

HISTOIRE DE
L'AÉRONAVALE CANADIENNE
1918-1962

par

J. D. F. KEALY

et

E. C. RUSSELL

Section historique de la Marine
Quartier général des forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
Ottawa 1965



Lieutenant Robert Hampton Gray, VC, DSC, RCNVR

HISTOIRE DE
L'AÉRONAVALE CANADIENNE
1918-1962

par

J. D. F. KEALY

et

E. C. RUSSELL

Section historique de la Marine
Quartier général des forces canadiennes
Ministère de la Défense nationale
Ottawa 1965

© Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,
et dans les librairies du Gouvernement fédéral
dont voici les adresses:

HALIFAX
1735, rue Barrington

MONTRÉAL
Édifice Æterna-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine

OTTAWA
Édifice Daly, angle Mackenzie et Rideau

TORONTO
221, *rue Yonge*

WINNIPEG
Édifice Mall Center, 499, avenue Portage

VANCOUVER
657, avenue Granville

ou chez votre libraire.

Des exemplaires sont à la disposition des intéressés dans toutes les bibliothèques publiques du Canada.

Prix \$5.00 N° de catalogue DB3-9465F

Prix sujet à changement sans avis préalable

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, Canada
1967

Préface

Dès le tout début de la motorisation des appareils volants, les Canadiens ont fait preuve d'aptitudes spéciales pour tous les aspects de l'aviation et le présent ouvrage a pour but de faire connaître, bien qu'imparfaitement, une partie peu connue, mais des plus importantes de cet héritage inestimable que sont l'avènement et l'essor de l'aéronavale canadienne.

Bien qu'il s'agisse avant tout d'une «histoire officielle» plutôt que d'un récit de «témoin oculaire», les auteurs désirent signaler dès le début que toutes les opinions exprimées leur sont propres et que toutes les prévisions concernant l'évolution future de l'aéronavale canadienne sont fondées sur leur propre interprétation des tendances observées jusqu'à l'année 1962.

Les opérations des navires et des avions ont été décrites avec force détails et, à cet égard, il y a lieu d'expliquer brièvement la ligne de conduite adoptée quant à la mention particulière de certains noms afin qu'on ne puisse reprocher aux auteurs d'avoir mis en vedette les officiers supérieurs au détriment des aviateurs eux-mêmes. En général, ils ont suivi la règle bien connue selon laquelle «les capitaines et les officiers supérieurs ont un nom tandis qu'aux autres échelons on ne parle que de navires (ou d'escadrons». Quelques exceptions ont été faites dans le cas de certains pionniers de l'aéronavale et pour des officiers et des marins de la MRC qui ont reçu des décorations ou fait l'objet de citations. A leur grand regret, ils ont dû passer sous silence des faits intéressants concernant des Canadiens qui ont servi dans les forces aériennes de la Marine britannique au cours des deux guerres mondiales, vu que leur principal sujet était la Marine royale du Canada et l'influence qu'y exerça l'aviation navale.

C'est pour cette raison que le deuxième chapitre de l'ouvrage a été consacré à certains événements importants, étrangers à la Marine canadienne mais dont la connaissance est indispensable à la compréhension des chapitres subséquents.

Pour éviter toute confusion, à moins d'indication contraire, toutes les heures mentionnées sont celles des lieux en cause; on ne mentionne que les dates nécessaires au contrôle de la marche des événements. Une brève chronologie des faits les plus importants de l'histoire de l'aéronavale canadienne a été ajoutée en appendice. La plupart des renseignements utilisés proviennent de rapports, mémoires, lettres, messages, etc., auxquels le public n'a pas accès et, en conséquence, ces sources n'ont pas été signalées en détail. Les Rapports des opérations des navires, des escadrons et des unités ont été consultés, et lorsqu'il n'est fait aucune mention de la source d'un renseignement, c'est qu'il en a été tiré. Des numéros de dossiers cités à l'appui de certaines assertions sont indiqués en bas de page mais aussi rarement que possible.

Les auteurs offrent leurs remerciements à tous ceux qui les ont aidés de leurs conseils et de leurs critiques et, en particulier, au lieutenant-commander S. E. Soward, CD, de la MRC, dont la compétence dans les questions techniques et la collaboration enthousiaste et constante ont contribué dans une large mesure au succès de leur entreprise. Ils désirent aussi exprimer leur gratitude à tous leurs collègues et aux autres employés de la Section historique de la Marine.

Section historique de la Marine,
Ottawa, Ontario.
1^{er} juillet 1965.

Introduction

LES PREMIERS AVIATEURS DE LA MARINE CANADIENNE

Une nouvelle ère aux perspectives illimitées s'ouvrit à l'humanité le 17 décembre 1903, lorsque l'avion motorisé des frères Wilbur et Orville Wright s'éleva péniblement dans les airs au-dessus d'un champ à Kitty-Hawk, en Caroline du Nord, et put voler pendant 59 secondes, atteignant une vitesse de 30 nœuds. Cet événement déclencha une réaction, lente au début, mais qui, avec une rapidité croissante par la suite, révolutionna en quelques brèves années un grand nombre d'aspects de la vie humaine.

La nouvelle du premier vol motorisé ne souleva que peu d'enthousiasme dans les milieux navals. La plus puissante flotte de guerre de cette époque, la Marine royale, se trouvait alors engagée dans une course aux armements avec l'Allemagne qui lui faisait la concurrence la plus sérieuse qu'elle eût subie depuis près d'un siècle. On réclamait à grands cris une plus puissante flotte et un plus grand nombre de navires, en particulier des cuirassés du type «*Dreadnought*». Il n'est donc pas étonnant que l'Amirauté ait refusé d'acheter les brevets d'invention que lui offrirent les inventeurs américains en 1907. Mais, en moins de deux ans, la Marine royale et la Marine américaine durent se rendre compte qu'il fallait prendre l'aviation beaucoup plus au sérieux. Au Canada, bien que des pionniers, comme les membres de la fameuse *Aerial Experiment Association**, de Baddeck (N.-É.), fussent à l'avantgarde du perfectionnement de l'aviation, le pays n'avait pas de marine et l'idée d'employer des avions de concert avec les navires ne suscitait que peu d'intérêt.

A la déclaration de la guerre, le 4 août 1914, il y

avait un embryon de la Marine royale canadienne[†] comprenant deux navires, le *Rainbow* et le *Niobe*, qui se préparèrent immédiatement au combat. Quelques années devaient s'écouler avant que la Marine commençât à organiser son aéronavale, mais durant cette période, l'aéronavale britannique accepta volontiers les services des volontaires du Dominion. Pendant la première année du conflit, la bureaucratie ne facilita guère l'engagement des candidats au service aéronautique. Ceux-ci devaient payer eux-mêmes leur propre passage ou bien s' enrôler dans l'Armée canadienne avec l'espoir d'obtenir un transfert une fois rendus en Angleterre. Toutefois, ces difficultés ne suffirent pas à décourager les enthousiastes et l'histoire du développement de l'aéronavale britannique indique les liens étroits qui l'unissaient au Canada.

Le besoin de pilotes devint urgent en 1915 afin que le Service aéronaval royal puisse faire face à ses trois principales obligations: les opérations anti-sous-marines, la campagne des Dardanelles et la défense du Royaume-Uni. Déjà, des ballons dirigeables non-rigides et des avions à ailes fixes étaient produits en série. L'Amirauté avait eu raison de se féliciter de la qualité des recrues qui lui étaient venues du Canada et elle décida officiellement de puiser à cette source au mois d'avril 1915 alors qu'elle demanda au Service naval d'Ottawa de bien vouloir s'occuper du recrutement d'un nombre considérable de volontaires pour l'aviation navale.[‡] L'une des conditions d'admissibilité était que les candidats (cette exigence expira après décembre 1916) devaient obtenir à leurs propres frais un certificat de compétence d'un aéro-club et les autorités britanniques s'engageaient à leur rembourser subséquem-

* Les membres de cette association étaient: l'inventeur, le Dr Alexander Graham Bell; deux jeunes ingénieurs, Frederick W. (Casey) Baldwin et John A. D. McCurdy; deux Américains, Glenn H. Curtiss et le lieutenant Thomas Selfridge, observateur officiel du gouvernement des États-Unis. McCurdy fut le premier sujet britannique de tout le Commonwealth à exécuter un vol contrôlé lorsqu'il survola dans son avion *Silver Dart* la surface glacée des lacs du Bras-d'Or, le 23 février 1909.

[†] La loi sur le Service naval avait reçu la sanction royale le 4 mai 1910.

[‡] Ministère du Service naval du Canada: *Rapport pour l'année financière terminée le 31 mars 1916*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1916.

ment une somme de \$375. McCurdy, qui était devenu directeur de la *Curtiss Aeroplanes and Motors Limited*, de Toronto, filiale de la compagnie mère de Hammondsport, New York, menait depuis 1914 une campagne en faveur de l'établissement d'une usine et d'une école de pilotage subventionnées par le gouvernement. Afin d'aider au recrutement, il commença lui-même à former des pilotes à Long-Branch, Ontario. Sa compagnie construisait des avions d'entraînement biplaces, à roues, du type *Curtiss J. N. 3*, dont il prêta quelques-uns à l'école de pilotage, qui fut aussi dotée de quelques hydravions importés des États-Unis. Ces derniers avaient leur base à Hanlan's Point, dans l'île de Toronto. Vers la mi-juillet, les deux premiers pilotes avaient terminé leurs cours et passé les examens de l'Aéro-club du Canada, dont les exigences étaient les mêmes que celles de l'Aéro-Club du Royaume-Uni. A la fin du mois, dix élèves-pilotes se rendaient outre-mer pour se joindre à l'aéronavale ou au Corps d'aviation royal. Avant que celui-ci n'entreprît de recruter et de former lui-même des pilotes canadiens en 1917, 129 candidats avaient reçu leur diplôme de l'école d'aviation de Curtiss sans qu'il n'y ait pertes de vie ou accidents graves. Plusieurs d'entre eux servirent avec distinction dans les forces alliées et l'un d'eux, le sous-lieutenant d'aviation A. S. Ince, eut l'honneur d'être le premier Canadien de l'aéronavale royale à recevoir la Croix du service distingué pour son excellent travail d'observateur dans un avion biplace *Nieuport*, qui abattit un avion allemand au large de la côte de Belgique en décembre 1915.

Il y a aussi lieu de mentionner brièvement une autre école de pilotage qui, si elle ne put fournir un grand nombre de recrues à l'aéronavale, offre un exemple de l'enthousiasme qui se manifesta parmi les jeunes Canadiens pour la guerre aérienne. Au cours de l'été de 1915, un aéro-club fut organisé à Vancouver par un groupe d'hommes d'affaires patriotes et l'on commença l'instruction de pilotes au champ de courses du parc Minoru, dans l'île Lulu, au moyen d'un appareil monoplace acheté de l'instructeur. Plus tard, on obtint un terrain plus vaste auquel on donna le nom de Terra Nova; deux élèves, entraînés à ce dernier endroit, furent acceptés par le lieutenant-colonel C. J. Burke, DSO, du Corps d'aviation royal, qui était venu interviewer les volontaires désireux de s'engager dans l'aviation. L'unique avion fut subséquemment converti en hydravion et utilisé pendant les mois d'hiver aux chantiers maritimes des messieurs Hoffar, de Burrard Inlet. Cet appareil fut entièrement détruit lorsqu'un



Bombardement manuel, comme à la Première Guerre mondiale.

des flotteurs principaux entra en collision avec une pièce de bois à la dérive. Le club, manquant de ressources, dut mettre un terme à son activité mais il fut réorganisé subséquemment sous le nom de *British Columbia Aviation School Limited* et des actions sans but lucratif furent mises en vente. Un avion à traction biplace *Curtiss* fut construit à Vancouver et promené dans les rues un jour de quête où l'on recueillit \$1,500 pour la bonne cause. Cet appareil fut utilisé à Pitt-Meadows, près de Coquitlam, à environ 25 milles à l'est de la ville, jusqu'en 1916 lorsqu'il s'écrasa au sol, ce qui mit fin à l'école d'aviation. Les efforts énergiques des promoteurs de cette entreprise ne furent cependant pas vains, car les 15 membres fondateurs du club servirent tous dans les forces armées de Sa Majesté.*

Pendant toute l'année 1916, les candidats acceptés furent envoyés en Angleterre pour s'entraîner dans les écoles de l'aéronavale; leur ancienneté à titre de souslieutenants d'aviation provisoires commençait à compter de leur départ du Canada. Mais en dépit de cet apport de volontaires, l'aéronavale et le Corps d'aviation royal manquaient encore de personnel. En août, le gouvernement anglais proposa au gouvernement canadien d'établir une école d'aviation et, vers le milieu d'octobre,[†] le Canada accepta de financer une fabrique d'avions dont les commandes seraient assurées par le gouvernement impérial. La question de la formation d'aviateurs avait toutefois été rejetée au second plan par les événements qui se déroulaient sur le front occidental où d'immenses armées se trouvaient engagées

* L'un d'eux, en particulier, eut une carrière intéressante dans l'aéronavale royale. Arthur H. Allardyce obtint le grade de lieutenant d'aviation en octobre 1917 et pilota assez longtemps des hydravions effectuant des patrouilles anti-sous-marines dans la mer du Nord. Par la suite, il devint l'un des premiers instructeurs de l'école d'aviation de Manston. Vers la fin de la guerre il fit aussi des expériences d'apportage et ainsi de suite.

[†] Décret du conseil CP 2460, approuvé le 13 octobre 1916.

Le Commandant, Raymond Collishaw, entouré des membres de l'escadron n° 203 de la RAF (autrefois l'escadron n° 3 du RNAS). De nombreux Canadiens ont servi dans ces escadrons.



dans les combats sanglants de la Somme. Le Corps d'aviation royal subissait de lourdes pertes et avait un besoin désespéré de renforts en hommes et en équipement pour l'offensive projetée du printemps. A une conférence tenue à Londres le 21 décembre, on adopta un programme qui comportait la formation de 20 escadrons d'entraînement au Canada et, le 22 janvier 1917, l'avant-garde du groupe de recrutement et d'instruction du Corps d'aviation royal arrivait à Toronto. Les plans dressés en vue de l'achat de matériel et la construction d'aérodromes furent approuvés par le gouvernement canadien et, sur-le-champ, le Corps d'aviation importait du Royaume-Uni un fort contingent de spécialistes nécessaires. Les officiers de recrutement se mirent à l'œuvre dans toutes les principales villes du pays et, en conséquence, le nombre des candidats du service de l'aéronautique navale choisis au Canada diminua sensiblement. La statistique dressée après la guerre indique qu'un total de 635 candidats avaient été admis au service naval à partir de la date du premier appel de l'Amirauté.*

Si l'on tient compte de la faible population du Canada à l'époque de la Grande guerre, il est remarquable qu'un aussi grand nombre de Canadiens se soient enrôlés dans l'aéronavale, et il faudrait un volume complet pour relater toute leur histoire. Plu-

sieurs d'entre eux furent attachés aux escadrons du front occidental et il y a lieu de mentionner les noms illustres de Breadner, Curtis (un ancien élève de Long-Branch), et Edwards qui, plus tard, s'élèverent aux grades les plus élevés de l'Aviation royale du Canada. Un autre fut Raymond Collishaw, honoré de plusieurs décorations, ancien fonctionnaire du Service de protection des pêcheries du Canada et qui se retira du Corps d'aviation royal avec le grade de vice-maréchal de l'air. Des aviateurs participèrent aussi à la chasse des dirigeables *Zeppelin* et aux patrouilles anti-sous-marines. C'est un Canadien, le sous-lieutenant d'aviation N. A. Magor, RNAS, pilote un hydravion «*America*», qui, le 22 septembre 1917, coula le *UC72*, un des rares sous-marins allemands détruits par les forces aériennes. Au nombre des victoires sur les zeppelins, il faut inclure la destruction du *L.43* au large de Vlieland, le 14 juin 1917, par le sous-lieutenant d'aviation B. D. Hobbs, RNAS, et celle du *L.53*†, par le lieutenant S. D. Culley, RAF, anciennement du RNAS, le 11 août 1918. Mais celui qui fut probablement le plus fameux des premiers Canadiens engagés dans l'aéronavale, Robert Leckie, diplômé de l'école d'aviation Curtiss, exécuta plusieurs sorties de la station aéronavale de

* «Document occasionnel n° 12». octobre 1919, NS 1017-31-2 (1).

† Ce fut le dernier zeppelin abattu durant la guerre. Culley pilotait un avion classique du type *Sopwith Camel* et s'était envolé du pont d'un chaland remorqué par le destroyer *Redoubt*.

Great-Yarmouth et il reçut des décorations pour la destruction du *L.22*, en 1917, et du *L.70*, en août 1918. Après une carrière distinguée dans la RAF, Leckie fut transféré en 1940 à l'Aviation royale du Canada dont il devint le chef d'état-major quatre ans plus tard.

Nous n'avons mentionné que quelques «as», mais cela suffit pour démontrer qu'en 1917-1918, un

grand nombre de Canadiens faisaient partie de l'aéronavale et leurs exploits étaient célèbres d'un océan à l'autre. En conséquence, quand la Marine royale du Canada décida d'organiser sa propre aéronavale, les hauts faits de leurs compatriotes du RNAS outre-mer furent une inspiration pour les recrues du nouveau service.

CHAPITRE I

LE SERVICE AÉRONAVAL ROYAL DU CANADA EN 1918

En 1914, on n'accordait qu'une importance secondaire à l'aviation navale, mais devant les nécessités urgentes de la guerre, elle s'améliora bientôt du point de vue technique et exerça une profonde influence sur la conception générale de la victoire navale. En 1917, le RNAS comprenait déjà un grand nombre d'officiers et d'aviateurs pilotant des dirigeables, des avions classiques, des hydravions à flotteurs et des hydravions à coque, ainsi qu'un certain nombre de navires aménagés en porte-avions. Ce service avait déjà accompli trois exploits qui indiquaient le potentiel militaire de l'aviation navale. Le jour de Noël 1914, des hydravions transportés par trois anciens vapeurs de la Manche, l'*Empress*, l'*Engadine* et le *Riviera*, avaient exécuté un raid sur Cuxhaven et Wilhelmshaven; un transport avait été coulé par une torpille aérienne pendant la campagne de Gallipoli et, finalement, un des hydravions de l'*Engadine* avait signalé les mouvements des navires ennemis le 31 mai 1916, alors que les flottes allemande et anglaise prenaient leurs dispositions pour la bataille de Jutland. A mesure que la guerre progressait, l'activité de la flotte grandissante de sous-marins ennemis causa la destruction d'un grand nombre de navires de commerce et jeta l'alarme chez les Alliés. Le gouvernement des États-Unis ayant déclaré en mai 1916 qu'il allait rompre ses relations diplomatiques avec l'Allemagne si celle-ci ne modifiait pas ses méthodes de guerre sous-marine, les attaques contre les navires de commerce ralentirent pendant quelques mois, mais le 1^{er} février 1917, elles recommencèrent sans restriction. Le RNAS multiplia ses patrouilles anti-sous-marines, mais il devint bientôt évident qu'un remaniement complet du système de protection des navires marchands s'imposait.

Pour le Canada, situé à l'extrême ouest de la ligne vitale de communication, la recrudescence de la guerre sous-marine revêtait une importance particu-

lière, surtout depuis que les nouveaux sous-marins allemands pouvaient pénétrer plus profondément dans l'Atlantique et étendre leurs opérations jusqu'aux côtes de l'Amérique du Nord¹. Il était urgent d'accroître les mesures de défense et, le 10 février, le Comité interministériel de la Milice et du Service naval fut saisi de la question de l'organisation d'un service aéronaval canadien, par l'honorable J. D. Hazen, alors ministre du Service naval. La conclusion des délibérations du Comité fut «qu'un service aérien était nécessaire à la défense de la côte de l'Atlantique»¹. Deux jours plus tard, à sa réunion suivante, le Comité recommanda comme mesure minimale l'établissement de deux stations aéronavales, une à Halifax et l'autre à Sydney.

Pour donner suite à cette décision, il était indispensable d'obtenir les conseils d'experts en la matière et un télégramme fut adressé à l'Amirauté pour lui exposer les détails du projet et lui demander les services d'un officier compétent. Au début de mars, le lieutenant-colonel d'aviation J. W. Seddon, RNAS, accompagné d'un sous-officier mécanicien, s'embarqua pour le Canada. Ce choix était judicieux; ancien aviateur, il avait exercé le commandement de la première station d'hydravions en Angleterre, lors de sa création en décembre 1912. Dès son arrivée à Ottawa, Seddon ne perdit aucun temps à exprimer par écrit ses idées touchant l'organisation d'un service aéronaval canadien et dans un mémoire détaillé qu'il présenta le 21 mars au vice-amiral C. E. Kingsmill, MR (retraité), directeur du Service naval, il recommandait pour les deux stations aéronavales un effectif de 34 hydravions et de 300

¹ Le sous-marin de transport *Deutschland* avait déjà accompli un voyage aller et retour à Norfolk, en Virginie, en juillet et août 1916 et, le 8 octobre 1916, le *U-53* avait coulé cinq navires marchands au large du bateau-phare de Nantucket, au Rhode Island.

hommes au coût initial d'environ un million et demi de dollars.

L'Amirauté envoya à Halifax quatre petits hydravions Sopwith *Schneider* ainsi que d'autres pièces d'équipement et, pendant qu'on étudiait son rapport, Seddon se rendit à Toronto pour savoir si la Commission impériale des munitions pouvait répondre aux besoins du service aérien par l'entremise de sa fabrique de la *Canadian Aeroplanes Limited*. Cette compagnie avait été organisée à la suite du décret CP 2460, déjà cité, et était établie dans une partie de l'ancienne usine Curtiss, mais elle devait occuper en avril de nouveaux édifices en voie de construction et qui occupaient environ six acres de terrain. Convaincu que les ressources de la compagnie pouvaient répondre aux besoins, le lieutenant-colonel d'aviation fit rapport de ses conclusions au quartier général et se rendit ensuite sur la côte pour y faire l'inspection des emplacements choisis pour les stations aéronavales à Halifax et à Sydney.

A la fin de mars 1917, les relations entre les États-Unis et l'Allemagne en étaient rendues au point de rupture et la participation des États-Unis à la guerre était devenue inévitable, avec toutes les conséquences qui pouvaient en résulter pour le Canada.* Le Conseil privé du Canada ayant examiné le rapport de l'expert sur le projet de défense aérienne de la côte de l'Atlantique en vint à la conclusion que les charges financières incidentes étaient trop onéreuses. Dans un télégramme adressé au premier ministre, sir R. L. Borden, qui se trouvait alors à Londres, le Conseil mentionnait que ses membres étaient unanimement opposés à l'établissement d'un service aéronaval canadien qui nécessiterait l'emploi de spécialistes de la construction dont les services étaient indispensables ailleurs et qu'à leur avis, ces fonds pouvaient être mieux employés à l'accroissement des patrouilles anti-sous-marines de surface. Le lieutenant-colonel d'aviation Seddon, sans doute vivifié par les brises du printemps qui soufflaient sur l'île McNab qu'il avait examinée comme base possible, apprit la nouvelle à son retour à Ottawa et rédigea immédiatement un autre long mémoire dans un dernier effort pour obtenir l'approbation d'un service aéronaval. Mais sa nouvelle proposition fut rejetée sous prétexte qu'elle était principalement un projet d'entraînement capable tout au plus de protéger la navigation dans la région de Sydney. Ayant accompli sa mission, le lieutenant-colonel d'aviation Seddon quitta le Canada pour les États-Unis vers la mi-avril et le gouvernement canadien remercia officiellement l'Amirauté d'avoir en-

voyé sans retard une équipe d'experts qui comptait maintenant trois officiers et deux sous-officiers. Les quatre avions *Schneider* étaient restés dans leurs caisses d'emballage dans un entrepôt d'Halifax sous une couche de poussière, jusqu'à ce que l'amiral King-smill les aperçût lors d'une inspection qu'il fit en septembre. On demanda à l'Amirauté ce qu'il fallait en faire et les présenta en cadeau au Corps aéronaval États-Unis. Les Américains les transportèrent en Floride où ils furent d'une grande utilité aux écoles d'aviation.

Pendant qu'on étudiait la question de la création d'un service aéronaval canadien, les Alliés avaient subi de lourdes pertes dans le Nord de l'Atlantique. Un grand nombre de navires avaient été coulés par les sous-marins ennemis avant qu'on ait réappris la vieille leçon que le seul moyen efficace de protéger un grand nombre de navires de commerce était de les rassembler en convois. Ce système fut adopté en mai 1917, le RNAS escortant les convois lorsque la chose était possible. On organisa aussi un système de reconnaissance aérienne désigné sous le vocable *de Spider's Web*[†] dont la première victime fut le sous-marin *UC 36*, coulé par un avion le 20 mai. Les Allemands continuaient d'accorder la plus haute priorité à la construction de leurs sous-marins et au cours de l'automne de 1917, ils lancèrent leurs premiers croiseurs submersibles de la classe formidable de 2,400 tonnes. En janvier 1918, l'Amirauté donnait à Ottawa l'avertissement qu'on pouvait «s'attendre à des attaques des nouveaux sous-marins dans les eaux canadiennes dès la fin de mars».²

Au cours des mois qui suivirent, la Marine royale étudia divers projets de contre-attaque, y compris la formation d'un escadron mobile d'hydravions et de porte-avions pour le service d'outre-mer, sans en accepter aucun. Le 7 mars, le gouvernement canadien reçut un câblogramme lui signalant de nouveau le danger et conseillant l'établissement d'une fabrique de dirigeables et de ballons d'observation, la fabrication d'hydravions et l'ouverture de stations pour les patrouilles aériennes. C'était là une entreprise d'envergure pour un pays déjà entièrement occupé à la construction de guerre. La réponse officielle fut qu'il était impossible de fabriquer des hydravions et des ballons d'observation avant l'ouverture de la saison de navigation, mais que des officiers étaient dé-

* Le président Woodrow Wilson signa la déclaration officielle de l'état de guerre avec l'Allemagne le 6 avril 1917.

[†] Le *Spider's Web* (Toile d'araignée) avait pour centre le bateauphare de North-Hinder, dans la mer du Nord. Il était de forme octogonale avec trois bras radiaux de trente milles marins de longueur, reliés par des lignes circonférentielles à dix, vingt et trente milles respectivement du bateau-phare. Il permettait la surveillance d'une superficie de 4,000 milles carrés que les sous-marins ennemis devaient traverser pour sortir ou rentrer à leur base.

pêchés aux États-Unis pour demander de l'aide. Pour les opérations à long terme, on demandait à l'Amirauté des plans de construction de dirigeables, de ballons d'observation et d'hydravions tandis qu'on s'informait auprès de la *Canadian Aeroplanes Limited* de sa capacité à entreprendre ces constructions nouvelles. Un pilote expérimenté de dirigeables, le commandant d'aviation J. Barron, RNAS, qui était déjà en consultation avec les autorités navales américaines, reçut l'ordre de se rendre à Ottawa avec les plans de construction de dirigeables monomoteurs des types *C Star* et *Zero*. Dans l'intervalle, les Américains avaient pris les devants et envoyé un officier à Halifax pour y discuter l'institution d'une patrouille aérienne de l'entrée de la baie de Fundy.

Les opérations des deux côtés de l'Atlantique militaient en faveur de la formation d'un service aéronaval canadien, mais l'aviation de la Marine royale subit alors un échec dont les effets devaient se faire sentir pendant près de 20 ans. Depuis le début de 1916, un conflit acrimonieux sévissait entre l'Amirauté et le ministère de la Guerre au sujet des demandes de matériel du Service aéronaval et du Corps d'aviation. L'opinion publique au Royaume-Uni réclamait aussi de plus fortes mesures de défense contre les raids des zeppelins. Le gouvernement anglais chargea un comité, présidé par le général Smuts, l'homme d'État sud-africain, d'étudier toute la question du commandement des forces aériennes. Le rapport du comité, publié en 1917, recommanda la fusion des deux services sous un nouveau ministère de l'Air. Le 1^{er} avril 1918, au grand chagrin de ses membres, le RNAS fut détaché de la marine et fusionné avec le RFC pour former la RAF.

Trois semaines après l'abolition de l'aéronavale anglaise, une très importante conférence eut lieu à Washington* le 20 avril, entre des représentants de la Marine royale, de la Marine américaine et de la Marine canadienne. Le Canada y était représenté par le capitaine W. Hose, MRC, commandant des patrouilles de la côte de l'Atlantique et qui devint plus tard chef de l'état-major naval. A cette conférence, on dressa un vaste plan qui comportait l'établissement de stations aériennes à Halifax, Sydney, et aux caps Race et Sable, équipées de dirigeables, d'hydravions et de ballons d'observation; celles d'Halifax et de Sydney devaient avoir la priorité. Les Américains offraient de fournir les appareils et les ballons et de prêter des pilotes pour les hydravions jusqu'à ce que des Canadiens, formés aux États-Unis, soient prêts à

* Une autre conférence, à laquelle assistait l'amiral Kingsmill, eut lieu à Boston le 22 avril en vue de la coordination générale des patrouilles de la côte de l'est.

les remplacer.[†] On décida aussi de demander les services de deux officiers blessés de la RAF, incapables de participer davantage aux opérations aériennes, pour exercer le commandement des deux stations. En collaboration avec les patrouilles aériennes, le ministère de la Marine des États-Unis consentit à prêter six chasseurs de sous-marins, deux torpilleurs et un sous-marin.

Le 3 mai, le Conseil privé du Canada ratifia les mesures décidées à Washington et on demanda à l'Amirauté de répondre à la demande du prêt d'un officier en vue de l'organisation de l'aéronautique navale. Encore sous le coup du désappointement d'avoir perdu sa propre aéronavale, la Marine royale n'accueillit pas avec grand empressement le projet d'établir un service aéronaval canadien. La première information que le nouveau ministère de l'Air eut à ce sujet de la part de l'Amirauté fut une demande de celle-ci en vue de la nomination du lieutenant-colonel J. T. Cull, DSO, RAF, et de deux officiers, pour une mission spéciale auprès du Service naval à Ottawa.[‡] Éventuellement, après qu'on eut expliqué le plan au ministre de l'Air, celui-ci donna son autorisation et le groupe de Britanniques, auquel on avait adjoint deux autres officiers, s'embarqua pour le Canada le 15 juin 1918.

Au Canada, une commission composée du capitaine Barron, RAF, devenu membre permanent du personnel d'Ottawa, et de deux officiers, l'un de la MR et l'autre de la Marine américaine, avait fait une inspection préliminaire des lieux et, après que le Conseil privé eut autorisé l'établissement de deux stations aériennes au coût estimatif de \$2,189,600, on chargea le ministère des Travaux publics des études techniques et de l'achat des terrains nécessaires.[§] Au quartier général de la Marine, on avait préparé un programme comportant le recrutement d'environ 500 officiers et marins qui devaient être affectés au Service naval pour les opérations aériennes. Ceux-ci devaient toucher la solde ordinaire et une allocation spéciale de vol. Les officiers feraient partie de la division administrative avec la lettre «A» ajoutée à leur grade, tandis que les uniformes étaient les mêmes que ceux de service régulier, sauf qu'ils porteraient un aigle sur le parement. Chacune des bases devait avoir

[†] La Marine américaine accepta subséquemment de fournir les équipages des ballons et des dirigeables dès l'ouverture des stations, jusqu'à ce que les équipages canadiens eussent été entraînés. Lettre du commandant en chef de NA et WI au Directeur du Service naval, 15 mai 1918. NS 1034-3-4 (1).

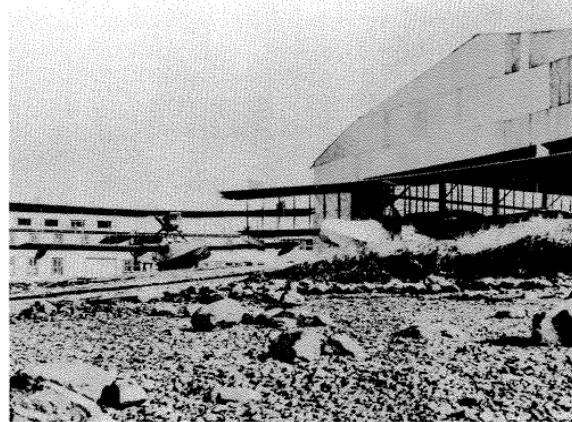
[‡] Ancien commandant d'escadre du RNAS, Cull avait été décoré pour sa participation à la destruction du croiseur allemand *Königsberg*, dans le delta de la rivière Rufiji, en Afrique orientale allemande, le 11 juillet 1915. Il pilotait alors un avion d'observation chargé de diriger le tir des navires de bombardement.

comme armement trois dirigeables, quatre ballons d'observation et six hydravions.

Les officiers anglais arrivèrent au début de juillet et s'aperçurent qu'après un bon début, on n'avait réalisé que peu de progrès dans la défense aérienne de la côte est. Après s'être présenté à l'amiral Kingsmill, le colonel alla visiter les emplacements choisis à Halifax et à Sydney. Il approuva ceux de la station d'hydravions et de ballons de la pointe Baker, au Passage de l'Est, du côté de Dartmouth, et de la station de dirigeables, à trois milles de là, mais il jugea d'accès trop difficile le site choisi à Sydney. Subséquemment, on désigna la plage Kelly,* à la limite nord de la ville de North-Sydney, pour l'établissement d'une station permanente d'hydravions et de ballons d'observation, tandis qu'on devait construire la station de dirigeables à l'autre bout de la ville.

L'arpentage, l'achat des terrains et la préparation des plans traînaient en longueur et, dans l'intervalle, le colonel Cull rouvrit les négociations avec Washington pour obtenir des patrouilles aériennes en attendant que le Service aéronaval canadien fût au point. Après de nombreuses hésitations au début concernant l'obscurité des arrangements financiers et la possibilité de mettre le projet en oeuvre au cours de l'année, les Américains décidèrent de fournir à leurs propres frais tous les appareils volants, tandis que le Canada fournirait de son côté les terrains, les approvisionnements et les installations. La Marine américaine consentait à ce que ses hommes soient logés sous des tentes, mais exigea l'assurance que des édifices permanents construits d'après ses propres plans soient prêts le 15 octobre. Ceci permit au colonel Cull d'insister pour que le programme de construction soit mis en oeuvre et il fut décidé que les casernes et les réfectoires seraient construits à forfait. Des ouvriers arrivèrent à l'emplacement de la pointe Baker au début d'août et à la plage Kelly six semaines plus tard, mais les progrès étaient lents et cette situation donna lieu à des discussions acrimonieuses entre le ministère des Travaux publics, chargé des adjudications, et le Service naval.⁴

Au début d'août 1918, des détachements d'aviateurs de la Marine américaine commencèrent à débarquer à Halifax et reçurent des marquises et des tentes qu'ils dressèrent à la pointe Baker. L'un des officiers du colonel Cull, le major H. Stewart, RAF, fut affecté à cette station mais, d'accord avec les Américains, ne s'y installa pas et remplit les fonctions d'officier de liaison entre le commandant américain et les autorités canadiennes. Après avoir hissé



Hydravions à coque HS 2 à la pointe Baker, Dartmouth (N.-É.).

officiellement le drapeau américain le 19 août, le lieutenant Richard E. Byrd, USN, (retraité)[†] qui devint fameux après la guerre comme aviateur et explorateur polaire, prit le commandement au Passage de l'Est, avec le titre additionnel de commandant des forces aéronavales américaines au Canada.

On procéda rapidement à l'assemblage de quatre hydravions *Curtiss HS2*, propulsés par un seul moteur *Liberty (HS2L)*, et le 25 août ceux-ci effectuèrent leurs premiers vols au-dessus de la ville stupéfaite d'Halifax. On peut juger de l'émoi que cet événement provoqua parmi la population par la lettre plutôt acerbe que le principal officier de l'état-major de l'Armée adressa aux autorités navales.

«On m'a signalé l'émoi considérable causé hier par l'apparition inattendue des appareils de l'aéronautique. On ne nous avait pas annoncé l'addition de ce service à la garnison. J'aurais aimé en avoir été informé vu que la forteresse est défendue par des canons anti-aériens. Les nombreuses demandes d'explication que j'ai reçues de la population civile indiquent le besoin de quelque avertissement public».⁵

Les forces aériennes étant maintenant prêtes à entrer en action, une conférence eut lieu le 26 afin d'arrêter un plan de campagne et il fut décidé que les convois rapides seraient escortés au départ à partir de l'entrée du port jusqu'à une distance de 65 milles, tandis qu'à l'arrivée on irait à la rencontre des convois à une distance de 80 milles. Les convois plus lents (de huit nœuds) seraient escortés sur une distance de 50 milles au départ et de 60 milles à l'arrivée. Deux des quatre hydravions devaient être affectés à la protection des convois, un autre aux vols anti-sous-marins d'urgence et le quatrième gardé en réserve. Les appareils pouvaient tenir l'air pendant quatre heures, à une vitesse de croisière de 60 nœuds. Les patrouilles furent inaugurées immédiatement à raison d'un vol par jour pendant les trois premières semaines.

Vu qu'il fallait procéder à un remplissage considérable de la plage Kelly au moyen de dragage, le gouvernement loua un emplacement temporaire à la plage Indian, déjà dotée d'un appontement, sur la Barre du nord-ouest, à North-Sydney et les aviateurs américains

* Aussi appelée «Plage Kelley's» ou «Plage Kelly's.»

[†] Pendant la durée de ses fonctions, Byrd eut le grade de lieutenant-commandant provisoire.

y commencèrent l'assemblage de leurs appareils en septembre. Un officier canadien, le capitaine Hobbs, RAF, fut désigné à la liaison tandis que l'administration interne était dirigée par le lieutenant Donaghue de la Marine américaine. Dès la semaine qui se terminait le 21 septembre, ils pouvaient déjà annoncer que quatre appareils étaient prêts à entreprendre les missions d'escorte et que l'on avait construit une cale de lancement et une plateforme sur la plage.

La station du Passage de l'Est et celle de North-Sydney eurent bientôt à leur crédit un nombre important d'heures de vol employées à la protection des convois, à l'observation pour l'artillerie de la défense portuaire et à la surveillance de la côte, à la recherche des sous-marins ennemis. Le premier incident intéressant se produisit peu après l'inauguration des patrouilles. Deux hydravions, dont l'un portait le commandant à son bord, s'étaient envolés de la pointe Baker à la recherche d'un sous-marin dont on soupçonnait la présence et à la rencontre d'un convoi. A quelques milles au large, l'un des appareils se trouva en difficultés à la suite du bris de son hélice et dut être remorqué au port par le destroyer américain *De Long* qui suivait à une certaine distance pour la protection des avions. Continuant sa route seul, l'appareil de Byrd aperçut ce qui paraissait être un périscope sur sa droite et plongea pour l'attaquer. Malheureusement cet objet n'était qu'une balise verticale flottante. En une autre occasion, un rapport de l'observation d'un sous-marin ennemi à environ six milles au large du port d'Halifax causa un certain émoi. Quatre appareils furent dépêchés sur les lieux et procédèrent à une inspection de la région. Cette affaire n'eut aucun résultat, mais apporta plus d'intérêt au travail des pilotes. A la fin de la guerre, les deux stations employaient six hydravions; ceux de Dartmouth avaient à leur crédit environ 184 heures de vol et ceux de North-Sydney 97 heures depuis le 29 septembre.

Une grande rivalité existait entre les officiers des deux stations qui se surveillaient réciproquement pour découvrir quelques signes de faiblesse dans l'exécution des vols, l'apparence de leur personnel, etc., mais la vie était plus dure pour les héros méconnus du personnel de terre. Les tempêtes abattaient fréquemment les tentes et il fallait alors amarrer les hydravions, qui nécessitaient un entretien sans répit à cause des rigueurs de la température.*

Mais ce qui fut encore plus grave que les intempé-

* En octobre 1918, on reçut des États-Unis des hangars temporaires en acier, de 110' x 120' et un plafond de 28', dont un fut monté à chaque station. La plage Kelly et la pointe Baker reçurent aussi chacune un hangar pour les ballons, mais la construction n'en était pas encore terminée le jour de l'armistice, le 11 novembre.

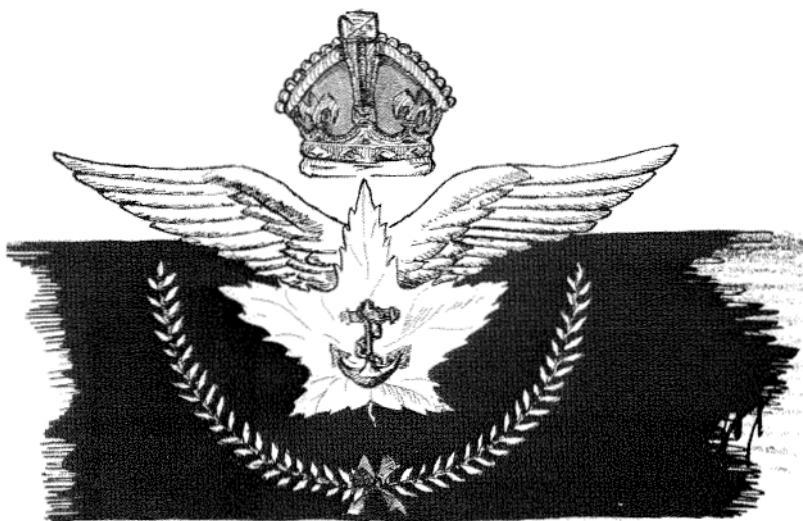
ries, ce fut l'épidémie générale de grippe espagnole qui sévit dans toute l'Amérique du Nord en 1918. La station de North-Sydney en souffrit plus particulièrement et les aviateurs durent être logés dans la ville où deux d'entre eux succombèrent à la maladie. L'un de ceux-ci fut le lieutenant R. S. Johnson, USN, ingénieur civil professionnel qui avait rendu des services éminents pendant les travaux de construction.

On étudia aussi la possibilité d'étendre encore plus loin la protection des convois et le major Stewart fit l'inspection d'emplacements à Canso et à Cap-Sable, tandis que le capitaine Hobbs faisait la même chose à Cap-Nord. Le colonel recommanda subséquemment l'établissement de sous-stations aux deux premiers endroits mentionnés et aux îles de la Madeleine, de préférence à Cap-Nord. Il proposa également l'installation d'une station à Terre-Neuve pour la protection des convois passant par le détroit de Belle-Isle. Cette proposition fut approuvée par l'amiral Kingsmill qui suggéra que cette dernière base soit organisée aux frais du gouvernement canadien. Avant d'avoir abordé la discussion de cette question avec les autorités de Terre-Neuve, le capitaine Hobbs avait pu jouir d'une détente de son séjour dans la fondrière de North-Sydney lorsqu'il fut appelé à faire deux voyages d'études de la côte du détroit à bord du navire *Stadacona* de la Marine canadienne. Aucun de ces projets ne fut mis à exécution car il devint évident que l'établissement de sous-stations ne serait pas nécessaire.†

Bien que les stations d'hydravions aient pu être organisées rapidement, la carence d'équipement enraya le programme d'utilisation des dirigeables, dont aucun ne fut employé à partir des bases de la côte est du Canada. On ne commença même pas les travaux de construction aux emplacements choisis. Deux ballons d'observation furent prêtés par les Américains et, à la fin de la guerre, un navire patrouilleur, l'*Acadia* avait été équipé de treuils spéciaux pour leur opération.‡ Pendant la deuxième semaine de novembre, l'enseigne W. H. Stromeyer de la Marine américaine exécuta une descente en parachute d'un ballon captif de ce navire, lors d'une visite d'inspection de l'amiral surintendant d'Halifax, le vice-amiral W. O. Story, MR.

† Dans une lettre en date du 7 novembre 1918, mais écrite trop tard pour avoir quelque effet, l'Amirauté anglaise approuva les propositions de Cull, tout en exprimant une préférence pour Cap-Nord plutôt que pour les îles de la Madeleine comme emplacement d'une sous-station.

‡ On avait aussi fait des travaux préparatoires à l'installation de treuils pour les ballons d'observation sur le navire *Cartier*, de la Marine canadienne. A Sydney, on avait aussi songé à équiper ainsi le *Lady Evelyn*, mais aucun travail ne fut exécuté.



Projet d'insigne de coiffure des officiers du Service aéronaval royal canadien, 1918.

Les travaux de construction des bases ayant été mis en train, Cull et son personnel abordèrent le problème de l'organisation d'un service aéronaval canadien, tâche rendue plus difficile du fait qu'ils étaient des anciens officiers de marine relevant du commandant général de la RAF au Canada du point de vue de la discipline et du Directeur du Service naval d'Ottawa du point de vue administratif. Le service aéronaval projeté intéressait l'Amirauté plutôt que le ministère anglais de l'Air, qui le jugeait d'importance secondaire. Il fallait aussi consulter les autorités de Washington de sorte que la correspondance était nécessairement très lente. L'indifférence et la lenteur générales créaient chez ces officiers l'impression d'être complètement délaissés et de lutter pour une cause perdue d'avance. Seules l'initiative et la patience du colonel Cull lui permirent d'accomplir autant.

Les événements qui se déroulèrent sur la côte est du Canada en août 1918 confirmèrent non seulement les prémonitions de l'Amirauté quant aux sous-marins mais favorisèrent en quelque sorte les efforts de ceux qui travaillaient à l'organisation d'une aéronautique navale. Au cours du mois de mai précédent, le *U-151* avait mouillé des mines dans l'estuaire du Delaware et, en août, trois sous-marins allemands infestaient simultanément le littoral nord des États-Unis. En plus de couler eux-mêmes les navires de transport, les sous-marins ennemis avaient capturé un chalutier d'Halifax, le *Triumph*, à environ 60 milles de l'île Cranberry le 20 de ce mois et l'avaient transformé en bateau-piège. On peut imaginer la consternation qui régna sur la côte quand on apprit quelques jours plus tard qu'un corsaire de surface, battant pa-



Projet d'uniforme des officiers du Service aéronaval royal canadien, 1918.

illon allemand, avait coulé six bateaux de pêche. Ces sous-marins continuèrent leurs déprédatations jusqu'en octobre alors qu'ils furent rappelés à leurs bases. Depuis le début de leur campagne en mai, cinq navires ennemis avaient coulé un total de 110,000 tonnes de marchandises entre le cap Natteras et Terre-Neuve.* Pendant toute cette période, les navires de guerre anglais et américains avaient pourchassé les sous-marins sans succès. Toutefois, l'exemple de l'aide incalculable des patrouilles aériennes américaines au cours des derniers mois stimula l'intérêt envers l'aviation navale du Canada.

Un arrêté en conseil du 5 septembre 1918 jeta les grandes lignes d'une nouvelle force armée qui devait être connue sous le nom de Service aéronaval royal canadien.⁶ Cette désignation avait été choisie non sans difficulté, car Cull était d'avis qu'on utiliserait aussi des forces aériennes terrestres pour la défense du Canada et que ce service d'aviation devrait être appelé l'Aviation du Canada. On était sur le point de demander l'approbation de ce projet quand on apprit qu'un Corps d'aviation canadien devait être organisé outremer. La solde approuvée pour le Service aéronaval était la même que pour le Corps expédition-

* On ignore quel fut le sort du *Triumph*, mais on suppose qu'il fut sabordé par les Allemands.



(Photo M. J. M. Weir)

Groupe d'élèves-officiers d'aviation, Service aéronaval royal canadien, Ottawa, 1918.

naire canadien, les élèves-aviateurs recevant \$1.10 par jour comme les simples soldats au moment de leur enrôlement, avec des augmentations jusqu'à \$2 par jour au cours de l'entraînement au sol et \$1 par jour plus tard, à titre d'allocation de vol. Cette allocation devait aussi être accordée à six matelots volontaires de la Marine canadienne qui toucheraient une solde fixe de \$1.50 par jour avec le grade de patron d'embarcation de dirigeable. L'uniforme des officiers, qui devaient avoir les mêmes grades que ceux de l'ancien RNAS jusqu'au grade de commandant d'escadre, était en serge bleu foncé, avec ceinturon-baudrier en cuir brun; leurs ailes de pilote étaient du même modèle que celles de la RAF, avec une feuille d'érythème verte et le monogramme RCNAS au centre; la casquette était du modèle ordinaire mais portait un écusson distinctif consistant en une couronne, une feuille d'érythème en bronze, une ancre surjolée en argent et des ailes d'argent. L'uniforme de tous les assimilés au rang de matelots devait être le même que celui des «marins ne portant pas le costume des matelots» dans la Marine canadienne et les non-gradés commençaient avec le titre d'«aviateur». Comme début, on devait envoyer 80 élèves-aviateurs aux États-Unis pour y être entraînés au service des hydravions; douze élèves-aviateurs, avec six matelots, devaient aller au Royaume-Uni pour y suivre les cours d'instruction des dirigeables.

La campagne de recrutement pour le RCNAS fut

lancée le 8 août par la voie d'annonces dans les journaux, avant même que la création du service eût été approuvée et plus de 600 demandes furent bientôt reçues. Un comité de sélection accepta 25 volontaires à Toronto les 12 et 13 septembre et, une semaine plus tard, en choisissait 39 autres à Ottawa.*

Le premier groupe de 20 élèves-aviateurs devait partir presque immédiatement pour Boston et y suivre un cours de 17 semaines d'exercices au sol, d'instruction préliminaire et avancée de vol, mais en raison de l'épidémie d'influenza, le départ fut remis au 27 septembre. Le deuxième groupe partit pour les États-Unis le 9 octobre et un comité composé du major Stewart, du capitaine Barron, du lieutenant Cameron, du Corps expéditionnaire canadien, et du sous-lieutenant E. L. Janney, de la Marine canadienne, s'installa à Regina pour y faire la sélection des candidats de l'Ouest. A cause de l'influenza, ce troisième groupe fut retenu au Canada jusqu'au 31 du mois, tandis que le triage d'un quatrième groupe dans les provinces Maritimes était différé indéfiniment pour la même raison.

Au début d'octobre, 12 officiers, suivis de très près par six sous-officiers de la Marine canadienne, allèrent en Angleterre pour subir leur entraînement à la manœuvre des dirigeables. Pendant le trajet, le nouveau service éprouva sa première tragédie lorsque

* Pendant sa brève existence, le RCNAS enrôla 81 élèves-aviateurs.

l'élève-aviateur W. V. Bedell mourut de bronchopneumonie aiguë en mer.

Au début de novembre 1918, le RCNAS était solidement établi et on espérait qu'au printemps de 1919 il serait une unité de combat aguerrie. Le colonel Cull, avec le grade de Directeur du service aéronaval canadien, établit son quartier général au 30 de la rue Rideau, à Ottawa, d'où il dirigeait un personnel administratif de 12 officiers, de trois sous-officiers de la RAF et de fonctionnaires civils. Le major C. MacLaurin, DSC, RAF, ancien pilote canadien du RNAS, dirigeait le recrutement et l'on espérait commencer l'entraînement d'artificiers spécialisés aux États-Unis avant la fin de décembre, bien qu'aucun de ceux-ci n'eût encore été enrôlé. La fin de la guerre paraissant imminente, on cessa tout recrutement et aucune nouvelle construction ne fut entreprise aux deux bases.

L'armistice fut signé le 11 novembre et on passa immédiatement aux opérations de démobilisation et de retour à la vie normale. On cessa l'organisation de convois à Sydney, vu l'approche de la clôture de la saison de navigation sur le Saint-Laurent et les aviateurs américains entreprirent l'emballage du matériel pour l'hiver. Le 14 du mois, une tempête démolit la cale de lancement en bois de la Barre du nord-ouest tandis que les baraquements de l'emplacement temporaire étaient en danger de disparition aux mains des habitants de l'endroit. On procéda sans délai à des ventes aux enchères comme solution du problème. A la plage Kelly, les Américains avaient un dépôt de bombes et de munitions qui causa une forte inquiétude. On rapporta à Ottawa que le maire de North-Sydney était irrité et qu'il menaçait de jeter personnellement le tout à la mer. Dans un télégramme qu'il adressa au commandant Byrd, le Directeur de l'aéronavale mentionna que cette solution éviterait probablement un travail considérable, mais vu que les Américains étaient convenus d'enlever les munitions dangereuses, il leur conseillait d'agir au plus tôt pour éviter toute autre démonstration hostile. C'est ce qu'ils firent et le personnel de la Marine américaine reprit la route du sud ne laissant qu'une faible arrière-garde pour le règlement des derniers détails.

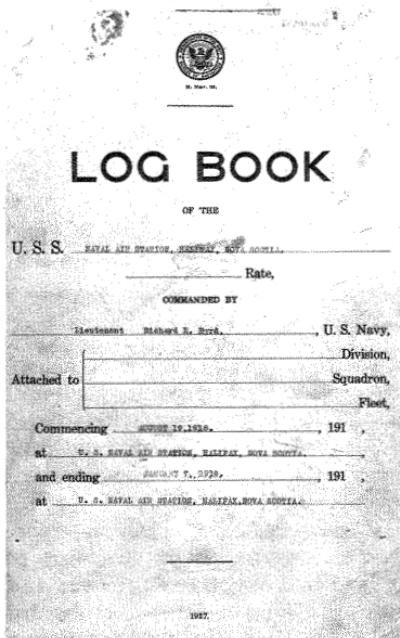
Mais les vols se continuaient au Passage de l'Est, vu que les convois utilisaient encore le port d'Halifax, et le 21 novembre, l'escadron organisa un spectacle aérien en l'honneur de l'amiral Kingsmill. Les patrouilles aériennes n'avaient plus d'utilité et on proposa de réduire la base de la pointe Baker au rôle de simple camp permanent confié à l'entretien de quelques aviateurs américains jusqu'à ce que le RCNAS soit prêt à prendre la relève. Le lieutenant-commander Byrd se rendit à Washington pour y recevoir des instructions et, le 11

décembre, il télégraphia à son personnel de «commencer l'emballage, de démonter les hydravions et d'en entreposer les pièces dans les magasins»⁷. Quelques vols d'entraînement eurent encore lieu la semaine suivante et peu avant Noël commença l'exode en masse des Américains. La station américaine fut fermée officiellement le 7 janvier 1919 et un représentant fourbu du RCNAS, le major H. Norrington, RAF, fut laissé seul pour rétablir un semblant d'ordre dans tout ce chaos. Le 20 du mois, l'amiral surintendant envoya un groupe de matelots pour le nettoyage et le renvoi de l'équipement au dépôt.

Trois jours après la signature de l'armistice, le colonel reçut du ministre du Service naval, l'honorable C. C. Ballantyne, l'ordre de préparer un mémoire sur les avantages de la conservation de l'aéronavale dans sa forme d'alors. On pesa soigneusement les arguments favorables et défavorables et, le 5 décembre 1918, la dissolution de l'aéronavale était décidée.⁸ L'une des raisons qui milita le plus en faveur de cette décision fut le retour imminent au Canada d'un grand nombre de pilotes navals expérimentés de la RAF qui formeraient une source de personnel hautement qualifié en cas de la formation éventuelle d'une force aérienne. La démobilisation générale ayant été ordonnée, la plupart des élèves-aviateurs furent licenciés à leur retour de Boston. Les derniers à partir furent les élèves du service des dirigeables revenus d'Angleterre, à l'exception d'un seul retenu pour comparaître en cour martiale; ils furent licenciés à leur arrivée en février 1919.

Il ne restait plus qu'à régler le coût de l'affaire et une équipe canadienne composée du sous-ministre G. J. Desbarats, du colonel Cull et du major Norrington se rendit à Washington pour en discuter les détails avec le secrétaire des États-Unis à la Marine, Josephus B. Daniels. Finalement, 12 hydravions, 26 moteurs *Liberty* et quatre ballons d'observation furent donnés au gouvernement canadien qui, en retour, acheta tout l'équipement terrestre des États-Unis. Le coût total pour le Canada, y compris les édifices et les terrains, s'éleva à \$811,168, mais on avait reçu gratuitement des États-Unis des articles d'équipement d'aviation d'une valeur d'environ \$600,000. On se félicita de part et d'autre et on convint généralement que cette première entreprise conjointe des États-Unis et du Canada dans la sphère aéronavale avait été couronnée de succès.

