4776).
- 11 *Ibid.*, 84.
- 12 *Ibid.*, 43.
- 13 Craven et Cate, 4067.
- 14 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au ministre du Canada à Washington, 8 août 1942, «Combined Committee on Air Training in North America»; HQ 15-9-58, APC, RG 24, vol. 5185, Moffat au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 28 septembre 1942, *ibid.*; Leckie au ministre, 20 janvier 1943, *ibid.*; Walsh à Smith, 11 janvier 1943, *ibid.*; Clark au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 12 mars 1943, *ibid.*
- 15 «The United Kingdom Air Liaison Mission», History of the UKALM (Ottawa: n.p. (1945), 8).
- 16 «Ottawa Air Training Conference, Minutes and Agreements, May-June, 1942» 224, S Hist, 181.003 (D 4776), 225.
- 17 Canada, Chambre des Communes, *Débats*, 13 mai 1942, 2487.
- 18 Chef d'état-major de l'Air au ministre, 26 août 1943, S Hist, 741/7, II, 369.
- 19 *B.C.A.T.P. Agreement 1939*.
- 20 Ward, 224.
- 21 Canada, Chambre des communes, *Débats*, 12 mai 1942, 2419.
- 22 «Ottawa Air Training Conference Minutes and Proceedings May-June 1942, 127-133.
- 23 Canada, Ministère de la Défense nationale (Air), *Agreement Amending and Extending the British Commonwealth Air Training Plan of December 17, 1939 relating to the Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and their subsequent services between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand. Dated at Ottawa 5 June 1942*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1942.
- 24 Ward, 225.
- 25 Air Chief Marshal Sir Arthur T. Harris, «Despatch on War Operations, 23rd February 1942 - 8th May 1945», App. «G», 2-3, S Hist, 72/385; *Notes on the History of RAF Training, 1939-44*, 78, 174, 177. *Ibid*, 174, 177.
- 26 Ottawa Air Training Conference, Minutes and Proceedings, May-June, 1942. 250; Proposed Reports No. 30, 15 juin 1942 and 31, 20 juillet 1942 by the Chief of the Air Staff, S Hist 73/1558.

- 27 Terence Sheard, "The B.C.A.T.P. and Defence Policy», *International Journal*, janvier 1947, 37-46.
- 28 Progress Report No. 31 by the Chief of the Air Staff, (20 juillet 1942) S Hist, 73/1558, V., Royal Canadian Air Force Joint Air Training Plan Establishment (9 novembre 1940 et août 1942) S Hist, Daily Diary No. 5 Air Observer School.
- 29 Progress Report No. 31 (20 juillet 1942).
- 30 «The British Commonwealth Air Training Plan December 17, 1939 March 31, 1945», 16, S Hist, 73/1558, X.
- 31 *Notes on the History of RAF Training, 1939-44*, App. 8.
- 32 *Ibid.*
- 33 *Ibid*, App. 3.
- 34 *Ibid*, App. 7.
- 35 Canada, Chambre des communes, *Débats*, 5 juin 1942, 3197.

7

L'entraînement des pilotes dans les centres du P.E.A.C.B.

The Flying Instructors' Lament*

What did you do in the war Daddy?
How did you help us to win?
«By teaching young fellows to fly, Laddy
And how to get out of a spin.»

Woe, alack and misery me!
I trundle around in the sky,
And instead of machine-gunning Nazis,
I'm teaching young hopefuls to fly.

So its circuits and bumps
from morning to noon,
And instrument flying till tea.
«Hold her off.!» - «Give her bank.!» - «Put your
undercart down.!» -
«Your skidding.!» - «You're slipping.!» - that's me.

And so soon as you have finished with one course,
Like a flash up another one bobs,
And there's four more** to show round the cockpit,
And four more to try out the knobs.!

But sometimes we read in the papers,
Of deeds that old pupils have done,
And we're proud to have seen their beginnings,
And shown them the way to the sun.¹

Les pilotes-instructeurs du P.E.A.C.B. doivent figurer parmi les héros anonymes de la Deuxième Guerre mondiale. Choisis parmi les meilleurs pilotes et généralement impatients d'aller combattre au front, la plupart d'entre eux se sentaient profondément frustrés par

* Voir la traduction en renvoi.

** Chaque instructeur avait généralement un groupe de quatre élèves.

le rôle qui leur incombait. Quelques-uns essayaient de se soustraire à cette obligation et de se faire envoyer outre-mer, en commettant délibérément des infractions comme de passer sous un pont avec un *Tiger Moth* ou un *Anson*, mais la majorité accomplirent leur tâche consciencieusement sinon de gaieté de coeur.

Au début de la guerre, même si l'A.R.C. n'avait qu'un très petit nombre d'instructeurs, l'efficacité de son système d'entraînement des pilotes était bien établie. Les pilotes faisaient de temps en temps des stages en Angleterre, à la *Central Flying School* d'Uphaven, dont les méthodes de pilotage et d'instruction servaient de normes dans les forces aériennes des pays du Commonwealth.² Jusqu'en 1939, les pilotes-instructeurs de l'A.R.C. étaient trop peu nombreux pour être groupés à part, mais cette année-là, en avril, on créa à Camp Borden une section d'entraînement de pilotes-instructeurs dont le commandement fut confié au capitaine d'aviation G.P. Dunlop. Élevée à l'état d'école de pilotes-instructeurs (E.P.I.)*, en juillet, cette section déménagea à Trenton où elle fut intégrée au P.E.A.C.B. en janvier 1940. Elle devint au mois d'avril une école centrale de pilotage, qui se développa rapidement et fonctionna à plein rendement pour fournir en nombre toujours croissant les instructeurs qualifiés dont les centres du P.E.A.C.B. avaient sans cesse besoin.³ A la fin de 1941, elle avait formé 1938 instructeurs brevetés, et en tout 2622 à la date du 31 juillet 1942.⁴

Pour satisfaire aux besoins à venir et permettre la rotation des instructeurs, le nouvel accord signé en juin 1942 prévoyait trois écoles de pilotes-instructeurs distinctes, qui furent créées au mois d'août de la même année: la 1^{re} E.P.I., à Trenton, pour les pilotes d'avions bimoteurs, la 2^e E.P.I., à Vulcan (Alb.), et ensuite à Pearce (Alb.), pour les pilotes d'avions Harvard, et la 3^e E.P.I., à Arnprior (Ont.), pour les instructeurs des écoles élémentaires de pilotage. La durée des cours était de huit semaines dans les deux premières E.P.I. (qui avaient chacune un personnel de soixante-six instructeurs et quatre officiers-examineurs) et de six semaines seulement dans la 3^e E.P.I. (qui avait un personnel de vingt-six instructeurs et deux officiers-examineurs). Les brevets qu'elles décernaient comportaient l'une ou l'autre des cinq mentions suivantes: A1 (instructeur expé-

* *Flying Instructors' School.*

rimenté de classe exceptionnelle), A2 (Très bon instructeur), B1 ou B2 (instructeur exceptionnellement capable) et C (instructeur doué, admis temporairement). Les candidats n'étaient pas tous reçus à leurs examens, comme ce fut le cas à la 1^{re} E.P.I., à Trenton, où 1 208 élèves-instructeurs sur 5 890 inscrits le 31 janvier 1945, échouèrent à leurs examens, ce qui représente un pourcentage d'échec d'environ 21%.*

Certains de ces échecs étaient assurément volontaires car il était difficile de persuader de nouveaux pilotes, jeunes et ardents, que l'on avait besoin d'eux comme instructeurs dans les écoles du P.E.A.C.B. au Canada. En effet, le colonel d'aviation P.Y. Davoud, instructeur-chef adjoint de l'École centrale de pilotage, de juin 1940 à mai 1941, se rappelle que certains prétendaient ne pas pouvoir exercer à la fois les fonctions de pilote et d'instructeur.

Un ou deux étant arrivés à nous faire croire ce bobard, obtinrent d'être envoyés outre-mer, mais nous ne tardâmes pas à voir clair dans leur jeu, et quand il y en avait un qui refusait d'être instructeur, on s'arrangeait pour l'envoyer pendant un certain temps piloter des avions remorqueurs de cibles aériennes dans une école de bombardement et de tir, après quoi il acceptait sans difficultés.⁶

Les trois écoles de pilotes-instructeurs dépendaient de l'École centrale de pilotage de Trenton, établissement renommé dont le rôle principal était de normaliser les méthodes et les techniques d'entraînement aérien appliquées dans l'ensemble des écoles du P.E.A.C.B. L'École centrale de pilotage organisait des stages d'instructeurs, des cours de perfectionnement pour les instructeurs brevetés de la catégorie A2 et des cours de recyclage pour les instructeurs chevronnés.⁷ Elle envoyait périodiquement dans les écoles de pilotage des équipes de quatre ou cinq officiers-inspecteurs pour voler avec les instructeurs et aussi avec leurs élèves, pas tellement pour vérifier les connaissances de ces derniers que pour tester celles de leurs maîtres. Les tournées d'inspection duraient généralement presque une semaine entière et se terminaient par la rédaction d'une série d'observations favorables et défavorables faites par le groupe des examinateurs.⁸ Standardiser les méthodes et les techniques d'entraînement utilisées dans l'ensemble des écoles du P.E.A.C.B. était, pour l'École centrale de pilotage, une énorme tâche. La plupart des écoles élémentaires de pilotage et des écoles de pilotage mili-

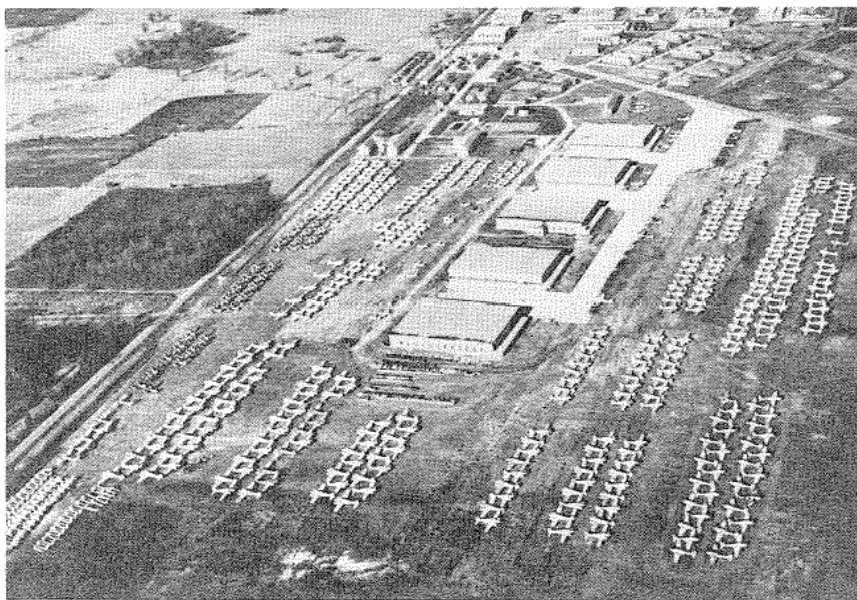
* On considérait que la 11, E.P.I. était en filiation directe de l'École centrale de pilotage, de sorte que le nombre 5 890 comprend les élèves-instructeurs de celle-ci jusqu'au 31 juillet 1942.

taire avaient plus de deux cents élèves et environ une cinquantaine d'instructeurs, ce qui rendait pratiquement impossible tout examen approfondi de leurs méthodes pédagogiques et de leurs critères d'évaluation. En outre, le renouvellement rapide du personnel d'instruction gênait la standardisation des méthodes d'enseignement, de même que la façon arbitraire dont on se servait pour nommer instructeur les dix meilleurs élèves de chaque promotion sortante et parfois, en cas de besoin, tous les élèves d'une même promotion.*

Étant donné les circonstances, cette façon d'agir expéditive était peut-être inévitable, mais immanquablement elle finissait par obliger des pilotes dépourvus d'aptitudes pédagogiques, à exercer à contrecoeur les fonctions d'instructeur. Or les nombreuses tâches qui incombaient à l'École centrale de pilotage laissaient peu de temps libre pour analyser les méthodes d'entraînement, et ce n'est qu'à partir de 1944 que la réduction des programmes du P.E.A.C.B. fournit l'occasion souhaitée d'uniformiser les critères d'évaluation.⁹

La façon arbitraire employée pour désigner les nouveaux instructeurs qui devaient combler les vides laissés par les départs, explique en partie l'extrême impopularité de ce genre de nomination. En mai 1942, on décida de fixer à douze mois la durée minimum de l'affectation des jeunes aviateurs à des postes d'instructeur, puis on la porta progressivement à dix-huit mois, et l'on retint indéfiniment les instructeurs occupant des postes-clé ainsi que ceux des écoles de pilotes-instructeurs, et les instructeurs-chefs des écoles de pilotage militaire.¹⁰ Le lieutenant-colonel d'aviation R.W. Bannock, par exemple, fut pendant quatre ans instructeur à l'École centrale de pilotage, puis à la 3^e École de pilotes-instructeurs avant d'être envoyé outre-mer.¹¹ Calme et réservé, et sincèrement dévoué à son métier d'aviateur, Bannock accepta de bon coeur d'être instructeur, alors que d'autres dans le même cas, se rendirent insupportables en n'observant pas les règles de vol, en prolongeant indûment la durée de leurs permissions de détente et en commettant d'autres infrac-

* Le lieutenant-colonel d'aviation John M. Godfrey, qui avait obtenu son brevet de pilote en juillet 1940, à Camp Borden, se souvient que «tous les élèves de sa promotion furent nommés instructeurs, mais seulement le dernier jour. Certains furent déçus car ils voulaient partir outre-mer, mais comme beaucoup d'autres ils y allèrent plus tard». Interview du Sénateur J.M. Godfrey, le 22 février 1977 (dossier biog. de Godfrey, Hist).



La base de l'A.R.C. à Trenton, était le principal centre d'entraînement du P.E.A.C.B. Elle avait un effectif de plus de 3 000 aviateurs et d'environ 500 civils. (PMR 79-279).

tions mineures. Obligés par les circonstances de rester comme instructeurs au Canada, les pilotes britanniques, australiens et néo-zélandais étaient encore plus frustrés que leurs camarades canadiens et quelques-uns avaient peut-être plus que d'autres une tendance à passer leurs nerfs sur les élèves-pilotes, notamment si ceux-ci s'adonnaient à être des Canadiens.¹²

Dans un rapport adressé en 1943 au Conseil de surveillance, Breadner déclara que «le recrutement d'un nombre suffisant d'instructeurs avait été rendu impossible par l'impopularité de leurs fonctions.» Pour remédier à cette situation, on ordonna aux commandants d'écoles de pilotage militaire de faire comprendre aux élèves-pilotes l'utilité des instructeurs et l'honneur qu'on faisait aux meilleurs d'entre eux en leur confiant un rôle aussi important que celui d'instruire de futurs pilotes de guerre.¹³

Ce malaise chez les instructeurs dura jusqu'au moment où la situation militaire sur le front se stabilisa, ce qui permit de réduire les effectifs du P.E.A.C.B. Au début de 1944 quelques écoles fermèrent leurs portes et cinq cents instructeurs furent libérés pour aller com-

battre outre-mer, car ils obtinrent en priorité les postes vacants en Grande-Bretagne.¹⁴ Ayant complètement assimilé l'art du pilotage pendant leur tour de service en qualité de pilotes-instructeurs, ils se distinguèrent dans les combats aériens. En février 1944, Bannock partit pour la Grande-Bretagne, mais ce n'est qu'à partir du mois de juin qu'il participa aux opérations aériennes avec la 418^e Escadrille équipée d'avions De Havilland Mosquito. Lorsque la guerre prit fin, il était commandant de la 406^e Escadrille, et il avait à son actif onze avions ennemis abattus et dix-neuf V.1 (bombes volantes) détruites - un exploit que n'avait réalisé aucun autre pilote canadien.* En 1944, quatre-vingt cinq pour cent des pilotes des deux escadrilles en question étaient d'anciens instructeurs, ce qui explique probablement leurs faibles pertes et leurs remarquables performances.¹⁵

Les critères de base servant à la sélection des futurs élèves-pilotes étaient au nombre de deux, à savoir la bonne condition physique et l'aptitude au pilotage. Avant de les admettre à l'école élémentaire de pilotage, on leur faisait subir généralement trois examens médicaux: un examen préalable à leur enrôlement, un autre pendant leur passage au dépôt des effectifs et un autre plus approfondi lors de leur arrivée à l'école préparatoire d'aviation, pour déceler chez eux la présence éventuelle de troubles mineurs d'origine circulatoire, cardiaque ou visuelle pouvant rendre inapte au vol un candidat autrement en bon état physique. Pour être pilote, il ne fallait pas avoir une taille dépassant 6'3 (1,9 m) et un poids supérieur à 200 lb (90 kg). En 1940, les candidats ne pouvaient être admis s'ils avaient moins de dix-huit ans révolus ou plus de vingt-huit ans.¹⁶ Toutefois, ces limites d'âge furent assouplies et portées respectivement à dix-sept ans et à trente-cinq ans lorsque le recrutement devint difficile à cause d'une pénurie de candidats.

Au cours des deux premières années de la guerre, seuls étaient admissibles les jeunes gens ayant obtenu leur diplôme de fin d'études collégiales, ou terminé leur douzième année en Colombie-

* Parmi les pilotes qui accomplirent de brillants exploits outre-mer (dix victoires aériennes et plus), après avoir été pendant deux ou trois ans instructeurs dans les écoles du P.E.A.C.B., citons les lieutenants-colonels d'aviation H.D. Cleveland (Vancouver), R.G. Gray (Edmonton) et D. Laubmann (Westlock), les commandants d'aviation D.C. Fairbanks (Ithaca, N.Y.), G. Hill (Picton, N.E.), R.A. Kipp (Vancouver), et D.A. MacFadyan (Toronto), et le capitaine d'aviation J. MacKay (Winnipeg). Hugh Halliday, *The Tumbling Sky*, Stittsville (Ontario), Canada Wings, 1978, pp. 75-80, 87-93, 109-115, 121-129, 165-171, 179-186, 193-202, 203-207.

Britannique ou en Ontario, ou leur onzième dans les autres provinces. Ceux qui ne possédaient pas le minimum d'instruction requis se voyaient conseiller de retourner à l'école.* Mais en octobre 1941 lorsque de jeunes Canadiens possédant le niveau d'instruction exigé cessèrent de se présenter en nombre suffisant, on remplaça les critères de scolarisation par un test psychologique appelé Test de classification de l'A.R.C., pour évaluer l'aptitude des candidats à s'instruire plutôt que leur niveau d'instruction. Tout candidat ayant passé ce test avec succès pouvait être admis comme élève-pilote, même s'il n'avait pas achevé ses études secondaires." Il suivait ensuite des cours spéciaux d'enseignement technique et général organisés dans chaque province au titre du Programme de formation d'urgence en temps de guerre (P.F.U.T.G.)**¹⁸ ou à des cours préparatoires à l'aviation donnés dans les universités et les collèges. Grâce à ce système, l'A.R.C. eut en permanence à sa disposition une large réserve de futurs membres d'équipages aériens. En mars 1943, par exemple, mille six cent recrues du service aérien mettaient à jour leurs connaissances en sciences et en mathématiques dans les centres de rattrapage du P.F.U.T.G. et onze cent cinquante autres suivaient des cours préparatoires organisés par des universités.¹⁹

Avant son admission définitive dans une école de pilotage, chaque candidat devait se présenter devant un comité de sélection composé de deux ou trois officiers qui, après avoir examiné son dossier médical, son curriculum vitae et ses notes obtenues au test de classification et à divers tests d'aptitude, lui accordait une entrevue pour juger s'il avait ou non les qualités requises et la motivation nécessaire à une carrière d'aviateur, et dans l'affirmative recommandait son affectation dans une école élémentaire de pilotage.²⁰ En cas de doute, on suggérait éventuellement son affectation dans une autre catégorie de personnel navigant ou comme membre du personnel non-navigant. Le candidat n'avait guère d'autre choix que d'accepter la décision du comité malgré son désappointement éventuel.

* J.T. Caine fut un de ceux qui suivirent ce conseil. Il avait dû abandonner ses études avant d'avoir terminé sa 10^e pour aider son père à élever des animaux à fourrure dans leur ferme près d'Edmonton. Ayant réussi à se faire admettre dans une école de pilotage après avoir suivi des cours par correspondance organisés par la Légion canadienne, Caine devint le plus remarquable pilote de chasse nocturne de l'A.R.C.

** Connu en anglais sous l'appellation W.E.T.P. (War Emergency Training Programme).

La sélection du personnel navigant qui, au début, avait lieu dans les centres de recrutement, commença en 1942 à se faire de plus en plus dans les dépôts des effectifs, ces vastes centres d'accueil où se faisait l'incorporation de tous ceux qui s'enrôlaient directement dans l'A.R.C. En janvier 1942, il y avait cinq dépôts des effectifs: le 1^{er} Dépôt (Toronto), le 2^e Dépôt (Brandon, Man.), le 3^e Dépôt (Edmonton), le 4^e Dépôt (Québec) et le 5^e Dépôt (Lachine, près Montréal) auxquels furent ajoutés d'autres dépôts supplémentaires au fur et à mesure des besoins. Quoi qu'il en soit, les aviateurs recrutés dans l'Est du Canada étaient envoyés au 1^{er} Dépôt des effectifs installé au colisée du Parc des Expositions de Toronto, qui pouvait héberger plus de 5 000 hommes. La plupart de ceux de l'Ouest furent envoyés au 3^e Dépôt situé au Parc des Expositions d'Edmonton, bien que bon nombre se rendirent à Brandon et quelques-uns à Toronto.

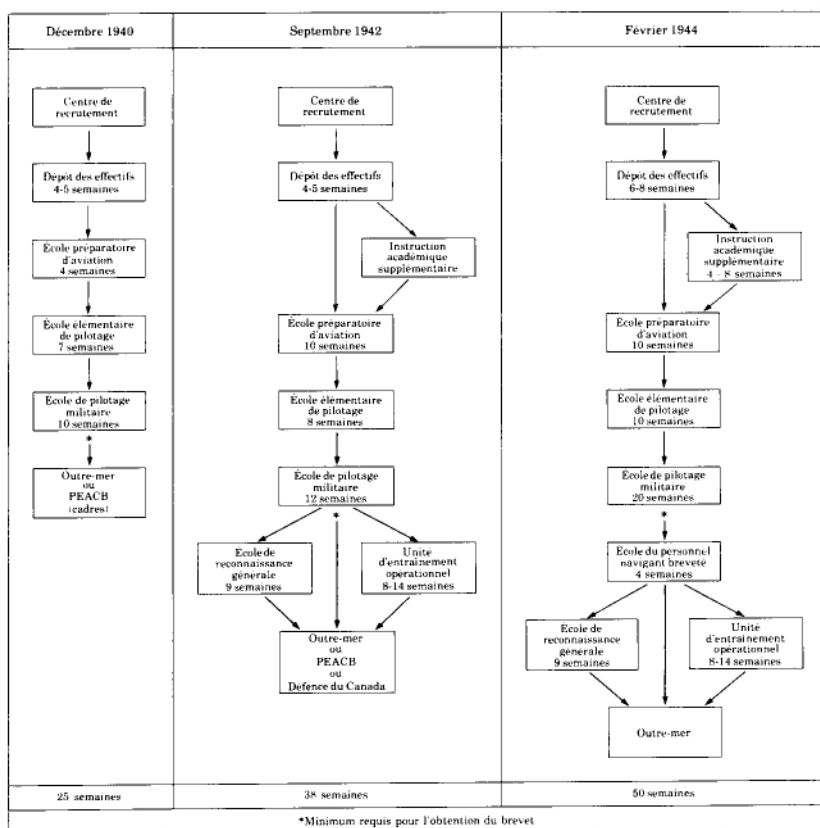
Les nouvelles recrues passaient dans ces dépôts quatre ou cinq semaines assez chargées à faire l'exercice à pied ou avec les armes, en-dehors des heures passées à des tests, des interviews et des cours de formation.

On leur apprenait à marcher, à saluer et à tourner la tête au commandement... On leur fournissait des bottines, une tunique d'uniforme, une tenue de corvée, un calot, quatre chemises, deux paires de sous-vêtements, des chaussettes, etc. On leur apprenait à cirer leurs souliers, à astiquer leurs boutons d'uniforme, à se raser la barbe sous peine d'être mis aux arrêts... On les logeait dans des chambrées meublées de lits superposés et on leur versait la mirifique solde de 1,30 dollars par jour. À la fin de cette période d'instruction militaire, les recrues étaient prêtes à passer à l'étape suivante de leur instruction ...²¹

Une fois choisis, les élèves-pilotes passaient par trois écoles différentes: une école préparatoire d'aviation pour y apprendre les notions d'aéronautique indispensables au pilotage, une école élémentaire de pilotage et enfin une école de pilotage militaire où, si tout allait bien, ils obtenaient l'insigne convoité de pilote militaire. Le premier groupe d'élèves-pilotes fut admis le 1^{er} mai 1940 à l'École préparatoire d'aviation, à Toronto, et le 4 novembre suivant, alla achever son instruction à la 1^{re} École de pilotage militaire à Camp Borden.²² Leur programme de formation avait duré en tout vingt-sept semaines. En octobre 1940, cette période fut réduite à vingt-deux semaines pour accélérer la préparation d'un plus grand nombre de pilotes, mais en 1941 et 1942, cette augmentation de leur nombre rendit possible et souhaitable une prolongation de la durée de leur

TABLEAU A-2

Étapes dans la formation des pilotes sous l'égide du P.E.A.C.B.



**PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN
DU
COMMONWEALTH BRITANNIQUE
ÉCOLES DE PILOTAGE**

The map displays three regions of instruction across Canada:

- 2e Région de l'instruction:** Located in Manitoba and Ontario, featuring Lac Winnipeg.
- 1ère Région de l'instruction:** Located in Ontario, featuring Fort William and Lake Huron.
- 3e Région de l'instruction:** Located in Québec and New Brunswick, featuring Montréal, Québec, Cap-de-la-Madeleine, Saint-Hubert, Windar Mills, Moncton, and Sanguetide.

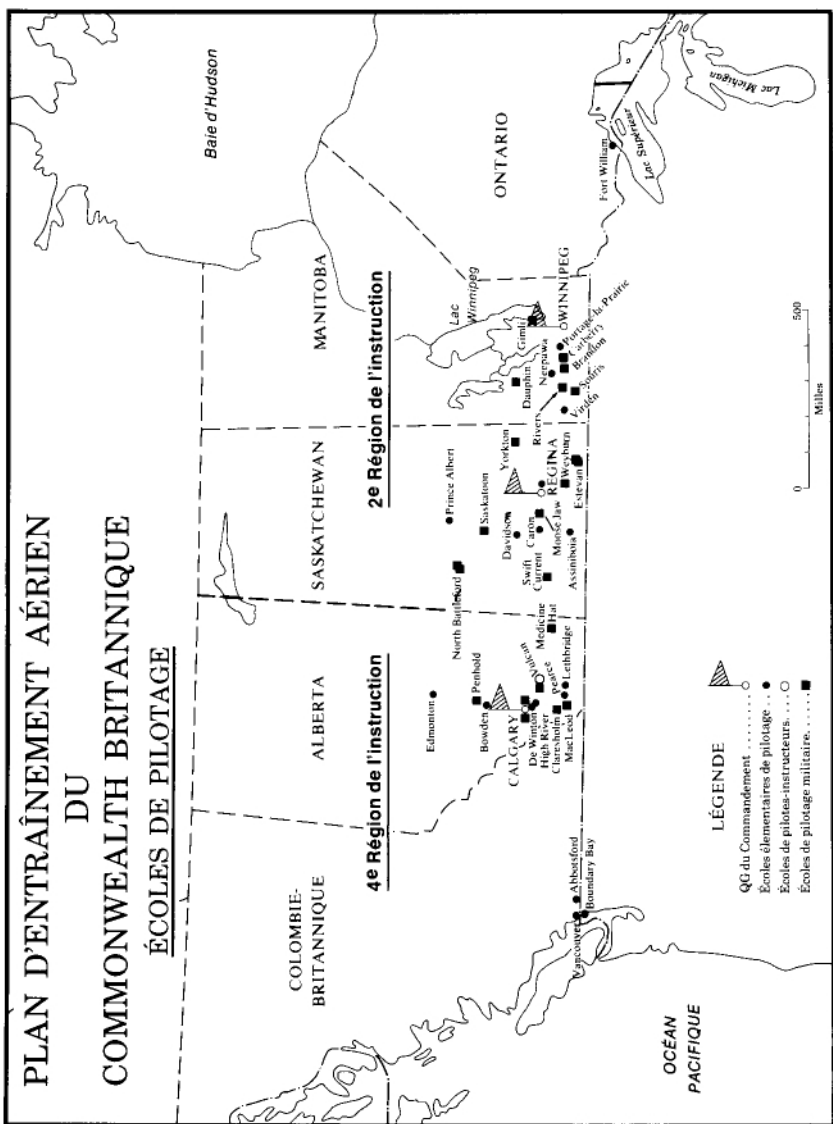
An inset map shows the Great Lakes area, highlighting locations like Borden, Milton, Hamilton, Brantford, London, Aylmer, Chatham, Windsor, and Detroit. Another inset map shows the Toronto area, highlighting locations like Mississauga, Brampton, Oakville, and Richmond Hill.

LÉGENDE

- QG du Commandement
- Écoles centrales de vol
- Écoles élémentaires de pilotage
- Écoles de pilotes-instructeurs
- Écoles de pilotage aux instruments
- Écoles de pilotage militaire

Geographical labels include MANITOBA, ONTARIO, QUÉBEC, N.E., Océan Atlantique, and various lakes (Lac Huron, Lac Michigan, Lac Winnipeg).

Cartes et données établies par le cartographe du Service historique, Mdni

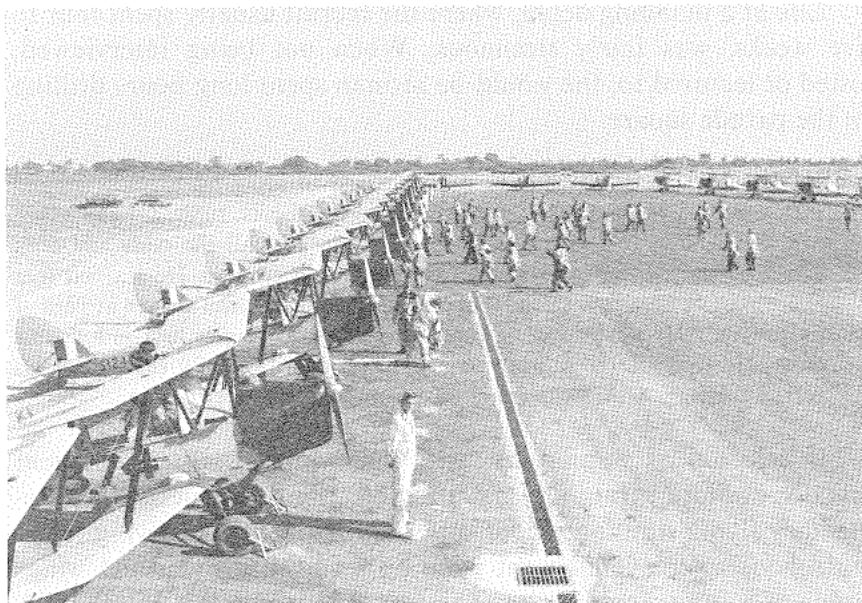


(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique, MDN)

entraînement pour fournir aux escadrilles des pilotes mieux préparés et plus efficaces. En 1943, alors que le P.E.A.C.B. atteignait son rendement maximum, la période d'instruction durait environ trente semaines, de la date d'admission à l'école préparatoire d'aviation jusqu'à celle de l'obtention du brevet de pilote militaire.

Le programme des écoles préparatoires d'aviation comprenait, en plus de l'exercice militaire et de la gymnastique, des cours d'aérodynamique théorique, de technique des armes, de navigation aérienne, de météorologie, de mathématique, d'identification des avions et de notions élémentaires de la radio (code Morse). L'accord relatif au P.E.A.C.B. prévoyait trois de ces écoles, mais leur nombre fut ultérieurement porté à sept. Elles s'installèrent dans des bâtiments loués; la 1^{re} E.P.A., dans les locaux du *Eglinton Hunt Club* de Toronto, la 2^e E.P.A., au *Regina College* et à la *Regina Normal School* de Régina, la 3^e E.P.A. (établi surtout pour les francophones) au Collège du Sacré-Coeur de Victoriaville, la 4^e E.P.A. dans des résidences de l'Université de l'Alberta, et la 5^e E.P.A., dans les locaux de la *Ontario Provincial School for the Deaf*, à Belleville. La



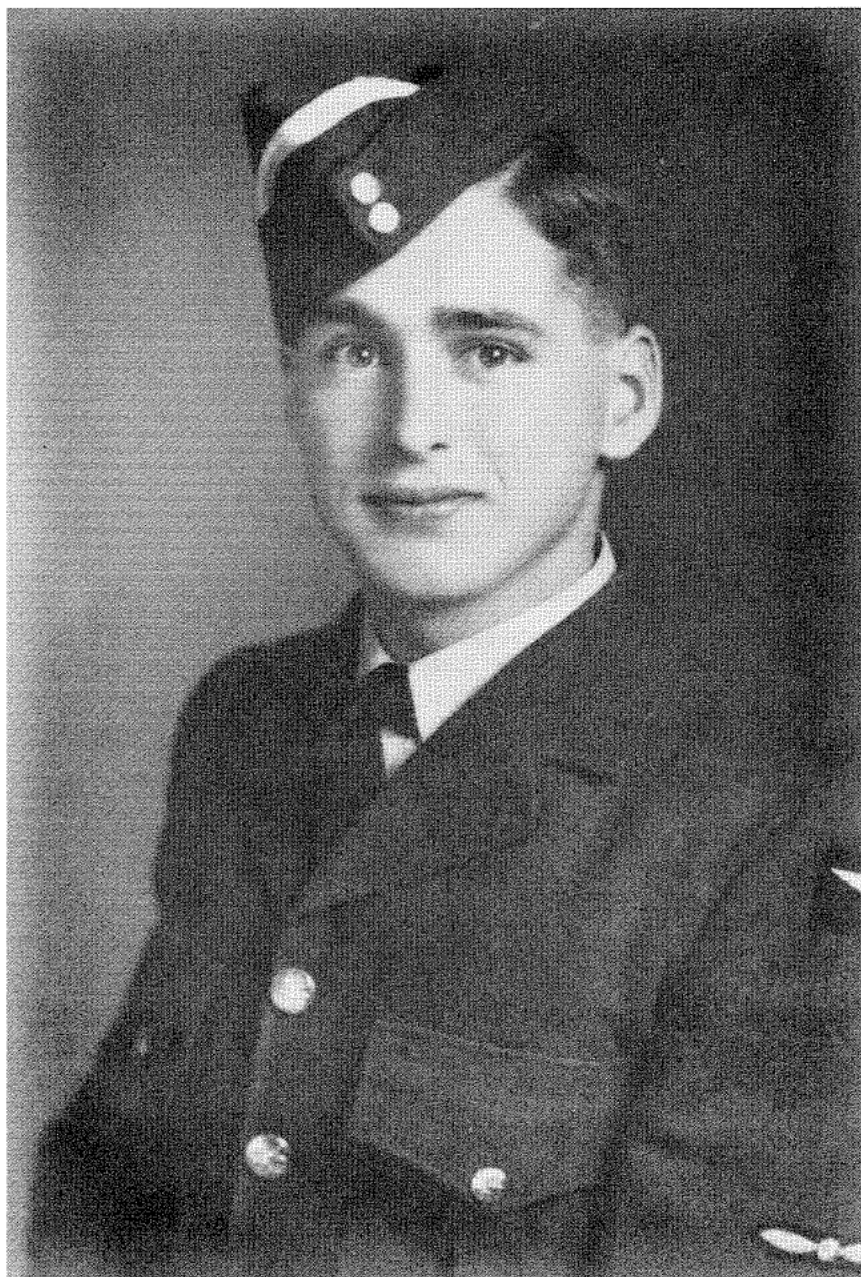
De bonne heure, le matin, à Oshawa (Ontario), élèves et instructeurs de la 20, EPM s'apprentent à prendre place à bord de leurs Tiger Moth pour une sortie d'entraînement. (PL 5356).

6^e E.P.A. utilisa les salles de cours mises à sa disposition par le *Toronto Board of Education*, et la 7^e E.P.A. profita des locaux fournis par la *Saskatoon Normal School* et le *Bedford Road Collegiate*.²³ Les premiers élèves-pilotes du P.E.A.C.B. ne faisaient que quatre semaines de stage dans une E.P.A., mais à mesure que la guerre se prolongeait, on accorda davantage d'importance à l'instruction militaire de base et dès le mois d'octobre 1942, la durée de cette période préparatoire fut portée à dix semaines. Le programme de stage changeait très peu mais un plus grand nombre d'heures était consacré aux matières enseignées et la qualité de l'enseignement s'était beaucoup améliorée: les élèves des E.P.A. étaient généralement très désireux de s'instruire, passionnés d'aviation et décidés à devenir des pilotes de guerre.*

À leur arrivée à l'école élémentaire de pilotage, les élèves-aviateurs faisaient connaissance avec leur premier avion et avec les instructeurs qui allaient leur apprendre à le piloter. Au début du P.E.A.C.B., l'instruction théorique et pratique donnée dans les E.E.P. durait huit semaines et comprenait cent vingt-six heures de cours et cinquante heures de vol. Pendant l'été de 1940, cette période de temps fut raccourcie et réduite à sept semaines,²⁴ puis rétablie à huit semaines en octobre 1941 à cause des efforts excessifs exigés de la part des élèves pour assimiler le contenu du programme dans un délai plus court que prévu initialement. Le nombre d'heures de vol fut augmenté et porté à soixante et même à un maximum de soixante-quinze heures pour les moins doués.²⁵

Au bout de huit heures d'instruction en vol, les élèves devaient être prêts à voler pour la première fois en solo, mais ce moment important de la carrière d'un pilote était pour beaucoup d'entre eux un moment décisif. Voici comment un élève-pilote a traduit ses impressions trente ans plus tard.²⁶

* Bien que la sélection des futurs élèves-pilotes s'effectuât dans les dépôts des effectifs, il arrivait que quelques-uns soient éliminés au cours de leur stage dans les écoles préparatoires d'aviation où le pourcentage d'échecs atteignait près de 12%. (Cf. «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Initial Training Schools, SI u st., 181.009 (D89A).)



L'élève-pilote Jean Pariseau, de Donnelly (Alberta), porte à son calot la bande blanche caractéristique, et sur la manche l'hélice brodée, insigne de son grade d'aviateur-chef. (PMR 81-136). Photo Pariseau.

Ma premiere envolee

Le premier avion que j'avais aperçu
Venait-il de l'espace? Avait-il aucun but?
Je l'ignore toujours,
Mais je sais que c'est lui (il n'en fait aucun doute)
- Vestige encore viable de la tres grande joute -
Qui capta dès ce jour
Mon imagination. Je n'avais que six ans
- Il en avait bien douze, mais ses vrombissements
Me laissaient croire a plus -
Et ses demonstrations (veritables prouesses)
Confirmaient son envoi d'une etrange deesse
Qui habitait les nues

Mais lorsque s'assombrirent - occasion ironique -
Les espoirs que la paix, surtout apres Munich,
Allait se preserver,
J'ai cru evanouies mes chances de pouvoir
Un jour, dans les nuages et l'azur bleu, mouvoir
Mon corps a volonte.
Il me fallut attendre d'avoir mes dix-huit ans
- L'age au nombre magique qui rend l'adolescent
Capable de tout faire;
Je restai aux etudes jusqu'a la Versifi'
Avant de m'enroler comme pilote-apprenti
A meme l'armee de l'air

Armee sans discipline serait vite fauchee,
Aussi faut-il savoir obeir et marcher
En respectant la ligne;
Pilote sans mecanique ou sans navigation
Ferait vite faillite dans une competition
Et ne serait point digne
De relever le gant trainant d'un ennemi
Qui lui chercherait poudres ou simplement ennui;
Ainsi il doit apprendre,
Pendant un certain temps, a manier la plume,
A changer les pistons, a deceler les brumes:
Dieu! comme il faut attendre

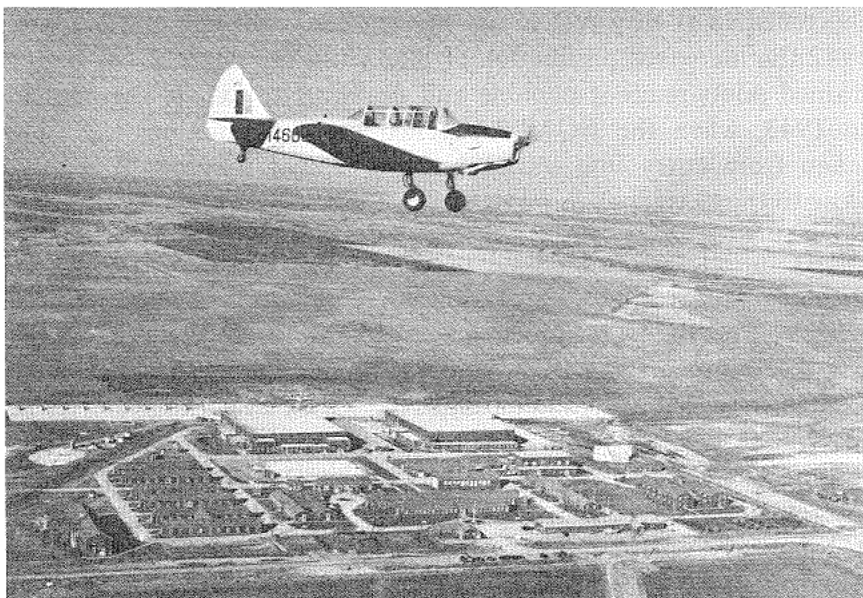
Puis un matin d'automne froid et ensoleillé
Je réalise enfin mon rêve désiré
De partir en envol;
J'enfourche un parachute et prend ma place a bord
D'un monoplane ou moniteur, assis en lord,
Doit controler le vol
Nous decollons en trombe, quand mille vibrations,
Comme par enchantement, arretent, et confusion
Fait place a pure joie,
Car me voici enfin maitre de l'air. On monte
Saluer nuage en passant, tel un vieux pont
Cherchant as par son roi

Et on parcourt le grand circuit reglementaire
A mille pieds, croyant que l'on ne voudrait faire
Autre chose que cela.

Puis, vent devant, on ralentit les gaz tout en
Piquant le nez vers le terrain; on se pose en
Douceur: c'est fait mon gars!
Plus tard j'y fus fin seul et fis acrobaties
Mais aucune envolée n'a si bien réussi
A demeurer au faite.
Et si elle est empreinte, ma première envolée,
Dans mon esprit, n'aie crainte, c'est qu'elle fut d'emblée
Ma première conquête.

Ceux qui n'étaient pas prêts à être lâchés seuls allaient généralement faire un petit 'tour de cirque' avec un instructeur-chef, ce qui souvent n'était qu'une dernière formalité avant leur renvoi.²⁷ L'aptitude des élèves-pilotes était de nouveau testée après dix heures de vol, puis après vingt heures de vol, et à la fin du cours. L'examineur s'attendait alors à ce que les élèves puissent exécuter «correctement et sans hésitation» toutes les manoeuvres ordinaires pour atterrir convenablement, piloter aux instruments, et survoler la région en s'orientant à l'aide d'une carte et de repères de navigation.²⁸ Quoique la durée du cours resta fixée à huit semaines, le contenu du programme changeait constamment. Au sol, les élèves passaient de plus en plus de temps dans le Link-trainer pour s'exercer au vol aux instruments, et davantage d'heures étaient accordées à des exercices d'identification des avions et à des séances de vol de nuit.²⁹

À l'école élémentaire de pilotage, les élèves étaient constamment occupés, car «leur instruction se faisait à un rythme accéléré et ils étaient très enthousiastes» comme l'écrivait Richard Gentil un ancien élève-pilote britannique de la 10^e E.E.P. d'Hamilton. Malgré les permissions de détente accordées chaque fin de semaine, «peu d'élèves allaient s'amuser» et Richard Gentil raconte qu'il lui arrivait parfois à cette occasion de se rendre à Niagara pour le seul plaisir de contempler pendant des heures les célèbres chutes. Len Morgan, un ancien élève-pilote américain de la 9^e E.E.P., en 1941, à St. Catharines (Ontario), se souvient qu'après son premier vol avec un instructeur, il se sentait «épuisé, assez découragé, mais fermement résolu à apprendre le métier». Dix jours plus tard, sa première sortie en solo fut pour lui «une expérience mémorable». Pendant la période de temps qui s'écoula entre le 3 juillet, date de son arrivée à St. Catharines, et le 20 août, date de son départ, Len Morgan et ses camarades endommagèrent «une bonne quantité d'ailes, quelques



Vue aérienne de l' 'prodrome de la 19' -PM, à Virden (Manitol), survolé par un Fairchild Cornell. Au sol, on distingue le terrain d'aviation et deux petits hangars devant lesquels sont alignées quelques avions. (PMR 81-215).



Au printemps la pluie et la neige fondante transformaient en bourbiers les terrains d'aviation des EEP, comme ce fut le cas en mars 1941, à la 9, EEP, à St. Catharines (Ontario), dont les élèves durent provisoirement utiliser l'aérodrome de la 16, EPM, à I-lagersville. (PMR 75-353). Photo Pattison.



En novembre 1943, deux élèves de la 9e EPM, les aviateurs-chefs W.K. Rock, originaire de Windsor (Ontario) et T.S. Wong, originaire de Vancouver (C.-B.), préparent leurs examens finals. (PMR 75-358). Photo Pattison.

hélices et un avion». Mais, fort heureusement, ils sortirent vivants de ces accidents.³⁰

Sur un total de 58 664 élèves admis dans les écoles élémentaires de pilotage, 12 200 environ, soit 22,5 p.c. furent éliminés par suite de motifs autres que la maladie, les blessures ou la mort.³¹ Au début, en l'absence de directives fermes et précises, les instructeurs avaient tendance à se montrer indulgents à l'égard de leurs élèves. Mais en septembre 1940, Leckie, sur l'instigation du ministère de l'Air, suggéra d'éliminer vingt à vingt-cinq pour cent des élèves au niveau des E.E.P., et dix à douze et demi pour cent au niveau des E.P.M.³² Ces chiffres n'avaient qu'une valeur indicative, mais Leckie rappela aux commandants des quatre régions d'instruction aérienne que «...si des hommes et des femmes de 70 à 80 ans peuvent piloter des avions ordinaires, il n'en n'est pas de même pour des avions comme les Spitfire, les Cyclone, les Stirling, etc. qui ne peuvent être confiés

* À part quelques exceptions ces chiffres s'appliquent aux aviateurs de la R.A.F. et de l'A.R.C. puisque les Australiens et Néo-Zélandais prenaient les cours élémentaires de pilotage dans leur propre pays.

qu'à des pilotes confirmés». Il leur rappela aussi qu'il ne fallait pas garder un élève uniquement «parce qu'il était gentil» sans se préoccuper de savoir «s'il avait vraiment l'étoffe d'un futur pilote de guerre».³³

Cette manière de voir plaisait aux instructeurs qui, à l'instar du lieutenant-colonel d'aviation J.M. Godfrey, pilote-instructeur à la 5^e E.P.M., à Brantford (Ontario), puis à la 15^e E.P.M., à Clareshorn (Alberta), avant de partir outre-mer comme pilote de chasse, reconnaissent qu'au début ils avaient peut-être eu tendance à être trop indulgents:

Aux élèves qui se montraient diligents et pleins de bonne volonté, on accordait le bénéfice du doute, mais quand on s'aperçut qu'ils étaient les premiers à se faire «descendre» dans les combats aériens outre-mer, on décida d'éliminer les pilotes les moins doués, pour ne pas perdre de temps à continuer à les instruire.³⁴

Dans les écoles élémentaires de pilotage, le taux d'échec était de 19% pour les Britanniques et de 23,6% pour les Canadiens. Les meilleures performances des élèves britanniques étaient attribuées au système de «classement» adopté par la R.A.F. pour la sélection des pilotes. Introduit en 1942, ce système comportait un test de pilotage d'une durée de douze heures pour déterminer surtout le niveau d'aptitude des candidats-pilotes, et de les classer par ordre décroissant en fonction du nombre de points obtenus. Les candidats ayant obtenu le plus grand nombre de points étaient reçus élèves-pilotes et envoyés généralement au Canada, dans les écoles transférées de la R.A.F. Bien qu'ayant déjà douze heures de vol à leur actif, ils suivaient en totalité, du début jusqu'à la fin, les cours de pilotage élémentaire, et comme ils avaient déjà prouvé leurs aptitudes, leurs instructeurs se sentaient obligés autant que possible d'en faire des pilotes brevetés. Dans les autres écoles élémentaires de pilotage du P.E.A.C.B. où les élèves étaient en majorité des Canadiens, on pensait théoriquement qu'un certain pourcentage d'élèves échouerait inévitablement et qu'il fallait donc les éliminer aussi vite que possible. Ce système peut paraître impitoyable et gaspilleur, mais il est indéniable qu'il donna de bons résultats, à en juger par la qualité des pilotes brevetés. Dans les écoles de pilotage militaire, le taux d'échec était de 11,9% pour les Canadiens, mais par contre de 15,8% pour les Britanniques.³⁵

Dans la pratique, le pourcentage des élèves canadiens éliminés à leur passage dans les écoles élémentaires de pilotage fluctuait endecha et au-delà des pourcentages prescrits et variait beaucoup d'une école à l'autre en fonction de l'aptitude des élèves, de la qualité des instructeurs et des besoins de l'A.R.C. D'une manière générale, le taux d'échec avait tendance à augmenter, ce que les instructeurs attribuaient en général à un déclin des aptitudes des élèves-pilote. Ils avaient peut-être raison, mais lorsqu'en 1943 le pourcentage d'échec atteignit 33% dans les écoles élémentaires de pilotage, le haut commandement de l'aviation commença à trouver que les normes d'admission canadiennes étaient trop rigides. En août 1942, lors d'une réunion du Conseil de surveillance, Leckie déclara à ce propos que «dans certaines écoles, on avait sans aucun doute une certaine tendance à éliminer les élèves sans avoir essayé par tous les moyens de les faire réussir à leurs examens».³⁶ Pour remédier à cette situation, on enjoignit aux écoles élémentaires de pilotage et aux écoles de pilotage militaire de «faire en sorte de ne pas éliminer inutilement des élèves en cours de stage» et «malgré le manque d'expérience d'un grand nombre d'instructeurs, d'accorder plus d'attention aux élèves lents au lieu de se contenter de les éliminer impitoyablement eux aussi»³⁷

Le Q.G. de l'Aviation fixa à 25% la limite du pourcentage d'échecs dans les écoles élémentaires de pilotage. Contrairement à la politique suivie auparavant, qui consistait à éliminer dès que possible les éléments douteux, chaque élève devait désormais avoir au minimum douze heures de pilotage en double commande au lieu de huit, avant que l'on ne décide de le renvoyer. En cas de doute, c'était le Q.G. régional d'entraînement aérien qui devait décider s'il fallait accorder à un élève-pilote des heures d'instruction supplémentaires.³⁸ Grâce à ces directives le pourcentage d'échecs dans les écoles élémentaires de pilotage tomba à 14%, un chiffre record, et à un peu moins de 10% dans les écoles de pilotage militaire.³⁹

Dans les centres d'entraînement des pilotes de la U.S.A.A.F., y compris les écoles élémentaires et supérieures de pilotage, le pourcentage d'échecs était de 40% alors qu'il n'était que de 36% dans les centres du P.E.A.C.B.,⁴⁰ ce qui porte à croire que, toutes choses égales, les normes américaines étaient soit un peu plus élevées, soit

plus rigides. Des comparaisons faites sur d'autres points montrent que, tant aux écoles de la U.S.A.A.F. qu'à celles du P.E.A.C.B., le taux d'échec était plus élevé au cours des premières étapes de l'entraînement, et beaucoup plus faible lors des étapes finales. Les élèves-pilotes éliminés n'étaient pas perdus pour les forces aériennes puisqu'il était d'usage, aussi bien dans la U.S.A.A.F. que dans le P.E.A.C.B., d'en réorienter le plus grand nombre possible vers d'autres catégories de membres d'équipage. Très nombreux étaient ceux qui devenaient élèves-navigateurs. Au Canada, de même qu'au sud de la frontière canado-américaine, le pourcentage d'échecs chez les élèves-pilotes variait énormément en grande partie pour les mêmes raisons.

Chaque fois que s'accumulaient d'importants excédents d'élèves-pilotes et que les effectifs des unités combattantes semblaient se stabiliser, le haut commandement insistait pour que les normes de qualification soient rigoureusement appliquées, mais lorsque le pourcentage global d'échecs atteignait de ce fait un chiffre excessif, le haut commandement pressait tous les centres d'entraînement de réduire leur gaspillage de recrues. En procédant ainsi, d'une manière réaliste et même brutale, on arrivait à un compromis qui permettait d'obtenir en nombre suffisant les pilotes compétents dont les escadrilles opérationnelles avaient besoin.⁴¹

De toutes les écoles du P.E.A.C.B., les écoles élémentaires de pilotage furent celles dont les dimensions, la situation géographique et le nombre varièrent le plus, ce qui montre bien la rapide expansion du plan et les difficultés inattendues qu'il fallait surmonter pour le mener à bien. Initialement, les E.E.P. devaient être au nombre de vingt-six et avoir respectivement place pour quarantehuit élèves. Pendant la période d'accroissement du rendement du plan, le nombre d'élèves passa à soixante-dix et, en octobre 1940, on décida de n'avoir que vingt-deux E.E.P. dont quatre devaient être deux fois plus grandes que les autres.⁴² En 1941, la capacité d'accueil de chacune des quatre écoles les plus grandes, c'est-à-dire la 5^e E.E.P. à High River (Alb.), la 8^e E.E.P. à Vancouver (C.-B.), la 19^e E.E.P. à Virden (Man.) et la 20^e E.E.P. à Oshawa (Ont.) fut portée à cent quatre-vingt places, et celle des autres, à quatre-vingt-dix places. En novembre, le gouvernement permit de doubler le nombre de places dans cinq autres écoles, à savoir la 6^e E.E.P. à Prince-Albert (Sask.), la 11^e E.E.P. à Cap-de-la-Madeleine (Qué.), la 9^e E.E.P. à St. Catharines (Ont.), la 12^e E.E.P. à Goderich (Ont.) et la 13^e E.E.P. à Saint-Eugène (Ont.).⁴³

D'autres changements eurent lieu en 1942. Lorsque la guerre

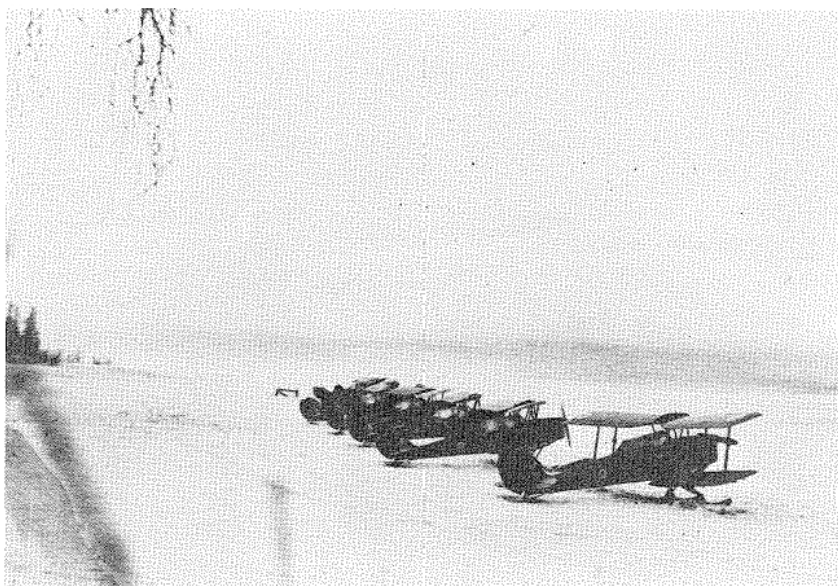


Avions neufs Fairchild Cornell livrés à la 5e EPM, à High River (Alberta).
(PMR 81-149). Photo 1). Yorath.

éclata dans le Pacifique, l'aéroport *Sea Island* de Vancouver fut requisitionné et transformé en base opérationnelle, et la 8^e E.E.P. dut quitter pour aller s'installer à Boundary Bay où elle fusionna avec la 18^e E.E.P. qui s'y trouvait déjà. Mais, au bout de quelques mois seulement, la 18^e E.E.P. dut fermer, lorsque Boundary Bay fut choisi pour servir de base à une unité d'entraînement opérationnel.⁴⁴ Afin de pouvoir agrandir les écoles d'observation aérienne, comme on l'avait décidé lors de la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, on supprima en juin les cinq écoles élémentaires de pilotage suivantes: la 1^{re} E.E.P. (Toronto), la 3^e E.E.P. (London), la 14^e E.E.P. (Portage-la-Prairie), la 16^e E.E.P. (Edmonton) et la 22^e E.E.P. (Québec) qui étaient toutes installées sur des aérodrômes utilisés aussi par des écoles d'observation aérienne. Pour compenser cette perte, on agrandit la 12^e E.E.P. (Goderich) et la 13^e E.E.P. (Saint-Eugène) afin qu'elles puissent dorénavant accueillir chacune deux cent quarante élèves, soit environ cinq fois plus qu'en 1940. Quelques autres écoles furent agrandies, elles aussi, et une nouvelle école (la 23^e E.E.P.) s'ouvrit en novembre, à Davidson (Sask.).⁴⁵ Il y avait maintenant quatre catégories d'écoles élémentaires de pilo-

tage: les écoles de catégorie A (quatre-vingt-dix élèves), celles de catégorie B, (cent vingt élèves), celles de catégorie C, (cent quatre-vingt élèves), et celles de catégorie D, (deux cent quarante élèves ou plus).

Au début de 1943, la R.A.F. dut quitter les centres d'entraînement dont elle disposait aux États-Unis⁴⁶ et ouvrit au Canada, en compensation, quatre nouvelles écoles de pilotage militaire. Ceci obligea à agrandir et à mettre en catégorie D sept autres écoles élémentaires de pilotage pour fournir des élèves-pilotes à ces E.P.M.⁴⁷ En 1943, vers le milieu de l'été, alors que le P.E.A.C.B. atteignait son rendement maximum, il existait vingt E.E.P. (onze de catégorie D)*, où quatre mille élèves-pilotes poursuivaient leur entraînement à différents niveaux.⁴⁸



Alignés et prêts pour le départ, des Tiger Moth attendent sur le terrain d'aviation d'Emma Lake, aérodrome satellite de celui de la 6^e EEP, à Prince Albert (Saskatchewan). (PAIR 81-143). Photo Crone.

* Ce nombre comprend cinq écoles britanniques (toutes situées dans les Prairies): la 31^e et la 32^e E.E.P. respectivement à DeWinton et à Bowden (Alb.), la 33^e et la 34^e E.E.P. respectivement à Caron et à Assiniboia (Sask.), la 35^e E.E.P. à Neepawa (Man.), et la 36^e E.E.P. à Pearce (Alb.). Cette dernière, créée en avril 1942, dut fermer en août 1942 pour céder la place à une école d'observation aérienne. Entièrement dirigées par la R.A.F., au début, ces écoles passèrent ensuite sous l'autorité des aéroclubs à la demande des Britanniques qui avaient été favorablement impressionnés par le fonctionnement satisfaisant des E.E.P. canadiennes dirigées par des civils. Cet arrangement permit à la R.A.F. de muter ailleurs deux mille non-navigants et de n'avoir plus à fournir que des instructeurs à ces écoles.

Mise à part la 23^e E.E.P. de Davidson (Sask.), toutes les écoles élémentaires de pilotage étaient dirigées par des civils, une solution qui s'avéra plus satisfaisante que prévu par tout le monde, sauf les dirigeants d'aéroclubs eux-mêmes. Le premier effet important fut d'accélérer le rendement des E.E.P. malgré le manque de matériel et de personnel expérimenté. «Nous ne croyions pas que vous réussiriez, mais maintenant nous en sommes certains, car nous vous avons vu à l'oeuvre», avoua franchement Breadner devant un groupe de présidents d'aéroclubs et de dirigeants d'écoles d'aviation civile.⁴⁹ Lors de la réorganisation effectuée en 1942, certaines écoles élémentaires de pilotage furent fermées et de nouvelles écoles furent créées, et les aéroclubs et les compagnies d'aviation se contentèrent de transférer leur personnel d'un endroit à l'autre du pays. Le Toronto Flying Club, par exemple, transféra de Malton (Toronto) à De Winton, une petite ville des Prairies, à proximité de Calgary, les familles et le personnel civil de la lie E.E.P. pour prendre en mains la 31^e E.E.P., une école britannique dirigée auparavant par la R.A.F. Le 29 juin la lie E.E.P. cessa toute activité à Malton et le 13 juillet, la 31^e E.E.P., maintenant dirigée par le *Toronto Flying Club*, par l'intermédiaire de la société *De Winton Flying Training School Limited*, ouvrit ses portes.⁵⁰

Le fait de confier la gestion des E.E.P. à des sociétés civiles donnait à celles-ci un double avantage dont ne bénéficiaient pas les E.E.P. commandées par des militaires. En effet, les E.E.P. civiles pouvaient, le cas échéant, sans avoir à passer par la voie bureaucratique, se procurer directement au Canada ou aux États-Unis le matériel dont elles avaient besoin (hélices, etc.). La plus grande partie de leur équipement leur était fourni par les forces aériennes, mais il arrivait parfois que les magasins d'approvisionnement militaires soient à court de pièces de rechange, comme ce fut le cas pendant les premières années du P.E.A.C.B. Les écoles commandées par des militaires devaient, par contre, attendre longtemps la livraison de ces pièces et il arrivait que certains de leurs avions soient de ce fait immobilisés au sol, ce qui se produisait rarement dans les écoles dirigées par des civils. En outre, à cause de leurs cadres civils, ces dernières étaient facilement adoptées par la population locale qui se targuaient de leurs activités et s'empressait de les aider et de



Pendant la guerre, les habitants de St. Catharines (Ontario) se firent un point d'honneur de participer au fonctionnement de la 9^e FPM, ainsi qu'en témoigne cette jeune femme, qui remplit de carburant le réservoir d'un Tiger Moth. (PMR 75-361). Photo Pattison.

contribuer à leur fonctionnement par des dons et par du personnel recruté sur place (mécaniciens, employés de bureau, cuisiniers, techniciens et ouvriers). Très souvent, le directeur et quelques instructeurs de ces écoles civiles étaient recrutés sur place et, à leur tour, engageait les meilleurs cuisiniers et les meilleurs traiteurs de la ville. A ce sujet, Monsieur F. Pattison, qui fut jadis le directeur de la 9 E.E.P. à St. Catharines, raconte que «le cuisinier de l'école, (qui était le meilleur chef de la ville...) acheta effectivement une ferme pour ravitailler notre mess en produits frais à volonté».⁵¹ Il s'ensuivit - les anciens qui me liront ne me contrediront pas, j'en suis certain - que les élèves de ces écoles étaient incontestablement beaucoup mieux nourris que ceux des écoles militaires. Des plaintes furent adressées à cet égard aux autorités et, en juin 1942, le Conseil de surveillance du P.E.A.C.B. se réunit pour examiner la question de la qualité des repas servis dans les mess des écoles civiles et des écoles militaires. Le sous-ministre adjoint de la Défense nationale (Air) fut saisi de cette affaire, mais la guerre prit fin avant que les écoles militaires d'aviation n'aient pu rattraper dans ce domaine les écoles dirigées par des sociétés civiles.⁵²

Un sous-comité de la Chambre des communes, qui avait été constitué pour examiner les contrats passés avec les aéroclubs, n'y trouva pas grand chose à redire. Les frais d'exploitation des écoles élémentaires de pilotage dont le montant avait été initialement évalué à 982,31\$ par élève se réduisirent à (...) 864,35\$ (...) grâce à une gestion efficace et à la solidarité des employés.⁵³

(...) en toutes circonstances, ces clubs et ces compagnies d'aviation consacrent tous leurs efforts à la formation de pilotes pour les forces aériennes et font preuve d'une efficacité remarquable et d'un désintéressement exemplaire.⁵⁴

Quoique les clubs fussent plus motivés par leur patriotisme que par l'attrait du profit, on admettait - et les clubs eux-mêmes n'étaient pas les derniers à l'admettre - qu'ils étaient en droit de réaliser de modestes profits. Toujours est-il que leurs bonnes méthodes de gestion et l'afflux imprévu d'élèves en très grands nombres dans les écoles élémentaires de pilotage firent qu'ils réalisèrent des profits substantiels qui s'accumulaient à leur crédit et finissaient par préoccuper les membres du sous-comité, et par embarrasser les clubs qui suggérèrent alors de réduire de moitié l'allocation de cinquante cents (50¢) par heure de vol qui leur était versée, mais certains clubs investissaient tous leurs gains excédentaires en obligations sans intérêts du Dominion du Canada, une pratique que le sous-comité recommanda de rendre obligatoire.⁵⁵ En 1943, lors du renouvellement des contrats passés par le gouvernement avec les aéroclubs, ces modifications y furent incluses ainsi que d'autres. En résumé, les paiements effectués par l'État se réduisirent à trois rubriques seulement: opérations et entretien, fonds de réserve en cas d'accidents, et nourriture. Les sommes inscrites au compte de profits et pertes sous la rubrique opérations et entretien furent réparties dans la proportion de 80% et 20% respectivement entre l'État et les aéroclubs qui étaient aussi crédités des économies réalisées sur le fonds de réserve en cas d'accident et sur la subvention des mess (qui d'ailleurs était toujours entièrement dépensée). Dans le décompte final, le montant des économies versé à l'État dépassait 6 000 000 dollars alors que la somme de 342 000 dollars destinée à promouvoir l'aviation civile fut distribuée aux aéroclubs.⁵⁶

En 1940, et pendant une grande partie de l'année 1941, les aéroclubs réussirent à trouver un nombre suffisant d'instructeurs civils

pour que les écoles élémentaires de pilotage puissent fonctionner. Parmi eux se trouvaient des instructeurs plus âgés qui, avant la guerre, avaient eu affaire aux aéroclubs, des pilotes plus jeunes (généralement des pilotes de brousse), et quelques-autres (relativement peu expérimentés) recrutés après la signature de l'accord relatif au P.E.A.C.B. Les pilotes appartenant à ce dernier groupe, dans lequel se trouvaient quelques Américains, suivirent d'abord un cours élémentaire d'instructeurs avant d'être enrôlés dans l'aviation et mis en congé illimité sans solde jusqu'au moment où ils retournaient dans leurs unités; ceci avait pour but de les maintenir sous l'autorité de l'A.R.C. et de les empêcher d'abandonner leurs postes d'instructeurs pour des emplois plus lucratifs. Ils étaient virtuellement des civils, qui, pendant leurs heures de service, portaient l'uniforme bleu foncé fourni par les compagnies aériennes.⁵⁷