Les officiers anglais du RCNAS, y compris le colonel Cull, retournèrent en Angleterre et les Canadiens furent démobilisés, mais vu que le Service naval s'intéressait encore à la question de l'aéronautique navale, le major MacLaurin resta à



Frontispice du journal de bord, base aéronavale américaine, à Halifax (N.-É.), 1918-1919.

Ottawa. Pendant toute l'année suivante, bien qu'il ne fût que le chef d'une force défunte, le major continua de signer sa correspondance en qualité de «Directeur intérimaire du Service aéronaval canadien».

Les travaux de construction aux deux stations aériennes se poursuivirent jusqu'en février 1919, alors que les édifices furent acceptés par le ministère des Travaux publics. A la pointe Baker, ces édifices consistaient en une caserne pouvant loger 100 hommes, une salle de mess et de récréation pouvant accueillir 300 personnes et un grand entrepôt; l'établissement de North-Sydney était semblable, sauf que la salle de mess pouvait servir à 400 personnes. Des détachements de marins assurèrent la garde des deux stations et douze anciens mécaniciens de la RAF, sous la direction de l'ex-sergent-major Cole, RAF, furent engagés pour prendre soin de l'équipement de vol que les Américains avaient abandonné à la hâte. On déploya de grands efforts pour rétablir l'ordre à la pointe Baker, mais ce n'était pas une mince entreprise, comme on peut en juger par un rapport du major MacLaurin écrit en avril:

«L'apparence générale de la base d'Halifax est des plus défavorable. Des déchets de construction et des débris de toutes sortes laissés par les entrepreneurs et par les Américains jonchent toute la propriété. Les pièces d'acier destinées à la construction du hangar pour ballons traînent sur le sol et sont partiellement recouvertes par l'eau et la boue».⁹

En mai 1919, deux incidents vinrent rompre la monotonie à Halifax. Le 8 de ce mois, le *NC 3*, un des trois grands hydravions américains qui devaient entreprendre la traversée de l'Atlantique, amerrit près de la pointe Baker. Le lendemain matin, une chaloupe

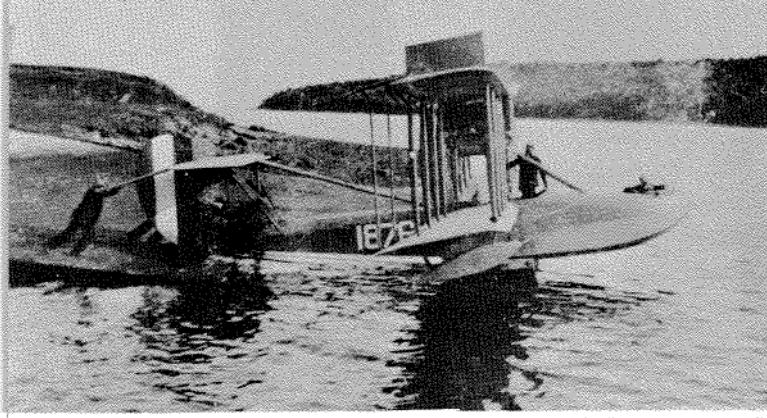
portant l'ancien commandant de la station, le lieutenant-commander Byrd accosta l'appontement; plusieurs des hélices de son appareil étaient endommagées et le navire de base, arrivé à l'avance, avait des hélices de rechange mais manquait de chapeaux de moyeux. M. Cole se montra à la hauteur de la situation et le *NC 3* put reprendre sa route.^{*} L'autre incident intéressant fut le départ de deux hydravions *HS2L* prêtés à l'Association de protection des forêts du Saint-Maurice pour la patrouille des forêts de la région de la vallée du Saint-Maurice, dans le Québec. La compagnie avait engagé un ancien pilote du RNAS qui conduisit les hydravions à leur nouvelle base de Lac à la Tortue, à une distance de 645 milles. Quelques vols préliminaires eurent lieu sur le lac à partir de Grand'Mère au cours de l'été et pendant la saison de 1920, on exécuta un programme chargé de patrouilles aériennes. C'était là un début et l'industrie forestière ne tarda pas à se rendre compte de l'importance des avions pour la reconnaissance et la surveillance des vastes régions boisées.

Les deux stations de la Nouvelle-Écosse se mirent graduellement au travail sous les soins de l'équipe d'entretien et elles recevaient des visites périodiques du major MacLaurin qui venait faire ses inspections et éprouver les appareils par des vols d'essai. Lors de sa visite du mois d'août, le 16, il assura l'escorte aérienne du cuirassé italien *Conte Di Cavour* et le lendemain il escortait de la même manière les croiseurs anglais *Dragon* et *Dauntless* à leur entrée dans le port d'Halifax. En novembre, on substitua des gardes civils au personnel naval. Les appareils de vol étant protégés contre les effets de la température et l'équipe d'entretien ayant été transférée aux chantiers maritimes, on laissa un garde-magasin à chaque station. La mission du major MacLaurin était presque accomplie; on en demanda cependant la prolongation, mais le ministère de l'Air refusa en prétextant que tout en faisant partie de ses effectifs il travaillait uniquement au développement général de l'aviation. La RAF licencia le major le 10 décembre 1919, mais il resta au pays en qualité de membre du Conseil de l'Air que l'on venait de constituer.[†]

L'aéronautique navale canadienne suscita de nouveau de l'intérêt le 31 décembre 1919, lorsque l'amiral de la flotte, le vicomte Jellicoe de Scapa, GCB, OM, GCVO, qui visitait les pays du Com-

* Byrd dut quitter le *NC 3* au port de Trepassey, Terre-Neuve, avant le bond transatlantique. L'hydravion fut subséquemment forcé d'amerrir au large des Açores, mais put se rendre au port de Ponto Delgada. Seul, le *NC 4* put terminer la traversée et arriva à Lisbonne le 27 mai 1919.

† MacLaurin devint subséquemment surintendant de la station aérienne de Vancouver et mourut dans un accident de vol en 1922.



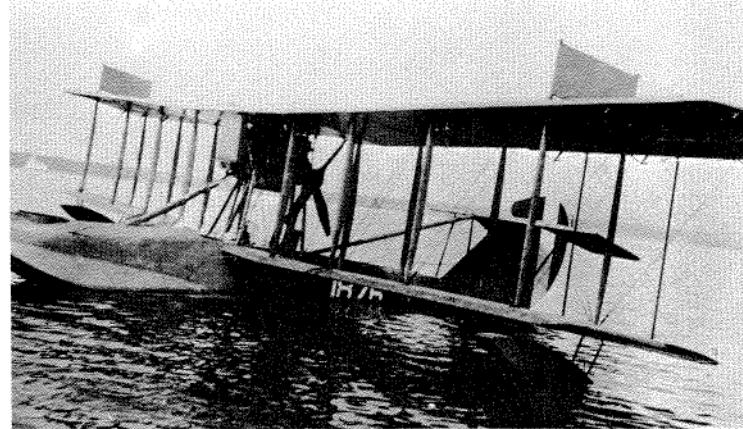
(Photo Musée de l'aviation national)

Lancement d'un HS 2 d'une rampe flottante au Passage de l'Est, 1919.

monwealth en qualité de conseiller, présenta ses recommandations sur la Marine canadienne en temps de paix. L'amiral était d'avis que dans l'éventualité d'une autre guerre, le Japon semblait être l'ennemi le plus probable et il favorisait des dispositions en conséquence. Il proposait l'établissement sur la côte du Pacifique de deux escadrons, l'un d'hydravions et l'autre d'avions torpilleurs. Il soumettait aussi à l'étude du gouvernement canadien quatre projets de flotte dont deux comportaient des porte-avions. Toutefois, il ne jugeait pas que l'on pût utiliser de façon permanente les deux bases aériennes d'Halifax et de North-Sydney. Ces recommandations concernant la restauration d'un nouveau RCNAS n'eurent malheureusement aucune suite.

Le Service aéronaval royal canadien avait cessé d'exister et ses bases furent bientôt soustraites au contrôle naval. Tout l'équipement de vol fut retiré de la plage Kelly par le Conseil de l'Air et le hangar s'effondra pendant qu'on était à le démolir, tuant l'un des ouvriers de l'entrepreneur. La station fut transférée au ministère des Travaux et resta inactive jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, alors que l'ARC la rouvrit de nouveau pour assurer la protection aérienne des convois. La station de la pointe Baker fut transférée au ministère des Travaux et resta inactive jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, alors que l'ARC la rouvrit de nouveau pour assurer la protection aérienne des convois.

Vue verticale de la base aérienne de la pointe Baker, 1923.



(Photo Musée de l'aviation nationale)

Un HS 2 mouillant en rade de la base aéronavale de Dartmouth, 1919.

rée du Service naval au Conseil de l'Air le 12 juillet 1920 et continua d'être utilisée pendant quelques années jusqu'à ce qu'elle devienne une station de réserve.¹⁰ Un des événements marquants de cette période, du point de vue naval, fut celui des manœuvres combinées des services à Halifax en août 1921, alors que la Marine royale canadienne, jouissant encore de l'affluence d'après-guerre, put mettre en ligne une escadre assez imposante, composée du croiseur *Aurora*, des deux destroyers *Patriot* et *Patrician* et des deux sous-marins *CH 14* et *CH 15*. Le Conseil de l'Air envoya à la pointe Baker, dans un hydravion *F. 3* un détachement sous le commandement de son Directeur de vol, le commandant d'escadre Leckie, RAF. Pendant toute la durée des manœuvres, deux des anciens appareils américains exécutèrent des patrouilles aériennes à partir du Passage de l'Est. Après ce sursaut d'activité, la station aérienne de Dartmouth retrouva le calme de l'entretien à partir des dernières années 20 jusqu'en 1934, alors que l'ARC l'utilisa comme base de l'escadron d'hydravions n° 5.

Bien que le service aéronaval de la Première Guerre mondiale n'ait jamais dépassé l'état embryonnaire, le gouvernement canadien de cette époque avait fait preuve de prévoyance et de détermination en adoptant ce programme, surtout si l'on tient compte du fait que son principal conseiller en matières navales, l'Amirauté anglaise, avait été obligée d'abandonner la direction de son service aéronautique à cause de la politique centralisatrice instituée alors en vue d'une plus grande efficacité. A la fin de 1918, le Cabinet désirait encore conserver le RCNAS et les perspectives étaient excellentes; on avait des officiers, dont quelques-uns de haute valeur, des bases, une quantité de matériel et une industrie aéronautique toute prête.¹¹ Le Canada pouvait alors prendre la tête du développement de l'aviation navale, mais le temps n'était pas révolu et, sans ressources financières, la Marine canadienne dut laisser dormir ses projets dans les cartons pendant vingt années perdues.

RÉFÉRENCES

¹45^e Réunion du Comité interministériel, 10 février 1917.
NS 1034-3-3 Vol. (1).

²Lettre de l'Amirauté au secrétaire d'État aux colonies. 3 janvier 1918. NS 1034-3-4 (1).

³Arrêté en conseil CP 1379, 5 juin 1918.

⁴Correspondance au dossier NS 63-5-1 (I) et au dossier NS 63-10-1.

⁵Officier d'état-major du quartier général de l'Armée au commandant du port militaire d'Halifax, 26 août 1918. NS ZZ 40-4-1 (I).

⁶CP 2154. Subséquemment, un autre décret, le CP 2707 en date du 6 novembre 1918, établit les échelles de solde, d'allocations et de pensions du RCNAS.

⁷Télégramme de Byrd au commandant de la station aé-

rienne de la Marine américaine à Halifax, NS ZZ 40-4-1(1).

⁸Arrêté en conseil CP 3009, 5 décembre 1918.

⁹Mémoire du Directeur intérimaire du RCNAS au sous-ministre, 14-4-19. NS 63-5-1 (1).

¹⁰Le transfert fut approuvé par l'arrêté en conseil CP 2478, du 9 octobre 1920.

¹¹Le 5 décembre 1918, le jour même de la publication de l'arrêté en conseil ordonnant le licenciement du RCNAS, le ministre écrivait au sous-ministre: «Je désire qu'il soit bien compris que le RCNAS n'est pas aboli et que la présente mesure restera en vigueur seulement jusqu'au jour où le Gouvernement aura arrêté les détails et la constitution d'un service de l'Air permanent». Lettre de Ballantyne à Desbats. NS 63-9-1.

CHAPITRE II

LES ANNÉES CREUSES

Pendant la période qui s'écoula entre les deux guerres, l'aviation se développa au Canada dans des sphères variées, dont les explorations arctiques, les levés aériens, la poste aérienne, et un service régulier de transport des passagers à travers le continent.* Les opérations du début retombèrent en grande partie sur le nouveau Corps d'aviation royal canadien qui, durant les huit premières années de son existence, ne fut principalement que le service de l'aviation civile du gouvernement.† Plus tard, ayant été libéré de cette responsabilité, le Corps d'aviation devint lentement mais graduellement une force militaire dont l'une des fonctions était de fournir les avions nécessaires à la protection des longues côtes du pays. L'aéronautique navale ne faisait cependant pas partie du programme de la défense nationale du Canada et resta dans l'oubli.

En 1922, une profonde réaction contre la guerre s'était répandue parmi les nations et en particulier chez celles qui avaient eu à souffrir le plus du récent conflit. Influencés par cette tendance générale, les électeurs canadiens voyaient d'un fort mauvais œil toute proposition de dépenses militaires et, en conséquence, la Marine subit les effets de la politique d'économie. Les mesures prises dans ce sens comprirent le désarmement de l'*Aurora* et des sous-marins, la réduction des effectifs à 500 hommes et la fermeture du Collège royal naval du Canada. La flotte fut stabilisée à deux destroyers et quatre chalutiers, dont trois unités pour chaque côte et resta à ce niveau jusqu'en 1931, alors qu'on l'accrut de deux autres destroyers. Pendant les années de la dépression, il devint même difficile d'assurer l'existence de cette faible

flotte, particulièrement en 1933, lorsque le Conseil du trésor proposa de réduire les crédits du Service naval de deux millions de dollars au chiffre de \$422,000.¹ Le commandant Hose, chef de l'état-major naval, réussit à convaincre le Conseil de l'importance de la marine au Canada et on abandonna cette proposition alarmante, mais elle offre un exemple frappant de la précarité de l'époque.

Pendant cette période, la Marine canadienne se trouva dans l'impossibilité d'armer ses avions, mais elle put acquérir quelque expérience de la technique des opérations aéromaritimes au cours des exercices combinés des destroyers canadiens avec l'escadre anglaise de l'Amérique et des Antilles. Les avions furent employés pour la première fois en 1930, lors des exercices de débarquement de l'armée sur les côtes de l'est et de l'ouest. Le croiseur anglais *Dauntless* et le destroyer canadien *Vancouver* prirent à leur bord un détachement enthousiaste de miliciens qu'ils débarquèrent à Maple Bay, dans l'île de Vancouver, sous le couvert de deux hydravions Vickers *Vedette* de l'ARC, dirigés par le *Dauntless*. Deux officiers, les lieutenants-commanders G. B. F. Barnes et A. M. Hope, de la Marine canadienne, furent aéroportés à titre d'observateurs navals et la coopération des appareils fut jugée «très bonne». Dix jours plus tard, un assaut sur les plages du détroit Amet, en Nouvelle-Écosse, dirigé par le croiseur anglais *Durban* et le destroyer canadien *Champlain*, n'eut pas le, même succès; l'équipage de l'unique avion ne comprenait pas d'observateur et, manquant d'expérience, n'accomplit pas grand-chose. Des manœuvres plus importantes eurent lieu en 1934, alors que la flotte métropolitaine anglaise comprenant quatre cuirassés, *Nelson*, *Rodney*, *Malaya* et *Valiant*, le porte-avions *Furious* et deux croiseurs avec leurs destroyers d'escorte visita les Caraïbes. Quatre destroyers canadiens, *Skeena*, *Champlain*, *Saguenay* et *Vancouver*,

* Les Lignes aériennes Trans-Canada (TCA) furent constituées en 1937 par une loi du Parlement.

† Le Corps d'aviation royal canadien prit naissance officiellement le 1^{er} avril 1924.



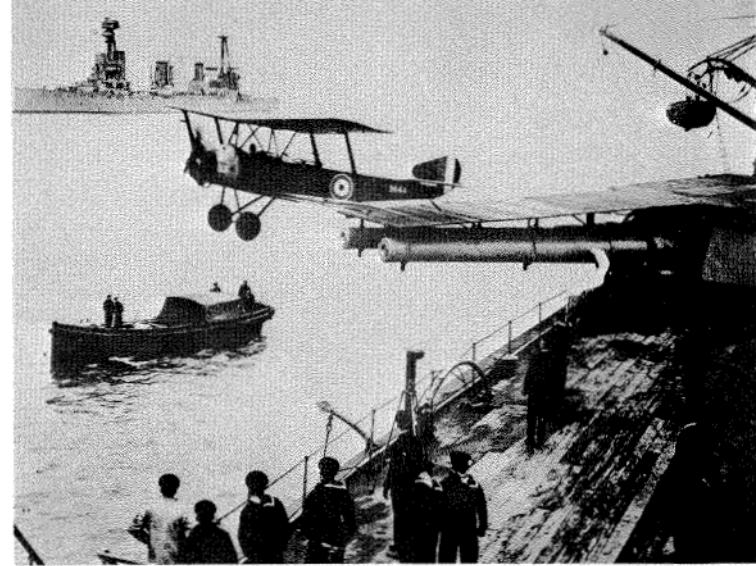
Premier appontage sur un porte-avions, le HMS *Furious*, 1917 (remarquer les courroies de retenue fixées à l'aile inférieure).

participèrent à ces manœuvres où les escadrons aériens du *Furious* jouèrent un rôle important. A partir de 1935, l'ARC desserra suffisamment les cordons de sa bourse pour permettre un certain nombre d'heures de vol d'exercices des services combinés et, en 1939, ceux-ci devinrent beaucoup plus fréquents.

Les contacts avec la Marine royale au cours des années maigres qui suivirent le licenciement du RCNAS eurent une grande influence sur les plans subséquents du Canada en vue de l'établissement d'une seconde aéronavale. En sus des connaissances tactiques acquises à la suite des opérations combinées, la Marine canadienne devait compter sur la grande flotte pour tous les renseignements concernant les développements techniques et aussi en grande mesure pour la formation de son personnel; il y eut pendant cette période un roulement constant d'officiers et de marins que l'on envoyait suivre les cours d'instruction générale. Grâce à cette étroite collaboration, on accumula une foule de connaissances sur la façon dont le Royaume-Uni envisageait les problèmes de l'aéronautique navale.

Pendant la période de 1918 à 1943, l'évolution du service aéronautique de la Marine royale subit bien des hauts et des bas. Pour le Canada, cette série d'expériences le mettait en mesure d'organiser d'emblée une aéronavale moderne sans avoir à passer par les lenteurs du début. Certains progrès réalisés par la Marine royale méritent d'être étudiés en relation avec l'histoire de l'aéronavale de notre pays.

Ayant été absorbée par le ministère de l'Air en 1918 et subseqüemment subordonnée à la routine du temps de paix, la malheureuse aéronavale anglaise devint la victime des campagnes d'économie, des accords internationaux sur le désarmement, de théories divergentes et de controverses sur les fonctions respectives de l'aviation et de la marine. Le fusionnement eut des conséquences défavorables sur le dé-



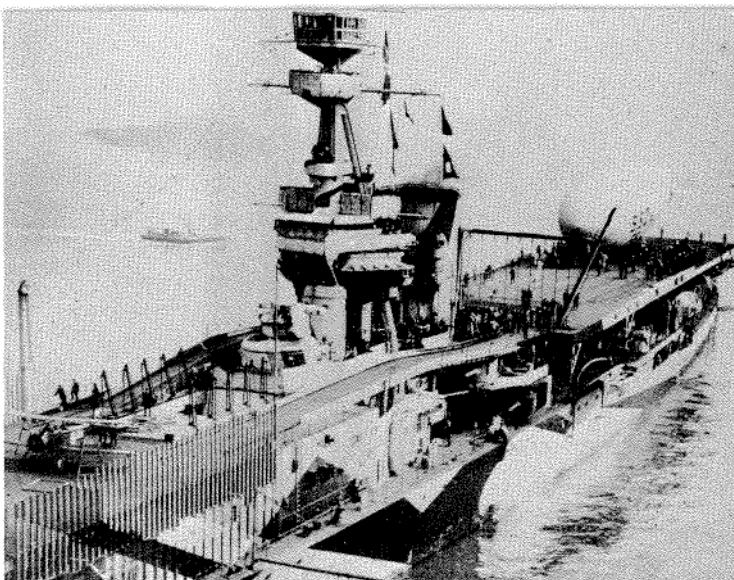
Un *Sopwith 1½ Strutter* décollant d'une tourelle du HMAS *Australia*, 1918.

veloppement technique des appareils, vu que les anciens officiers expérimentés du RNAS étaient affectés à d'autres services suivant la politique d'ubiquité» de la RAF et la construction des nouveaux appareils tomba entre les mains de gens étrangers à la marine. Pour aggraver davantage la situation, l'Amirauté atermoya pendant longtemps avant de décider si l'argent devait être employé à la construction d'avions au détriment des canons et des autres armes familiaires. En conséquence de ces années d'épreuves, l'aviation militaire entra dans la Seconde Guerre mondiale, en 1939, avec un nombre insuffisant d'avions, dont 90 p. 100 étaient des biplans démodés.

L'histoire des porte-avions présente un tableau plus brillant et indique que la Marine canadienne sut profiter des expériences et des erreurs des autres. Les Anglais avaient été les pionniers de l'adaptation des premiers porte-hydravions et avaient pris la tête dans le développement de navires à pont d'atterrissement; ce fut un officier du RNAS qui le premier posa son appareil sur un navire en marche. Cet événement important dans l'évolution de l'aviation navale eut lieu le 3 août 1917, lorsque le commandant d'escadron E. H. Dunning, DSC, RNAS, réussit à poser son appareil *Sopwith Pup* sur le pont d'envol construit à l'avant de l'ancien croiseur *Furious*, à la place d'un canon de 18 pouces. Une demi-douzaine d'officiers accoururent pour l'aider en s'accrochant aux ailes de l'appareil.

Malheureusement quelques jours plus tard, au cours d'une troisième tentative de ce genre, le vol autour de la cheminée du navire et du gaillard d'avant se révéla trop difficile et le commandant d'escadron Dunning perdit la vie lorsque son appareil plongea par-dessus bord.

Après la mort de Dunning, on construisit un nouveau pont d'envol de 280 pieds par 70 pieds sur le pont du *Furious* à la place de la tourelle principale et on essaya diverses méthodes de freinage. On découvrit que la cheminée et la superstructure du navire



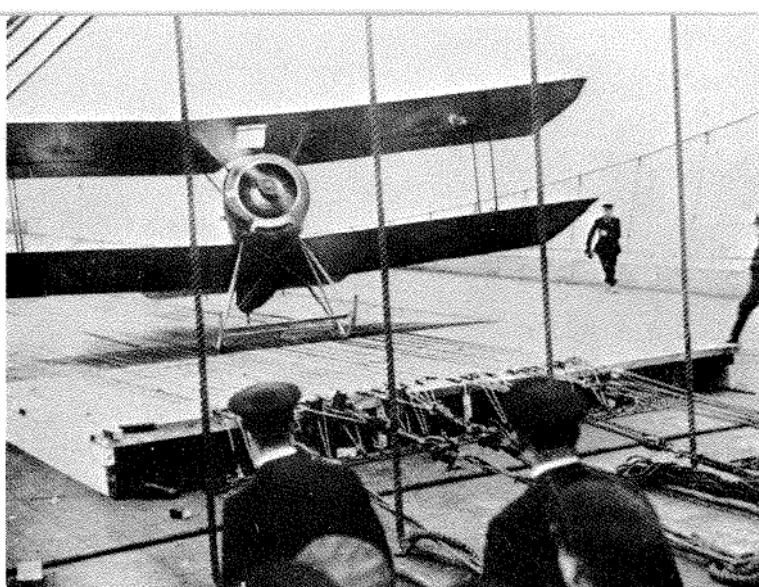
Le HMS *Furious* ayant à son bord un chasseur et un dirigeable non rigide, 1918.

causaient des perturbations dans les courants d'air, tandis que la fumée aveuglait le pilote; en conséquence, le porte-avions fut envoyé aux chantiers maritimes pour y subir les modifications voulues. L'ancien paquebot de la ligne italienne Lloyd Sabaudo, le *Conte Rosso*, portant le nouveau nom d'*Argus*, se révéla mieux approprié après qu'on l'eut recouvert d'un pont d'atterrissement sur un seul plan de 550 pieds par 60 pieds. On expérimenta la disposition d'un gaillard ou d'une passerelle sur le côté du pont d'atterrissement et cette méthode fut adoptée pour la construction du porte-avions suivant. Ce navire entra en service en 1920 avec le nom de *Eagle*, bien qu'il eût été mis en chantier au compte du Chili comme cuirassé devant porter le nom de *Almirante Cochrane*. En 1928, la Marine anglaise comptait six porte-avions en service: le *Hermes* construit spécialement à cette fin et cinq navires transformés, *Furious*, *Eagle*, *Argus*, *Glorious* et *Courageous*. Tous étaient du type à gaillard de côté, sauf *l'Argus* et le *Furious* dont les ponts n'offraient qu'un seul plan*. Vu les limitations de tonnage imposées par les traités de Washington et de Londres, conclus en 1922 et en 1930 respectivement, un seul nouveau porte-avions, l'*Ark Royal*†, fut ajouté à la flotte pendant la décennie suivante. Les porte-hydravions de la Première Guerre mondiale, qui repêchaient leurs appareils au moyen d'une grue, avaient tous été désarmés à l'exception de *PAU Royal*, mais les architectes navals pensaient encore que les navires de ce type pouvaient jouer un rôle utile dans une flotte bien équilibrée.

La première tentative de résurrection des ravitailleurs d'hydravions eut lieu en 1924, alors que le chantier maritime J. Thornycroft présenta à l'Amirauté les plans d'un porte-avions rapide du type

* Le *Furious* fut doté d'un «gaillard» en 1939.

† L'*Ark Royal*, ancien porte-hydravions de 1914, était encore en service en janvier 1935, sous le nouveau nom de *Pegasus*.



Appontage d'un *Sopwith Pup* sur le HMS *Furious*, 1918.

des destroyers. La Marine royale jugea le navire proposé de trop faible tonnage pour être pratique, mais le gouvernement de l'Australie en accepta les plans et décida de faire construire un porte-avions de ce type, avec certaines modifications appropriées à ses besoins particuliers. Il en résulta un navire de 5,000 tonnes, l'*Albatross*, qui fut lancé à Sydney, Nouvelle-Galles du Sud, vers la fin de 1928. L'Amirauté l'acheta lors de l'ouverture des hostilités et subsequemment ses neuf avions amphibiens *Walrus* exécutèrent un grand nombre de patrouilles anti-sous-marines pendant que l'*Albatross* était stationné à Freetown, Sierra Leone‡.

En 1934, Thornycroft formula une seconde proposition qui retint l'intérêt de la Marine royale dans les porte-hydravions. On avait réussi à mettre au point un système de catapultage efficace et plus du quart des appareils de l'aéronautique navale étaient affectés à des croiseurs ou à des cuirassés munis de catapultes. La nouvelle proposition envisageait un porte-avions rapide de 3,000 tonnes capable de lancer ses sept hydravions au moyen d'une ou de deux catapultes installées sur l'avant du navire et de les repêcher ensuite au moyen d'une grue après qu'ils se seraient posés sur une grande toile remorquée à l'arrière. Ce concept d'un petit porte-avions suscita un intérêt considérable dans les cercles navals canadiens et le commodore P. W. Nelles, MRC, chef de l'état-major naval, demanda que l'on en envoie les plans à Ottawa. L'affaire n'alla pas plus loin, mais on y trouve une indication que malgré la pénurie d'argent à la Marine canadienne, celle-ci comprenait l'importance de l'aéronautique navale.

‡ Connue universellement sous le nom de «*Shagbat*» (ou de «*Pusser's Duck*»), le *Walrus* jouissait d'une excellente réputation dans l'aéronautique navale. Il avait une vitesse de croisière de 95 milles à l'heure, ce qui donnait à ce biplan une allure digne mais lente, accompagnée du ronflement inoubliable des seize orifices d'échappement libre de son moteur *Pegasus*.

Pour conclure cette discussion générale sur les porte-avions, on peut dire que les architectes navals anglais avaient su conserver leur avance de sorte qu'au début de la Seconde Guerre mondiale, ces navires étaient plus modernes que leurs avions. En particulier, ils avaient étudié soigneusement la question du blindage des ponts et de l'entreposage de l'essence, afin d'assurer le plus haut degré possible de protection contre les explosions et les incendies. Les Américains, au contraire, préféraient placer un plus grand nombre d'avions sur leurs navires aux dépens de ces considérations; en conséquence, ils subirent de lourdes pertes à la suite d'incendies résultant d'explosions d'essence, tandis que les navires anglais, plus fortement cuirassés, résistaient mieux aux attaques des avions-suicide japonais*. Malheureusement, l'excellente construction des porte-avions anglais était contrebalancée par la lenteur de l'amélioration de leurs appareils volants. Par exemple, la Marine américaine avait installé un dispositif transversal de freinage sur son premier porte-avions, le *Langley*, lorsqu'il fut mis en service en 1922, neuf ans avant que la Marine royale eût adopté cette méthode. De même, l'utilisation de barrières de secours et la technique de contrôle de l'atterrissement dirigé par un officier régulateur appelé «batsman»†, étaient courantes chez les Américains plusieurs années avant que les Anglais eussent adopté des méthodes semblables en 1939.²

La clé de la plupart des déboires et de la lenteur des progrès de l'aéronautique navale anglaise à ses débuts se trouve dans la faiblesse de son personnel. Pendant les années qui suivirent la guerre, le ministère de l'Air était trop occupé à l'étude des problèmes généraux de l'aviation pour prêter une attention particulière au secteur naval. Il résulta de cette carence non seulement des effets défavorables dans la technique de la construction, mais aussi une diminution de l'efficacité du personnel volant. L'affectation au service naval n'était pas populaire parmi les officiers de la RAF et ce manque d'intérêt se manifesta lors des exercices combinés de la flotte et de l'aviation quand on constata que les pilotes pouvaient très difficilement identifier les navires et n'étaient guère au fait des problèmes de la guerre navale. L'Amirauté déploya bientôt de nouveaux efforts en vue de reprendre le contrôle de son service aéronautique et obtint pour

commencer que les observateurs et les canonniers des avions soient fournis par la Marine. A la suite d'une décision prise par le Comité Balfour en 1923, 70 p. 100 des pilotes devaient aussi être tirés du personnel naval bien que la RAF fût encore responsable de leur entraînement initial. Un premier pas assez significatif fut fait en avril 1924 vers le retour au contrôle de la Marine lorsqu'on créa la «Section aéronavale de la RAF».

En dépit de certaines concessions, la Marine royale continua de jouer un rôle de second plan dans l'organisation et le développement de l'aéronautique navale, tant sur terre que sur mer. Les opérations des avions en mer étaient dirigées par le commandant du navire, mais les aviateurs faisaient partie de la RAF dont les officiers occupaient tous les postes administratifs et techniques. Bien que des pilotes et des observateurs fussent attachés à l'aviation, ils n'étaient considérés avant tout que comme des officiers de la marine suivant des cours de spécialisation et on restreignait leurs fonctions aux postes inférieurs de l'administration et aux opérations aériennes de moindre importance. Aux échelons les plus élevés, un grand nombre d'officiers supérieurs, sans qu'il en fût de leur faute, n'étaient pas suffisamment renseignés quant aux opérations de l'aéronavale pour en comprendre la valeur véritable. En 1937, on reconnut enfin l'inefficacité de ce système et le contrôle administratif fut remis à la Marine royale. Celle-ci déploya alors les plus grands efforts pour construire les installations terrestres voulues et combler ses effectifs qui manquaient non seulement d'aviateurs mais totalement de personnel d'entretien. Deux ans plus tard, en dépit d'une amélioration marquée, le service aéronaval n'avait pas encore le personnel nécessaire ni l'équipement voulu pour participer à la guerre moderne. Heureusement, ses adversaires éventuels avaient aussi négligé l'aviation navale dans une plus grande mesure encore.

Pendant ces 20 années au cours desquelles l'aéronautique navale britannique avait été ballottée par les vents contraires de la rivalité entre les services, le développement de l'aéronavale américaine avait progressé assez régulièrement. Une loi adoptée par le Congrès en 1921 avait créé un Bureau de l'Aéronautique «chargé de toutes les questions relatives à l'aviation navale que pourrait lui renvoyer le secrétaire d'État à la Marine». Encouragée par le gouvernement et libre de toute influence extérieure, cette division put procéder à l'étude d'appareils et d'équipement spécialisé pour le service naval qui put ainsi porter son personnel à croire que l'aviation était la clé de l'accroissement de la puissance maritime. La

* Connus sous le nom de «Kamikaze» (signifiant «Vent divin»). Ces avions tentaient de s'abattre sur leurs cibles.

† Le «batsman» était stationné à l'arrière du pont d'atterrissement et tirait son nom des bâttes qu'il tenait en mains et avec lesquelles il indiquait à l'avion qui approchait la position correcte pour l'atterrissement.

qualité supérieure de l'entraînement et du matériel du service aéronaval des États-Unis démontra sa valeur par la suite dans la guerre avec le Japon qui, lui aussi, avait su comprendre rapidement la puissance réelle des avions accompagnant une flotte et transportés à bord de ses navires.

Dès l'été de 1939, la Marine royale avait pu apprendre les conséquences des deux différentes méthodes d'administration d'un service aéronaval. La cruelle expérience apporta un exemple convaincant pour les partisans les plus enthousiastes de la centralisation et il devint évident que si la Marine devait utiliser des avions, elle devait aussi en avoir le libre contrôle. Il restait à décider si la constitution d'une aviation navale distincte était pratique pour un pays dont la population était relativement faible en regard de ses vastes intérêts maritimes. Mais les brutales réalités de la guerre devaient bientôt trancher cette question.

Le 10 septembre 1939, le Canada déclara la guerre à l'Allemagne dont les troupes avaient envahi la Pologne huit jours auparavant. La Marine régulière, qui comprenait 11 navires de guerre en service avec un effectif de 1,819 officiers et marins, mobilisa immédiatement ses réserves et consacra tous ses efforts à l'achat et à la construction de nouveaux navires ainsi qu'au recrutement du personnel nécessaire à l'accomplissement de sa tâche principale. D'après la définition du Comité des chefs d'état-major, celle-ci consistait en l'organisation de forces auxiliaires «afin d'assurer la protection de la navigation contre les attaques des sous-marins et les mines dans les eaux canadiennes et d'aider simultanément les forces britanniques à débarrasser les voies de communication maritimes de la présence de navires ennemis».³ Outre-mer, l'aéronavale de la Marine royale eut bientôt l'occasion de juger de la valeur de ses exercices du temps de paix qui étaient fondés sur la théorie que les avions navals avaient huit principales tâches, savoir:

- 1) Les missions de reconnaissance en vue de l'avantage tactique que représente la découverte de l'ennemi;
- 2) Le ralentissement des forces ennemis plus rapides ou plus réfractaires par des attaques aériennes;
- 3) La protection de la Flotte contre les attaques aériennes, (bien que la meilleure défense fût jugée celle des canons anti-aériens et des manœuvres des navires);
- 4) La protection des porte-avions;
- 5) Le soutien de reconnaissance pour une Flotte en mer;
- 6) La création d'écrans de fumée;

- 7) La collaboration à la protection de la Flotte contre les sous-marins;
- 8) L'attaque des navires d'escorte et des convois de l'ennemi. La priorité allait à l'accompagnement de la flotte et à la reconnaissance, mais le service aéronaval se trouvait dans une situation désavantageuse à cet égard vu que la RAF conservait le contrôle des hydravions à longue portée des bases terrestres qui étaient dirigées par sa division des régions côtières*.

L'aviation navale anglaise eut ses premières grandes rencontres avec l'ennemi lors de la campagne de Norvège en avril 1940, à l'occasion de l'invasion de ce pays par les Allemands. Ces opérations étaient hors de la portée des avions de combat de la RAF à partir de leurs bases en Grande-Bretagne et jusqu'à ce que l'on ait pu construire des pistes d'atterrissement terrestres, le fardeau de l'appui aérien retomba sur l'aéronavale. En général, les avions durent assumer des tâches que l'on avait considérées jusque-là hors du cadre de leurs fonctions normales et il leur fallut exécuter un grand nombre d'opérations à partir des porte-avions et de la station aéronavale de Hatston, dans les îles Orkney, pour apporter leur appui à l'armée de terre. Leurs fonctions comprenaient la protection aérienne des débarquements et embarquements, la neutralisation des forces aériennes ennemis et l'attaque des transports terrestres et maritimes. En face d'une situation désespérée, les Alliés durent évacuer leurs troupes de la Norvège en juin et l'aviation navale passa sous les ordres de la Défense côtière et fut employée à diverses opérations sur les côtes de la Hollande, de la Belgique et de la France pendant l'avance impitoyable des Allemands vers la Manche. Dès juillet 1940, la campagne terrestre en Europe avait pris fin, mais certaines unités de l'aéronavale restèrent attachées à la RAF pour collaborer aux attaques contre les transports ennemis et au bombardement des régions d'où l'on pouvait lancer une invasion des îles Britanniques. Ce fut là une phase désastreuse de la guerre, mais elle eut l'effet salutaire de dissiper tout malentendu concernant le rôle de l'aviation navale. Cette expérience devait guider tous les développements techniques pendant plusieurs années à venir.

Les fortes tempêtes qui balayèrent la Manche à la fin de 1940 rendirent impossible toute attaque navale de l'Angleterre mais, dans la Méditerranée, la division aéronavale remporta la première de trois victoires.

* Le contrôle des opérations côtières de la RAF fut transféré à l'Amirauté en avril 1941, à la suite d'une décision prise par le comité du Cabinet anglais en décembre 1940.

res qui illustrèrent le rôle important de l'aviation dans la tactique navale. L'Italie était entrée en guerre le 10 juin 1940 et, en novembre, on organisa un raid sur la flotte italienne stationnée dans le port de Tarente. Deux escadres d'avions *Swordfish* décollèrent du porte-avions *Illustrious*, qui s'était avancé à 180 milles de la cible désignée, sous la protection de croiseurs et de destroyers. Cette opération nocturne endommagea gravement deux cuirassés, le *Conte di Cavour* et le *Caio Duilio*, qui durent être échoués; un autre cuirassé, le *Littorio*, et le croiseur *Trento* subirent aussi des dommages considérables ainsi que plusieurs navires plus petits tandis que des installations portuaires étaient détruites. Le deuxième engagement eut lieu au printemps de 1941 alors qu'une partie de la flotte italienne se préparait à attaquer un convoi d'approvisionnement à destination de la Grèce. Un hydravion en patrouille de la base de Malte signala la présence des croiseurs ennemis le 27 mars et le même soir trois cuirassés anglais, accompagnés du porte-avions *Formidable*, sortirent du port d'Alexandrie pour se porter à l'aide des croiseurs qui protégeaient le convoi au sud de la Grèce. Les avions-torpilleurs *Albacore* du *Formidable* réussirent à atteindre le cuirassé *Vittorio Veneto* et à endommager un croiseur.* Le cuirassé put échapper à la poursuite, mais au cours d'un combat de nuit pendant lequel l'amiral sir A. B. Cunningham, GCB, DSO, manœuvra l'escadre anglaise comme s'il se fût agi d'une division de destroyers; trois croiseurs italiens, le *Pola*, le *Zara* et le *Fiume*, furent coulés.

Lors du troisième exemple classique de collaboration entre l'aviation et la flotte, l'aéronavale répeta avec encore plus de succès sa tactique de la bataille de Matapan. Le 21 mai 1941, le cuirassé allemand *Bismarck* et le croiseur *Prinz Eugen* se préparaient dans le port de Bergen, en Norvège, à exécuter un raid contre les navires de commerce des routes maritimes de l'Atlantique. Leur présence fut signalée par un avion de reconnaissance, mais un épais brouillard qui couvrait la côte empêcha les bombardiers de la RAF de les repérer. La situation empira encore le lendemain et la brume était tellement dense dans la mer du Nord jusqu'à une hauteur de 200 pieds que les patrouilles aériennes ne pouvaient rien apercevoir. C'est alors que le commandant à la station aéronavale royale de Hatston, envoya de sa propre initiative un avion Glenn Martin *Maryland*, normalement employé au remorquage des cibles, faire seul la reconnaissance du port de Bergen. Cet avion avait pour capitaine et observateur le commandant G. A. Rotherham, MR,

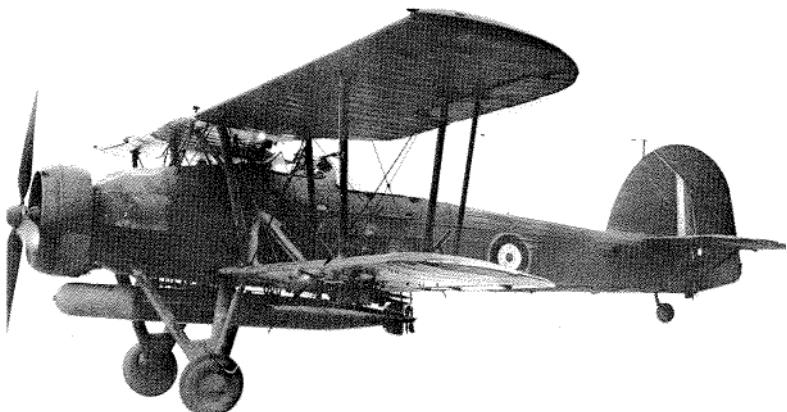
* L'un des escadrons d'*Albacore* du *Formidable*, le numéro 826, devint un escadron canadien après la guerre.

qui plus tard devait être le premier Directeur de l'aviation navale de la MRC. En dépit d'un feu d'artillerie violent, le *Maryland* fit une reconnaissance hardie et complète du fjord et découvrit que les gros navires n'y étaient plus. En apprenant cette nouvelle importante, le commandant en chef de la flotte métropolitaine prit immédiatement des dispositions pour intercepter une sortie dans l'Atlantique. C'est alors qu'on découvrit le *Bismarck* et que commença la chasse palpitante pendant laquelle ce navire coula le cuirassé *Hood* avec son équipage, dont trois membres seulement furent sauvés. L'aviation navale entra en scène lorsque les *Swordfish* du *Victorious* attaquèrent sans succès le cuirassé allemand qui réussit encore à échapper aux croiseurs qui le gardaient à vue. Trente et une heures plus tard, il fut repéré par un *Catalina* de la Défense côtière et les avions de l'*Ark Royal* lui lancèrent 13 torpilles qui devaient lui être fatales. Deux coups atteignirent la cible, dont l'un qui frappa la timonerie, les hélices et le gouvernail fut mortel. Les forces de la poursuite convergèrent rapidement sur le *Bismarck* désemparé et il sombra finalement dans la matinée du 27 mai sous le feu des canons et les torpilles des navires *King George V*, *Rodney*, *Norfolk* et *Dorsetshire*.†

La destruction du *Bismarck* apprit des choses importantes tant aux Anglais qu'aux Allemands. Aux premiers, elle signala la nécessité vitale de la présence d'un porte-avions avec la flotte. Cette leçon devait être confirmée encore une fois en décembre 1941, lorsque les avions japonais coulèrent deux puissantes unités de la Marine royale au large de la côte de la Malaisie, le *Prince of Wales* et le *Repulse*. Quant aux Allemands, ce fut leur dernière tentative d'envoyer des navires de surface faire la chasse des convois de l'Atlantique Nord, car ils avaient compris que sans protection aérienne, la chose était impossible.

Tandis que ces opérations mettaient à l'épreuve les hommes, l'équipement et les tactiques de l'aviation navale, la défense des convois de navires de commerce absorbait une bien plus forte proportion des moyens aériens qu'on ne l'avait anticipé. L'Amirauté avait prévu que les Allemands enverraient des navires de surface créer un maximum de désarroi par des raids rapidement exécutés et elle utilisa une partie importante des avions de son aéronavale à des opérations de reconnaissance pendant ces sorties. D'autre part, les navires de guerre et les croiseurs auxiliaires de l'ennemi employaient aussi des hydravions pour

† Parmi les navires qui participèrent aux diverses phases de la grande «chasse» du *Bismarck*, on remarque les noms des destroyers canadiens *Saguenay*, *Assiniboine* et *Columbia* qui, toutefois, n'étaient pas présents lors de la destruction finale du cuirassé.



Un bombardier torpilleur *Swordfish* comme ceux utilisés pour les attaques contre le *Bismarck*.

rechercher leurs proies et pour les avertir de la présence de forces hostiles dans la région de leurs incursions. Toutefois, on avait surestimé la valeur des navires d'escorte contre les sous-marins qui attaquaient les convois et c'est le rôle important que joua l'aviation dans cette lutte acharnée qui fut le facteur déterminant de la décision de la Marine canadienne d'organiser son propre service aéronaval.

Antérieurement à l'ouverture des hostilités, les autorités anglaises pensaient que les sous-marins ne seraient pas une menace aussi dangereuse que durant la guerre de 1914-1918 et elles n'avaient pas songé sérieusement à l'emploi de l'aviation navale pour la défense des convois maritimes. En tout cas, c'était la Défense côtière qui devait assurer la protection de la navigation. Mais on n'avait pas oublié les lourdes pertes subies pendant la Première Guerre mondiale par les navires naviguant isolément et, dès le début, on procéda à l'organisation de convois, méthode dont la nécessité fut confirmée par le torpillage du paquebot *Athenia* par les Allemands peu après la déclaration de la guerre.* Au début, la protection aérienne des groupes de navires ne s'étendait qu'aux secteurs de départ et d'arrivée, sous la forme de patrouilles de reconnaissance que la Défense côtière avait pratiquées en temps de paix. Mais harcelée par des théories contraires, elle n'avait ni les appareils, ni le personnel compétent pour la lutte contre les sous-marins. Même pour ce qui était de la reconnaissance aérienne, les ressources de la RAF étaient extrêmement limitées et, pour l'assister, on organisa des groupes de chasse composés d'un porte-avions de la Marine et de destroyers d'escorte. Ceux-ci devaient forcément évoluer dans des régions assez limitées et les sous-marins allemands purent bientôt anticiper leurs mouvements avec le résultat inévitable qu'un porte-avions, le *Courageous*, fut coulé par une torpille le 17

septembre. On abandonna immédiatement cette méthode de défense qui fut reprise plus tard au cours de la guerre lors de l'organisation de groupes d'appui des convois.

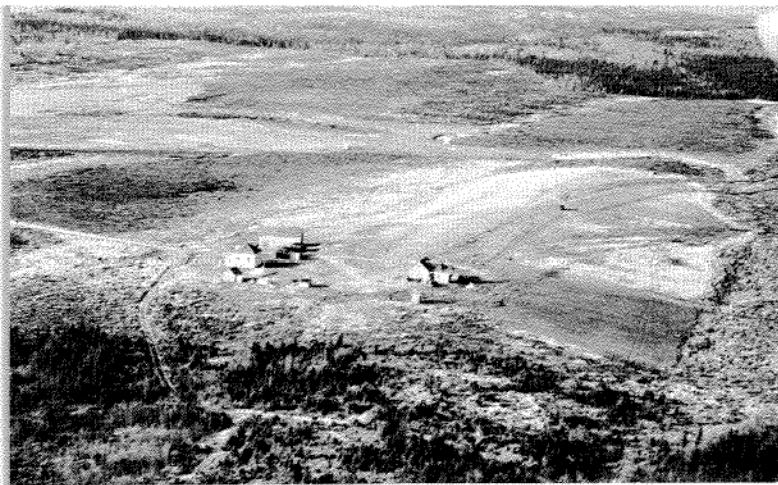
A la suite de la conclusion rapide de leur campagne terrestre en Europe, les Allemands avaient obtenu le contrôle des bases navales du nord de la Norvège et du golfe de Gascogne dès le mois de septembre 1940 et se trouvaient dans une excellente situation pour diriger de fortes attaques contre le commerce maritime des Alliés. Dans l'intervalle, la RAF avait accru ses opérations anti-sous-marines et l'efficacité des avions de la Défense côtière et de la Marine en armant ceux-ci de grenades sous-marines au lieu de bombes de 100 livres qui s'étaient révélées inutiles. Le haut commandement des sous-marins allemands découvrit bientôt que les opérations isolées autour des îles Britanniques étaient devenues infructueuses et se vit obligé de déployer ses navires plus profondément dans l'Atlantique où il leur était possible de faire la chasse en groupe sans crainte des attaques aériennes. Sur les côtes canadiennes de l'Atlantique, on disposait maintenant d'un nombre croissant de navires de guerre pour l'escorte des convois et l'aviation canadienne leur offrait sa protection jusqu'à la limite d'action de ses avions, dont quelquesuns étaient rattachés aux anciennes stations aéronavales de Dartmouth et de la plage Kelly, à North-Sydney. L'aviation navale anglaise était aussi revenue à la première de ces stations et y avait établi un petit groupe le 14 septembre 1940, pour l'entretien des appareils *Swordfish* et *Walrus* qui appartenaient aux navires du troisième escadron de combat et à d'autres navires de la Marine royale de passage.† Cette réserve stratégique était administrée par le *RA 3rd BS*‡ qui avait hissé son pavillon sur un yacht converti, le *Seaborn*, ancré dans le port d'Halifax.

Vers la fin de 1940, la traversée de l'océan par les convois devint encore plus hasardeuse lorsque ceux-ci arrivaient à la portée des avions Focke-Wulf *Condor* (FW 200) que l'aviation allemande avait à contre-cœur prêtés pour venir en aide aux sous-marins en patrouille. L'augmentation des pertes maritimes rendit nécessaire l'adoption de contre-mesures et l'on eut recours à deux méthodes pour combattre les avions allemands. En premier lieu, on équipa un navire camouflé, le *Crispin*, spécialement destiné aux

* Le premier convoi rapide d'Halifax au Royaume-Uni, le HXF 1, partit d'Halifax le 19 septembre 1939, escorté par le destroyer *Fraser*.

† Les cuirassés *Revenge*, *Ramillies* et *Royal Sovereign* avaient leur base régulière à Halifax de même qu'un certain nombre de croiseurs de commerce armés. D'autres cuirassés y étaient attachés de temps à autre.

‡ Abréviation désignant le contre-amiral du troisième escadron de combat. L'officier qui occupait alors ce poste était le contre-amiral S. S. Bonham-Carter, CB, DSO.



Base aérienne de Dartmouth, 1939.

opérations anti-aériennes. Battant pavillon anglais et ostensiblement un navire de commerce ordinaire, ce navire traînait à l'arrière d'un convoi, offrant un appât tentant aux Focke-Wulf qu'il espérait détruire avec ses canons anti-aériens dissimulés. En deuxième lieu, le vieux porte-avions *Pegasus* fut doté de trois avions de chasse *Fulmar* qu'il pouvait catapulter lorsque son convoi était poursuivi ou attaqué par les *FW 200*. Ni l'une ni l'autre de ces méthodes n'eut de succès. Le *Crispin* fut torpillé par un sous-marin, mais le *Pegasus* fut le précurseur de plusieurs navires à catapulte plus efficaces. On équipa ainsi quatre anciens navires marchands, déjà destinés au service naval, pour servir de porte-avions auxiliaires. Mais les travaux de conversion de ces navires n'étaient pas encore terminés qu'on conçut un autre projet (qui se révéla l'un des plus importants systèmes de protection de la navigation commerciale). Celui-ci comportait un programme en deux étapes pour combattre les avions ennemis à très longue portée (VLR) dont les opérations paraissaient s'accroître, en accordant aux convois la protection d'un plus grand nombre d'avions de chasse. Pour commencer, un certain nombre de navires de commerce seraient équipés d'une catapulte et d'un avion tandis que les nouveaux navires en construction auraient un pont d'envol et l'équipement voulu pour l'atterrissement des avions.

Trente-cinq navires de commerce furent ainsi convertis en navires à catapulte (CAM) et dotés d'un avion de chasse *Hurricane* qui après avoir été lancé devait amerrir au retour de sa mission. La RAF fournit les équipages de ces avions, sauf dans le cas du premier navire ainsi équipé, le *Michael E.*, dont les aviateurs faisaient partie du service aéronaval. Le *Michael E.* partit pour son premier voyage avec le convoi OB 327*, mais fut torpillé et coulé le 2 juin 1941 avant d'avoir pu lancer son avion. En prévision de l'arrivée des navires CAM au Canada, l'ARC

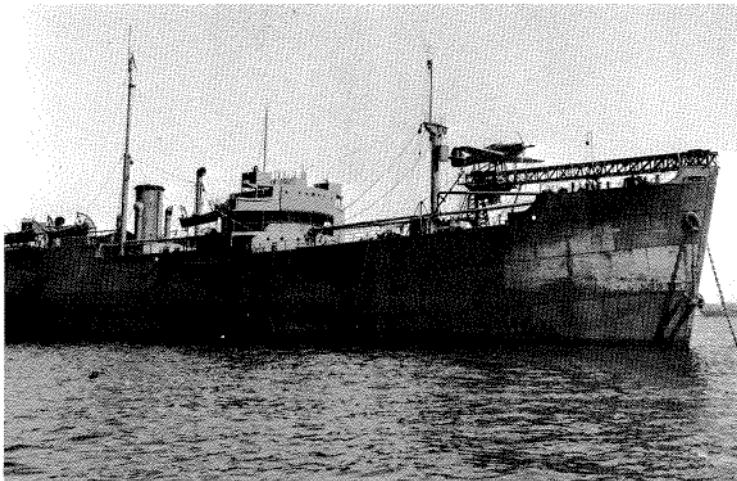
avait organisé un service d'entretien à la station aérienne de Dartmouth, avec toutes les installations voulues, qui fonctionna jusqu'à ce que les navires à catapulte fussent retirés de l'Atlantique Nord en août 1942. Un an plus tard, étant devenus périmés, ces navires furent remis au ministère des Transports et repritrent leurs fonctions normales de navigation commerciale. Pendant les 26 mois de leurs opérations, les *Hurricane* des navires à catapulte n'avaient détruit que six avions ennemis, mais leur présence parmi les convois avait une valeur de dissuasion incalculable, tout en contribuant au bon moral des équipages harcelés des cargos.

Constituant une amélioration notable sur les navires CAM, le premier navire doté d'un pont d'envol fut mis en service à peu près au moment où les CAM commençaient à être attachés aux convois. Ce croiseur auxiliaire équipé pour la protection des navires de commerce fut le précurseur des porte-avions d'escorte et de commerce (MAC) et c'est pourquoi son histoire vaut la peine d'être relatée en détail.

En mars 1940, un navire allemand de 5,600 tonnes, le *Hannover*, fut intercepté dans les Caraïbes par le *Dunedin*, de la Marine royale, et l'*Assiniboine*, de la Marine canadienne. Bien que son équipage eût tenté de l'incendier, on réussit à le remorquer jusqu'à la Jamaïque. Quelques mois plus tard on décida de le convertir, sous le nom de *Empire Audacity*, en un croiseur auxiliaire expérimental et de l'équiper d'un pont d'envol de 368 pieds sur 60 pieds. Le 17 juin 1941, ce nouveau navire de guerre fut mis en service sous le nom de *Audacity*; il portait six avions *Martlet* que l'on devait attacher au pont lorsqu'ils n'étaient pas utilisés, vu que ce navire n'avait pas de hangar. Vers la fin de la guerre, il joua un rôle utile en escortant les convois à destination ou en provenance de Gibraltar. A son quatrième voyage, l'*Audacity* accompagnait le convoi HG 76 lorsque celui-ci fut attaqué par des sous-marins. Les *Martlet* abattirent deux *Focke-Wulf* de camouflage et contribuèrent à la destruction de trois sous-marins allemands. A sept jours de marche de Gibraltar, l'*Audacity* fut atteint par deux torpilles en l'espace de 20 minutes et coula presque à pic. Bien que sa carrière eût été brève, les résultats obtenus indiquaient que cette méthode offrait une partie de la solution des pertes énormes de la marine marchande. La plus haute priorité fut accordée à la construction des petits porte-avions de la Marine royale en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

Quelques mois après la perte de l'*Audacity*, le premier des six navires de commerce américains convertis en porte-avions rejoignait la flotte sous le nom de *Archer*. A la fin de 1942, six porte-avions

* Abréviation désignant les principaux convois du Royaume-Uni à l'Amérique.