Étant donné que ces instructeurs avaient été formés hâtivement, l'A.R.C. les rappelait, quand les circonstances le permettaient, pour leur faire suivre des stages de perfectionnement, après quoi ils retournaient à leurs postes dans les mêmes conditions qu'auparavant. Près de la moitié d'entre eux acceptaient de bon gré de reprendre leurs fonctions d'instructeurs, mais les autres préféraient aller au combat. Pour les remplacer, l'A.R.C., qui était plus ou moins obligée de respecter le statut civil de ces écoles élémentaires de pilotage, chercha parmi ses propres pilotes-instructeurs des volontaires qui accepteraient de retourner temporairement à la vie civile. Quelques-uns accueillirent favorablement cette offre, d'autres en firent autant après bien des hésitations, mais la plupart de ceux qui avaient été pressentis se montrèrent catégoriquement opposés à l'idée de retourner à la vie civile et refusèrent de se laisser convaincre qu'il était plus important pour eux d'apprendre aux recrues à piloter un *Tiger Moth* que de piloter des *Spitfire* en combats aériens. En conséquence, l'A.R.C. n'eut d'autre choix que d'envoyer des instructeurs militaires, en uniforme et assujettis à la discipline, afin de combler les postes laissés vacants dans les plus grandes écoles élémentaires de pilotage.⁵⁸

Appliquée en 1942, cette politique déplut à quelques-uns des directeurs civils qui étaient mécontents de voir ainsi l'A.R.C. militariser les instructeurs dans le but de prendre le contrôle des écoles.⁵⁹

Reste à savoir si c'était vrai, mais toujours est-il que M. Murton Seymour,^{*} à qui était dû en grande partie le succès des écoles élémentaires de pilotage, calma les esprits en mettant les choses au point lors d'une réunion de directeurs des écoles civiles:

«Malgré tous les avantages que comporte la prise en charge des écoles élémentaires de pilotage par des organismes civils, il est nécessaire de rappeler que finalement ce sont les autorités militaires qui ont la responsabilité de ces écoles et de la qualité de la formation qu'elles donnent à leurs élèves. Les autorités militaires sont les seules à décider en dernier ressort et c'est à elles qu'il appartient de prendre vis-à-vis du gouvernement la responsabilité de la qualité des pilotes formés dans ces écoles.»⁶⁰

Contrairement à ce que les directeurs des écoles redoutaient le plus, la décision de l'A.R.C. ne causa pas de perturbations graves dans le fonctionnement des écoles élémentaires. La principale différence résidait dans le fait que les instructeurs dépendaient directement de l'A.R.C. L'officier responsable de l'entraînement aérien dans ces écoles qui, jusque-là, n'était qu'un capitaine d'aviation, fut alors remplacé par un lieutenant-colonel d'aviation nommé pilote-instructeur en chef. Théoriquement les directeurs des écoles continuaient à être responsables de l'organisation et du fonctionnement de ces établissements et à diriger le personnel civil et militaire. Mais la plupart d'entre eux, sentant bien qu'ils ne pouvaient dans la pratique exercer pleinement leur autorité, acceptaient prudemment de la partager avec le pilote-instructeur en chef.⁶¹

Contrairement aux E.E.P., les E.P.M. étaient entièrement contrôlées et dirigées par l'A.R.C. Sur le plan structurel, chaque école comprenait trois escadres: une escadre administrative, une escadre du matériel (avec services d'entretien, de récupération et de réparation), et une escadre d'entraînement. Dès le début, l'escadre d'entraînement fut divisée en deux escadrons (un escadron d'entraînement intermédiaire et un escadron d'entraînement supérieur). En 1940, l'entraînement intermédiaire et l'entraînement supérieur furent réunis dans le même programme, et les deux escadrons furent remplacées par six sections d'entraînement à l'une desquelles les élèves étaient affectés pour toute la durée de leur entraînement.⁶² Les E.P.M. ne pouvaient loger que 168 élèves, mais en 1942, on fit des plans pour qu'elles puissent en accueillir 240 chacune. A chaque

^{*} Seymour s'était vu décerner le trophée McKee en 1939 pour avoir préparé les aéroclubs à former des pilotes pour l'A.R.C.; il fut nommé officier de l'Ordre de l'Empire britannique en 1943 (dossier biog. de Seymour, S Hist).

trois semaines chaque école recevait pour neuf semaines un nouveau groupe d'environ 60 élèves, que l'on répartissait entre deux des six sections d'entraînement. Étant donné que les nouveaux élèves arrivaient juste avant que ceux de la section d'entraînement supérieur n'aient achevé de passer les épreuves finales de leur programme, chaque école avait constamment quatre groupes à l'oeuvre, à savoir trois groupes d'élèves à l'entraînement et un groupe d'élèves en période d'examens de fin d'entraînement.⁶³

En 1939, le nombre des écoles militaires augmenta et passa de treize (nombre autorisé par l'accord de 1939 relatif au P.E.A.C.B.) à vingt-neuf en tout, en 1943. Elles avaient chacune un aéroport principal doté de trois pistes bétonnées disposées en triangle et deux aéroports de dégagement qui servaient surtout aux exercices d'atterrissage et de décollage. La plupart des écoles étaient situées dans la région des Prairies, où la nature du sol rendait plus économique la construction d'aéroports, où le climat offrait de longues périodes de temps favorable à la pratique de l'aviation et où les grands espaces convenaient à merveille à l'entraînement de pilotes novices. Sept écoles furent installées en Alberta, sept en Saskatchewan* et cinq au Manitoba. Elles relevaient administrativement soit de la 2^e Région d'entraînement aérien dont le Q.G. se trouvait à Winnipeg, soit de la 3^e Région d'entraînement aérien dont le Q.G. était à Regina, avant qu'il ne soit transféré à Calgary, en octobre 1941. Au cours des années, 35 000 élèves obtinrent leur brevet de pilote militaire dans les écoles de l'Ouest.⁶⁴ Comme l'écrivait l'un d'entre eux, les pilotes formaient un magnifique groupe de compagnons d'armes qui aimaient se raconter mutuellement leurs aventures vécues à l'entraînement.

(...) que l'on voyage au Canada, en Grande-Bretagne, en Australie ou en d'autres parties du monde, on rencontre toujours quelqu'un ... qui se rappelle sûrement des soirées de jadis au Caveau de Winnipeg, au *Trianon* à Regina, ou au *Palliser* à Calgary, et qui pourra aussi raconter comment il a passé en rase-mottes sous les ponts de la Saskatchewan-nord ou fait des loopings avec un *Anson*, ou atterri de force sur la grande route au sud d'Assiniboine.⁶⁵

À la fin du cours élémentaire de pilotage les élèves étaient divisés en deux groupes. Ceux qui avaient été reconnus aptes à devenir des pilotes de chasse étaient envoyés dans une école de pilotage mili-

* Voir B. Greenhous et N. Hillmer, "The Impact of the British Commonwealth Air Training Plan on Western Canada: Some Saskatchewan Case Studies", dans *Journal of Canadian Studies*, XVI, Automne-hiver 1981, 133-144.

taire équipée d'avions *Harvard*, alors que les autres, orientés vers les escadrilles de bombardiers, de la défense côtière ou du transport aérien, allaient poursuivre leur entraînement dans des écoles équipées d'avions bimoteurs *Anson*, *Crane* ou *Oxford*. Au moment de leur sélection, on tenait compte des préférences indiquées par les élèves, mais étant donné que la plupart d'entre eux admiraient tant les as canadiens de la Première Guerre mondiale et les héros de la Bataille d'Angleterre, ils voulaient eux aussi devenir des pilotes de chasse. Ce furent les exigences du service qui eurent la priorité. En 1940 et 1941, alors que l'on avait un assez grand nombre d'avions *Harvard*, mais très peu d'avions *Anson*, davantage de pilotes furent obligés de s'entraîner avec des avions monomoteurs, mais il fallut qu'ils apprennent à piloter des bimoteurs plus tard dans les unités d'entraînement opérationnel, au Royaume-Uni, afin de pouvoir servir dans les escadrilles de bombardiers alors à court de pilotes bombardiers. En 1942, la situation se redressa progressivement au fur et à mesure que des *Anson*, de fabrication canadienne, sortaient des chaînes de montage des usines locales. En 1943, vingt écoles militaires sur vingt-neuf se servaient d'avions bimoteurs d'entraînement.

Pour les élèves-pilotes, le stage dans une école de pilotage militaire était une autre étape importante de leur carrière, car les nouveaux avions monomoteurs ou bimoteurs sur lesquels ils allaient s'entraîner étaient bien différents des avions-école qu'ils avaient pilotés au début. À leur arrivée, ils étaient aussi très impressionnés par la grandeur des bâtiments et des installations de ce genre d'établissement militaire. Comme s'en souvient Len Morgan, la 9^e E.E.P. à St. Catharines n'était «qu'un petit terrain d'aviation bien tranquille, doté d'un seul petit hangar...» alors qu'à Aylmer, la 14^e E.P.M. «s'enorgueillissait d'une longue rangée de (six) hangars d'acier, de pistes bétonnées et d'une vaste base.»⁶⁶ La vie quotidienne des élèves y était aussi passablement différente. En effet, dans les E.E.P. civiles, l'atmosphère était détendue, et les conditions de vie pour ainsi dire «presque idéales», sans exercice militaire et sans discipline stricte à respecter continuellement... Au mess, la nourriture était bonne et toujours servie par de jeunes et jolies serveuses.⁶⁷ Mais dans les écoles de pilotage militaire, régnait une at-

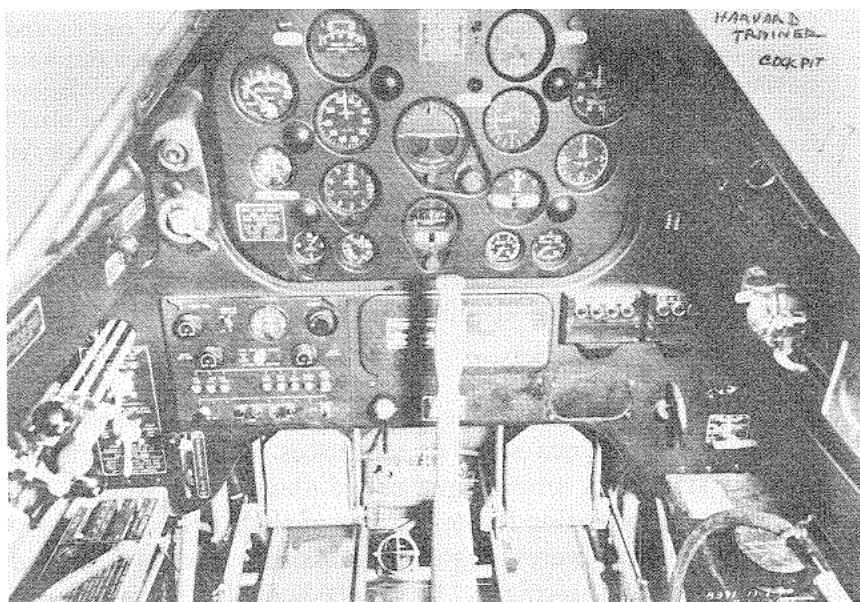
mosphère de stricte discipline militaire.⁶⁸ Elles paraissaient fourmiller de «sergents de section constamment aux aguets, pour rappeler à l'ordre les élèves-pilotes qui avaient les cheveux trop longs, qui se promenaient les mains dans les poches ou qui essayaient de se faufiler dans le mess, tête nue ou la tunique déboutonnée.»⁶⁹

Malgré ces récriminations, les élèves s'adaptèrent rapidement au style de vie militaire, et ils accordèrent toute leur attention à l'apprentissage de leur métier de pilote avec les nouveaux avions mis à leur disposition. Morgan et ses camarades de classe, comme tous les autres élèves sans doute, profitèrent de la première occasion qui s'offrait à eux pour se diriger vers les hangars et jeter un coup d'oeil sur leurs nouveaux «coursiers» avec l'ardente curiosité de jeunes néophytes. À la vue du *Harvard*, ils éprouvèrent un certain étonnement mêlé de respect. «En comparaison du Fleet à fuselage entoilé, le *Harvard* semblait massif, robuste, lourd et complexe».

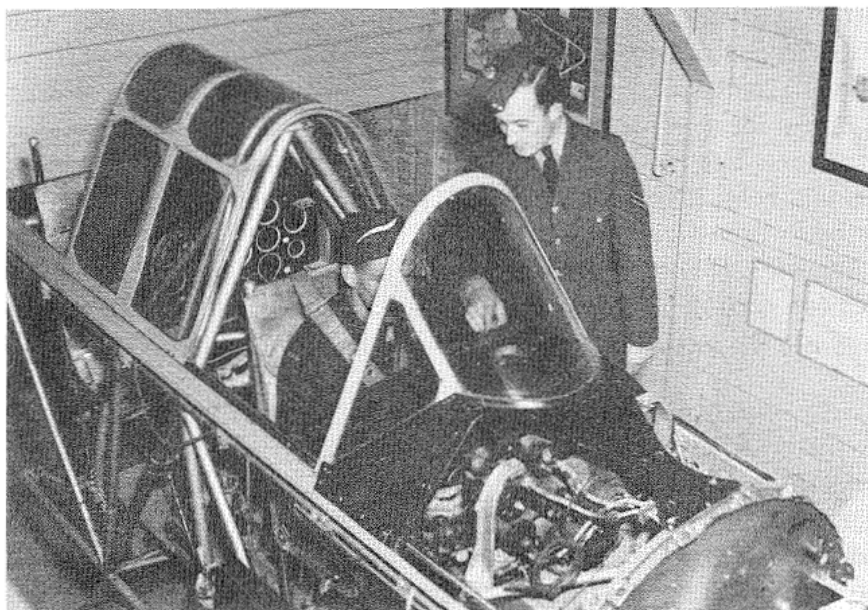
«Après nous être hissés sur l'aile gauche de l'avion, nous plongeâmes nos regards dans l'ouverture du cockpit-avant et nous fûmes stupéfaits. Les larges espaces de chaque côté du siège en aluminium étaient bourrés de manettes, de volants et de leviers de toutes sortes, servant à des fins mystérieuses. Le large tableau de bord contenait une multitude déconcertante des cadrans noirs et d'interrupteurs. Nous aperçûmes encore d'autres manettes sous les instruments de bord et entre les larges pédales du palonnier.»⁷⁰

S'attendait-on à ce qu'ils pilotent cet avion en gardant les yeux rivés sur tous ces instruments? Après cinquante heures de vol seulement sur le minuscule biplan Fleet, seraient-ils capables de se débrouiller avec ce «formidable moteur Pratt et Whitney dont la puissance dépassait 600 CV?»⁷¹

Le programme des cours élémentaires de pilotage comprenait vingt-six étapes, ou phases clairement définies, qui commençaient par l'exploration du cockpit d'un avion au sol et se terminaient environ sept semaines plus tard par des exercices de vol en formation.⁷² Certaines étapes de ce processus, comme par exemple celle du décollage et celle de l'atterrissage, étaient enseignées progressivement et recoupaient d'autres parties du cours. Dans les écoles de pilotage militaire on procédait de la même façon. Pour apprendre à piloter un *Harvard*, un *Anson*, un *Oxford* ou un *Crane*, les élèves commençaient, comme ils l'avaient fait avec un avion-école élémentaire, par se familiariser avec la disposition et le fonctionnement des instruments de bord et avec les commandes dans le cockpit. Avant de



Cockpit d'avion *Harvard*; aux yeux du profane, le tableau de bord était une masse confuse de cadrans noirs et de manettes. Mais dès qu'il connaissait l'emplacement des divers instruments de bord, un pilote se sentait à l'aise dans la plupart des avions de chasse, car tous les tableaux de bord se ressemblaient. (PMR 74-259).



Séance de familiarisation avec les instruments de bord à l'intérieur du cockpit d'un avion de la 34^e EPM, à Medicine Hat, en décembre 1943. (PMR 81-138).

faire leur premier vol en solo, ce qui arrivait généralement après quatre heures environ de vol en double-commande, les élèves devaient connaître parfaitement les consignes à observer avant le décollage, et Morgan se rappelle de les avoir récapitulées maintes et maintes fois dans l'ordre prescrit par la séquence «H-T-M-P-C-G-T» (*Hydraulics, trim, mixture, pitch, carburetor heat, gas and throttle*), c'est-à-dire pression hydraulique du circuit de commande du train d'atterrissage, position des volets, pression du mélange air-essence dans le carburateur, pas de l'hélice, température du carburateur, essence et manette des gaz. Lui et ses camarades se répétaient si souvent cette liste qu'ils finissaient par en rêver la nuit.⁷³

Les élèves s'aperçurent bientôt qu'un grand nombre des manoeuvres qu'ils avaient apprises avec les avions-école de l'école élémentaire de pilotage, s'exécutaient essentiellement de la même façon avec les avions militaires et même que certaines d'entre elles étaient plus faciles avec ces avions, mais la plus grande puissance des moteurs de ces avions, la complexité accrue de leurs commandes et la nécessité vitale de suivre correctement la séquence des consignes à observer avant l'envol exigeaient de la part des pilotes des connaissances plus poussées. Les élèves refirent constamment les mêmes manoeuvres jusqu'à ce qu'ils puissent les exécuter facilement et sans hésitation. Lorsqu'ils eurent ensuite acquis une certaine compétence, ils se virent accorder plus de liberté pour mettre en pratique ce qu'ils avaient appris, et leurs instructeurs les encouragèrent à exploiter la performance maximale de leurs avions ou, comme le dit Morgan, «à les pousser jusqu'à l'extrême limite» jusqu'à ce qu'ils se sentent «parfaitement à l'aise quoi qu'il arrive en cours de vol». Malgré les règles de conduite très strictes qui leur étaient imposées, et les sanctions plus ou moins graves, allant même jusqu'au renvoi, auxquelles ils s'exposaient en y contrevenant, il arrivait parfois que des élèves un peu hardis, outrepassent les limites de leur liberté et se livrent en plein ciel à des duels aériens quoique ce sport exceptionnel leur fut interdit. Un jour, Morgan et un de ses camarades eurent envie, eux aussi, alors qu'ils s'entraînaient à exécuter des manoeuvres routinières, et ils se mirent aussitôt à se poursuivre l'un l'autre en plein ciel, et, s'imaginant être McCudden ou Von Richthofen, à faire semblant de se mitrailler chaque fois qu'ils passaient

à la portée l'un de l'autre. Ce duel prit fin rapidement lorsque surgit soudain un autre *Harvard* piloté par un instructeur.⁷⁴ Il y eut aussi d'autres incidents. Plus d'un couple de jeunes mariés en voyage de noces, debout sur le pont international de Niagara Falls fut saisi de terreur en voyant un *Fleet* ou un *Harvard*, ou même un vieux *Anson* toussottant, passer en trombe sous leurs pieds avant de disparaître dans la pénombre du crépuscule ...⁷⁵ Des avions commerciaux étaient parfois «attaqués» par des *Harvard* et, de temps en temps, des élèves pilotes s'égarèrent accidentellement ou à dessein au-delà de la frontière internationale. Un jour, un élève de l'école d'Aylmer atterrit à l'aéroport de Détroit, sirota une tasse de café à la gare aérienne parmi la foule des voyageurs et repartit avant que quelqu'un n'ait réalisé d'où il venait.⁷⁶

A.M. Pennie, qui apprit à piloter sur des *Harvard* de la 37^e E.P.M. à Calgary, se rappelle d'aventures analogues à celles que raconte Morgan. «(...) à chaque vol, nous nous sentions plus confiants et plus sûrs de nous ... et nous ajoutions tous nos propres variantes aux exercices imposés ...»⁷⁷ Nous en avions parfaitement le droit, car nos instructeurs avaient reçu l'ordre de ne pas être trop pointilleux sur la façon d'exécuter certaines manoeuvres: «l'important c'est que le pilote essaye de les faire de lui-même, et il peut très bien y arriver en agissant un peu différemment sur les gouvernes.»⁷⁸ Cette pédagogie, qui avait pour but d'apprendre aux pilotes à se débrouiller au combat, provenait apparemment d'expériences vécues au cours de la Bataille d'Angleterre.⁷⁹ Pennie écrivait toute-fois que certaines de ces variations «le glaçaient encore d'effroi à l'heure actuelle», et notamment, «qu'il se souvenait encore des moments d'anxiété qu'il passa à redresser son *Harvard* lors d'un looping un peu trop long».⁸⁰

Murray Peden, de Winnipeg, un ancien élève de la 5^e E.E.P. de High River (Alb.), qui s'était entraîné sur des *Cessna Crane* de la 10^e E.P.M., à Dauphin (Man.), pour obtenir son brevet de pilote militaire, nous montre dans ses mémoires de guerre qu'il publia sous le titre *A Thousand Shall Fall* encore d'autres aspects des exigences du programme de cours de pilotage:

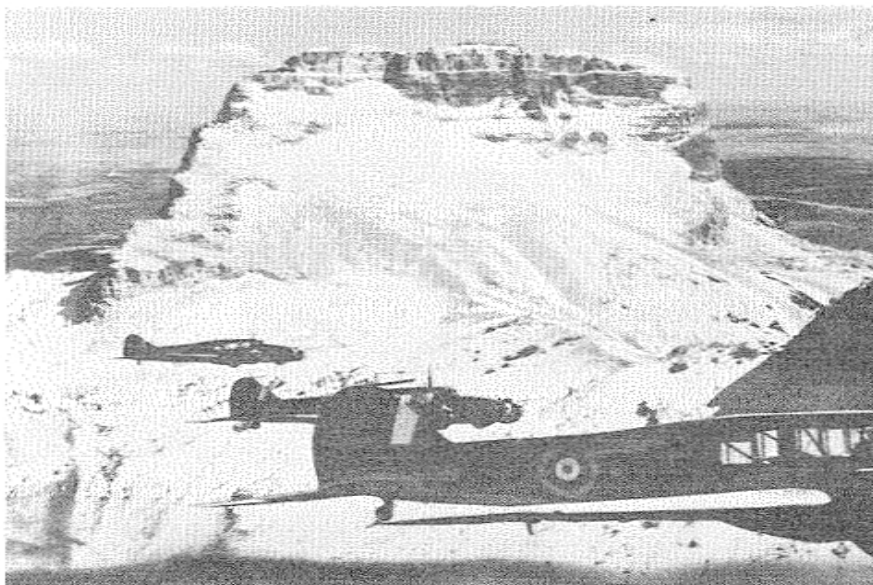
«Passer du *Tiger Moth* au *Cessna Crane* exigeait de nous de gros efforts (...) car (...) le *Cessna* était un avion propulsé par deux moteurs *Jacobs LAMB* et par conséquent beaucoup plus lourd et

plus puissant (...) C'était un avion plus sophistiqué (...), polyvalent, et cela se voyait à son tableau de bord, où tous les instruments étaient en deux exemplaires: manomètres d'huile, indicateurs de température d'huile, compte-tours et thermomètres des cylindres (...).⁸¹

Aux dires de Peden, le programme d'entraînement suivi par les E.P.M. était d'un niveau bien plus élevé que celui des E.E.P., quoiqu'il se déroulât de façon à peu près indentique:

«Dans les E.P.M. nous faisons beaucoup de navigation aérienne sur de longs parcours régionaux, beaucoup de pilotage aux instruments et en outre des vols de reconnaissance au cours desquels nous devons faire des croquis pour indiquer l'emplacement des routes, des ponts, des dépôts de chemin de fer, des raffineries et des châteaux-d'eau (...) Notre programme comportait aussi l'apprentissage du vol en formation (...) et des exercices de bombardement simulé au-dessus d'une chambre noire. Les séances de vol de nuit devaient être beaucoup plus nombreuses que dans les E.E.P. (...) Dans l'ensemble, le niveau des cours était bien supérieur et bien plus technique (...) et (...) nous devions, en cours de vol, faire preuve de beaucoup plus de jugement et de maturité d'esprit (...).⁸²

Une des matières les plus difficiles de notre programme de préparation au brevet de pilote militaire était le vol aux instruments, c'est-à-dire l'art de piloter un avion en se servant uniquement des instruments de bord sans regarder le paysage survolé. Lors des opérations aériennes, la moitié du temps les pilotes devaient voler de jour dans de mauvaises conditions de visibilité, ou de nuit sans visibilité aucune, ce qui rendait impossible ou dangereux le pilotage à vue. Ils devaient donc pouvoir piloter aux instruments aussi facilement que piloter à vue. Les élèves des E.E.P. et des E.P.M. furent donc astreints à exécuter toutes les manoeuvres de vol uniquement à l'aide des instruments de bord avec autant d'aisance qu'en pilotant à vue. La plupart des avions d'entraînement des E.E.P. avaient un tableau de bord comportant notamment un indicateur de vitesse relative, un altimètre, un indicateur de virage et de dérapage (à aiguille et à bille) et une boussole. Obligés de piloter avec des lunettes munies de verres de couleur spéciale ou avec un toit opaque sur le cockpit, les élèves apprenaient peu à peu à se fier à leurs instruments de bord. Lorsqu'ils quittaient l'école élémentaire de pilotage, ils étaient débarrassés en grande partie de leur peur et de leur méfiance à l'égard du pilotage aux instruments, et ils s'étaient débarrassés de leur tendance instinctive à se guider d'après leur perception du mouvement de l'avion plutôt que d'après les indications données par leurs instruments de bord. Morgan raconte que l'on insistait beaucoup pour que les élèves se servent de leurs instruments de bord au cours des exercices de vrille:



Des *Anson I* de la 7^e EPM, à Fort Macleod (Alberta) volent en formation près de la chaîne des Montagnes Rocheuses. (PMR 74-259).

(...) selon des constatations faites en Angleterre, les pilotes de chasse descendaient en vrille pour traverser les éternels nuages qui obscurcissaient le ciel en hiver, et ils se tuaient tout simplement parce que l'altitude était trop faible sous les nuages pour qu'ils puissent en vol à vue redresser leur avion à temps. Nous commençons par faire des exercices de mise en vrille de nos *Fleet*, et quand nous avions appris à les faire correctement, on nous plaçait sous une verrière opaque dans le cockpit arrière et nous devions refaire ces exercices (mise en vrille et sortie de vrille) en nous fiant uniquement aux instruments de bord (indicateur de virage à aiguille et à bille, et indicateur de vitesse...). À Aylmer, avec les *Harvard*, c'était la même chose: mise en vrille et sortie de vrille, en vol d'abord à vue, puis aux instruments, dans le noir (...)⁸³

Pour que les élèves parviennent au niveau de compétence nécessaire, on complétait les séances d'entraînement aérien par des cours magistraux et des exercices avec un Link Trainer. Le temps consacré à ces exercices fut augmenté et passa de cinq heures en mai 1940, à dix heures à la fin de l'année, puis à vingt heures en 1941 et à vingt-cinq heures en 1943. Richard Gentil, un élève de la 5^e E.P.M. à Brantford, où l'on s'entraînait sur des Anson, se vit rappeler avec insistance.

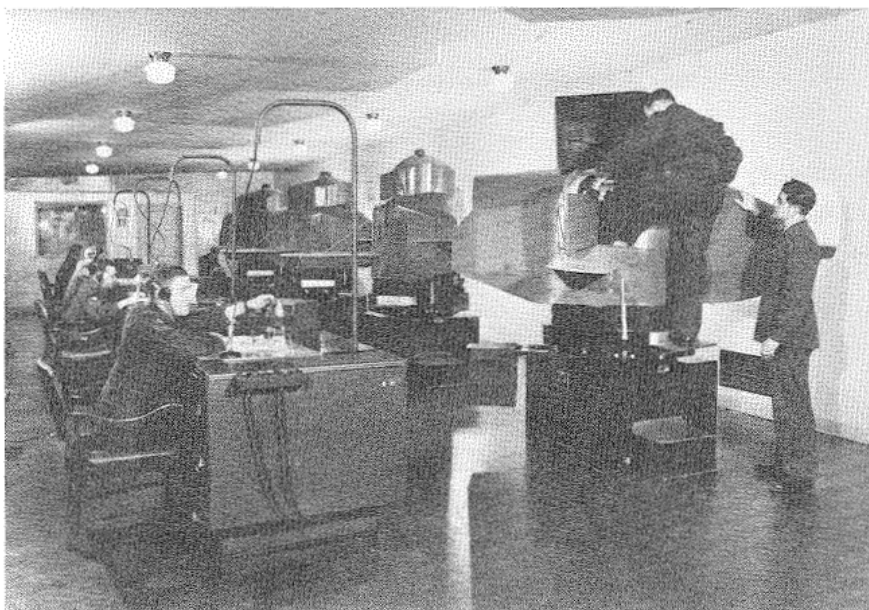
«qu'il ne sortirait pas vivant de cette guerre s'il n'était pas capable de se servir vraiment bien de ses instruments de bord... Alors, refusant de s'avouer vaincu, il alla s'exercer pendant un nombre d'heures incalculable sur le *Link Trainer* (...) et rapidement, il excella au pilotage aux instruments (...)⁸⁴

En tant que commandant de bord lors des opérations aériennes, le pilote devait connaître un peu les fonctions exercées par les autres

membres de l'équipage. Mais étant donné que les avions école n'étaient jamais armés, les élèves-pilotes n'avaient surtout qu'une connaissance théorique des techniques de bombardement et de tir. Pour ajouter une note de réalisme, les exercices de navigation longue distance de nuit, au cours desquelles à tour de rôle chaque élève-pilote exerçait les fonctions de navigateur et de mitrailleur, se terminaient souvent par un simulacre de bombardement en passant au-dessus d'une chambre noire (une petite cabane sur le toit de laquelle on avait installé des lentilles télescopiques et des miroirs réfléchissants. Au lieu de bombes, l'avion lançait un rayon lumineux dont l'image était projetée sur un écran à l'intérieur de la cabane où se tenait un instructeur pour contrôler la précision du bombardement.* On utilisait aussi deux autres accessoires: la photomitrailleuse et le simulateur de bombardement. Ce genre de mitrailleuse qui «photographiait» au lieu de «tirer» apprenait aux élèves à bien viser, lors des exercices de tir oblique. Ces exercices consistaient à projeter sur un écran l'image d'un avion qui s'avavançait de côté vers eux, afin qu'ils l'identifient aussitôt; s'il s'agissait d'un avion ennemi ils devaient tirer au bon moment en appuyant sur la détente de la photomitrailleuse dont le cliché photographique pris à cet instant montrerait la précision du tir.

Le simulateur de bombardement était un appareil ingénieux qui permettait de placer l'élève dans une véritable situation de combat. C'était une tour de deux étages contenant une plate-forme surélevée sur laquelle le pilote, assis dans le cockpit d'un faux avion muni de tous les instruments de bord appropriés, voyait projeté sur un écran horizontal le panorama du territoire ennemi. En appuyant sur un bouton, l'instructeur pouvait déclencher le mécanisme de projection d'un film qui donnait à l'élève l'illusion de voler. L'instructeur indiquait alors une cible à l'élève et lui ordonnait de diriger son avion vers elle, de la cadrer dans son viseur et de la bombarder. Sur le pupitre de contrôle, l'instructeur pouvait vérifier la précision de ce bombardement et montrer à l'élève les erreurs commises.⁸⁵ Ce n'est qu'à partir de 1943, que ce genre d'accessoires fut largement utilisé pour l'entraînement des élèves. Il est difficile de dire dans quelle

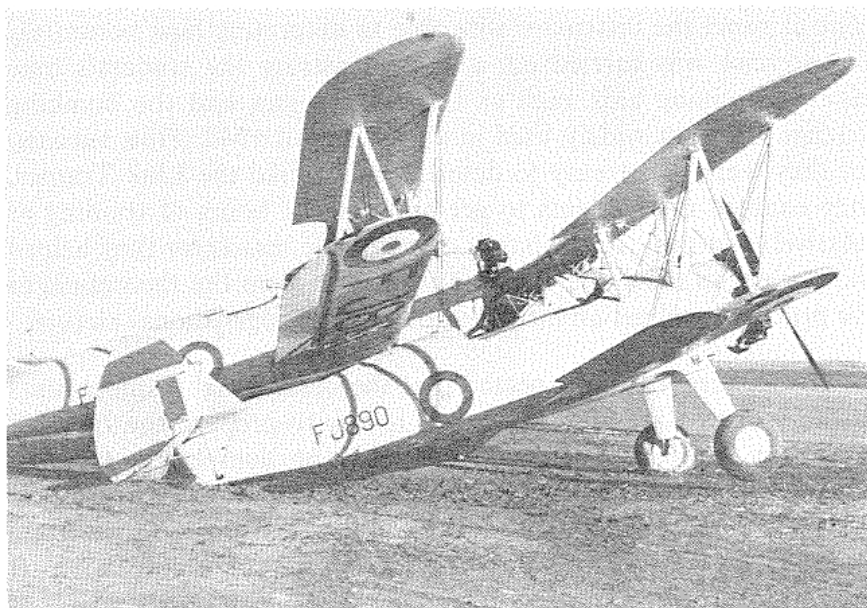
* Au cours de la Première Guerre mondiale, on se servait aussi de la chambre noire (appelée *camera obscura*) pour les exercices de bombardement simulé. (S.F. Wise: Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale, 111).