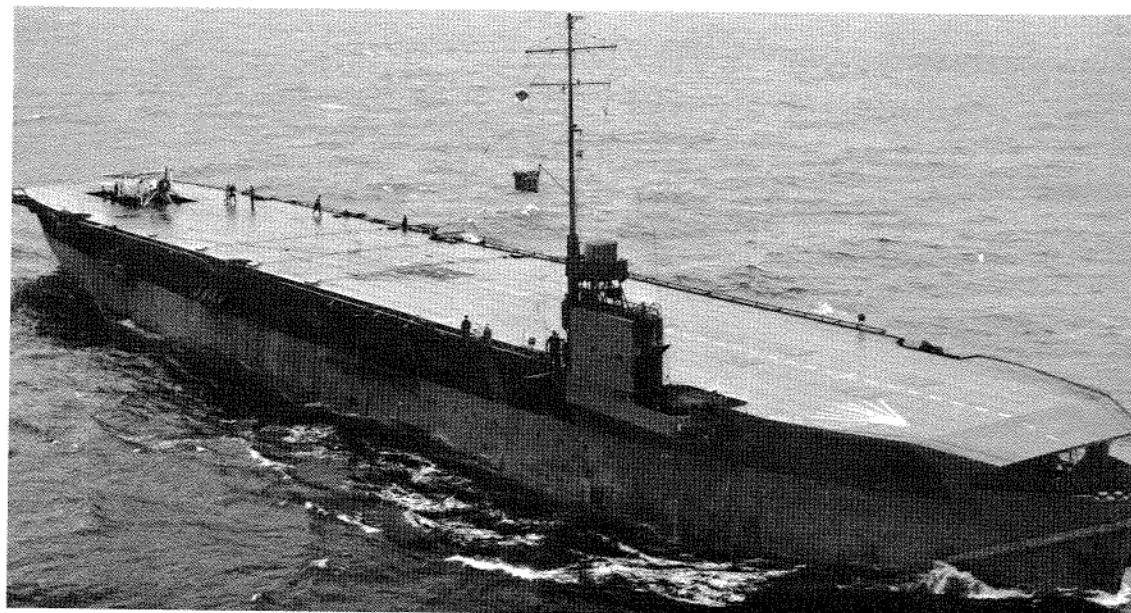
Un *Sea Hurricane* sur la catapulte d'un navire marchand à catapulte.

d'escorte étaient en service, dont un avait été construit en Grande-Bretagne et les autres aux États-Unis. Malheureusement, ces navires ne purent alors être employés à la protection des convois réguliers de l'Atlantique, vu qu'on en avait grand besoin pour les fins de l'opération *Torch**; en outre, la plupart des porte-avions devaient être modifiés conformément aux normes de la marine anglaise. La Marine américaine, après l'entrée des États-Unis dans la guerre le 8 décembre 1941, adopta aussi la méthode des croiseurs auxiliaires et, pendant l'été de 1942, mit en service quatre anciens pétroliers convertis pour ce service.

Il était évident que les petits porte-avions pouvaient être employés utilement à un grand nombre de tâches et les chefs de l'état-major britannique, dans la préparation de leurs plans d'action pour 1943, s'aperçurent qu'on n'en avait pas un nombre suffisant

pour la protection des convois de l'Atlantique et pour les autres opérations. En conséquence, on ordonna la conversion en porte-avions de 19 navires employés au transport des céréales et du pétrole.[†] Les navires à céréales, équipés d'un pont d'envol de 400 pieds, d'un hangar et d'un monte-charge, portaient quatre avions *Swordfish*, tandis que les pétroliers, avec un pont d'envol de 460 pieds, n'avaient pas de hangar pour leurs trois *Swordfish*. Les avions de reconnaissance armés de torpilles furent choisis de préférence aux avions de chasse pour l'armement des navires de la classe MAC, vu que leur principal rôle était de combattre les sous-marins. Battant le pavillon de la marine anglaise, le premier des MAC, l'*Empire Macalpine* partit du Royaume-Uni en mai 1943 avec le convoi ONS 9.[‡] Ces petits porte-avions devinrent des visiteurs réguliers du port d'Halifax où le Service aéronaval de la Marine royale avait à Dartmouth les installations vouées pour l'entretien de leurs avions.

La lutte acharnée de l'Atlantique Nord où étaient déployées les forces principales de la Marine canadienne atteignit le point de crise pendant les mois d'hiver de 1942-1943. Hors du rayon d'action des avions basés au sol, les navires d'escorte ne pouvaient accorder la protection voulue à leurs convois contre les groupes de sous-marins ennemis, et le tonnage des navires de commerce coulés par les sous-marins atteignit en novembre le chiffre le plus élevé de toute la durée de la guerre. Le besoin d'avions à



Le *Macalpine*, premier porte-avions marchand, à Halifax, 1943.

* Invasion de l'Afrique du Nord, le 8 novembre 1942.

[†] Le choix s'arrêta sur ces navires à cause de la facilité du chargement des cargaisons dans leurs cales.

[‡] Abréviation désignant les convois lents se dirigeant du Royaume-Uni vers l'Amérique du Nord.

très grand rayon d'action et d'avions embarqués pour fermer cette «brèche» devint encore plus urgent au cours des mois de janvier, février et mars 1943, car les sous-marins ennemis avaient concentré toutes leurs forces en vue de couper l'artère principale de liaison entre l'Amérique du Nord et le Royaume-Uni. Le pourcentage des navires coulés en convoi s'élevait chaque mois, mais en mars les Alliés commencèrent à apercevoir les premiers signes d'une amélioration de la situation. Les avions *Liberator*, de leurs bases de Terre-Neuve et d'Irlande, pouvaient à l'occasion couvrir toute la «brèche et le porte-avions américain *Bogue*, l'un des navires d'escorte si longtemps attendus, accorda sa protection à deux convois sur l'Atlantique.

On peut fixer au mois d'avril 1943 le commencement de la défaite des sous-marins allemands au cours de la Seconde Guerre mondiale et, sans aucun doute, une bonne part de ce résultat revient aux avions, rattachés à des bases terrestres ou à des porte-avions, qui purent à partir de ce moment escorter les convois pendant toute la durée de leur voyage. Les forces combinées des avions à très long rayon d'action, des navires MAC, des porte-avions d'escorte et des groupes d'appui hautement spécialisés dans l'utilisation du radar et de l'équipement anti-sous-marin se révélèrent supérieures à leurs adversaires et, au cours du seul mois de mai, 41 sous-marins furent envoyés par le fond.

Au printemps de 1943, on commença aussi à s'apercevoir de l'importante contribution de la Marine canadienne au succès de la campagne anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord. Le nombre de ses effectifs et de ses navires s'était accru au point qu'elle accomplissait une forte proportion des opérations d'escorte, tout en n'ayant que peu à dire dans les questions de stratégie ou de direction des opérations. Afin de régler cette question et d'autres problèmes, on tint à Washington, en mars, une conférence des convois de l'Atlantique, à laquelle participèrent divers officiers supérieurs du Canada, des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne. A la suite de ces délibérations, le contre-amiral L. W. Murray, CBE, de la Marine canadienne, fut nommé commandant en chef de la région canadienne de l'Atlantique Nord-Ouest, le 30 avril 1943.⁴ Le fait qu'on eut attribué ce poste clé de commandement à un officier canadien indique la nouvelle stature que la Marine canadienne avait atteinte.

Le Service naval en était au stade où il fallait songer à la diversification et sortir de la catégorie d'une flotte «de petits navires». Comme à l'époque du RNAS, le Canada avait des représentants dans toutes les divisions du service aéronaval de la flotte anglaise et avec ce noyau d'hommes entraînés, il se trouvait dans une excellente situation pour organiser sa propre aéronavale dans l'exercice de son rôle de puissance maritime.

RÉFÉRENCES

¹Tucker The Naval Service of Canada, I, 342.

²The Development of British Naval Aviation. Section historique de l'état-major naval de la Grande-Bretagne. 1919-1945, I, 21. BR 1736 (53) (1).

³The Naval Service of Canada, par G. N. Tucker, Ottawa, Imprimeur du roi, 1952, II, 21 et 22.

⁴Les limites de la région canadienne de l'Atlantique

Nord-Ouest étaient fixées par une ligne allant du Cap Murdoch à l'île de Baffin et passant par: la position (A), 63° 15' - N 64° 00' W, la position (B), 47° 00' N - 47° 00' W, la position (C), 43° 00' N - 49° 00' W, la position (D), 42° 00' N - 65° 00' W, la position (E), 43° 00' N - 67° 00' W, la position (F), frontière internationale à la tête de Quoddy ouest. «Plan dé la guerre navale canadienne 1944» (CNW-44), NS 1650-7 (1).

CHAPITRE III

DEUXIÈME SERVICE AÉRONAVAL DU CANADA

Il était devenu incontestable, en 1942, que des forces aéronavales étaient indispensables à la conduite victorieuse de la guerre sur mer et le gouvernement canadien ne pouvait plus se permettre de négliger les conséquences qui pouvaient, à long terme, découler de ce fait. Une fois de plus, une occasion s'offrait à la Marine royale du Canada d'étendre son activité au domaine de l'aviation.

Au cours de la troisième année de la guerre, l'Amirauté britannique avait imaginé un plan d'après lequel des officiers canadiens pourraient recevoir leur formation de pilotes et d'observateurs au sein de la Marine britannique tout en continuant de faire partie de la Réserve volontaire de la Marine royale du Canada. Les matelots, inclus eux aussi dans le plan, seraient versés dans la réserve à titre d'officiers après avoir complété le cours avec succès. Avant que les propositions soient officiellement transmises à l'échelon gouvernemental, une communication visant à sonder l'opinion canadienne était adressée au chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral Nelles, le 23 décembre 1942. Des offres analogues avaient été faites dans le passé mais la MRC n'était pas prête; cette fois, le quartier général accorda son attention immédiate à cette proposition et l'un des premiers résultats de son étude fut la préparation d'un mémoire par le directeur de la Division des opérations, le capitaine suppléant H. N. Lay, OBE, MRC, au début de janvier 1943. Ce document soulignait, avec exemples à l'appui, l'importance de l'aéronavale pour l'équilibre de la flotte, et recommandait:

- a) Que l'offre de la Marine royale soit acceptée;
- b) Que deux officiers supérieurs soient échangés avec des officiers de grade équivalent de la Marine royale pour qu'ils acquièrent de l'expérience dans les opérations aériennes à partir de porte-avions;
- c) Que des officiers et matelots soient envoyés

au Royaume-Uni pour servir à bord de porte-avions d'escorte;

- d) Qu'on prenne des dispositions pour construire, transformer ou acheter quatre porte-avions d'escorte pour les rattacher aux quatre groupes d'escorte océanique, les groupes C-1, C-2, C-3 et C-4, alors chargés de la protection des convois dans l'Atlantique Nord et dont les ports d'attache étaient Saint-Jean, Terre-Neuve et Londonderry, Irlande du Nord.

Une autre communication, adressée par le directeur de la Division des plans, le capitaine suppléant, H. G. DeWolf, MRC, au chef d'état-major de la Marine, mettait aussi l'accent sur le rôle de l'aviation dans la protection des convois et sur la nécessité d'avoir à sa disposition des avions pouvant décoller de navires aussi bien que des avions basés au sol car, bien que ces derniers aient déjà quelque peu rétréci la «brèche» dans l'Atlantique Nord, ils étaient immobilisés au moins la moitié du temps par les intempéries.

Après avoir soigneusement pesé le pour et le contre, on informa l'Amirauté, le 2 mars 1943, que la MRC était disposée à détacher des hommes auprès de l'Aéronavale (FAA) pour qu'ils y reçoivent leur formation de pilotes et d'observateurs'. En avril, les directeurs des plans et des opérations écrivirent un mémoire conjointe sur les mesures pratiques que pouvait prendre la marine pour mettre sur pied un programme aérien. Dans une des rubriques de leur rapport, il était fait mention des hélicoptères dont on comprenait désormais les possibilités pour la protection des convois; l'Amirauté, qui avait commandé 250 modèles opérationnels, se proposait de faire instruire aux États-Unis, vers la fin de 1943, des pilotes d'hélicoptères, dont dix Canadiens. Le quartier général envisageait en même temps la possibilité d'utiliser des avions de type non rigide pour les patrouilles et la protection des convois. La Marine américaine avait

utilisé avec succès des «blimps», comme on les appelle, à partir de son littoral oriental; deux officiers, les lieutenants J. G. Fraser et H. H. W. Shoup, RCNVR, furent choisis pour suivre des cours de pilote d'aéronef à la base d'instruction de Lakehurst, New-Jersey. Dans les derniers alinéas du rapport, les deux directeurs recommandaient:

- a) Qu'on accélère la formation du personnel dans la Marine royale en vue de l'établissement possible d'un Service aéronaval canadien;
- b) Qu'une division aéronavale soit formée au quartier général;
- c) Qu'un officier supérieur soit envoyé au Royaume-Uni et, si c'était possible, aux États-Unis également, pour étudier tous les aspects des opérations aéronavales et y acquérir de l'expérience dans le service en mer à bord d'un porte-avions.

Le Conseil de la Marine approuva ces recommandations et le capitaine Lay fut choisi pour effectuer les recherches. Après une courte visite à Washington en vue de pourparlers et de la préparation de l'itinéraire de sa tournée prochaine dans les stations aériennes des États-Unis et du Royaume-Uni, il quitta de nouveau Ottawa le 30 avril 1943 en route pour un voyage affairé à la recherche des données nécessaires.³

Du 1^{er} au 15 mai, le capitaine Lay visita les stations aéronavales des États-Unis, y compris celles de Jacksonville, de Norfolk, de Pensacola, de New York et de Lakehurst; dans son rapport subséquent, il donnait un exposé détaillé des avantages et inconvénients de la formation de Canadiens aux États-Unis. Il s'embarqua à Halifax le 17 mai à bord du paquebot RMS *Empress of Scotland* et arriva en Angleterre une semaine plus tard. Après s'être entretenu avec des officiers de l'Amirauté, il entreprit une longue tournée des stations aéronavales britanniques et fit une excursion en mer à bord du HMS *Archer* le 12 juillet. Les appareils du porte-avions participèrent à un exercice de coopération aérienne au large de Larne (Irlande du Nord); le HMS *Philante* et des chaloupes à moteur simulaient un convoi, la couverture anti-sous-marine étant représentée par un groupe d'escorte à l'instruction. Jamais un porte-avions d'escorte n'avait participé à pareils exercices auparavant; l'occasion était belle d'obtenir de première main des renseignements sur ce qui serait exigé de navires canadiens appelés à jouer le même rôle. Transporté par avion à bord du HMS *Illustrious* dans la mer d'Irlande, le capitaine Lay s'embarqua pour Scapa Flow sur le porte-avions d'escadre qui détacha des *Barracuda* et

des *Martlet* pour rechercher et intercepter le HMS *London* qui jouait le rôle du cuirassé allemand *Tirpitz* cherchant à gagner l'Atlantique entre l'Écosse et l'Irlande.

Au début d'août, lorsque le capitaine Lay revint à Londres, les plans avaient progressé considérablement. L'acceptation gouvernementale officielle des propositions de l'Amirauté au sujet des pilotes et des observateurs fut transmise par le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures; l'officier naval canadien en chef à Londres reçut instruction de faire les démarches nécessaires auprès de l'Amirauté en vue de la formation de 55 officiers d'aviation⁴—et d'un nombre indéterminé d'artilleurs-télégraphistes aériens et de mécaniciens d'entretien d'avion. A une réunion à laquelle assistaient des officiers de la MR et de la MRC, y compris le capitaine Lay, le 13 août, il prit les dispositions afférentes au personnel du pont inférieur. Cependant, l'envoi de matelots aux écoles de formation fut différé en attendant une décision sur l'avenir de l'ensemble du service aéronaval canadien. On proposa également de faire appel à l'expérience des Canadiens en service dans l'Aéronavale, tant ceux de la RCNVR que de la RNVR (A), les premiers devant recevoir leur formation de signaleurs aériens, d'officiers de tir et d'officiers radio et les autres devant être invités à passer à la MRC.

De jeunes fervents de l'aviation, qui avaient réussi à s'engager dans les rangs de la RNVR (A) avant que les nouveaux plans d'une aéronavale canadienne se concrétisent, avaient déjà allongé la liste des exploits accomplis par leurs aînés au sein de l'Aéronavale britannique pendant la Première Guerre mondiale. Le choix de recrues dans les dominions par l'Aéronavale avait commencé en Nouvelle-Zélande au début de 1940; en septembre de cette année-là, l'Amirauté avait proposé de recruter des Canadiens d'après la même formule. Pour les candidats, la solde et les conditions de service seraient les mêmes que dans la Marine royale, ou bien ils seraient recrutés par la RCNVR pour servir dans l'Aéronavale. Le 9 janvier 1941, le ministère des Affaires extérieures présentait une demande officielle et, après des pourparlers entre les autorités de la Marine et de l'Aviation, on communiqua une réponse indiquant que le deuxième plan ne pouvait être adapté aux conditions existantes puisque l'établissement d'un service aéronaval au sein de la MRC n'avait pas été autorisé. On suggéra, en contreproposition, que les officiers soient recrutés dans les cadres du Plan d'entraînement aérien conçu pour la formation, au Canada, de personnel pour l'ARC et la RAF. L'Amirauté, à qui cette idée ne plaisait pas, entreprit de recruter directement des

hommes pour l'Aéronavale, le HMS *Seaborn* servant de centre d'engagement à Halifax. Une formule uniforme de lettre, dans laquelle on expliquait que la recrue serait versée dans l'Aéronavale britannique (RNFAA) fut rédigée par le quartier général de la Marine à Ottawa en vue de la communication d'instructions complètes à tous les candidats. La lettre fut révisée en décembre 1941; le commandant du littoral de l'Atlantique de l'époque, le contre-amiral Murray, fit le tri des volontaires jusqu'à ce que cette tâche soit assumée de nouveau par les Britanniques en janvier 1943, à leur base d'Halifax appelée désormais HMS *Canada*. Dix-neuf officiers et 29 marins canadiens étaient en service dans la RNVR (A) en août 1943. L'ordonnance 4534/43 de la flotte de l'Amirauté, en date du 30 septembre, demandait des volontaires chez les officiers; il était entendu que tous ceux dont on approuverait le transfert dans la MRC continueraient de servir dans la Marine royale jusqu'à ce que le service canadien ait besoin d'eux pour ses opérations aériennes.

En plus de cette source de recrutement de personnel instruit, plusieurs officiers de la RCNVR, qui s'étaient portés volontaires au rang de matelots de la RCNVR au Royaume-Uni pour y suivre des cours de vol avaient, avec le temps, été promus au grade d'officiers. Bien que relativement peu nombreux, leur groupe avait compté des représentants dans la plupart des engagements auxquels l'Aéronavale avait participé et l'un d'entre eux avait été décoré, à titre posthume, de la seule Croix Victoria décernée à la MRC pendant la Seconde Guerre mondiale.

Robert Hampton Gray, de Nelson (Colombie-Britannique), s'était engagé dans la RCNVR à titre de matelot de 3^e classe en juillet 1940; deux mois plus tard, il était envoyé en Angleterre. Peu de temps après, il entreprit un cours prolongé d'instruction aérienne qui comprenait un séjour de six mois à l'École d'aviation militaire n° 31 de Kingston (Ont.); son ancienneté comme sous-lieutenant de la RCNVR remontait au 31 décembre 1940. Sa carrière active s'ouvre par son affectation à l'escadron 757 à Winchester (Angleterre); il fait ensuite une période de service dans des stations aériennes du Kenya, coupée par un séjour à bord du HMS *Illustrious*. Plus tard, en août 1944, le pilote rallie le HMS *Formidable* et, les 24 et 29 de ce même mois, il dirige un groupe de chasseurs dans des attaques contre de fortes positions de DCA autour du fjord d'Alten (Norvège) où se trouvait alors le cuirassé allemand *Tirpitz*. Revenant de sa deuxième sortie après que la plus grande partie de son gouvernail eut été arrachée et que son appareil eut été gravement endommagé, il lui faut survoler le

Formidable pendant 45 minutes avant de réussir à s'y poser. Après ces deux opérations, Gray est cité dans les dépêches: «Pour son courage indomptable, son adresse et sa détermination.» Le porte-avions passe ensuite de la Home Fleet à la Flotte du Pacifique et, vers la fin de l'année, ses avions prennent part à de nombreux engagements en Extrême-Orient.

Vers le milieu de juillet 1945, le territoire japonais était soumis à de terribles bombardements. Le 18, Gray était à la tête d'un groupe de l'escadron 1841 chargé de mitrailler un terrain d'aviation; les 24 et 28, il dirigeait avec succès le bombardement des bases échelonnées le long de la mer intérieure du Japon; le 28, un destroyer était coulé au cours de ces opérations.

Le 9 août, une semaine exactement avant la fin de la guerre, Gray groupait sa section de *Corsair* au-dessus du *Formidable* et faisait route pour la baie d'Onagawa. En dépit des graves dégâts qu'on lui infligea, l'ennemi n'en conservait pas moins sa détermination de lutter et les avions furent accueillis par un lourd barrage de DCA de la part des batteries côtières et de cinq navires de guerre. Se détachant de la section, le chef plongea vers un des destroyers et fut bientôt entouré par un bouquet d'obus. Le *Corsair* prit feu mais poursuivit vaillamment sa course; parvenu à moins de 50 verges de la cible, Gray laissa tomber ses bombes. Touché à son milieu, le navire disparut sous les eaux de la baie, partageant le sort de son assaillant. Neuf jours après la mort de Gray, on annonça que la Croix du service distingué lui était décernée pour l'initiative dont il avait fait preuve en juillet: «En témoignage de sa détermination et de son adresse dans les attaques aériennes menées contre des objectifs en territoire japonais», disait la citation.

Gray, qui paraissait beaucoup plus jeune qu'il ne l'était, connaissait son métier à perfection; il avait derrière lui cinq années d'une rude expérience, son supérieur, le vice-amiral sir P. L. Vian, KCB, KBE, DSO à deux agrafes, en recommandant qu'on accorde la Croix Victoria à titre posthume à Robert Hampton Gray, rendit hommage à l'homme et au pays dont il était issu:

Je pense d'abord à sa magnifique combativité et à ses qualités de chef; il a donné un exemple inoubliable d'un dévouement désintéressé et soutenu, sans égard pour sa propre sécurité. Cette récompense si hautement appréciée et ce témoignage de valeur si recherché peuvent à juste titre être attribués à ce fils du Canada, Dominion qui a si largement contribué à la formation de nos aviateurs.

Les pièces du casse-tête qu'on était à découper pour mettre sur pied un service aéronaval canadien se multipliaient à la fin d'août 1943, lorsque le capitaine Lay communiqua le rapport complet de ses conclu-

sions⁶. Parmi ses recommandations principales, il proposait l'établissement, aussitôt que possible et avec certaines modifications, d'un service aéronaval modelé sur l'Aéronavale britannique dont l'action serait limitée aux opérations de porte-avions, les opérations côtières des appareils basés au sol continuant de relever de l'ARC. Il suggéra également que le nouveau service commence par recruter les équipages de deux porte-avions d'escorte et qu'il organise les services nécessaires d'entretien.

Pendant ce temps, à la Conférence de Québec en août 1943, il avait été question de l'expansion de la MRC parce que la Marine royale manquait d'effectifs et que l'état-major naval canadien était bien résolu à ne pas terminer la guerre avec une marine composée uniquement de petits navires⁷. A une réunion du Comité de guerre du cabinet le 8 septembre, il fut convenu qu'on aiderait les Britanniques en fournissant les équipages de certains navires⁸. Le chef de l'état-major naval, qui était présent, plaida éloquemment la cause des porte-avions mais la décision fut différée en attendant que la question ait été étudiée plus à fond⁹. Un comité mixte MRC/ARC fut établi peu de temps après et, en octobre, il communiqua son rapport; il confirmait l'opinion de l'état-major naval en faveur de l'acquisition de porte-avions¹⁰. Le comité se prononçait contre l'aménagement immédiat d'établissements côtiers pour les unités transportées par porte-avions, étant donné que, règle générale, les installations de la Marine royale pouvaient être utilisées et que, au Canada, l'ARC pouvait au besoin fournir son concours.

La situation de la Marine royale, en matière d'effectifs, devint encore plus corsée et, le 30 octobre, le programme de construction de navires d'escorte fut réduit; par la suite, en novembre, l'Amiral de la Flotte, sir A. B. Cunningham, chef de l'état-major naval britannique, adressait un message urgent au Service naval canadien pour lui demander des hommes¹¹. Le chef adjoint de l'état-major naval se rendit immédiatement à Londres pour y discuter la question; parmi les nouvelles propositions qui lui furent communiquées par l'Amirauté, on suggérait que la MRC prenne possession de deux des nouveaux porte-avions d'escorte construits par les États-Unis et qui devaient être rattachés à ce moment-là à la MR¹². Le cabinet hésitait à

faire l'acquisition de ces navires de peur que le Canada ne prête le flanc à l'accusation d'accepter le «prêt-bail» par «la porte de service». Cependant, le Service naval décida de suivre l'exemple de l'Amirauté en rognant sur le programme de construction de navires d'escorte; sa propre situation s'étant allégée du point de vue des effectifs, il convint de prêter autant d'officiers et de marins que possible pour l'équipement d'un porte-avions d'escorte, le HMS *Nabob*, mis en service à Seattle (État de Washington) en septembre. Ce commandement important fut confié au capitaine Lay; à la fin de l'année, un nombre considérable de Canadiens avaient été affectés à ce navire. Malgré tout, le 5 janvier 1944, le Cabinet étudia de nouveau la question de l'équipage du porte-avions d'escorte et rejeta complètement cette idée. Une semaine plus tard, l'honorable A. L. Macdonald, ministre de la Défense nationale pour les services navals, remit l'affaire sur le tapis et il fut finalement convenu que la MRC fournirait l'effectif du *Nabob* et du *Puncher* tandis que la MR fournirait les avions et le personnel volant.

Le Nabob, portant le numéro D.77, était caractéristique des porte-avions d'escorte qu'on avait construits en toute hâte et qui s'étaient révélés l'un des moyens les plus efficaces de combattre la menace sous-marine. Comme les navires de sa classe, il avait pour coque une carcasse de navire marchand transformée; son pont d'envol était fait de planches sous lesquelles des turbines Westinghouse à engrenages actionnaient une vis unique qui permettait d'atteindre la pleine vitesse de 18 nœuds. Mis en service le 7 septembre 1943 et chargé de fournitures, le *Nabob* fut conduit à Vancouver par un équipage réduit de la Marine royale pour y être adapté aux normes britanniques par la Burrard Drydock and Shipbuilding Company Limited. Le capitaine Lay arriva en octobre; deux mois plus tard, le premier groupe de marins canadiens était envoyé à bord du porte-avions; d'autres devaient suivre ce premier contingent après le Premier de l'An. Au début, les arrangements en vertu desquels le *Nabob* continuait de faire partie de la Marine de Sa Majesté bien qu'il eût un équipage mixte¹³ composé surtout d'hommes de la Marine canadienne, ne donnèrent pas satisfaction. Le barème de ravitaillement, d'après les critères de la MR, ne répondait pas aux habitudes des Canadiens et les écarts de solde à bord n'étaient pas de nature à favoriser l'harmonie. En dépit de ces difficultés internes, le *Nabob* entreprit activement ses préparatifs en janvier 1944¹⁴. Il accosta le 24 après avoir réussi à franchir l'entrée étroite du port d'Esquimalt, difficile d'accès pour un aussi gros

* Réunion groupant le président Franklin D. Roosevelt, le très honorable Winston Churchill et le très honorable W. L. Mackenzie King.

[†] Le Canada prêterait un personnel supplémentaire à la MR pour les opérations combinées, y compris les équipages de trois flottilles de grosses péniches de débarquement; il fournirait aussi graduellement les équipages d'un ou deux croiseurs et de deux destroyers d'escadre. On avait déjà autorisé le transfert de deux flottilles de bateaux-torpilleurs à moteur.

[‡] Le personnel du NABOB (escadron embarqué) se composait d'environ 504 MRC, 327 MR et 9 RNZN.

navire, d'autant plus que les installations de défense contre les torpilles et les sous-marins lui compliquaient la tâche. Le lendemain à 1526, environ deux heures avant la marée haute, au cours de manœuvres dans le détroit de Géorgie, le porte-avions s'échouait dans une couche de vase molle alors qu'il filait à une assez bonne allure. Il s'échoua si graduellement que rien d'anormal ne fut remarqué sur le pont avant qu'on se rende compte que le navire s'était arrêté. Heureusement, le temps était calme, sans trop de vague ni de vent; il fut possible de pomper des milliers de tonnes d'eau et d'huile durant les 48 heures qui suivirent pour alléger le *Nabob*. Plusieurs navires de guerre furent bientôt rendus sur les lieux, y compris un autre porte-avions d'escorte, le *HMS Ranee*, en compagnie duquel les navires canadiens *Armentières* et *Haro* essayèrent sans succès de renflouer le navire échoué. Des remorqueurs américains et canadiens se mirent de la partie et, après quatre tentatives infructueuses, le navire fut finalement remis à flot le 28 janvier.

Le *Nabob* fut mis en cale sèche à Vancouver-Nord; comme il n'avait pas subi d'avaries, il put rallier la flotte le 8 février. À San Francisco, l'escadron 852 d'*Avenger* de la Marine royale fut embarqué et, au large de San Diego, escale suivante, des essais de vol tinrent tout le monde occupé. Les exercices achevés, le *Nabob* franchit le canal de Panama accompagné de la frégate canadienne *New Waterford*; une semaine plus tard, il accostait à Norfolk (Virginie). Pendant le séjour au port, le commandant profita de l'occasion pour visiter son supérieur administratif, le représentant du Service d'entretien de l'Amirauté britannique, à Washington, et aussi pour se rendre à Ottawa afin d'y saisir le quartier général de l'urgence de certains changements. À la suite de ses efforts, on approuva l'adoption du barème canadien de ravitaillement à bord et il fut décidé que le personnel de la MR, autre que celui de l'Aéronavale, toucherait la solde de la MRC¹². On proposa aussi à ce moment-là que le *Nabob* soit rattaché à la Marine canadienne mais sans en venir à une décision.

Conduit par un équipage maintenant beaucoup plus satisfait, le *Nabob* embarqua des passagers, ainsi que 45 chasseurs *Mustang* qu'on fixa sur le pont d'envol à New York pour les transporter au Royaume-Uni. Il avait repris la mer le 23 mars, occupant son poste dans une des colonnes d'un convoi transatlantique (UT-10) dont les 26 navires étaient escortés par un croiseur américain et une douzaine de destroyers. Après une traversée sans incident, le *Nabob* fit une courte escale à Liverpool pour y débarquer ses passagers et se rendit ensuite jusqu'à la



Le *HMS Nabob* transportant des chasseurs *Mustang*, en 1944.

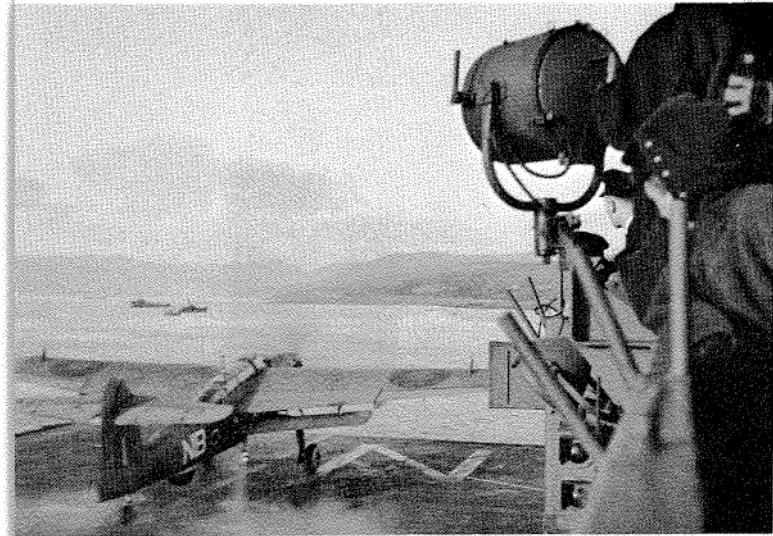
Clyde où tout le personnel et les avions de l'escadron furent débarqués, en route pour la station aéronavale de Machrihanish. Le porte-avions retourna à Liverpool pour y subir d'autres réparations et y être équipé d'un radiogoniomètre à haute fréquence; en juin, l'escadron 852 l'ayant rallié, il reprit ses opérations d'essai.

Le programme courant d'instruction prit fin à Tail of the Bank, au large de Greenock, et le *Nabob*, en compagnie d'un navire de la même classe, le *HMS Trumpeter*, quitta de nouveau son ancre écossaise le 31 juillet. À la Porte de la Barrière (Boom Gate) à Scapa Flow, les deux navires rallièrent la Home Fleet et furent placés sous l'autorité administrative du contre-amiral commandant de la première escadre de croiseurs*. Une semaine plus tard, l'expérience acquise au cours de nombreux exercices fut mise à l'épreuve dans des conditions réelles de combat.

Les navires marchands ennemis, en empruntant les «passages» ou chenaux norvégiens qui séparent la côte des îles du large, profitaient d'une excellente protection naturelle. On décida donc de miner ces eaux afin que les navires soient forcés de passer en haute mer où des chasseurs basés au sol, au Royaume-Uni, pouvaient les attaquer. Les préparatifs et les exercices occupèrent le *Nabob*, rattaché à la Force 4†, jusqu'au 9 août, date où les navires relevant du CS-1, dont l'étendard flottait sur l'*Inde fatigable*, partirent pour la côte norvégienne.

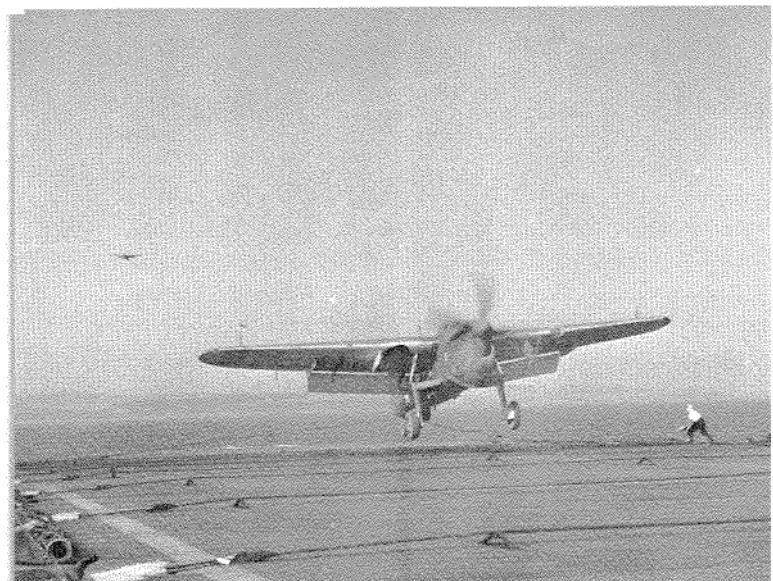
* Le contre-amiral R. R. McGrigor, CB, DSO (titre abrégé CS-1).

† *HMS Indefatigable*, porte-avions d'escadre; *Nabob* et *Trumpeter*; croiseurs britanniques avec huit destroyers, y compris les navires canadiens *Algonquin* et *Sioux*.



Un *Barracuda* décollant du *HMS Nabob*.

Un *Barracuda* appontant sur le *HMS Nabob*.



Dans la matinée du lendemain, le *Nabob* dépêcha deux *Wildcat* pour servir de couverture aérienne à la flotte et, après le dîner, les douze *Avenger* de l'escadron 852, transportant une mine chacun, furent catapultés ou prirent leur envol. Le groupe d'avions prit le départ derrière l'escadron 846 du *Trumpeter*; protégés par les *Seafire*, les *Firefly* et les *Hellcat* de l'*Indefatigable*, les mouilleurs de mines s'acheminèrent, par cet après-midi morne et gris, vers le chenal de Lepsorev et vers Haarhamsfjord. Près du phare de Stornholm, en vue du littoral, les escadrons se dispersèrent et se mirent à l'œuvre par sous-groupes de trois.

L'attaque prit les Allemands par surprise; elle fut menée à bien sans pertes et toutes les mines furent posées. Au moment où le groupe revenait au-dessus du navire, un des destroyers d'escorte s'attaquait à un contact A.S.M. droit à l'avant du *Nabob*. Il fallut donner un brusque coup de barre pour un virage

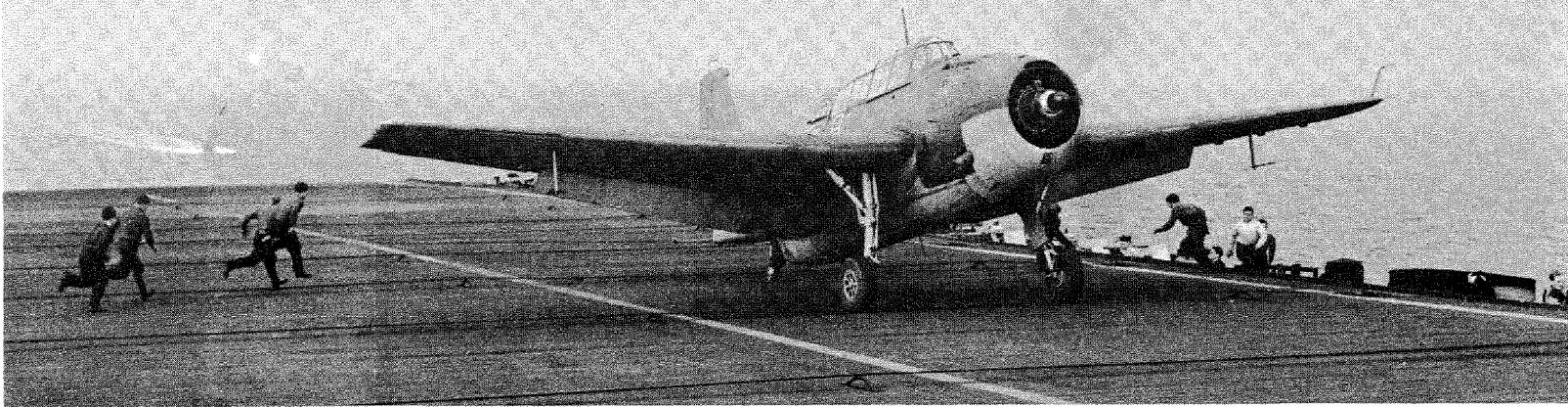
d'urgence et les avions durent continuer à tourner en rond jusqu'à ce que le porte-avions soit prêt pour la reprise de l'appontage. Une fois posés, les appareils furent approvisionnés en essence, vérifiés et réarmés; peu de temps après la deuxième force de frappe de douze *Avenger* s'envolaient en direction de l'objectif. Cette fois l'ennemi était mieux préparé, mais les avions réussirent à poser leurs mines en conformité des ordres. La force navale se retira vers sa base durant la soirée; un *Avenger* du *Trumpeter*, un *Firefly* et trois *Seafire* manquaient à l'appel. C'est ainsi que prit fin l'opération *Offspring*, la plus importante sortie effectuée pour le mouillage de mines par un porte-avions de la Home Fleet durant la guerre. Pendant que les *Avenger* avaient semé quarante-sept mines, les chasseurs avaient détruit au sol plusieurs *Messerschmitt* 110, mis le feu à des casernes à Gossen et coulé le dragueur de mines allemand de 90 tonnes, le *R-89*.

L'opération *Goodwood*, sortie suivante du *Nabob* avec la *Home Fleet*, était la plus vaste jamais conçue avec la participation de l'Aéronavale britannique (FAA). Le but était d'immobiliser le cuirassé allemand *Tirpitz*, alors posté dans le fjord de Kas (Norvège). Par sa seule présence, ce navire représentait une menace possible pour les routes de convoi de l'Atlantique et du Nord de la Russie et obligeait les Alliés à maintenir une forte concentration de navires de guerre à Scapa Flow pour le cas où le *Tirpitz* prendrait la mer. Celui-ci avait été la cible de plusieurs attaques en maintes occasions, dont un raid aérien particulièrement fructueux, l'opération *Tungsten* menée en avril précédent par des *Barracuda* de la Marine protégés par des chasseurs.* Pour l'opération projetée, des avions de combat devaient détourner l'attention en s'attaquant à Hammerfest et au champ d'aviation de Banak, le tout devant coïncider avec le passage du convoi JW-59 pendant sa traversée entre le Royaume-Uni et le nord de la Russie.¹³

La Force 2, composée du *Nabob*, du *Trumpeter* et de cinq frégates—les navires britanniques *Bickerton* (officier supérieur), *Aylmer*, *Bligh*, *Kemphorne* et *Keats*, de la cinquième escadre d'escorte,—franchit les défenses de Scapa Flow le 18 août. Pendant quelques jours, la Force 1[†] resta à portée de la transmission

* Le groupe des chasseurs de couverture comprenait des *Wildcat* de l'escadron 881 commandés par le lieutenant-commander D. R. B. Gosh, RCNVR, du *HMS Pursuer*. Pour *Tungsten*, la protection aérienne et anti-sous-marin fut assurée à la flotte par un escadron mixte (le 842) composé de *Wildcat* et de *Swordfish* du *HMS Fencer*, sous les ordres d'un autre Canadien, le lieutenant-commander G. C. Edwards, RCNVR.

[†] Le cuirassé britannique *Duke of York*, les porte-avions britanniques *Indefatigable*, *Formidable* et *Furious*; trois croiseurs et six destroyers.



Un *Avenger* appontant sur le HMS *Nabob*.

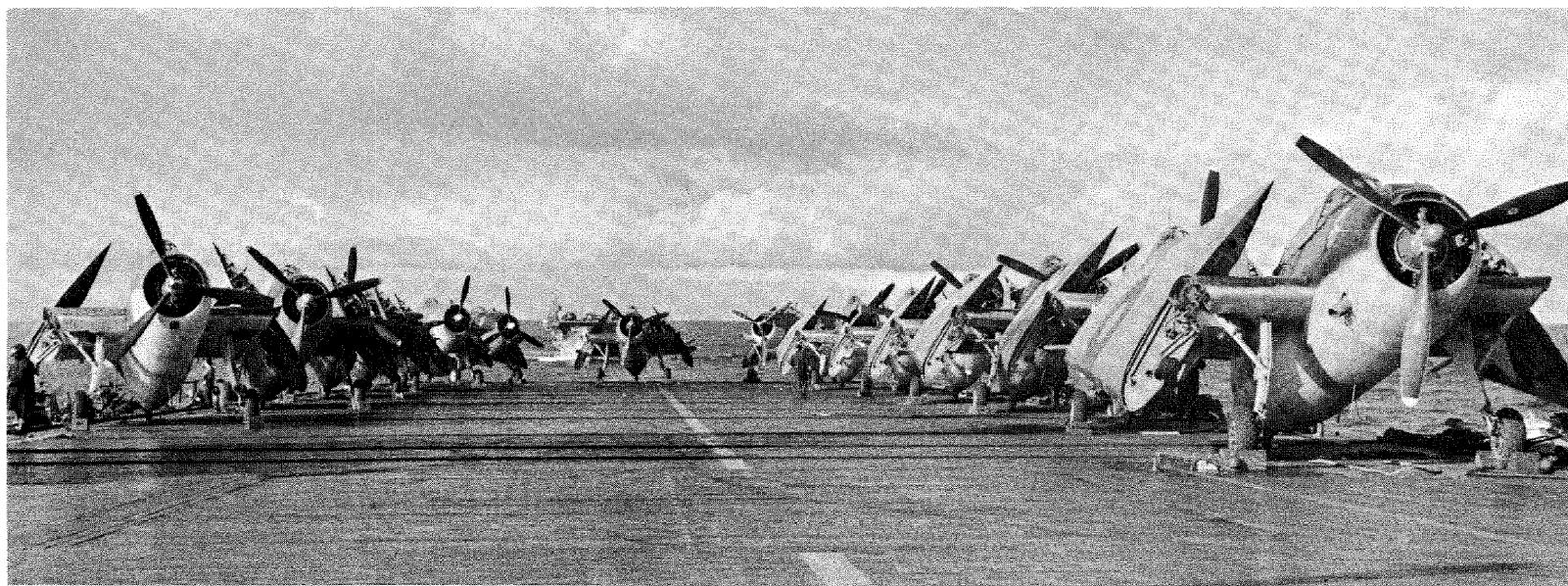


Attaque menée par des *Avenger* dans les eaux norvégiennes, en 1944.



Opération de mouillage de mines, au large de la Norvège, par des *Avenger* du HMS *Nabob*, en 1944.

Aire de stationnement des *Avenger* sur le pont du HMS *Nabob*.



visuelle et les navires atteignirent la position d'envol à l'intérieur du Cercle polaire au nord de Tromsö le 20 août. Quatorze *Avenger* du *Nabob* furent armés de mines durant l'après-midi, mais le mauvais temps empêcha les avions de décoller. La flotte fit alors route vers l'ouest, les plus gros navires ravitaillant en essence les navires d'escorte durant les heures de clarté, avant que tous retournent à leur position d'attaque le 22. Les préparatifs étaient de nouveau mis au point pour la sortie de posage de mines contre le *Tirpitz*, mais on reçut de l'Amiral un message annonçant que les escadrons d'*Avenger* ne participeraient pas à l'action, le plafond de nuages étant encore trop bas. C'était un dur contretemps, en particulier pour l'escadron 852 qui avait tout mis en oeuvre pour se préparer à l'attaque. La sonnerie de clairon «Postes de combat» se fit entendre à bord à 1000; plus tard, le *Nabob* fit monter une patrouille de couverture au-dessus de la flotte pendant que deux groupes d'appareils des gros porte-avions engageaient une violente attaque contre le *Tirpitz*.¹⁴

La Force 2, accompagnée du croiseur britannique *Kent*, dut se retirer de nouveau vers l'ouest durant le premier petit quart au moment où le *Nabob* s'apprêtait à ravitailler en essence quelques-unes des frégates d'escorte. A 1716, il se produisit une forte explosion à l'arrière à tribord et le navire donna de la bande de 7°, son tirant d'eau à l'arrière augmentant à trente-huit et finalement à quarante-deux pieds. Les grandes écoutilles entre les ponts n'étant pas étanches, l'eau se répandit jusqu'au niveau du pont des cuisines où, heureusement, plusieurs issues permirent à l'air de s'échapper, empêchant ainsi le pont du hangar de sauter. L'eau pénétra aussi jusqu'à la cloison avant de la chambre des machines et jusqu'aux réservoirs dans la poupe même, le navire rétablissant lentement l'équilibre de son tirant d'eau à cause de l'absence de cloisons avant et arrière dans les bâtiments de cette classe. Les matelots étaient restés à leur poste de combat pendant la plus grande partie de la journée et le signal «Up Spirits» n'avait été sonné qu'immédiatement avant que le navire soit torpillé. Le personnel du ravitaillement, les pourvoyeurs, etc. étaient groupés à l'extérieur de la cale à vin et c'est parmi eux que se trouvèrent la plupart des victimes. L'officier chargé de la distribution du rhum l'échappa belle; soulevé par les eaux qui envahirent le navire après l'explosion, il remonta de deux ponts. Un autre chanceux fut un chauffeur qui fut emporté hors du tunnel de l'arbre et se retrouva indemne sur le gaillard d'arrière. Dans la cuisine du navire, pendant ce temps, les cuisiniers cherchaient désespérément à échapper à la vapeur bouillante qui jaillissait de

conduites rompues et se répandait rapidement dans la pièce.

Aucun des navires d'escorte n'avait établi de contact à l'asdic et l'on supposa que le *Nabob* avait été atteint d'une torpille électrique lancée de la distance maximum. La première division du groupe d'escorte bifurqua de 140° à tribord pour rechercher le sous-marin à la droite du porte-avions; à 1724, le *Bickerton*, navire de l'officier supérieur, fut atteint par une torpille; la poupe de la frégate sauta et plus de 40 hommes furent tués par l'explosion. Par une ironie du sort, les matelots, sur le gaillard d'arrière du *Bickerton*, s'apprêtaient à déployer le dispositif CAT*, ce qui eut probablement sauvé le navire. Pour ajouter à la confusion, la sirène, coincée, siffla sans interruption et le réservoir du liquide utilisé pour les écrans de fumée blanche éclata. La fumée, aspirée par les éventails de ventilation se répandait partout sur les ponts du mess où les hommes suffoquaient dans une atmosphère irrespirable. Le *Kemphorne* se rapprocha du *Bickerton* pour recueillir les survivants pendant que l'*Aylmer* et le *Bligh*, accompagnés du HMS *Vigilant*, cherchaient à repérer la présence de sous-marins autour des navires atteints.

A bord du *Nabob* immobile, la température de la chambre des machines avait grimpé à 150°; il fallut éteindre les moteurs et les chaudières principales; comme il n'y avait plus d'électricité nulle part, les ventilateurs ne fonctionnaient plus. Des embarcations et des radeaux Carley furent descendus et 214 hommes, dont dix blessés, passèrent au *Kemphorne*. Des équipes de dépanneurs se chargèrent de la tâche essentielle d'étançonner la cloison de la chambre des machines pendant qu'on vérifiait les moteurs, l'arbre et l'hélice. Ceux-ci ayant été jugés en bon ordre, le pouvoir électrique fut rétabli et la pression remontée. A 1900, on avait maîtrisé l'inondation et le *Nabob* put se mettre lentement en marche vers 2140 pour entreprendre le long voyage de retour de 1100 milles[†]. Durant l'heure précédente, le *Bickerton* avait été coulé par une torpille du *Vigilant* car, dans les circonstances, il n'était pas pratique de tenter de le remorquer.

Au milieu de la nuit, on repéra par radiogoniométrie HF un sous-marin qui suivait de près le navire; à 0230 le 23 août, les relèvements de l'asdic et du radar indiquaient dans les deux cas qu'il se trouvait à 3,600 yards à l'arrière à tribord. On inclina la direction à 200° pour avoir le sous-marin en poupe et deux

* CAT (Canadian Anti-Acoustic Torpedo Gear): dispositif bruyant qui, traîné à l'arrière empêchait les torpilles acoustiques de se «guider» d'après le bruit des hélices.

[†] La vitesse, d'environ six nœuds au début, fut portée à dix nœuds.

Avenger furent catapultés. Les avions réussirent à maintenir l'ennemi submergé durant environ trois heures et demie pendant que le *Nabob* s'acheminait péniblement vers l'ouest et la sécurité. L'atterrissement sur le pont incliné était pour les deux appareils une opération très périlleuse; le premier réussit à se poser sans encombre mais le deuxième heurta la barrière, démolissant complètement deux *Avenger*—qu'il fallut jeter par-dessus bord—et endommageant quatre autres appareils. Heureusement, personne ne fut blessé. Un autre relèvement du radiogoniomètre HF fut capté vers 0945, mais il indiquait une position très éloignée vers le sud et était probablement un signal de «perte de contact». On jugea qu'en dépit de la traînée très visible de pétrole que le *Nabob* laissait dans son sillage, on avait réussi à échapper au sous-marin.

Pendant toute la journée du 23 août, ceux qui étaient encore à bord se débattaient sur les ponts inclinés et mouvants pour jeter à la mer ou déplacer vers l'avant tout le gréement lourd mobile, prêtant en même temps l'oreille et craignant d'entendre le son lugubre et déchirant qui eût annoncé l'effondrement de la cloison étançonnée de la chambre des machines et la ruée de l'eau par tout le navire. On avait aussi accordé la priorité au renforcement des ponts et des cloisons à l'arrière du porte-avions au moyen de poutres de bois. Durant l'après-midi, un *Avenger* du *Trumpeter* survola le navire et une patrouille aérienne anti-sous-marin fut maintenue jusqu'à ce que le *Nabob* et ses navires d'escorte fassent leur jonction vers 1930. Une demi-heure plus tard, 203 autres hommes d'équipage furent transférés à bord de l'*Algonquin* dans les embarcations à moteur du destroyer et dans celles du *Keats*.

Le lendemain, 24 août, le *Nabob* avançait lentement à dix nœuds, par un temps qui se gâtait; ses navires d'escorte le couvraient et le *Trumpeter* allait en zigzaguant tout près sur ses arrières. La vitesse du vent atteignit 43 nœuds mais, heureusement, les vagues, bien que profondes, étaient courtes. Après une «secousse» qui dura onze heures, le vent et la mer s'apaisèrent. L'*Algonquin* fut détaché le 26 à 0540 pour établir le contact avec l'escorte de relève et pour transférer le personnel du *Nabob* à bord du HMS *Zest*. Durant le quart de la matinée du 27 août, le porte-avions entra dans Scapa Flow et fut amarré à une bouée. Grâce à l'initiative et à l'énergie de son équipage, le *Nabob* avait été sauvé; ^{*} un dernier et glorieux chapitre avait été ajouté à l'histoire d'une

^{*} Le CS-1 déclare: «En le regardant d'une distance de sept milles, je n'aurais jamais cru qu'il pourrait s'en tirer». (Rapport au commandant en chef de la *Home Fleet*). Rapport sur les dégâts d'un torpillage, n° 275/380. NHS 8000, *Nabob*.

carrière qui n'avait pas débuté sous de très heureux auspices.

Les travaux d'étançonnement¹⁵ avaient été si bien exécutés qu'il fut suffisant d'y faire quelques additions avant d'entreprendre une traversée vers le sud au début de septembre. On avait allégé davantage la partie supérieure en enlevant les affûts de canon, les avions et les fournitures de l'escadron 852, si bien que le tirant d'eau à l'arrière fut abaissé de 42 à 37 pieds. Le porte-avions put sortir par la porte du barrage aidé de deux remorqueurs qui se retirèrent après avoir passé la porte Hoxa. Escorté par un destroyer et un remorqueur océanique, le *Nabob* fit alors route vers le Firth of Forth. En cale sèche à Rosyth, on retrouva dans les compartiments inondés les cadavres de quatorze des vingt hommes qui manquaient à l'appel.¹⁶

Si les autorités n'avaient écouté que leurs sentiments, le *Nabob* aurait certainement été réparé et remis en service, mais il était tellement avarié et les chantiers britanniques étaient si surchargés que l'Amirauté décida de le «cannibaliser». [†] Jusqu'à la fin de la guerre, on en tira des pièces de rechange d'urgence pour les autres bâtiments de sa classe. En mars 1947, le *Nabob* fut vendu comme rebut à une entreprise des Pays-Bas; le 21 septembre, il arriva à Rotterdam, où on lui enleva son pont d'envol et où l'on répara sa coque endommagée. Vendu à la Roland Linie Schiffart, de Brême (Allemagne), filiale de la North German Lloyd Line, il fut transformé en cargo sous le nom de SS *Nabob*. Son premier voyage, en 1952, avec un chargement de céréales, fut à destination de Montréal. D'après les derniers renseignements (1963), le *Nabob* est affecté au parcours d'Australie et sert également de navire d'instruction de la North German Line; il porte dix-huit candidats officiers à son bord.