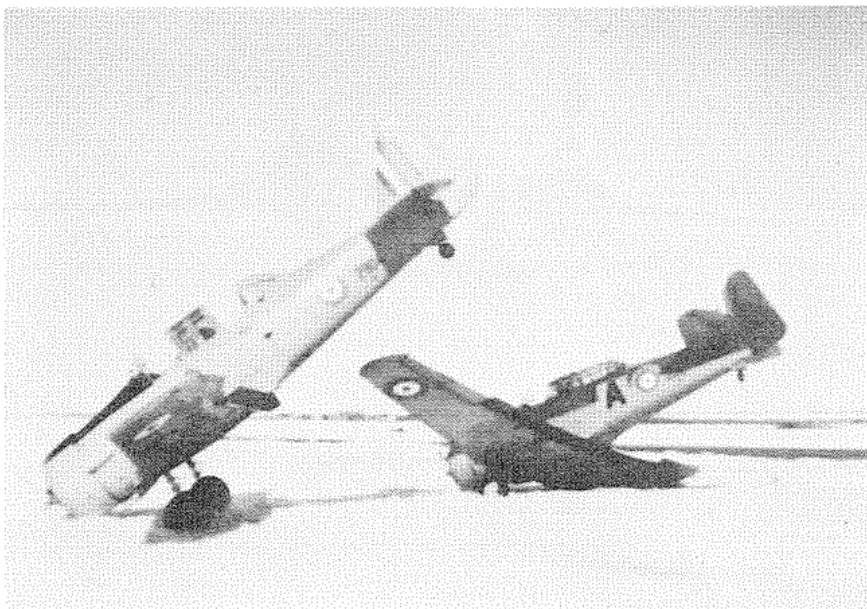
Préparation d'un exercice de vol dans un appareil Link à la 19^e EPM. (PMR 81-213)

mesure ces appareils furent efficaces, mais il est certain que de même que le Link Trainer, ils eurent l'avantage de permettre aux élèves de s'entraîner assez économiquement pendant des centaines d'heures. Utilisés à bon escient par des instructeurs compétents, ils facilitèrent aux élèves le passage final de la théorie à la pratique et à bien comprendre les exigences de leur métier de pilotes de guerre.

On pouvait difficilement s'attendre à ce qu'au Royaume-Uni les unités d'entraînement opérationnel, chargées de la préparation au combat des élèves brevetés du P.E.A.C.B., soient entièrement satisfaites des élèves-pilotes formés au Canada. Dans l'ensemble, elles trouvaient peu à redire au sujet de leurs aptitudes de pilote, mais elles observaient de temps en temps des lacunes chez eux dans des domaines comme le vol en formation, l'identification des avions et la radionavigation. Ces observations furent prises en considération par le ministère de l'Air qui recommanda que les programmes d'instruction soient modifiés en conséquence.⁸⁶ C'est ainsi que l'écart existant entre les connaissances acquises par les pilotes au Canada et les connaissances qu'ils étaient censés avoir à leur arrivée



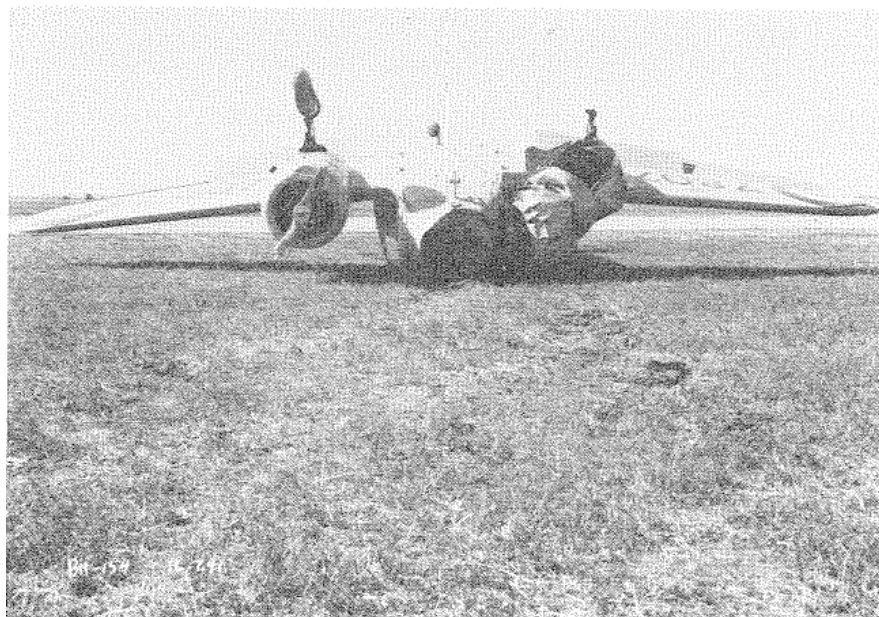
Pendant les heures d'entraînement aérien, 1c, élèves-pilotes devaient faire preuve d'une grande vigilance afin d'éviter des accidents comme cette collision survenue entre deux avions-écoles *Stearman* de la 32^e, EEP, à Bowden (Alberta). (PMR 77-12).



Les avions *Harvard* avaient une factieuse tendance à faire des embardées et à sortir de la piste en se posant au sol. 31 n'était donc pas rare que des élèves-pilotes atterrisse sur le nez comme ces deux avions de la 9^e EPM, photographiés sur l'aérodrome de Summerside (Î.-P.-É.). (PMR 76-598).



À Calgary, le 17 juin 1943, deux élèves-pilotes de la 3, EPM sortent indemmes, d'une collision survenue entre leurs *Cessna Crane* au moment du décollage. Les deux appareils ne sont plus qu'un amas de ferraille. (PMR 81-139).



À Brandon, ce *Cessna Crane* piloté par un des meilleurs élèves de la 31^e promotion de la 12C FPM, tourna sur le dos à l'atterrissage. (PMR 81-153).



À Moose Jaw, cet avion *Oxford* A.S. 537 de la 32^e EPM s'est écrasé au sol à la fin d'un vol d'entraînement, mais son pilote n'a pas été blessé. (PMR 81-141).



Les instructeurs et les élèves de la 12^e EPM, à Brandon (Manitoba), accompagnent solennellement le convoi mortuaire de deux élèves-pilotes tués le 13 septembre 1941 dans le premier accident grave survenu à cette école. (PMR 81-140).



Un pilote de la 32^e EPM fut mortellement blessé lorsque son *Oxford II A.S.930* s'écrasa au sol, le 11 avril 1943. (PMR 81-146).

dans les unités opérationnelles outre-mer diminuait constamment, sans jamais toutefois disparaître complètement. Dans le cas du pilotage aux instruments, par exemple, un pilote sortant d'une école de pilotage installée dans la région des Prairies, serait peu habitué à voler dans les nuages ou dans le brouillard. Or, ces conditions météorologiques étaient fréquentes au Royaume-Uni et en Europe, et dans les régions côtières canadiennes, et il fallait que les nouveaux pilotes aviateurs s'y adaptent rapidement.

Dans un plan collectif d'entraînement comme le P.E.A.C.B. des accidents étaient inévitables. Seize élèves de la première promotion de la 1^{re} E.P.M. furent les victimes d'accidents. Quatorze d'entre eux s'en tirèrent avec seulement quelques égratignures ou en furent quittes pour la peur, mais deux élèves furent mortellement blessés.⁸⁷ Des accidents continuèrent à faire des victimes et à la fin du P.E.A.C.B., on comptait 856 élèves tués ou gravement blessés.⁸⁸ Beaucoup de ces accidents mortels avaient été causés par des incartades commises par des pilotes dont l'habileté n'était pas tout à fait à la hauteur de leur audace. La plus fréquente de ces incartades consistait à voler en rase-mottes, et ni les malheureux exemples, ni

les avertissements, ni la cour martiale ne purent y mettre fin complètement. En 1941, 170 accidents fatals survinrent pendant l'entraînement, dont quarante étaient dues à des acrobaties aériennes à faible altitude et au vol en rase-mottes. Trente-sept accidents furent la conséquence de pannes de moteur, trente et un se produisirent lors d'exercices de vol de nuit, vingt furent dues à des collisions aériennes, quinze imputables à un mal fonctionnement des instruments de bord et des hélices, et vingt-sept attribuables à diverses causes.⁸⁹

En 1942, l'introduction d'un nouveau programme plus efficace de prévention des accidents, ainsi que la mise en vigueur d'un code de discipline plus sévère et une méthode d'enquête plus approfondie sur les causes d'accidents, contribuèrent à faire baisser leur nombre. Au cours de la première année du P.E.A.C.B. il y avait un accident mortel pour 1 156 heures d'entraînement aérien; pendant la dernière année du plan ce taux fut réduit de moitié.⁹⁰

Plus de cinquante pour cent de tous les accidents étaient des accidents mineurs, qui faisaient rarement des blessures graves, mais qui coûtaient cher et embarrassaient les autorités. Certains avions en portaient les marques, comme par exemple ce *Tiger Moth* n° 4080 de la 5^e E.E.P. à High River qui eut un de ses ailerons endommagé lors d'un accident survenu sur la piste de l'aérodrome en 1940 après cent-cinquante-huit heures de vol. Le 3 janvier 1941, cet appareil fut de nouveau endommagé par un élève-pilote lors d'un atterrissage brutal. Vite réparé et remis en service, il eut son hélice endommagée lorsqu'il percuta contre une barrière. En juillet, le *Tiger Moth* n° 4080 eut son train d'atterrissage presque complètement brisé. Réparé encore une fois, il vola sans incidents jusqu'au moment où il fut mis au rancart et remplacé par un *Cornell*. Pendant toute sa durée de service, le *Tiger Moth* n° 4080 avait accumulé au total 2359 heures de vol, consommé 16 000 gallons d'essence et transporté pas moins de 200 différents pilotes dont aucun n'avait été blessé.⁹¹

Dans l'ensemble, les pilotes brevetés du P.E.A.C.B. furent soigneusement sélectionnés et bien préparés. Il était inévitable que pendant les premiers mois de la guerre quelques jeunes gens désireux d'obtenir un brevet de pilote militaire sans en avoir vraiment

l'aptitude, furent admis dans les écoles du P.E.A.C.B. et ensuite envoyés outre-mer sans préparation suffisante, à cause de la pénurie de pilotes dont souffrait la R.A.F. à cette époque. Quoi qu'il en soit, malgré ces difficultés et d'autres suscitées par la préparation en masse de nouveaux pilotes, et par l'obligation de respecter les délais et les quotas imposés, dès le début on réussit à établir et à maintenir dans les écoles du P.E.A.C.B. des normes d'instruction très élevées qui exigeaient beaucoup d'efforts de la part des élèvespilotes et des instructeurs. Quoique l'A.R.C. se plaignit en général d'une baisse de qualité des recrues au fur et à mesure que la guerre se prolongeait, on aurait de la difficulté à le prouver d'une façon ou d'une autre. Ce que l'on peut toutefois dire avec certitude c'est que la qualité de l'instruction continua envers et contre tout à s'améliorer. À l'École centrale de pilotage, à Trenton, ainsi que dans les trois écoles de pilotes-instructeurs, on vérifiait constamment les méthodes d'instruction utilisées ce qui permettait de grands progrès en matière de standardisation de l'instruction et des tests d'examens - surtout au cours des derniers mois du P.E.A.C.B. Les études et les expériences faites à l'E.C.P. servirent à établir les bases du programme des centres d'instruction d'après-guerre et, de même que la réussite globale du P.E.A.C.B., valurent à l'A.R.C. une solide réputation d'efficacité sur le plan de l'entraînement aérien.

Références bibliographiques - Chapitre 7

- 1 Auteur anonyme, «The Flying Instructors' Lament», *Contact Trenton: Official Organ of the Royal Canadian Air Force Station*, Trenton, Ontario, (1^{er}, février 1942), 25, dossier Central Flying School, S Hist. Poème attribué à un élève-instructeur anonyme de l'École centrale de pilotage à Trenton. En voici une adaptation:

Lamentations d'un pilote-instructeur

«Papa, que faisais-tu pendant la guerre?
Que faisais-tu pour notre victoire?»
«J'étais pilote-instructeur, mon garçon,
Je montrais comment sortir d'une vrille.»

Hélas! Quelle malchance!
Il me faut tourner en rond dans les airs,
Et guider les premiers vols de nos futurs aigles
Au lieu d'abattre des avions nazis.

Alors, on décolle, on tourne et on atterrit
pendant des matinées entières,

Et l'après-midi, jusqu'à l'heure du thé,
on pilote aux instruments. Et il me faut hurler:
«Redresse-le! Incline-le! – Sors
ton train d'atterrissage!» -
«Tu dérapes!» - «Tu glisses!»

Et dès que c'est fini avec un groupe d'élèves,
on recommence aussitôt avec le groupe suivant,
Et l'on montre à quatre nouveaux élèves
L'intérieur du cockpit et
Le fonctionnement des commandes et des instruments de bord!

Mais en lisant parfois dans les journaux, le récit d'exploits
accomplis par mes anciens élèves, je me sentais fier d'avoir
été leur maître et de leur avoir montré la route des étoiles.

- 2 *Notes on the History of RAF Training 1939-44*, 188; Hitchins, *Air Board*, 166, 185, 225.
- 3 (F.H. Hitchins), «Central Flying School», PRF, Central Flying School, S Hist.
- 4 Daily Diary Central Flying School (31 décembre 1941 et 31 juillet 1942), S Hist.
- 5 «British Commonwealth Air Training Plan. Flying Training,» n.p., Section Two, Part Three, Instructors, S Hist, 181.009 (D89A); Daily Diaries, S Hist.
- 6 Entretien du 18 mai 1977 avec le colonel d'aviation P.Y. Davoud, Dossier biog. de Davoud, S Hist.
- 7 Progress Reports Nos. 34 and 35 by the Chief of the Air Staff (19 octobre et 16 novembre 1942) S Hist 73/15558, VI.
- 8 Daily Diary, Central Flying School, articles divers, S Hist.
- 9 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», the Service Flying Training Schools, Part Two, Organization, S Hist 181.009 (D89A).
- 10 Progress Report No. 29 by the Chief of the Air Staff (11 mai 1942) S Hist 73/1558, V; Minutes of the Supervisory Board (18 octobre 1943), app. 111, S Hist 73/15558, VIII.
- 11 Dossier biog. de Bannock, S Hist.
- 12 Minutes of Meeting of the Supervisory Board (15 novembre 1943), app. III; *ibid.* Hugh A. Halliday, «Tempest Tiger, SQL David C. Fairbanks, DFC & 2 Bars», *The CAHS Journal*, XV (été 1977), 50-54.
- 13 Progress Report No. 45 by the Chief of the Air Staff, 20 septembre 1943, S Hist 73/1558, VII.
- 14 McKay Hitsman, J., «Manpower Problems of the Royal Canadian Air Force During the Second World War», (15 janvier 1954), S Hist, Report No. 67, 23.
- 15 Dossier biog. de Bannock, S Hist.

- 16 S Hist, 74/7,1, 130, 188-189.
- 17 «Selection of Personnel», S Hist, 74/7, III, 653-992.
- 18 «Recruitment for Preparatory Training», *ibid.*
- 19 «Selection of Personnel», 675, S Hist 74/7, III; Progress Report No. 40 by the Chief of the Air Staff (19 avril 1943), S Hist 73/1558, VII.
- 20 «Selection of Personnel», 656-662.
- 21 «Manning Depots», S Hist 74/71, IV, 827.
- 22 Daily Diary No. 1 Initial Training School (1^{er}, mai 1940), S Hist; Daily Diary No. I Service Flying Training School (4 novembre 1940), S Hist.
- 23 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Initial Training Schools, S Hist, 181.009 (D89A).
- 24 Report No. 9 by the Chief of the Air Staff (9 septembre 1940), S Hist 73/1558, II.
- 25 Progress Report No. 23 by the Chief of the Air Staff (10 novembre 1941), 73/1558, IV.
- 26 Extrait de Jean Pariseau, *Albertaines images...*, Edmonton, Éd. La Survivance. 1978.
- 27 Peden, Murray, *A Thousand Shall Fall*, Stittsville (Ontario), Canada's Wings, 1979, 36.
- 28 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Part Two, Section Two, The Elementary Flying Training Schools, Chapter Three, Syllabus of Instruction, S Hist, 181.009 (D89A).
- 29 *Ibid.*
- 30 Gentil, Richard, *Trained to Intrude*, Londres, Bachman & Turner, 1974, 48; Morgan, Len, *The AT-6 Harvard* (Famous Aircraft Series), New York, Arco Publishing Co., 1965), s.l.
- 31 Progress Report No. 64 by the Chief of the Air Staff (16 avril 1945), S Hist 73/1558, X; «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Part Two, Section Two, The Elementary Flying Training Schools - Statistical Summary. S Hist 181.009 (D89A).
- 32 Leckie à l'officier d'aviation commandant la 2^e Région d'entraînement aérien, 19 septembre 1940, (voir J. Mackay Hitsman: «Manpower Problems of the Royal Canadian Air Force During the Second World War», 39), S Hist 74/12.
- 33 Leckie au QG de la 1^{ère} Région d'entraînement aérien, 20 janvier 1941, *ibid.*
- 34 Entretien avec le sénateur Godfrey, dossier biog. de Godfrey, S Hist.

- 35 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Chapitre II, The Civilian Operated Schools, App. A; Chapter VII, The Grading School Programme and Section Two, Service Flying Training, Part One, Introduction, Service Schools Under the BCATP, S Hist 181.009, (D89A).
- 36 *Ibid.*; Minutes of Meeting of the Supervisory Board (23 août 1943), S Hist 73/1558, VII.
- 37 Training Command Instructions, signées par le vice-maréchal de l'Air R.G. Howsan, officier d'aviation commandant la 4^e Région d'entraînement aérien (septembre 1943), S Hist 181.009 (D6502).
- 38 *Ibid.*
- 39 Progress Report No. 52 by the Chief of the Air Staff (17 avril 1944).
- 40 Progress Report No. 64 by the Chief of the Air Staff (16 avril 1945), S Hist 73/1558, X; Craven et Cate, *Men and Planes*, 578.
- 41 *Ibid.*
- 42 Report No. 11 by the Chief of the Air Staff (11 novembre 1940), S Hist 73/1558, II.
- 43 Progress Report No. 23 by the Chief of the Air Staff (10 novembre 1941), *ibid.* IV; Progress Report No. 24 by the Chief of the Air Staff (15 décembre 1941), *ibid.*
- 44 Progress Report No. 25 by the Chief of the Air Staff (19 janvier 1942), *ibid.*; Progress Report No. 30 by the Chief of the Air Staff (15 juin 1942), *ibid.* V.
- 45 Progress Report No. 31 by the Chief of the Air Staff (20 juillet 1942), *ibid.*; Progress Report No. 36 by the Chief of the Air Staff (21 décembre 1942), *ibid.*, VI; Progress Report No. 39 by the Chief of the Air Staff (15 mars 1943), *ibid.*, VII; «*History of Civilian Schools*», S Hist 181.009 (D3).
- 46 *Notes on The History of RAF Training 1939-44*, 137 et App. 7. Les Britanniques furent autorisés à garder aux Etats-Unis quatre écoles d'aviation civile (ayant environ 200 places chacune) et à poursuivre un programme d'entraînement d'observateurs aériens avec la collaboration du *United States Navy Air Service*.
- 47 Progress Report No. 39 by the Chief of the Air Staff (15 mars 1943) S Hist 73/1558, VII.
- 48 Progress Report No. 43 by the Chief of the Air Staff (19 juillet 1943) *ibid.*
- 49 Canadian Flying Clubs Association, Annual Report for the year 1940, S Hist 75/252, 1.
- 50 Daily Diaries, No. 1 Elementary Flying Training School (29 juin 1942) and No. 31 Elementary Flying Training School (13 juillet 1942), S Hist.

- 51 Pattison au DSH (5 décembre 1974), S Hist.
- 52 Minutes of Meeting of the Supervisory Board (15 juin 1942), S Hist 73/1558. V.
- 53 Canada, Chambre des communes, *Rapport (N° 1) du Sous-comité N° 1* (3 novembre 1941).
- 54 *Ibid.*
- 55 *Ibid.*
- 56 «History of Civilian Flying Schools», S Hist, 181.009 (D3).
- 57 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», The Elementary Flying Training Schools, Chapter V, Instructor Policy, S Hist 181.009 (D89A).
- 58 *Ibid.*
- 59 *Ibid.*
- 60 «Minutes of a meeting of School Vice-Presidents held at the Chateau Laurier, Ottawa, 7-8 October 1942», Royal Canadian Flying Clubs Association.
- 61 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», The Elementary Flying Training Schools, Chapter V, Instructor Policy; S Hist, 181.009 (D89A).
- 62 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Section Two, Service Flying Training, Part Two, Organization and Administration, S Hist, 181.009 (D89A); Progress Report No. 20 by the Chief of the Air Staff, (11 août 1941), *ibid.*, 73/1558, IV.
- 63 Report No. 9 by the Chief of the Air Staff (2 septembre 1940), S Hist, 73/1558, 11; Report No. 17 by the Chief of the Air Staff (12 mai 1941), *ibid.*, 111; Progress Report No. 21 by the Chief of the Air Staff (15 septembre 1941), *ibid.*, IV; Progress Report No. 27 by the Chief of the Air Staff (16 mars 1942), *ibid.*, V.
- 64 «British Commonwealth Air Training Plan, Flying Training», Section Two, Service Flying Training Schools, S Hist, 181.009 (D89A).
- 65 Pennie, A.M., «Memories of the training plan, an affectionate look back at a memorable chapter in Canadian aviation history» (Part Two), *Flight* (septembre-octobre 1971), 13-14.
- 66 Morgan, *Harvard*.
- 67 Pennie, (Part One), *Flight* (juillet-août 1971), 25.
- 68 Morgan, *Harvard*.
- 69 Pennie, «Memories of the Training Plan (Part Two)», 12.

- 70 Morgan, *Harvard*.
- 71 *Ibid*.
- 72 Grande-Bretagne. The Air Ministry, the Department of the Air Member for Training, *Instructor's Handbook of Elementary Flying Training* (Londres: H.M. Stationery Office, 1942), *passim*.
- 73 Morgan, *Harvard*.
- 74 *Ibid*.
- 75 *Ibid*.
- 76 *Ibid*.
- 77 Pennie, «Memories of the Training Plan (Part Two)», 12.
- 78 Grande-Bretagne, The Air Ministry, The Department of the Air Member for Training, *Instructor's Handbook of Elementary Flying Training* (Londres; H.M. Stationery Office, 1943, 169.
- 79 Morgan, *Harvard*.
- 80 Pennie, «Memories of the Training Plan (Part Two)», 12.
- 81 Peden, *A Thousand shall fall*, 66.
- 82 *Ibid.*, 67.
- 83 Morgan, *Harvard*.
- 84 Gentil, *Training to Intrude*, 60.
- 85 Informations fournies par M. J.A. Griffin et le major J.J.-B. Pariseau.
- 86 Hall au QG de l'A.R.C. outremer, 31 août 1942, Fee à Campbell, 28 sept. 1942, Ferris à Campbell, 6 octobre 1942, Ford au Q.G. de l'A.R.C. outremer, 19 octobre 1942, S Hist 181.009 (D2746).
- 87 Daily Diary, 1 SFTS, annotations diverses, 22 juillet au 30 sept. 1940, S Hist.
- 88 «The British Commonwealth Air Training Plan», S Hist 73/1558, X, 55.
- 89 Rapports des accidents du P.E.A.C.B., Air Member for Training Division, «Mentioned in Despatches», janv. 1941, 1-2, S Hist 181.009 (D4761).
- 90 «The British Commonwealth Air Training Plan» S Hist, 73/1558, X, 55.
- 91 «30 for 4080», *Flip*, 1 (fév. 1943), 3-4, Daily Diary, 5 EFTS, S Hist; Cartes d'avions Tiger Moth 4080, S Hist; John A. Griffin, *Canadian Military Aircraft Serials and Photographs*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1969, 271.

8

Les autres membres d'équipages aériens

(observateurs, navigateurs, bombardiers aériens,
radionavigants, mitrailleurs aériens
et mécaniciens de bord)

À bord d'un avion de bombardement, la tâche de l'observateur aérien est, à bien des égards, celles qui exige le plus d'attention et qui comporte le plus de responsabilités ... Il lui faut constamment faire preuve de vigilance ... Il lui faut déterminer et tracer la route à suivre, repérer instantanément la position de l'avion sur la carte de navigation, juger des conditions météorologiques, guetter l'apparition de givre et avoir constamment à l'esprit des objectifs et des terrains d'atterrissage de rechange ... Il doit être fort en calcul et posséder des connaissances suffisantes en télécommunications pour aider le radionavigant. Il lui faut surtout ne jamais commettre d'erreurs. À bord de la plupart des divers types d'avions, il a beaucoup à faire pour calculer la position de l'avion par rapport aux astres, et le diriger sur l'objectif à bombarder, ce qui peut l'obliger éventuellement à débrancher son masque à oxygène alors que l'avion se trouve à très haute altitude. L'observateur aérien a donc une tâche très fatigante, comme tout pilote bien avisé devrait s'en rendre compte.¹

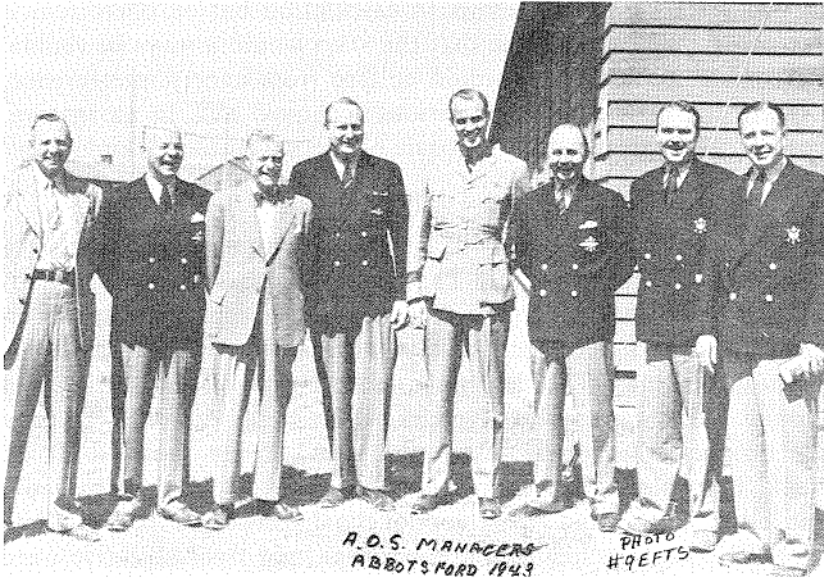
Au début de la guerre, les forces aériennes du Commonwealth étaient loin de posséder un nombre suffisant d'observateurs aériens. La R.A.F. n'en avait qu'un nombre infime par rapport à ses besoins et on en comptait à peine une demi-douzaine dans les forces aériennes des autres pays du Commonwealth.² Dans l'A.R.C., avant la guerre, c'était le pilote et le copilote qui se partageaient le rôle de navigateur au cours des vols de longue durée, et c'était le copilote qui faisait la plus grande partie de ce travail, car il pilotait très peu. À cette époque, les navigateurs (appelés «observateurs» jusqu'en 1942) étaient tous des pilotes brevetés, et, au début de la guerre, les plans pour instaurer un programme de formation spéciale pour les observateurs aériens n'étaient encore que sur papier.³

Le P.E.A.C.B. prévoyait la création de dix écoles d'observation aérienne (E.O.A.) capables, à elles toutes, de former trois cent-quarante observateurs brevetés tous les mois, c'est-à-dire un peu

plus de quatre mille par an. Installées, pour la plupart, sur des aérodromes municipaux généralement utilisées aussi par des écoles élémentaires de pilotage, les écoles d'observation aérienne étaient gérées à contrat par des compagnies d'aviation commerciale, à peu près comme les écoles élémentaires d'aviation prises en charge par les aéroclubs. L'A.R.C. fournissait aux E.O.A. les installations de base et l'équipement essentiel, et les compagnies d'aviation gestionnaires prenaient à leur charge l'entretien des locaux et des installations, ainsi que le déneigement des pistes. Elles engageaient aussi à leurs frais des pilotes d'aviation civile pour les avions d'entraînement des élèves-observateurs, dont l'instruction était entièrement confiée à des instructeurs militaires de l'A.R.C.⁴

La première école d'observation aérienne (ire E.O.A.) qui s'établit sur l'aérodrome municipal de Malton, à Toronto (où se trouvait déjà la 1^{re} E.E.P.), fut organisée par C.R. Troup et W. (Babe) Woollett de la *Dominion Skyways*, une compagnie d'aviation de brousse qui opérait dans le nord du Québec. À l'issue d'entretiens entre dirigeants de compagnies d'aviation de brousse, d'officiers d'aviation et de fonctionnaires du gouvernement, à propos de ces écoles, on demanda à Troup et à Woollett de fonder une société filiale, appelée *Dominion Skyways Training Limited*, pour gérer sans but lucratif la 1^{re} E.O.A. Le personnel de la *Dominion Skyways* servit de noyau à sa filiale la *Dominion Skyways Training Limited*, et du personnel supplémentaire fut engagé et formé en fonction des besoins et rétribué selon les échelles de salaires et de traitements en vigueur dans la *Dominion Skyways* au début de la guerre. La Ire E.O.A. ouvrit ses portes le 27 mai 1940. Elle servit de modèle aux neuf autres écoles qui adoptèrent toutes le système d'organisation et de fonctionnement conçu par Troup et Woollett. À l'exception de la 4^e E.O.A., installée à London (Ont.) et gérée par la *Leavens Brothers Limited* de Toronto, et la 10^e E.O.A., à Chatham (N.B.), gérée par un groupe local dirigé par R.H. Bibby, un pilote de brousse expérimenté, les autres écoles d'observation aérienne furent prises en charge par la *Canadian Pacific Airlines* ou par ses nouvelles filiales.⁵

L'instruction des élèves-observateurs aériens commençait par un stage de quatre à six semaines dans une École préparatoire



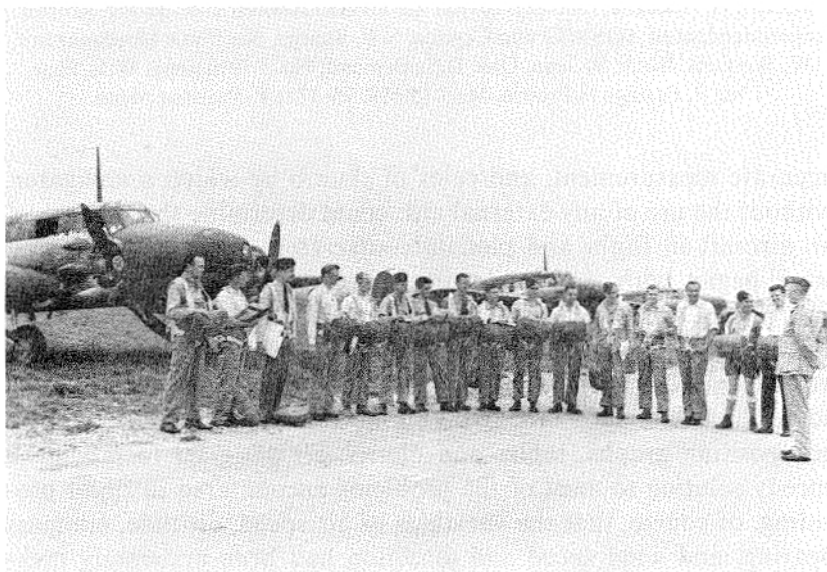
Membres du personnel civil des écoles d'observation aérienne: (de gauche à droite) C.R. Leavens (4^e EOA à London); W.A. McLcod (1^{re} EOA, Malton); Leonard G. Apedaile, conseiller du ministre de l'Air; C.R. Troup, directeur général des écoles d'observation aérienne; colonel d'aviation W.E. Sharpe, du Q.G. de l'Aviation, (adjoint de Leonard C. Apedaile); W. Woollett, directeur des écoles d'observation aérienne de l'Est canadien et directeur de la 9^e EOA, à Saint-Jean (Québec); D.S. Ormond (5^e EOA, à Winnipeg); W.L. Parr (7^e EOA, à Portage la-Prairie). (PMR 75-371). Photo Pattison.

d'aviation où ils se familiarisaient avec les instruments de leur profession: boussoles, sextants, enregistreur de dérive et instruments de calcul divers. Ils s'initiaient à des notions comme celles de vitesse dans l'air par rapport à la vitesse au sol, route et dérive, et aux principes gouvernant le tracé des lignes de vol sur une carte. L'instruction qu'on leur donnait était élémentaire et visait à leur permettre de résoudre des problèmes de navigation théoriques courants.⁶

À l'école d'observation aérienne, la tâche la plus ardue qui attendait les élèves était celle d'apprendre la navigation à l'estime, c'est-à-dire un ensemble de calculs délicats, de mesures précises et de règles pratiques permettant à un navigateur de déterminer la position d'un avion en cours de vol et de tracer sa route d'un point à un autre sans aucune aide extérieure. On commençait par leur faire exécuter de simples tracés et progressivement des tracés de plus en plus compliqués dans lesquels intervenaient les multiples effets de vents

de travers et de variations d'altitude. Ils résolvait ces problèmes en appliquant d'abord des méthodes de calcul longues et fastidieuses, puis ils apprenaient à les faire plus rapidement à l'aide d'instruments de calcul, de graphiques, de tables et de cartes de navigation qui avaient tous pour but d'accélérer la résolution de la plupart des problèmes rencontrés en cour de vol, à condition toutefois de déterminer avec précision et d'utiliser correctement des variables telles que vitesse dans l'air, altitude, relèvement de la boussole, vitesse et direction du vent. Quand les observateurs novices connaissaient parfaitement les procédures de navigation à l'estime, ils passaient à l'étude de méthodes plus élaborées telles que la radio-navigation et l'astronavigation, mais ces dernières n'étaient enseignées que pour faciliter la navigation et non pas pour y suppléer. Elles étaient nécessaires pour rectifier les erreurs de calcul, mais un navigateur ne pouvait en cours de vol être certain que les étoiles seraient toujours visibles, ou que les appareils électroniques seraient à l'abri des ondes de brouillage ennemies. Malgré l'apparition de nouveaux instruments de navigation plus perfectionnés, la navigation à l'estime conservait son rôle fondamental dans l'instruction des navigateurs et dans leurs fonctions.

Pendant les douze semaines qu'ils passaient à l'E.O.A., les élèves-navigateurs accumulaient soixante à soixante-dix heures de vol. Chaque séance d'entraînement aérien commençait par de simples exercices de lecture de carte pour que les élèves apprennent à repérer des détails importants au sol et deviennent aptes à évaluer les distances et à calculer leur position. Petit à petit on introduisait des exercices de calcul de la vitesse du vent, de la dérive et de la vitesse au sol. Au moment voulu, les élèves se voyaient confier la tâche de maintenir l'avion sur sa trajectoire. Ils traçaient sa route, et vérifiaient leurs calculs à l'aide de points-repères déterminés par radiogoniométrie ou par l'observation de la position des étoiles, et ils indiquaient au pilote la direction à suivre. Les instructions concernant le plan de vol, les conditions météorologiques et le lieu de destination étaient données aux élèves avant le départ de l'avion comme cela se faisait pour les raids aériens. Pour mettre les élèves dans une situation plus réelle, une nouvelle série d'instructions leur était parfois donnée après le décollage de l'avion, ce qui les obligeait à refaire en hâte tous leurs calculs.⁷



À Malton (Ontario) des élèves-observateurs sont rassemblés près des avions avant un exercice de navigation aérienne. En hiver, on gelait dans les *Anson*, et, en été, on y étouffait de chaleur, ce qui explique probablement l'accoutrement fantaisiste des élèves, dont l'un, venant d'Australie, s'est mis en shorts. (PL 1078).



À Rivers (Manitoba), à l'École centrale de navigation aérienne, de, observateurs aériens néo-zélandais apprennent à se servir d'un sextant. (2C-22).

Il n'y avait ni note de passage ni note éliminatoire dans le cas des exercices faits en avion comme c'était autrement le cas de ceux faits en classe. En cours de vol, ce qui importait, c'était la façon dont les élèves savaient garder un juste milieu et ne pas trop sacrifier à la vitesse d'exécution ou à la précision des calculs. Déterminer la position d'un avion et tracer sa route était bien plus facile en salle de classe que dans une carlingue étroite et encombrée d'instruments où l'on était gêné par le froid, la nausée et le bruit du moteur. En effet, certains élèves, qui, à terre, arrivaient à résoudre les problèmes de navigation les plus compliqués, trouvaient cela trop fatigant en cours de vol.⁸

Les pilotes des avions d'entraînement des élèves navigateurs méritent plus que d'être mentionnés en passant. Eux qui n'étaient pas des instructeurs, devaient faire un rapport sur le travail et l'attitude des élèves pendant le vol. Pour exercer leurs fonctions, ils devaient bien connaître les procédures de navigation aérienne ou, à défaut, avoir un sens inné de l'orientation, et une dose de patience supérieure à la moyenne. Ils avaient l'ordre de faire suivre à l'avion la route indiquée par les élèves, même si elle était fausse. Si les élèves parfois se perdaient complètement dans leurs calculs, et ne savaient plus quelle route suivre, c'était à eux, les pilotes, de ramener l'équipage et l'avion à la base. En fin de vol, avant de quitter l'appareil, chaque élève remettait son carnet de vol à l'instructeur ou, à défaut, au pilote, qui y inscrivait ses observations sur leurs performances.⁹

Outre la navigation aérienne, le programme d'instruction des observateurs comportait des cours de météorologie, d'identification d'aéronefs, de culture générale, d'éducation physique et d'alphabet Morse (les élèves devaient pouvoir communiquer en Morse à la vitesse de huit mots à la minute). À la fin de leur programme d'entraînement, les élèves observateurs aériens faisaient un stage dans une école de bombardement et de tir avant de recevoir solennellement l'insigne d'observateur une aile simple attachée à un grand O. Environ un tiers des élèves de chaque promotion devenaient sous-lieutenants et les deux autres tiers sergents. Ils faisaient ensuite un stage de quatre semaines de formation intensive en astro-navigation à la 1^{re} École de navigation aérienne à Rivers (Man.), ou à la 2^e E.N.A. à Pennfield Ridge (N.-B.), pour bien connaître les

procédures de navigation en vol de nuit, avant de partir pour le Royaume-Uni. Quelques-uns, cependant, étaient retenus au Canada pour servir à titre d'instructeurs ou pour être affectés aux escadrilles de la défense du territoire ou au *Ferry Command*.¹⁰

Par suite d'un oubli de la part de l'administration les élèves de la première promotion d'observateurs aériens ne reçurent leur insigne distinctif d'observateur breveté qu'après la fin de leur stage à l'École de navigation aérienne, alors située à Trenton. Ils partirent, tous les trente-sept, pour le Royaume-Uni où ils arrivèrent le 24 novembre 1940. La plupart furent affectés aux escadrilles du *Bomber Command*. Lorsque la guerre prit fin, les deux tiers d'entre eux étaient morts, ce qui représente le plus fort pourcentage de pertes subies par les promotions d'élèves-aviateurs du P.E.A.C.B.¹¹

L'instruction des observateurs aériens continua de la sorte sans grands changements jusqu'au début de 1942 où un rapport sur les raids de bombardement confirma qu'un grand nombre de bombes étaient lâchées loin de leurs cibles par suite d'erreurs de navigation. Au retour de leurs raids au dessus du territoire ennemi, «la plupart des équipages de bombardiers prétendaient avoir atteint leur objectif» comme le raconte A.P. Fawley, originaire de North Battleford (Sask.), observateur aérien dans une escadrille du *Bomber Command*. Ils étaient encouragés par des officiers de renseignement trop désireux de montrer à leurs supérieurs des bilans avantageux, à laisser de côté leurs scrupules éventuels et à faire des rapports aussi avantageux que possible.¹² Au fur et à mesure que le temps passait, il arrivait de plus en plus fréquemment que ces rapports fussent contredits par des photographies aériennes qui trop souvent révélaient que les bombardiers avaient lâché leurs bombes à plusieurs milles des objectifs qu'il prétendaient avoir détruits.¹³

En février 1942, la nomination du maréchal de l'Air Arthur Harris au poste de commandant en chef du *Bomber Command* mit fin à ces abus. Se rendant compte que les piètres performances des bombardiers étaient en partie dues au fait que les observateurs aériens avaient trop de tâches à exécuter en cours de vol pour prêter suffisamment attention à la navigation, Harris ajouta aux équipages des bombardiers moyens et des bombardiers lourds un homme supplé-

mentaire qui devait soulager l'observateur aérien de la tâche accaparante de repérer visuellement l'objectif, guider l'avion vers lui, régler l'appareil de visée et lâcher les bombes.¹⁴

Comme le disait Harris:

«Il fallait évidemment ajouter un homme de plus aux équipages de bombardiers ... Le navigateur ayant plus qu'assez de tâches à exécuter pour amener l'avion à quelques milles de l'objectif, surtout au moment de l'attaque ... Sans parler de toutes les autres difficultés ... son travail de navigateur ne lui laissait pas suffisamment de temps pour que ses yeux puissent s'accoutumer à l'obscurité, ce qui était pourtant indispensable pour repérer et viser l'objectif.»¹⁵

À la suite de cette décision on commença, en juin 1942, à former des navigateurs dans des centres spécialisés du P.E.A.C.B., et l'entraînement d'observateurs aériens fut progressivement supprimé pour cesser en octobre.¹⁶ Mais l'ironie du sort avait voulu que la guerre soit à moitié terminée avant que la R.A.F. qui avait pris l'offensive en lançant des raids de bombardement nocturnes, ne comprenne vraiment que les équipages aériens avaient besoin de navigateurs à plein temps qui puissent se consacrer entièrement à leur tâche sans avoir à se préoccuper d'autres choses. Beaucoup d'officiers continuaient à croire que le pilote d'un bombardier pouvait conduire l'avion vers l'objectif avec seulement un minimum d'aide de la part des autres membres de l'équipage.

Le programme d'instruction des navigateurs était similaire à celui des observateurs, mais ne comportait pas de stage dans une école de bombardement et de tir et consacrait moins de temps à l'étude du morse incluse dans le programme de toutes les catégories de personnel navigant, excepté les mitrailleurs. La durée du cours de navigation aérienne fut allongée et portée de douze à vingt semaines ce qui permettait d'augmenter considérablement le nombre d'heures d'entraînement aérien.¹⁷ L'instruction devint plus intensive, et le ministère de l'Air demanda en décembre que les normes d'admission soient relevées et que les élèves tangents et ceux qui étaient affligés d'un incurable mal de l'air, soient éliminés. Le pourcentage d'élèves navigateurs éliminés passa alors de 11 p.c. à 17 p.c. en mars 1943, et baissa rarement en dessous de ce dernier chiffre.¹⁸

La tendance à la spécialisation des membres d'équipage se traduisit aussi par l'apparition de deux nouvelles catégories de naviga-

teurs: les navigateurs-bombardiers et les navigateurs-radio, communément appelés respectivement navigateurs-B et navigateurs-W.* L'instruction des élèves navigateurs de ces deux catégories commença en novembre 1942. Les futurs navigateurs-B firent un stage de huit semaines dans une école de bombardement et de tir, et de douze semaines dans une E.O.A. pour devenir des navigateurs-bombardiers qualifiés. Ils furent employés à bord de bombardiers moyens, d'hydravions à coque et d'avions-torpilleurs. Les navigateurs-W étaient essentiellement des radionavigants capables d'exercer les fonctions de navigateur à bord d'avions rapides bimoteurs de chasse et des bombardiers légers, tels les de *Havilland Mosquito*. Ils étaient bien préparés à leur tâche exigeante. Après un stage de vingt-huit semaines dans une école de radionavigants et un stage de vingt-deux semaines dans une école d'observation aérienne, ils recevaient leur insigne de navigateur.¹⁹

Pour faire face à une demande croissante de navigateurs et de bombardiers aériens, les écoles d'observation aérienne s'agrandirent et, certaines d'entre elles triplèrent leur nombre de places, comme ce fut le cas de la 2^e E.O.A. à Edmonton, dont l'effectif passa d'un peu plus de deux cents élèves en juillet 1942, à près de quatre cents élèves en mars 1943, et à six cent quarante-cinq élèves en juillet 1943, lorsque ses nouveaux bâtiments furent plus ou moins achevés. Environ deux cents membres des forces aériennes encadraient et instruisaient les élèves de cette école dont le fonctionnement et la gestion étaient confiés à quelque mille employés civils, la plupart inaptes au service militaire pour cause de santé.²⁰ Comme il y avait dix autres E.O.A. organisées à peu près de la même façon, et dirigées par des compagnies d'aviation civile, on voit quelles économies de personnel considérables un tel système permettait de réaliser.

En 1940 et 1941, le nombre des observateurs aériens augmenta par suite du transfert au Canada de trois écoles de navigation aérienne de la R.A.F.: la 31^e, réinstallée à Port Albert (Ont.), la 32^e, à Charlottetown (I.-P.-E.), et la 33^e qui, par la suite, absorba la 32^e, à Hamilton. En dépit de la gênante différence de désignation, ces écoles dispensaient un enseignement à peu près identique à celui donné

* *Wireless*

dans les E.O.A. et, en outre, elles faisaient aussi un peu de recherche. La N° 31 *General Reconnaissance School* déménagea au Canada en janvier 1941 où elle s'installa à Charlottetown à côté de la N° 32 *Air Navigation School* pour former des pilotes et des navigateurs. En juillet 1942, une deuxième école de reconnaissance générale, la 1^{re} E.R.G. de l'A.R.C., fut créée à Summerside (Î.-P.-É.). Dans ces deux établissements, les pilotes et les navigateurs se familiarisaient avec les exigences des longs vols océaniques. Les uns et les autres prenaient place en tant que passagers à bord des avions et faisaient pendant des heures entières des exercices de navigation à l'estime.²¹

Installée à Rivers (Man.) où le ciel sans nuages convenait merveilleusement à la pratique de la navigation astronomique, l'École centrale de navigation était le centre directeur du programme d'entraînement des navigateurs aériens. Cette école avait été créée en mai 1942 en fusionnant la 1^{re} E.N.A. (transférée de Trenton à Rivers en 1940) avec la 2^e E.N.A. établie initialement à Pennfield Ridge (N.-B.). Cette école avait pour principale fonction de maintenir uniformément le haut niveau d'instruction donnée dans toutes les écoles de navigation aérienne. Elle leur imposait un programme d'enseignement et elle en contrôlait l'application en envoyant des groupes d'inspecteurs vérifier sur place la qualité de l'instruction donnée dans ces établissements. Les liens qu'elle avait avec la *Empire Central Navigation School* d'Angleterre lui permettaient d'être tenue informée des derniers progrès réalisés dans le domaine de la navigation aérienne,²² mais pas forcément d'avoir accès au matériel d'équipement le plus moderne.

À l'école d'observation aérienne, en fait, la plus grande partie de l'instruction des navigateurs - environ sept cents heures sur un total de neuf cents - se faisait en salles de classe. Pour familiariser leurs élèves avec les réalités du métier, les instructeurs se servaient de films et d'autres types de matériel pédagogique dont le plus répandu était le simulateur de navigation à l'estime que l'on utilisait aussi pour l'instruction des pilotes. Cet appareil ressemblait au compartiment du navigateur d'un bombardier lourd. Dans une salle, les élèves, installés dans plusieurs de ces appareils s'exerçaient à tracer une route de navigation imaginaire sous la surveillance d'un instructeur, qui, assis à un pupitre, modifiait la vitesse et la direction du

vent pour simuler des conditions météorologiques fréquemment rencontrées en cours de vol. Un autre appareil analogue, surmonté d'une coupole, était le simulateur de navigation astronomique, dans lequel les élèves pouvaient s'entraîner à tracer une route de navigation par rapport aux astres.²³

L'avion utilisé pour l'instruction des navigateurs aériens était l'*Avro Anson*. Au Canada, la plus grande partie de leur instruction se faisait à bord d'avions *Anson I* et *Anson V*, quoique l'on utilisât aussi des appareils *Mark III* et *Mark IV* - essentiellement une version modifiée de l'*Anson I* pouvant être équipée d'un moteur américain Jacobs ou Wright Whirlwind au lieu du moteur Armstrong Siddeley Cheetah. Les élèves éprouvaient des sentiments mitigés à l'égard de l'*Anson I*. Cet avion leur plaisait bien, mais il n'appréciaient guère, lors de chaque vol, d'être obligés de rentrer à la manivelle le train d'atterrissage, ce qui était désagréable et fatigant. En outre, pour viser le soleil ou des étoiles avec le sextant, ils devaient ouvrir un hublot de l'avion et s'exposer à des bouffées d'air glacial. Un jour, pour s'amuser, un élève de l'école d'aviation de Malton eut l'idée originale de jeter à travers le hublot un morceau de papier sur lequel il avait griffonné une lettre d'invitation aux jeunes demoiselles de la ville. Ramassée par quelqu'un et publiée dans la presse locale, cette invitation connut un tel succès que son auteur se sentit fort embarrassé.²⁴

Quoique l'industrie aéronautique canadienne réussit à produire, en 1942, des *Anson II*, les navigateurs durent continuer à se débrouiller avec les vieux *Mark I*, *Mark III* et *Mark IV*, puisque tous les *Anson II* sortant des usines canadiennes étaient livrés aux écoles de pilotage. En 1943, l'*Anson V*, un avion spécialement conçu pour l'entraînement des navigateurs, commença à faire son apparition dans quelques écoles d'observation aérienne; l'année suivante on les retrouvait dans presque toutes les écoles. Ces avions *Anson V* étaient dotés de nouveaux perfectionnements et notamment d'un système de chauffage de la cabine, d'une verrière équipée de tuyaux d'air chaud et de deux pupitres de navigateurs éclairés chacun par une lampe orientale et munis chacun d'un assortiment complet d'instruments de navigation. L'*Anson V* était assez spacieux pour un troisième navigateur, ce qui n'était pas le cas de l'*Anson I* où pas

plus de deux navigateurs pouvaient s'installer commodément.²⁵ Ils étaient assistés par un mitrailleur-radio, qui pouvait être lui aussi un élève, et qui était chargé de leur signaler les changements de direction ou de vitesse du vent, ou de leur transmettre des instructions spéciales communiquées par radio de la base.²⁶

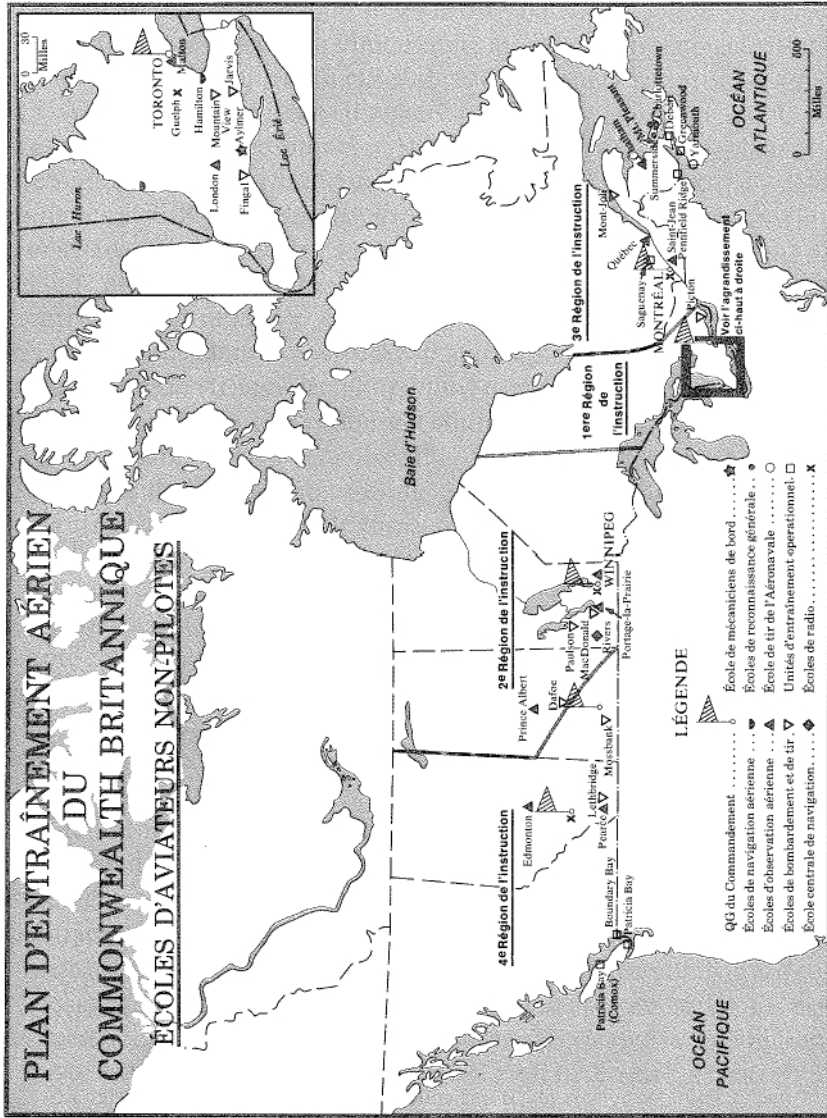
Quand on lui demandait ce qu'il pensait de l'enseignement de la navigation aérienne dans les écoles du P.E.A.C.B., le vice-maréchal de l'Air D.C.T. Bennett, qui avait participé à la création du service transatlantique de livraison d'avions en 1940 et fondé le célèbre *Pathfinder Group* du *Bomber Command* (Groupe d'escadrilles d'éclaireurs du *Bomber Command* de la R.A.F.), et qui était le meilleur spécialiste de la R.A.F. en matière de navigation aérienne pendant la guerre, répondait que cet enseignement était excellent, mais ne pouvait en aucun cas remplacer l'expérience vécue." Faisant allusion au fait que quelques navigateurs, après avoir terminé leur entraînement, faisaient un voyage transatlantique dans la cabine du navigateur d'un avion *Hudson* ou d'un autre appareil, il observait que «c'était pour eux une formidable expérience».

Or, ces navigateurs qui s'en allaient ainsi rejoindre les équipages des escadrilles du *Coastal Command* ou du *Bomber Command*, étaient deux fois plus appréciés que ceux qui arrivaient en bateau au Royaume-Uni après avoir appris leur métier au Canada dans les conditions météorologiques idéales de la région des Prairies.²⁸

Un assez grand nombre de navigateurs formés au Canada étaient versés dans les escadrilles du *Pathfinder Group* et il fallait passer un grand nombre d'heures à parfaire leur instruction, quoique, selon Bennett, les navigateurs sortant des écoles du P.E.A.C.B. fussent généralement bien instruits.²⁹

Le programme d'instruction des élèves bombardiers aériens n'était pas différent de celui des observateurs aériens de jadis. Après leur passage dans une école préparatoire d'aviation, les futurs bombardiers séjournaient huit semaines dans une école de bombardement et de tir,* puis six semaines dans une école d'observation aérienne où ils s'exerçaient surtout à la lecture de la carte. Pendant leurs heures d'entraînement aérien avec les navigateurs ils devaient consulter la carte et transmettre leurs informations au navigateur de bord comme ils auraient à le faire lors des opérations aériennes, et, à

* Bombing and Gunnery School (BGS).



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

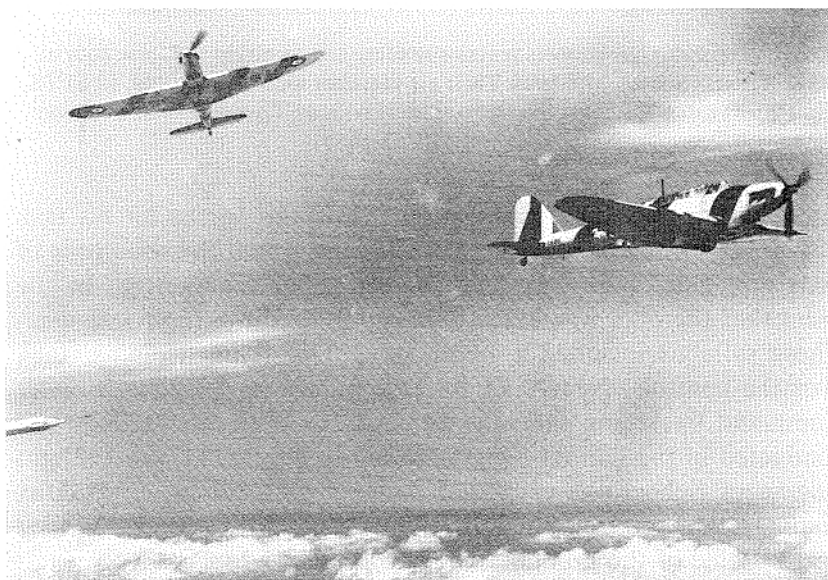
la fin de chaque vol, ils avaient l'occasion de faire des exercices de bombardement. Mais, par la suite, on s'aperçut lors des raids aériens que les bombardiers formés en huit semaines n'étaient pas aussi efficaces qu'on l'espérait et l'on porta à douze semaines la durée de leur stage à l'école de bombardement et de tir.³⁰

L'agrandissement des écoles d'observation aérienne alla de pair avec celui des écoles de bombardement et de tir afin de fournir aux escadrilles opérationnelles plus de bombardiers aériens, de navigateurs-B, de mitrailleurs-radio et de mitrailleurs aériens pour répondre à leurs besoins. Toutes les écoles de bombardement et de tir furent donc agrandies et au mois de septembre 1943, une nouvelle école (la 10^e E.B.T.) ouvrit ses portes à Mount Pleasant (Î.-P.-É.). Un bon exemple de l'expansion de ce genre d'établissements nous est fourni par la Ire E.B.T. à Jarvis (Ont.) dont le nombre d'élèves passa de cent trente en 1942 à quatre cents, un an après. Et de même, à Mont-Joli (Québec), la 9^e E.B.T., qui était la plus grande de toutes et ne formait que des mitrailleurs aériens, avait près de six cents élèves en juillet 1942, et un personnel militaire dont l'effectif était supérieur à mille hommes. Elle possédait cent-dix avions d'entraînement, dont quatre-vingt-deux *Fairey Battle*, parmi lesquels treize appareils étaient dotés d'un dispositif de remorquage de cibles et soixante-neuf étaient équipés d'une tourelle de tir Bristol pour mitraillage aérien.³¹

À partir de 1942, de considérables progrès continuèrent à être réalisés en ce qui concerne l'entraînement des mitrailleurs aériens et des mitrailleurs-radio, qui, auparavant, avait été gêné par une mauvaise préparation des instructeurs et par un manque de matériel approprié. Pour relever le niveau des mitrailleurs-radio qui devenaient de plus en plus des spécialistes de la radionavigation, la durée du cours de formation donné dans les écoles de radionavigants passa de vingt à vingt-huit semaines suivies de six semaines d'entraînement au tir aérien. D'autre part, on augmenta la durée du programme d'instruction des bombardiers aériens, qui passa de quatre à douze semaines dont six semaines d'exercices d'instruction au sol et six semaines d'exercices de bombardement aérien.³² Quoique les avions *Battle* et *Bolingbroke* utilisés pour les exercices de tir aérien fussent équipés de tourelles *Bristol* (au lieu de tourelles *Nash*, *Boulton* et

Paul montées sur les avions des escadrilles participant aux opérations outre-mer) on se servait de tourelles *Paul* pour l’instruction en salle de classe et pour les exercices de tir au sol. Grâce à un matériel plus perfectionné et à un programme de cours de plus longue durée, l’instruction des mitrailleurs aériens devenait plus complexe et plus ardue, et peut-être trop théorique. C’est en partie pour cette raison et en partie à cause d’une baisse de la qualité des recrues que le taux d’échec passa à 17,5% alors qu’il n’était que de 5% en juillet 1942.³³

Le mécanicien de bord était le septième membre de l’équipage d’un bombardier lourd. Il était surtout un mécanicien de moteurs d’aéronef, mais il avait en outre suivi des cours de pilotage pour être capable d’exercer les fonctions d’aide-pilote. En cours de vol, il devait surveiller la consommation de carburant et guetter sur la multitude de cadrans et de jauges graduées tout signe de mal fonctionnement des moteurs. Si le pilote était tué ou gravement blessé, le mécanicien navigant devait alors piloter l’avion à sa place. Presque



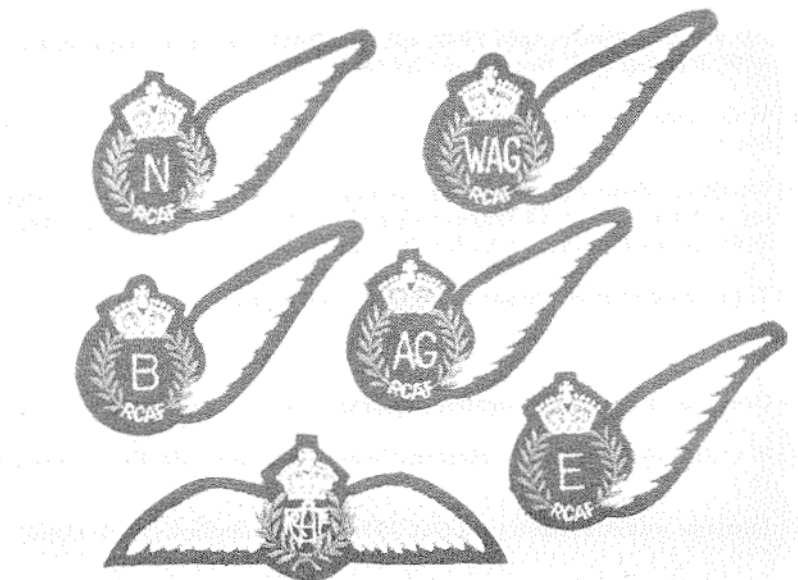
Exercice de tir aérien à la 1^{re} EBT, à Jarvis (Ontario), en juin 1941. L’avion qui remorque la cible et celui du mitrailleur sont l’un et l’autre des *Fairey Battle*. Installé dans le cockpit arrière de l’avion-école, l’élève-mitrailleur tire environ 200 balles traçantes en direction de la cible aérienne. Piloter un avion remorqueur de cible était, évidemment, une tâche peu agréable. (PMR 81-212).



À Montréal, à la 1^{re} École de radionavants, des mitrailleurs-radio apprennent à télégraphier en morse. Les exercices en vol se faisaient à saint-Hubert à bord d'avions *Noorduyn Norseman*, *Tiger Moth* et *Stinson 105*. (PMR 81-148).

tous les mécaniciens navigants du *Bomber Command* de la R.A.F., y compris ceux des escadrilles du 6^e Groupe de l'A.R.C., étaient formés au Royaume-Uni, mais en 1944, la 1^{re} École de mécaniciens de bord ouvrit ses portes à Aylmer (Ont.). Équipée de quatre bombardiers *Halifax* fournis par la R.A.F., cette école forma, en tout, 1913 mécaniciens navigants brevetés dont quelques-uns partirent outremer remplacer les mécaniciens de la R.A.F. dans les escadrilles de l'A.R.C.; les autres servirent dans les escadrilles d'avions multimoteurs de l'A.R.C. stationnées au Canada pendant la guerre.³⁴

Jusqu'en 1943, le rôle des navigateurs, des bombardiers aériens, des radionavigants et des mitrailleurs aériens était assez peu connu du public et même des futures recrues dont un petit nombre s'étonnaient d'apprendre que l'on cherchait des candidats pour d'autres catégories de membres d'équipage que celle de pilote. Cette ignorance était nuisible au recrutement de même qu'au moral des équipages aériens. Pour tenter de remédier à cette situation, les centres de recrutement commencèrent à mettre davantage en vedette l'équipage aérien en tant qu'unité de combat, qu'il s'agisse de



Insignes de navigants attribués aux membres de l'A.R.C. brevetés du P.E.A.C.B. celui des observateurs aériens n'est pas inclus, ayant été discontinué en octobre 1942. (PL 605).

l'équipage de deux hommes d'un avion *Mosquito* ou de l'équipage de sept hommes d'un avion *Lancaster*. À la fin de leur tour de service outre-mer, les membres d'équipages qui rentraient au Canada parlèrent aussi de leur vie d'équipe dans les escadrilles opérationnelles. Toute cette publicité finit par donner des résultats positifs et par convaincre un plus grand nombre de recrues de s'orienter vers une carrière de navigateur ou de bombardier aérien. Celle de pilote fut toujours la plus prestigieuse. Aussi les candidats canadiens marquaient-ils presque toujours leur préférence pour la carrière de pilote lorsqu'on leur demandait d'indiquer leur choix.

Références bibliographiques - Chapitre 8

- 1 The United Kingdom, Air Ministry Pamphlet 133, «Aircrew Training, Abridged Report of the Conference held in the United Kingdom, January/February 1942», May 1942, 13, «The British Commonwealth Air Training Plan; HQ 927-1-1», VI, S Hist 80/408.
- 2 *Notes on the History of R.A.F. Training, 1939-44*, 87-90.
- 3 Air Force General Orders (AFGO) 3 et 4, 1939, et Air Force Routine Orders (AFRO) 43, 1938, S Ifist.

- 4 «History of Civil Flying Schools», S Hist 181.009 (03).
- 5 *Ibid.*, Minutes of Meeting of the Supervisory Board, British Commonwealth Air Training Plan, (8 April 1940) app. «G», S Hist 73/1558, 1; enregistrement sur bande magnétique par F. Hotson des paroles prononcées par W. Woollett, s.d., S Hist.
- 6 Goddard, W.G., «History of Navigation Training», 12-13 et app. III, S Hist 74/17; *ibid.*, app. III.
- 7 Goddard, 14-17; «Syllabus for the Training of Navigators at Air Observer Schools and Central Navigation School»; renseignements fournis par M. R.V. Dodds.
- 8 Lettre d'Hotson au DSH, datée du 5 août 1980 et enregistrée sur bande magnétique.
- 9 *Ibid.*
- 10 Goddard, «History of Navigation Training» 14-17, S Hist 74/17.
- 11 Manning, R.V., «The First Observer Course», *The Roundel*, XII (octobre 1960), 14-15.
- 12 Entretien avec A.P. Fawley, le 18 octobre 1974, Dossier biog. Fawley, S Hist.
- 13 Webster, Sir Charles, et Frankland, Noble, *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945*, Londres, Her Majesty's Stationnery Office, 1961, I, 163-164; Bennett, Air Vice-Marshal D.C.T., *Pathfinder: a War Biography*, Londres, Muller, 1958, 111-112.
- 14 Harris, Sir Arthur, *Bomber Offensive*, New York, Macmillan, 1947, 96-97.
- 15 *Ibid.*
- 16 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - 31 March 1945)», S Hist 73/1558, X, 18-19.
- 17 *Ibid.*
- 18 Progress Report No. 40 by the Chief of the Air Staff, 19 avril 1943, S Hist 73/1558, VII.
- 19 Progress Report No. 36 by the Chief of the Air Staff, 21 décembre 1942, S Hist 73/1558, VI; Goddard, «History of Navigation Training», 20, 33-35, S Hist 74/17.
- 20 Daily Diary, No. 2 AOS, 31 juillet 1942, 31 mars 1943 et 31 juillet 1943, S Hist.
- 21 Goddard, «History of Navigation Training» 24-26, S Hist 74/17; Report No. 13 by the Chief of the Air Staff, 13 janvier 1941, S Hist, 73/1558, 111; Progress Report No. 33 by the Chief of the Air Staff, 17 août 1942, S Hist 73/1558, VI.

- 22 Goddard, «History of Navigation Training» 21-23, S Hist 74/17.
- 23 *London Air Observer*, XI (novembre 1944), 72, 74, Daily Diary No. 4 Air Observer School, novembre 1944, S Hist.
- 24 Manning, «The First Observer Course» 14-15.
- 25 *London Air Observer*, I (mai 1944), 12.
- 26 Hotson au DSH, 5 août 1980.
- 27 Entretien avec le vice-maréchal de l'Air D.C.T. Bennett, 17 juin 1976, Dossier biog. Bennett, S Hist.
- 28 *Ibid.*
- 29 *Ibid.*
- 30 Goddard, «History of Navigation Training» 30-32, S Hist 74/17; «The British Commonwealth Training Plan (December 17, 1939 - March 31, 1945)», 19-20, S Hist 73/1558, X.
- 31 Daily Diaries, No. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 31 BGS, S Hist.
- 32 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - March 31 1945)», 18, S Hist 73/1558, X.
- 33 Progress Report No. 64 by the Chief of the Air Staff, 16 avril 1945, S Hist 73/1558.
- 34 Progress Report No. 56 by the Chief of the Air Staff, 21 août 1944, S Hist, 73/1558, IX; «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - March 31, 1945)», S Hist, 73/1558, X.