Bien que le HMS *Nabob*[‡] n'ait été en service que pendant un peu plus d'un an, on peut dire avec raison que son équipage n'a jamais eu le temps de s'ennuyer. La plupart de ses officiers et matelots canadiens n'avaient servi qu'à bord de petits navires et ils durent s'adapter à des conditions de vie et à des corvées quotidiennes toutes différentes. De plus, il leur fallut s'initier à une discipline nouvelle, le maniement d'avions. Compte tenu du fait que le bâtiment faisait partie de la Marine royale et des consé-

[†] Terme utilisé pour un navire qu'il ne serait pas rentable de réparer et dont la machinerie, etc., a servi, au besoin, pour d'autres bâtiments sous forme de pièces de rechange.

[‡] Des sources allemandes (1963) ont confirmé que le *Nabob* et le *Bickerton* ont été torpillés par le U-354, plus tard coulé par un avion du HMS *Vindex*.



Un *Avenger* avarié jeté par-dessus bord du HMS *Nabob*.



Membres de l'équipage du HMS *Nabob* recueillis par l'*Algonquin*.



Vue du HMS *Nabob* après son torpillage, le 22 août 1944.



Le capitaine Lay, commandant du HMS *Nabob*, inspectant un étançonnement d'urgence.

quences de cette appartenance, il n'est pas étonnant que l'équipage ait eu de nombreuses difficultés à surmonter. En dépit d'efforts soutenus en ce sens, le *Nabob* ne fut jamais rattaché à la Marine canadienne mais, en raison des services qu'il lui a rendus, il s'est mérité une place honorable dans l'histoire de cette marine.

Après le désarmement du *Nabob* le 30 septembre



Le HMS *Nabob* en cale sèche à Rosyth—Vue des dommages causés par le torpillage.

1944, il ne restait plus qu'un seul porte-avions d'escorte, le *Puncher*, mis en service le 5 février 1944, dont l'équipage était canadien.¹⁷ Ce bâtiment avait également été construit par la Seattle-Tacoma S.B. Corporation; bien qu'il fût de la même classe que le *Nabob*, il était de dimensions légèrement plus modestes. Monté par un équipage réduit, il fut mené à Vancouver où le capitaine R. E. S. Bidwell, MRC, en

prit le commandement le 10 avril, pendant les travaux de réparation effectués aux chantiers navals de Bur-rard. Le *Puncher* se rendit à Esquimalt en mai pour y être mis en cale sèche; le 8 juin, accompagné de la frégate HMC *Beacon Hill*, il franchissait le cap de Duntze Head en route pour le littoral oriental des États-Unis. On avait espéré obtenir des avions de combat pour cette traversée mais, comme cela fut impossible, un vieux biplan *Shark* inutilisable fut mis à la disposition de l'équipe du pont d'envol qui s'en servit avec enthousiasme pour les exercices. Le navire fit escale à San Francisco et à San Diego, où le dragueur de mines HMS *Foam* se joignit au groupe. Filant régulièrement à seize nœuds, les trois bâtiments atteignirent Balboa le 23 juin et franchirent le canal de Panama pour continuer leur voyage jusqu'à la Nouvelle-Orléans. A ce port américain, quatre chaloupes à moteur de défense portuaire furent embarquées; après leur livraison à New York, le *Puncher* visita le chantier naval de Portsmouth à Norfolk (Virginie) en vue de l'installation d'affûts de Bofors. Ce travail fut achevé en dix jours et le navire retourna à New York le 22 juillet 1944.

Les préparatifs allaient de l'avant en Italie pour l'invasion du sud de la France;* quarante avions de l'Armée américaine, y compris quelques chasseurs de nuit du type le plus récent, des *P-61*, communément appelés «Black Widows», furent embarqués pour service dans la Méditerranée. Le convoi UGF-13 se rassembla au large de Norfolk le 28 juillet et le porte-avions, alors à l'ancre dans la rade, rallia son poste dans sa colonne. C'était un convoi rapide de 16 navires dont la plupart étaient des pétroliers chargés d'essence antidiétonante ou des transports de troupes ayant à bord environ 18,000 hommes; il était escorté par un croiseur, le USS *Cincinnati*, trois destroyers et six destroyers d'escorte. Le commodore du convoi, à bord du USS *General Blyth*, un pétrolier-transport, tint ses navires en alerte, ordonnant continuellement des exercices de virage d'urgence, de conversion, de lancement d'écrans de fumée, d'artillerie, etc. Le convoi ne fut pas attaqué; au large de la côte d'Afrique, le *Puncher* et un autre porte-avions, le USS *Shamrock Bay*, en furent détachés et furent escortés par quatre chasseurs français jusqu'à Casablanca pour le déchargement des cargaisons. On passa quatre jours au port et le *Puncher* reprit ensuite la mer agissant cette fois comme bâtiment principal d'un groupe de quatre navires marchands qui devaient rallier le GUS-48.[†] Après sa jonction au convoi

principal, sa mission auprès de ses protégés étant terminée, le porte-avions entreprit le lent voyage de retour vers Norfolk.

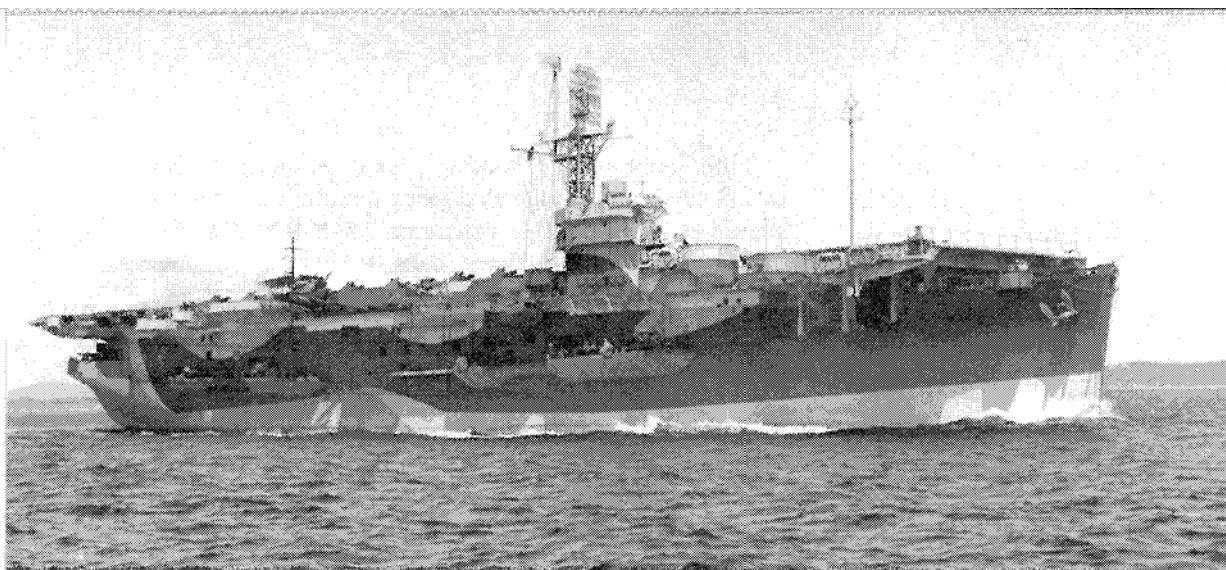
Trois jours après l'accostage, les deux quarts furent très occupés, l'équipage s'employa à monter à bord les avions et fournitures de l'escadron 1845 RNFAA. Ses 18 *Corsair* furent arrimés dans le hangar pendant qu'on disposait sur le pont d'envol les *Hellcat*, les *Avenger*, les *Corsair* et un *Helldiver*, qui tous devaient être solidement fixés. Vingt et un officiers et 125 hommes montèrent à bord et le *Puncher* fit route vers New York pour y prendre d'autres passagers, y compris 28 femmes et enfants. Le convoi CU-38, escorté par le Groupe spécial 21, partit le 4 septembre, mais le porte-avions dut attendre l'arrivée de munitions spéciales et ne prit le départ que le lendemain. Escorté par le USS *Enright*, le *Puncher* fila à toute vitesse pour rejoindre le convoi; dans la matinée du 9 septembre, on aperçut à l'avant les longues colonnes de navires. Cinq jours plus tard, à la position de 260° et à une distance de 45 milles de Bishop Rock, le convoi se divisa et le *Puncher* devint le navire principal d'une section composée de 30 navires répartis sur cinq colonnes. La visibilité étant très mauvaise, on changea de direction aux environs du cap Land's End; à peu près au même moment, trois destroyers canadiens, l'*Assiniboine*, le *Chaudière* et le *Qu'Appelle*, rallièrent le convoi à titre de force avancée de soutien. En trois occasions différentes, le groupe s'attaqua à des objets repérés à l'avant par l'asdic, obligeant le convoi à effectuer des virages d'urgence. Sans autres incidents, le *Puncher* accosta au quai George V à Glasgow et on entreprit immédiatement le déchargement.

Après un court séjour à Glasgow, le *Puncher* retourna à New York en convoi. La même opération recommençait, la cargaison, cette fois, se composant de 78 avions. Le porte-avions quitta de nouveau le port le 6 octobre comme unité du CU-42, à destination de Liverpool pour le déchargement. Le 22 octobre, il était amarré à une bouée à Tail of the Bank, sur la Clyde.

Ses chaudières nettoyées, le *Puncher*, à la grande satisfaction de son équipage, se prépara à jouer le rôle auquel il était destiné. On manifesta un grand intérêt à bord lorsque la catapulte fut mise à l'essai à sept reprises par le lancement d'un *Avenger*, pendant qu'un *Barracuda* décollait et se posait une douzaine de fois. On fut ensuite très occupé à faire subir au porte-avions les modifications nécessaires pour accueillir un escadron de lance-torpilles et pour l'emmagasinage de fournitures. Le grand jour, 26 novembre 1944, arriva, et le *Puncher* se tourna face

* Le débarquement, de son nom chiffré «Operation Dragoon», eut lieu le 15 août 1944.

[†]Convoi lent passant de l'Afrique du Nord aux États-Unis.



LE HMS *Puncher* au large de Vancouver, en 1944.

au vent dans la Clyde pour accueillir 12 *Barracuda* de l'escadron 821. Le lendemain 27, dans la mer d'Irlande, on commença les exercices d'apportage jusqu'à ce qu'un vent froid y mette fin durant l'après-midi. Le *Puncher* pénétrait lentement dans le détroit de Cumbrae à 2020 lorsqu'on reçut de la chambre des machines la nouvelle alarmante qu'une panne de la machinerie avait nécessité l'arrêt des principaux moteurs.* Un vent froid soufflait alors à une vitesse de 40 nœuds; après une période d'assez forte tension pendant laquelle le porte-avions avait «vogué» gracieusement vers la rive occidentale de l'île Great Cumbrae, alors qu'on s'apprêtait à jeter l'ancre, les moteurs recommencèrent à tourner au ralenti. En approchant de la baie de Rothesay, on constata que toutes les billettes avaient cédé, sauf la première à l'intérieur, et le *Puncher* dut s'ancrer au large de Towerr Point. Le lendemain, le navire fit décoller cinq appareils à destination de la station aérienne de Machrihanish et pénétra dans le port où l'attendaient deux remorqueurs qui devaient l'aider à se rendre jusqu'à une bouée. Ce fut une manœuvre épuisante; le câble d'attache de la bouée et celui du premier remorqueur se rompirent en même temps; on vécut ensuite 40 minutes d'angoisse pendant lesquelles le *Puncher* déhalait sans qu'on puisse en maîtriser les mouvements, l'équipage étant gêné dans son travail par le deuxième remorqueur qui ne semblait pas comprendre les ordres qui lui étaient communiqués. Finalement, les cordages furent fixés et le navire se balança jusqu'à sa bouée où il passa le mois suivant en radoub.

Pendant les réparations, on eut besoin d'une grue flottante; comme il n'y en avait pas sur les lieux, le porte-avions fut transporté à Gareloch pour quatre jours et revint à sa bouée le 22 décembre. Les pièces de rechange pour les moteurs furent tirées du *Nabob* qui gisait abandonné à Rosyth. Le *Puncher* fut décla-

ré prêt pour les essais en mer le 28 décembre après que le personnel de la chambre des machines eut abattu une somme énorme de dure besogne. L'escadron 821 fut rembarqué et les exercices de vol reprirent au début de la nouvelle année.

Pendant la plus grande partie de janvier 1945, lorsque le temps le permettait, les exercices se continuèrent tant la nuit que le jour. Le programme dut subir une brève interruption le 15, lorsqu'on reçut un message indiquant qu'un porte-avions de la même classe, le HMS *Thane*, avait été torpillé ou avait heurté une mine au large du navire-phare de la Clyde. Deux avions du *Puncher*, armés de grenades sous-marines, furent les premiers rendus sur les lieux et assurèrent pendant deux heures une patrouille de couverture au-dessus du porte-avions atteint. Le *Thane*, qui avait eu dix hommes de tués, fut par la suite remorqué jusqu'à Greenock par la frégate HMS *Loring*.

Le *Puncher* prit la mer le 29 janvier pour les derniers exercices de la série, mais la neige épaisse et le brouillard l'obligèrent à retourner à Rothesay. Le lendemain, il était à Tail of the Bank pour y recevoir la visite de l'honorable Angus L. Macdonald, ministre de la Défense nationale pour les Services navals, et du vice-amiral G. C. Jones, CB, MRC, chef de l'état-major naval. Maintenant prêt à entrer en action pour de bon, le *Puncher* reçut l'ordre de rallier la Home Fleet. Le 1^{er} février 1945, il remontait les Minches en route pour le nord de l'Écosse, escorté par le HMS *Towey* et le HMCS *Iroquois*. Une des patrouilles aériennes du porte-avions aperçut un sous-marin qui exécutait une plongée éclair sur bâbord, mais il fut impossible de repérer de nouveau l'ennemi. Le *Puncher* jeta l'ancre à Scapa Flow et, du 5 au 9 février, il s'occupa des préparatifs de sa première opération. Le 9, il se rendit à Scapa Flow pour y recevoir quatorze *Wildcat* de l'escadron 881¹⁸ et quatre *Barracuda* de l'escadron 821, venus de la station aéronavale royale de Hatston.

* Dommage au piston primaire à basse pression et à la première roue de démultiplication.

Pour l'opération *Selenium I*, la Force I* quitta Scapa dans la nuit du 10 février pour faire la patrouille à portée de canon de la route de navigation qu'empruntait l'ennemi entre Bud et Kvitholm, au large de la côte de Norvège¹⁹, et elle s'approcha, en provenance du nord-ouest, après la tombée de la nuit le lendemain. La Force 2, composée du croiseur HMS *Devonshire* (officier supérieur), de deux porte-avions d'escorte, le *Premier* et le *Puncher* et de quatre destroyers, traversa la mer du Nord en direction de la Norvège le 11 février; des *Wildcat* du *Premier* et du *Puncher* assurèrent une couverture aérienne à la Force I par un temps idéal durant les premières heures de clarté, le 12. Aucun navire ennemi ne fut aperçu et, l'opération *Selenium I* achevée, la Force 2 passa à *Selenium II*, expédition de mouillage de mines dans Skatestrommen, vis-à-vis du phare de Skaten, par des avions du *Premier*, pendant que la couverture supérieure était assurée par des chasseurs du *Puncher*. Le contingent engagé par le *Premier* se composait de sept poseurs de mines *Avenger* et de quatre *Wildcat* d'escorte rapprochée, de l'escadron 856. Cinq mines furent correctement posées, une autre larguée au «cran d'arrêt» et la septième dut être jetée à la mer par un *Avenger* revenu hors de combat au porte-avions. Tous les appareils se posèrent sans encombre, mais le succès du *Puncher* ne fut pas complet, gâté qu'il fut par un accident survenu lorsque le pilote d'un des chasseurs fut aveuglé par le soleil en tentant de se poser. Négligeant d'obéir à l'officier d'appontage qui lui signalait de «remonter», le pilote heurta la pente à l'extrémité arrière du pont d'envol et sa roue de béquille et son crochet furent arrachés. Il rebondit sur le pont agité par le roulis et le tangage, avant d'aller donner contre la barrière; pendant ce temps, les mitrailleuses partirent accidentellement et blessèrent cinq hommes sur le pont d'envol. Les deux forces se retirèrent vers l'ouest et rentrèrent à Scapa Flow le 13.

Les avions furent catapultés ou décollèrent pendant que le *Puncher* était à l'ancre, mais le 17 février le navire sortit de la rade en prévision d'une nouvelle attaque par des *Barracuda* et des *Wildcat*. L'opération suivante dans les eaux norvégiennes était aussi divisée en deux parties, la première (du nom chiffré de *Shred*) étant une expédition de dragage de mines par six unités de la 10e flottille de dragueurs de mines dans un secteur, au large du Stavanger, que les Allemands avaient miné, soupçonnait-on. Les navires partirent aux petites heures, le 21 février, et furent suivis d'un groupe de soutien composé du *Dido*, du

Puncher, du *Premier* et de trois destroyers. Une mer agitée battait les côtes ennemis et le déploiement du dispositif de dragage fut un tour de force pour la 10^e flottille. L'opération fut réussie bien qu'aucune mine n'ait remonté à la surface. Durant la matinée du lendemain, le *Puncher* se tourna face au vent et neuf *Barracuda*[†], flanqués de huit *Wildcat*, s'envolèrent pour une sortie aérienne de mouillage de mines, l'opération *Ground-sheet*. Huit autres *Wildcat* du *Premier* assurèrent la couverture supérieure et on se dirigea vers le continent. Malheureusement, le groupe se trouva en vue de la terre en face de Stavanger plutôt qu'à Utsire et les chasseurs perdirent le contact. Il fallut faire face à un feu de DCA intense et précis et deux des mouilleurs de mines furent abattus. Les sept autres posèrent leurs mines dans le chenal de Karmoy pendant que les chasseurs démolissaient un hydravion *Dornier 24* à ses amarres et mitraillaient deux bâtiments ressemblant à des silos sur les quais de Stavanger. Sa mission terminée, le groupe retourna à sa base.

Le *Puncher* était à l'ancre à Scapa Flow, le 24 février, lorsque, par un vent léger, il se mit à glisser inopinément vers un «écran»[‡] qui se trouvait à proximité; on constata par la suite que le câble s'était détaché du pivot de l'ancre (tribord). On relâcha l'ancre de bâbord mais à cause de la proximité de l'obstacle, le navire ne put remettre ses moteurs en marche. A minuit, des vents de l'intensité d'une rafale avaient poussé le navire juste au-dessus de l'obstacle; cependant, lorsque le vent s'apaisa le 26, on constata que l'hélice et le gouvernail n'étaient pas avariés. De forts vents balayèrent les Orkney sans répit jusqu'au 10 mars, de sorte que la communication par bateau avec le rivage était difficile et qu'il fallait surveiller l'ancre continuellement. Sur le plan opérationnel, ce fut une période paisible, car la Home Fleet manquait de destroyers pour escorter les gros bâtiments.

Quatre porte-avions d'escorte, – le *Puncher* et les navires britanniques *Searcher*, *Nairana* et *Queen*, – deux croiseurs britanniques, – le *Bellona* et le *Dido*, – et une escorte de sept destroyers partirent, le 24 mars, pour une sortie dans les eaux norvégiennes, l'opération *Prefix*. Bien que le temps ne fût pas encore très propice, un groupe d'appareils du *Searcher* et du *Queen* décolla, dans la matinée du 26, pour aller s'attaquer à des navires de commerce dans les passages de Trondheim et autour de Kristiansand-Nord. Plus près de la côte, dont on s'approcha à 300 pieds,

[†] Des *Barracuda* Mark III munis d'un dispositif de décollage à fusée auxiliaire.

[‡] Dispositif anti-sous-marin faisant partie des défenses de la base.

* Les croiseurs britanniques *Norfolk* et *Dido* et trois destroyers.

les conditions étaient meilleures et deux navires qui remontaient le fjord Tustna-Stablen furent assaillis. Pendant cette opération, des huit ou dix *Messerschmitt* auxquels deux groupes de *Wildcat* s'attaquèrent, trois furent abattus et deux autres endommagés.

Les *Avenger* n'eurent pas autant de veine. Ne trouvant pas de cibles appropriées, il leur fallut se défaire de leurs bombes et revenir à la flotte. L'opération *Muscular*, raid de nuit par des avions du *Nairana*, dut être abandonnée à cause du mauvais temps; il fut aussi impossible de voler le lendemain pour la même raison.

Strike C., dernière phase de l'opération *Prefix*, était un raid de chasseurs contre des navires marchands ennemis à Aalesund. Deux navires qui se trouvaient le long d'une jetée furent attaqués et on fit «taire» un poste de T.S.F. de l'île Vikero. Sauf un *Barracuda* qui ne revint pas d'une patrouille anti-sous-marin, les porte-avions et leurs escortes rentrèrent à Scapa Flow.

Une force puissante,* dont le *Puncher* faisait partie, prit ensuite la mer pour s'attaquer, mais sans succès, à un dépôt de ravitaillement de sous-marins à Kilbotn (Norvège). Les navires franchirent le Cercle arctique par un temps de rafales, sur une mer déchaînée, le 7 avril; les destroyers de couverture avaient beaucoup de difficultés à suivre les gros navires de ligne qui eux-mêmes avaient peine à s'aligner sur le bâtiment précédent. Après cinq jours d'allées et venues, l'opération, après avoir été retardée, fut finalement contremandée.²⁰

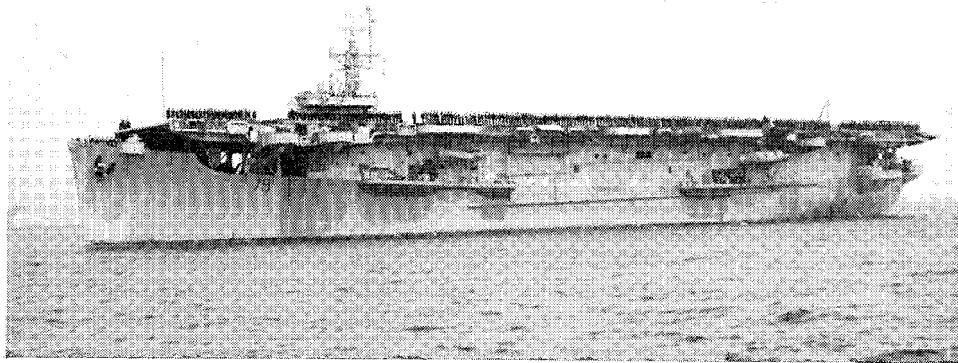
De retour dans les Orkney, le *Puncher* fut allégé de tous ses avions, car sa carrière au sein de la Home Fleet tirait maintenant à sa fin. En guise d'adieu, l'amiral McGrigor, sous les ordres duquel le porte-avions avait combattu, fit l'inspection du navire et de son équipage avant de passer la revue à un défilé. Quelques jours plus tard, le *Puncher* fut escorté jusqu'à la Clyde par les destroyers britanniques *Savage* et *Scourge* pour y faire nettoyer ses chaudières; par la suite il fut mis en cale sèche près de Glasgow et c'est là qu'il se trouvait le 8 mai, date officielle de la fin des hostilités en Europe. La célébration de la victoire causa un certain retard et le bâtiment ne quitta la cale sèche que le 11 mai pour redescendre la Clyde en vue de procéder à des essais. Le 15 mai 1945, le *Puncher* passa sous le commandement de l'officier général préposé à l'instruction sur porte-avions (FOCT) et un message de félicitations lui fut adressé à cette occasion par l'amiral McGrigor.²¹

* Le *Searcher*, le *Queen*, le *Trumpeter*, le *Bellona*, le croiseur britannique *Birmingham* et huit destroyers. Opération *Newmarket*.

La guerre était maintenant terminée pour le porte-avions, car il avait été décidé de ne pas l'envoyer en Extrême-Orient; à partir du milieu de mai jusqu'à la deuxième semaine de juin, il fut employé, sous les ordres du FOCT, à des exercices d'apportage pour les escadrons 1790 et 1791. A l'arrivée de l'escadron 1790, le crochet du deuxième *Firefly* se rompit en heurtant un câble d'arrêt sur le pont et l'avion alla s'écraser dans les barrières qu'il enfonça; puis il alla donner contre les bossoirs et plongea dans la mer. Une péniche Fairmile, qui se tenait à proximité du porte-avions pour servir de «vedette de secours», accourut immédiatement pour recueillir les deux hommes d'équipage mais, malheureusement, l'observateur s'était noyé. Cet incident mis à part, la période d'instruction fut fructueuse et les escadrons atteignirent un haut degré d'efficacité.

Après le retour à Tail of the Bank, des travailleurs procédèrent au soudage d'un grand nombre de couchettes à double étage sur le pont du hangar et transformèrent des ateliers en salles de toilette pour préparer le *Puncher* à sa carrière de transport de troupes. Quatre cent quatre-vingt-onze-marins, dont 50 membres du Service naval canadien féminin, rallièrent le *Puncher* dans la Clyde et le navire fila à vive allure sur Halifax où il arriva par un épais brouillard, le 2 juillet, se retrouvant pour la première fois depuis plus d'un an dans les eaux canadiennes. Durant les 11 jours qu'il passa au quai, son équipage fut réduit à un effectif de transport. Une défectuosité de moteur ayant été constatée, les autorités de l'Amirauté décidèrent d'envoyer le porte-avions au chantier naval de Portsmouth (Virginie). Le *Puncher* se rendit donc à la base américaine le 14 juillet; une fois les radoub terminés et après l'embarquement d'un chargement d'avions, il partit pour New York. Une autre traversée de transport de troupes fut entreprise le 3 août; une semaine plus tard, au large de la côte occidentale de l'Irlande, le *Puncher* capta le message ordonnant à une frégate de se porter au secours d'un bombardier Halifax qui s'était écrasé à 130 milles au nord de la position du navire. Après avoir informé le commandant en chef des approches de l'Ouest, ainsi que l'Amirauté, de ses déplacements, le *Puncher* porta immédiatement sa vitesse au maximum pour se rapprocher de la scène. Il arriva sur les lieux à 1800 et constata que le SS *Jamaica Producer* de 5,300 tonnes avait sauvé l'équipage de six hommes, une heure auparavant, après que l'avion eut coulé. Suivant les instructions des autorités navales, les survivants furent transférés à bord du porte-avions et on repartit pour la Clyde.

En août 1945, le *Puncher* fut officiellement prêté²²



Le HMS *Puncher* entrant dans un port.

au gouvernement canadien pour le transport de troupes; à partir de ce moment-là jusqu'à Noël, il fit des traversées de l'Atlantique dans les deux sens, Halifax et la Clyde étant ses ports terminus. Des fournitures et un détachement destinés au nouveau porte-avions léger canadien, le *Warrior*, alors en construction à Belfast, arrivèrent en octobre. Durant ses deux dernières traversées vers l'ouest, le *Puncher* eut souvent à lutter contre les intempéries. Il lui fallut caranguer le 14 novembre par un vent de 55 noeuds qui se transforma en véritable tempête venant de l'ouest, deux jours plus tard. Pendant qu'il était aux prises avec une mer turbulente, l'avant de son pont d'envol et la structure de dessous furent endommagés par quelques vagues déferlantes d'une hauteur exceptionnelle. Durant son dernier voyage de retour, il passa par le cen-

tre d'une dépression, le baromètre indiquant 839 milibars, et fut retardé de 48 heures sur son heure prévue d'arrivée à Halifax.

Le porte-avions fit ensuite route vers le sud à destination de Norfolk au début de la nouvelle année; le 16 janvier 1945, le Pavillon anglais était abaissé pour la dernière fois, le bâtiment passant de nouveau à la Marine américaine. Ainsi se termina la belle carrière du HMS *Puncher*; il avait servi en eaux ennemis, parcouru des milliers de milles et ramené de nombreux Canadiens d'outre-mer²³. Son équipage avait acquis une somme considérable d'expérience dans la conduite des porte-avions d'escorte «Woolworth». Ces connaissances devaient être d'un grand secours à la MRC dans l'exécution de son audacieux programme d'équipement complet de plus gros navires.

RÉFÉRENCES

¹Dans une dépêche du 10 avril 1943, expédiée par l'entremise du Haut-commissaire du Royaume-Uni, l'Amirauté déclarait qu'elle se chargerait volontiers d'initier des marins canadiens aux opérations aériennes et qu'elle les utiliserait pour atténuer les problèmes de personnel de l'Aéronavale (RNFAA) jusqu'à ce que la MRC ait besoin d'eux.

²DOD,D of P to VCNS, «Programme touchant le Service aéronaval canadien.» NS 1700-913 (1).

³Les instructions du capitaine Lay étaient contenues dans un mémoire du 29 avril 1943 du ministre de la Défense nationale pour les services navals, l'honorable Angus L. Macdonald, C.R.

⁴Trente pilotes et 25 observateurs; SCNO (Londres) au secrétaire de l'Amirauté, 17 août 1943. NS 53-17-1 (I).

⁵En -août 1943, leur groupe comptait:

Pilotes reçus, 23;

Observateurs, 3;

Pilotes à l'instruction, 3.

DOD & D of P à VCNS, «Programme touchant le Service aéronaval canadien», 6 avril 1943. NS 1700-913 (I).

⁶NS 1700-913 (I).

⁷G. N. Tucker, *The Naval Service of Canada*, II, 92. Délibérations du Comité de guerre du cabinet, 8 septembre 1943, NS 8020-1 (2).

⁸Attributions et recommandations, MRC NS 1084-1-3 dans NS 1700-913 (I).

⁹G. N. Tucker, *The Naval service of Canada*, II, 92.

¹⁰Rapport du capitaine W. B. Creery, MRC, 12 décembre 1943. NS MS 1017-10-22 (1).

¹¹Renseignements sur le NABOB tirés de «*Reports of Proceedings*», NS 1926-500-329 (I).

¹²On finit par autoriser un arrangement en vertu duquel la solde du personnel aérien de la MR devait être portée à un niveau équivalent aux barèmes de la MRC. CP 98/185 du 10 janvier 1945. NS 2420-38-1 (I) et (2).

¹³Ce convoi de 33 navires marchands était parti de Loch Ewe le 15 août et arriva sans encombre à destination. Les navires et les avions d'escorte avaient détruit trois sous-marins.

¹⁴D'après les Allemands, le *Tirpitz* n'avait pas été atteint

au cours de l'une ou l'autre de ces attaques (phases I et II de l'opération *Goodwood*). La phase III eut lieu le 24 août et les Allemands confirmèrent que le navire avait été touché deux fois. A cause d'une alternance de brouillard et de grand vent, il fut impossible d'exécuter la phase IV avant le 29 août. Cette fois-là non plus, d'après les Allemands, le *Tirpitz* ne fut pas touché.

¹⁵Le *Nabob* eut la bonne fortune d'avoir à son service un chef charpentier (J. R. Ball, ON V-25218) qui avait déjà été employé à Saint-Jean à des travaux d'étaconnement sur des navires torpillés et qui connaissait à fond ce travail.

¹⁶Onze hommes de la MRC et dix de la MR furent tués ou portés disparus à la suite de l'explosion. On trouva dans le flanc du navire une trouée de cinquante par quarante pieds.

¹⁷Ces renseignements sur le HMS *Puncher* sont tirés de «*Reports of Proceedings*». NS 1926/500/413 (I).

¹⁸L'escadron 881 devint une unité de la MRC en mai 1951. Désigné sous l'appellation de VS 881, il fut combiné à la VS 880 pour former une nouvelle VS 880, en juillet 1959.

¹⁹Bud se trouve à 62° 54' N, 06° 55' E; et Kvitholm à 63° 01' N, 07° 15' E.

²⁰Kilbotn n'échappa pas à l'attention de la FAA. Des avions y menèrent un raid réussi durant la dernière opération de la Home Fleet, du nom chiffré de *Judgment*, entre le 1^{er} et le 5 mai 1945; le *Black Watch*, ravitailleur de sous-marins de 5,035 tonnes et le U-711 y furent coulés. Grande-Bretagne, État-major de la Marine, Section de l'Histoire, *The War at Sea*, janvier à septembre 1945, VI, 222 et 223.

²¹«Aux *Vindex Trumpeter Searcher Nairana Puncher* de la part du CS-1. Occasion de votre départ de Home Fleet vous exprime grande admiration pour votre excellent travail. Ai toujours été sûr qu'en toutes circonstances je n'avais qu'à faire appel à vous pour que tâche soit exécutée et bien exécutée. Bonne chance à tous. 141110B.»

²²Message de l'Amirauté 191840Z d'août 1945, et message du N.S.H.Q. 221407Z d'août 1945.

²³Pour la traversée vers l'ouest, les passagers étaient au nombre de 3,665; pour le voyage de retour au Royaume-Uni, il y en avait 1,595, dont le contre-amiral Murray qui avait récemment abandonné son poste de commandant en chef du secteur canadien du Nord-Ouest de l'Atlantique et qui devait bientôt prendre sa retraite de la Marine royale du Canada.

CHAPITRE IV

LA VOIE EST OUVERTE À UNE AÉRONAVALE CANADIENNE

Moins de deux semaines après le désarmement du *Puncher*, la Marine royale du Canada, concrétisant une idée qui remontait à plus de deux ans, mettait en service un porte-avions léger d'escadre, le *Warrior*. On se rappelle que le comité mixte MRC/ARC, constitué après la Conférence de Québec en 1943, avait recommandé en octobre cette année-là «que la Marine se procure et qu'elle mette en service des porte-avions».

L'état-major de la Marine, après avoir étudié la question à la lumière du projet de participation de la MRC à la guerre dans le Pacifique, proposait alors «en principe» l'acquisition de deux porte-avions légers d'escadre¹. C'était la première fois qu'on mentionnait expressément cette catégorie de navires. Il en fut question une deuxième fois à une réunion du Comité du cabinet de guerre, le 12 janvier 1944, lorsque le ministre de la Marine déclara qu'aucun navire de cette catégorie ne serait accessible à la MRC avant janvier 1945; en conséquence, on approuva le transfert du *Nabob* et du *Puncher*.

Étant donné qu'on avait décidé d'armer des porte-avions, il fallait établir au QG une autorité appropriée; à la recommandation de l'état-major de la Marine², le Conseil de la Marine approuva le 31 mars 1944 la formation d'une section aérienne ayant à sa tête un directeur de la division de l'Aéronavale³.

Officieusement, l'Amirauté fut tenue au courant des plans de la MRC au cours des mois qui suivirent en 1944 et c'est sous forme d'un aide-mémoire adressé à la CNMO^{*}, en date du 17 juillet, que Londres fut

informée officiellement pour la première fois que le Canada désirait obtenir des porte-avions légers d'escadre. On y déclarait que le NSHQ envisageait l'emploi, pour la guerre dans le Pacifique, «de deux porte-avions d'escorte qu'on pourrait échanger plus tard pour deux porte-avions légers d'escadre» et qu'il y aurait lieu d'en informer l'Amirauté. L'initiative passa ensuite à l'autorité navale britannique qui communiqua, les 28 et 31 août, par l'entremise de la CNMO, deux messages officiels indiquant qu'elle songeait à réserver à cette fin deux porte-avions légers d'escadre et que son choix s'était fixé provisoirement sur l'*Ocean* et le *Warrior*. Le *Nabob* fut torpillé durant la troisième semaine d'août et il devint évident qu'il ne pourrait plus être remis en service. Cet événement hâta les négociations; au début de septembre, le NSHQ informa la CNMO qu'il désirait armer le *Vengeance* pour remplacer le *Nabob* et l'*Ocean*, ou le *Warrior* pour remplacer le *Puncher*. De son côté, la CNMO fit savoir que, la date d'achèvement du *Vengeance* ayant été avancée à décembre 1944, il serait impossible à la MRC d'en fournir l'équipage et qu'on offrirait probablement de terminer l'*Ocean* et le *Warrior* en avril et mai 1945.

Toutes les difficultés semblaient désormais aplaniées mais, malheureusement, les pourparlers se heurtèrent à de fâcheux écueils en octobre. Premièrement, à la lumière des événements survenus en Extrême-Orient, le Comité de guerre du cabinet eut l'occasion de reviser la contribution navale canadienne projetée pour ce théâtre de guerre et de la fixer à un effectif de 13,000 hommes et à une flotte comprenant deux porte-avions légers d'escadre.⁴ Les choses s'en trouvaient compliquées pour l'Amirauté qui avait compté sur la MRC pour satisfaire à 30 p. 100 environ des effectifs d'escorte ainsi que pour l'armement de cer-

* Mission navale canadienne outre-mer au Royaume-Uni. Le 15 mai 1944, le titre d'Officier en chef de bord (Londres) avait été aboli et la CNMO avait été établie sous la direction d'un Officier général en chef (outre-mer). Le vice-amiral Nelles occupait ce dernier poste à l'époque.

tains naviresateliers, dans les deux cas afin d'atténuer la pénurie de marins. Deuxièmement, le gouvernement canadien décida que le Canada ne devait pas participer aux opérations dans l'Océan Indien, son apport devant se limiter au Pacifiques.⁵ D'autre part, l'Amirauté, qui souhaitait conserver sa liberté d'action à l'égard de l'utilisation des porte-avions, ne pouvait guère accueillir cette idée avec beaucoup d'enthousiasme.

Les pourparlers se continuèrent et, en novembre, le Conseil de l'Amirauté approuva le transfert; il fit part de la proposition au cabinet britannique. La CNMO fit rapport que la Division des plans de guerre de l'Amirauté avait définitivement fixé son choix sur l'*Ocean* et le *Warrior*, leur achèvement étant maintenant prévu pour juillet et septembre 1945 respectivement. La MRC avait elle aussi ses problèmes d'effectifs et le NSHQ dut répondre qu'on ne pouvait accepter de porte-avions avant septembre, ce qui écartait l'*Ocean*. A la fin de l'année, la CNMO signala qu'on proposait maintenant l'*Ocean* et le *Magnificent*, qui devaient être achevés en septembre et novembre 1945.

C'est le 14 janvier 1945 que le Royaume-Uni communiqua l'offre officielle de transfert; il proposait que les navires soient mis en service à titre de navires canadiens puisqu'on n'avait à craindre aucune complication en matière de prêt-bail. Les autres propositions principales portaient: Que la MR fournirait les escadrons mais demandait au gouvernement canadien de payer la solde de tous les membres de la MR qui en feraient partie; qu'on invitait la MRC à ne pas changer les noms des porte-avions; que les navires devaient demeurer sous le contrôle opérationnel de la MR. Étant donné la politique déclarée du gouvernement canadien, il fut entendu que les porte-avions serviraient dans le Pacifique mais que «les circonstances pourraient exiger qu'ils soient utilisés dans l'Océan Indien». Il n'était pas fait mention de la possibilité d'une acquisition permanente.

La question de savoir où ces navires seraient affectés était naturellement litigieuse et les deux parties furent amenées à soumettre des propositions et des contre-propositions. En fin de compte, le Comité de guerre du cabinet accepta, le 14 février 1945, le transfert des porte-avions «pourvu que le Canada ait le droit de les acheter plus tard s'il le désirait et à la condition que leur action soit limitée au Pacifique, en conformité de la ligne de conduite préalablement arrêtée par le Gouvernement». Du point de vue de l'Amirauté, cette solution était assez décevante; aucun progrès ne fut réalisé en mars sauf que, du côté canadien, il fut décidé de commencer l'infiltration de

personnel dans les porte-avions légers d'escadre de la MR pour que les Canadiens y acquièrent de l'expérience. Les communications reprirent en avril à l'échelon officieux quand on demanda de confirmer que le *Warrior* et le *Magnificent* pouvaient être acceptés⁶. La réponse adressée à Londres fut affirmative, à la condition cependant que les négociations aboutissent prochainement. La CNMO ne négligeait aucun effort pour en arriver là, mais il lui fut impossible d'obtenir une décision rapide, M. Churchill ayant ordonné que la question soit étudiée en même temps que le transfert de navires à l'Australie; or cette dernière transaction était retardée par des complications financières. Pour accélérer les choses, la CNMO proposa qu'on ait recours à un message personnel au niveau ministériel ou à un échelon plus élevé mais le NSHQ répondit que la décision du gouvernement concernant les volontaires de la guerre du Pacifique^{*} empêchait le cabinet de remettre officiellement sur le tapis la question des porte-avions.

Finalement, le cabinet britannique accepta la proposition canadienne (message du 23 avril de la CNMO). Le ministre canadien de la Marine en fit part au Comité de guerre et la CNMO reçut l'ordre de prendre des dispositions officielles en vue du transfert de deux porte-avions légers d'escadre et d'une flottille de destroyers d'escadre, aux conditions convenues⁷. Les négociations avaient été passablement compliquées et prolongées mais, comme la guerre touchait à sa fin dans l'Atlantique, la MRC pouvait envisager l'avenir avec confiance dans la perspective de la mise en service de deux porte-avions modernes montés par des Canadiens.

Les futurs escadrons canadiens destinés aux nouveaux navires commencèrent à se constituer à l'été de 1945; déjà, les fondements en avaient été établis en juin 1944 à une réunion du Conseil de la Marine. A ce moment-là, on avait approuvé la mise à l'instruction d'un noyau d'effectifs et le NSHQ avait informé la CNMO à Londres que la MRC désirait se fixer «comme objectif initial» la formation du personnel de deux escadrons de chasseurs, de deux escadrons TBR (torpillage-bombardement-reconnaissance) et de l'effectif aérien de deux porte-avions d'escorte. En septembre 1944, le Conseil était saisi d'un mémoire afférent à un «Groupe spécial de porte-avions de la MRC» pour lequel on recommandait l'établissement d'un contingent aéronaval. Le commander J. S. Stead,

* M. Mackenzie King avait récemment ordonné de n'envoyer que des volontaires dans le Pacifique; on en conclut qu'il fallait interroger tous les militaires pour leur demander s'ils étaient disposés à servir.

MRC, alors DNAD, était parti pour une visite au Royaume-Uni et la décision relative à ce document fut différée jusqu'à son retour en octobre; cependant, le Conseil exprima l'opinion que tout porte-avions léger d'escadre dont on ferait l'acquisition devait être armé de la même façon que les porte-avions d'escorte, c'est-à-dire qu'ils continueraient d'être des navires britanniques. En octobre, les négociations relatives aux porte-avions en étaient à un stade délicat et aucune décision définitive n'était possible à l'égard d'un contingent aérien. La question devait donc forcément demeurer «à l'étude». Au début de 1945, le Conseil de la Marine, en recommandant l'acquisition de porte-avions légers d'escadre, proposait d'apporter une nouvelle modification aux conditions, à savoir que les escadrons aériens de la MR dans les rangs desquels on avait procédé à l'infiltration de Canadiens devaient être affectés aux deux navires, dans la mesure où les besoins opérationnels le permettaient. Le gouvernement canadien fit part de son acceptation conditionnelle des porte-avions en février; en même temps, on demanda à la CNMO de discuter la question des escadrons avec les Britanniques.

Dès que la politique afférente au *Warrior* et au *Magnificent* eut été définitivement arrêtée en avril, l'Amirauté, se guidant sur la proposition canadienne touchant le contingent aérien, entreprit de former des escadrons de la MR pour les navires à équipage mixte MRC/MR. Des pilotes et des observateurs détenant des brevets d'officiers canadiens furent recrutés parmi ceux qui servaient dans l'Aéronavale britannique (nous avons déjà dit comment ils avaient été engagés).⁷ De plus les anciens membres de l'ARC,⁸ transférés à la RNVR (A) en réponse à un appel de volontaires de l'Amirauté pour service en Extrême-Orient dans l'Aéronavale, représentaient une autre source commode de recrutement. Certains de ces aviateurs, instruits dans le maniement des *Seafire* et des *Corsair*, étaient des candidats tout désignés pour les unités de combat «canadianisées». Pour les *Barracuda* des nouveaux escadrons, de futurs télégraphistes-mitrailleurs d'aviation étaient à l'instruction mais ils ne furent pas mobilisés car on constata qu'ils étaient en surnombre dans la MR; quoi qu'il en soit, on s'occupait à transformer les avions en biplaces pour service possible dans le Pacifique.

Aboutissement d'un programme de formation mis au point par des représentants de la MRC et de l'Amirauté le 31 juillet 1944 en vue de l'instruction

de prépoe4s à l'entretien pour les porte-avions et les escadrons, un personnel qualifié commençait à sortir des établissements de la MR.⁹ A la suite de la réunion de juillet, le premier contingent d'apprentis-mécaniciens d'aviation, recruté parmi des matelots et des chauffeurs de la Marine canadienne était arrivé au Royaume-Uni; en janvier 1945, leur nombre était passé à 482.¹⁰ En même temps qu'on préparait des hommes pour des postes subalternes, on avait envoyé des marins de grades plus élevés se spécialiser dans leur discipline particulière, y compris la mécanique des moteurs, la mécanique électrique et la mécanique d'artillerie; tous étaient inscrits à des cours de longue durée pour s'adapter aux fonctions correspondantes dans l'aviation. Des hommes qui avaient exercé leur métier dans l'aviation civile étaient à l'instruction et se préparaient aux fonctions d'officiers-mariniers mécaniciens, avec spécialité soit dans les moteurs soit dans les fuselages. Pour prendre charge d'équipes d'entretien aérien, des officiers du génie étaient allés passer six mois au Collège royal de génie naval de Keyham; d'autres suivaient des cours de génie aéronautique à l'Université de Toronto. L'envoi, à bord du navire britannique *Ariel*, de matelots ayant le diplôme d'immatriculation pour qu'on les y prépare au métier de mécaniciens de radio-aviation permit de répondre aux exigences compliquées d'un service de communication radio pour un escadron d'avions; à mesure que progressait le cours de huit mois, les élèves étaient divisés en groupes pour se spécialiser dans divers types de radars aériens. Enfin, on avait envoyé à la station aéronavale d'Eastleigh de futurs préposés au matériel de sécurité pour qu'on les initie aux mystères des parachutes *Mae West*[†] et des youyous. En mai 1945, mois qui précéda la mise en activité du premier escadron mixte, la CNMO fit rapport à Ottawa que le personnel aérien de la MRC était épargné partout en Grande-Bretagne dans douze écoles différentes.

Le 15 juin 1945 marque une date mémorable dans les annales de l'aéronavale canadienne; c'est ce jour-là que l'escadron 803, muni de chasseurs *Seafire*, se regroupa à la station aéronavale royale d'Arbroath (Écosse) pour service éventuel à bord d'un porte-avions canadien. Ayant été l'un des premiers escadrons de la RNFAA, il s'était acquis une enviable réputation au cours de la guerre. Il s'était signalé de bonne heure durant la campagne de Norvège lorsque des appareils *Skua* des escadrons 800 et 803, partis des îles Orkney et luttant jusqu'à la limite de leurs possibilités, coulèrent le croiseur allemand *Königs-*

* Voir p. 24.

† Gilets de sauvetage gonflables.

berg dans le port de Bergen le 10 avril 1940. L'escadron rallia ensuite l'*Ark Royal* pour des opérations à Dakar et à Oran contre le régime français de Vichy. Après avoir échangé ses avions pour des *Fulmar*, l'unité passa au *Formidable* et prit part, à la bataille décisive engagée contre des navires de ligne italiens au large du cap Matapan en mars 1941. Après avoir participé à la bataille de Crète et à la campagne de Syrie, il fut affecté au soutien direct de l'armée dans le désert de l'Ouest. En mars 1942, l'escadron 803 fit une traversée épique de l'Égypte à Ceylan et, dans la défense de Colombo contre les raids japonais le 5 avril, il perdit quatre appareils et trois pilotes; trois jours plus tard, il tentait vainement d'empêcher des avions ennemis de couler l'*Hermes* au large de la côte. Après son service en Afrique orientale, l'escadron fut désarmé en 1944. Il avait compté dans ses rangs le lieutenant Robert Hampton Gray, CV, DSC, RCNVR.

Deux semaines après que l'escadron 803 eut commencé ses préparatifs, le premier escadron TBR (torpillage-bombardement-reconnaissance), le 825, équipé de *Barracuda* était constitué le 1^{er} juillet à la station aéronavale britannique de Rattray (Écosse). Lui aussi avait une longue histoire qui remontait à la fusion de deux sections de la RAF à bord de l'*Eagle* en 1934. Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'unité avait été affectée aux patrouilles aériennes pendant l'évacuation de l'armée britannique de Dunkerque. Passée ensuite au *Victorious*, elle avait pris part à l'attaque contre le cuirassé allemand *Bismarck* et c'est d'elle que venait la première torpille qui le toucha. Peu de temps après, l'escadron 825 était transféré à l'*Ark Royal* et perdait tous ses appareils mais pas un seul homme, lorsque le porte-avions fut coulé au large de Gibraltar. On ne disposait que de six *Swordfish* lorsque l'escadron alla refaire son armement dans le sud de l'Angleterre et tous les six participèrent à l'attaque contre les gros navires allemands *Scharnhorst*, *Gneisenau* et *Prinz Eugen*, quand ils tentèrent de s'échapper de Brest en remontant la Manche en février 1942. Tous les appareils furent détruits et cinq seulement des dix-huit membres de l'équipage survécurent; la Croix Victoria fut décernée à titre posthume au commandant, le lieutenant-commander (A) E. Esmondo, DSO, MR. En décembre 1943, l'escadron 825 passa au HMS *Vindex*; c'était le début d'une longue association qui fut marquée par de nombreuses sorties contre l'ennemi dans les eaux de l'Atlantique et de l'Arctique. Un des faits saillants de cette période fut le passage des convois JW 59 et RA 59A à destination et en provenance du nord de la Russie en août 1944. Après deux autres missions de couverture de

convois, l'escadron 825 fut démembré.

Une autre unité TBR, la 826^e, munie elle aussi de *Barracuda*, fut la suivante à être mise en service, le 15 août 1945 à la station aéronavale d'East Haven (Écosse). Cet escadron avait été initialement mis en service en mars 1940 et muni d'appareils *Albacore* qui en étaient alors à leurs débuts dans la flotte. D'abord rattachée au Service de défense côtière de la RAF elle fit partie du contingent aérien du *Formidable* et prit part à la bataille de Matapan. Plus tard le 826 fut le premier escadron d'*Albacore* à participer à la guerre dans le désert de l'Ouest. Après avoir échangé ses appareils pour des *Barracuda*, l'unité servit à bord de l'*Inde fatigable* et du *Formidable* avant d'être rayée des cadres.

Le deuxième escadron de *Seafire*, le 883, destiné au service dans la MRC fut reconstitué le 18 septembre. Sa carrière avait débuté en octobre 1941 à la station aéronavale d'Yeovilton, où il avait été doté de *Sea Hurricane*. En juin 1940, l'escadron rallia l'*Avenger* et c'est du pont de ce bâtiment que partirent, en 1942, les patrouilles qui survolèrent les convois dans le nord de la Russie et qui assurèrent une couverture aérienne durant les débarquements en Afrique du Nord. En route pour le Royaume-Uni, l'*Avenger* fut torpillé et sauta le 15 novembre 1942: on ne put sauver que 12 membres de son équipage. L'escadron 883 fut démembré et ne fut reconstitué qu'en 1945.

Au moment où la date de mise en service du premier porte-avions léger d'escadre approchait, en janvier 1946, un fort pourcentage des officiers et hommes des escadrons 803 et 825 étaient des Canadiens, en dépit des problèmes qu'avait suscités la libération d'un grand nombre de réservistes. La MRC avait fourni la totalité du contingent aérien du 803 (parmi 300 volontaires), de même que les pilotes du 825 et 60 p. 100 des préposés à l'entretien des deux escadrons; on manquait d'observateurs et il fallait attendre, pour la relève des Britanniques au sein de l'escadron 825, qu'une classe termine son cours à l'été. L'unité TBR avait échangé ses *Barracuda* pour des *Firefly Mark I* et les deux escadrons mettaient la dernière main à leurs préparatifs avant de prendre la mer à bord du *Warrior*. Les 826 et 883 n'étaient pas aussi avancés; ils étaient à refaire leur équipement et à se munir de *Firefly Mark I* et de *Seafire XVII* respectivement, et ils devaient consacrer encore quelques mois au sol à l'instruction. En fin de compte, à cause de la pénurie d'effectifs, ces deux escadrons ne purent achever leur programme et furent démembrés en février 1946 bien que, dans les dossiers, ils aient continué de faire partie de la MRC.

Dans une lettre du 13 décembre adressée à Ottawa, l'Amirauté faisait part de ses propositions touchant les conditions modifiées du prêt de deux porte-avions légers d'escadre et de deux destroyers de la classe *Crescent*. Pour les quatre escadrons aériens on proposait que, au moment où la Marine en ferait l'acquisition pour les intégrer à la MRC, si cette éventualité se concrétisait, le Canada achète les appareils, l'équipement et les fournitures.¹¹ Avant que ces questions soient examinées à l'échelon supérieur, le Gouvernement prit une décision d'une importance capitale pour la MRC. Le 19 décembre 1945, le cabinet «approuva en principe la formation du contingent aéronaval recommandé, à la condition que l'effectif global autorisé pour la Marine ne soit pas dépassé».¹² A ce moment-là, les plans étaient axés sur la probabi-

lité d'un effectif de temps de paix de 10,000 hommes dont le contingent aérien devait représenter 11 p. 100.¹³ En conséquence, la division aérienne devait compter approximativement 1,100 officiers et matelots répartis entre un porte-avions, deux escadrons TBR, deux escadrons de chasseurs et une station aéronavale.

Après l'établissement de la division aérienne de la Marine, il fallut lui choisir un nom; en mai 1946, on tomba d'accord sur l'appellation «Aéronavale royale canadienne».¹⁴ Presque un an plus tard, les expressions «Aviation de marine» (Fleet Air Arm) et «Aviation navale» (Naval Air Arm) furent abandonnées et le nom générique «Aéronavale» (Naval Aviation) fut adopté pour définir l'ensemble de l'organisation au sein du Service.¹⁵

RÉFÉRENCES

¹Les renseignements afférents aux décisions et à la correspondance ont été tirés du «Résumé des négociations à Ottawa en vue de l'acquisition de porte-avions légers d'escadre», NS 8020-500/RML (I).

²*Ibid.*, Communiqué 231-1 de l'état-major, 27 mars.

³*Ibid.*, Communiqué 235-12 de l'état-major, avril 1944, attributions approuvées du DNAD. Le nouveau directeur, le lieutenant-commander (P) J. S. Stead, MRC, occupait le poste d'Officier d'état-major (Air) depuis septembre 1943.

⁴G. N. Tucker, *The Naval Service of Canada*, II, 466.

⁵Extrait du procès-verbal de la réunion du cabinet tenue le 6 septembre 1944. NS 1655-1 (I). Le cabinet en était venu à la conclusion que les forces militaires canadiennes «devaient participer à la guerre contre le Japon, de préférence sur les théâtres d'opérations intéressant directement le Canada en tant que nation nord-américaine, par exemple dans le nord et le centre du Pacifique, plutôt que dans des secteurs plus éloignés comme le sud-est de l'Asie, et que la politique gouvernementale à l'égard de l'affectation des forces canadiennes devait se fonder sur ce principe».

⁶Message 061827Z de la CNMO, avril 1945.

⁷Par son message 241022 de mai, la CNMO annonçait officiellement que le *Warrior* et le *Magnificent* avaient été choisis.

⁸En tout, 550 pilotes sont passés de l'ARC à la RNVR (A) en 1945, dont 260 étaient des officiers-pilotes. Message du Représentant de la Marine à l'État-major interarmes du Ca-

nada (Londres) au secrétaire à la Marine, 6.6.58.

⁹L'Amirauté convint de former 229 matelots dans les métiers de l'entretien d'avions. Le nombre en fut porté par la suite à 529. Journal de guerre de la Mission navale canadienne outre-mer, Mémoire n° 117 de la Mission. NHS 1700-219 (II).

¹⁰On recruta d'autres hommes pour la division aérienne en décembre 1944 au moment de la libération d'un nombre considérable de matelots de la catégorie des mécaniciens de moteur qui étaient en surnombre. Le personnel aérien ayant été accru d'autant, l'effectif global de la marine resta donc le même. G. N. Tucker, *The Naval Service of Canada*, II, 478.