9

La pénurie d'effectifs en 1943 et la réduction de la durée des stages d'entraînement aérien

En 1943, le P.E.A.C.B. parvint à son plein rendement. À la suite des mesures appliquées l'année précédente, le nombre d'élèves-aviateurs brevetés à leur sortie des centres d'entraînement aérien augmenta considérablement, et passa de 1 574 en janvier à 5 157 en octobre, un chiffre record inégalé.¹ Si la guerre était alors loin d'être terminée, elle venait d'être gagnée dans le domaine de la formation des membres d'équipages aériens. Toutefois, cette année-là fut, pour le recrutement, une période incertaine marquée par des tendances contradictoires. En effet, l'A.R.C. qui éprouvait d'énormes difficultés de recrutement au cours du premier semestre, vit affluer pendant le second semestre tant de candidats qu'elle ne savait plus qu'en faire.

Aux termes de l'accord signé en 1942, le Canada s'était engagé à prendre à sa charge la moitié du coût du P.E.A.C.B. et à fournir la moitié des élèves-aviateurs admis chaque année dans les centres d'entraînement. En tant que pays-hôte le Canada devait, en outre, fournir des élèves supplémentaires pour remplacer ceux que les autres membres du Commonwealth n'avait pu envoyer en temps voulu. En chiffres ronds, le quota canadien s'élevait annuellement à 34 600 recrues (sur un total de 68 419), soit au moins 2 900 par mois,² ce qui paraissait excessif par rapport aux moyens dont disposait l'A.R.C., et ce n'est qu'une seule fois qu'elle parvint à satisfaire à ce quota lorsqu'au mois d'avril 1943, elle admit 3 379 Canadiens dans ses écoles d'aviation.

Quoi qu'il en soit, malgré une constante diminution du nombre des recrues, qui de janvier à juillet chuta de 2 462 à 1 206 l'A.R.C. réussit presque à fournir chaque mois son contingent d'élèves-aviateurs,³ grâce aux trop nombreux candidats qu'elle avait recrutés pendant les années plus favorables, afin de parer à une éventuelle pénurie. Ces recrues étaient affectées à diverses tâches pendant leur période d'attente qui pouvait durer trois mois et parfois davantage. Au fur et à mesure de leur prise en charge par les divers centres d'entraînement, ils étaient remplacés par d'autres recrues qui venaient attendre à leur tour. En 1940, 1941 et 1942, on les voyait sur les aérodromes, occupés à divers travaux et chargés de toutes sortes de fonctions allant de celle de garde, à celle d'aide-cuisinier. Une autre méthode de mise en réserve pratiquée par la Marine, par l'Armée et aussi par l'Aviation, consistait à enrôler des candidats que l'on mettait aussitôt en congé sans paie en leur ordonnant toutefois de se tenir prêt à répondre à l'appel en cas d'urgence. Une troisième méthode plus fréquemment utilisée consistait à faire suivre aux recrues un programme d'études scolaires de rattrapage afin de les aider, le cas échéant, à acquérir le niveau d'instruction requis pour leur admission dans les forces aériennes.

Au début d'avril 1943, il ne restait plus que 9 592 recrues sur la liste d'attente, ce qui, de l'avis du maréchal de l'air L.S. Breadner, était une marge de réserve suffisante permettant au Canada de respecter ses engagements en ce qui concernait le quota d'élèves qu'il devait fournir chaque année⁴ Au mois de mai, contrairement à son attente, le nombre des enrôlements diminua et tomba de 1 338 à 1 181, réduisant à 5 907 hommes la réserve de recrues. Celle-ci suffisait encore, mais disparaîtrait rapidement si cette baisse continuait. Devenu moins optimiste, Breadner prévint le Conseil de surveillance que «la baisse du nombre des enrôlements et la diminution des réserves de candidats attendant d'être admis dans les centres d'entraînement aérien causaient beaucoup d'inquiétude à l'état-major de l'A.R.C.». ⁵ Une légère augmentation du nombre de jeunes gens recrutés en juin ne diminua en rien cette inquiétude, car «cette amélioration n'était pas le signe d'un renversement de la tendance qui à long terme était à la baisse». ⁶

La R.A.F., qui espérait que le Canada lui fournirait vingt-cinq

pour cent de son personnel aérien,⁷ surveillait de près les statistiques des centres de recrutement canadiens. Au mois d'août, à Québec, juste avant l'ouverture de la Conférence «Quadrant» au cours de laquelle on allait discuter des plans d'invasion de l'Europe, Sir Charles Portal, maréchal en chef de l'Air et chef d'état-major de la R.A.F., eut une conversation avec Breadner au sujet des difficultés de recrutement et ce dernier l'invita à faire parvenir au gouvernement canadien une note écrite à ce sujet. Suivant ce conseil, Portal souligna donc combien il était important pendant cette phase critique de la guerre de continuer à entraîner suffisamment d'aviateurs pour piloter les avions neufs fournis en nombre croissant par nos usines. Il insista aussi pour que le gouvernement canadien fasse tout son possible pour continuer à fournir le même quota de recrues sur qui l'on dépendait, tant sur le plan qualitatif que quantitatif.⁸

L'inquiétude manifesté par Portal se comprenait aisément à un moment où l'intensification des raids aériens sur la Grande-Bretagne causaient des pertes qui, en 1942 et au cours des premiers mois de 1943, prenaient des proportions alarmantes. En prévision de l'invasion de l'Europe et d'autres opérations ultérieures les Britanniques espéraient et même demandaient que leurs alliés américains leur accordent «la place à laquelle ils avaient droit dans la lutte contre le Japon».⁹

Quant au recrutement, on pouvait néanmoins se réjouir de la forte augmentation du nombre des enrôlements dans la Division féminine de l'A.R.C., créée en juillet 1941, et dont la devise était «Servir pour que les aviateurs combattent». Cette devise servit de thème à la campagne de recrutement lancée en 1943, campagne qui fut tellement efficace que le nombre de femmes enrôlées dans l'A.R.C. doubla et s'éleva à 14 562 en 1943.¹⁰ Bien qu'elles aient été affectées dans de nombreux endroits pour s'acquitter de diverses tâches, on les rencontrait surtout dans les différents QG et dans les écoles de pilotage, et les écoles de bombardement et de tir. Beaucoup d'entre elles excellèrent dans le métier de techniciens d'instruments de bord, alors que d'autres travaillaient comme mécaniciens d'aéronef et de moteurs d'aéronef sur un pied d'égalité avec leurs camarades masculins. Certaines prétendaient même que «les avions avaient une odeur d'huile qui était fort agréable».¹¹ Leur présence permit de li-

bérer de nombreux hommes (plus de mille en août et en septembre) des équipes d'entretien au sol qui furent admis comme élèves-aviateurs dans les centres d'entraînement aérien.¹²

Fait intéressant à noter à propos du recrutement, au printemps de l'année 1943 plus de 60 p.c. des enrôlés étaient âgés de moins de vingt ans (au lieu de 25 p.c. précédemment), ce qui signifiait que la tranche de la population capable de fournir des candidats-aviateurs commençait à devenir très limitée.¹³ En 1943, l'âge minimum de recrutement du personnel navigant, qui était fixé à dix-sept ans et demi en octobre 1941, fut abaissé à dix-sept ans. Le recrutement de jeunes gens appartenant à ce groupe d'âge commença en août¹⁴ d'où une augmentation immédiate des enrôlements qui s'accrut en septembre à mesure que d'autres jeunes Canadiens décidaient de s'engager dans l'A.R.C. au lieu de retourner à l'école. Il y eut en tout 1 883 enrôlés en août, 2 909 en septembre, 2 717 en octobre, 2 718 en novembre, mais seulement 1 713 en décembre,¹⁵ ce qui aurait causé un certain désappointement si la crise causée par une pénurie de candidats n'avait déjà été surmontée.

Les garçons de dix-sept ans ne pouvaient s'engager dans l'A.R.C. sans le consentement de leurs parents. Ils furent donc enrôlés comme «*boy airmen*» et ne pouvaient commencer à piloter avant d'avoir atteint l'âge de dix-huit ans. En attendant ils grossissaient les rangs des candidats inscrits sur les listes d'attente du P.E.A.C.B. et suivaient les cours de rattrapage scolaire spécialement organisés à leur intention.¹⁶ Pendant le troisième trimestre de l'année 1943, plus de la moitié des recrues destinées aux équipages aériens de l'A.R.C. étaient des garçons de dix-sept et dix-huit ans (1 206 en juillet, 1 883 en août et 2 909 en septembre).¹⁷

Le 6 août, environ une semaine avant que Portal n'insiste auprès de Breadner pour obtenir l'assurance que la R.A.F. pourrait continuer à recevoir un flot constant de recrues du Canada, le Premier ministre britannique soulevait des doutes sur la nécessité d'avoir d'importantes réserves de pilotes au sein du *Fighter Command* de la R.A.F. comme en témoigne le passage suivant de sa lettre au Vice-Premier ministre Clement Attlee:

Votre commission pour le personnel de l'aviation devrait certainement examiner de près les énormes excédents d'équipages par rapport au nombre d'appareils disponibles dans les groupes de

chasse (1). On conserve 3 038 équipages pour armer 1 725 avions. On donne comme raison qu'ils doivent se tenir à proximité pour pouvoir décoller à tout moment, mais cette explication n'est valable que dans certains secteurs et dans certaines conditions. L'aviation de chasse n'a pas subi de grosses pertes depuis la bataille d'Angleterre et il me semble que l'on pourrait réaliser là des économies substantielles. On se demande si tout est calculé avec une pareille prodigalité. L'aviation de bombardement, bien qu'engagée de façon plus continue dans des actions très dures, opère avec une marge bien inférieure. Par contre, l'aviation côtière est remarquablement pourvue d'équipages en excédent. Mais, là, la nécessité d'avoir un nombre d'avions aussi élevé que possible en patrouilles à longue distance est primordiale et il est possible qu'elle exige, pratiquement, deux équipages par appareil. Toutefois, je le répète, cela ne s'applique pas à l'aviation de chasse.¹⁸

Cette lettre avait été écrite seulement quelques jours avant que Portal n'ait quitté l'Angleterre pour se rendre à Québec où il devait prendre part à la Conférence «Quadrant (et peu de jours avant que Churchill ne parte pour la même destination). Le Premier ministre avait, à une date antérieure, interrogé le chef d'état-major de l'Air au sujet d'excédents de pilotes dans le *Fighter Command*,¹⁹ et n'avait pas été entièrement satisfait de sa réponse.²⁰ Poursuivant son enquête, Churchill s'apercevait maintenant que le ministre de l'Air n'avait pas une idée exacte des effectifs réels des équipages aériens de la R.A.F.

On s'en aperçut bien à l'automne. Alors qu'en novembre, à Ottawa, le Conseil de surveillance s'était réuni pour discuter de la nécessité éventuelle de prolonger le P.E.A.C.B. au-delà du 31 mars 1945, date à laquelle il devait prendre fin conformément aux termes de l'Accord de 1942, le haut-commissaire de Grande-Bretagne qui venait juste de rentrer du Royaume-Uni, lui communiqua que les membres du Cabinet de guerre était en train d'examiner à fond la question des effectifs. «Sans connaître encore les résultats de cette étude, il était toutefois évident, disait-il, qu'une réduction du P.E.A.C.B. s'imposait,²¹ ce qui fut bientôt confirmé par le ministère de l'Air. En décembre, on entreprit donc les démarches nécessaires pour supprimer quatre écoles élémentaires de pilotage et cinq écoles de pilotage militaire.²²

Ce n'était qu'un début. En décembre 1944, Harold Balfour, sous-secrétaire d'État à l'Air et le maréchal de l'Air Sir Peter Drummond, directeur de l'entraînement au Conseil de l'Air de la R.A.F., arrivèrent au Canada afin de discuter avec Power et Leckie d'autres réductions du P.E.A.C.B. Ce dernier, promu maréchal de l'Air, avait, au début de l'année, succédé à Breadner au poste de chef de

l'état-major de l'Air, et sa nomination montrait l'importance militaire et politique du P.E.A.C.B. dans la participation du Canada à l'effort de guerre et le rôle important joué par Leckie dans la mise en vigueur de ce plan.

Les réserves d'effectifs aériens accumulées au Canada et Royaume-Uni exigeaient une réduction immédiate du P.E.A.C.B. mais encore fallait-il savoir de quelle façon et dans quels délais cette réduction pouvait se faire sans inconvénients pour l'économie canadienne, pour le moral des élèves-aviateurs, et pour les opérations aériennes ultérieures, et sans donner la fâcheuse impression que le Canada relâchait son effort de guerre. Face à ces impondérables, Balfour et Power adoptèrent une solution de compromis qui consistait à réduire progressivement de quarante pour cent en tant que le P.E.A.C.B.²³ Le 16 février, à la fin de ses entretiens avec Balfour, Power prit la parole à la Chambre des communes pour expliquer les motifs qui rendaient nécessaire la réduction du P.E.A.C.B. :

« Dans les trois ans écoulés depuis la signature, en 1939, de l'entente relative au plan d'entraînement, le souci principal du Canada et de ses associés à cet égard a été de mettre sur pied un organisme de formation aérienne qui permettrait la constitution d'une aviation de combat égale (...) à celle l'ennemi. Aujourd'hui (...) cet objectif est atteint, et (...) nous jouissons, sur tous les théâtres de guerre, d'une supériorité aérienne croissante (...) il y a des milliers de membres des équipages aériens qui passent par les unités d'entraînement opérationnel (...) et (...) plus après eux, des dizaines de milliers de jeunes aviateurs passent par les écoles d'instruction du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. »²⁴

Cette réduction de quarante pour cent devait se faire en supprimant trente-deux et demi des quatre-vingt-deux écoles de formation du personnel navigant, à savoir : trois écoles préparatoires d'aviation, huit écoles élémentaires de pilotage, onze écoles de pilotage militaire, trois et demi des écoles d'observation aérienne et navigation, six écoles de bombardement et de tir et une école de radionavigants. Ces écoles, qui fonctionnaient pour ainsi dire pleine capacité, devaient être fermées progressivement par étapes à commencer par les écoles préparatoires d'aviation, et disparaître toutes avant la fin de l'année en cours.

Peu après leur retour en Angleterre, Balfour et Drummond s'aperçurent que les excédents de personnel navigant étaient plus importants que l'on ne s'y attendait, et sans doute étaient la conséquence d'un règlement exigeant que toutes les recrues destinées aux équipages aériens soient mobilisées dès le 1^{er} avril en prévision, des

opérations de débarquement en Europe. Dans une lettre adressée personnellement à Leckie, Drummond disait que toutes les escadrilles regorgaient d'aviateurs, et que les unités d'entraînement opérationnel et les unités de perfectionnement étaient bien dotées de réserves d'aviateurs et que les centres d'accueil étaient bondés de nouvelles recrues pour les équipages aériens:

«Je crains beaucoup qu'au moment de l'ouverture du deuxième front, nos pertes ne soient en rien comparables à celles auxquelles nous sommes prêts à parer et que, de ce fait, la situation actuelle ne s'aggrave encore ultérieurement au cours de cette année.»²⁶

Dans la perspective d'une autre éventualité, Drummond pensait toutefois que ces excédents de personnel pouvaient se justifier par le fait que «nul ne sait ce que nos forces aériennes pourraient avoir à accomplir en cas d'échec de l'opération «Overlord».²⁷

Mais l'opération «Overlord» (nom de code du débarquement en Normandie) ne fut pas un échec, et de plus, comme Drummond le prévoyait, l'incontestable supériorité aérienne des Alliés fit que les pertes furent bien moins lourdes qu'on ne le craignait. Le 27 juin, il écrivit de nouveau à Leckie pour lui dire notamment:

«Je pense que vous conviendrez que nous avons fait tout notre possible pour prolonger la durée des cours et pour organiser des programmes spéciaux, et que (...) nous ne pouvons plus continuer à garder les excédents de recrues; nous devons les transférer là où l'on peut les utiliser sans délai, et même les affecter à des unités terrestres appartenant ou non aux forces aériennes»²⁸

Au Canada, les bureaux de recrutement de l'A.R.C. fermèrent le 17 juin, jusqu'à nouvel ordre.²⁹ À cette date, 19 964 élèves-aviateurs, dont 10 437 Canadiens, se trouvaient dans les centres d'entraînement. En plus 5 739 Canadiens qui étaient retenus pour cause de maladie ou pour tout autre motif, après avoir commencé leurs cours, devaient normalement obtenir leur brevet; 206 autres élèves étaient dans des unités d'entraînement opérationnel et un reliquat de 7 631 recrues de l'A.R.C. suivaient des cours spéciaux de rattrapage scolaire.³⁰

Toute réduction dépassant les quarante pour cent devait tenir compte de la participation du Canada et d'autres membres du Commonwealth aux opérations militaires dans le Pacifique après la fin de la guerre en Europe. Power et Balfour avaient fait leurs calculs en envisageant l'envoi en Extrême-Orient d'une force aérienne canadienne composée de quarante-sept escadrilles de chasseurs et

de bombardiers,³¹ mais le gouvernement canadien se sentait de moins en moins disposé à assumer une si lourde charge, et, lors de la Conférence «Octagon» qui eut lieu à Québec en septembre 1944, on décida de réduire considérablement la participation de l'A.R.C. Quoique l'importance des effectifs de ce cc d'aviation canadien n'ait pas encore été précisé et ne le serait encore avant six mois,³² il était clair que l'on avait largement assez de personnel pour les équipages des escadrilles de ce corps expéditionnaire aérien. Rien ne justifiait plus le maintien d'un vaste plan d'entraînement aérien de sorte que le gouvernement canadien décida d'accélérer la réduction du P.E.A.C.B. et de le terminer 31 mars 1945.³³

Avant de blâmer les Britanniques et les Canadiens d'avoir laissé le P.E.A.C.B. prendre des proportions aussi exagérées, il faut remarquer que les Américains en avaient fait autant avec la U.S.A.A.F. En effet, pendant la première partie de l'année 1943 elle eut beaucoup de difficulté à trouver des recrues pour ses équipages aériens, et elle en vint à recruter des jeunes gens de dix-sept ans. En octobre, elle s'aperçut qu'elle avait d'énormes excédents de personnel navigant et en novembre elle procéda à des réductions.³⁴ Dans les deux cas, l'erreur commise avait essentiellement pour cause un pourcentage de pertes inférieur aux prévisions, (celles des escadrilles de chasse, de défense côtière et de transport aérien et celles des escadrilles de bombardement ayant été généralement très lourdes en 1942 et 1943, et au cours du premier trimestre de 1944, mais beaucoup plus légères ensuite), ainsi que le besoin de prévoir d'avance et de constituer des réserves de recrues suffisantes pour un an. Il faut cependant tenir compte du fait que la R.A.F. et la U.S.A.A.F. étaient toutes les deux tellement persuadées que seule la supériorité aérienne permettrait de gagner la guerre, et tellement pressées de le prouver, qu'elles eurent tendance à développer exagérément leurs programmes d'entraînement aérien.

Malgré les excellentes intentions de l'A.R.C., la période de décélération du P.E.A.C.B. s'avéra fort pénible pour tous ceux qui y étaient impliqués. Lorsqu'en novembre, on commença à freiner le plan, 13 341 élèves, soit environ 6 000 élèves de moins qu'en juin, se trouvaient à diverses étapes de leur entraînement, alors que 5 814 jeunes Canadiens étaient prêts à être admis dans les écoles prépara-

toires d'aviation, et qu'à l'autre extrémité de la chaîne 3 865 élèves brevetés attendaient dans les dépôts d'embarquement le moment de leur départ.³⁵ Les candidats prêts à être admis dans les écoles préparatoires d'aviation furent enrôlés dans l'armée de terre afin d'être versés dans les unités où une véritable pénurie d'effectifs commençait à se faire sentir. Les élèves qui avaient déjà commencé leur entraînement furent autorisés à continuer, mais leur moral était très ébranlé par ce brusque changement de politique qui signifiait, notamment, un prolongement de la durée des cours, un relèvement des normes, un accroissement du pourcentage d'échec et une diminution des nominations d'officiers.³⁶ À leur sortie des écoles élémentaires de pilotage, les élèves se voyaient contraints à l'inaction pendant un certain temps faute de places libres dans les écoles de pilotage militaire encore ouvertes, et ceux d'entre eux qui ne voulaient pas attendre leur tour d'être admis dans l'une de ces écoles pouvaient se faire libérer et se rengager comme mitrailleurs aériens, car il y avait encore des places vides dans cette catégorie, ou se faire muter dans l'armée, ce qui était un choix pénible à faire pour des jeunes pilotes ambitieux. Le sort des élèves déjà admis dans les écoles de pilotage militaire était relativement meilleur, car ils devaient travailler dur pour suivre leur programme d'instruction rénové, dont la durée se trouvait portée de vingt à vingt-huit semaines. Mais il y avait de fortes chances qu'après avoir obtenu leur brevet, les 1 066 Canadiens appartenant à ce groupe de 2 339 pilotes soient affectés à des unités de réserve, et, en conséquence, qu'ils ne soient jamais appelés en service actif.³⁷

Le sentiment de découragement généralement suscité par tous ces brusques changements se voit nettement dans certains passages de lettres censurées écrites par des élèves-aviateurs britanniques. Bien qu'on leur eût promis qu'ils pourraient un jour achever leur formation, ils étaient extrêmement mécontents de l'interrompre, d'avoir à prolonger leur séjour au Canada, et, en attendant, de servir de bouche-trous. L'un d'entre eux, dont l'entraînement était retardé de cinq mois, se lamentait d'être là comme tous les autres «occupés à des menus travaux, incapables de s'intéresser à rien.» Un autre, qui apparemment attendait de pouvoir terminer son entraînement de bombardier aérien, se plaignait en termes encore plus virulents:

Maintenant, on ne veut pas de bombardiers aériens ... ce nouveau programme de cours est si difficile et si long que seuls les brillants élèves réussissent à passer ... Tout le monde est découragé ... À la moindre incartade, on est renvoyé ... on se fait dire plus ou moins gentiment: «On n'a pas besoin de vous; allez-vous en chez les mitrailleurs aériens.»³⁸

À la demande du gouvernement britannique, le gouvernement canadien accepta que les écoles de la R.A.F. ferment en premier. Celles qui avaient un rôle jugé essentiel furent reprises par l'A.R.C. et reçurent un nouveau numéro d'ordre pour continuer à fonctionner dans le P.E.A.C.B. C'est ainsi que la 31^e Unité d'entraînement opérationnel (U.E.O.) de Debert et la 36^e U.E.O. de Greenwood, en Nouvelle-Écosse, qui toutes les deux préparaient des aviateurs destinés à piloter les avions *Mosquito* dans des escadrilles d'interception aérienne, devinrent la 7^e et la 8^e U.E.O. de l'A.R.C., encadrées et dirigées par des Canadiens. La 32^e U.E.O. de Patricia Bay (C.-B.), qui auparavant instruisait des équipages d'escadrilles d'avions torpilleurs, devenue 6^e U.E.O. de l'A.R.C., fut chargée d'instruire les équipages des escadrilles de transport aérien. Plusieurs de ces aviateurs brevetés seraient affectés à celles qui devaient être envoyées dans le Sud-Ouest de l'Asie. En avril 1944, une unité de formation des membres d'équipages de bombardiers lourds pour la R.A.F., la 5^e U.E.O., avait été installée à Boundary Bay (C.-B.), mais sous le commandement de l'A.R.C. Cette unité était dotée de quadrimoteurs *Consolidated Liberator*, les plus gros avions utilisés dans les centres d'entraînement du P.E.A.C.B., et les aviateurs brevetés à la fin de leur période d'instruction devaient, eux aussi, être envoyés dans le Sud-Ouest de l'Asie.³⁹

En 1944, à la fin du mois de novembre, toutes les écoles britanniques, à l'exception de deux* avaient été fermées ou reprises par l'A.R.C., mais en décembre encore environ 3 800 élèves-aviateurs de la R.A.F. poursuivaient leur entraînement au Canada ainsi que 800 élèves de la R.A.A.F. et 325 élèves de la R.N.Z.A.F. En janvier 1945, le gouvernement britannique demanda l'admission toutes les deux semaines de cent élèves-pilotes et d'une centaine d'élèves-navigateurs dans les centres d'entraînement canadiens.⁴⁰ Ce programme commença aussitôt et continua jusqu'au 31 mars 1945 dans le cadre du P.E.A.C.B. jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouvel accord anglo-canadien aux termes duquel l'instruction au Canada des

* La 31^e École de navigation aérienne de Port Albert (Ont.) ferma ses portes en février 1945; la 11^e École de tir de l'Aéronavale de Yarmouth (N.-É.) fut supprimée le 30 mars 1945.

élèves-aviateurs de la R.A.F. continuerait à une échelle bien plus réduite jusqu'à la fin de la guerre contre le Japon. Ce nouvel accord était, toutefois, entièrement distinct de celui du P. E.A.C. B.⁴¹

Au cours des deux dernières années du P.E.A.C.B., un nombre croissant d'élèves-aviateurs, originaires de pays européens alliés, tels que la Belgique, la France, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne et la Tchécoslovaquie, vinrent faire leur instruction au Canada. Des escadrilles de ces pays ainsi que des aviateurs isolés, combattaient au sein de la R.A.F. Jusqu'en 1942, toutes ces escadrilles, excepté celles de l'aviation norvégienne, utilisaient les bases de la R.A.F. au Royaume-Uni, mais à mesure qu'un plus grand nombre d'écoles britanniques déménageaient au Canada, les élèves-aviateurs alliés furent aussi admis dans les centres d'entraînement du P.E.A.C.B. qui devinrent de petites Sociétés des Nations où l'on parlait anglais avec toutes sortes d'accents et aussi une demi-douzaine de langues étrangères.⁴²

La Norvège fut la première en Europe à envoyer ses escadrilles s'entraîner au Canada et la seule à le faire dans ses propres centres d'instruction aérienne. Lorsque la Norvège fut occupée par les Allemands, en mai 1940, de valeureux rescapés des Forces aériennes norvégiennes* décidèrent de s'en aller en Angleterre pour continuer la lutte, et, voyant que l'espace aérien britannique était extrêmement encombré, ils entamèrent des pourparlers avec le gouvernement canadien en vue de reconstituer leurs escadrilles au Canada et de les équiper d'avions achetés par eux aux États-Unis**. Les pourparlers progressèrent rapidement, car le Gouvernement norvégien en exil avait les fonds nécessaires pour couvrir ses dépenses.⁴³ En juin 1943, les pourparlers aboutirent à un accord de principe (officiellement signé en août), étant bien entendu que l'A.R.C. ne pourrait fournir que très peu d'aide puisqu'elle se consacrait alors à la mise en oeuvre du P.E.A.C.B.⁴⁴

Avec un peu d'aide de la part du *Toronto Flying Club*, les Norvé-

* Avant la guerre, la Norvège avait deux forces aériennes distinctes: l'Aviation de l'Armée et l'Aéronavale; Au Canada, ces deux forces se réorganisèrent et fusionnèrent pour former l'Aviation royale norvégienne (Royal Norwegian Air Force); Norvège, ministère de la Défense du royaume de Norvège, *Norway and its Defence Forces*, 1964, s. l.

** Parmi les avions commandés se trouvaient notamment des monoplans d'entraînement *Fairchild PT-19* et des avions de chasse *Curtiss P-40 Warhawk* et *Douglas 8A-5*.

giens commencèrent à s'entraîner en août, pendant que des négociations avaient lieu avec la Commission portuaire de Toronto pour obtenir l'autorisation d'utiliser l'aéroport de Toronto Island. Finalement, ce fut sur un terrain situé à proximité de cet aéroport, au bout de la rue Bathurst, que l'Aviation royale norvégienne installa un centre d'instruction communément désigné sous le nom de *Little Norway*. On se souvient surtout de ce centre d'aviation qui comprenait un dépôt des effectifs, une école technique, une école de radio-navigants et diverses unités. Au début, les Norvégiens voulaient y organiser un programme complet, du niveau élémentaire jusqu'au niveau supérieur, mais ce projet s'avéra trop ambitieux. Lorsqu'en 1941, un premier groupe d'environ trente élèves eut complété son entraînement, la mission britannique de liaison (Air) et l'A.R.C. autorisèrent les autres à poursuivre leur entraînement dans les écoles de pilotage, d'observation aérienne, etc. du P.E.A.C.B. En conséquence, la base de *Little Norway* servit d'école élémentaire de pilotage, et, à toutes fins utiles, adopta le même programme et les mêmes critères que les E.E.P. du P.E.A.C.B.*

Au fur et à mesure que la base de *Little Norway* étendait ses activités, ses installations et ses locaux finirent par devenir si encombrés qu'en 1943 elle fut transférée au nord de Toronto, où un aéroport rarement utilisé, près de Gravenhurst, dans la région de Muskoka, avait été mis à sa disposition. Des membres de l'Aviation royale norvégienne achetèrent un terrain de 400 acres situé non loin de cet aérodrome et ils y établirent un centre de loisirs où les aviateurs norvégiens pouvaient se délasser par la pratique du ski en hiver, et par celle d'activités comme la pêche, le camping et la natation en été. Les élèves-aviateurs qui séjournaient à *Little Norway* étaient, pour la plupart, des Norvégiens qui s'étaient enfuis en passant par la Suède, un pays neutre, d'où ils avaient pu s'envoler pour l'Angleterre à bord d'avions britanniques ou américains dont certains étaient pilotés par leur propres compatriotes. Quelquesuns, risquant le tout pour le tout, avaient traversé la mer du Nord en chaloupe afin de continuer le combat au côté des Alliés et de libérer leur pays. À leur arrivée au Canada, tous ces engagés volontaires allaient séjourner quelque temps au centre récréatif de l'Aviation

* Quatre cent vingt-six aviateurs reçurent leur formation élémentaire de pilotes à la base de *Little Norway* avant d'être admis ensuite dans d'autres écoles pour l'obtention de leur brevet militaire.

royale norvégienne pour se reposer, se détendre et reprendre des forces. Ils recevaient ensuite une formation militaire de base avant d'être aiguillés selon leurs aptitudes vers les centres d'instruction du personnel navigant ou du personnel non-navigant.⁴⁵

Quoique les élèves-aviateurs étrangers admis dans les centres d'entraînement au Canada dussent en principe savoir parler anglais, beaucoup d'entre eux ne le pouvaient pas, ce qui les gênait beaucoup pour apprendre à piloter avec des instructeurs anglophones. Tous ceux qui avaient besoin de se perfectionner en anglais (c'est-à-dire la majorité des élèves étrangers) étaient envoyés à l'école d'anglais de l'A.R.C., au 4^e Dépôt des effectifs à Québec, ou étaient inscrits au Programme de formation d'urgence en temps de guerre qui comportaient des cours d'anglais ainsi que des cours de sciences et de mathématiques.* Mais leurs chefs n'en insistaient pas moins pour qu'ils soient traités comme tous les autres élèves-pilotes et demandaient que l'on ne fasse preuve d'aucune indulgence à leur égard à cause de leurs difficultés à s'exprimer en anglais. On s'arrangeait parfois pour que des pilotes étrangers servent d'instructeurs aux élèves originaires de leurs pays, les aident à assimiler les matières des cours théoriques et en général supervisent leur instruction, mais, finalement, c'était aux instructeurs canadiens qu'il appartenait d'évaluer leurs aptitudes et de décider de leur sort.

En 1942, le nombre d'élèves étrangers enrôlés dépassa rarement le chiffre de cinquante par mois. Parmi eux se trouvaient quelques membres des Forces françaises libres, qui avaient suivi le général de Gaulle en Angleterre. Après que le débarquement en Afrique du Nord eut fait basculer, en 1942, l'empire colonial français du côté des Alliés, un grand nombre d'aviateurs français furent envoyés au Canada. Ils commencèrent à arriver en avril 1943, à la cadence d'environ quatre-vingt par mois pour faire leur instruction de pilotes, de navigateurs et de bombardiers aériens.⁴⁶ Les élèves-pilotes, parmi lesquels se trouvaient quelques aviateurs possédant une cer-

* Les Canadiens francophones non bilingues au moment de leur enrôlement, devaient eux aussi se débrouiller pour apprendre l'anglais tout en suivant les cours de pilotage. Au 4^e Dépôt des effectifs, les recrues avaient la possibilité de s'inscrire à un programme de huit semaines de cours de langue, mais il leur fallait déjà avoir des notions d'anglais pour en profiter vraiment. Les francophones peu ou pas du tout bilingues qui s'enrôlaient dans l'A.R.C. avaient beaucoup de difficulté à acquérir une connaissance suffisante de cette langue pour bien assimiler la matière des cours de pilotage en anglais.