¹¹Par une autre modification aux conditions de l'accord, l'Amirauté convint que le 24 janvier 1946 (date de la mise en service du *Warrior*), ses deux escadrons, les 803 et 825, seraient reconnus comme escadrons de la MRC; les 826 et 883 le seraient également après que tout le personnel de la MR aurait été remplacé ou à compter de la mise en service du *Magnificent*, suivant la plus rapprochée de ces deux dates. NS 8020-500/RML (I).

¹²Procès-verbal de la réunion du cabinet tenue le 19 décembre 1945. NS 8020-500/RRSM (I).

¹³NS 1818-9 (3) et (4).

¹⁴Délibérations du Conseil de la marine, 176/7, 3 mai 1946.

¹⁵Extrait du procès-verbal de la réunion du Conseil de la défense tenue le 7 mars 1947. NS 1700-913 (4).

CHAPITRE V

LE WARRIOR, 1946-1948

A Belfast (Irlande du Nord) le 24 mai 1944, une foule nombreuse de visiteurs et de travailleurs était groupée autour du chantier naval Harland and Wolff pour assister au baptême d'un porte-avions léger d'escadre. Mme Richard Bevan, épouse de l'Officier supérieur d'Irlande du Nord, se tenait sur la rampe de lancement. Le moment venu, en faisant éclater une bouteille sur la proue, elle prononçait la formule sacramentelle: «Qu'il porte le nom de *Warrior* et que Dieu protège tous ceux qui monteront à son bord»; et le porte-avions descendit lentement le long de la cale. Au milieu des applaudissements de la foule et du sifflement des sirènes, le navire glissa vers la rade et fut escorté par deux remorqueurs jusqu'à la jetée d'armement.

Le nom de *Warrior* avait déjà été illustré dans la guerre sur mer par de longs états de service remontant au dix-huitième siècle alors que le premier bâtiment de ce nom participait à la bataille de Saints en 1782. Les navires britanniques qui avaient porté ce nom avant lui léguaien au nouveau porte-avions, le premier qui fût entièrement monté par des Canadiens, une noble et brillante tradition.

Au cours des derniers mois de 1945, le nombre d'officiers et d'hommes qui attendaient d'être affectés à des postes importants à bord du *Warrior* augmentait régulièrement. Quarante matelots étaient en service, provisoirement, à bord des porte-avions britanniques d'escorte *Battler* et *Ravager* pour y acquérir de l'expérience; 250 autres servaient à bord du navire canadien *Niobe*, la plupart pour y suivre des cours de disciplines diverses. Le 24 janvier 1946, l'équipage du navire était arrivé à Belfast; à 1530 ce jour-là, après les cérémonies d'usage, le *Warrior* entrait en service dans la Marine royale du Canada sous le commandement du capitaine F. L. Houghton, CBE, MRC. Le lendemain on se mettait à l'œuvre pour de bon et l'équipage occupait son temps à se renseigner sur le fonctionnement de tous les services.

Le soleil ne fit qu'une brève apparition le 21 février, jour où le *Warrior*, ses hommes alignés sur le pont d'envol, se détacha de ses amarres au son de la musique pour prendre son premier départ. Au début de mars, le porte-avions était de retour à Belfast; il avait terminé ses essais et avait embarqué à Glasgow des avions de réserve, soit 13 *Seafire xv* et 9 *Firefly Mark I*. Il dit adieu à ses constructeurs et, deux jours plus tard, il jetait l'ancre à Spithead. On y procéda avec succès à des essais de vol et, le 14 mars, les autorités étant entièrement satisfaites du navire, le capitaine Houghton signa les documents d'acceptation, dégageant ainsi la responsabilité des chantiers Harland and Wolff. Le porte-avions prit ensuite la mer pendant une couple de jours pour que les escadrons 803 et 825 puissent se livrer à des exercices d'appontage pendant qu'ils étaient encore basés au sol à une station aéronavale. Des membres des escadrons 826 et 883 qu'on avait désarmés, de même qu'environ trente tonnes de fourniture, furent embarqués pendant que le navire se tenait immobile le long de la jetée de South Railway à Portsmouth et, le 23 mars, le *Warrior* partait face au vent au large de l'île de Wight pour accueillir les deux escadrons.

La première partie du voyage vers le Canada se fit par beau temps mais, plus tard, le *Warrior*, pour protéger les 28 avions arrimés sur son pont d'envol, dut caranger, le vent ayant atteint l'intensité d'une tempête. Les navires canadiens *Micmac* et *Middlesex* donnèrent rendez-vous au *Warrior* pour le 31 mars et les appareils des escadrons 803 et 825 s'envolèrent sur deux rangs à destination de la division aéronavale de la station de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) de l'ARC. Par un temps magnifique et ensoleillé, des foules nombreuses groupées à divers points d'observation le long du port, acclamèrent le porte-avions à son entrée dans la rade d'Halifax. Beaucoup de navires avaient hissé le grand pavois et le siffle-



Escadrons 803 et 825 s'apprêtant à décoller vers la section aéronavale de Dartmouth (N.-É.), le 31 mars 1946.

ment continu de leurs sirènes créait une véritable atmosphère de festivité. Aussitôt que le *Warrior* se fut amarré, le groupe officiel d'accueil, – composé de M. W. C. McDonald, CR, député, représentant le ministre de la Défense nationale, du contre-amiral H. T. W. Grant, CBE, MRC, représentant le chef d'état-major de la Marine, du contre-amiral C. R., H. Taylor, CBE, MRC, commandant du littoral de l'Atlantique, et de l'honorable Angus L. Macdonald*, CP, CR, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, – monta à bord. Dans son discours de bienvenue, M. McDonald, représentant du ministre, exprima combien le Canada était fier de cette nouvelle addition à sa flotte.

Pendant toute la durée des mois d'avril et mai, le *Warrior* fut immobilisé au chantier naval d'Halifax pendant qu'on procédait à certaines petites réparations jusque-là retardées. Ses deux escadrons poursuivaient leur instruction à Dartmouth; ils étaient maintenant officiellement intégrés à la MRC, † à la suite d'un mémoire, soumis au cabinet le 16 février 1946 et approuvé le 27 mars, concernant la lettre du 13 décembre 1945 de l'Amirauté.¹ On y trouvait les recommandations suivantes:

Que deux porte-avions légers d'escadre et deux destroyers de la classe *Crescent* soient gardés, sous le régime du prêt, aux conditions convenues avec l'Amirauté et que quatre escadrons de l'aéronavale (y compris les avions de réserve, les fournitures et l'équipement) soient achetés à un prix ne devant pas dépasser dix millions de dollars.

Cependant, les avions² et les fournitures des escadrons 803 et 825 étaient compris dans l'accord (valide jus qu'au 1^{er} mars 1946) sur le règlement des réclamations de guerre entre le Canada et le Royaume-Uni; en conséquence, aucune somme



Arrivée du *Warrior* à Halifax, le 31 mars 1946.

d'argent ne fut effectivement versée.

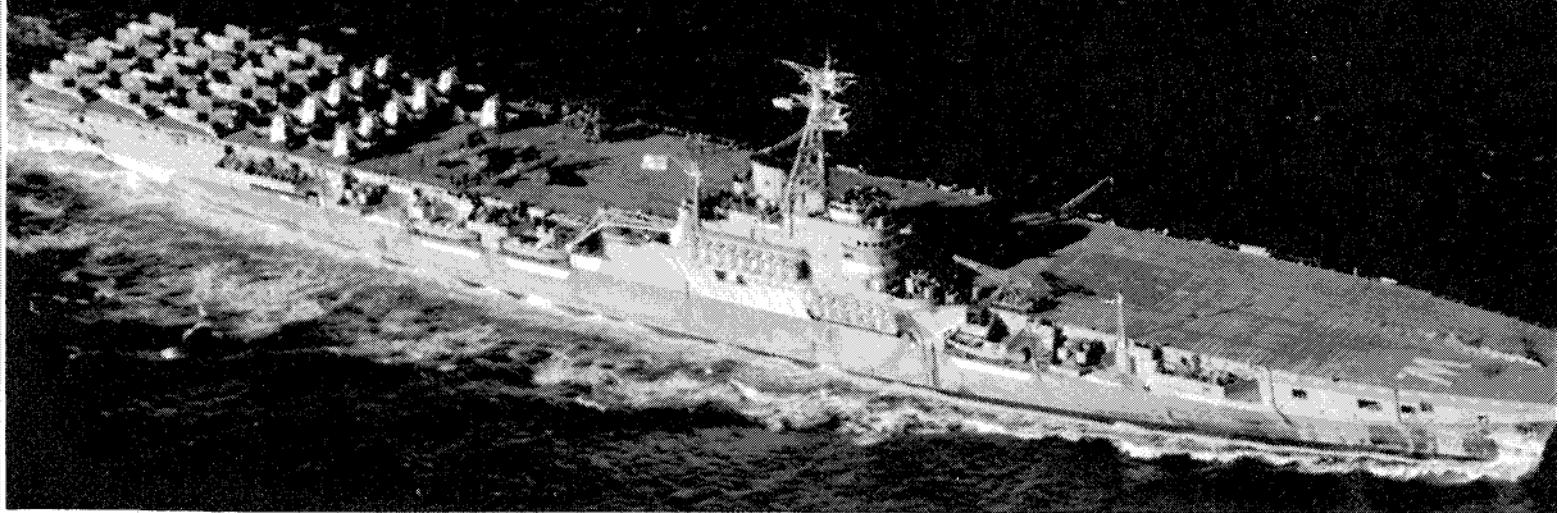
En juillet 1946, le *Warrior* fut continuellement occupé à des exercices, tant de manœuvres que de vol, dans le voisinage d'Halifax et dans le golfe Saint-Laurent. Le *Micmac* rallia le porte-avions pour la surveillance des appareils pendant toutes les opérations de vol. L'escadron 825 revint au navire, de même que le 803 une semaine plus tard mais, à cause du brouillard, les exercices de vol furent passablement rares jusqu'à ce que les bâtiments se soient rendus dans le secteur du Saint-Laurent. Pendant le voyage de retour à Halifax, l'Amirauté signala qu'une défectuosité dans l'embrayage du compresseur des *Seafire* avait été relevée et elle conseilla de mettre de côté provisoirement ces appareils. Les avions de l'escadron 803 en bon état de vol furent alors acheminés vers Dartmouth.

Entre les périodes de brouillard, le *Warrior* trouva moyen de prendre la mer pour de brèves manœuvres au début d'août. C'est à ce moment-là que le premier accident majeur eut lieu lorsqu'un *Firefly* culbuta et coula. Le bateau marin du *Micmac* se rendit immédiatement sur les lieux et recueillit le pilote et l'observateur. Le lendemain, un message de Dartmouth annonçait qu'un *Dakota* avait aperçu en passant une embarcation à moteur en panne; on supposait qu'elle glissait désemparée, à la dérive, depuis deux jours avec une personne à bord. A toute allure, le *Warrior* se porta sur les lieux et y trouva le gardien de phare de West-Point (Anticosti) sain et sauf mais aux prises avec une panne de moteur. Un bâtiment de servitude accourut de Fox-Point et, pendant que le porte-avions prenait la route de Québec, le bâtiment remorqua le gardien de phare avec tout le cérémonial d'usage.

Deux pilotes et un aspirant-pilote du haut Saint-Laurent étaient sur le pont à 0800 le 23 août lorsque le *Warrior* appareilla pour Montréal. A 1021, le gouvernail fut soudainement coincé à bâbord et, bien que les autorités sur le pont aient ordonné immédiatement qu'on ajuste les moteurs en conséquence, le navire

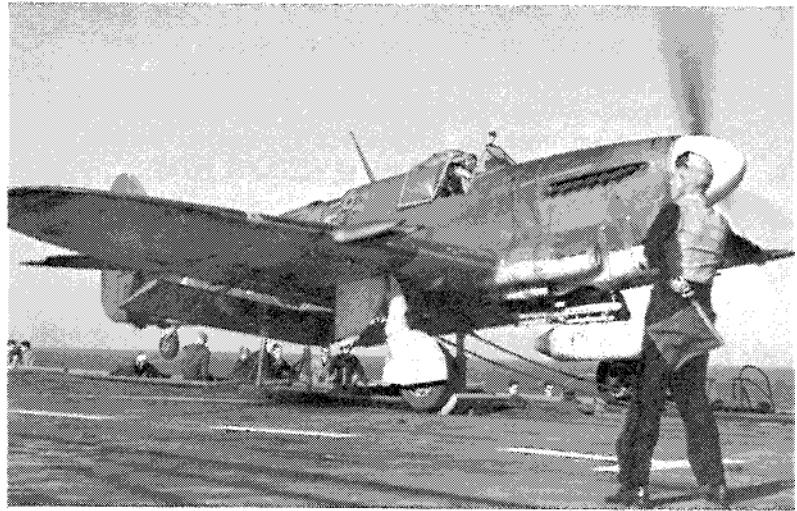
* M. Macdonald avait été ministre de la Défense nationale pour les Services navals pendant la guerre.

[†] La date fut reportée au 24 janvier 1946, jour de la mise en service du *Warrior*.



Préparatifs de lancement à bord du *Warrior*.

Un *Seafire* survolant le pont d'envol du *Warrior*.



Catapultage d'un *Firefly* I à bord du *Warrior*.



s'échoua à Pointe-Saint-Antoine sur un banc de sable à un moment où la marée baissait. Des remorqueurs s'évertuèrent à dégager le bâtiment pendant le quart de l'après-midi alors que l'eau commençait à pénétrer et, à 1545, le *Warrior* était libéré. De retour à Québec, on vérifia soigneusement les moteurs de direction et la coque qui furent déclarés en bon état.³ On remonta sans encombre le Saint-Laurent le lendemain et le porte-avions fut amarré au quai Laurier à Montréal; jamais un aussi gros navire n'avait pénétré dans le port. Après une visite de cinq jours, le *Warrior* redescendit le fleuve et, du 29 août au 2 septembre, il resta amarré à Québec. Lorsqu'il partit pour Halifax,

l'équipage était aligné à bâbord et le navire tira une salve en l'honneur du Gouverneur général* qui parut sur les créneaux accompagné de lady Alexander.

De retour à la base, on accorda une permission aux marins du *Warrior* domiciliés sur le littoral de l'Est; en octobre, on fit quelques sorties en mer pour parachever l'instruction de l'escadron 825 sur les techniques de vol. Par la suite, on mit la dernière main aux préparatifs du départ pour Esquimalt, car il avait été décidé d'envoyer le *Warrior* à cette base pour lui faire subir les modifications et les additions nécessai-

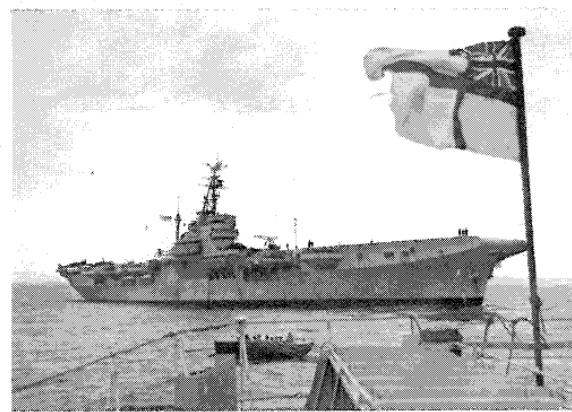
* Le vicomte Alexander de Tunis, DSO, MC, Légion d'Honneur.

res à son adaptation aux rigueurs de l'hiver canadien dans l'est du pays. Il fallut contremander le départ le 4 novembre parce qu'on prévoyait du mauvais temps; le *Warrior* se rendit donc à son ancrage dans le port. Le navire canadien *Nootka* rallia le porte-avions après qu'il eut levé l'ancre le lendemain et, pendant que les navires se dirigeaient vers la haute mer, ils eurent à lutter contre une tempête de vent qui dura jusqu'au 7 novembre et fit parfois rouler le *Warrior* jusqu'à 30 degrés. Au large des Bermudes, le porte-avions prit à son bord quelques préposés à l'entretien envoyés du Royaume-Uni par la MR et prêtés à la MRC; il se rendit ensuite jusqu'à Kingston (Jamaïque) où il passa trois jours. A son départ, six *Firefly* furent catapultés du pont d'envol pendant que le bâtiment appareillait et survolèrent la capitale en guise d'adieu. En approchant du canal de Panama, avant de revenir à Halifax, le *Nootka*, son équipage aligné sur le bord, salua le *Warrior* qui faisait route sur Colon. Le passage du canal fut une opération assez délicate, le jeu n'étant que de 8½ pouces de chaque côté; il fallut débarquer une rangée de radeaux Carley. Six pilotes furent postés à des endroits différents, reliés par un réseau téléphonique spécial; on pouvait entendre le marin posté à la poupe à bâbord, alors qu'on manœuvrait pour aligner le navire dans une écluse particulièrement étroite, communiquer avec son vis-à-vis et lui dire, par exemple: «Ramène-le de deux pouces environ». Le navire s'amarrait à la jetée n° 6 à Balboa le 16 novembre au crépuscule.

Le *Warrior*, maintenant accompagné du destroyer canadien *Crescent* affecté au littoral de l'Ouest, partit quatre jours plus tard; le 25 novembre, il faisait la rencontre du croiseur canadien *Uganda* au large d'Acapulco (Mexique). Le *Warrior* tira une salve en guise de salut au Mexique et tous les navires jetèrent l'ancre dans le port extérieur. Ce n'était là qu'une visite préliminaire dont le but était de veiller aux préparatifs d'une visite officielle prochaine. L'escadre retourna à la mer le même jour en vue de manœuvres générales, y compris des exercices de vol. Au retour, un contingent de cinq officiers et de 95 hommes vola vers Mexico. Le capitaine Houghton se rendit également dans la capitale et y assuma les fonctions d'attaché naval honoraire. Miguel Alamán fut installé comme nouveau président du Mexique le dimanche 1^{er} décembre; cet événement, Jour de l'Investiture, fut célébré par tout le pays. Après la cérémonie à Mexico, il y eut défilé: les gilets bleus des Canadiens y offraient un contraste saisissant au milieu d'une multitude d'uniformes chamarrés d'une diversité quasi inimaginable. A Acapulco, pour marquer l'occasion, les navires hissèrent le grand pavillon et des réjouis-



Appontage manqué d'un *Firefly* sur le *Warrior*.



Le *Warrior* vu de la poupe de la frégate *Charlottetown*, au large de la côte de la Colombie-Britannique, en décembre 1946.

sances eurent lieu à terre.

L'escadre, un peu fatiguée après toute cette activité, quitta le Mexique le 3 décembre, visita San Diego et remonta vers le nord. Le temps devenait de plus en plus maussade et dégénéra en une série de tempêtes de neige dans le détroit Juan de Fuca, ce qui procura une certaine satisfaction aux marins originaires d'Halifax. A Swiftsure, le bateau-phare *Crescent*, qui avait voyagé seul depuis San Diego, se joignit à la frégate canadienne *Charlottetown*. Plus tard, le temps s'étant éclairci, 12 *Firefly* prirent leur envol vis-à-vis du parc de Beacon-Hill. Les navires s'alignèrent ensuite pour pénétrer dans le port d'Esquimalt; le porte-avions, le dernier à y entrer, tira une salve au guidon du commandant de la côte du Pacifique, le contre-amiral suppléant E. R. Mainguy, OBE, MRC.

Le 18 janvier 1947, pendant que le *Warrior* était en cale sèche pour sa révision périodique et pour des réparations à sa coque, superficiellement endommagée lors de l'échouage dans le Saint-Laurent le 23 août, le commodore H. G. DeWolf, CBE, DSO, DSC, MRC, assuma le commandement*. Les avions continuèrent leur instruction à Patricia Bay, base de PAM le 31 janvier, on perdit un *Firefly* au large de l'île Portland à environ quatre milles au nord-est du

* Le commodore DeWolf fut aussi nommé Officier en chef de bord (sigle SCNOA).



Le *Warrior* en cale sèche à Esquimalt.

champ d'aviation. On venait à peine d'apercevoir l'appareil en difficulté lorsqu'on entendit le bruit d'une explosion venant de sa direction mais les tempêtes de neige générèrent les recherches et on perdit toute trace de l'équipage de deux hommes. Ce triste événement était un coup particulièrement dur car le pilote n'était autre que le lieutenant-commander D. W. Tattersall, DSC, MR, commandant de l'escadron 825 depuis sa mise en service et qui avait largement contribué à en assurer le plein épanouissement.

Pendant que le *Warrior* était en raboub à Esquimalt, on prenait d'importantes décisions à Ottawa quant à son avenir. L'été précédent, après que la date de mise en service du *Magnificent* eut été provisoirement fixée à juillet 1947, des plans hardis, dressés avant la fin de la guerre, pour le recrutement des équipages de deux porte-avions légers d'escadre, avaient dû être remaniés à cause de l'effectif maximum imposé à la MRC. La Marine ne pouvait songer à armer qu'un seul porte-avions à la fois; on proposa donc à Londres que, vers le milieu de 1947, le *Warrior* soit acheminé vers un chantier britannique pour y être désarmé «en attendant sa modernisation ou son remplacement possible en 1948». Manquant d'effectifs et aux prises avec des problèmes afférents aux services d'entretien et aux installations d'amarrage, l'Amirauté regrettait de ne pouvoir prendre d'engagement en ce sens. Vers la fin de l'année, les autorités navales canadiennes proposèrent que le navire soit désarmé en octobre 1947 et versé dans la réserve à Esquimalt en attendant qu'on recrute l'équipage nécessaire pour le mettre en service actif⁶. Le sort du *Warrior* fut définitivement scellé au début de 1947 lorsqu'on réduisit radicalement les crédits des forces armées pour l'année financière suivante; le ministre de la Défense nationale, l'honorable Brooke Claxton, fut autorisé par le Comité de défense du cabinet à débattre avec les autorités du Royaume-uni la question de leur remettre le navire au moment où le *Magnificent* serait «mis en service dans la MRC».⁷ L'objection principale qu'on faisait valoir à ce moment-là à propos du *Warrior* était qu'il n'avait pas été

«arctisé» et qu'il ne pouvait pas, par conséquent, être utilisé à l'année longue dans les eaux canadiennes. Le Service disposant de moins de fonds, on ne pouvait se permettre de le garder, fut-ce dans la réserve.

Dégagé de son quai, le *Warrior* se rendit ensuite à Vancouver pour une visite d'une semaine au début de février 1947; il y reçut un accueil retentissant. Plus tard ce mois-là, les *Firefly* retournèrent au navire et le porte-avions entreprit son long voyage vers Halifax accompagné de l'*Uganda* et du *Crescent*. Ce fut une croisière féconde en exercices; le niveau d'efficacité de tous les navires avait été appréciablement relevé lorsqu'ils atteignirent Balboa le 9 mars, après une escale à San Pedro (Californie). Le *Warrior* fit ses adieux à l'escadre du littoral occidental et, passant par le canal de Panama, il se rendit à Colon où l'attendaient le *Nootka* et le *Micmac*. Les destroyers prirent leur position de couverture aux côtés du porte-avions et les trois navires firent route vers les Grandes Antilles et vers l'île de Cuba. A 0800 le samedi 15 mars, le *Warrior*, en passant devant le Morro Castle à La Havane, tira une salve à la nation à laquelle répondit la Forteza de la Tebana. Dans le port, le croiseur cubain *Cuba* salua le guidon du commodore DeWolf et le porte-avions lui rendit la politesse coup pour coup. Lorsque les échos se furent tus, le *Warrior* s'amarra au milieu du port et les deux destroyers s'immobilisèrent le long du quai Muelles Paulla.

Cette visite de navires de guerre canadiens à La Havane était la première en temps de paix depuis que le *Vancouver* avait fait escale dans la capitale cubaine en 1929. Le commodore, accompagné des commandants du *Nootka* et du *Micmac*, déposa des couronnes au pied de deux plaques érigées en mémoire de Pierre LeMoine, sieur d'Iberville; le 17 mars, ils en déposèrent une autre au pied du monument élevé au héros national de Cuba, José Marti. Après un agréable séjour de trois jours, les navires firent route vers la baie Grassy (Bermudes) où l'on espérait procéder à une autre période d'instruction. Le programme, cependant, dut être contremandé à cause de vents violents et d'une mer orageuse. Le *Warrior* retourna à Halifax le 27 mars.

Les deux escadrons, le 803, maintenant adapté au service sur porte-avions, et le 825, furent fusionnés pour former le 19^e Groupe aérien de porte-avions (CAG); jusqu'au départ du *Warrior*, les escadrons se livrèrent à des exercices simulés d'appontage à partir de la base de Dartmouth. Le groupe fut transporté par chaland jusqu'au porte-avions et, escorté du *Nootka*, le

* Explorateur et officier de la Marine royale française, né à Montréal et mort de la fièvre jaune à La Havane en 1706 à bord de son navire *Le Juste*.



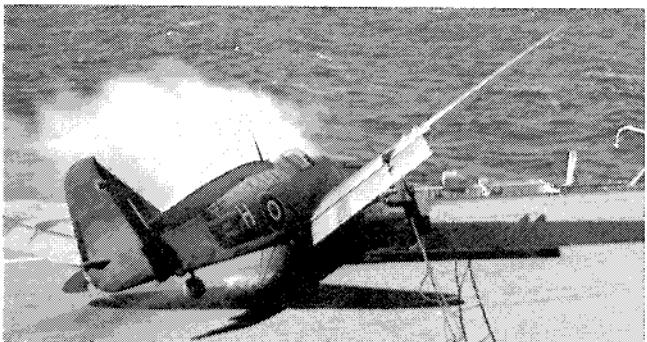
Rangée de *Firefly* à bord du *Warrior*.



Aire de stationnement du *Warrior* remplie à capacité.



Appontage contremandé d'un *Firefly* sur le *Warrior*.



Écrasement d'un avion dans la barrière de secours du *Warrior*.

Warrior fit route vers le sud en direction des Bermudes. A l'arrivée au large de l'île, on détacha six appareils de l'escadron 825 vers la base de Kindley Field de l'Armée américaine pour les opérations de poursuite radar et pour le repérage de cibles altimétriques en vue des prochains exercices de la flotte. En passant devant la pointe Spanish pour entrer dans la baie Grassy, le *Warrior* tira une salve en l'honneur du commandant en chef de la station d'Amérique et des Antilles, le vice-

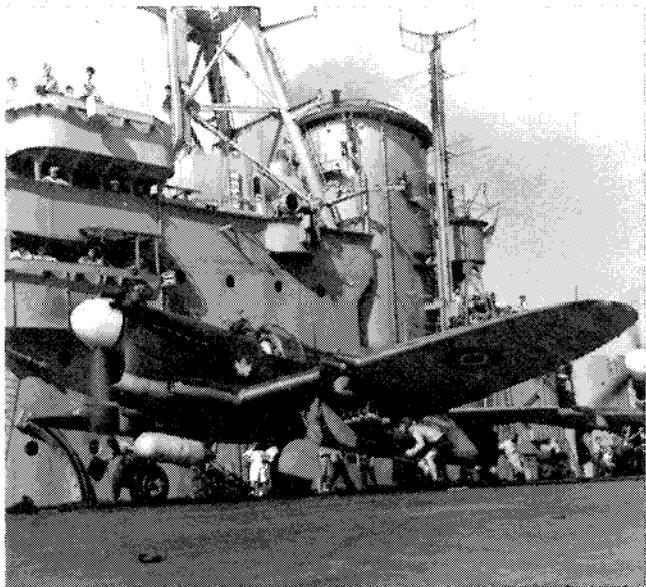


Officiers d'appontage à bord du *Warrior*.

amiral sir William Tennant, KCB, CBE, MVO; le croiseur britannique *Kenya*, à l'ancre avec les autres navires de l'escadre, lui rendit son salut.*

Les manœuvres exécutées avec l'escadre britannique furent réparties en trois périodes d'une semaine. La première fut consacrée à des exercices dans le port

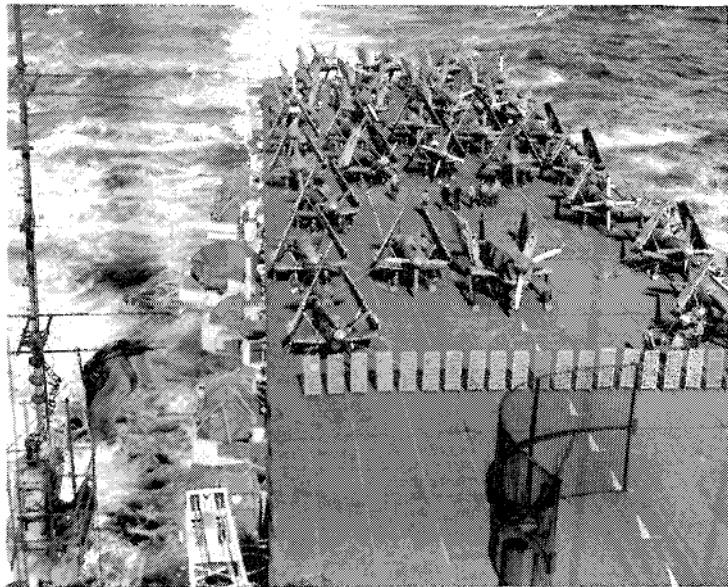
* En plus du *Kenya*, l'escadre comprenait le croiseur britannique *Sheffield*, deux sloops et une frégate.



Des *Firefly* se dirigeant vers la catapulte du *Warrior*.

auxquels participèrent les avions canadiens basés à Kindley Field. La deuxième période consista en exercices en mer pour chaque navire pris isolément, le *Warrior* répondant aux besoins en matière d'aviation. Pour la période du 5 au 8 mai, le commandant en chef se rendit à bord du *Sheffield*; le programme comprenait des manœuvres tactiques, de jour et de nuit, auxquelles tous les navires prenaient part. Pour la première fois depuis la formation de la division aérienne, des avions appontèrent la nuit. L'amiral Tenant s'embarqua à bord du porte-avions et, de la chambre des opérations, il dirigea personnellement pour une nuit les exercices de pistage. Toutes ces manœuvres permirent aux équipages d'acquérir de l'expérience; pour mêler l'agréable à l'utile, on organisa de fréquentes épreuves sportives au sol entre les équipages. Pour leur voyage de retour à Halifax, le *Warrior* et le *Nootka* furent accompagnés du destroyer canadien *Haida*; à l'arrivée au large du cap Chibouctou, onze *Firefly* et un *Seafire* prirent leur envol pour la station terrestre de Dartmouth.

Le *Warrior* fut immobilisé jusqu'à la première semaine de juin pour des réparations à une soupape principale de manœuvre, après quoi il fit deux brèves sorties le long du littoral de l'Est et retourna à Halifax le 24 pour y faire ses adieux. On s'occupa des préparatifs d'un voyage de transport au Royaume-Uni et, le 2 août, les navires marchands qui se trouvaient dans le port, le traversier de Dartmouth et même l'usine à gaz s'unirent pour offrir au *Warrior* un adieu retentissant. Il y avait à bord 27 officiers et 179 hommes du 19^e CAG qui allaient suivre des cours et prendre possession de *Firefly Mark IV* et de chasseurs *Sea Fury*. Outre un fort contingent de marins qui allaient se joindre à la MR, ainsi que des réservistes et des passagers civils, on avait embarqué 25 cadets de la marine et leurs officiers, de même que 32 scouts et 3 scoutmestres. Les premiers allaient visiter la Grande-Bretagne à titre d'invités de la Navy League, et les



Avions arrimés à bord du *Warrior*.

scouts se rendaient à un jamboree international en France. La mer resta calme tout au long du voyage et c'est par une belle journée ensoleillée que le navire s'amarra à une bouée au large de Greenock le 8 août. Tous les passagers descendirent; on accorda à l'équipage réparti en trois groupes un congé de soixante heures avant que le porte-avions reparte pour redescendre la Clyde et rallier sa base. Les cadets de la Marine et les scouts revinrent à bord; on avait arrimé sur le pont deux avions de la MR qui devaient servir à des essais par temps froid à Namao (Alberta). Le *Warrior* revenait à son port le 28 août.

Les escadrons 826 et 883 s'étaient regroupés à Dartmouth le 15 mai 1947 pour former le 18^e Groupe aérien de porte-avions (CAG). Munis de *Seafire* et de *Firefly* affectés auparavant au 19^e CAG, les escadrons étaient prêts pour l'instruction en mer à la mi-novembre. On donna rendez-vous au *Warrior* au large d'Halifax. Les exercices d'appontage et de navigation aérienne se continuèrent jusqu'au 21, lorsque le temps le permettait. Ce jour-là, le navire s'étant acquitté de tous ses engagements de vol vis-à-vis de la Marine royale du Canada, ses avions retournèrent au Passage de l'Est. Jusqu'à la fin de l'année, les hommes eurent à s'occuper d'emmagasinage et d'approvisionnements et, finalement, de l'embarquement et de l'arrimage de quelque 3,000 caisses d'emballage du *Magnificent*. Tout ce travail était terminé le 6 janvier 1948; le lendemain, le *Warrior* et l'*Haida* partaient pour les Bermudes; ils eurent à lutter contre de forts vents du nord-ouest et contre une mer de grand largue. Les navires arrivèrent au large des Narrows et le *Warrior* s'amarra à la bouée du navire-amiral dans la baie Grassy, pendant que l'*Haida* se rangeait le long de la jetée de Clock Tower. Le porte-avions resta pendant cinq semaines à ses amarres; pendant ce temps, on entreprit

* La date d'achèvement du *Magnificent* avait finalement été fixée à mars 1948; le *Warrior*, qui n'avait pas été chvernisé, avait été envoyé aux Bermudes pour assister à cet événement.

les travaux de nettoyage en prévision de son désarmement. Pendant les heures de loisir, les fervents du football s'en donnèrent à coeur joie sur le terrain de l'île Boaz. Le 6 février, le nouveau destroyer de la classe *Tribal*, le navire canadien *Cayuga*, en route vers le Pacifique, fit escale à l'île pour remettre au *Warrior* des provisions qu'il avait apportées d'Halifax.

Un contingent naval et militaire monta à bord du *Warrior* le 12 février et, peu de temps après, le porte-avions se dégagea de sa bouée. On avait choisi de faire route à basse latitude; il fit beau pendant la plus grande partie du voyage. Au bout de quatre jours, on aperçut les hauteurs de l'île Flores (Açores) et, le 20 février, le *Warrior* entrait dans le lac de Belfast où il fut accueilli par huit *Sea Fury* de l'escadron 803 volant en formation. Dès que le navire fut amarré, on prit des dispositions pour le transfert des fournitures au *Magnificent*; le travail fut achevé le 27, date où un contingent d'avant-garde de 76 hommes passa au nouveau porte-avions. Pendant son dernier voyage à titre de navire canadien, le *Warrior* franchit le passage des Needles le 1^{er} mars et se mit à l'ancre au large de Spithead où on le délesta de son carburant d'aviation. Un groupe avancé de la MR rallia le navire et, le jour de la Saint-Patrice, le *Warrior* entrait en cale sèche. Le principal contingent du *Magnificent*, composé de 5 officiers et de 238 hommes, débarqua; à 0800 le 23 mars, le guidon du commodore DeWolf était abaissé. On hissa les couleurs de la Marine royale et le porte-avions, devenu le HMS *Warrior*, fut accepté par le commander R. Casement, OBE, MR, son nouveau commandant.

Le premier porte-avions canadien n'avait servi que pendant une courte période mais l'esprit de collaboration

qui régnait entre l'équipage et le personnel aérien avait contribué à établir la division aérienne sur le bon pied, au sein de la flotte. Les sentiments de supériorité et de jalouse, qui sont inévitables de part et d'autre quand deux régimes, l'un ancien, l'autre nouveau, se côtoient, cédèrent la place à un esprit d'équipe qui désormais devait se manifester partout. Le capitaine Houghton avait proposé à ses hommes une devise très appropriée: «Halons ensemble». Il paraphrasait ainsi la célèbre exhortation de sir Francis Drake: «Les gentilshommes doivent haler et tirer avec les mariniers et les mariniers avec les gentilshommes». A bord du *Warrior*, le mot d'ordre s'appliquait aux marins et aux aviateurs.⁸

De retour dans la Marine royale, le *Warrior* fut rattaché à la flotte britannique. En 1956, il fut complètement modernisé; on adopta notamment le principe du pont d'envol à angles, on le munit d'une catapulte à vapeur, d'un système de radar perfectionné et de nouveaux réseaux de communication. En 1957, il devint le navire-amiral d'une escadre du service spécial et joua un rôle capital lors des premiers essais britanniques d'une bombe à hydrogène dans le Pacifique. Le 4 novembre 1958, la République d'Argentine prenait possession de son premier porte-avions, le *Warrior*, qu'elle rebaptisait *Independencia*.

Quel que soit le sort réservé à ce navire, la MRC, et en particulier ceux qui ont servi à son bord, se souviendront toujours avec fierté et affection du *vieux Warrior* qui porte gravés sur la liste de ses exploits les noms glorieux:

<i>The Saints</i>	1782
<i>Copenhagen</i>	1801
<i>Jutland</i>	1916

RÉFÉRENCES

¹«Extrait du procès-verbal d'une réunion du cabinet tenue le 27 mars 1946.» NS 8020/500/RRSM (I).

²*Ibid.* 18 chasseurs et 12 avions d'attaque, plus 18 avions de réserve et cinq appareils désuets, de même qu'un lot de fournitures et de munitions aériennes comprenant les approvisionnements de quatre mois.

³Après un examen approfondi, notamment par une commission d'enquête, on conclut que la cause la plus probable de la panne était l'engorgement temporaire du mécanisme de contrôle de la pompe provoqué par un corps étranger, par exemple par des pièces mobiles qui auraient été mal arrimées dans la timonerie. «Collisions et échouages-HMCS *Warrior*», NS 8180-312/1.

⁴Des installations terrestres étaient accessibles dans les cadres du «Projet d'accord n° 7 MRC/ARC» du 9 mars 1946. NS 1550-12 (1).

⁵«Extrait du procès-verbal de la 344^e réunion de l'état-major de la Marine, 12 août 1946. NS 8000-312/1 (2).

⁶«Extrait du procès-verbal de la 354^e réunion de l'état-major de la Marine, 25 novembre 1946. NS 8000-312/1 (2).

⁷Procès-verbal de la 26^e réunion du Comité de défense du cabinet, 14 janvier 1947. Les crédits revisés et la question des porte-avions figuraient également à l'ordre du jour d'une réunion du cabinet à cette même date. NS 8000-RRSM 21 (1).

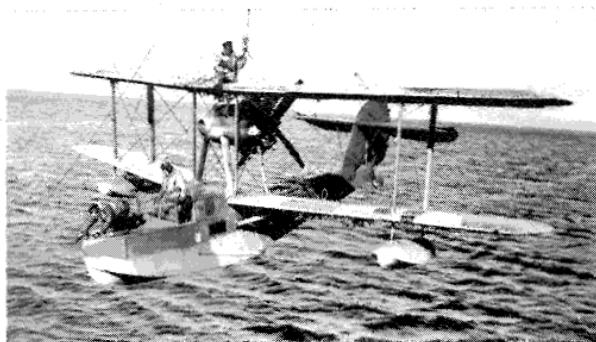
⁸«Insignes, symboles et drapeaux», HMCS *Warrior*. NS 1460-312/1 (I).

CHAPITRE VI

ESCADRONS ET BASES TERRESTRES 1945 -1962

Au cours de leurs premières opérations, il arriva souvent que les porte-avions légers utilisèrent, comme nous l'avons mentionné au chapitre précédent, les installations de la Section aéronavale de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. La Marine royale du Canada était retournée à sa première station aérienne à la pointe Baker, après une absence de 25 ans.

C'est le Directeur de la division aéronavales qui fut le premier à proposer que le service utilise de nouveau son ancienne base, en mai 1945, lorsque la question du choix de bases aériennes devint urgente à la suite de l'acquisition du *Warrior* et du *Magnificent*. En septembre, la section aéronavale de la Marine royale, à Dartmouth, HMS *Seaborn*, demanda à son quartier général la permission de se débarrasser de 22 *Swordfish* et de 3 *Walrus*. Ces avions qu'on aurait



Avion amphibie *Walrus* comme ceux qu'utilise la section aérienne de la MRC, à Dartmouth.

probablement détruits sur les lieux ou jetés à la mer étaient évidemment encore d'une certaine utilité pour la Marine canadienne. On conclut rapidement les arrangements voulus avec le Corps d'aviation pour les entreposer au Passage de l'Est et l'Amirauté autorisa la conservation de ces appareils. En même temps, l'Aviation royale du Canada indiqua qu'elle était disposée à étudier favorablement la question générale de l'utilisation des installations côtières par l'aéronavale.

Les négociations à l'échelon supérieur commencèrent en octobre lorsque le chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral G. C. Jones, CB, MRC, et le chef d'état-major de l'Aviation, le maréchal de l'air R. Leckie, CB, DSO, DSC, DFC, ARC, convinrent d'instituer un comité mixte des deux forces pour étudier leurs besoins communs. Une série de conférences débute le 24 octobre à la suite desquelles il fut décidé d'adopter pour la Marine canadienne, en dépit de l'expérience quasi désastreuse de l'aéronavale royale d'avant-guerre, le système du double contrôle. On conclut finalement un accord par lequel l'Aviation royale du Canada recevait la direction de toutes les installations côtières de la Marine, y compris les services auxiliaires des magasins de l'aviation et les services de réparation et d'entretien des avions. En retour, la Marine s'établissait à la pointe Baker où, après une brève lune de miel, la complexité des rouages administratifs et opérationnels aboutit à une multitude de désappointements pour tous les participants.

Le premier détachement naval assigné au Passage de l'Est se composait de gardes-magasins qui s'occupèrent du classement de l'équipement que les autorités britanniques avaient laissé pour l'entretien des avions qu'elles venaient de céder. Le commandant (A) H. J. Gibbs, RCNVR, commandant de la section aéronautique (RCNAS), se présenta au commandant de la station de l'aviation le 21 novembre et prit la direction du personnel comprenant trois officiers, six marins et six employés civils. La liquidation de l'établissement *Seaborn* était alors en cours* et l'une des premières tâches des Canadiens fut l'inspection et l'essai des avions *Swordfish* laissés à la section. On s'employa diligemment à la restauration des édifices avec l'aide précieuse d'un détachement de 44 mécaniciens de l'Aviation royale affectés à la station en atten-

* La fermeture officielle du *Seaborn* eut lieu le 28 janvier 1946.



Un "Stringbag" (Swordfish) comme ceux qu'utilise la section aérienne de la MRC, à Dartmouth.

dant leur rapatriement au Royaume-Uni.

Au cours des premiers mois de 1946, on s'occupa de combler l'effectif et, vers la fin de mars, on poussa plus activement les préparatifs en vue de l'arrivée prochaine du *Warrior*. Le 31 de ce mois, le calme d'un dimanche matin à Halifax fut rompu par le grondement des avions des escadrons 803 et 825 qui survolaient la ville. Peu après, les avions *Seafire* et *Firefly* arrivèrent successivement et la section de l'aéronavale canadienne commença à fonctionner. Les trois mois qui suivirent furent employés à des exercices de vol à partir de la station et, le 25 mai, une unité d'entretien fut constituée pour seconder le personnel de l'aviation. Cette date marque les débuts des escadrons basés à cette station avec l'organisation de l'Unité des besoins de la flotte n° 743, composée d'appareils *Swordfish* auxquels on ajouta plus tard des avions d'entraînement *Harvard*. Au cours des quelques semaines qui suivirent son organisation, l'unité fit 80 vols et des expériences de photographie et de reconnaissance aériennes avec l'ancien sous-marin allemand *U-190* que l'on avait attaché à la flotte canadienne.*

Les deux escadrons principaux retournèrent au *Warrior*, mais à la suite d'une défectuosité de l'embrayage du surcompresseur qui rendait dangereux le décollage du pont du porte-avions, les *Seafire* de l'escadron 803 durent revenir à Dartmouth vers la fin du mois. L'autorisation³ de l'organisation d'une réserve aéronavale pour la Marine créait un besoin immédiat d'appareils d'entraînement et l'on décida d'utiliser à cette fin des *Harvard* dans quatre divisions navales, tandis que les *Swordfish* devaient être répartis entre le plus grand nombre possible de stations pour l'instruction du personnel d'entretien. En conséquence, on revisa quelques-uns des vieux *Swordfish* à Dartmouth et on les répartit entre onze

* Le *U-190* s'était rendu aux navires canadiens *Victoriaville* et *Throcklock* (frégate et corvette respectivement), le 21 mai 1945, et ceux-ci l'avaient conduit à Bay Bulls, Terre-Neuve.

divisions navales dans tout le pays. Il ne s'agissait pas simplement de vols de routine comme on pourra en juger par les aventures de trois des pilotes chargés de conduire ces avions à leur destination. La tête encore toute pleine des «bons souhaits» de leurs camarades du mess, les pilotes se dirigèrent vers l'ouest le 17 septembre à destination des établissements navals canadiens *Unicorn*, à Saskatoon, *Tecumseh*, à Calgary, et *Nonsuch*, à Edmonton. Ils devaient faire leur première escale à Mégantic, province de Québec, puis successivement à Montréal, Trenton, Toronto, North Bay, Kapuskasing, Armstrong, Kenora et Winnipeg. Pendant la deuxième partie du voyage, l'un des pilotes découvrit une fuite du tuyau d'alimentation d'essence et dut faire un atterrissage d'urgence dans un champ en culture. Un autre avion apporta le tuyau endommagé à Winnipeg pour le faire réparer et le rapporta ensuite à l'appareil en panne pour qu'il puisse continuer sa route. L'escadron visita Neepawa, Yorkton, Saskatoon, où on laissa un appareil, et Medicine Hat, avant que les deux derniers *Swordfish* fissent enfin leur apparition dans le ciel de Calgary. L'atterrissement de ces deux nouvelles acquisitions sur le terrain d'aviation causa un émoi considérable à la Division navale de l'endroit. Le dernier du trio termina son voyage épique de 2,400 milles dix jours après son départ, lorsqu'il se posa sur le terrain de baseball d'Edmonton. Le trajet avait exigé 39 heures et 35 minutes de vol.

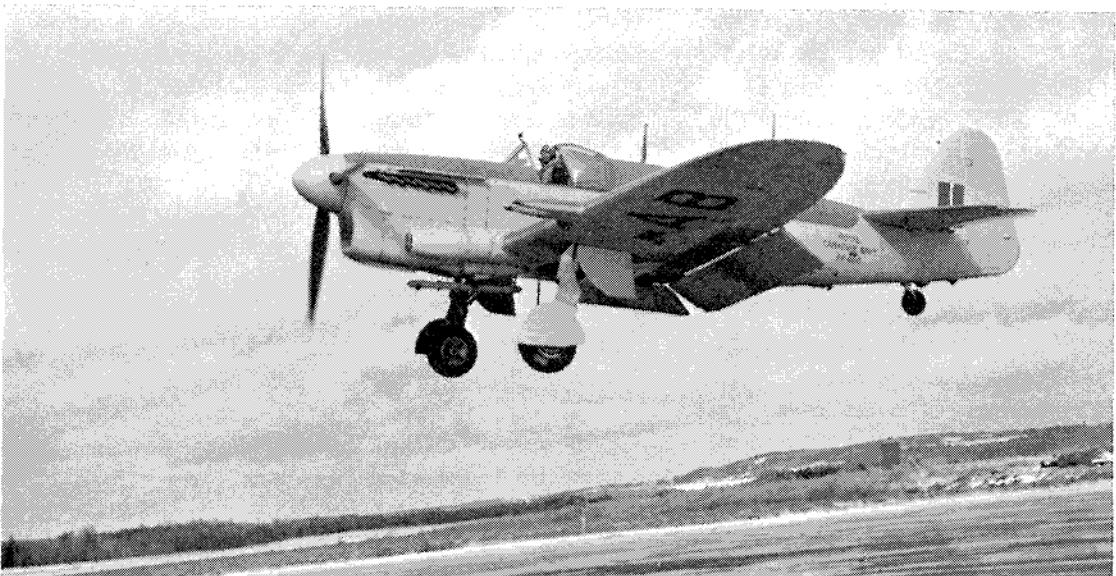
Cinq observateurs canadiens qui avaient subi leur entraînement en Angleterre furent affectés à l'escadron 825 en septembre et le commandant A. E. Johnson, MRC (R), en prit le commandement. Un autre événement marquant fut l'arrivée d'un détachement de la Marine royale envoyé à la Station expérimentale d'hiver de l'Aviation canadienne à Namao, en Alberta. A la suite d'un accord conclu avec l'Amirauté, un *Firefly* et deux *Seafire* furent affectés à ce détachement, de même que trois officiers de la Marine canadienne. Ces trois avions partirent vers l'Ouest, accompagnés d'un *Anson*, de l'Unité FRU 743, qui transportait l'équipe d'entretien et les pièces de rechange. La Marine royale s'était engagée à fournir l'équipement complet en biens de consommation et en biens durables pour les besoins de 24 *Firefly* et de 36 *Seafire* et les caisses d'emballage commencèrent à arriver d'outre-mer en un flot continu. En octobre le porte-avions d'escorte *Queen* arriva à Halifax avec sept *Firefly* et deux *Seafire*, ainsi que des pièces de rechange pour les avions que l'on éprouvait dans les conditions hivernales à Namao. Après le départ de l'escadron 825 à bord du *Warrior* pour la côte du Pacifique, il ne resta à la base pendant tout le reste de



Un *Avro Anson* sur la piste cimentée devant le hangar.



Un *Seafire* effectuant un appontage simulé sur l'aérodrome de Dartmouth.



Un *Firefly I* s'approchant de la piste.



Des *Seafire* à leur base d'attache.

l'année que l'escadron 803 et l'Unité FRU 743.

En janvier 1947, les opérations de vol furent quelque peu ralenties par le mauvais temps et parce que l'on dut évacuer les hangars 108 et 109 à cause du mauvais fonctionnement de leur système de chauffage. On procéda aux réparations nécessaires et, avec l'arrivée du printemps, on modifia le programme des opérations afin de permettre l'exécution des travaux de restauration des édifices et des terrains adjacents. Le *Warrior* étant revenu de son séjour dans des régions plus ensoleillées, on affecta les escadrons 803 et 825 à la constitution du 19^e Groupe aérien de porte-avions (CAG) qui partit presque immédiatement à bord du porte-avions à destination des Bermudes. A la fin de cette croisière, le 14 mai, le Groupe aérien fut débarqué et le lendemain on réorganisa de nouveau les escadrons 826 et 883 pour former le 18^e Groupe aérien qui occupa le hangar n° 2. Tout le personnel fut rassemblé le dimanche 8 juin, lorsque le commandant de la côte de l'Atlantique présenta ses ailes au lieutenant-commander médecin E. G. L. Alford, MRC, qui avait suivi un cours de pilotage d'avions depuis le mois de janvier avec l'Unité FRU 743. Ce fut tout un événement, car le commandant Afford était le premier élève de l'escadron et le premier officier-médecin à obtenir le diplôme de pilote dans la Marine canadienne. Le 18^e Groupe aérien commença son entraînement avec les avions qui avaient servi auparavant au 19^e Groupe avant que le capitaine provisoire H. S. Rayner, DSC avec agrafe, MRC, ne prenne le commandement de la section et, dans la dernière semaine de juin, une prise d'armes eut lieu pour la réception de l'honorable Brooke Claxton, DCM, BCL, ministre de la Défense nationale, qui après en avoir fait l'inspection, visita les édifices et assista à un exercice simulé d'atterrissement sur le pont d'un porte-avions par les *Seafire* et les *Firefly*. A la même époque, on procéda à l'organisation de deux nouvelles sections, celle de la liaison de l'Armée avec les porte-avions, commandée par un officier ayant le grade de capitaine, et celle du centre des opérations et de l'instruction au sol.

Les premières pertes de vie du RCNAS eurent lieu le 17 juillet 1947, alors qu'un *Firefly* s'abattit dans la mer, dans la région de Musquodoboit, entraînant avec lui son pilote et son observateur.

Pendant tous les mois de l'automne, les exercices de vol se poursuivirent avec entrain et, au début d'octobre, on s'attacha surtout au bombardement en piqué et au lancement de fusées. Le jour anniversaire de la bataille de Trafalgar, le 18^e Groupe fut armé en préparation de l'exercice *Scuppered* en vue duquel le *U-190* avait été remorqué à environ 50 milles au sud-

est d'Halifax et où il dérivait paisiblement dans les vagues de l'Atlantique en attendant sa fin dans les mêmes parages où il avait torpillé et coulé le dragueur de mines *Esquimalt* le 16 avril 1945. Le programme de l'exercice comportait d'abord une attaque par des fusées lancées par les avions *Firefly*, suivie du feu des canons de 4.7 pouces du *Haida* et du *Nootka*, du lancement de bombes par les *Seafire* et, finalement, du feu des mortiers du *New Liskeard* qui devait couler le navire. En réalité, l'opération se termina beaucoup plus rapidement qu'on ne l'avait anticipé, car le *U-190* commença à enfoncer lentement par l'arrière immédiatement après l'attaque de l'escadron 826. Le *Nootka* eut le temps de tirer deux salves de quatre de ses canons avant que le navire se dressât verticalement et, après une pause de quelques instants, il s'engloutit dans les profondeurs de l'Atlantique. Le *New Liskeard* accéléra la destruction grâce au feu de ses mortiers et le *Nootka* suivit avec une décharge de grenades sous-marines.

On organisa un Groupe d'entraînement aérien (TAG), composé de deux sections, l'Unité FRU 743 et l'Unité d'entraînement opérationnel, qui fonctionna indépendamment pendant dix jours tandis que le 18^e Groupe était à bord du *Warrior* en haute mer, où l'on exécuta 183 appontages. A son retour, le Groupe apprit que deux nouveaux hangars avaient été obtenus de l'Aviation.

La Marine royale du Canada organisa son premier cours complet le 2 février 1948, à l'École de vol opérationnel, dans le but de former des pilotes pour les escadrons des 18^e et 19^e Groupes. L'incident le plus remarquable qui suivit dans l'histoire de la section fut l'arrivée du *Magnificent*, en juin, avec le 19^e Groupe, doté maintenant d'appareils *Sea Fury XI* et *Firefly IV*. Ce groupe atterrit à Dartmouth où il fallut aussi fournir un logement à l'escadron 806 de la Marine royale. Le mois suivant, la Marine canadienne organisa la première fête aéronautique donnée au Canada en présence d'une foule de 15,000 spectateurs. L'escadron 806 y prit part avant de partir pour la station aérienne de Floyd Bennett Field, aux États-Unis, afin d'y participer à l'Exposition internationale de l'air tenue à l'occasion de l'inauguration de l'aéroport d'Idlewild. Dans l'intervalle, la situation s'améliorait sensiblement à la station à mesure qu'avancait le travail des entrepreneurs civils chargés de la construction des logements et l'on put occuper les premières maisons qui faisaient partie du programme de construction de cent habitations. On enregistra un autre début en août lorsqu'une section de deux *Sea Fury* fut affectée à l'escadron 806 afin de prendre part à la fête aéronautique de Toronto, organisée à l'occasion de

l'Exposition nationale canadienne; un troisième appareil *Sea Fury* et un *Firefly* y furent aussi exposés. La section perdit ensuite d'autres avions lorsque le 19^e Groupe fut pris à bord du *Magnificent* le 19 du mois et que le 18^e Groupe partit pour suivre un cours d'entraînement spécial à l'école interarmes d'aviation à Rivers, au Manitoba.

Vers le milieu de l'été, la situation à la station aérienne de Dartmouth avait atteint un point critique et l'on ne pouvait plus longtemps différer une décision quant à l'utilisation future de l'établissement. Au cours des deux années précédentes de nombreuses propositions avaient été présentées à l'état-major de la Marine en vue d'une révision de l'accord conclu entre la Marine et l'Aviation pour le rendre plus conforme à la réalité. Rien ne se fit pendant quelque temps et la Marine n'était pas très satisfaite de la situation à Dartmouth, où les voies de départ étaient utilisées non seulement par les appareils de l'Aviation, mais aussi par ceux d'Air Canada et des Lignes aériennes maritimes. On étudia divers projets, mais en juillet 1947, on décida que le Passage de l'Est répondait le mieux aux besoins de la Marine et on recommanda d'y transférer graduellement les opérations au cours des deux années suivantes.⁴ En octobre, l'escadron de recherche et de sauvetage de l'Aviation fut déménagé à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, et la Marine se trouva chargée d'un plus grand nombre de fonctions qui, d'après l'accord, étaient du domaine de l'Aviation. En avril 1948, un nouvel accord autorisait l'établissement de magasins de l'aéronavale à Dartmouth, mais l'Aviation restait encore sourde à toute proposition visant à lui faire abandonner entièrement les lieux. En réalité, la Marine était devenue le principal usager de la station. Elle occupait 11 des 14 hangars pour ses 56 avions (lorsqu'ils étaient à terre), tandis que l'Aviation n'utilisait que deux hangars pour les deux avions de sa section mixte. Le personnel de la Marine comptait 900 hommes au regard des 250 hommes de l'Aviation. D'après une expression employée dans l'un des rapports, «l'Aviation faisait l'épluchage des pommes de terre tandis que la Marine avait tout le prestige des opérations aériennes.» Le problème de l'aérodrome de Dartmouth fut enfin soumis au Comité de défense du cabinet en septembre 1949 qui décida que la Marine aurait dorénavant la gestion de la station aérienne.⁵

Cette bonne nouvelle fut accueillie avec jubilation par le service aéronavals. En septembre également, le 19^e Groupe, de retour du porte-avions, fut licencié et réorganisé tandis que le 18^e Groupe, revenu de Rivers, recevait six appareils *Sea Fury* en remplacement

de ses huit *Seafire*. En novembre, on procéda à une nouvelle réorganisation destinée à faciliter l'entretien des avions de cette classe. Les escadrons de combat formèrent le 19^e Groupe, tandis que les escadrons anti-sous-marins devenaient le 18^e Groupe.

On chargea divers comités et sous-comités mixtes des deux services du règlement des détails du transfert de la station et, pour mettre la dernière main aux arrangements sur les lieux mêmes, une commission mixte de la Marine et de l'Aviation se réunit le 29 novembre sous la co-présidence du commandant J. Plomer, DSC, MRC, et du commandant d'escadre R. O. Shaw, ARC. Le 1^{er} décembre 1948 fut un jour mémorable pour l'Aéronavale, car elle reprit ce jour-là le contrôle de la station aéronautique de Dartmouth, à qui elle donna le nom de *Shearwater*. La plupart des membres de l'Aviation évacuèrent les lieux et il ne resta que les équipages de la petite section mixte et de l'escadre de Marine n° 102 dont les vedettes rapides appartenaient encore à l'Aviation. En outre, on garda quelques aviateurs à la tour de contrôle en attendant que la Marine ait pu former les spécialistes voulus. Le capitaine provisoire A.B.F. Fraser-Harris, DSC avec agrafe, de la Marine royale canadienne, prit le commandement et son premier rapport laisse l'impression qu'à bien des égards la situation n'avait guère changé à la pointe Baker depuis les anciens jours de 1918-1920.⁶

«Pendant les premiers mois de service du *Shearwater*, il se produisit diverses tensions, car à l'encontre des premiers voyages ordinaires des navires canadiens de Sa Majesté, celui-ci partait dans un état de délabrement, faisant eau à plusieurs endroits, sans un équipage complet, ses ponts non gorés et son gréement en mauvais état.»

En sus de toutes ces difficultés, des tempêtes de neige et des bourrasques vinrent assaillir le bâtiment. Toutefois, à force de travail, de réparations et de soins, le *Shearwater* devait avec le temps devenir coquet et reluisant.

Dès le début, on dut procéder à une réorganisation des équipes d'entretien et le Groupe d'instruction devint une unité autonome sur le même pied que les autres groupes de l'Aviation. Mais l'établissement souffrait d'une carence d'appareils convenables et il fallut envoyer en Angleterre les premiers groupes d'élèves observateurs et d'élèves pilotes pour y suivre les cours d'instruction. Les avions *Seafire* furent retirés du service et les élèves de l'école de vol opérationnel terminèrent leur entraînement avec des appareils *Harvard*, dont huit avaient été affectés au groupe d'instruction.

Avec l'arrivée du beau temps, les deux groupes de la station accrurent leur activité et, en mai 1949, on exécuta 2,596 exercices de vol, comportant un décol-

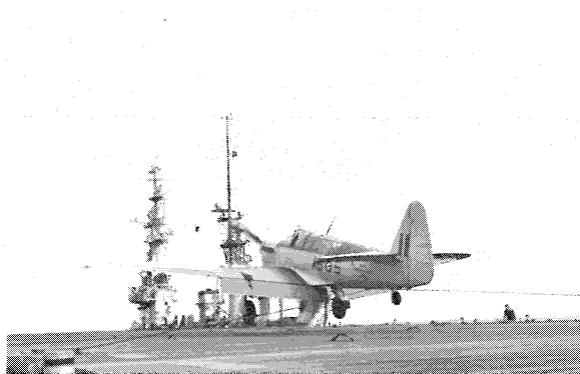
lage ou un atterrissage par 90 secondes. Dans l'intervalle, l'escadron 825 avait été transporté outremer à bord du *Magnificent*, où on l'avait doté de *Firefly* améliorés du type V. Les 17 appareils du 19^e Groupe offrirent un spectacle imposant quand ils se déployèrent en formation au-dessus du terrain d'aviation à leur départ pour l'école de l'aviation à Rivers. Les *Firefly* restèrent sur les lieux et prirent part à deux séries d'exercices dont l'une avec le Groupe d'instruction à l'appui des manœuvres de l'Armée sur la colline de la citadelle, à Halifax, où ils pratiquèrent le vol en rasemottes et le bombardement, et l'autre à l'appui des exercices anti-sous-marins du *Haida* et du *Swansea*. Le nombre des vols diminua après le départ du 18e Groupe pour Quonset-Point, dans le Rhode-Island, où il allait suivre un cours d'instruction avec le Service aéronaval américain. Le Groupe d'instruction laissé à ses propres ressources et en dépit de la brume coutumière sur les côtes en cette saison réussit à former 16 pilotes, dont sept réservistes.

Au début d'août, un croiseur anglais, le *Glasgow*, arriva au port d'Halifax, suivi à 24 heures d'intervalle de sept navires de la Marine américaine, dont le croiseur lourd *Newport News* et deux porte-avions, le *Midway* et le *Kearsarge*. Cette flotte contribua largement au succès de la Semaine de la Marine canadienne, organisée pour les fêtes du deuxième centenaire d'Halifax*. L'un des articles intéressants du programme fut «Une nuit à Venise», marqué d'un déploiement des navires illuminés dans le Bras nord-ouest, où *Shearwater* était représenté par un modèle du *Magnificent* préparé à la station. En cette occasion, le gouverneur de l'État du Massachusetts vint de Boston par avion et fut reçu au champ d'atterrissage par une garde d'honneur spéciale.

Une section acrobatique spéciale de dix *Seafire*, connue sous le nom de «Watson's Circus» en honneur de son chef, s'exerçait avec ardeur en vue de l'Exposition nationale canadienne. Au cours de la dernière répétition à l'aéroport de Malton, une collision entre deux avions causa la mort du commandant et d'un autre pilote. Le lieutenant-commander (P) C.G. Watson, de la Marine canadienne, était l'un des plus anciens officiers de l'Aéronavale et avait exercé le commandement de l'escadron 826 avant son licenciement en février 1946. En dépit de cette tragédie, le spectacle aérien eut lieu avec quelques modifications et créa un effet très favorable à l'exposition.

A Quonset-Point, le 18^e Groupe s'était entraîné à la technique américaine d'apportage pour donner suite à la décision conjointe de la Marine royale et de

* La ville d'Halifax fut fondée par l'honorable Edward Cornwallis qui y débarqua le 21 juin 1749.



Essais d'apportage d'un *Firefly* à bord du *USS Saipan*.

la Marine canadienne d'adopter les méthodes opérationnelles de la plus grande flotte américaine. La méthode anglaise et canadienne consistait à aborder le pont d'envol après avoir parcouru le circuit d'approche à une altitude constante, à un taux de descente graduel à partir d'une distance d'environ 400 pieds. D'autre part, les Américains, après avoir contourné le porte-avions, l'approchaient à plein gaz jusqu'à une distance de 400 verges à l'arrière, à une altitude constante de 40 pieds, jusqu'à ce que l'officier de contrôle sur le pont leur signalât de «couper l'allumage» juste avant de toucher l'arrière de la plage d'atterrissage. Cette méthode offrait l'inconvénient que souvent les appareils se posaient sur leurs roues principales seulement, car il était difficile aux pilotes de juger exactement le point d'impact. Les trains d'atterrissage des avions anglais n'avaient pas été construits en vue de chocs aussi violents et ils étaient endommagés ou rebondissaient en l'air après avoir manqué les câbles des disposes ifs d'arrêt. Le groupe canadien d'avions *Firefly* eut à souffrir de ce «rebondissement» au contact du pont du porte-avions américain *Saipan* en septembre et les pilotes durent revenir à la méthode anglaise au cours de leur croisière suivante à bord du *Magnificent*.

Les deux groupes aériens revinrent à Dartmouth, mais le 18e avait laissé ses *Sea Fury* à Rivers pour qu'on leur fasse subir certaines épreuves. Tous les membres du personnel étaient donc disponibles pour participer à une nouvelle aventure, c'est-à-dire aux premières régates du club nautique *Shearwater*. Des invitations avaient été lancées aux membres des autres clubs d'Halifax qui s'y rendirent avec leurs propres bateaux. A la fin des courses, le *Shearwater* avait gagné le Trophée de navigation à voile Fraser-Harris, grâce à l'ardeur des équipages de ses baleinières et de ses canots de service.

Les manœuvres combinées des escadrons de patrouillé de la Marine américaine avec la deuxième escadre de la flotte apportèrent une diversion intéressante.

sante aux derniers mois de 1949. *Shearwater* fournit des postes d'amarrage à dix hydravions PB5M et au navire ravitailleur *Duxbury Bay* dans le Passage de l'Est, ainsi que le logement aux équipages de neuf avions *Neptune P2V* qui utilisèrent la station pour leur base. Le premier anniversaire de l'inauguration de la station fut célébré par une prise d'armes et des prières sur le terrain d'exercices suivi d'une revue des troupes par le contre-amiral E. R. Mainguy, OBE, MRC, commandant de la côte de l'Atlantique. Dans la soirée un bal anniversaire clôtra la célébration. L'année 1949 avait été fructueuse pour l'Aéronavale canadienne qui avait accompli des progrès notables. Pour ce qui était des appareils, on avait réussi à corriger plusieurs défauts des *Firefly* et des *Sea Fury*, mais l'incident de l'atterrissement sur le pont du *Saipan* avait démontré que le *Fury V* n'était pas l'avion idéal pour ce genre d'opérations.

Les groupes aériens commencèrent l'année 1950 dès le mois de janvier par des «attaques» à la station de l'Aviation canadienne à Greenwood et à celle de *Shearwater*. Une semaine plus tard, les avions du 18^e Groupe étaient pris à bord du porte-avions pour la croisière annuelle dans les Antilles. Au cours de l'année, on s'employa à améliorer la situation des magasins et des logements de la station tout en se conformant au programme bien rempli d'exercices et d'entretien. Parmi les avions qui vinrent en visite pendant les premiers mois de l'année, il y a lieu de mentionner deux *Dakota* qui transportaient l'équipage du transport naval argentin *Bahia Aguirre* dont on venait d'achever la construction aux chantiers maritimes de la *Halifax Shipyards Limited*. Le mois d'avril fut marqué par l'achat de 7 avions *Avenger* destinés à remplacer les *Firefly* et, à l'occasion de la visite du *Magnificent* au port de New York, un détachement avancé de l'escadron 826 fut envoyé à San Diego pour y former le noyau des équipages chargés de ramener les appareils. En vue des opérations anti-sous-marines, les vieux et solides avions *Avenger* dont les premiers arrivèrent à *Shearwater* peu après, durent être modifiés considérablement et dotés d'équipement moderne de recherche et de détection. Ce travail fut exécuté par la Fairey Aviation Company of Canada Limited à son usine de Dartmouth.

Le 9 mai 1950, cinquante marins, dont dix de la station *Shearwater*, furent transportés à bord de trois *Dakota* de l'Aviation pour aider à combattre les inondations désastreuses de la rivière Rouge, au Manitoba. Après le retour du *Magnificent*, le 19^e Groupe

et l'escadron 825 furent débarqués, tandis que l'escadron 826 continuait à transborder les *Avenger* de Quonset-Point à Dartmouth. On organisa ensuite une série d'exercices avec les avions-cibles de la station pour les navires *Glasgow* et *Snipe*, de la Marine royale, qui étaient de passage à Halifax. En retour, le croiseur envoya à la station un détachement de fusiliers marins et sa fanfare pour les exercices du matin auxquels ils donnèrent une démonstration du maniement des armes portatives pendant la marche. Toutes les phases de l'activité à *Shearwater* furent représentées aux manœuvres aériennes de l'été qui se déroulèrent par une température idéale. L'un des spectacles les plus intéressants fut la destruction d'un «sous-marin» de ressemblance parfaite, construit par l'Armée avec l'aide de la division de l'artillerie de la Marine. Les *Sea Fury*, les *Firefly* et les *Avenger*, dont c'était la première exhibition publique par la Marine, concentrèrent le feu de leurs canons, leurs fusées et leurs grenades sous-marines sur le modèle. Peu après cette fête aéronautique, il se produisit un changement soudain de température et le premier ouragan de la saison fut accompagné de vents qui atteignirent 78 milles à l'heure dans le Passage de l'Est.

Les derniers onze *Avenger* arrivèrent finalement de Quonset-Point et l'on continua le travail de conversion d'un prototype qui, s'il se révélait satisfaisant, servirait de modèle pour l'adaptation de tous les autres appareils. En novembre, la série de vols exécutés jusque-là sans accident fut rompue lorsqu'un *Firefly* perdit sa route et finalement s'abattit au sol les roues en l'air dans un champ près de Yarmouth, dans l'État du Maine, après avoir été guidé jusqu'à la côte par les autorités américaines. Une équipe de sauvetage de la Marine canadienne tira l'appareil jusqu'à la route la plus rapprochée et on le rapporta à Dartmouth à bord du navire auxiliaire *Eastore*.

Une réorganisation importante de la distribution des appareils et du personnel eut lieu le 15 janvier 1951, lorsque les escadrons 826 et 883 constituèrent dorénavant le 18^e Groupe (CAG). Les deux autres escadrons, le 803 et le 825 formèrent le nouveau 19^e Groupe d'appui aérien (SAG) dont la base terrestre ordinaire était à *Shearwater*. Une fois cette réorganisation terminée, les *Sea Fury* et les *Firefly* donnèrent une démonstration du tir de leurs canons et du lancement de fusées à l'occasion de l'inauguration du champ de tir et de bombardement de Chezzetcook, avant le départ du 18^e Groupe pour la station navale américaine de Quonset-Point, d'où il devait rejoindre le *Magnificent*. A la station, deux prototypes d'*Avenger* furent attachés au 19^e Groupe pour qu'on en fasse l'essai.

* Ces avions bombardiers-torpilleurs avaient été acceptés par la Marine américaine en 1940 et mis en service actif vers la fin de 1941.



Le 19^e CAG à la base aérienne de Dartmouth.

Le premier accident fatal depuis 1949 se produisit en mars alors qu'un avion de chasse s'abattit dans le lac Wright. L'appareil s'enfonça dans environ 30 pieds d'eau, mais le pilote réussit à se dégager et fut repêché par un habitant de l'endroit. L'hélicoptère de l'Aviation gardé à la station pour les opérations de sauvetage étant alors inutilisable, un avion amphibie de la Pulsifer Aircraft Limited fut dépêché sur la scène de l'accident. Cet hydravion à flotteurs, après s'être posé sur le lac, s'engagea dans une mauvaise direction et l'escadrille de *Sea Fury* qui survolait l'endroit depuis l'accident plongea plus bas pour le guider. A la grande horreur des spectateurs, ceux-ci virent l'un de ces avions de chasse s'abattre dans les arbres au nord du Wright's Mill. Le pilote fut tué sur le coup. Subséquemment, on récupéra le *Sea Fury* du lac avec l'aide de scaphandriers de la Marine et on le tira hors de la forêt.

Le *Magnificent* étant revenu à la côte, le 18^e Groupe rentra à la station le 1^{er} mai 1951, après quoi l'on attribua de nouveaux numéros à tous les escadrons. On désirait par là établir l'identité des unités aéronavales canadiennes dans le plan d'ensemble du Commonwealth tout en prévoyant aussi celle des groupes et des escadrons futurs. Les escadrons 803 et 825 devinrent les 870 et 880⁸ respectivement et constituèrent dorénavant le 31^e Groupe (SAG), tandis que les escadrons 883 et 826 recevaient les nouveaux numéros 871 et 881⁹ et formaient le 30^e Groupe (CAG). Pendant le reste du mois, le 18^e Groupe passa quelque temps à bord du porte-avions, tandis que le 30^e Groupe s'exerçait activement au vol de nuit pour se préparer à l'entraînement préliminaire à l'apportage.

Une carence importante de l'organisation de *Shearwater* fut enfin comblée par la livraison de trois appareils *Bell HTL 4s*. Le 1^{er} septembre, on les groupa sous la désignation de *Section d'hélicoptères n° 1*

et celle-ci commença immédiatement à s'entraîner en vue des nombreux rôles auxquels elle était destinée, tels que la photographie aérienne, les opérations de sauvetage sur terre et sur mer, la collaboration avec les navires dans le lancement de torpilles, etc. La station dut aussi se charger de la direction de la section navale que l'Aviation avait abandonnée le 1^{er} novembre et la Marine prit possession de plusieurs édifices, dont le groupe «E» qui devait servir d'école d'entretien de l'aéronavale, de trois vedettes rapides (HSL) et de divers autres bâtiments de moindre importance. La Marine assumait dorénavant les opérations de recherche et de sauvetage, la patrouille de la baie Cow et des champs de tir aérien de Chezzetcook, et le service de transbordement dans le port au Passage de l'Est. Pendant la saison de navigation, l'une des vedettes rapides devait aussi être employée au champ de tir aérien de Chatham.

En janvier 1952, une douzaine d'appareils *Neptune* de la Marine américaine utilisèrent *Shearwater* comme base pendant les manœuvres navales à la conclusion desquelles l'escadron 881 eut l'occasion d'effectuer un exercice des plus utiles en épantant les mouvements des 17 navires de guerre et des trois sous-marins américains pendant qu'ils s'éloignaient de la côte de la Nouvelle-Écosse. Subséquemment le sous-marin anglais *Alcide* fut prêté pendant neuf jours pour les exercices anti-sous-marins des deux escadrons, tandis que les avions de chasse avaient l'occasion de simuler des attaques contre le croiseur suédois *Gotland* lors de son départ et de pratiquer des vols de nuit et de reconnaissance avec le *Crescent*. La Marine américaine revint de nouveau en mai ériger des mâts d'amarrage en vue de la visite prochaine de deux dirigeables. Ceux-ci restèrent à Dartmouth pendant toute une semaine et firent de nombreux vols de démonstration ainsi que des atterrissages sur le pont du *Magnificent*.

Pendant les jours chauds de la mi-été, des incendies forestiers éclatèrent dans les provinces Maritimes et la plus récente acquisition de la station, l'hélicoptère Sikorsky HO4S-3, fut envoyé à Chatham, Nouveau-Brunswick, pour aider à la lutte contre un de ces incendies des plus violents. Le pavillon royal de la Région côtière de l'Est fut salué pour la première fois depuis l'inauguration de la station lors d'une visite du très honorable Vincent Massey, CH, gouverneur général du Canada, par la garde royale qui l'attendait à son arrivée dans un avion de l'ARC. Après une visite à Charlottetown, Son Excellence revint deux jours plus tard et fut transporté par la barge de l'amiral à partir de la jetée de la Marine jusqu'au *Quebec*, qui était à l'ancre dans le port.

On peut juger de l'amélioration des moyens d'entraînement de *Shearwater* par le fait de l'arrivée de dix aspirants de la Marine anglaise, à l'automne de 1952, qui venaient suivre le premier cours d'observation aérienne de l'OTAN. Trois officiers de la Marine anglaise vinrent accroître le personnel enseignant de l'école d'observation en vue de l'instruction de ce groupe et des autres groupes subsequents de jeunes aviateurs des pays alliés.

En novembre 1952, on adopta le système américain pour le numérotage des escadrons de l'aéronavale canadienne, ce qui comportait l'addition d'un préfixe de deux lettres au numéro de chaque escadron. La première lettre «V» signifiait «plus lourd que l'air», tandis que la seconde indiquait la fonction particulière de l'unité, par exemple VF pour les avions de combat, VS pour la reconnaissance, VH pour les hélicoptères. D'après ce système, l'escadron de la station, le FRU 743, devint le VU 32 (utilité), et les hélicoptères formèrent le VH 21.

Le capitaine D. L. Raymond, CD, MRC, quitta le commandement de *Shearwater* en janvier 1953 et, dans son rapport d'adieu, il signala que le logement du personnel de la station laissait encore beaucoup à désirer. Seize cents officiers et marins devaient vivre «dans une station qui est encore une agglomération de vieux édifices temporaires et de terrains non aménagés». ¹⁰ Toutefois, on avait entrepris la construction d'une nouvelle caserne et on étudiait les moyens d'accroître les facilités récréatives.

Les dix *Sea Fury* du 30^e Groupe firent un voyage sans incident à Rivers en février, mais les *Avenger* durent changer la route qu'on leur avait tracée et atterrir à la tête des Grands lacs où ils passèrent une nuit. Le groupe suivit au Centre interarmes d'entraînement aérien un cours d'appui aérien en coordination étroite avec les autres armes, au cours de l'exercice *Assiniboine*. Avant de revenir à sa base côtière, le Groupe donna un certain nombre d'exhibitions aériennes à Regina, Saskatoon, Calgary et Edmonton comme moyen publicitaire en faveur des divisions navales locales.

Le groupe des hélicoptères, accru de deux nouveaux appareils *Sikorsky*, s'employa activement à diverses tâches, y compris l'ensemencement de certains lacs inaccessibles pour le compte du ministère des Pêcheries. Au cours de la même période, on organisa un escadron aérien expérimental, le VX 10, pour l'essai des nouveaux appareils et de l'équipement fournis à la Marine. Bien que le mauvais temps continu ait réduit les opérations de vol en avril, ce mois fut marqué de trois accidents graves avec pertes de vies et de matériel. Le premier résulta

d'une collision entre un *Avenger* et un *Harvard*, mais les deux avions, bien qu'endommagés, purent atterrir normalement. Le deuxième fut aussi une collision en plein vol, mais cette fois les pilotes des deux avions, un *Avenger* et un *Sea Fury*, perdirent la vie. Dans le troisième cas, un *Avenger* faisant un exercice de long vol de nuit s'abîma sur la crête boisée d'une colline, mais sans perte de vie.

Les avions du 30^e Groupe furent relégués au hangar quand le *Magnificent* partit pour participer à la grande revue navale du couronnement à Spithead, en Angleterre. A bord du porte-avions, se trouvait également un avion à réaction anglais du type *Attacker* que le lieutenant A. J. Woods, MRC, avait réussi à livrer indemne à Halifax, ce qui lui valut plus tard un éloge de la Reine pour sa valeur au service de l'Air. Cet appareil *Attacker* avait subi les épreuves du vol en hiver à Namao et au retour à la base de l'Est, le moteur bloqua à une altitude de 30,000 pieds. Incapable de le remettre en marche, le pilote entreprit la descente en vol plané jusqu'au champ d'aviation Kinross, au Sault-Sainte-Marie, à une distance de 60 milles; il n'y avait à ce moment-là qu'un plafond de visibilité de 2,000 pieds. Le lieutenant Woods réussit parfaitement l'atterrissement et selon toutes les apparences l'avarie fut réparée. Reprenant son trajet, l'appareil eut une autre panne de moteur à soixante milles de l'aéroport d'Uplands, à Ottawa, où le lieutenant Woods dut faire un nouvel atterrissage en vol plané. A part quelques crépitements du moteur, la dernière partie du voyage s'accomplit sans incident. L'avion était équipé d'un siège éjectable et le pilote pouvait l'abandonner chaque fois, mais le lieutenant Woods, par son sang-froid et son bon jugement, d'après les termes mêmes de la citation «sauva de la destruction et de tout dommage un avion précieux d'une manière qui lui valut personnellement, ainsi qu'à son service, les plus grands éloges».

La ville d'Halifax et la région avoisinante furent désignées pour un exercice de défense civile, *Teamwork*, qui eut lieu en mai 1953. Les avions *Lancaster* de la base de l'aviation de Greenwood, firent une attaque simulée de bombardement à basse altitude sur la ville où ils furent contre-attaqués par les *Sea Fury*, tandis que les *Avenger* se livraient à un bombardement en piqué et à un mitraillage du port. Depuis 1950, la station était interdite aux appareils d'un poids de plus de 60,000 livres et afin d'allonger et de renforcer la piste principale, on employa des machines de terrassement. Le 31^e Groupe d'appui aérien dut se transporter à la station de l'Aviation à Scoudouc, Nouveau-Brunswick, afin de dégager *Shearwater*. En juin également, un hélicoptère du Groupe VH

21 exécuta une opération de sauvetage spectaculaire en récupérant deux garçonnets d'un radeau sur lequel ils jouaient quand il partit à la dérive dans le bassin Bedford. Planant au-dessus des enfants inquiets, le pilote jugeant qu'il était impossible de les hisser à son bord, fit dériver le radeau jusqu'au rivage sous l'effet du remous d'air de son appareil.

Au cours de l'été de 1953, on termina la construction de deux édifices et la pierre angulaire de l'un d'eux, la nouvelle caserne, fut posée par le contre-amiral Bidwell par une journée splendide, en présence d'une foule considérable de visiteurs et d'habitants de l'endroit. A la fin de la cérémonie, le plus jeune marin de la station coupa un ruban qui fermait l'entrée et annonça que la caserne était prête à être habitée. Deux semaines plus tard, l'édifice de l'école d'observateurs était achevé et à son inauguration officielle, on présenta leurs ailes aux officiers qui avaient suivi le premier cours d'observateurs de l'OTAN.

De la base de Scoudouc, le Groupe d'appui aérien fut employé activement à des exhibitions aériennes à divers endroits. Du 1^{er} au 12 septembre, il donna des spectacles quotidiens à l'Exposition canadienne nationale de Toronto et, à la fin de celle-ci, un détachement de quatre *Sea Fury* et d'un *Avenger* s'envola vers la côte du Pacifique pour y faire une brève visite. La base aéronavale de Scoudouc ayant été licenciée, le reste du groupe alla occuper la nouvelle section aéronavale de la station de l'ARC à Summerside, Île du Prince-Édouard. Le déménagement du personnel du Groupe aérien d'appui à Summerside, où l'Aviation offrait d'excellentes installations, fut terminé au début du mois suivant. A son retour de Vancouver, un *Avenger* du Groupe VS 880 capota et prit feu lors d'un atterrissage forcé à Kenora, Ontario. Le pilote et un des membres de l'équipage perdirent la vie dans cet accident.

Les deux groupes changèrent de place à bord du *Magnificent* et après que le 30^e Groupe eut été débarqué, l'escadron VF 871 fut envoyé à Rivers pour y suivre des exercices concentrés d'appui aérien, vu que la contribution du Canada aux forces des Nations Unies en Corée pouvait comporter l'utilisation de cette unité sur l'un des porte-avions de la Marine britannique. Un hélicoptère fut affecté à la station d'instruction aéronavale pour les opérations de recherche et de sauvetage. A son tour, celui-ci dut être récupéré d'une pointe de la côte où il s'était posé à la suite d'une panne de moteur. De fortes tempêtes de neige tinrent la section des tracteurs fort occupée par le déblayage des pistes d'envol au début de la nouvelle année et le programme des exercices de vol à

Shearwater eut à souffrir du mauvais temps et du mauvais état du terrain. L'escadron VU 32 perdit l'un de ses appareils *Avenger* qui s'écrasa au sol deux minutes après son départ en tuant son pilote. Toutefois, la prompte intervention de deux pilotes d'un hélicoptère en vol au même moment contribua à sauver la vie de l'observateur. Le mauvais temps continua pendant le mois de février 1954, dont le principal événement fut le départ de l'escadron VS 881 pour une période d'entraînement de cinq semaines aux Bermudes, avec les sous-marins et une escadre de navires de surface. Le trajet eut lieu en partie au-dessus du sol et en partie au-dessus de l'océan, le principal contingent d'*Avenger* ayant passé une nuit à Quonset au cours de son trajet vers le sud. Un avion de la garde côtière américaine se porta à leur rencontre à 180 milles des îles et les escorta jusqu'au terrain d'aviation de Kindley. Mais un malheur survint à Dartmouth le 1^{er} février, une minute ou deux avant minuit, lorsque la section d'entreposage du nouvel édifice du transport motorisé s'effondra. Heureusement, c'était au moment du changement d'équipe du personnel civil et les seules personnes à l'intérieur de l'édifice se trouvaient dans la salle des armoires métalliques dont le plafond put supporter le poids de la chute du toit principal. Heureusement aussi, la plupart des véhicules de la station se trouvaient dans la partie de l'édifice qui resta intacte.

Trois opérations de sauvetage exécutées par l'escadron d'hélicoptères firent l'objet de commentaires élogieux dans les journaux locaux. Dans le premier cas, les routes étant impraticables, on avait transporté un médecin à Terrence-Bay, en Nouvelle-Écosse, pour qu'il puisse donner ses soins à deux enfants gravement malades. La deuxième mission de ce genre avait consisté dans l'évacuation d'un matelot de l'équipage d'un navire chasseur de phoques au large des îles de la Madeleine. Finalement, on avait évacué trois membres malades de l'équipage du transport militaire américain *General Hodes* pour qu'ils puissent être soignés à terre. Les *Avenger* stationnés au terrain d'aviation de Kindley ayant terminé leurs exercices anti-sous-marins avec le 1^{er} escadron canadien d'escorte reprirent la route du Nord, accompagnés d'un avion de sauvetage B. 29. Évidemment découragé par l'aspect de la région de Dartmouth toute couverte de neige, le gros avion survola le terrain sans y atterrir et retourna aux Bermudes. A la fin de mars 1954, l'escadron VF 870 retourna ses appareils *Sea Fury* aux entrepôts et se prépara à recevoir les nouveaux avions de chasse à réaction. Le dernier escadron du 31^e Groupe devait, à son tour, participer à des exercices anti-sous-marins et il partit pour les



Avenger du 881^e escadron survolant les Rocheuses.

Bermudes en faisant une escale à Quonset-Point.

Le mauvais temps et le fait que tous les avions durent arrêter à Calgary parce qu'on redoutait une contamination du carburant retarda un vol de l'escadron VS 881 à travers le Canada. Éventuellement, les *Avenger* arrivèrent à Patricia-Bay et ils employèrent les six jours disponibles avant leur retour au Passage de l'Est à des démonstrations aériennes dans les principales villes de la Colombie-Britannique. L'escadron 880 partit des Bermudes le 6 mai et, à une distance d'environ 75 milles au sud de Yarmouth, Nouvelle-Écosse, l'un de ses appareils sortit de la formation et disparut. Des recherches subséquentes par mer et par air aboutirent à la découverte d'un scaphandre et d'une roue d'*Avenger* indiquant que l'avion s'était englouti dans l'océan.

Le 2 mai 1954, le groupe d'instruction fut licencié et l'escadron VU 32 constitua une unité distincte avec son propre hangar. On organisa un nouvel escadron, le VT 40, composé de l'école de vol aux instruments et de l'école de vol opérationnel qui fit ses débuts et fut divisé en deux sections, celle de l'entraînement avancé (ATF) et celle du vol par tout temps (AWF). En juin, on abolit le système des groupes aériens de l'aéronavale et les sections administratives, les 30^e et 31^e Groupes d'appui, cessèrent d'exister.

En juin, *Shearwater* eut l'honneur d'une visite de l'honorable J. A. D. McCurdy, ancien aviateur, qui fit la distribution des ailes aux élèves du cours d'observateurs n° 4. Parmi les autres visiteurs distingués de la base, il y a lieu de mentionner Leurs Altesse royale, la duchesse de Kent et la princesse Patricia, qui furent accueillies par une garde d'honneur du service auxiliaire féminin de la Marine. Avant Noël, le *Magnificent* rentra à Halifax après une croisière en Colombie-Britannique et y débarqua les escadrons VF 871 et VS 881, tandis que le VS 880 allait suivre un cours d'entraînement d'un mois aux Bermudes. L'un des avions *Avenger* de la station prit feu au cours d'un exercice d'atterrissement et le pilote dut sauter en parachute d'une hauteur de 800 pieds; il atterrit

Vue aérienne de l'établissement *Shearwater*, en 1950.





Escadron en formation passé en revue par l'amiral.

sain et sauf sur le terrain de football. L'appareil s'abattit dans l'eau près de la jetée du sud qui fut légèrement endommagée par le feu résultant des éclaboussures d'essence.

Un détachement d'officiers et de marins fut prêté au 26^e escadron aérien anti-sous-marin de la flotte américaine de l'Atlantique et pendant qu'il était à bord de l'*Antietam*, le quartier-maître R. Spicer empêcha un avion d'être gravement endommagé; pour cet exploit, il fut officiellement félicité par le chef de l'état-major de la marine. Ces Canadiens avaient été affectés à la Marine américaine pour y acquérir l'expérience de l'opération et de l'entretien des avions *Grumman S2F* que l'on avait choisis pour remplacer les *Avenger*. On était à monter l'un de ces avions sur le pont d'envol du porte-avions et au moment où le tracteur de remorquage se dirigeait vers le monte-charge de l'avant, le mécanisme tomba subitement en panne et le monte-charge redescendit au hangar avant qu'on ait pu prévenir ce mouvement. Le tracteur était près de tomber quand le quartier-maître

Spicer, qui pilotait l'avion bloqua les freins du *Grumman* et, bien que la barre de remorque fût pliée à angle droit par l'effort, l'avion s'arrêta sur le bord du puits du monte-charge retenant le tracteur suspendu à mi-chemin dans les airs. Un retard d'une seconde eût suffi pour que le *Grumman* soit fortement endommagé et, peut-être aussi, pour que des membres de l'équipage soient blessés.

En janvier 1955, on reçut à la station quatre avions d'entraînement à réaction *Silver Star*, ou *T. 33*, qui constituaient la section d'avions à réaction du VT 40. Cette unité avait pour fonction «de développer des méthodes de contrôle, de vol opérationnel et de vol automatique». Elle devait aussi donner des cours de perfectionnement dans le maniement des avions à réaction aux pilotes déjà diplômés. Deux mois plus tard, quatre *Avenger* du VS 881 furent affectés à l'organisation d'une section de détection lointaine (AEW). Équipé d'un radar puissant, chacun de ces avions, désigné communément sous le nom de «Guppy», remplissait un rôle semblable à celui des installations terrestres de détection lointaine, mais offrait l'avantage de l'altitude et de la mobilité. Une fois les forces ou les sous-marins ennemis signalés, l'*Avenger* devait reprendre la direction d'attaque et renseigner les forces amies.

La démolition des anciens édifices modifiait rapidement l'apparence de la station et aussitôt qu'il y eut amélioration de la température, on poussa activement la reconstruction du garage du transport motorisé. D'excellentes conditions atmosphériques favorisèrent une visite du Chef de l'état-major naval, le vice-amiral E. R. Mainguy, OSE, CD, MRC, au cours du mois de mai. Accompagné de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique, il fit l'inspection du personnel des divisions et passa en revue un vol d'environ 35 *Avenger*, *Harvard*, *Expeditor*, *Sea Fury*, *T. 33* et hélicoptères. Quelques jours plus tard, le nouvel édifice renfermant les installations électriques fut inauguré

Aéronefs rangés en vue de l'inspection du chef d'état-major de la Marine.



officiellement par un autre visiteur de *Shearwater*, le Directeur du génie électrique de l'Amirauté, sir Hamish MacLaren, KBE, DFC avec agrafe. Le détachement n° 3 de l'escadron d'hélicoptères, connu sous la désignation de HU 21 depuis le mois d'avril, fut envoyé pour fournir les moyens de recherche et de sauvetage aux avions civils employés à l'arrosage des forêts du Nouveau-Brunswick contre une infestation de charançons. Au cours de ce travail dangereux, sept appareils commerciaux s'abattirent au sol tandis que deux autres venaient en collision en plein vol; deux des pilotes furent récupérés dans la forêt très dense par l'hélicoptère naval *Piasecki*.

L'Aéronavale marqua un autre progrès important le 4 juillet 1955, lorsque l'on constitua à Dartmouth un second escadron d'hélicoptères, le *HS 50*, formé de six *Sikorsky H04S-3*, pour la lutte anti-sous-marine. L'équipement de sonar de profondeur, que l'on immergeait dans la mer pour repérer les sous-marins, nécessita l'emploi pour la première fois de marins dans les airs en mission officielle. Des volontaires spécialisés dans l'utilisation des torpilles anti-sous-marines furent assignés au service des appareils sonar. La création de la nouvelle division fut contrebalancée par la décision déjà prise d'en abolir une ancienne. Les changements survenus dans la composition des équipages des avions modernes causèrent l'abolition de la vieille division des observateurs¹¹. On termina cependant les cours déjà commencés à l'école d'observateurs et les élèves du dernier cours de l'OTAN, le n° 9, reçurent leurs ailes en janvier 1956. Le cours d'observation n° 10, donné à un petit groupe d'officiers de la Marine canadienne seulement, clôutra la série au cours du mois de septembre suivant. Les maîtres observateurs continuèrent à recevoir leur entraînement sous ce titre, mais ils furent par la suite reclassés comme aviateurs navals.

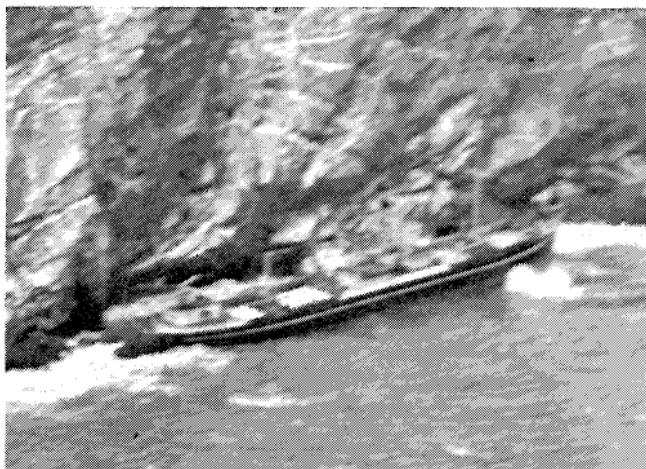
Du point de vue opérationnel, l'événement le plus marquant de l'été de 1955 fut la participation de la station à l'exercice *Rising Star*, organisé par la région de l'Est de l'armée. Des représentants de tous les types d'avions et d'hélicoptères prirent part aux opérations de jour et de nuit fournissant l'appui tactique aérien et exécutant des vols dont le parcours total fut de plus de 100,000 milles.

Plusieurs événements notables se produisirent avant que l'établissement *Shearwater* eût atteint son septième anniversaire. Le 1^{er} novembre, on réorganisa le VF 870 et trois semaines plus tard, on entendit pour la première fois le sifflement des premiers appareils McDonnell *F2H3 Banshee*, bimoteurs à réaction de l'escadron, qui se posaient sur la piste d'atterrissage. Ces avions avaient été conçus et cons-

truits spécialement pour la Marine américaine et modernisés subséquemment à la lumière de l'expérience acquise à la guerre de Corée; ils continuèrent d'arriver pendant quelques mois. La station dut ensuite «se déerrer» à la suite de la pire tempête de neige de novembre que l'on ait jamais eue en Nouvelle-Écosse. Le 26 du mois débuta par une victoire de l'équipe des aviateurs de *Shearwater* qui décrocha le championnat canadien de football de la province; plus tard dans la journée, on apprit un exploit hardi de sauvetage exécuté par le HU 21 au large du Cap-Breton.

Le cargo libérien désemparé *Kismet II* s'était échoué sur les récifs qui bordent les falaises de 1,000 pieds de hauteur du cap Lawrence dans l'île du Cap-Breton. Un appareil *Sikorsky*, piloté par les lieutenants-commanders J. H. Beeman, CD, MRC, et F. R. Fink, MRC, descendit très bas au-dessus du navire pour essayer de sauver l'équipage, mais cette tentative échoua à cause de la violence du vent et des vagues qui empêchaient également une chaloupe de s'approcher. Pendant la nuit, un camion chargé d'équipement de sauvetage, d'amarres et de bouées culottes parvint au haut de la falaise précédé par une charrue à neige. Le lendemain matin, les conditions s'étaient quelque peu améliorées, mais la manœuvre d'abordage du *Kismet II* était encore extrêmement hasardeuse. On demanda par signes à l'équipage de débarrasser un espace pour l'atterrissement à l'arrière du navire. Lorsqu'on eut réussi à enlever l'habitacle, le bastingage et les autres obstructions, l'hélicoptère parvint à se glisser par le côté et à maintenir son équilibre pendant qu'un premier groupe de passagers grimpait à son bord. Il fallut répéter quatre fois cette manœuvre pour embarquer l'équipage de 21 marins, ainsi que le chien du capitaine et le chat de l'équipage. Les deux pilotes furent subséquemment décorés de la médaille du roi George en cette occasion, tandis que les deux autres membres de l'équipage, le quartier-maître L. P. Vipond, MRC, et le matelot de première classe P. A. Smith, MRC, furent l'objet d'une citation de la Reine, pour leur bravoure.

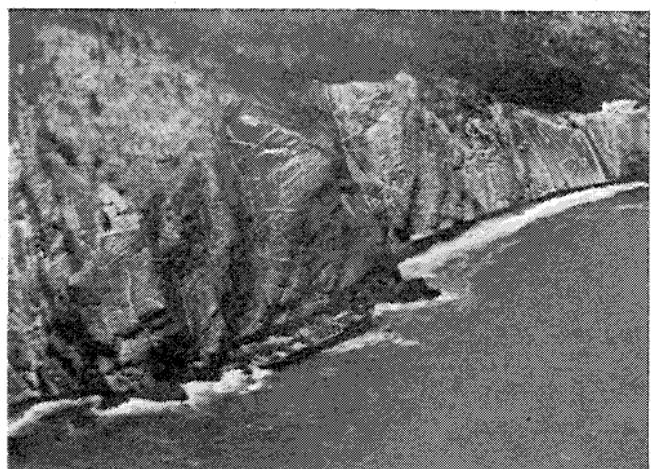
L'incident du *Kismet II* fut le couronnement d'une année extrêmement active pour le HU 21. Le premier d'une longue liste d'actes humanitaires avait eu lieu en octobre 1954, lorsqu'on apprit que le gardien du phare de l'île Saint-Paul, dans le détroit de Cabot souffrait d'une fracture du crâne et d'une grave blessure à un bras, résultant d'une explosion de dynamite. Le lieutenant W. E. James, MRC, accompagné d'un homme d'équipage, conduisit un *Piasecki HUP-3*, à Sydney, pour y prendre un médecin et continua en-



Le *Kismet II* échoué sur les rochers et, à l'arrière, un hélicoptère de la MRC effectuant le sauvetage de l'équipage.

suite sa route par des vents violents et une mauvaise visibilité. Après avoir atterri sur l'île au milieu d'une tempête de neige aveuglante, le pilote dut garder les hélices de son appareil en marche pendant trois quarts d'heure, avant que le médecin ait pu donner les soins voulus au patient et le transporter à l'appareil. Le retour à Sydney se fit sans incident et le *Piasecki* revint à sa base après avoir accompli sa mission qui dura 81 heures. Le lieutenant James reçut la décoration de l'Ordre de l'Empire britannique (division militaire) pour cet acte de courage. La deuxième mission de secours accomplie par un hélicoptère HU 21 fut le transport de deux fillettes, blessées dans un accident de traîneau, à l'hôpital général d'Halifax, pour y subir une opération d'urgence au cerveau. En mars, un appareil *Sea Fury* tomba en panne dans la forêt très dense à un mille de la station. En quelques minutes, un *Sikorsky* était rendu sur les lieux de l'accident et le co-pilote, le lieutenant D. A. Muncaster, MRC, fut descendu près de l'avion en flammes. Bravant l'incendie, il réussit à force d'efforts à briser la coupole en perspex de l'habitacle et à en extraire le pilote avant que les réservoirs fissent explosion. A une remise de décorations qui eut lieu au palais de Buckingham en mars 1956, le lieutenant Muncaster reçut la médaille du roi George.

La recherche de deux prisonniers évadés et cachés dans les bois des environs de Dartmouth donna aux appareils du HU 21 l'occasion de s'exercer au travail policier, mais ils ne virent ni ne capturèrent leurs hommes. En avril également, un *Avenger* du VS 881 dut faire un amerrissage forcé au cours d'un exercice anti-sous-marin et le pilote fut ramené sain et sauf par un hélicoptère. On ramena aussi à terre deux marins du navire *California* qui avaient subi des brûlures graves à la suite de l'explosion d'une soupape à vapeur. Au cours d'une fin de semaine en septembre, on participa à la recherche sur terre et par air d'un gar-



Vue du *Kismet II* échoué sur la côte du cap Breton.

çon de quinze ans qui s'était perdu dans la forêt, dans la région de Spryfield; celui-ci fut enfin retrouvé mais trop tard pour lui sauver la vie. Les hélicoptères furent aussi employés à deux opérations de recherche de chasseurs égarés et, deux fois, au transport de malades à des hôpitaux, l'un, de nouveau à l'île Saint-Paul, et l'autre à l'île de Sable, ce qui clôutra une année bien remplie pendant laquelle les pilotes des hélicoptères de la Marine canadienne avaient prouvé qu'ils ne le cédaient à personne en habileté et en ressources.

Le départ du *Magnificent* pour sa croisière de 1956 aux Antilles causa un véritable exode des escadrons aériens de la station mais en quelques semaines leurs places étaient prises par le détachement principal du VS 880 de Summerside où l'on avait fermé l'établissement de l'aéronavale. En mai eut lieu le transfert des appareils de réserve de la Marine de la station de Debert, en Nouvelle-Écosse, où ils étaient entreposés depuis 1950, à Scoudouc (N.-B.). Un record de cinq heures et quarante-cinq minutes de vol pour le trajet de Vancouver à Halifax fut établi par un appareil *Silver Star*, conduit par des pilotes du VF 871, au cours d'un exercice normal de vol; c'était quatorze minutes de moins que le record établi précédemment par l'ARC. En raison d'une escale d'une heure et dix minutes pour faire le plein d'essence à l'aéroport de la tête des Grands Lacs, ajoutée aux heures de vol, la durée totale de ce trajet de 2,900 milles fut de six heures et 55 minutes.

On continuait encore de recevoir des *Banshee* de Quonset-Point lorsqu'en cours de route l'un des appareils disparut au sud-ouest de Yarmouth (N.-É.). Malgré les recherches les plus étendues sur mer et par air, aucune trace n'en fut relevée. Un autre avion, un *Harvard* cette fois, s'écrasa au sol sur la côte du Nouveau-Brunswick, mais l'équipage réussit à se sauver; pendant quatre jours, une équipe de huit

hommes dut rester sur les lieux de l'accident et fut ravitaillée par air. Après que toutes les pièces utilisables eurent été récupérées, l'appareil fut détruit vu que l'absence de toute voie de communication en rendait la récupération impossible.

Les escadrons VS 881 et HS 50 revinrent du *Magnificent* et le VF 871, du Centre interarmes d'entraînement aérien, où il avait suivi des cours abrégés d'armement. Les avions de la station participèrent aux manœuvres de l'Armée¹² au camp de Gagetown et, en septembre, le VF 879 fit sa visite annuelle à Toronto, à l'occasion de la Fête aéronautique internationale du Canada. Avant de revenir à sa base, l'escadron fit une visite à Saint-Louis, aux États-Unis, sur l'invitation de la *McDonnell Aircraft Corporation*, fabricant des appareils *Banshee*. Six appareils de l'escadron le représentèrent ensuite à la Fête navale de Québec.

Une cérémonie de la plus haute importance pour la Marine canadienne eut lieu à Downsview, Ontario, le 12 octobre 1956, à l'usine de la *De Havilland Aircraft of Canada Limited*. En présence de visiteurs distingués, dont le vice-amiral DeWolf, chef de l'état-major naval, le premier avion anti-sous-marin construit au Canada pour le compte de la Marine fut accepté officiellement par l'honorable Ralph Campney, ministre de la Défense nationale. Le nouvel appareil qui portait le nom de *Tracker* et le numéro de code CS2F, avait été choisi après une étude soigneuse et il avait subi des épreuves rigoureuses. Fabriqués en vertu d'une licence de la Grumman Aircraft Engineering Corporation, les De Havilland comportaient certaines modifications du fuselage et étaient équipés un peu différemment du prototype américain, en vue de remplacer les Grumman *Avenger*. Le *Tracker* offrait l'avantage d'une plus grande facilité de manœuvre et il pouvait décoller ou atterrir à faible vitesse et sur une piste beaucoup plus courte, ce qui le désignait particulièrement pour le service sur les porte-avions. Les premiers *Tracker* d'une commande de cent appareils furent livrés à Dartmouth par le VX 10 et l'année suivante la livraison se continua à raison de deux par mois.*

En octobre 1956, le monde entier fut brusquement tiré de sa tranquille somnolence par une série d'événements qui débuta par une attaque d'Israël contre l'Égypte; la Grande-Bretagne et la France se trouvèrent rapidement entraînées dans le conflit. Le personnel de la station eut bientôt l'occasion de se rendre compte de la gravité de la situation lorsqu'un avion *Fairchild Packet*, C-119, de l'ARC chargé de

* Les 43 premiers avions de cette commande étaient du type CS2F-1 et les autres d'un modèle amélioré, CS2F-2.

soldats du premier bataillon des Queen's Own Rifles se posa sur la piste d'atterrissage. Du 13 au 15 novembre, cette unité qui représentait la contribution du Canada aux Forces expéditionnaires des Nations Unies passa par *Shearwater* en route pour Halifax où elle devait attendre l'ordre de partir pour le Moyen-Orient.

Pendant que l'Assemblée générale des Nations Unies recherchait désespérément une solution à la crise, le Canada subit un désastre minier majeur à Springhill (N.-É.) et les hélicoptères du HU 21 furent de nouveau à l'avant-garde, effectuant 20,4 heures de vol pour le transport de médicaments et de personnel médical dans la région du sinistre. Un autre avion de l'escadron sauva aussi la vie à un chasseur qui s'était égaré dans la région du lac Kelly. On le découvrit étendu au pied d'un arbre dans une forêt très dense où il serait probablement mort de froid en quelques heures.

Les vedettes rapides dont l'unité de sauvetage en mer et dans les airs, désignée sous le nom de Section de la Marine¹³, avait hérité de l'ARC, étaient parvenues au terme de leur utilité. Pour les remplacer, deux navires patrouilleurs de la classe *Bird*, le *Cormorant* et le *Mallard* furent attachés au service de ravitaillement de la station. Vers la fin de 1956, la Nouvelle-Écosse fut balayée par une forte tempête de vent et de pluie qui emporta complètement le toit de l'édifice principal des magasins, le n° 31, à *Shearwater*.

Les hélicoptères étaient fréquemment affectés au service du navire patrouilleur de l'Arctique, le *Labrador* et, au début de 1957, un *Sikorsky* et un *Bell* l'accompagnèrent pour l'inspection de l'état des glaces du golfe Saint-Laurent. Un autre hélicoptère, basé sur le navire *Baffin*,[†] fut employé à la reconnaissance d'une route pour le brise-glace *Saurel* qui s'était pris dans la banquise en se rendant à Corner Brook (Terre-Neuve). Les premiers vols de reconnaissance eurent lieu à partir du pont du *Baffin* qui était lui-même pris dans une banquise solide au large de la côte de Terre-Neuve et incapable de bouger. Dans l'intervalle, un navire transbordeur des chemins de fer Nationaux du Canada, le *William Carson*, avait réussi à atteindre le *Saurel* et à renouveler sa provision d'eau potable qui était presque épuisée. De forts vents poussaient continuellement les glaces et l'hélicoptère ne put trouver de passage libre pour les navires avant d'avoir à interrompre sa patrouille pour transporter à Corner Brook un marin blessé du *Baffin*. Le 6 février, deux membres d'une équipe de démolition de la Marine furent déposés par hélicoptère sur la glace, à 15

[†] C'était un navire du service hydrographique équipé pour des opérations d'hélicoptères, mais son propre hélicoptère subissait des transformations à cette époque.

milles du *William Carson* et du *Saurel*, et ils firent sauter une charge de 120 livres d'explosifs dans la banquise, ce qui fit diminuer la pression des glaces; le *William Carson* put alors libérer le *Saurel*. Tous les navires, y compris le *Baffin*, revinrent à Halifax.

La section météorologique de la station s'occupait activement de tenir à jour la carte des glaces du golfe Saint-Laurent d'après les rapports des observateurs aériens. Des copies de ces cartes étaient distribuées aux autorités intéressées et l'on en envoya quatre au navire *Labrador* par télautographe. Le 20 mars, à la demande du Directeur du service météorologique naval, on fit un pronostic de la situation des glaces pour la période du 3 au 10 avril. Ce fut, croit-on, le premier pronostic à long terme de l'état des glaces préparé par un service canadien.

Trois appareils *North Star* de l'ARC transportèrent les magasins et le personnel du VF 870 lorsque cet escadron participa à un exercice d'entraînement d'un mois à Key West avec l'aéronavale américaine. Il fut suivi de près par le HS 50 qui passa à cette base trois mois employés à des manœuvres en collaboration avec le sous-marin britannique *Amphion* et des navires de guerre américains et canadiens. Au cours d'une démonstration d'opérations anti-sous-marines à des membres du Congrès américain, accompagnés de leurs aides, un hélicoptère de la Marine canadienne eut pour la première fois l'occasion de lancer une torpille. Une autre absence de Dartmouth à la même époque fut celle du 3e détachement du HU 21, qui était parti pour faire des exercices à bord de la frégate *Buckingham*. Lorsque celle-ci visita le port d'Hamilton, aux Bermudes, cet hélicoptère universel donna une exhibition aérienne, à la lumière des projecteurs, au bénéfice de la population locale.

A condition de ne pas être un «citron», tout avion gagne la loyauté de son équipage et l'ancien avion de chasse de la Marine ne fit pas exception à la règle générale. Plusieurs virent avec mélancolie le dernier *Sea Fury* décoller de la piste d'atterrissage dans son ultime vol pour la Marine. A Calgary, cet appareil fut livré à l'escadron aérien de réserve VC 924 qui devait le prêter ensuite à l'Institut provincial de technologie pour servir aux fins d'instruction.