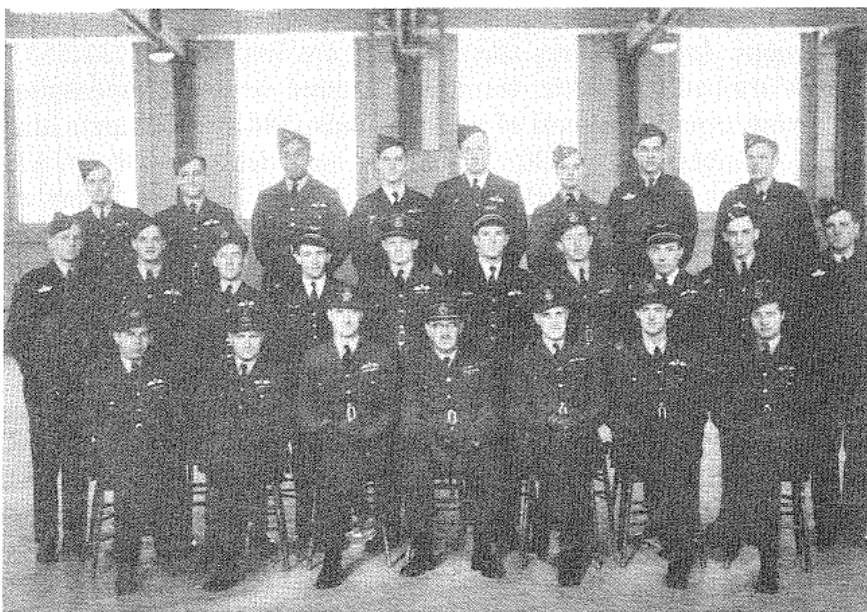
taine expérience, furent envoyés en Alberta (à la 31^e E.E.P. à De-Winton et à la 34^e E.P.M. à Medicine Hat) et en Saskatchewan (à la 6^e E.E.P. à Prince-Albert, à la 4^e E.P.M. à Saskatoon, à la 13^e E.P.M. à North Battleford* et à la 32^e E.P.M. à Moose Jaw). Les élèves-pilotes français étaient accompagnés par quelques-uns de leurs propres instructeurs auxquels on adjoignit quelques pilotes francophones originaires du Québec. La langue anglaise n'en demeurerait pas moins la langue d'instruction. Les élèves-navigateurs français furent éparpillés dans toutes les écoles du P.E.A.C.B., mais allèrent en majorité à la 9^e E.O.A. à Saint-Jean (Qué.) et à la 2^e École de navigation aérienne à Charlottetown.** Lorsque le P.E.A.C.B. prit fin officiellement le 31 mars, environ 2 000 Français avaient obtenu leur brevet de pilote de l'A.R.C., de même que 900 Tchécoslovaques, 677 Norvégiens, 450 Polonais et un nombre semblable de Belges et d'Hollandais.

Le 29 mars eurent lieu, avec un cérémonial un peu plus fastueux, les dernières prises d'armes des écoles de pilotage restées encore ouvertes. Dans la plupart de ces écoles, des aviateurs des pays européens alliés reçurent en même temps que leurs camarades de l'A.R.C. l'insigne de pilote. La prise d'armes qui eut lieu à Ottawa en l'honneur de la dernière promotion de la 2^e E.P.M. fut celle qui attira le plus grand nombre de personnalités officielles; mais ailleurs, même dans des bases isolées, des dignitaires venant de divers pays étrangers rehaussèrent de leur présence l'éclat des cérémonies. Par exemple, à North Battleford, 132 élèves de la 13^e E.P.M. s'alignèrent en carré pour recevoir leur insigne de pilote en présence d'environ 5 000 habitants de l'endroit et devant un déploiement de drapeaux de tous les pays alliés. Parmi les élèves de cette dernière promotion de la 13^e E.P.M. se trouvaient quarantedeux français, quarante et un Australiens, treize Belges, neuf Britanniques, huit Canadiens, sept Néerlandais, deux ressortissants des Indes orientales et un Polonais.⁴⁷ À les voir, on pouvait bien dire que le Canada était «l'aérodrome de la démocratie.»

Rétrospectivement, il est difficile de se rendre compte exactement de ce que fut le P.E.A.C.B. Les chiffres pourtant sont éloquentes: 131 553

* L'ancienne 35^e E.P.M. de la R.A.F. devenue la 13^e E.P.M. de l'A.R.C.

** Cette école fut créée le 21 février 1944 à la suite de la fermeture de la 31^e E.R.G.



Groupe de pilotes brevetés originaires de Tchécoslovaquie, de Îles Fidji, de France, des Pays-Bas et de Norvège photographiés avec leurs instructeurs de la 34^e EPM à Medicine Hat, le 22 janvier 1943. (PMR 81-151)



À la 34^e EPM, des élèves belges portent un toast à leur patrie le jour de la fête nationale de Belgique, le 21 juillet 1944. (PMR 81-137)

aviateurs* furent préparés au combat grâce à une organisation de base comprenant 105 écoles de pilotage de divers types, 184 unités de soutien et un personnel cadre de 104 000 hommes et femmes. Au moment de la déclaration de guerre, l'A.R.C. avait moins de deux cents avions utilisables pour l'entraînement, dont un grand nombre étaient de modèles désuets. En décembre 1943, le P.E.A.C.B. disposait en tout de 11 000 avions.^{48**} Pour les besoins du Plan, il avait fallu aménager plus de cent nouveaux terrains d'aviation et améliorer et agrandir considérablement de nombreux aérodromes existants déjà.⁴⁹

Et malgré tout, les chiffres ne donnent qu'une vague idée des énormes obstacles qu'il fallut surmonter pour transformer la multitude de volontaires venus de tous les milieux, en une armée de spécialistes hautement qualifiés, et en doubler le nombre dans de brefs délais, en dépit de la pénurie de matériel essentiel. Le P.E.A.C.B. fut en soi un remarquable exemple des difficultés, des complexités et des avantages d'une coopération militaire entre pays membres du Commonwealth, et c'est en cela que réside en grande partie son intérêt historique. Formulé de façon théorique par le ministère de l'Air britannique, le P.E.A.C.B. fut mis en oeuvre par l'A.R.C. et réalisé en grande partie avec l'aide de la R.A.F., de la R.A.A.F. et de la R.N.Z.A.F., et grâce à la bonne volonté des États-Unis. Considéré sous un autre angle, le P.E.A.C.B. peut apparaître comme une partie d'un grand tout appelé Programme d'aide nord-américaine dont le rôle fut si essentiel dans la conduite de la guerre.^{***} Bien qu'approximativement cinquante pour cent des élèves-aviateurs brevetés vinssent d'autres continents, c'était en Amérique du Nord qu'ils avaient reçu leur instruction de base avant d'aller combattre outre-mer dans les escadrilles de huit ou neuf pays alliés étroitement associées à celles de la R.A.F.

À la fin de 1940, seulement 521 aviateurs avaient passé par les écoles du P.E.A.C.B. au Canada, mais en mai 1942, ils étaient 21 284. Au cours d'un de ses discours à la Chambre des communes, Power, alors ministre de l'Air, prononça à leur sujet les paroles

* Ce chiffre n'inclut pas 5 296 aviateurs de la R.A.F. et du *Fleet Air Arm* (Aéronavale britannique) ayant fait leur instruction dans des écoles de la R.A.F. avant le 1- juillet 1942, «The British Commonwealth Air Training Plan,» December 17, 1939 - March 31, 1945, S Hist, 73/1558, X.

** 2 228 autres appareils avaient été éliminés de diverses façons.

*** Voir: Duncan Hall, H., *North American Supply*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1955.

suivantes:

«On me demandera peut-être où sont ces hommes. Nous en avons rappelé quelques-uns à titre d'instructeurs (...) nous en avons gardé un petit nombre pour la défense territoriale. Toutefois, ces hommes sont, en grande majorité, rendus outre-mer (...) Ils participent à tous les raids, à toutes les sorties; ils prennent part à toutes les attaques contre l'Allemagne (...) Partout où les forces britanniques se portent à l'attaque, on trouve des anciens élèves de notre plan collectif d'entraînement d'aviateurs.»⁵⁰

À part son rôle militaire important, le P.E.A.C.B. influa d'une manière considérable sur le développement de l'aviation civile et commerciale au Canada. En effet, à la fin des hostilités, les aérodromes réquisitionnés au début de la guerre, et modernisés et agrandis par l'A.R.C. pour les besoins des écoles du P.E.A.C.B., furent restitués aux municipalités propriétaires. En outre, les autres aérodromes créés spécialement pour l'entraînement des aviateurs des pays alliés, furent eux aussi intégrés au réseau des transports aériens du Canada, car on avait pris soin de les situer autant que possible à des endroits utiles à l'aviation militaire et aux compagnies aériennes après la guerre. Quelques-uns de ces aérodromes furent intégrés dans le réseau des lignes aériennes transcontinentales, d'autres devinrent des relais de lignes secondaires, alors que d'autres furent transformés en aéroports industriels et en centres d'aviation privés. Ça et là quelques aérodromes ont été utilisés à d'autres fins par des écoles et des collèges d'enseignement, par des établissements de détention, par des entreprises industrielles et même par des clubs de sport automobile pour des courses de *stock cars*. Quelques aérodromes ont été presque complètement abandonnés et seuls des avions d'épandage agricole viennent parfois s'y poser. Leurs bâtiments et hangars ont disparu depuis longtemps, et maintenant leurs pistes d'envol et d'atterrissage, toutes crevassées et envahies d'herbe, sont les seuls vestiges qui subsistent de certains centres d'entraînement du P.E.A.C.B., jadis bourdonnant d'activité.

Références bibliographiques - Chapitre 9

- 1 1 «The British Commonwealth Air Training Plan (December 17, 1939 - March 31, 1945)», S Hist, 73/1558, X, 49-50.
- 2 Chef d'état-major de l'Air au ministre, 26 août 1943, S Hist, 74/7, 1, 64-68.
- 3 Progress Reports No. 38 (15 février 1943) to No. 44. (16 août 1943) by the Chief of the Air Staff, S Hist, 73/1558, VI, VII.

- 4 Progress Report No. 40 by the Chief of the Air Staff (19 avril 1943) S Hist, 73/1558, VII.
- 5 Progress Report No. 42 by the Chief of the Air Staff (28 juin 1943) *ibid.*
- 6 Progress Report No. 43 by the Chief of the Air Staff (19 juillet 1943) *ibid.*
- 7 Portal à Breadner (12 août 1943), «Manpower; HQ 45-1-35», I, APC, RG 24, vol. 5366.
- 8 *Ibid.*
- 9 Churchill, Winston S., *L'Étau se renferme* (La Deuxième Guerre mondiale), V, Paris, Plon, 1952, p. 87.
- 10 S Hist, 74/7, II, 334-366.
- 11 Ziegler, Mary, *The Story of the Women's Division Royal Canadian Air Force*, s.p., 1973, 30-63.
- 12 Progress Report No. 47 by the Chief of the Air Staff (15 novembre 1943), S Hist 73/1558, VIII.
- 13 Progress Report No. 41 by the Chief of the Air Staff (17 mai 1943), S Hist, 73/1558, VII.
- 14 S Hist, 74/7, I, 130.
- 15 Progress Report No. 46 by the Chief of the Air Staff (octobre 1943), S Hist, 73/1558, VIII.
- 16 S Hist, 74/7, I, 130.
- 17 Feasby, W.R., éd. *Official History of the Canadian Medical Services, 1939-1945*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953, II, 460.
- 18 Premier Ministre au vice-Premier Ministre, 6 août 1943, dans Churchill, W.S.: *L'Étau se renferme*, 351.
- 19 Premier Ministre au chef d'état-major de l'Air, 16 juillet 1943, *ibid.*, 341.
- 20 Premier Ministre au vice-Premier Ministre, 6 août 1943, *ibid.*, 351.
- 21 Minutes of Meeting of the Supervisory Board (15 novembre 1943), S Hist, 73/1558, VIII.
- 22 Progress Report No. 49 by the Chief of the Air Staff (17 janvier 1944), S Hist, 73/1558, VIII.
- 23 «Agreements and decisions recorded as the result of discussions held in Ottawa February 7th to February 16th (1943) between Capt the RT. Hon. H.H. Balfour and Air Marshal Sir Peter R.M. Drummond representing the United Kingdom and the Hon. C.G. Power and Air Marshal R. Leckie representing Canada», app. «A», S Hist, 181.009 (D878) (dorénavant appelé Accord Balfour-Power).

- 24 Canada, Chambre des communes, *Débats*, 16 février 1944, 562.
- 25 Progress Report No. 52 by the Chief of the Air Staff (17 avril 1944), S Hist, 73/1558, VIII.
- 26 Drummond A Leckie, 20 mai 1944; Hitsman, 23-24.
- 27 *Ibid.*
- 28 Drummond A Leckie, 27 juin 1944, *ibid.* 24.
- 29 Progress Report No. 55 by the Chief of the Air Staff (17 juillet 1944), S Hist, 73/1558, VIII.
- 30 *Ibid.*
- 31 Accord Balfour-Power.
- 32 Stacey, *Armes, hommes et gouvernements*, 67-68.
- 33 Progress Report No. 60 by the Chief of the Air Staff (18 décembre 1944). S Hist, 73/1558, IX.
- 34 Craven and Cate, 516-522.
- 35 Progress Report No. 58 by the Chief of the Air Staff (20 novembre 1944), S Hist, 73/1558, IX.
- 36 Progress Report No. 54 (19 juin 1944), *ibid.*
- 37 Progress Reports No. 58 (16 octobre 1944), No. 59 (20 novembre 1944) et No. 60 (18 décembre 1944), S Hist, 73/1558, IX.
- 38 «RAF Personnel in Canada, Curtailment of Flying Training» (26 août 1944), *PRO*, Air 40/ 1.
- 39 Hodgins, «O.T.U.'s under the B.C.A.T.P.»
- 40 Progress Report No. 61 by the Chief of the Air Staff (15 janvier 1945), 73/1558, X.
- 41 «Memorandum of Agreement Between the Government of the United Kingdom and the Government of Canada concerning the Training of Aircrews in Canada and Certain Related matters» (signé à Ottawa le 5 juillet 1945), S Hist, 77/511.
- 42 «Allied Nationals in the British Commonwealth Air Training Plan», History of the United Kingdom Air Liaison Mission.
- 43 Steen à Skelton, 3 juin 1940, «Royal Norwegian Air Force; HQ 15-17-1», APC, RG24, vol. 5180.
- 44 Duncan à Skelton, 26 juin 1940, et Steffens à Skelton, 31 août 1940, *ibid.*
- 45 Looseley, H.Q., «History of the Royal Norwegian Air Force in Canada», 1945, 99-101, S Hist, 74/22.

- 46 Leckie à l'officier de liaison en chef (19 avril 1943), Officier de liaison en chef au chef d'état-major de l'Air (7 janvier 1944) et Kendrick au Membre du Conseil de l'Air, directeur des effectifs, (19 avril 1944). «Free French Personnel Training in Canada; HQ 15-21-2», APC, RG24, vol. 5366.
- 47 Daily Diary, No. 13 Service Flying Training School (30 mars 1945), S Hist.
- 48 Progress Report No. 49 by the Chief of the Air Staff, (17 janvier 1944) app. «C», S Hist, 73/1558, VIII.
- 49 Main, J.R.K., *Les voyageurs de l'air*, historique de l'aviation civile au Canada, 1859-1967, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1967, 197.
- 50 Canada, Parlement, Chambre des communes, *Débats*, 12 mai 1942, 2413.

Épilogue

Les accords financiers relatifs au P.E.A.C.B. donnèrent lieu à tant de réclamations de la part des pays participants que Power finit par dire en plaisantant qu'il faudrait deux ou trois générations de comptables pour «démêler l'écheveau compliqué que constituent maintenant ces comptes.»¹ Néanmoins, après la liquidation du plan, un groupe de comptables dirigé par H.G. Norman, conseiller financier du P.E.A.C.B., et F.C. Fayers, conseiller financier du Royaume-Uni, réussit en six mois, en se basant souvent sur les estimations budgétaires, à faire un bilan qui satisfait tout le monde.

D'après les calculs faits par les experts comptables, le coût du P.E.A.C.B. se chiffrait à 2 231 129 030,26 \$ comme le montre en détail le Tableau A-3. À noter que le Canada avait payé pour sa part 1 617 955 108,79 \$ (environ 72% du total), que le Royaume-Uni avait payé comptant 54 206 318,22 \$ et fourni l'équivalent de 162 260 787,89 \$ en matériel d'équipement, soit en tout 216 467 106,11 \$ (environ 10% du total) et que l'Australie avait versé 65 181 068 \$ et la Nouvelle-Zélande 48 025 \$, (respectivement 3% et 2% du total). La valeur du matériel fourni dans le cadre du prêt-bail était estimée à 283 500 362 \$, soit 13% du coût global du P. E.A.C.B.

Afin de parvenir à un accord final entre le Royaume-Uni et le Canada au sujet du partage des frais du P.E.A.C.B., les comptables le scindèrent en deux parties: le Plan I (terminé le 30 juin 1942) et le Plan II (terminé le 31 mars 1945). Au titre du Plan I, le Canada réclama au Royaume-Uni une somme de 212 280 010 \$ en remboursement des frais de gestion et d'entretien des écoles de la R.A.F. transférées sur son sol, ainsi que des dépenses occasionnées par des achats de matériel supplémentaire (principalement des avions) après l'arrêt des livraisons en provenance de la Grande-Bretagne. Après déduction de divers remboursements réclamés par le Royaume-Uni, la dette britannique à la fin du Plan I, fut réduite

TABLEAU A-3

Ventilation des frais généraux du P.E.A.C.B.²

Montant versé par le Canada	1 589 954 609,34	\$
Montant versé par le Royaume-Uni	54 206 318,22	
Montant versé par l'Australie	65 181 068,23	
Montant versé par la Nouvelle-Zélande	48 025 393,47	
	1 757 367 389,86	
Matériel fourni par le Royaume-Uni:		
Plan I (17 décembre 1939 - 30 juin 1942)	87 365 032,22	\$
Plan II (1 ^{er} , juillet 1942-31 mars 1945)	74 895 755,67	
	162 260 787,89	\$
Matériel fourni dans le cadre du prêt-bail:		
Plan I	3 000 000,00	\$
Plan II	280 500 362,66	
	283 500 362,66	\$
Aide mutuelle canadienne à:		
l'Australie	27 585 611,77	\$
la Nouvelle-Zélande	414 887,08	
	28 000 498,85	\$
	2 231 129 039,26	\$

à 202 634 867 \$, puis arrondie à 200 000 000 \$ par le gouvernement canadien.³

Aux termes de l'accord signé en juin 1942, le coût du Plan 11, dont le montant atteignait 1 434 226 236 dollars, devait être assumé à parts égales par le Canada et le Royaume-Uni. À la date de liquidation des comptes du P.E.A.C.B., le Royaume-Uni avait déjà payé 434 602 078 \$ (y compris le coût du matériel acquis au titre du prêt-bail et les paiements effectués par l'Australie et la Nouvelle-Zélande inclus dans sa part), et devait encore au Canada une somme de 282 511 039,25 \$, qui fut réduite à 225 682 811 \$ par la déduction de divers remboursements réclamés par le Royaume-Uni, et finalement arrondie à 225 000 000 dollars par le gouvernement canadien.⁴ Lorsque le P.E.A.C.B. prit fin en septembre

1945, le total de la dette à rembourser par le Royaume-Uni au Canada se chiffrait à 425 000 000 dollars.

Le 14 mars 1946, lors de l'ouverture de la deuxième session du Parlement d'après-guerre, le discours du Trône faisait allusion à l'octroi d'un prêt au Royaume-Uni pour l'aider à payer ses importations de denrées alimentaires et d'autre produits provenant du Canada.⁵ Le 29 mars 1946, le ministre des Finances déposait au Parlement le bill n° 28 concernant le prêt de 1 250 000 000 \$ au Royaume-Uni et l'annulation de sa dette de 425 000 000 \$ à rembourser au Canada. L'adoption de ce projet de loi par 167 voix contre 6, le 7 mai, mit un terme à la dette du P.E.A.C.B.⁶

Un second événement aussi marquant, mais plus spectaculaire eut lieu avant que le P.E.A.C.B. ne soit relégué définitivement parmi les souvenirs du passé. Le 30 septembre 1949, des représentants de tous les pays qui avaient participé au plan se réunirent à la base aérienne de Trenton, devenue après la guerre le centre d'instruction des pilotes de l'A.R.C., pour assister à une cérémonie dont le point culminant fut l'inauguration d'une grille en fer forgé offerte au Canada



par le Royaume-Uni, l'Australie et la NouvelleZélande pour commémorer à jamais le souvenir du P.E.A.C.B. et les liens de solidarité unissant les membres du Commonwealth. Ornée des armoiries des quatre partenaires du P.E.A.C.B. et surmontée de l'emblème de l'A.R.C., la grille commémorative se dresse au-dessus de l'esplanade où jadis les aviateurs de la première promotion reçurent leurs ailes d'observateurs aériens le 24 octobre 1940. Dans son discours de remerciement, le très honorable Louis St-Laurent, Premier ministre du Canada, déclara notamment:

«Nous dédions aujourd'hui ce monument à la grande perspicacité de ceux qui ont conçu le Plan d'entraînement aérien, à l'énergie de ceux qui l'ont organisé et aux élèves de ses écoles, les aviateurs qui ont combattu et vaincu dans les airs.»⁷

À la fin de la cérémonie, la grille commémorative s'ouvrit devant les visiteurs qui, en la franchissant, purent lire, gravée dans ses montants en pierre de taille, cette épitaphe dédiée aux milliers d'aviateurs du P.E.A.C.B., morts pendant la guerre:

«Pour assurer la paix sur terre, ils ont combattu au plus haut des cieux.»⁸

Références bibliographiques - Épilogue

- 1 Canada, Parlement, Chambre des communes, *Débats*, le 13 mai 1942, 2487.
- 2 *Ibid*, 28 mars 1946, 366.
- 3 «B.C.A.T.P. N° 1 Inception to June 30th 1942», 21 juin 1946, Summary re 607-608 Committee, II, S Hist, 181.009 (D2784).
- 4 «B.C.A.T.P. N° 2, July 1st 1942 to March 31st 1942», 22 juin 1946, Summary re 607-608 Committee, II, S Hist, 181.009 (D2784).
- 5 Canada, Parlement, Chambre des communes, *Débats*, 14 mars 1946, 1.
- 6 *Ibid*, 7 mai 1946, 1287 à 1305.
- 7 *Le Plan d'Entraînement Aérien du Commonwealth Britannique (1939-1945); Résumé historique et Compte rendu de la cérémonie qui s'est déroulée à la Station du CARC de Trenton*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1950, 42.
- 8 *Ibid*, 18.

NAVIGANTS BREVETÉS DU P.E.A.C.B.
(STATISTIQUES SEMI-ANNUELLE)

	Pilotes	Observateurs*		Navi- gateurs	Bombar- diers aériens	Mitrail- leurs- Radio	Mitrail- leurs	Mitrail- leurs (Aérona- vale)	Mécani- ciens de bord	Total mensuel	Total cumulatif
		(Nav B)	(Nav W)								
1940											
octobre											
A.R.C.			38								
R.A.F.											
R.A.A.F.											
R.N.Z.A.F.											
1941			38							38	38
mars											
A.R.C.		374	125			162	40				
R.A.F.		14	23				2				
R.A.A.F.		32	-				-				
R.N.Z.A.F.		-	-			-	-				
		420	148			162	42			772	2,439
août											
A.R.C.		570	95			253	7				
R.A.F.		25	44			7	1				
R.A.A.F.		47	37			78	-				
R.N.Z.A.F.		83	29			87	-				
		725	205			425	8			1,363	8,043

NAVIGANTS BREVETÉS DU P.E.A.C.B.
(STATISTIQUES SEMI-ANNUELLE)

	Pilotes	Observateurs* (Nav B)	(Nav W)	Navi- gateurs	Bombar- diers aériens	Mitrail- leurs- Radio	Mitrail- leurs (Aérona- vale)	Mécani- ciens de bord	Total mensuel	Total cumulatif
1942										
janvier										
A.R.C.	370	172				309	63			
R.A.F.	-	46				17	1			
R.A.A.F.	2	46				11	2			
R.N.Z.A.F.	40	41				11	2			
	412	305				348	68		1,133	15,836
juin										
A.R.C.	556	99				318	124			
R.A.F.	86	16				7	19			
R.A.A.F.	2	4				49	2			
R.N.Z.A.F.	65	3				35	7			
	709	122				409	152		1,392	23,802
novembre										
A.R.C.	568	15	-	161	213	313	107			
R.A.F.	619	4	74	229	242	1	67			
R.A.A.F.	7	19	-	1	7	1	-			
R.N.Z.A.F.	44	5	-	22	12	38	3			
	1,238	43	74	413	474	353	177		2,772	38,159

NAVIGANTS BREVETÉS DU P.E.A.C.B.

(STATISTIQUES SEMI-ANNUELLE)

	Pilotes	Observateurs* (Nav B)	(Nav W)	Navi- gateurs	Bombar- diers aériens	Mitrail- leurs Radio	Mitrail- leurs (Aérona- vale)	Mécani- ciens de bord	Total mensuel	Total cumulatif
1943										
mai										
A.R.C.	483	18	-	129	183	306	266			
R.A.F.	605	29	99	32	160	30	5			
R.A.A.F.	69	2	-	20	23	74	1			
R.N.Z.A.F.	103	-	-	27	3	58	5			
	1,260	49	99	208	369	468	277		2,730	56,507
octobre										
A.R.C.	800	89	-	392	353	225	713	-		
R.A.F.	1,028	96	142	261	378	6	40	25		
R.A.A.F.	155	3	-	67	50	85	17	-		
R.N.Z.A.F.	63	2	-	66	59	24	18	-		
	2,046	190	142	786	840	340	788	25	5,157	74,598
1944										
mars										
A.R.C.	649	54	-	251	184	235	519	-		
R.A.F.	636	93	194	244	297	10	42	42		
R.A.A.F.	34	3	-	27	41	107	6	-		
R.N.Z.A.F.	73	3	-	-	26	21	13	-		
	1,392	153	194	522	548	373	580	42	3,804	92,644

NAVIGANTS BREVETÉS DU P.E.A.C.B.
(STATISTIQUES SEMI-ANNUELLE)

	Pilotes	Observateurs* (Nav B)	(Nav W)	Navi- gateurs	Bombar- diers aériens	Mitrail- leurs- Radio	Mitrail- leurs (Aérona- vale)	Mécani- ciens de bord	Total mensuel	Total cumulatif
août										
A.R.C.	638	75	37	195	191	246	-	-		
R.A.F.	593	61	150	226	239	46	39	-		
R.A.A.F.	93	1	-	27	36	59	-	-		
R.N.Z.A.F.	9	4	-	17	16	18	-	-		
	1,233	141	187	465	482	369	39	-	3,341	108,958
1945										
janvier										
A.R.C.	142	50	39	117	-	250	-	346		
R.A.F.	162	68	58	131	-	14	33	-		
R.A.A.F.	41	1	-	3	-	45	-	-		
R.N.Z.A.F.	32	6	4	1	-	34	-	-		
	377	125	101	252	-	343	33	-	1,997	124,120

* Nav B = navigateur-bombardier; Nav W = navigateur-radio. L'entraînement des observateurs aériens prit fin en octobre 1942; celui des navigateurs-radio débuta en novembre 1942.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES NAVIGANTS BREVETÉS DU P.E.A.C.B.

octobre 1940 à mars 1945*

	Pilotes	Observateurs (Nav B)	(Nav W)	Navigateurs	Bombardiers aériens	Mitrailleurs- Radio	Mitrailleurs	Mitrailleurs (Aéronavale)	Mécaniciens de bord	Total mensuel
A.R.C.	25,747	5,154	421	7,280	6,659	12,744	12,917	1,913		72,835
R.A.F.	17,796	3,113	3,847	6,922	7,581	755	1,392	704		42,110
R.A.A.F.	4,045	699	-	944	799	2,875	244			9,606
R.N.Z.A.F.	2,220	829	30	724	634	2,122	443			7,002
Total	49,808	9,795	4,298	15,870	15,673	18,496	14,996	704	1,913	131,553

* Ne sont pas inclus ici 5,296 membres de la R.A.F. et de l'Aéronavale brevetés avant le 1^{er} juillet 1942, dont 5,215 aviateurs sortis des écoles transférées de la R.A.F. et 81 aviateurs sortis des écoles de l'A.R.C., c'est-à-dire en tout 4 139 pilotes, 1 006 observateurs et 151 navigateurs-W.

CENTRES D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN

Écoles des spécialités (3)

Nom	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
École centrale de pilotage	Trenton (Ontario)	1 ^{er} février 1940*	_____**
École centrale de navigation	Rivers (Manitoba)	11 mai 1942 1942	15 September 1945
École de pilotage aux instruments	Deseronto (Ontario)	2 avril 1943	_____**

Écoles de pilotes-instructeurs (3)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Trenton (Ontario)	3 août 1942	31 janvier 1945
2	Vulcan (Alberta)	3 août 1942	
	transféré à		
	Pearce (Alberta)	à partir du 3 mai 1943	20 janvier 1945
3	Arnprior (Ontario)	3 août 1942	28 janvier 1944

Écoles de pilotage militaire (29)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Borden (Ontario)	1 ^{er} novembre 1939*	31 mars 1945
2	Ottawa (Ontario)	5 août 1940	14 avril 1945
3	Calgary (Alberta)	28 octobre 1940	28 septembre 1945
4	Saskatoon (Saskatchewan)	16 septembre 1940	30 mars 1945
5	Brantford (Ontario)	11 novembre 1940	3 novembre 1944
6	Dunnville (Ontario)	25 novembre 1940	3 novembre 1944
7	Fort Macleod (Alberta)	9 décembre 1940	1 ^{er} décembre 1944
8	Moncton (N-B)	23 décembre 1940	
	transférée à		
	Weyburn (Saskatchewan)	24 janvier 1944	30 juin 1944
9	Summerside (Î.-P.-É.)	6 janvier 1941	
	transférée à		
	Centralia (Ontario)	8 juillet 1942	30 mars 1945
10	Dauphin (Manitoba)	5 mars 1941	14 avril 1945
11	Yorkton (Saskatchewan)	10 avril 1941	1 ^{er} décembre 1944
12	Brandon (Manitoba)	16 mai 1941	30 mars 1945
13	St. Hubert (Québec)	1 ^{er} septembre 1941	
	transférée à		
	N. Battleford (Saskatchewan)	25 février 1944	30 mars 1945
14	Aylmer (Ontario)	3 juillet 1941	
	transférée à		
	Kingston (Ontario)	15 août 1944	7 septembre 1945
15	Clareholm (Alberta)	9 juin 1941	30 mars 1945
16	Hagersville (Ontario)	8 août 1941	30 mars 1945
17	Souris (Manitoba)	8 mars 1943	30 mars 1945

* Détachée du service de défense territoriale

** Prise en charge par l'A.R.C. après la fin du P.E.A.C.B.

Écoles de pilotage militaire (29)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
18	Gimli (Manitoba)	6 septembre 1943	30 mars 1945
19	Vulcan (Alberta)	3 mai 1943	14 avril 1945
31	Kingston (Ontario)	7 octobre 1940	14 août 1944
32	Moose Jaw (Saskatchewan)	9 décembre 1940	17 octobre 1944
33	Carberry (Manitoba)	26 décembre 1940	17 novembre 1944
34	Medicine Hat (Alberta)	8 avril 1941	3 novembre 1944
35	N. Battleford (Saskatchewan)	4 septembre 1941	25 février 1944
36	Penhold (Alberta)	28 septembre 1941	3 novembre 1944
37	Calgary (Alberta)	22 octobre 1941	10 mars 1944
38	Estevan (Saskatchewan)	27 avril 1942	11 février 1944
39	Swift Current (Saskatchewan)	15 décembre 1941	24 mars 1944
41	Weyburn (Saskatchewan)	5 janvier 1942	22 janvier 1944

Écoles de reconnaissance générale (2)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Summerside (Î.-P.-É.)	6 juillet 1942	3 février 1945
31	Charlottetown (Î.-P.-É.)	20 janvier 1941	21 février 1944

Unités d'entraînement opérationnel (7)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Bagotville (Québec)	20 juillet 1942	28 octobre 1944
3	Patricia Bay (Colombie-Britannique)	9 novembre 1942	3 août 1945
5	Boundary Bay (C.-B.) et Abbotsford (C.-B.)	1 ^{er} avril 1944 15 août 1944	31 octobre 1945
31	Debert (N.-É.) renommée 7 ^e UEO	3 juin 1941 1 ^{er} juillet 1944	20 juillet 1945
32	Patricia Bay (C.-B.) transférée à Comox (C.-B.) le 1 ^{er} juin 1944 et renommée 6 ^e UEO transférée à Greenwood (N.-É.)	15 janvier 1946	_____*
34	Pennfield Ridge (N.-B.)	1 ^{er} juin 1942	19 mai 1944
36	Greenwood (N.-É.) renommée 8 ^e UEO	11 mai 1942 1 ^{er} juillet 1944	devenue la base de Greenwood (A.R.C.)

* Prise en charge par l'A.R.C. après la fin du P.E.A.C.B.