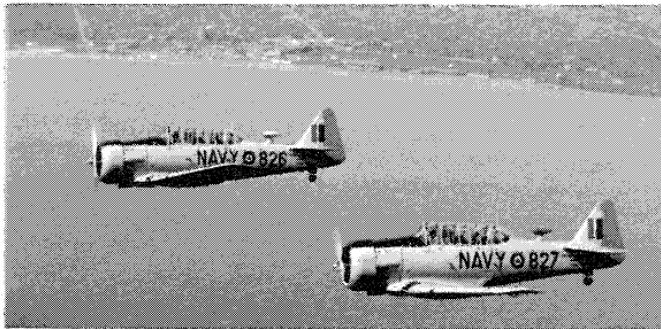
En mai, le beau temps arriva enfin au Passage de l'Est et l'on put exécuter un nombre d'heures de vol plus considérable bien que deux accidents survenus à des *Banshee* aient gâté cette période des plus satisfaisantes à tous les autres égards. L'un des appareils s'écrasa au sol et fit explosion tandis que l'autre se désintégra en vol et les deux pilotes furent tués. Expert dans toutes sortes de missions extraordinaires, le HU 21 dut répondre à un appel qu'on lui fit le 23 du

mois pour aider à la capture de deux malades de l'hôpital pour maladies mentales de la Nouvelle-Écosse, qui s'étaient enfuis dans la forêt, entraînant une infirmière comme otage. Deux hélicoptères prirent part à la poursuite et un groupe de recherche put capturer les évadés avant la nuit sans que l'infirmière n'ait été molestée. Mais on fit un voyage plus macabre au lieu d'un ancien écrasement au sol, à environ 17 milles à l'ouest de Harcourt (N.-B.), d'où l'on ramena les cadavres des victimes de l'accident. On venait seulement de retrouver les débris de l'avion, un *Tri-Pacer*, qui était disparu le 22 janvier 1957 avec trois membres du gouvernement de la Nouvelle-Écosse à son bord.

Le Groupe aérien de réserve composé de cinq escadrons, les VC 920, VC 921, VC 922, VC 923 et VC 924, avec un personnel de 50 officiers, de 60 aviateurs et de dix membres du service auxiliaire féminin, arriva en août 1957 à *Shearwater* pour y suivre un cours d'entraînement au vol de deux semaines. C'était là une opération importante pour l'aéronavale, car cette période d'instruction accrût certainement l'efficacité des réservistes qui étaient appelés à jouer un rôle de première importance en cas de guerre. C'était la première fois que ces unités se trouvaient réunies et il y a lieu, en passant, de résumer brièvement l'histoire de leur formation et de leur rôle.

A la suite de la décision prise en août 1946 par le Conseil naval, approuvant en principe la formation de divisions de réserve et l'entraînement au vol et aux opérations d'entretien d'environ 3,000 officiers et aviateurs, l'avenir paraissait brillant pour la réserve aéronautique de la Marine¹⁴. Toutefois, la réduction du budget naval de 1947-1948 exigea l'abandon de ce programme enthousiaste. En 1949, on autorisa l'engagement de 100 recrues pour chacun des établissements *York* et *Star*, en vue de l'entretien des stations aériennes. Ce n'est qu'à la fin de 1952, qu'on permit enfin la formation d'escadrons aériens¹⁵; le VC 920 fut le premier à être mis en service comme auxiliaire de l'établissement *York* en mai 1953. Les anciens aviateurs répondirent avec enthousiasme à l'appel de volontaires et, en octobre de la même année, quatre appareils *Harvard* s'envolèrent de leur quartier général de l'aéroport de Downsview vers la côte de l'Est pour le premier cours d'entraînement régulier. Mais l'événement le plus marquant pour le VC 920, maintenant doté d'*Avenger* aussi bien que de *Harvard*, se produisit en août 1955, lorsque neuf de ses pilotes reçurent, à bord du *Magnificent*, leur diplôme d'appontage. Au cours de l'été suivant, un premier membre de l'escadron obtint ses ailes à la suite de la formation reçue à l'unité. A l'automne de

Avions d'entraînement *Harvard* des escadrons de réserve.



1962, le VC 920 fonctionnait encore efficacement dans son rôle effacé mais essentiel de l'instruction des réservistes.

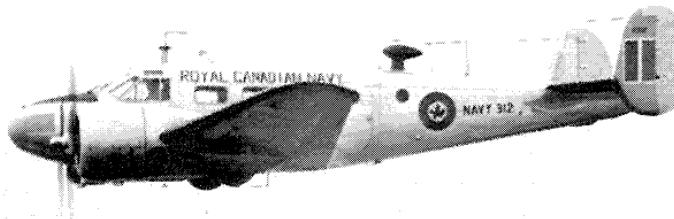
Le second escadron de réserve, le VC 921, entra en service comme auxiliaire à l'établissement *Cataraqui*, quartier général de la division navale de Kingston (Ontario), le 30 septembre 1953. Dotée d'appareils *Harvard* et d'un *Expeditor*, cette unité eut bientôt plusieurs heures de vol à son crédit. Elle fut la première à gagner (1954-1955) le Trophée de la sécurité du vol de la réserve navale* pour avoir exécuté 1,092 heures de vol sans le moindre accident au cours de l'année. Le VC 921 fut finalement licencié le 3 mars 1959, à la suite d'une décision de réduire les effectifs aéronavals de la réserve de la Marine.

Les perspectives de l'aéronautique navale paraissaient excellentes lors de la formation du VC 922, comme auxiliaire de l'établissement *Malahat*, à Victoria, C.-B., le 1^{er} décembre 1953. Le mois précédent, on avait autorisé¹⁶ la création de trois escadrons additionnels (dont le VC 922), ce qui portait les effectifs à dix escadrons, et il était prévu qu'on pourrait en organiser dix autres plus tard¹⁷, après l'examen complet des besoins de mobilisation. Le VC 922 remplaçait une unité de pilotage pour élèves-officiers (CFU), composée de deux appareils *Harvard*, venus de *Shearwater* à l'aérodrome de Patricia-Bay, près de Sydney C.-B., au cours de l'été de 1922, pour l'instruction aérienne des élèves-pilotes du Collège des services canadiens, le Royal Roads, et des divisions d'entraînement naval de l'Université Western[†]. L'ancien commandant de l'unité CFU 1 prit le commandement du VC 922 et l'on entreprit la réalisation d'un programme très chargé de formation de pilotes et de perfectionnement des pilotes déjà en service..

* Ce trophée est une plaque qui fut présentée par le commodore K. F. Mains, CD, MRC, commandant des divisions de la réserve navale, et il fait l'objet d'un concours annuel.

† En outre de ces dispositions temporaires, les élèves qui désiraient devenir pilotes recevaient leur instruction primaire de l'ARC. Les volontaires aux fonctions d'observateurs furent envoyés à *Shearwater* jusqu'à ce que cette division fut abolie en 1955.

Avion d'entraînement *Expeditor*.



En 1937, les *Avenger* de l'escadron local, VU 33, furent utilisés les fins de semaine par les aviateurs de la réserve navale qui, au cours de l'année, exécutèrent environ 1,356 heures de vol avec leurs propres avions, deux *Harvard* et un *Expeditor*. Le VC 922 fut l'heureux gagnant du Trophée de vol de la réserve navale en trois occasions différentes.

Dès sa formation, le 1^{er} mai 1954, le VC 923, stationné à l'aéroport de l'Ancienne Lorette, à Québec, comme auxiliaire de l'établissement *Montcalm*, fut équipé d'appareils *Harvard*. Les quatre premiers officiers qui subirent leur entraînement avec cet escadron reçurent leurs ailes en 1955. Le dernier des escadrons de réserve fut le VC 924. Il entra en service le 1^{er} juin 1954, occupant une partie du hangar de l'aéro-club de Calgary et servant d'auxiliaire à l'établissement *Tecumseh*. Ses membres recevaient leur formation à bord d'appareils *Harvard* et ce sont ceux-ci qui permirent à l'escadron de gagner le Trophée de vol de la réserve navale en 1955. Mais le VC 923 et le VC 924 n'étaient pas inclus dans le programme de réorganisation de l'aéronautique navale et ils furent licenciés les 3 et 4 mars 1959 respectivement.

Après le départ du Groupe aérien de réserve à la fin d'août 1957, le *Shearwater* reprit ses occupations normales. Au cours de ce mois on exécuta 1,384 vols qui, malheureusement, donnèrent lieu à une collision fatale entre un *Banshee* du VF 870, piloté par un officier de la Marine américaine, et un *Avenger* du VC 921. Un avion en train de décoller se heurta à un autre qui atterrissait au même moment; les deux pilotes furent tués instantanément et les appareils furent démolis.

A bref avis, la station aéronavale fut appelée en octobre à fournir des avions pour l'opération *Lime-light*, qui avait pour but la reconnaissance aérienne de certaines régions de l'océan au nord-est de la côte de Terre-Neuve; à cette fin, on envoya à l'aéroport de Gander sept appareils *Avenger* du VU 32 et cinq hélicoptères du HS 50, accompagnés de l'équipement d'entretien indispensable.

En février 1958, on inaugura à *Shearwater* un service de prévision de l'état des glaces, connu sous le nom de Centre de prévision de l'état des glaces. Dirigé par la Marine canadienne pour le compte du ministère des Transports, ce service résultait d'un arrangement réciproque conclu entre le Canada et les États-Unis pour faciliter la navigation des navires commerciaux et des navires de l'État. Les régions visées par les prévisions et bulletins fondés sur des rapports d'un vaste réseau d'observateurs terrestres et aériens de la Marine royale du Canada comprenaient le golfe Saint-Laurent, la baie d'Hudson, le détroit d'Hudson et la côte septentrionale du Canada continental. Pendant les mois d'été seulement, on devait maintenir trois postes météorologiques, fonctionnant deux à la fois, à Churchill, à Cambridge-Bay et à Frobisher-Bay. *Shearwater* devait fournir les renseignements généraux sur l'état des glaces à ces trois stations qui étaient équipées d'appareils d'enregistrement par fac-similés. En 1959, le ministère des Transports prit à sa charge le service d'observation des glaces de la Marine canadienne.

Halifax et Dartmouth devinrent le centre d'une grande activité pendant la série de manœuvres *Maple Royal* alors que les flottes britannique et canadienne vinrent faire un bref séjour dans le port. On venait de terminer la construction à *Shearwater* d'une nouvelle jetée en eau profonde capable de recevoir les gros navires, et le porte-avions *Bulwark* de la Marine royale y resta accosté quatre jours. Pendant cette période, l'une des plus violentes tempêtes de la côte mit à l'épreuve les amarres du *Bulwark*, mais il n'éprouva aucune difficulté, ce qui était un fait encourageant pour les usagers futurs du bassin.

Nouvellement équipé d'appareils *Tracker*, le VS 880 dut interrompre ses exercices pendant une brève période pour se joindre aux autres unités pendant une revue aérienne impressionnante en l'honneur de M. Paul-Henri Spaak, secrétaire général de l'OTAN. Deux mois plus tard, l'escadron partait pour la Floride où il participa pendant quatre semaines à des exercices combinés avec des sous-marins américains.

La nouvelle piste de la station servait déjà pour les atterrissages de jour au début de septembre mais, bien que le système d'éclairage ne fût pas encore complet, elle servit à l'atterrissement de nuit d'un avion Bristol *Britannia* qui ramenait en Angleterre la princesse Margaret venue en visite en Colombie-Britannique à l'occasion des fêtes du centenaire de cette province*.

Le rôle de l'Aviation depuis ses débuts dans le développement du pays fut mis spécialement en évi-

dence en 1959, année du Jubilé d'or du vol motorisé au Canada. La célébration générale dans tout le pays débuta le 23 février à Baddeck (N.-É.) où une reproduction du «*Silver Dart*» renouvela le fameux vol de McCurdy, en présence d'une foule considérable qui comprenait l'aviateur et des membres de la famille de feu le docteur Alexander Graham Bell. Trois hélicoptères du HU 21 furent affectés au transport de quelquesuns des distingués visiteurs de l'aéroport de Sydney jusqu'au lieu des opérations sur les lacs Bras-d'Or. Plus tard, au cours de l'année, un autre *Sikorsky* de l'escadron fut envoyé à l'ouverture officielle de la voie maritime du Saint-Laurent et il escorta le yacht royal *Britannia* pendant son voyage dans les Grands lacs†.

A la suite de la réorganisation, le VF 870 devint le seul groupe d'avions de combat de la Marine canadienne et, vers la mi-été, les *Banshee* donnèrent une démonstration aérienne devant environ 5,000 spectateurs au camp de Gagetown. Huit appareils participèrent à cet exercice, armés chacun de deux bombes de 500 livres, de quatre fusées brisantes de 3 pouces et de 400 obus de 20 millimètres. La station eut aussi l'occasion de recevoir à deux reprises, en juin et en juillet, le ravitailleur américain d'hydravions *Albemarle*, dont la demi-douzaine d'hydravions Martin P5M *Marlin* étaient amarrés près de la jetée pendant les intervalles entre les exercices.

La visite au Canada de Sa Majesté la reine et du prince Philip prit fin en août 1959 et, dans la soirée du premier jour de ce mois, le groupe royal fut transporté en barge du port d'Halifax à la station aéronavale pour y prendre un avion à passagers *Comet IV* de la BOAC à bord duquel se fit le voyage de retour au-dessus de l'Atlantique. En souvenir de cette occasion, l'endroit où Sa Majesté avait mis le pied sur la jetée de *Shearwater* reçut le nom officiel de «Queen's Steps».

Le 20 août fut témoin d'un accident grave sur le terrain d'aviation lorsqu'on aperçut de la tour de contrôle un avion *Tracker* du VS 880 en perte de vitesse à environ 150 pieds de hauteur et roulant sur lui-même avant de tomber dans le bon sens sur le revêtement près de la tour. Les matelots de première classe A. K. Maclean et J. P. G. Bouchard, MRC, furent les premiers sur les lieux et s'employèrent de toutes leurs forces à dégager le pilote évanoui déjà entouré par les flammes. Ne réussissant pas à ouvrir le dôme supérieur, les deux hommes soutinrent le pilote à l'écart de la fenêtre de bâbord pendant que l'équipe de sauvetage enfonçait celle-ci à coups de

* La Colombie-Britannique fut constituée en Colonie de la couronne en août 1858.

† La voie maritime du Saint-Laurent fut officiellement inaugurée le 26 juin 1959 par la reine Elizabeth II et par le président Eisenhower.

hache. On réussit à évacuer le *Tracker* quelques secondes seulement avant que celui-ci fût complètement détruit par le feu. Bouchard et Maclean furent tous deux décorés de la médaille du roi George par le très honorable G.-P. Vanier, gouverneur général du Canada, lors d'une visite qu'il fit à Halifax en juillet 1960. Les citations, publiées dans la *Gazette du Canada* du 26 mars 1960 mentionnent que ces décorations leur furent accordées pour leur «remarquable courage, leur sang-froid et leur initiative»¹⁸.

Les pilotes des hélicoptères de la Marine furent aussi appelés à accomplir un certain nombre de missions diverses au cours des derniers mois de 1959: ils transportèrent un soldat grièvement blessé dans un accident d'automobile de Pugwash à l'établissement *Stadacona*; ils allèrent recueillir à bord de son navire le capitaine blessé d'un chalutier américain, le *Lady Fatima*, et finalement, ils cueillirent deux chasseurs de canards réfugiés sur l'île Rani et incapables d'en revenir à cause de la violence du vent.

Dès la fête de Noël passée, les escadrons aériens de *Shearwater* commencèrent leurs préparatifs en vue d'une nouvelle année d'entraînement. Six *Sikorsky* du HS 50 et un *Bell* du HU 21 partirent à bord du *Cape Scott*, MRC, pour le climat plus favorable des Bermudes où ils utilisèrent la base navale américaine jusqu'au mois de mars 1960. Les avions de chasse du VF 870 prirent alors la route du sud pour une période d'entraînement de cinq semaines à Key West, en Floride. Ceux-ci et les autres appareils envoyés en missions étaient tous de retour à Dartmouth en mai et la station se para pour la célébration du cinquantième anniversaire de la Marine canadienne¹⁹. Le Jour de la Marine, 49 avions de divers types participèrent à deux reprises à des défilés aériens. Le vice-amiral DeWolf qui s'était rendu à Halifax pour la célébration de cet anniversaire présida à une prise d'armes et présenta le trophée Wilkinson au commandant du VF 870*. Parmi les personnes présentes, on remarquait aussi M. et Mme Leslie Mowat, parents de feu le sous-lieutenant G. G. Mowat, tué dans un accident survenu à l'un des *Tracker* du *Bonaventure* au cours du mois de décembre précédent. M. Mowat présenta lui-même pour la première fois le «Trophée commémoratif Gordon Mowat», qu'il avait donné à *Shearwater* pour qu'on l'accorde chaque année au sous-lieutenant «considéré comme ayant amélioré au plus

* Accordé annuellement à l'escadron qui a le mieux contribué au progrès de l'Aviation au cours de l'année. Ce trophée fut accepté en 1957, à titre de cadeau de la Marine canadienne, des mains du lieutenant-commander (A) L. D. Wilkinson, RNVR, du premier escadron de chasse de la Marine canadienne (l'escadron 803). Le trophée porte une reproduction de l'appareil *Vickers Supermarine Seafire Mark XV*.

haut degré ses connaissances en aviation au cours de l'année»²⁰.

Une ère prit fin à la station le 10 juin 1960, lorsque le dernier des *Avenger* de la Marine canadienne se posa sur la piste d'atterrissement. Ces vieux appareils devaient maintenant être livrés à la Corporation de disposition des biens de la Couronne après une carrière bien remplie.

A cause de la complexité de l'équipement et du prix élevé des avions modernes, il est de plus en plus difficile de fournir à un aviateur de la réserve les moyens de se tenir au niveau opérationnel. C'est pour cette raison qu'on décida de licencier tous les escadrons de la réserve navale, à l'exception du VC 920 et du VC 922. La situation était bien différente de celle d'autrefois quand une douzaine²¹ de pilotes de la réserve vinrent à *Shearwater* pour y suivre les cours d'été de deux semaines. Au mois d'août, dix marins hollandais arrivèrent pour préparer le transfert de 17 *Tracker* à la Marine royale hollandaise en vertu des accords d'aide mutuelle. La cérémonie du transfert officiel des cinq premiers avions eut lieu le 5 décembre et, trois jours plus tard, le groupe s'envolait vers Curaçao, dans les Antilles hollandaises, leurs équipages étant commandés par des membres de l'aéronavale canadienne pour la durée de ce voyage de quatre jours.

Une chute de 321 pouces de neige survenue en janvier 1961 retarda considérablement le programme de vol, mais deux T.33 du VU 32 réussirent quand même à se rendre aux Bermudes pour participer aux exercices d'appui aérien. A Dartmouth, la tristesse de l'hiver s'assombrit encore lorsque le journal de la station, le *Navalair* dut cesser sa publication à cause des frais élevés d'impression.

La batture du cap Thrud, à l'entrée du port d'Halifax, a toujours été un piège pour les navigateurs inexpérimentés et elle fit une autre victime, le bateau de pêche américain *Ocean Wave* qui vint s'y échouer. L'un des hélicoptères *Sikorsky* du HU 21 récupéra les cinq hommes de l'équipage et les amena en lieu sûr. Plus tard, les hélicoptères de l'escadron furent utilisés aux opérations de sauvetage relatives à l'écrasement au sol d'un *Banshee* dans une région inaccessible près de la baie de Sainte-Marguerite, tandis que deux appareils du HS 50aidaient à combattre l'un des pires incendies forestiers de toute l'histoire de Terre-Neuve. Au cours de ce travail ardu, un des hélicoptères s'abattit au sol et fut une perte totale, mais l'équipage s'échappa sain et sauf.

Après une visite à Montréal, le porte-avions hollandais *Karel Doorman* se présenta à la jetée de *Shearwater*. A son départ, il prit à son bord le dernier groupe de

Tracker (sept appareils) que l'on avait transférés au 4e escadron aérien de la Marine royale hollandaise. Le nombre des édifices industriels élevés construits dans le voisinage de la station aéronavale rendit impératif le choix d'un autre endroit convenable pour les exercices d'apportage sur le terrain au cours desquels les avions doivent voler à basse altitude. On conclut des arrangements avec l'Armée canadienne pour l'utilisation à cette fin du Camp Debert, en Nouvelle-Écosse et, à partir du mois de septembre, le VS 880 commença à faire ses exercices d'atterrissement sur les pistes de l'ancienne station de l'ARC.

Bien que sa principale fonction soit celle de la direction des opérations aériennes, l'aéronavale ne le cède en rien aux autres services pour ce qui est du fourbissement et du poli de parade. En octobre, on demanda à *Shearwater* de fournir un détachement avec armes et fanfare pour une prise d'armes, lorsque le commandant en chef de la côte de l'Atlantique, le contre-amiral K. L. Dyer, DSC, CD, MRC, présenta au nom de la Marine canadienne, une Masse à la ville voisine de Dartmouth²². Le lendemain, les canons de 12 livres de la station tirèrent une salve de 17 coups à l'occasion de l'arrivée du premier lord de l'Amirauté anglaise et une garde d'honneur le reçut à son débarquement sur l'aire d'atterrissement. Plus tard, lord Carrington au cours d'une visite de trois jours aux établissements navals de la région d'Halifax, fit une brève inspection de *Shearwater*.

La première «bonne action» du HU 21 en 1962 eut lieu peu après le Jour de l'An. Un cargo libanais, le *Suerte*, s'étant échoué dans le port d'Halifax et étant menacé par l'approche d'une tempête, les hélicoptères prirent les 28 hommes d'équipage qu'il avait à son bord et les transportèrent à *Shearwater*. Pendant les premiers mois de l'année, les *Banshee* du VF 870 s'absentèrent fréquemment de la base pour participer à des exercices de l'aéronavale américaine à Cecil Field, en Floride, ainsi qu'aux exercices du Centre interarmes d'entraînement aérien de Rivers, et de Sydney, N.-É. Dans l'intervalle, les avions anti-sous-marins du VS 880 pratiquaient diligemment de jour et de nuit, à l'établissement aéronaval de Debert, des exercices d'apportage.

Vers la seconde moitié de 1962, la base principale de l'aéronavale canadienne de Dartmouth pouvait revoir avec fierté l'histoire de ses 17 années de progrès et de transformations. Les vieux *Swordfish* et *Walrus* avaient cédé la place à deux escadrons d'avions à ailes fixes de première ligne, (dont l'un servait à des fins expérimentales et l'autre à tous genres d'opérations), et à deux escadrons d'hélicoptères, tous équipés d'appareils modernes et dont les équipa-

ges avaient acquis une réputation et une personnalité distinctes. La seule unité combattante que l'on ait conservée est le VF 870, maintenant combiné avec le VF 871, en vue des exigences tactiques et de la souplesse des opérations aériennes. Lorsqu'il fut licencié le 16 mars 1959, le VF 871 était en service depuis huit ans et, pendant cette période, il avait gagné deux fois le Trophée de sécurité du vol pour l'excellence de ses résultats*. Après les difficultés du début, les *Banshee* sont devenus les meilleurs avions de leur classe. Leur efficacité au combat fut considérablement accrue lorsqu'on les équipea de «*Sidewinder*»[†]; ils devenaient ainsi les premiers avions de combat canadiens à être armés de fusées air-air téléguidées qui se dirigent automatiquement vers la source de chaleur de l'échappement des avions ennemis. Tirant leur nom d'une espèce de serpents à sonnettes qui se déplacent par un mouvement de glissement latéral, les «*Sidewinder*» sont en premier lieu une arme défensive capable de détruire les chasseurs et les bombardiers volant jusqu'à une altitude de 50,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ils permettent aux forces de la défense d'abattre les avions ennemis les plus rapides lorsqu'ils sont encore éloignés de plusieurs milles. Le VF 870 démontre son haut degré d'efficacité opérationnelle en gagnant le Trophée Wilkinson en 1959.

Équipé d'appareils *Tracker*, réunissant toutes les qualités des avions anti-sous-marins les plus modernes et capables de détruire les sous-marins en surface ou en plongée, le VS 880 est un escadron aérien de la plus haute valeur à tous les points de vue. Pour son record d'opérations exécutées sans accident en temps de paix, le VS 880 a gagné en 1952 et en 1954 le Trophée de la sécurité du vol. Le 7 juillet 1959, le VS 881 fut licencié et son personnel et ses appareils furent combinés avec le VS 880, faisant de celui-ci la plus forte unité aérienne que la Marine canadienne ait possédée jusqu'à présent. Après qu'on eut surmonté les quelques répugnances du début, la fusion des deux groupes résulta en un «mariage idéal». Lors de son troisième anniversaire, les avions du nouveau VS 880 avaient déjà exécuté plus de 10,000 atterrissages sur le porte-avions et cet escadron se classait parmi les meilleures unités de défense anti-sous-marine des forces de l'OTAN. Pour ses exploits en temps de

* D'abord offert par les officiers de la Division des approvisionnements, ce trophée fait l'objet d'un concours annuel entre les escadrons; il fut décerné pour la première fois en 1952.

[†] Cet engin a neuf pieds de longueur et une portée de deux milles. Sa vitesse atteint deux fois et demie celle du son et son ogive explosive est du type à fragmentation.



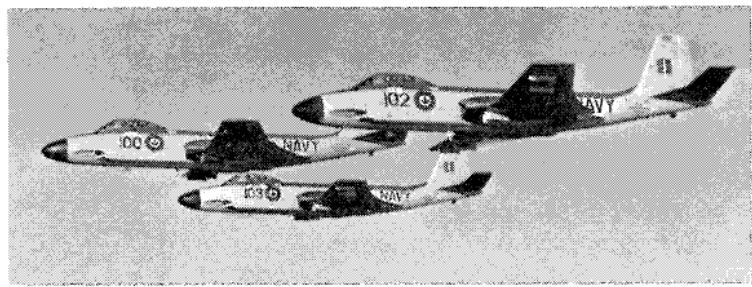
Jetée de *Shearwater*, Passage de l'Est (N.-É.).



L'établissement *Shearwater*, à Dartmouth, 1961.



Un *Banshee* armé d'engins *Sidewinder*.



Avions *Banshee* en formation.



Des *Grey Ghost* de l'escadron *VF 870*.



Un *Tracker* de l'escadron *VS 880* en patrouille.

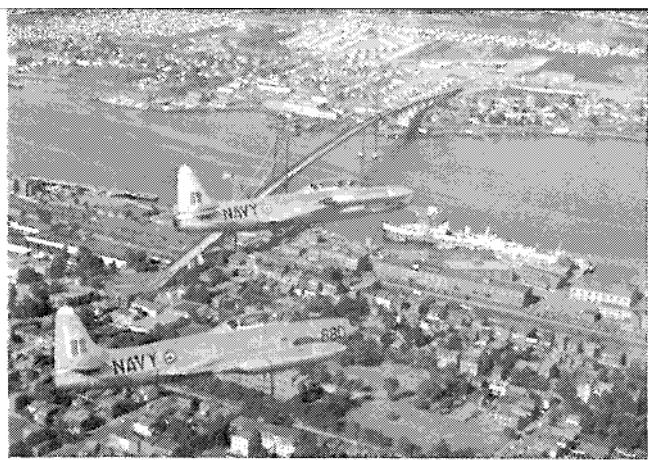
guerre, le VS 880 porte cinq décos à son drapeau:

Diego Suarez 1942
Afrique du Nord 1942
Salerne 1943
Norvège 1944
Japon 1945

Depuis sa formation en 1953, l'escadron expérimental VX 10 occupe une place très importante dans l'organisation de la station. La Marine n'accepte aucun avion avant qu'il ait été essayé et approuvé par cette unité. En plus de cette tâche importante, le VX 10 est chargé de l'essai de diverses pièces compliquées de l'équipement des avions modernes. Par exemple, le commandant de ce groupe put mentionner dans l'un de ses rapports que les 13 officiers et 52 autres membres de son personnel étaient engagés dans 80 opérations différentes et faisaient les essais de 15 avions de types divers. Le premier vol transatlantique de la section aéronautique de la Marine fut accompli par deux *Banshee* et deux *Tracker* du VX 10, en mars 1957. Parti de la station de l'ARC à Saint-Hubert, P.Q., le contingent atterrit finalement à la station Ford, de l'aéronavale britannique, dans le sud de l'Angleterre, à temps pour les vols d'essai à bord du porte-avions *Bonaventure*. Grâce à l'excellent travail de son détachement d'atterrissage sur le porte-avions, le VX 10 fut le premier gagnant du Trophée Wilkinson. Le haut niveau de sécurité atteint par l'escadron lui a aussi valu le Trophée de sécurité du vol pour les années 1957 et 1958.

De 1954 à 1959, la principale fonction du VU 32 a été de fournir les appareils requis pour les exercices de l'école d'observateurs aériens, pour les divers besoins de la flotte et pour les cours de perfectionnement des pilotes. Pendant cette même période, la section de vol en tout temps du VT 40 a servi d'école navale de vol aux instruments, où l'on donnait aussi l'instruction et la pratique de la navigation aérienne, les exercices aériens du cours étant exécutés avec des appareils Beachcraft *Expeditor*. La section d'instruction supérieure de l'escadron préparait les aviateurs au service dans les escadrons anti-sous-marins de première ligne et donnait des cours de perfectionnement aux pilotes occupant des postes stationnaires. A diverses époques de son existence, cette unité a été équipée de *Harvard*, d'*Avenger*, de *Sea Fury* et, après l'adoption des avions à réaction en 1955, d'appareils d'entraînement *Silver Star*.

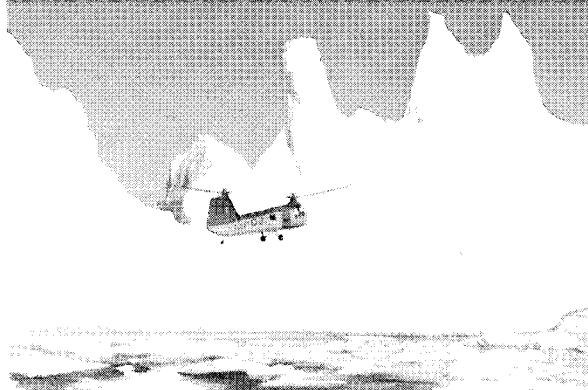
Le 4 mai 1959, le VT 40 cessa d'exister comme entité distincte et fut fusionné avec le VU 32 qui se chargea des cours d'instruction après qu'il eut été réorganisé en trois sections. La section générale,



Des "Silver Star" T33 de la Marine survolant les chantiers maritimes d'Halifax.

comportant des appareils *Tracker* et *Avenger*, fut chargée de former des observateurs, de subvenir aux besoins des avions à pistons de la flotte et d'assurer le transport aérien. La section des Pistons, équipée d'appareils *Expeditor*, prit la direction des exercices de vol avancé et l'enseignement du vol aux instruments des avions à moteurs à pistons. La section des appareils à réaction eut pour sa part le contrôle de tous les besoins de l'escadron d'avions à réaction et de l'entraînement au pilotage de ces appareils et du vol aux instruments. Une autre section, celle de l'Entraînement supérieur, fut organisée en 1960 pour la formation des nouveaux pilotes de l'aéronavale qui avaient reçu leur entraînement dans l'ARC.²³ En 1962, le VU 32 fusionna ses sections des Pistons et de l'Entraînement supérieur; par la suite, il exécuta toutes ses opérations avec des appareils *Tracker* et *T. 33*, ayant abandonné les *Avenger* et les *Expeditor* deux ans auparavant.

Le «factotum» de l'aéronavale, le HU 21, a été fréquemment mentionné au cours du présent ouvrage pour la variété des missions qui lui ont été confiées. Chaque année depuis sa formation, cet escadron a ajouté à ses lauriers par le nombre de missions de sauvetage et de fonctions diverses qu'il a remplies avec succès. La plupart d'entre elles furent exécutées par des hélicoptères à partir de *Shearwater* ou des porte-avions, mais on n'a pas encore fait mention d'une opération de sauvetage par un appareil *Piasecki* qui faisait partie d'un détachement de l'escadron attaché au *Labrador*. Les hélicoptères apportaient un appoint de valeur inestimable à ce navire dans ses travaux hydrographiques et océanographiques, ses rapports sur l'état des glaces, etc., au cours de ses fameuses croisières dans les eaux du Nord. Le 26 juillet 1957, au cours de son voyage d'exploration, le *Labrador* était à Frobisher-Bay, lorsqu'un appareil *Bell* s'écrasa près du sommet d'une montagne de 2,400 pieds, mais les deux membres de l'équipage sortirent des débris sains et saufs. Les remous d'air rendaient l'atterrissage des hélicoptères extrêmement dangereux à cet endroit, sauf par une température idéale, ce qui n'était pas le



Hélicoptère *Piasecki*, rattaché au *Labrador*, en patrouille dans le Grand-Nord

cas à ce moment-là. En essayant de porter secours à l'équipage isolé, un second hélicoptère *Bell* avait dû faire un atterrissage forcé et son propre équipage se trouva réuni à celui du premier appareil dans un endroit peu accueillant. Le troisième appareil du détachement, un *Piasecki*, était en réparation à bord du navire. On le remit rapidement en état, mais le vent avait augmenté et l'hélicoptère dut se contenter de parachuter des approvisionnements aux rescapés au cours de la première journée. Le lendemain, le vent s'était apaisé mais un épais banc de brume commença à s'avancer de la mer. En dépit de cet obstacle, le *Piasecki*, piloté par le lieutenant D. A. Olyphant, MRC, réussit à ramener les quatre survivants à sa deuxième tentative. Le *Labrador* dut s'éloigner, mais le 5 août il mit à terre une équipe de sauvetage qui, après plusieurs tentatives infructueuses, réussit à atteindre le sommet de la montagne et à récupérer le plus grand nombre possible des accessoires transportables des appareils; toutefois, il fallut abandonner les fuselages.²⁴ L'habileté consommée dont le pilote du *Piasecki* fit preuve en cette occasion démontra encore une fois le niveau élevé d'expérience que les aviateurs navals avaient acquis dans l'opération des «oiseaux giratoires».

Le second escadron d'hélicoptères, le HS 50, basé à *Shearwater*, a apporté une contribution notable à la section anti-sous-marine de l'aéronavale. Cette unité

est presque constamment employée à des exercices d'entraînement et à des démonstrations, mais à l'automne de 1956, ses hélicoptères furent temporairement dépouillés de leurs appareils sonar et préparés pour des opérations de transport dans les régions nordiques. Avec un effectif d'environ 50 officiers et aviateurs, l'escadron établit sa base à Knob Lake et aida l'ARC à transporter des hommes et du matériel des points de rassemblement aux emplacements de la section du Labrador de la ligne Mid-Canada*. A partir de septembre jusqu'à la mi-novembre un tonnage considérable de matériel fut transporté dans une région où il était impossible d'utiliser les avions ordinaires ou le transport routier. L'escadron fut éventuellement remplacé par un détachement du HU 21, qui rendit les mêmes services à l'ARC jusqu'à la fin de l'année. Le maréchal de l'air C. Roy Slement, CB, CBE, ARC, chef de l'état-major de l'air, louangea le travail du HS 50 dans un message qu'il adressa au commandant de la région navale de la côte de l'Atlantique:

L'empressement de la Marine canadienne à apporter son aide à cette entreprise vitale et l'alacréité et l'habileté de tout le personnel naval ont été un exemple remarquable de collaboration entre les services. Bien qu'il reste encore beaucoup de travail à faire, le HS 50, en transportant plus de 850 tonnes de matériel dont on avait un besoin urgent, a contribué immensément à la tâche.

L'excellence du travail du HS 50 au cours de missions plus ordinaires lui valut le Trophée Wilkinson en 1958 et le Trophée de la sécurité du vol en 1959.

Pour terminer la revue des escadrons aériens de la Marine canadienne, il ne nous reste plus qu'à en mentionner un autre qui, bien que n'étant plus stationné à *Shearwater*, était au début un détachement de la côte du Pacifique du VS 880, envoyé à Patricia-Bay, à Sydney, C.-B., en janvier 1954 pour y prendre part à

Hélicoptères HS-50 ravitaillant la ligne Mid-Canada, en 1956.



* Ligne de postes de radar établie au 55^e parallèle de longitude sur une distance de 3,000 milles à travers le Canada.



Des *Sea Fury* en croisière libre.



Décollage d'un escadron de *Sea Fury*.

des exercices de lancement de torpilles. Quelques mois plus tard, on autorisa la formation d'un escadron d'Utilité «basé en permanence sur la côte occidentale sous les ordres du commandant naval de la côte du Pacifique.»²⁵ Un accord²⁶ fut conclu avec l'ARC en vue de l'utilisation conjointe des installations du côté ouest du terrain d'aviation de Patricia-Bay et, le 1^{er} novembre 1954, un nouvel escadron, le VU 33., fut constitué avec les deux appareils *Avenger* du détachement du VS 880 comme noyau. Au mois de mars suivant, la Fairey Aviation Company of Canada Limited installa à Patricia-Bay une usine de réparations pour les avions de l'aéronavale. Du côté est de l'aéroport se trouvent les hangars utilisés par le VC 922 et l'aéro-club de Victoria.²⁷ On envoie à ce club des élèves-aviateurs choisis parmi ceux de l'école d'instruction des officiers, l'établissement *Venture*, afin qu'ils y obtiennent du ministère des Transports leur permis de pilote privé avant de se spécialiser dans l'aviation navale.

Les appareils du VU 33 qui, en 1962, comprenaient des *Tracker*, des hélicoptères *Piasecki* et des avions d'entraînement à réaction *T.33* jouent un rôle important dans la région navale du Pacifique. Tous les mois, ils exécutent de nombreux vols, y compris des exercices combinés avec les navires et les autres formations; ils remorquent les cibles, font des travaux de photographie, des opérations de recherche et de sauvetage ainsi que d'entretien général. Le fait que ce petit escadron remplit toutes ses fonctions avec une remarquable efficacité est démontré par ses dix mille heures de vol sans accident au cours de l'année, ce

qui lui valut le Trophée de la sécurité du vol pour 1956.

La station aéronavale de Dartmouth a changé complètement d'aspect depuis 1945; les anciens édifices ont été démolis et remplacés par de plus modernes. Les nouvelles constructions comprennent des hangars, un édifice abritant les installations électriques, des logements d'officiers, un gymnase, une caserne, une piscine, deux églises, un poste de garde, un réservoir, un édifice de magasins, et l'école Robert Hampton Gray Memorial*. Les édifices de la station abritent les diverses unités du service exécutif, la division des opérations aériennes, l'école de l'aéronavale qui est le centre d'instruction de *Shearwater*, le service de l'entretien (qui comprend le dépôt du matériel et la division du génie aéronautique), un amalgame de toutes les installations et ateliers de réparation de la base, le service des approvisionnements, y compris le dépôt d'équipement de l'Aviation, sous le même chef de service que les autres services de ravitaillement de la station.

Shearwater est une base navale opérationnelle en même temps que d'instruction; on y fait aussi les essais des appareils en vue de leur acceptation. De nouvelles pistes ont été construites et les anciennes ont été améliorées pour recevoir les avions de la Marine et de l'Aviation et ceux des visiteurs. L'atterrissement est dirigé par une tour de contrôle dotée de l'équipement de radar le plus moderne. Air Canada fut l'un des usagers réguliers du terrain d'aviation depuis les débuts jusqu'en 1960, alors que la compagnie transporta ses opérations au nouvel aéroport civil du lac Kelly, à environ 25 milles d'Halifax.²⁸ D'une grande utilité aux pilotes a été l'installation d'un aérophare Strobeacon, comportant un système de guidage électronique émettant un rayon lumineux d'une puissance de 30 millions de chandelles dont les éclats ne durent que 1/5,000 de seconde, pour ne pas aveugler les pilotes qui s'approchent de l'aéroport dans la brume, la pluie, ou la neige, qui rendaient autrefois les atterrissages extrêmement hasardeux. Le système complet d'aérophares à éclats installé à *Shearwater* est le premier du genre au Canada.

La division de sauvetage, qui est en alerte 24 heures par jour à *Shearwater*, a réussi à sauver un grand nombre de vies, tant de militaires que de civils. La récupération du pilote d'un appareil F. 100 de l'Aviation américaine offre un excellent exemple de l'efficacité du système. A 2110, le 21 juillet 1958,

* Ainsi nommée pour commémorer la mémoire du lieutenant R. H. Gray, VC, DSC, MRC. La cloche du dernier navire commandé par Gray, le *FORMIDABLE*, de la Marine britannique, est conservée à l'école.

l'opérateur du système d'atterrissement du Passage de l'Est capta un faible appel de détresse «Mayday» par radar. Il en avertit l'officier du service de jour qui put localiser l'origine du signal de détresse à environ 20 milles au large de Yarmouth (N.-É.). Toutefois, bien qu'il ait pu voir l'avion sur l'écran du radar, il lui était impossible d'entendre la voix du pilote. Il communiqua immédiatement la nouvelle, par la ligne téléphonique directe, à la station *Beaverbank* de l'ARC, à Pine Tree,^{*} et demanda qu'on prenne contact avec le pilote et qu'on lui dise de ne pas sauter de son avion avant d'être au-dessus de la terre ferme. Ce fut la station de Pine Tree qui entra alors en scène dans cette situation dramatique. Elle réussit à atteindre l'aviateur et, à la suggestion de *Shearwater*, lui indiqua la direction du terrain d'aviation de Yarmouth pour qu'il y fasse un atterrissage d'urgence. La station météorologique de l'ARC rapportait que la visibilité à Yarmouth, comme à Dartmouth, était nulle. *Beaverbank* communiqua ce renseignement à l'avion F. 100 et lui signala qu'il se trouvait maintenant au-dessus des terres intérieures. A 2121, le pilote de l'appareil en perdition ouvrit son habitacle et fut projeté à l'extérieur par son siège éjectable. *Shearwater* était en communication par radio avec un second F. 100 qui escortait le premier et lui indiqua que le lieu du parachutage était à 86 milles de la base navale par le relèvement de 254 degrés. Ce renseignement fut aussi transmis par *Beaverbank* à la station de l'ARC à Greenwood, et au centre de coordination des opérations de sauvetage à Halifax. L'avion d'escorte atterrit sans incident à Greenwood sur les indications de *Beaverbank* et, le lendemain matin, le pilote qui avait dû sauter en parachute fut recueilli sain et sauf dans la forêt, exactement à l'endroit indiqué par les traceurs aériens.

Le personnel de *Shearwater* travaille avec zèle à toutes sortes de tâches, mais en dehors des heures de service il s'adonne avec autant d'ardeur aux sports récréatifs. Suivant les saisons, les équipes de football, de rugby, de hockey, de basket-ball, de volley-ball, de polo aquatique, de curling et de cricket participent à des tournois avec des adversaires venant de loin comme de près. L'histoire de la station aéronavale ne serait pas complète si l'on omettait de mentionner la fameuse équipe de football, les «*Shearwater Flyers*», qui fut affiliée à l'Union canadienne de rugby en 1955. En novembre 1957, cette équipe gagna les joutes finales de la ligue de football de la Nouvelle-Écosse et capture le championnat national et le Trophée Perry E. Robinson, magnifique pièce

* Une des stations d'un réseau de radars situé au nord du 49^e parallèle de latitude et suivant à peu près ce dernier.



Installation aérienne de la MRC, à Patricia-Bay (C.-B.).

d'argenterie, décerné au vainqueur des joutes de championnat intermédiaire est-ouest. Dans la sphère artistique, la troupe des «*Shearwater Players*» gagna à plusieurs reprises le Trophée Calvert aux festivals dramatiques de la région de la Nouvelle-Écosse, mais elle est inactive depuis quelques années. Le club nautique existe déjà depuis longtemps, mais en septembre 1958, l'aéro-club de *Shearwater* fut constitué en société. Une possession chérie des membres de ce club est celle d'un antique *Tiger Moth* que des amateurs enthousiastes continuent de maintenir en bon état de vol.

L'une des institutions les plus populaires à *Shearwater*, pour les récréations comme pour le travail, est celle de la musique militaire. Cette fanfare de 33 instruments eut une occasion mémorable de se faire valoir lors de la visite royale, en 1957, quand Sa Majesté passa en revue les membres de la Légion britannique à la salle d'exercices du 7^e Régiment à New York. Mais elle fut particulièrement employée en 1959, alors qu'elle parcourut une distance de 4,000 milles au cours de ses déplacements et donna 103 concerts en public ou pour des exercices militaires. En septembre, elle donna un concert impressionnant de marches militaires lorsque *Shearwater* ouvrit ses portes pour la première fois en neuf ans à une réception publique; le même soir, elle démontra la variété de ses talents en fournissant un orchestre de 17 instruments pour une grande danse qui eut lieu dans l'un des hangars de la station.

Suivant la coutume de la Marine royale, adoptée par la Marine canadienne, la station aéronavale de Dartmouth porte le nom d'un oiseau aquatique. Le *puffin (shearwater)* bien connu pour l'élégance de son vol au ras des vagues, passe la plus grande partie de sa vie sur l'océan, ne venant à terre que pour la saison de la reproduction.

Ce nom fut donné pour la première fois en 1808 à un navire de guerre, un brigantin de 10 canons. A la fin du dix-neuvième siècle, il y avait déjà eu deux *Shearwater* au service de Sa Majesté qui, tous deux, furent employés à des travaux océanographiques à diverses époques de leur existence. Puis le nom fut donné à un sloop de 980 tonnes mis en service le jour de l'anniversaire de Trafalgar en 1901. Ce navire fut

bien connu pendant longtemps au Canada et dans la Marine canadienne et c'est en son honneur que l'on donna ce nom à la station aéronavale. Le quatrième *Shearwater* arriva à Esquimalt en avril 1902 et servit pendant 12 ans sur la côte du Pacifique. Lors de la déclaration de la guerre, en 1914, il fut licencié et son équipage alla renforcer celui du *Niobe*, à Halifax. Le sloop fut ensuite remis en service le 8 septembre dans la Marine canadienne et servit de navire de ravitaillement aux deux sous-marins canadiens, *CC-1* et *CC-2*, les accompagnant finalement jusqu'à Halifax en juin 1917.²⁹ Le voyage se fit par le canal de Panama et ces trois navires de guerre furent les premiers de la Marine de Sa Majesté à l'utiliser après son ouverture qui avait eu lieu en 1914. Après avoir servi de navire-école, le *Shearwater* fut vendu en 1922 à la Western Shipping Company Limited et finit son existence dans un naufrage près de Panama, en 1934.

Après la disparition du vieux sloop *Shearwater* du service actif, le nom fut utilisé encore une fois par la Marine britannique avant d'être donné à l'établissement du Passage de l'Est. Il s'agissait d'une corvette de 580 tonnes, de la classe *Guillemot*, qui entra en service en 1939 comme navire patrouilleur dans la flotte britannique. Ce *Shearwater* fut employé pendant toute la durée de la Seconde Guerre mon-

diale, de 1939 à 1945, à des missions de convoyage et d'escorte et il rencontra plusieurs vedettes porte-torpilles allemandes sur la côte est de l'Angleterre; il passa ensuite à la flotte de réserve en 1945 et fut finalement désarmé deux ans plus tard. Cette corvette a valu à la station aéronavale canadienne la décoration de combat:

North Sea 1940-1945

Le dernier de la lignée des *Shearwater* a eu déjà une histoire mouvementée depuis les quelques années qu'il est le point d'appui de l'aéronavale canadienne. Après avoir débuté avec un personnel de moins de deux douzaines d'hommes logés dans de vieux édifices empruntés, il est devenu une base bien organisée occupant un terrain de plus d'un mille et demi de diamètre et employant un personnel d'environ 2,800 marins et 700 civils. Bien que l'existence d'une station côtière ne comporte rien de spectaculaire, chacun de ceux qui sont à son service sait que par sa contribution individuelle, il aide à forger une arme qui doit toujours être prête au combat. Tous les efforts convergent vers un même but, celui de la réalisation de la devise de l'établissement «*Supra Mare Volamus*» ou, en français, «Nous survolons les mers».

RÉFÉRENCES

¹Le commandant (A) J. H. Arbick, OBE, RCVR.

²Avant-projet n° 7, en date du 9 mars 1946, intitulé: «Accord régissant les relations entre l'Aviation royale du Canada et la Marine royale du Canada et l'utilisation des installations de l'Aviation par la Marine.», NS 1550-12 (1).

³Procès-verbal du Conseil naval, 14 août 1946. NS 1700-219908 (1).

⁴Procès-verbal du Conseil naval, 7 juillet 1947. NS 1700223/224 (2).

⁵Procès-verbal du Comité de la défense du cabinet, 14 septembre 1948. NS 1700-223/224 (2).

⁶Message du quartier général 162138, septembre 1948. CANGEN 107.

⁷«Rapports des opérations» à SHEARWATER, décembre 1948. NS 1920-223/224 (1).

⁸L'escadron 880 entra en service dans la Marine canadienne en janvier 1941; il était équipé d'avions *Hurricane*.

⁹L'escadron 881 fut d'abord organisé en juin 1941 avec des avions *Wildcat*. Il fut licencié en septembre 1945.

¹⁰«Organisation et administration de la station aéronavale de Dartmouth, N.-É.». NS 1700-223/24 (6).

¹¹CANGEN 117/55.

¹²Les exercices *Argus I*, *Argus II*, *Matrix* et *Morning Star*,

au cours desquels les avions de l'aéronavale firent 301 vols totalisant 509.5 heures.

¹³SECTEMP n° 27/56.

¹⁴Procès-verbal du Conseil naval 190-1, 14 août 1946. NS 1700-219-908 (1). L'effectif total de réserve était fixé à 18,000 hommes, dont 3,000 étaient assignés à la réserve de l'air.

¹⁵Procès-verbal de la 547^e réunion de l'état-major naval, le 15 novembre 1952. L'autorisation avait préalablement été donnée en principe par le Conseil naval, procès-verbal 190-1 du 14-8-46. NS 1700-219-908 (3).

¹⁶Procès-verbal du Conseil naval 392-2 du 4 novembre 1953. NS 1700-219-908 (3).

¹⁷Même source. Projet d'organisation de 11 escadrons anti-sous-marins, 2 escadrons de chasse et 2 escadrons d'hélicoptères anti-sous-marins.

¹⁸Le maître John Neil Paddon de la Marine canadienne fut aussi cité à l'ordre du jour par le Chef de l'état-major naval pour sa participation à cette opération de sauvetage.

¹⁹La loi du Service naval avait reçu la sanction royale le 4 mai 1910.

²⁰Le premier gagnant de ce trophée fut le sous-lieutenant P. A. Hamilton, MRC.

²¹L'effectif de chaque escadron de la réserve navale avait

été fixé à onze pilotes et à 3 avions *Expeditor*. Procès-verbal du Conseil naval, 620-2, 10 mai 1960. NS 1700-219-906 (5).

²²Dartmouth fut constituée en ville le 1^e janvier 1961.

²³Antérieurement à 1959, les pilotes de l'aéronavale, à l'exception de ceux des hélicoptères, qui avaient reçu leur formation de l'ARC, étaient envoyés à diverses stations navales des États-Unis pour y suivre un cours intensif de dix-huit mois. Cette instruction est maintenant donnée par l'ARC.

²⁴La relation de cet incident est fondée sur l'Histoire abrégée du navire *Labrador*, préparée par la section historique du service naval.

²⁵Procès-verbal du Conseil naval 572-3, 23 mars 1954. NS 9650-238 (1).

²⁶*Ibid.* Procès-verbal du Conseil naval 537-2, 31 juillet 1957, approuvant l'acquisition par la MRC de certains terrains, édifices et installations de Patricia-Bay prêtés auparavant par l'ARC.

²⁷Depuis 1958, l'aéroport de Patricia-Bay est connu sous le nom d'Aéroport international de Victoria.

²⁸L'aéroport international d'Halifax fut inauguré officiellement le 16 septembre 1960.

²⁹Un établissement de terre, le *Shearwater II* fut mis en service à Esquimalt le 12 octobre 1914.

CHAPITRE VII

LE MAGNIFICENT, 1948-1957

Après que le cabinet eut décidé,^{*} en janvier 1947, de retourner le *Warrior* et de ne garder en service qu'un porte-avions d'emprunt de flotte légère, les espoirs de l'Aviation se sont centrés sur le *Magnificent*, qui avait aussi été construit par la Harland and Wolff, de Belfast, en Irlande du Nord. C'est lady Hyacinth Needham, fille d'Earl de Kilmorey, vice-amiral d'Irlande par héritage, province d'Ulster, qui a lancé ce navire le 16 novembre 1944. Au cours de 1947, le personnel stratégique de la Marine canadienne s'est rendu au chantier maritime et l'équipage considérable du *Warrior*, qu'on a déjà mentionné, a franchi la mer d'Irlande en mars 1948, en provenance d'Angleterre. A son arrivée, il a trouvé le nouveau navire amarré le long du chenal Musgrave; les employés du chantier déployaient alors un dernier effort afin que le navire soit prêt pour la date de sa mise en service. Ce jour survint le 7 avril et le commodore DeWolf, qui venait d'abandonner le *Warrior* à Portsmouth, en prit le commandement. On hissa les couleurs du navire et le *Magnificent* se joignit à la flotte canadienne de Sa Majesté.

Contrairement à son prédécesseur, le nouveau porte-avions, de la classe «Majestic», pouvait être utilisé par temps froid et répondait aux diverses stipulations canadiennes, particulièrement en ce qui a trait à l'aménagement du mess. Ayant reçu une devise appropriée: «Nous montons la garde», le *Magnificent* avait hérité de deux décorations de drapeau d'anciens navires de guerre britanniques qui portaient les noms suivants:

The Saints 1782
Dardanelles 1915

Le *Magnificent*, mis à la mer pour la première fois le 15 avril, compléta avec succès les épreuves

d'acceptation des machines principales. Il se rendit ensuite à Portsmouth pour le reste des épreuves et commença en mai le travail pour lequel il avait été construit. A Spithead, on y chargea du carburant pour avions et, le lendemain, des avions de la station Ford du Service naval royal se rendirent au large de l'île Wight pour des épreuves de vol. Couronnées d'un succès complet, ces épreuves furent animées par la visite du rédacteur en chef de la revue *Aeroplane* qui, à bord de son petit *Auster*, atterrit sur le pont au cours des exercices. De retour à Portsmouth, le chargement des approvisionnements et des munitions occupa tous les membres d'équipage jusqu'au milieu du mois, lorsqu'on entreprit de se diriger vers Belfast. Une fois le navire amarré, le quai de l'aéroport de Sydenham fut témoin d'une grande activité lorsqu'on dut monter à bord les avions du 19^e groupe aérien de combat et ceux de l'escadron 806, de la Marine royale¹. Le 24 mai, le chef de l'Aéronavale britannique, le cinquième lord de l'Amirauté², rendit visite au *Magnificent* et, le lendemain, le navire entreprit son voyage vers le Canada, en direction ouest.

Du point de vue température, le «glorieux premier

Le Magnificent quittant Belfast pour son port d'attache.



* Voir page 49.

juin» ne fut pas à la hauteur de son nom; les lourds nuages qui surplombaient la station aérienne de Dartmouth et la pluie ne permirent qu'à deux avions de décoller. Les autres demeurant à bord, le *Magnificent* mouilla pour la première fois de sa carrière à Halifax. On emballa et sortit du hangar tous les articles de ravitaillement apportés du Royaume-Uni pour le service naval et l'on commença à préparer l'espace voulu pour les opérations de vol. Le navire effectua une brève croisière d'exercice à la baie Sainte-Anne, à Cap-Breton, au bénéfice de la compagnie de navigation; on y tint des exercices et des régates. Au mois d'août, le porte-avions entreprit des opérations de vol avec le 19^e CAG; suivirent dix jours fort occupés, au cours desquels on enregistra 171 appontages. Le navire *Haida*, qui montait la garde, dut intervenir en deux occasions, alors que des avions effectuèrent des amerrissages forcés, mais aucun pilote ne perdit la vie. Une fois cette croisière terminée, on baissa le guidon du commodore DeWolf, et le commodore G. R. Miles, OBE, MRC, devint le nouvel officier commandant du *Magnificent*.