Écoles de radionavigants (4)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Montréal (Québec) transférée à Mount Hope (Ontario)	16 février 1940*	31 octobre 1945
2	Calgary (Alberta)	14 septembre 1944	14 avril 1945
3	Winnipeg (Manitoba)	16 septembre 1940	20 janvier 1945
4	Guelph (Ontario)	17 février 1941	12 janvier 1945
		7 juillet 1941	

Écoles de bombardement et de tir (11)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Jarvis (Ontario)	19 août 1940	17 février 1945
2	Mossbank (Saskatchewan)	28 octobre 1940	15 décembre 1944
3	MacDonald (Manitoba)	10 mars 1941	17 février 1945
4	Fingal (Ontario)	25 novembre 1940	17 février 1945
5	Dafoe (Saskatchewan)	26 mai 1941	17 février 1945
6	Mountain View (Ontario)	23 juin 1941	_____**
7	Paulson (Manitoba)	23 juin 1941	2 février 1945
8	Lethbridge (Alberta)	13 octobre 1941	15 décembre 1944
9	Mont-Joli (Québec)	15 décembre 1941	14 avril 1945
10	Mount Pleasant (Î.-P.-É.)	23 novembre 1942	6 juin 1945
31	Picton (Ontario)	28 avril 1941	17 novembre 1944

École de tir de l'Aéronavale

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Yarmouth (N.-É.)	1 ^{er} janvier 1943	30 mars 1945

École de mécaniciens de bord

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Aylmer (Ontario)	1 ^{er} juillet 1944	31 mars 1945

Écoles de navigation aérienne (6)

Numéro	Lieu	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Trenton (Ontario) transfé- rée à Rivers (Manitoba) renommée École centrale de navigation	1 ^{er} février 1940	15 septembre 1945
		23 novembre 1940	
		11 mai 1942	
2	Pennfield Ridge (N.-B.)	21 juillet 1941	30 avril 1942
31	Port Albert (Ontario)	18 novembre 1940	17 février 1945
32	Charlottetown (Î.-P.-É.)	18 août 1941	11 septembre 1942
33	Hamilton (Ontario)	9 juin 1941	6 octobre 1944
2	Charlottetown (Î.-P.-É.)	21 février 1944	7 juillet 1945

* Détachée du service de défense territoriale

** Prise en charge par l'A.R.C. après la fin du P.E.A.C.B.

ÉCOLES D'AVIATION DIRIGÉES PAR DES CIVILS

Écoles d'observation aérienne (10)

Numéro	Lieu	Organisme responsable	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Malton (Ontario)	Dominion Skyways CP Airlines	27 mai 1940	30 avril 1945
2	Edmonton (Alberta)	Canadian Airways CP Airlines	5 août 1940	14 juillet 1944
3	Régina (Saskatchewan) transférée à Pearce (Alberta)	Prairie Airways CP Airlines	16 septembre 1940	20 juin 1943
4	London (Ontario)	Leavens Brothers	12 septembre 1942	6 juin 1943
5	Winnipeg (Manitoba)	CP Airlines	25 novembre 1940	31 décembre 1944
6	Prince-Albert (Saskatchewan)	Mason and Campbell Aviation Company Ltd.	6 janvier 1941	30 avril 1945
7	Portage-la- Prairie (Manitoba)	CP Airlines	17 mars 1941	11 septembre 1942
8	Ancienne Lorette (Québec)	CP Airlines	28 avril 1941	31 mars 1945
9	Saint-Jean (Québec)	CP Airlines	29 septembre 1941	30 avril 1945
10	Chatham (N.-B.)	Hommes d'affaires de Chatham	7 juillet 1941	30 avril 1945

Écoles élémentaires de pilotage (30)

Numéro	Lieu	Organisme responsable	Date d'ouverture	Date de fermeture
1	Malton (Ontario)	Toronto Flying Club	24 juin 1940	3 juillet 1942
2	Thunder Bay (Ontario)	Thunder Bay Flying Club	24 juin 1940	31 mai 1944
3	London (Ontario)	London Flying Club	24 juin 1940	3 juillet 1942
4	Windsor Mills (Québec)	Montreal Flying Club	24 juin 1940	25 août 1944
5	Lethbridge (Alberta) trans- férée à High River (Alberta)	Calgary Flying Club	22 juillet 1940	
6	Prince-Albert (Saskatchewan)	Prince Albert Flying Club et Saskatoon Flying Club	28 juin 1941	15 décembre 1944
7	Windsor (Ontario)	Windsor Flying Club	22 juillet 1940	15 novembre 1944
8	Vancouver (C.-B.) transférée à Boundary Bay (C.-B.)	Aero Club of B.C.	22 juillet 1940	
9	St. Catharines (Ontario)	St. Catharines Flying Club	20 décembre 1941	2 janvier 1942
10	Mount Hope (Ontario) transférée à Pendleton (Ontario)	Hamilton Aero Club	14 octobre 1940	
			31 août 1942	15 septembre 1944

Écoles élémentaires de pilotage (30) (suite)

Numéro	Lieu	Organisme responsable	Date d'ouverture	Date de fermeture
11	Cap-de-la Madeleine (Québec)	Quebec Airways	14 octobre 1940	11 février 1944
12	Goderich (Ontario)	CP Airlines Kitchener-Waterloo Flying Club et County of Huron Flying Club	14 octobre 1940	14 juillet 1944
13	Saint-Eugène (Ontario)	Ottawa Flying Club	28 octobre 1940	19 juin 1945
14	Portage-la-Prairie (Manitoba)	Winnipeg Flying Club	28 octobre 1940	3 juillet 1942
15	Régina (Saskatchewan)	Regina Flying Club	11 novembre 1940	11 août 1944
16	Edmonton (Alberta)	Edmonton Flying Club	11 novembre 1940	17 juillet 1942
17	Stanley (N.-E.)	Halifax Flying Club	17 mars 1941	14 janvier 1944
18	Boundary Bay (C.-B.)	Aero Club of BC	10 avril 1941	25 mai 1942
19	Virden (Manitoba)	Brandon-Virden Flying Club et Moose Jaw Flying Club	16 mai 1941	15 décembre 1944
20	Oshawa (Ontario)	Oshawa Flying Club, Kingston Flying Club, Brant-Norfolk Flying Club	21 juin 1941	15 décembre 1942
21	Chatham (N.-B.)	Moncton Flying Club	3 juillet 1941	14 août 1942
22	Ancienne- Lorette (Québec)	Québec City Flying Club	29 septembre 1941	30 juillet 1942
23	Davidson (Saskatchewan)	(Dirigée par l'A.R.C.)	9 novembre 1942	
	transférée à Yorkton (Sask.)		29 janvier 1945	15 septembre 1945
24	Abbotsford (C.-B.)	Aero Club of BC	6 septembre 1943	15 août 1944
31	DeWinton (Alberta)	Ouverte par la R.A.F., transférée au Toronto Flying Club	18 juin 1941	
32	Bowden (Alberta)	Ouverte par la R.A.F., transférée au Edmonton Flying Club	13 juillet 1942 12 juillet 1941	25 septembre 1944
33	Caron (Saskatchewan)	Ouverte par la R.A.F., transférée au Aero Club of BC	20 juillet 1942 5 janvier 1942	8 septembre 1944
34	Assiniboia (Saskatchewan)	Ouverte par la R.A.F., transférée au Winnipeg Flying Club	25 mai 1942 11 février 1942	14 janvier 1944
		renommée 25° E.E.P.	6 juillet 1942 30 janvier 1944	28 juillet 1944
35	Neepawa (Manitoba)	Ouverte par la R.A.F. transférée au Moncton Flying Club	30 mars 1942	
		renommée 26° E.E.P.	24 août 1942, 30 janvier 1944	25 août 1944
36	Pearce (Alberta)	Ouverte par la R.A.F.	30 mars 1942	14 août 1942

PRINCIPAUX ÉTABLISSEMENTS ET UNITÉS DE SOUTIEN AU SOL DU P.E.A.C.B.

Quartiers généraux des régions d'entraînement aérien

1 ^{re} Région	Toronto
2 ^e Région	Winnipeg
3 ^e Région	Montreal
4 ^e Région	Régina (avril 1940 à octobre 1941) Calgary (octobre 1941 à novembre 1944)

Dépôts des effectifs

1 ^{er} Dépôt	Toronto
2 ^e Dépôt	Brandon (29 avril 1940 à mai 1944) Swift Current (Saskatchewan) (mai 1944 à août 1944)
3 ^e Dépôt	Edmonton
4 ^e Dépôt	Québec
5 ^e Dépôt	Lachine
6 ^e Dépôt	Toronto (Section féminine de l'A.R.C.)
7 ^e Dépôt	Rockcliffe (Section féminine de l'A.R.C.)

Écoles préparatoires d'aviation

1 ^{re} EPA	Toronto
2 ^e EPA	Régina
3 ^e EPA	Victoriaville (Québec)
4 ^e EPA	Edmonton
5 ^e EPA	Belleville (Ontario)
6 ^e EPA	Toronto
7 ^e EPA	Saskatoon

Écoles de radiogoniométrie (ondes RADAR)

1 ^{re} ER	Leaside (Ontario)
31 ^e ER	Clinton (Ontario) (devenue 5 ^e ER en juillet 1943)

Dépôts de matériel

1 ^{er} Dépôt	Toronto
7 ^e Dépôt	Winnipeg
11 ^e Dépôt	Calgary
12 ^e Dépôt	Montréal
17 ^e Dépôt	Ottawa

Dépôts de réparations

6 ^e Dépôt	Trenton
8 ^e Dépôt	Winnipeg
9 ^e Dépôt	Saint-Jean (Québec)
10 ^e Dépôt	Calgary
18 ^e Dépôt	Ottawa

Centres d'embarquement

1 ^{er} Centre	Halifax
2 ^e Centre	Moncton
31 ^e Centre	Moncton (Dépôt des effectifs de la R.A.F.)

Autres écoles

École d'armement aérien	Mountain View (Ontario)
École d'inspecteurs du matériel d'aviation	Malton (Ontario)
1 ^{re} École polyvalente d'aviation	Trenton
2 ^e École polyvalente d'aviation	Toronto
École du génie aéronautique	Montréal
École de médecine aéronautique	Toronto
École de cuisine	Guelph (Ontario)

INDEX

Abraham, J.G.: 1 r
Accidents et morts: 165, 183
Admiral Scheer, cuirassé allemand: 73
Aéroclubs: 12, 12r, 48, 150-153
Aéronavale britannique: 70, 83, 105, 212r
Alberta: 47r, 77, 138, 155
Alliés: Conférence générale sur l'entraînement aérien: 113; autres ref: 199
Américains: recrutement, 98-99; rapatriement, 102.
Ancienne Lorette (Qué.): 48
Arnold, gén. H.H.: 97, 104
Arnprior (Ont.): 128
Assiniboia (Sask.): 150r
Association canadienne des aéroclubs: 47
Attlee, Clement: 200
Aviation royale norvégienne: 207
Australie: engagement avec la RAF: 6; négociations sur accord avec le P.E.A.C.B. en 1939; 20-22; en 1942, 116; autres réf: 86, 117, 219, 220-22, annexe A, annexe B
Australiens: participation au P.E.A.C.B.: 20; autres réf: 61, 76, 116, 131, 210
Aviation royale du Canada: débuts officiels des relations avec la RAF: 2; enrôlement des Canadiens: 5-6; centres d'entraînement aérien: 6-7; modifications des programmes d'entraînement aérien: 12; élèves-aviateurs étrangers: 24; commandement des contingents canadiens du P.E.A.C.B.: 26; expansion: 38; intégration des officiers dans la RAF: 43; aménagement d'aérodromes: 45-6; association canadienne des aéroclubs: 47; entretien et réparation des avions: 49; candidats au centre d'entraînement: 53; acquisition d'avions: 56; promotion de pilotes canadiens: 61; mise en vigueur de la loi sur les Forces étrangères au Canada et au Royaume-Uni: 77-81; transfert des U.E.O. au Canada: 84; recrutement de pilotes américains: 98-99; rapatriement aux États-Unis des Américains enrôlés dans l'A.R.C.: 102; conférence internationale sur le P.E.A.C.B.: 113; taux d'échec dans les E.E.P. et système de classement: 145; catégories de E.E.P.: 149; instructeurs civils dans les E.E.P.: 153-54; enrôlement des femmes: 199; autres réf: 12r, 13, 18, 23, 27, 28, 29, 37, 42, 62, 63, 70, 75, 86, 95, 96, 97, 115, 117, 119, 128, 133, 134, 178, 186, 191, 197, 203, 204, 207, 209, 210, 212, 222, annexe A, annexe B
Aviation royale norvégienne: 207r
Avions: demande pour le P.E.A.C.B.: 21-22, réparations: 49; appareils:
 Airspeed Oxford: 77r, 156, 159.
 Avro Anson: 21, 55, 73, 74, 77r, 86, 94, 128, 156, 159, 163, 187.
 Avro Lancaster: 120, 122, 192.
 Boeing Flying Fortress: 120.
 Bristol Beaufort: 86.
 Bristol Bolingbroke: 94, 190.
 Cessna Crane: 56, 156, 159, 161.

Consolidated Catalina: 120.
 Consolidated Liberator: 120, 206.
 Curtiss: 207r.
 Cyclone: 145.
 de Havilland Mosquito: 21, 41, 55, 132, 185, 192, 206.
 de Havilland Tiger Moth: 128, 154, 161, 169.
 Douglas 8 A-5: 207r.
 Fairchild Cornell: 93, 170.
 Fairchild PT-19: 207r.
 Fairey Battle: 21, 22, 55, 94, 190.
 Fairey Swordfish: 86.
 Fleet Finch: 21, 55, 157.
 Fleet 11; 41.
 Handley Page Halifax: 122, 191.
 Handley Page Hampden: 86.
 Lockheed Hudson: 84, 85, 188.
 Lockheed Ventura: 85.
 North American Harvard: 21, 22, 56, 57, 71, 73, 93, 128, 156, 157.
 North American Yale: 56, 57.
 Short Stirling: 145.
 Stearman: 77r.
 Supermarine Spitfire: 145, 154.
 Vickers Wellington: 120.
 Westland Lysander: 94.
 Aylmer (Ont.): 56, 120r, 157, 160, 191.

Bagotville (Qué.): 88
 Balfour, Harold: 16, 201, 203
 Bannock, It-col. R.W.: 130
 Beaverbrook, Lord: 71
 Belleville (Ont.): 138
 Bennett, M/A D.C.T.: 188
 Bennett, T. Hon. R.B.: 9
 Bibby, R.H.: 178
 Bishop, M/A W.A.: 95
 Bombardiers aériens: entraînement: 188-190; autres ref: 119, 120, 121, 183, 184, 185, 186, 192; voir aussi Écoles
 Bombes volantes (v-1): 132
 Boundary Bay (C.-B.): 88, 148, 206
 Bowden (Alb.): 150r
 Bowhill, M/C/A Sir Frederick: 86
 Brandon (Man.): 37r, 134
 Brantford (Ont.): 145, 163
 Breadner, M/A Lloyd: 9r, 43r, 84, 88, 131, 150, 198, 199
 Brevets de pilotes: 129, 210
British Flying Training Schools: 105r.
 Brooke-Propham, Sir Robert: Ir, 42
 Bruce, Stanley M.: 15-16, 19
 Bureau de liaison de l'Aviation du Royaume-Uni: 82

Caine, J.T.: 133r
 Calgary (Alb.): 57, 150, 160
 Camp Borden-Voir École de pilotage
 Campbell, Sir Gerald: 69
 Campbell, comdt. H.L.: 44, 69
Canadian Aviation Bureau: 100-1
Canadian Pacific Airlines: 178
 Cap-de-la-Madeleine (Qué.): 48r, 148
 Carberry (Man.): 74 Caron (Sask.): 150r
Central Flying School: 122, 128
Central Gunnery School: 122
 Chamberlain, Neville: mise en oeuvre du P.E.A.C.B.: 25; autres ref: 16, 17
 Chambre noire (camera obscura): 163
 Charlottetown (I.-P.-É): 75, 185
 Chatham (N.-B.): 178
 Christie, Loring C.: 96
 Churchill, T. Hon. Winston: 71-72, 201
 Claresholm (Alb.): 145
 Clarks W. G.: 64r
 Cleveland, It-col. H.D.: 132r
 Clinton (Ont.): 76
 Collard, R.R.: 38, 46
 Collège militaire royal du Canada, Kingston (Ont.): 3
 Collins Bay (Ont.): 70, 71
 Colombie-Britannique: 71, 121
 Comité des aérodromes 46
 Comité Clayton Knight: 95-105
 Comité de guerre du Cabinet canadien: 19
 Commission des approvisionnements de guerre: 41
 Commission de surveillance: délégué de chaque pays participant au P.E.A.C.B.:
 24; autres réf: 45
 Commissions permanentes d'officier: 2, 3,
 Commissions temporaires d'officier: 2
 Conférence impériale: 6
 Conférence «Octagon»: 204
 Conférence «Quadrant»: 198
 Conseil de l'Air: 38, 44, 100
 Crerar, T. A.: 24
 Croil, V/M/A G.M.: 9-10, 26, 42, 43r, 46, 94

Dafoe (Sask.): 41
 Dauphin (Man.): 161
 Davidson (Sask.): 48r, 149, 150
 Davoud, slt P.Y.: 3, 129
 Debert (N.-É.): 84, 206
 Défense contre-avions: 87
 Dépôts des effectifs, ARC:
 1^{ier}: 37, 53, 134
 2^{ième}: 37r, 134
 3^{ième}: 134

4^{ième}. 134, 209
 5^{ième}. 134
 31^{ième}. 76
 autre réf: annexe D
 Dépôts de matériel: annexe D
 Dépôts de réparations: annexe D
 de Gaulle, général Charles: 209
 De Winton (Alb.): 150, 150r
De Winton Flying Training School Limited: 150
Dominion Aeronautical Association: 99
Dominion Skyways: 178
 Dorval (Qué.): 85
 Douglas, W.A.B.: xx
 Drummond, M/A Sir Peter: 201, 202
 Duncan, J.S.: 63, 98
 Dunlop, capt G.P.: 128
 Dunnville (Qué.): 56

École d'armement: 45, 234
 Écoles de bombardement et de tir:
 1^{ière}. 59, 62, 190,
 2^{ième}. 40, 62,
 4^{ième}. 62,
 5^{ième}. 41,
 9^{ième}. 190,
 10^{ième}. 190,
 autres réf: 18, 20, 58, 122, 188, 190, 230
 École centrale de pilotage
 Camp Borden: 128; autres réf: 3, 9, 12-13, 44, 54, 138,
 Trenton: 7, 10, 128, 129, 130, 170 École de cuisine: annexe D
 Écoles élémentaires de pilotage:
 1^{ière}. 149, 150
 3^{ième}. 149
 5^{ième}. 148, 170
 6^{ième}. 148, 210
 8^{ième}. 148
 9^{ième}. 144, 148, 150, 157
 10^{ième}. 1 44
 11^{ième}. 48r, 148
 12^{ième}. 148, 149
 13^{ième}. 148, 149
 14^{ième}. 149
 16^{ième}. 149
 18^{ième}. 148
 19^{ième}. 148
 20^{ième}. 148
 22^{ième}. 48, 149
 23^{ième}. 48r, 149, 150
 31^{ième}. 71, 150, 150r, 210
 32^{ième}. 150r

33^{ième}. 150r
 34^{ième}. 150r
 35^{ième}. 150r
 36^{ième}. 150r
 autres réf: 12, 48, 54, 56, 57, 60, 76, 130, 132, 138, 145, 150, 153, 231
 École du génie aéronautique: 234
 École d'inspecteurs du matériel d'aviation: 234
 École de mécaniciens de bord:
 1^{ière}. 191, 230
 École de médecine aéronautique: 234
 Écoles de navigation aérienne:
 École centrale: 186
 1^{ière}. 186
 2^{ième}. 186
 31^{ième}. 72, 185, 206r
 32^{ième}. 185
 33^{ième}. 185
 Empire Navigation School: 122
 autres réf: 45, 76, 183, 206, 230
 Écoles d'observation aérienne:
 1^{ière}. 54, 58, 76, 178, 182
 2^{ième}. 182, 185
 4^{ième}. 178
 9^{ième}. 210
 10^{ième}. 178
 autres réf: 18, 48, 120, 122, 148, 178-188, 190, 230
 Écoles de pilotes-instructeurs:
 1^{ière}. 128
 2^{ième}. 128
 3^{ième}. 128, 130
 autres réf: 103, 128, 170, 228
 Écoles de pilotage militaire:
 1^{ière}. 54, 56, 61, 138, 165
 2^{ième}. 54, 61, 210
 3^{ième}. 56
 4^{ième}. 56, 210
 5^{ième}. 145, 163
 6^{ième}. 56
 10^{ième}. 161
 13^{ième}. 210
 14^{ième}. 56, 157
 15^{ième}. 145
 31^{ième}. 70,79
 32^{ième}. 72, 73, 74, 210
 33^{ième}. 72, 73,74
 34^{ième}. 210
 35^{ième}. 210
 37^{ième}. 160
 autres réf: 18, 44, 55, 56, 57, 60, 76, 120, 130, 145, 155, 210r, annexe C
 Écoles polyvalentes d'aviation:

1^{ière}.: 234
 2^{ième}.: 234
 Écoles préparatoires d'aviation: programme 138;
 1^{ière}.: 54, 58, 138
 2^{ième}.: 138
 3^{ième}.: 138
 4^{ième}.: 138
 5^{ième}.: 138
 6^{ième}.: 138
 7^{ième}.: 138
 autres réf: 37, 53, 132, 134, 178, 233
 École de radiogoniométrie: 31
 31^{ième}.: 76
 autres réf: 233
 Écoles de radionavigants:
 1^{ière}.: 54
 5^{ième}.: 76r
 autres réf: 18, 45, 58, 229
 Écoles de reconnaissance générale:
 1^{ière}.: 186
 31^{ième}.: 72, 75, 76, 120, 185, annexe C
 autres réf: 120, 229
 École de tir de l'aéronavale:
 1^{ière}.: 206r, annexe «C»
 Eden, T. Hon. Anthony: 15, 28
 Edmonton (Alb.): 134
Empire Central Navigation School: 186
 Entraînement intermédiaire et supérieur: 44
 Escadrilles, ARC:
 1^{ière}.: 61r
 110^{ième}.: 61r
 112^{ième}.: 61r
 402^{ième}.: 74
 406^{ième}.: 132
 415^{ième}.: 86
 418^{ième}.: 132
 Escadrilles, RAF:
 71^{ième}.: 105
 121^{ième}.: 105
 133^{ième}.: 105
 144^{ième}.: 86
 206^{ième}.: 95
 242^{ième}.: 27
 Escadrilles, RAAF:
 455^{ième}.: 86
 États-Unis: vente d'avions au Royaume-Uni: 92; matériel exporté selon le prêt bail: 93;
 autres réf: 86, 96

Fairbanks, cmdt D.C.: 132r
 Fawley, A.P.: 183 Fayers, F.C.: 219

Federal Aircraft Limited: 56
Federal Bureau of Investigation: 100
Fingal (Ont.): 62
Floud, Sir Francis: 8, 69
Forces étrangères au Canada et au Royaume-Uni: établissement de la loi en 1933: 77-81
France libre: 113, 207, 209-211

Gentil, Richard: 144, 163
Glasgow, M/G Sir William: 61
Goderich (Ont.): 148
Godfrey, col. A.E.: 14, 14r, 15
Godfrey, Lt-col. John M.: 130r, 145
Grande foire aérienne trans-canadienne: 12r
Gravenhurst (Ont.): 208
Gray, Lt-col. R.G.: 132r
Gray, Robert Hampton: 71
Greenwood (N.-É.): 85, 206

Halifax (N.-É.): 75
Halliday, Hugh: 27r, 132r
Hamilton (Ont.): 45
Harris, M/A Arthur: 183
Heakes, cmdt H.V.: 14
Heeney, A.D.P.: Ir
High River (Alb.): 148, 161 Hill, cmdt G.: 132r
Home War Establishment: 40
Honneurs et décorations: 71, 154r
Howe, Hon. C.D.: 47, 91
Howsam, M/A G.R.: 12r, 81
Hume, col. D.M.C.: 44

Instructeurs de pilotage: 127-132; voir aussi Écoles de pilotes-instructeurs

Jarvis (Ont.): 59, 62, 190
Johnson, M/A G.O.: 114
Jordan, W.J.: 15

King, W.L. Mackenzie: signature de l'accord du P.E.A.C.B. en 1939: 1; déclaration au sujet de l'attitude du gouvernement canadien face à l'entraînement des aviateurs britanniques au Canada: 8-10; «Plan Robb»: 10-11; favorable au plan d'entraînement aérien proposé par Chamberlain: 16-17; mise en oeuvre du P.E.A.C.B.: 24-27; rôle primordial du P.E.A.C.B.: 25; statut des escadrilles des dominions: 26; autres réf: 2, 23, 29, 53, 71, 92, 98, 104, 106, 123
Kingston (Ont.): 79
Kipp, Cmdt R.A.: 132r
Knight, Clayton: voir Comité

Lachine (Qué.): 134
 La Flèche, maj.-gén. L.R.: 9
 Laubmann, It-col D.: 132r
Leavens Brothers Limited: 178
 Leckie, M/A Robert: 7-8, 42, 43, 44, 46, 145, 146, 201
 Ligue des Cadets de l'Air: 117
 Link, appareil d'entraînement: 54, 142, 163, 165
Little Norway: 208
 London (Ont.): 178
 Luton (Angl.): 71

MacDonald, Malcolm: 83
 MacFadyan, cmdt D.A.: 132r
 Mackenzie, Ian: 8
 Mahoney, M.M.: 98
 Malton (Ont.): 54, 58
 Manitoba: 77, 155
 Massey, T. Hon. Vincent: 15-16
 McCarthy, M. Leighton: 113
 MacKay, capt. J.: 132r
 McKean, V/M/A L.D.D.: 82-83
 McNaughton, maj.-gén. A.G.L.: 3
 Mécaniciens de bord: entraînement, 191-192
 Medecine Hat (Alb.): 210
 Meighen, T. Hon. Arthur: 9
 Middleton, cdre A: E.E.: 117
 Ministère de l'Air: recrutement de candidats canadiens 1919-1939: 4-6; propositions à
 Mackenzie King en 1937: 7; entraînement aux États-Unis: 104; autres réf: 9, 13, 14, 15,
 40, 42, 58, 61, 69, 84, 87, 104, 119, 201, 212
 Ministère de la Défence nationale: 11, 152
 Ministère des Transports: 45-46
 Mission aérienne britannique: 9-10, 42, 99
 Mission de liaison britannique: 10, 47, 82, 116
 Mitrailleurs-radio: entraînement, 58-9; autres réf: 18, 20, 59r, 85, 119, 120, 187
 Mitrailleuses:
 Lewis: 59
 Vickers: 59
 Browning 303: 59, 92
 Moncton (N.-B.): 76
 Mont-Joli (Qué.): 190
 Montréal (Qué.): 45, 46, 54, 56, 85
 Moose Jaw (Sask.): 73, 79, 210
 Morgan, Len: 44
 Morgenthau, Henry: 91
 Mossbank (Sask.): 40, 62
 Moteurs d'avions:
 Jacobs: 92, 161
 Jacobs L6MB: 92
 Wright R975: 92
 Menasco Pirate: 92

Gipsy Major: 92
Pratt & Whitney: 159
Mount Pleasant (Î.-P.-É.): 190
Mountain View (Ont.): 45

Navigateurs: entraînement, 184-188; voir aussi Observateurs et Écoles
Neepawa (Man.): 150r
Néerlandais: 210
Néo-Zélandais: participation au P.E.A.C.B. 20; autres réf: 76, 131
Newall, Sir Cyril: 14r, 15
Noorduyn Aviation Company: 41, 56
Norman, H.G.: 116, 219
North American Aviation: 56
North Battleford (Sask.): 183, 210
Norvégiens: 207-8, 210
Nouvelle-Zélande: négociations en 1939 sur accord pour le P.E.A.C.B. 20; autres réf: 86, 116, 117, 219, 220, 222

Observateurs aériens: entraînement 177-184; autres réf: 20, 21, 54, 58, 61-2, 64, 85, 105, 118, 119, 120, 177; voir aussi Navigateurs et Écoles
Opération «Overlord»: 203
Oshawa (Ont.): 148
Ottawa: 14, 17, 18, 22, 24, 45, 47, 54, 61, 69, 83, 96, 99, 111, 112, 113
Overseas War Establishment: 40r

Pan American Airways: 105
Pariseau, Jean: v, 82r, 140, 141
Pathfinder Group: 188
Patricia Bay (C.-B.): 86, 88, 206
Patrouilles de reconnaissance navales: 84, 120
Pattison, F.: 152
Paxton, cdre/A A.L.: 44
Pearce (Alb.): 128
Pearl Harbor: 86, 103, 105
Peden, Murray: 161
Pennfield Ridge (N.-B.): 85, 182, 186
Pennie, A.M.: 160
Photomitrailluse: 163-164
Pilotes: entraînement, 132-170; voir aussi Écoles
Plan Robb: 10
Plant, J.L.: 3
Polonais: 210-11
Port Albert (Ont.): 73, 185
Portage-la-Prairie (Man.): 149
Portal V/M/A C.F.A.: 14, 199
Power, Hon. C.G.: information à la Chambre des Communes sur les progrès du P.E.A.C.B. 64-66; autres réf: 43, 45, 55, 61, 66, 103, 116, 201, 203, 213, 219
Prêt-bail: 93-4, 116, 219-20
Prince-Albert (Sask.): 148, 210

Programme de formation d'urgence en temps de guerre: 133

Q.G. de l'Aviation, Ottawa: 3, 42-5, 99

Québec (Qué.): 134

Quebec City Flying Training School: 48

Quebec Airways: 48r

Radionavigants: entraînement, 190-191; voir aussi Écoles

Ralston, Hon. J.L.: 19, 45, 104

Recrues et recrutement: Canadiens dans la RAF 2-6; provenance du Royaume-Uni 10; des États-Unis: 98-99; chez les femmes 200; autres réf: 197, 200, 203 Régina (Sask.): 47, 138, 156

Régions d'entraînement aérien:

1^{ière}: 47, 47r

2^{ième}: 47, 47r, 74, 77, 156

3^{ième}: 47, 47r

4^{ième}: 47, 47r, 81

autres réf: 147, 233

Réserve des volontaires de la Marine Royale du Canada: 71

Riverdale, Lord: 1r, 18-19, 28

Rivers (Man.): 45, 182, 186

Robb, col J. M.: 10-11

Rogers, Norman: 26, 45, 47

Roosevelt, Franklin D.: 91-93, 100, 104

Royal Air Force: recrutement d'aviateurs canadiens 2-6; obtention de commission permanente et temporaire par des Canadiens 3; quota annuel des Canadiens enrôlés dans la, 5; enrôlement des Canadiens pendant l'entre-deux guerres 5; recrutement de base au Canada et aux dominions 6; proposition d'un plan d'entraînement aérien au Canada approuvé 7; écoles de pilotage 7; avantages stratégiques concernant l'emplacement de centres d'entraînement aérien au Canada 8; opposition du Premier ministre canadien à l'installation d'écoles d'aviation de la RAF au Canada 8; «Plan Robb» 10; instauration d'un programme d'instruction commun à l'ARC et la, 13; entraînement de pilotes pour le P.E.A.C.B. 23; statut des escadrilles des dominions 26; contrôle des contingents canadiens 26-27; prêt de personnel à l'ARC 42; intégration des officiers dans l'ARC 43; pénurie de pilotes 55; transfert d'E.P.M. du Royaume-Uni au Canada 69; aménagement d'aérodromes au Canada 72; aménagement d'écoles d'aviation et d'un centre d'accueil au Canada, 76; importance relative des effectifs de la, 77; mise en vigueur de la loi sur les Forces étrangères au Canada et au Royaume-Uni 77-8; transfert d'U.E.O. au Canada, 84-85; écoles de pilotage aux É.-U., 105-6; nouvel accord sur le P.E.A.C.B. en 1942, 111; conférence internationale sur le P.E.A.C.B. 113; filière d'avancement, 119; autres réf: 5r, 11, 12, 17, 58, 62, 66, 70, 71, 87, 88, 115, 116, 121, 122, 145, 149, 179, 184, 185, 188, 191, 198, 200, 204, 206, 210r, 212, 219, annexe A, annexe B

Commandements aériens:

Bomber Command: 85, 88, 122, 183, 188, 191

Coastal Command: 85, 86, 120, 188

Ferry Command: 85, 86, 97, 99, 183

Fighter Command: 200

Royal Australian Air Force: 6, 119, 206, 212, annexe A, annexe B

Royal Flying Corps: 2, 95

Royal Naval Air Service: 2, 7

Royal New Zealand Air Force: 119, 206, 212, annexe A, annexe B

St Catharines (Ont.): 148
Saint-Eugène (Ont.): 148, 149
Saint-Jean (Qué.): 210
St-Laurent, T. Hon. Louis: 222
Saint-Pierre-et-Miquelon: 56
Saskatchewan: 47r, 77, 155
Saskatoon (Sask.): 57, 210
Seymour, M.A.: 47, 154
Shearer, cdre/A A.B.: 74
Simulateur de bombardement: 163-65
Simulateur de navigation: 186
Sinclair, Archibald: 71
Skelton, O.D.: Ir, 8, 29, 98
Slessor, M/C/A Sir John C.: 84
Smith, Homer: 96
Smith, Norman: 64r
Société ferroriaire Canadien National
Stacey, col. C.P.: 26
Stedman, cdre/A E.W.: 18, 19
Summerside (Î.-P.-É.): 186
Swinton, Lord: 8

Taylor, E.P.: 93
Tchécoslovaques: 210
Tedder, Lord Arthur: 7-8
Tir aérien: 188-191; tourelles: 190, voir aussi Écoles
Toronto (Ont.) 37, 47, 53, 73, 132r, 134, 138, 149, 178, 208
Toronto Flying Club: 150, 208
Towers, amiral, J.H.: 97, 105
Trenton, (Ont.): 6, 9, 128, 170, 186 Troup, C.R.: 178
Tweedsmuir, Lord: 28

Unités d'entraînement opérationnel:

ARC

1^{ière}: 88
2^{ième}: 88
5^{ième}: 88, 206
6^{ième}: 206
7^{ième}: 206
8^{ième}: 206
autres réf. 120, 148, annexe C

RAF

31^{ième}: 84, 88, 206
32^{ième}: 86, 88, 206
34^{ième}: 85
36^{ième}: 85, 88, 206
autres réf. 58, 76, 83, 87, 165, annexe C

United States Army Air Corps: 104
United States Army Air Forces: 56, 103-6, 114-5, 119r, 147, 204
Uplands (Ont.): 54

Vancouver (C.-B.): 61, 148
Victoriaville (Qué.): 138
Virden (Man.): 148
Vol aux instruments: 161-2
Vulcan (Alb.): 128

Weir, J.G.: 8
Winnipeg (Man.) 38, 46, 74
Wood, Sir Kingsley: 10
Woolett, W.: 178

Yarmouth (N.-É.): 206r
Yount, maj.-gén. B.K.: 115

Canada 