Les navires *Haida* et *Nootka* s'installèrent aux côtés du porte-avions, le 2 septembre, après que ce dernier eut quitté Halifax et, malgré les grands vents qui balayèrent la côte, le temps calme qui prévalut dans le sillage du porte-avions permit au 19^e CAG d'effectuer des vols pendant trois jours. L'un des exercices les plus utiles fut l'opération de reconnaissance à déploiement complet au-dessus des îles de la Madeleine; cette opération fut suivie d'attaques auxquelles participèrent tous les avions disponibles. Le lendemain, on effectua des manœuvres conjointes avec l'ARC, et les derniers avions de l'aéronavale durent demeurer sur le pont parce qu'on soupçonnait la contamination du carburant à bord pour les avions. Les navires entrèrent dans le détroit d'Hudson et le *Magnificent* jeta l'ancre dans le voisinage désolé et accidenté de la baie Wakeham, les destroyers s'amarrant à lui. La population de cette collectivité, située dans la partie septentrionale de la province de Québec, comprend un prêtre et environ 80 Esquimaux. La Compagnie de la baie d'Hudson y avait autrefois un comptoir commercial, maintenant fermé. Après avoir terminé les opérations relatives au carburant et à l'approvisionnement, les deux escortes se rendirent à des postes de mouillage désignés, tandis que le porte-avions se dirigeait vers Halifax. Le temps, jusque-là très nuageux, s'améliora à mesure que le *Magnificent* avançait vers le sud, et l'on tint d'autres exercices avec l'ARC avant que le 19^e CAG décolle en direction de Dartmouth. Les membres de l'équipage terrestre débarquèrent et tous les avions

inutilisables furent immobilisés au port d'attache avant que le porte-avions ne soit mis en cale sèche à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

A plusieurs reprises, au cours de son existence, le *Magnificent* tint des exercices d'entraînement avec des navires de la Marine royale stationnés à la base de l'Amérique et des Indes occidentales, le premier de ce genre ayant lieu en 1949. Pendant les mois de mars et d'avril, le porte-avions effectua des manœuvres avec des navires de guerre britanniques et canadiens, ces derniers en provenance de la région du Pacifique; au cours de la même année, le porte-avions devait aussi effectuer un voyage de transbordement au Royaume-Uni, échouer et se joindre à l'opération de recherche qui parvint à retrouver un avion américain.

Après avoir transporté des avions *Firefly Mark IV* et pris à son bord des *Firefly Mark V* et des *Sea Fury*, le *Magnificent* entreprit de nouveau la traversée de l'Atlantique. Pendant la majeure partie du voyage, des vents violents fouettèrent le navire, lui causant de nouveaux dommages, bien qu'en une occasion, le navire eût modifié son cap afin d'éviter le centre d'une zone de dépression. Le fouettement de l'eau sur les hélices de réserve, employées habituellement par les destroyers *Tribal* et qu'on avait installées sur le pont d'envol aux fins du transport, se détachèrent et, bien qu'on ait immédiatement réduit la vitesse et orienté le cap contre le vent, elles glissèrent gracieusement pardessus bord avant qu'on puisse faire quoi que ce soit. Quelque peu ébranlé, le *Magnificent* mouillait à Halifax le 25 février 1949.

Accosté pendant une semaine, le porte-avions connut une période trépidante; on s'employa à mettre à terre des avions transbordés, à réparer les dommages nuisant à la navigation en mer et à l'efficacité, ainsi qu'à préparer une croisière aux Indes occidentales. En novembre, on avait formé le 18^e CAG, comportant les escadrons 825 et 826, des avions *Firefly Mark I* et *Mark V*. Cette unité était à bord du porte-avions lorsque ce dernier mit le cap vers le sud, en compagnie des navires *Haida* et *Nootka*. Pendant deux jours, on s'entraîna aux instructions sur l'appontage (DLT) au nord-ouest des Bermudes par un vent rafraîchissant du sud-est, accompagné de rafales de pluie occasionnelles. Après une session complète d'entraînement au vol, on mit fin aux opérations par un écrasement dans la barrière et le *Magnificent* jeta l'ancre dans l'aire de mouillage appelée Five Fathom. Le groupe opérationnel 215.8 dut lever l'ancre le soir pour atteindre la mer, car on avait été averti de l'imminence d'un coup de vent. Au cours de l'opération, le *Haida* perdit son ancre de tribord et cinq boucles de câble. D'après les rapports météoro-

logiques, il devint évident que la région des Bermudes ne serait pas propice au vol au cours des jours suivants; le *Magnificent* et le *Nootka* (le *Haida* ayant entrepris des recherches pour trouver son ancre) s'apprêtèrent à s'engager dans le passage Caïcos. Les exercices de vol reprurent au large de Kingston (Jamaïque) en collaboration avec les autorités de Ver nam Field, situé dans l'île. Un *Firefly I* et un *Sea Fury IV* s'écrasèrent dans la mer en tentant d'amerrir, mais le *Nootka* s'amena rapidement pour rescaper les deux pilotes. Utilisant comme cible le *Jamaica*, qui se rendait de la zone du Canal à Kingston, des *Sea Fury* effectuèrent avec succès des opérations réalisistes



Lancement de *Sea Fury* et de *Firefly*.

de recherche et d'attaque. Des chasseurs localisèrent le croiseur à 210 milles et, après avoir fait le plein, un groupe de neuf avions se porta à l'attaque à 162 milles du porte-avions.

Le *Magnificent* exécuta une salve nationale à l'intention du groupe opérationnel 215.8 que le *Haida* avait alors rejoint, lorsque les navires dépassèrent le brise-lames à Colon. Le groupe opérationnel 215.9, comprenant les navires *Ontario*, *Athabaskan* et *Antigonish* et qui avait franchi le canal Panama la veille, était dans le port; toute l'escadre fut désignée comme la force opérationnelle 215 sous le commandement du commodore Miles. Après une conférence pour discuter de la prochaine croisière, la force s'engagea dans la mer des Caraïbes pour rejoindre l'escadre *America and West Indies*.³ Des aéronefs de recherche localisèrent ces navires et les attaquèrent, tout en envoyant des rapports précis sur les mouvements de l'«ennemi». Une fois ces exercices de combat⁴ terminés, le commandant en chef de l'*A and WI* prit le commandement général et la flotte se dirigea vers Saint-Jean, Antigua, pour un repos de deux jours. Les conditions météorologiques avaient empêché le sous-marin *Tudor*, qui avait plus tard rejoint la flotte dans l'aire de mouillage près de l'île, d'effectuer des recherches.

En route vers Guantanamo, Cuba, la force opérationnelle 73 se livra de nouveau à des exercices pendant un jour et une nuit. Les 30 et 31 mars, des aéro-

nefs relevant du *Magnificent* participèrent à un exercice d'escorte au cours duquel le porte-avions faisait partie de la «force bleue», qui était sous le commandement de l'officier de bord en chef (SCNOA). La flotte fusionnée se dispersa alors, mais les navires canadiens demeurèrent ensemble jusqu'au lendemain. Le 1^{er} avril 1949, Terre-Neuve devint la dixième province du Canada et, à bord des navires de la force, on hissa le grand pavois pour marquer l'événement. Pour sa part, le commodore Miles monta à bord des navires *Antigonish*, *Athabaskan* et *Ontario*, et il retourna au *Magnificent* dans l'après-midi. Le groupe opérationnel 215.9 fut détaché afin de se rendre au canal Panama. Le groupe opérationnel 215.8 s'en tint à son horaire de vol et, après une visite aux Bermudes, tous les avions décollèrent, le 7 avril, du pont du porte-avions en direction d'Halifax, à 225 milles de là. Vingt-quatre heures plus tard, le *Magnificent* mouillait dans le chantier maritime de Sa Majesté, en compagnie de ses destroyers d'escorte.

Le *Magnificent* envisageait un été bien rempli d'exercices de vol et, à compter des opérations effectuées dans la région au cours du mois de mai, tout se déroula comme prévu jusqu'au cours du dernier petit quart du 4 juin. Le *Magnificent* s'approcha de l'entrée du port de Port-Mouton et à 1937, heure locale, il échoua sur le sommet de la pointe White, alors qu'il franchissait le chenal entre la pointe et le rocher de la pointe White. Heureusement, la houle était légère et, quatre heures plus tard, avec l'aide des destroyers, le porte-avions était renfloué et retournait lentement vers Halifax. Dans la nuit du 5, le *Nootka* fut détaché afin de retourner à Port-Mouton pour y reprendre les câbles et les haubans. Le *Magnificent* et le *Haida* mouillaient à Halifax peu après midi et, sans tarder, on se mit énergiquement à la tâche pour que le navire puisse entrer en dock le plus tôt possible. Accompagné du remorqueur *Riverton*, le *Magnificent* partit le 14 juin et, quatre jours plus tard, il entrait, poupe première, dans la cale sèche de Saint-Jean, N.-B., le brouillard l'ayant retardé.

Les réparations ordinaires retinrent le *Magnificent* en cale sèche jusqu'au milieu d'octobre. Peu après, arborant le guidon du commodore K. F. Adams, MRC, son nouvel officier commandant, le porte-avions entra à Halifax pour se préparer de nouveau à son rôle habituel. Pendant son séjour à Saint-Jean, le porte-avions fut doté d'un nouveau poste pour l'officier chargé du contrôle de l'appontage; ce poste devait être utilisé avec la technique d'appontage de la Marine des États-Unis. On n'installa pas les instruments nécessaires, car on avait été informé que le 18^e CAG aurait recours aux méthodes d'appontage bri-

tanniques au cours de la croisière d'automne.

Tôt le 17 novembre, le *Magnificent*, accompagné du *Haida* et du *Swansea*, mit le cap contre le vent au large de la côte de la Nouvelle-Écosse, alors que les *Firefly Mark I* et *Mark V* commençaient leurs exercices d'instruction sur l'appontage. Cet excellent travail fut interrompu par un signal enjoignant au *Magnificent* d'effectuer des recherches aériennes en vue de retrouver un B-29 américain qui manquait à l'appel. Le mauvais temps rendit l'opération difficile mais des avions survolèrent diverses régions et le *Swansea* fut dépêché à un endroit où l'on avait observé un feu. La frégate ayant des difficultés avec sa pompe principale de circulation à tribord, elle reçut ordre d'agir indépendamment à compter de 1242, le 17 novembre. Le 19, huit aéronefs appontèrent après avoir effectué sans succès un vol de recherche; on avait vu un *B-17* décrire une orbite autour du faisceau du phare de bâbord, à une distance de 14 milles. Manquant de carburant, les *Firefly* relevant du *Magnificent* durent apponter, mais dès que le dernier eut touché le pont, le *Haida* fut détaché afin de voir ce qui se produisait. Moins d'une heure après, le destroyer rescapait des survivants réfugiés dans trois radeaux; plus tard, le médecin du porte-avions partit en canot à moteur pour secourir les aviateurs. Le *Magnificent* et le *Haida* se dirigèrent à toute vapeur vers les Bermudes. Le *Swansea* s'était alors retiré des opérations de recherche, car il était en panne à cause du mauvais temps. Il fut ensuite détaché en direction d'Halifax.

Après un bref arrêt aux Bermudes afin d'y débarquer des rescapés, le groupe opérationnel 211.1 continua sa route vers Guantanamo où l'on aborda le 24 novembre. L'escale fut brève, car trois jours plus tard, les navires s'amarraient à San Juan, Porto Rico. Port d'escale toujours populaire, la capitale se montra alors digne de sa réputation et, en guise d'adieu, des aéronefs de l'aéronavale survolèrent la ville lorsque le *Magnificent* quitta le port. C'est l'autorité locale chargée du contrôle de la circulation aérienne qui autorisa ce vol. Le 6 décembre, jour où le groupe opérationnel revint à Halifax, cinq *Firefly Mark V* et un *Mark I* s'envolèrent vers *Shearwater*. Les autres membres du 18^e CAG gagnèrent le sol à l'aide d'un chaland; on consacra le reste de l'année à nettoyer le navire, tout en prenant des congés pour jouir de la saison des fêtes.

Le vendredi 13 janvier 1950, les aéronefs du 18^e CAG furent embarqués à bord et l'on commença l'année par une croisière aux Bermudes. Les *Firefly* s'envolèrent en direction du terrain d'atterrissage de Kindley, alors que le groupe opérationnel 215.1, comprenant le porte-avions et le *Micmac*, se trouvait

à quelque 43 milles de là. On continua à tenir des exercices, à partir de l'île, jusqu'au dernier jour du mois, lorsque le *Magnificent* mit le cap contre le vent; filant par une brise légère à la vitesse maximum de 24 nœuds, le porte-avions put prendre à son bord les neuf aéronefs venant du terrain d'atterrissage, avant de mettre le cap sur Halifax. Le 18^e CAG retourna à la station aérienne pour 11 jours et il y rencontra de nouveau le groupe opérationnel 215.1, le 13 février, au large d'Halifax. La croisière printanière fut longue et, dès le début, le maximum d'heures de vol était prévu, y compris des exercices DLT, des vols dans les nuages, des acrobaties aériennes, des vols d'interception, des exercices de navigation (NAVEX), des exercices de contact, etc. Une matinée, un *Firefly* s'écrasa dans la mer à tribord de la proue et, bien que le *Micmac* fût rapidement sur les lieux pour recueillir l'observateur, le pilote ne montra aucun signe de vie. Le groupe emprunta le fleuve pour se rendre à Charleston, en Caroline du Sud; il visita la ville et, lorsqu'il la quitta, 14 avions s'envolèrent dans un défilé aérien au-dessus de la ville. En mer, le vent n'était pas assez fort pour permettre les vols, ce qui restreignit le programme; on accrut la vitesse pour entrer dans le passage Mona et atteindre la région des North-East Trades. Quatorze avions s'envolèrent pour aller photographier deux petites îles, Piedra del Fraile et Alta Vela, au large de la côte sud de Saint-Domingue, et le lendemain, les navires jetèrent l'ancre dans la baie de Guantanamo. De là, ils se dirigèrent vers La Havane, où il y eut de nombreuses cérémonies.

Parti de Cuba, le *Magnificent* fit une autre escale à Guantanamo et atteignit le chenal Windward le 16 mars, où il effectua une opération aérienne de recherche pour le compte de la force opérationnelle 21⁵ au début de *Caribex 50*; pour cet exercice, les navires canadiens devinrent le groupe opérationnel 22.1. Volant à 50 pieds, les aéronefs localisèrent la force sans être détectés et sept *Firefly* attaquèrent avec succès, à 800 pieds, protégés par le soleil, malgré l'étroite surveillance d'une patrouille aérienne de combat (CAP). Au début, la patrouille fut induite en erreur par de faux rapports de la radio, transmis par l'officier directeur à bord du *Magnificent* en vue de retarder l'organisation de la défense. Dans l'intervalle, le groupe opérationnel 22.1, détecté par les aéronefs *Phantom*, subit l'attaque d'environ 20 *Bearcat*, de 30 *Skyraider*, puis de 16 autres *Bearcat*. Le bombardement en piqué des *Skyraider* était très bien chronométré et ces avions constituaient une cible AA difficile à atteindre pour les canonniers des navires. Les deux forces se fusionnèrent et effectuèrent des manœuvres

pour atteindre un point situé dans la position sud-sud-ouest, à soixante-quinze milles de la baie de Guantnamo, où l'on mena à l'aube une attaque combinée sur le champ d'aviation. Pendant cette attaque, une patrouille aérienne de l'USN, dirigée par le *Magnificent*, et une autre de la MM, dirigée par le *Missouri* et le *Worcester*, tentèrent d'intercepter les aéronefs qui venaient attaquer leurs groupes opérationnels respectifs. La flotte se dispersa et le groupe opérationnel 22.1 se dirigea vers un point situé au nord du passage Caicos, pour y rencontrer le groupe opérationnel 22.2, les navires *Glasgow** et *Snipe*.

Dans la matinée du 20 mars, on communiqua des signaux et les navires canadiens rejoignirent le groupe opérationnel 22.2, qui était accompagné de quatre destroyers américains et de quatre destroyers dragueurs de mines, afin de former le groupe opérationnel 22 pour une autre phase des exercices conjoints, une manœuvre simulée effectuée outre-mer par les forces du porte-avions. La première force de frappe, la TF 21, la seconde force de frappe, la TF 22, et une force de logistique de soutien, la TF 23, tentèrent d'effectuer une traversée sûre d'une longueur de 600 milles en direction nord franc. Une force «Hunter-Killer», la TF 24, et des unités de reconnaissance aérienne, le TG 29.2, apportèrent leur appui contre la vive opposition des sous-marins de la TF 25 et des aéronefs du TG 29.3 qui relevaient d'une base terrestre. A la fin de l'exercice, les navires de la MR et de la MM se séparèrent des destroyers américains et, sous la direction du commandant en chef de l'*A and WI*, ils se livrèrent à des exercices jusqu'au 31 mars, période qui fut interrompue par un repos de quatre jours à Guantanimo. Le dernier jour du mois, le *Glasgow* dirigea un exercice de défense aérienne (ADX) et les aéronefs canadiens se placèrent alors en formation pour effectuer un défilé aérien et un salut d'adieu au drapeau de l'amiral britannique.

Comme les navires passaient au nord, l'équipage du *Magnificent* et celui du *Micmac* en profitèrent pour nettoyer et peindre leur navire en vue d'une visite à New York. Au sud-ouest de Nantucket, le bateau-phare *Swansea* se joignit au groupe et il transféra les vivres et une fanfare à bord du *Magnificent* pendant que les navires étaient ancrés dans la baie Gravesend. Grâce à sept remorqueurs chargés de neutraliser le vent violent du nord, le porte-avions parvint enfin sur le côté nord de la jetée 26. L'arrêt dans le port prit fin le 12 avril et, le 14, le TG 215.1 arrivait au large du bateau-phare *Sambro*. Les *Firefly* s'envolèrent en direction du RCNAS à Dartmouth et

les navires furent accueillis à leur port d'attache après une absence de plus de deux mois.

Au cours de cette troisième année de service, le *Magnificent* devint navire-amiral d'une escadre qui entreprit une «croisière diplomatique» revêtant une importance particulière pour le pays. Le but de cette croisière était de rendre une visite amicale à certains pays de l'OTAN afin d'affermir les liens nous rattachant à eux et de leur donner une idée de la Marine canadienne. Précédé par le *Micmac* et le *Huron*, le *Magnificent* quitta Halifax le 22 août 1950 pour effectuer ce voyage. Les escadrons 803 et 883, formant le 19^e CAG, et l'escadron 825 furent lancés lorsque les navires s'approchèrent de la côte de l'Irlande et atterrirent à la base du RNAS, à Eglinton. Le *Magnificent* s'amarra à une bouée au large de Moville, tandis que les destroyers se rendirent jusqu'à Londonderry. Plus tard, le groupe se livra à quelques jours d'exercices mer-air avec des avions de la RAF basés à Eglinton et un certain nombre de navires de Sa Majesté.

Le 19 septembre, le contre-amiral E. R. Mainguy, OBE, MRC, prit le commandement de l'escadron de service spécial du Canada et, à 0800, son drapeau fut hissé sur le *Magnificent*. Ses avions ayant été embarqués une fois de plus, l'escadron se dirigea vers Rosyth en passant par le détroit du Minch et le Pentland Firth. Le groupe aérien mena des attaques contre le *Sydney* dans le Moray Firth et, trois jours plus tard, il fut de nouveau aéroporté pendant la bordée suivante de la croisière, que l'on consacra à chercher un dundee volé à Gothenburg. En entrant à Oslo, le porte-avions exécuta une salve d'honneur au Royaume de Norvège et une salve royale à Sa Majesté le roi Haakon. Les Norvégiens se montrèrent très hospitaliers et des divertissements officiels et privés tinrent tout le monde fort occupé. Un commodore norvégien, s'adressant à l'amiral Mainguy juste avant le départ des navires, résuma très bien le sentiment général des



Le *Magnificent* en visite à New York, en 1950.

* Il portait le drapeau du vice-amiral R.V. Symonds-Tayler, CI DSC.



Le *Magnificent* et le *Micmac* survolés par des *Firefly V* du 825^e escadron.

Canadiens, lorsqu'il lui dit: «Il se peut qu'on vous accorde des réceptions meilleures et plus fastueuses ailleurs, mais l'on ne vous réservera jamais un accueil plus chaleureux».

Une fois dépassé le feu Dana, les navires *Huron* et *Micmac* rejoignirent le *Magnificent* et, le 2 octobre, l'escadre entra dans le fjord d'Oslo. Gothenburg, en Suède, fut le port d'escale suivant, où le porte-avions s'amarra entre des bouées de poupe et de proue. Le *Magnificent* eut l'honneur d'être le plus long navire à mouiller dans le port suédois et il consacra une heure intéressante à tourner dans le port étroit lorsque vint le temps de se diriger vers Copenhague. Pour beaucoup, la visite de la capitale du Danemark fut beaucoup trop brève et, peu après, le porte-avions affrontait des vents violents lorsqu'il passa de la Baltique dans la mer du Nord. Les destroyers furent détachés vers Amsterdam et le *Magnificent* entra dans la Meuse au Hoek van Holland; il s'amarra ensuite à Rotterdam entre des bouées. Le lendemain, un grand nombre de chalands auto-propulsés dépassèrent le porte-avions comme celui-ci était immobilisé au milieu du chenal; l'un d'entre eux éprouvait de la difficulté à avancer contre un courant d'environ trois nœuds. Un autre chaland, le *Shell 25*⁶, qui possédait une plus grande puissance, tenta de dépasser sur tribord en frôlant le côté gauche du *Magnificent*. Pris dans le fort courant, le bateau heurta le côté du navire juste en avant de l'échelle de service; sa poupe dériva alors vers le porte-avions et écrasa le chaland du capitaine et le canot automobile qui étaient dans le tangon inférieur. Sauf ce contretemps, la visite fut agréable et se termina le 16 octobre.

Pendant le quart de l'après-midi du 17 octobre, comme le *Magnificent* s'approchait de Portsmouth, six *Sea Fury* et quatre *Firefly* décollèrent et se dirigèrent vers la station aéronavale royale de Lee-on-



Un *Firefly V* du 825^e escadron s'écrasant dans un encorbellement.

Solent. A Portsmouth, l'amiral Mainguy, qui était allé visiter Anvers avec les destroyers, replaça son drapeau sur le porte-avions. Le navire franchit la Manche et s'amarra en bordure de Cherbourg, où mouillaient déjà les destroyers qui y étaient venus directement d'Anvers. On avait espéré embarquer de nouveau les aéronefs, mais à cause des conditions météorologiques, les avions durent se rendre à Querqueville; ils appontèrent cependant sur le *Magnificent*, quatre jours plus tard, lorsque le porte-avions quitta la France en compagnie de ses navires d'escorte. Au large du brise-lames de Cherbourg, le *Huron* fut détaché pour aller jeter une couronne dans la région où le navire *Athabaskan* avait coulé au cours de la Seconde Guerre mondiale*. Le *Micmac* dut retourner au port avec des roues de secours pour un avion incapable de rejoindre le navire et, le 29 octobre, cet avion touchait le pont du porte-avions. Le *Huron* parvint au rendez-vous à 0950. Ayant passé la nuit à suivre une course déterminée au large de Cherbourg, on était assez heureux, à bord du *Magnificent*, de mettre le cap vers la péninsule ibérique.

Pendant le quart du matin du 1^{er} novembre, l'escadre se trouvait parmi la flotte de pêche pittoresque, au large de l'embouchure du Tage. Peu après, l'escadre remonta le fleuve jusqu'à Lisbonne et le porte-avions jeta l'ancre au large de Caxis, mais il mouilla plus tard à Alcantara, sur l'arrière des destroyers. Le 4 novembre, les navires canadiens quittèrent la capitale du Portugal et ils entrèrent dans la baie de Gibraltar le 6 au matin. En présence de la plus grande partie de la flotte nationale, le *Magnificent* mouilla à South Mole, sur l'arrière des navires *Vengeance* et *Vanguard*. Les aéronefs du porte-avions

* Le premier navire canadien à porter le nom de *Athabaskan* fut torpillé et coula le 29 avril 1944, au cours d'un engagement avec des destroyers allemands, au large de la côte de la Bretagne.



Le *Magnificent* et le *Micmac* virant de bord.

canadien jouèrent un rôle important au cours de l'exercice «Maple Leaf», lorsque la flotte entière prit la mer le 9 novembre. Après s'être approvisionnés en carburant auprès du RFA *Black Ranger*, par un gros temps, les navires de l'escadre firent leurs adieux à la flotte britannique, le jour du Souvenir, en 1950, et entreprirent leur voyage vers l'hémisphère occidental. Ils passèrent près des Açores; un homme qui avait obtenu un congé de deuil, monta à bord d'un *Firefly* pour se rendre au Canada. L'île des Bermudes apparut et, bientôt, l'escadre mouillait dans le *Five Fathom Hole* bien connu. Grossi des frégates canadiennes *Swansea* et *La Hullose*, le groupe opérationnel 215.1 quitta l'île de l'Atlantique et, en route vers le Canada, il fut «attaqué» par des avions *Avenger*, récemment acquis par la Marine, de l'escadron 826, rattaché à la base aérienne de Dartmouth. Cette opération de recherche fut d'une durée record pour la MRC, les pilotes effectuant 14 heures de vol sur une période de 24; elle s'inscrivait dans le cadre d'un exercice conjoint de la MRC et de l'ARC, appelé exercice *Homecoming*. Le *Magnificent* contribua à l'exercice en laissant partir, à 1200 le 25 novembre, tous ses aéronefs utilisables, en direction de *Shearwater*, où ces derniers l'emportèrent sur la station. Peu après le départ des avions, le temps se détériora et l'on dut réduire à huit noeuds la vitesse des navires, ce qui retarda l'arrivée de vingt-quatre heures. Le groupe entraînait dans le port d'Halifax le 27 novembre 1950, après avoir complété une croisière d'une grande valeur et fort importante.

On pompa des réservoirs du *Magnificent* l'essence destinée aux avions et, en décembre, on fit entrer le navire dans la cale sèche de Saint-Jean. Les travaux de réparation comprirent l'installation d'une hélice à quatre ailes pour remplacer l'hélice à trois ailes fixée à l'arbre de tribord. Cette modification avait pour but de réduire la vibration qui s'était fait sentir aux vites-



Déplacement vers l'avant du navire d'un *Firefly* endommagé.

ses utilisées pendant que les avions étaient en service et, après le radoubage, on constata une nette amélioration.

Sorti de cale sèche, le *Magnificent* fut accueilli le Jour de l'An 1951, lorsqu'il s'immobilisa paisiblement à son poste de mouillage, à Halifax. Quatorze heures plus tôt (heure locale), en cette Corée fort éloignée, une horde de Chinois s'était répandue, en criant, dans les rizières recouvertes de neige; c'était la première offensive au cours d'une année qui devait connaître de sanglantes batailles terrestres entre les forces antagonistes. En mer, sur le théâtre des opérations, les destroyers canadiens se couvrirent d'honneur et de gloire; les membres de l'équipage à bord du porte-avions suivirent leurs exploits avec envie. Le *Magnificent* devait parcourir des milliers et des milliers de milles en 1951, y compris des croisières dans les eaux de la Méditerranée, de la mer des Caraïbes et en Europe, mais il ne fut cependant pas appelé à se joindre aux forces des Nations Unies pour l'opération appelée, avec quelle délicatesse, «intervention armée».

Le groupe opérationnel 215.1*, formé de nouveau, entreprit, le 6 février, la première croisière de l'année en direction de Quonset-Point. On était censé partir la veille, mais comme on découvrit des traces de sabotage dans le sable et de la limaille dans les pompes de lubrification et les principaux engrenages du porte-avions, on retarda l'horaire. A la base américaine, le 18^e CAG, qui avait volé de Dartmouth, monta à bord avant le départ. Dans la région des Bermudes, les avions s'envolèrent vers le champ d'aviation de Kindley et y demeurèrent en poste pendant le reste du mois, s'exerçant au besoin à partir du porte-avions. Le dernier jour de février fut coûteux pour le *Magnificent*, car un pilote fut tué et trois avions, perdus. A

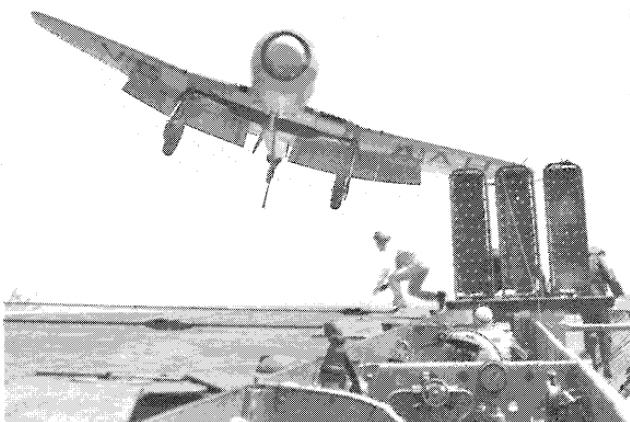
* Du 5 février au 9 mars 1951, le *Crescent* remplaça le *Micmac* comme navire de garde du *Magnificent*.



Coupe de décollage d'un *Firefly* vu de la poupe du *Magnificent*.

1312, un *Sea Fury* s'écrasa dans la mer, le pilote s'échappant par miracle de son appareil. A peine deux heures plus tard, un autre *Sea Fury* cala au décollage, tourna à la renverse et sombra dans la mer. Le pilote perdit la vie. Enfin, à 1615, un *Avenger* qui s'apprétrait à apponter eut une panne de pouvoir juste avant d'effectuer sa dernière boucle; le moteur cala et l'avion s'écrasa à droite du porte-avions. Étant parvenu à sortir de l'appareil, le pilote marcha le long de l'aile; il retourna prendre son canot, sortit de nouveau de son appareil, lança son canot à la mer et y monta calmement. Ce fut, pour les autres pilotes et les spectateurs, une démonstration encourageante du peu de danger que présentait l'écrasement d'un *Avenger*.

En mars, le *Magnificent* retourna à Halifax pendant dix jours; le 23, il était de retour aux Bermudes pour une autre période d'entraînement au vol. Au début d'avril, le groupe 215.1 était de passage à Trinidad; le porte-avions détecta alors, à l'aide du radar, et aperçut ensuite un petit paquebot à moteur diesel, le *Gilbert Jr*, d'une jauge de 500 tonnes et ayant son port d'attache à Ciudad Trujillo, à Saint-Domingue. Transportant un équipage de 12 membres, 16 passagers et deux chevaux, ce navire allait à la dérive depuis deux jours, faute de carburant. Personne à bord ne pouvait faire fonctionner l'appareil de TSF. Le *Micmac* remorqua le navire abandonné et se dirigea



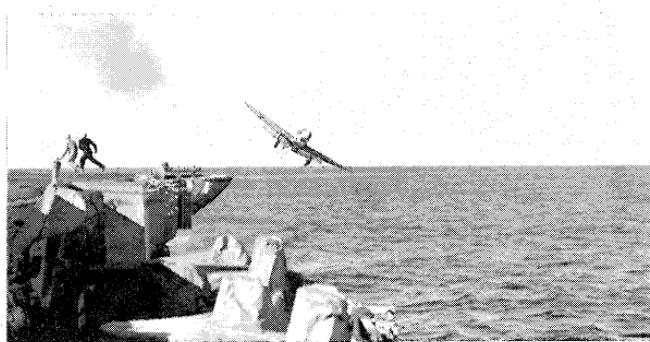
«Appontage raté». Renvoi d'un *Sea Fury*.

vers Willemstad, Curaçao. Au large de ce port, le *Gilbert Jr* fut abandonné à un remorqueur et le groupe reprit sa route. Le 6 avril, le *Magnificent* et le *Micmac* entraient à Boca de Navios et le porte-avions s'amarra plus tard au quai du roi, à Port of Spain, Trinidad. C'était le plus gros navire à s'y amarrer. Le temps ensoleillé fut idéal pour les vols et l'on put établir un programme complet entre Trinidad et la Barbade, l'île suivante que le groupe visita. Puis, l'on se rendit à Boston. Le 27 avril, 22 avions du CAG s'alignèrent et s'envolèrent en direction de *Shearwater*, alors que le groupe s'approchait du Canada.

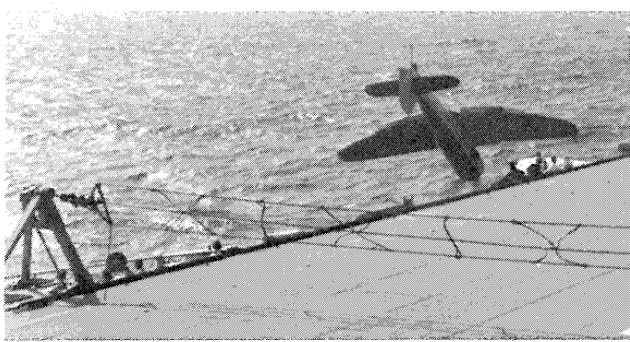
Le 30^e CAG poursuivit des exercices de débarquement à partir du *Magnificent*; en mai et en juin, on effectua de brèves croisières et, après un arrêt à la base aérienne de la MRC, le groupe rejoignit le porte-avions au début d'août pour effectuer une croisière dans la Méditerranée. Au cours du voyage, le vent fut assez fort pour permettre aux *Sea Fury* de s'exercer et seul l'écrasement d'un chasseur vint ternir ces exercices de vol; ce chasseur volait en formation à environ 20 milles du porte-avions. Dirigé par radio, un *Avenger* fut dépêché sur les lieux où il laissa tomber un canot. Après avoir passé environ 45 minutes dans l'eau, le pilote fut rescapé par le *Micmac* qui accompagnait le *Magnificent*.

Comme le *Magnificent* s'approchait de l'île de

Amerrissage forcé d'un *Firefly* vu de la poupe du *Magnificent*.



«A l'eau». Un *Sea Fury* du 871^e escadron s'écrasant dans la mer le long du porte-avions.



Malte mais pas avant que des *Sea Fury* ne les interceptent, des avions *Firebrand* de l'escadron 827 de la Marine royale, venant du champ d'aviation de Hal-Far, menèrent une attaque aux torpilles d'exercice à faible puissance. Du 24 août au 11 septembre, on réalisa un programme d'entraînement chargé au large de l'île George-Cross; la nuit, le navire jetait l'ancre dans la baie Marsaxlokk. Les sous-marins britanniques *Tabard* et *Teredo* furent pendant deux jours à la disposition des avions anti-sous-marins. Les exercices comprenaient le mouillage de bouées sonores et l'autoguidage navire-air. Les *Sea Fury* collaborèrent aux manœuvres militaires et aux exercices d'interception de chasseurs; des *Vampire* de la base de la RAF, à Takali, participèrent également aux derniers exercices. Une épidémie de poliomyélite s'étant répandue à bord du *Magnificent*, le navire fut mis en quarantaine pendant cette période.

Quelques minutes après l'entrée du *Magnificent* dans le Grand port de Malte, le Service médical du port leva la quarantaine, selon la règle, et peu après, on obéit avec alacrité au signal «Les permissionnaires au nettoyage». Une autre période d'exercices suivit ce séjour dans le port et le groupe canadien partit pour Naples le 24 septembre. Le voyage fut marqué par une chasse au sous-marin; les *Avenger* travaillèrent de concert avec la frégate britannique *Loch Lomond*, le sous-marin *Mermaid* servant de cible. Le *Magnificent* et le *Micmac* s'approchèrent du port italien par un temps méditerranéen idéal qui rehaussait la vue de l'île de Capri sur tribord, celle de l'île d'Ischia sur bâbord et celle du mont Vésuve, en avant. Après une semaine d'une activité sociale intense, le groupe quitta la terre; les aviateurs jetèrent un dernier coup d'œil à Naples et à Rome en effectuant un défilé aérien d'adieu; puis le groupe se dirigea vers Saint-Raphaël. Vingt-quatre heures plus tard, le navire britannique *Ocean* et son destroyer d'escorte se joignirent au groupe et l'escadre jeta l'ancre au large d'une ville de la France; un certain nombre de navires de l'OTAN* mouillaient tout près. Le 4 octobre, on entreprit l'exercice *Symphonie Deux*, dont diverses phases se déroulèrent au cours des deux semaines suivantes. Dans la soirée du 11, environ trente-cinq navires, dont le *Magnificent*, se rassemblèrent aux Salins D'Hyères pour assister dans l'aire de mouillage à un raid de la part de sous-marins de poche. Toutefois, comme seulement deux sous-marins participèrent à l'attaque, l'exercice ne fut pas particulièrement spectaculaire. L'exercice *Symphonie Deux* se termina par une discussion générale à bord du *Forth*, dans le

golfe Juan, où se trouvaient environ 40 navires. Une grosse houle, qui rendait difficile la circulation des petits navires, se faisait sentir dans la rade et les officiers supérieurs en visite durent remercier le vent pour ne pas s'être mouillés lorsqu'ils escaladèrent en rampant la passerelle de service du ravitailleur. Le 14 octobre, le *Magnificent* et le *Micmac* mirent le cap sur le Canada par un très gros vent.

Dans la baie de Gibraltar, le porte-avions croisa un navire italien d'entraînement naval, l'*Amerigo Vespucci*†, qui hissa un foc et le laissa flotter pendant qu'il effectuait une salve au guidon. Le reste du voyage ne fut marqué d'aucun incident et les navires arrivèrent à Halifax le 24 octobre.

On amena le guidon du commodore Adams le 29 octobre 1951, au coucher du soleil, et le capitaine K. L. Dyer, DSC, CD, MRC, prit le commandement. Ce soir-là, les officiers et les membres de l'escadron 410 de l'ARC montèrent à bord pour se rendre à Glasgow. Le *Magnificent* embarqua aussi 48 avions à réaction *Sabre*, qui furent amarrés sur le pont à Norfolk, en Virginie; puis, l'on entreprit la traversée de l'Atlantique. La mer devenant de plus en plus grosse, le roulis s'accentua et l'on dut se mettre en panne en deux occasions pour attacher de nouveau les avions. On fit un abordage sur le rocher Fastnet et, après avoir passé une journée dans la mer d'Irlande, le porte-avions jeta l'ancre à Tail of the Bank avant de remonter la Clyde et de s'amarrer au quai du roi George V, où l'on déchargea les *Sabre*. Des *Sea Fury* prirent leur place et le porte-avions largua les amarres en route pour le Canada. Au cours du voyage de retour, on reçut un signal urgent du SS *Columbia* qui transportait en Europe la 27^e brigade de l'Armée; le navire signalait qu'il avait à bord un soldat gravement malade qu'il voulait transférer à un autre navire se dirigeant vers Halifax ou Saint-Jean. S'approchant à trois encablures sur le côté du transport opposé au vent, le canot du *Magnificent* fit monter le malade et l'on reprit ensuite sa route vers Halifax. Dans le port d'attache, on vida les réservoirs d'essence et l'on déchargea les munitions avant que le porte-avions se rende à la jetée n° 7, où la compagnie *Halifax Shipyards Ltd* lui apporta de longues réparations.

Le 12 avril 1952, le *Magnificent* quittait la cale sèche et, après 12 jours d'activité intense pendant lesquels on chargea 158 tonnes d'approvisionnement, il quitta de nouveau la jetée de sa propre énergie motrice. Le premier jour passé en mer, on célébra un service commémoratif dans la région où deux *Avenger* du *Shearwater* étaient entrés en collision et

* Le croiseur français, *George Leygues*; deux destroyers français et le croiseur britannique *Liverpool* arrivèrent à 1230.

† Navire de 3,543 tonneaux, trois-mâts carré.

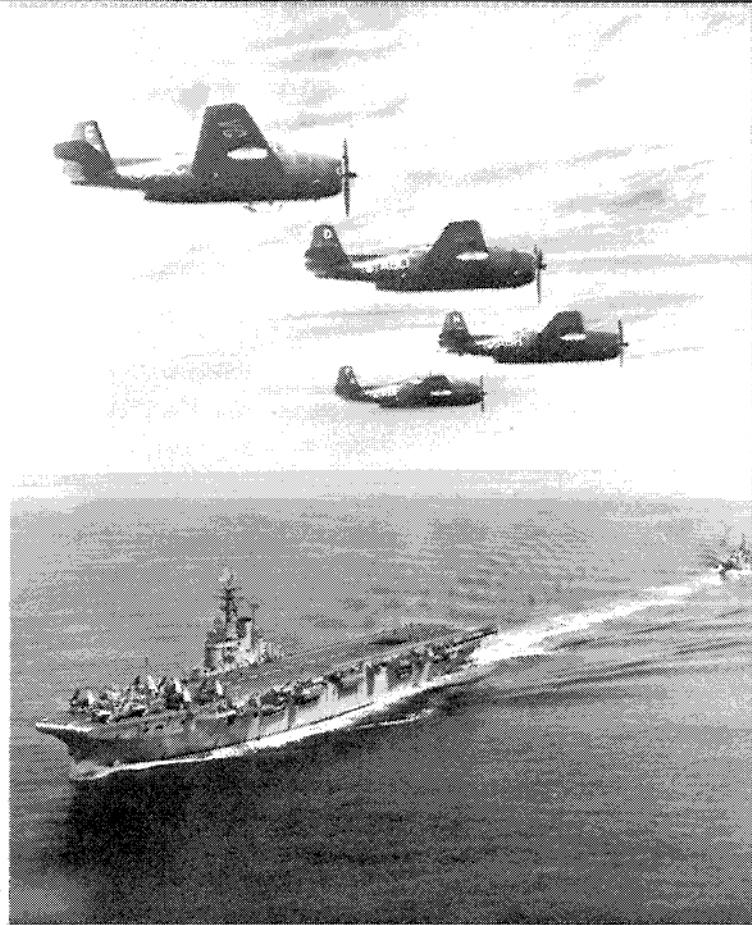


«Amerrissage forcé» d'un *Avenger*.



«Prêt à s'accrocher». Un *Avenger* se préparant à apponter sur le *Magnificent*.

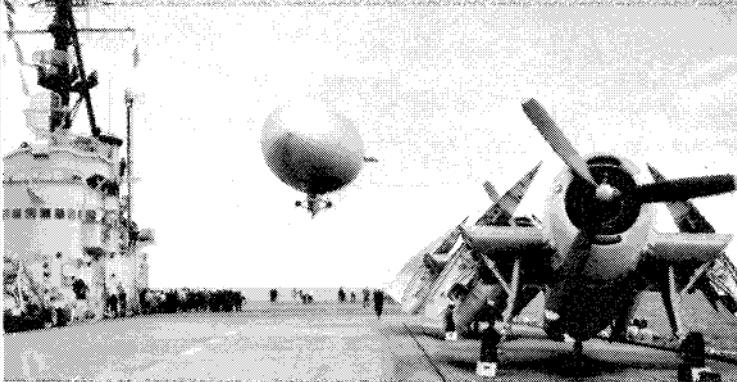
s'étaient écrasés une semaine auparavant; soixante personnes, y compris des parents, assistaient à la cérémonie à bord du navire. On effectua plus tard diverses épreuves pour remettre le *Magnificent* en état de service et, à la fin du mois, l'escadron 881 était de nouveau apte aux opérations d'appontage. Une croisière d'exercice effectuée en mai, après les réparations, commença comme dans un roman, alors que les *Avenger*, qui étaient alignés sur le pont d'envol, furent utilisés pour tirer le navire de la jetée et le retourner dans le port. L'opération fut efficace mais quelque peu bruyante. Une fois en mer, une des vedettes aériennes de la Marine de guerre des États-Unis, qui visitait *Shearwater*, atterrit sur le porte-avions, alors que le croiseur canadien *Quebec* était assez embarrassé dans son rôle de surveillance; on voulait démontrer la maniabilité de ces aéronefs. On effectua tous les genres d'exercices et de manœuvres au cours de la croisière qui amena les navires dans les eaux des Bermudes; de son côté, le groupe aérien se familiarisa de nouveau avec l'appontage. Le voyage se termina le 17 mai mais, deux jours plus tard, le *Magnificent* reprenait la mer en compagnie du *Quebec*, du *Crescent* et de *La Hulhoise* en vue de réaliser un programme d'exercices maritimes et aériens, organisé au bénéfice de la *Canadian Industrial Preparedness Association*, qui tenait un congrès à Halifax.



«En patrouille». *Avenger* du 826^e escadron survolant le *Magnificent*.

A l'occasion de ce déploiement guerrier, le CAG attaqua une cible remorquée par *La Hulhoise* en utilisant des fusées, des canons de 20 mm et des grenades sous-marines. Il unit ensuite ses efforts à ceux du groupe aérien d'appui, en poste sur la côte, pour attaquer les navires, et le programme se termina par un défilé aérien.

Le 2 juin, les avions du 30^e CAG furent transportés à bord du *Magnificent*, à son poste d'ancrage, et en compagnie du *Haida*, le porte-avions entreprit une croisière de quatre mois en eaux européennes. Une fois parvenus dans les voies d'accès de la Manche, les avions s'envolèrent vers la station aéronavale royale de Culdrose pour la régulation des compas, pendant que le porte-avions entrait à Plymouth pour quelques heures. Le soir, le groupe naviguait dans la Manche mais, à minuit, on dut détacher le *Haida* vers Plymouth pour y faire réparer son moteur de gouvernail. Le lendemain, le porte-avions canadien rencontra le navire britannique *Indomitable* et son navire de garde, le destroyer *Corunna*, et il reçut la visite du contre-amiral Caspar John, CB⁷, qui assista à des opérations de vol. Dans l'après-midi, l'amiral partit en avion et le *Magnificent* se détacha pour aller rencontrer le *Haida* afin de participer à des exercices de nuit avant de retourner à Plymouth, le 14. Le 17 commença l'exercice *Castinets* et le *Magnificent*,



Petit dirigeable de la Marine américaine se posant sur le *Magnificent*.

accompagné de son nouveau navire de garde, le *Contest*, se joignit au groupe d'appui, que l'on divisa en deux forces, les forces opérationnelles 48 et 49⁸. Les deux premières phases consistaient en des exercices d'appui de convoi, au cours desquels le *Magnificent* conduisait des avions anti-sous-marins, la nuit, et des sorties de chasseurs, l'après-midi. Au cours de la troisième phase, les avions se portèrent à l'offensive, alors que des sous-marins devaient traverser une région déterminée. Lorsque l'opération *Castinets* prit officiellement fin le 25 juin, les avions du *Magnificent* avaient pu effectuer deux visées de sous-marins, six contacts radar à éclipse et cinq descentes de l'ennemi. Après ces exercices enrichissants qui donnèrent à chacun une idée du travail en temps de guerre et permirent au groupe aérien d'abaisser son record d'heures de vol pour un mois⁹, le *Magnificent* se dirigea vers Portsmouth.

Le jour de la Confédération, le porte-avions canadien chargea du carburant pour avions à Spithead et, escorté par le destroyer britannique *Savage*, il mit le cap sur Malte, où il passa trois jours à charger une grande quantité d'approvisionnements divers, y compris trois tracteurs pour la Croix-Rouge en Grèce. Le *Daring* prit la relève à titre de navire de garde et, le 14 juillet, les avions du 30^e CAG furent aéroportés pour aller rencontrer la flotte méditerranéenne, alors que le *Magnificent* se dirigeait vers l'est. Pendant le déroulement de cet exercice, le vent tomba complètement et quatre *Sea Fury* durent se rendre au champ d'aviation d'Araxos, en Grèce, et de là, à Ellenikon, près d'Athènes. Comme on rejoignait la flotte, on exécuta une salve de 17 coups de canon au drapeau du commandant en chef¹⁰ et, au cours du premier

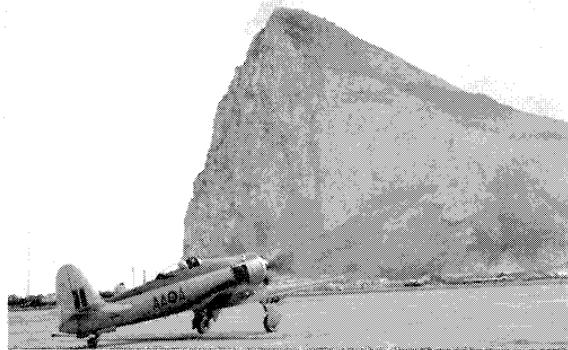
Avenger de l'escadron VS 881 tirant le *Magnificent* au large de la jetée.



petit quart, les lourds navires s'amarrèrent, en formation, à Navarin¹¹. Les deux jours suivants furent consacrés à des régates de la flotte. Bien que l'équipage du *Magnificent* ne fût pas entraîné à ce genre d'exercices, on décida que le porte-avions y participerait et, dans la plupart des cas, il termina au milieu des concurrents. Après la dernière course, l'amiral Mountbatten présenta des coupes aux gagnants avant que l'*Euryalus* et le *Gambia* lèvent l'ancre en direction de leur port d'attache. Les deux croiseurs, arborant chacun une flamme de fin de campagne, furent applaudis lorsqu'ils passèrent près des navires et entreprirent leur voyage vers le Royaume-Uni. Dans la zone d'ancrage, on tint des exercices généraux; pour terminer, tous les membres de l'équipage devaient abandonner le navire, à l'exception de ceux qui étaient de quart. Après avoir quitté Navarin le 18 juillet, on effectua des vols de perfectionnement et, le lendemain matin, la flotte était dans la baie de Phaleron, près d'Athènes. On mit les canots à la mer et on s'occupa immédiatement à rendre et à recevoir des visites; suivirent des déjeuners, des cocktails et des dîners officiels. Pour le *Magnificent*, le clou fut une réception accordée dans la soirée du 22; le porte-avions partit ensuite avec le destroyer britannique *Chivalrous*. Le 23 juillet, les *Sea Fury* venant d'Ellenikon planèrent au-dessus du porte-avions en attendant le signal d'apponter. Deux touchèrent le pont, mais l'un des deux autres avions ayant éprouvé en vol des difficultés avec son système hydraulique, dut être escorté à la base terrestre. Un *Avenger* s'envola vers Ellenikon avec le personnel d'entretien afin d'y réparer le *Sea Fury*; ces trois avions reçurent alors l'ordre de s'envoler vers Istanbul.

A la fin des exercices de vol, le *Magnificent* et son escorte se joignirent au *Glory*, au *Cleopatra* et au *Chevron* et se dirigèrent vers la mer de Marmara. Le passage des Dardanelles, pour lequel les navires de guerre étaient en formation relâchée, prit trois heures et on l'effectua de jour. L'équipage du navire trouva ce trajet intéressant car il put observer les différents amers, dont le monument commémoratif de la guerre maritime, qu'on pouvait nettement distinguer. A l'entrée de la mer de Marmara, on regroupa de nouveau la force pour la nuit et, tôt le matin du 25 avril, on aperçut les minarets d'Istanbul. Le *Glory* exécuta une salve d'honneur à laquelle répondirent les casernes de Selimiye.

Une crise survenue en Egypte¹² écourtta l'agréable visite de cette ville de Turquie; au milieu d'un bal à l'ambassade britannique, on reçut l'ordre que tous les navires britanniques devaient partir sans tarder. On décida de terminer la danse et après que



Un *Sea Fury* en face du «Rocher».

l'ambassadeur du Canada et celui de Grande-Bretagne se furent consultés, on ordonna au *Magnificent* de partir tôt le lendemain matin, peu après les navires britanniques. On dansa une «dernière valse» vers 0200 et suivirent quatre heures et demie fort mouvementées; les permissionnaires et la patrouille terrestre montèrent à bord, on hissa les canots, on désamarra le navire, etc. Le *Glory* et son escadre levèrent l'ancre pour se diriger vers des stations préterminées et il faisait jour lorsque le porte-avions canadien quitta Istanbul en route vers Malte. Quatre destroyers américains¹³, de retour vers leur pays, en provenance de la Corée, quittèrent le port après lui, mais le dépassèrent graduellement dans le détroit. Ce soir-là, le *Magnificent* reçut un signal et dut dévier de sa route pour se diriger vers Tobruk, où il arriva le 28 juillet. Là, le porte-avions alimenta cinq navires en carburant et partit en direction de Malte. Dans les chenaux d'accès à l'île, le groupe aérien fut dirigé vers la station aérienne de Hal-Far, qui s'occupait déjà des deux *Sea Fury* et de l'*Avenger* qui y étaient arrivés la veille en provenance d'Istanbul, via l'Italie. Le 11 août, le groupe rejoignit le navire à la baie Marsaxlokk et l'on entreprit une semaine chargée d'exercices avec les navires britanniques *Loch More* et *Loch Craggie* ainsi que le navire du Pakistan *Tughril*, qui devint le navire de garde.

Enfin, le *Magnificent* fit ses adieux au Grand port de Malte le 18 août et, après avoir navigué pendant deux autres jours et deux autres nuits, le *Chevron* lui servant d'escorte, le porte-avions franchit le passage ouest en direction de Gibraltar, via le détroit de Messine; de là, il dépassa l'île de Stromboli¹⁴. Comme le porte-avions abandonnait la Méditerranée, le *Crescent* le rejoignit et l'accompagna jusqu'à la mer d'Irlande. Dans l'après-midi du 28 août, sept avions s'envolèrent vers Sydenham, Belfast, et le *Magnificent* se rendit au quai de l'aéroport sous la surveillance de quatre remorqueurs.

Le CAG revint au début de septembre et l'on entreprit un mois de vols intensifs comportant divers exercices qui montèrent en crescendo en vue des manœuvres de l'OTAN de grande envergure. On exécu-

ta les premières dans la zone d'exercices de Londonderry; au nombre des navires participants, on comptait le *Magnificent* et le *Crispin*, son navire d'escorte, ainsi que les navires britanniques *Relentless*, *Tenacious* et *Loch Veyatie*; les navires d'opposition comprenaient le sous-marin britannique *Thule* et le sous-marin portugais *Neptuno*. Après avoir passé une fin de semaine dans la baie de Bangor, on effectua de nouveaux exercices de convoi avec des navires de guerre britanniques et portugais, cette période étant gâchée par la perte d'un *Sea Fury* dès le premier jour, le 8 septembre. La frégate portugaise *Diogo Gomes* récupéra le pilote, qui ne s'en portait pas plus mal, après avoir passé 25 minutes dans l'eau. L'incident démontra bien la qualité des habits de protection contre l'immersion, car le pilote n'avait pas utilisé son canot et la température de l'eau de la mer était de 56° Fahrenheit. Le 10 septembre, le groupe mouilla en formation dans la baie de Laggan, près de l'île d'Islay, et l'on tint une réunion afin de passer en revue des exercices récents. Ensuite, le porte-avions franchit calmement le détroit du Minch et l'estuaire Pentland, et il atteignit Rosyth.

L'exercice *Mainbrace*^{*}, auquel participèrent 160 navires, fut l'exercice naval le plus grand et le plus ambitieux exécuté depuis la signature du Traité de l'Atlantique Nord¹⁵, le 4 avril 1949, et il avait été conçu pour assurer aux pays scandinaves ayant signé le traité (la Norvège et le Danemark) qu'on pouvait les défendre en cas de guerre. Au début des exercices, on avait imaginé la situation suivante: des armées «ennemis», ayant envahi les plaines de l'Allemagne de l'Ouest, envahissaient le Danemark. Les forces du commandant suprême des forces alliées en Europe[†] tenaient bon le long du canal Kiel, mais «l'ennemi» ayant envahi le nord de la Norvège, menaçait d'expédier une force amphibie de débarquement autour de Cap Nord. Au cours de la treizième journée des manœuvres, des avions amis du porte-avions menèrent une attaque à Bodö, dans le Nord de la Norvège, afin de repousser les envahisseurs, et la flotte se tourna ensuite vers le sud pour mener une attaque près du canal Kiel, tandis que les fusiliers marins américains débarquaient au Danemark. Deux événements non prévus se produisirent et l'un d'eux fut attribuable au mauvais temps qui régna pendant la plus grande partie de l'exercice. Alors qu'il s'approvisionnait en carburant auprès du porte-avions britannique *Eagle*, le destroyer écossais *Van Galen* entra en collision avec le porte-avions; toutefois, il

* Les Alliés effectuèrent des manœuvres militaires de grande envergure en Europe en même temps que cet exercice.

† Titre abrégé: SACEUR; le général américain Matthew B. Ridgway.



Sea Fury réchauffant leurs moteurs avant le décollage.

n'y eut ni mort ni blessé, ni aucun dommage grave. Le deuxième incident survint lorsque deux navires de charge, en provenance de pays situés derrière le rideau de fer, vinrent embêter le groupe, au large de la côte danoise.

Pour la première partie des exercices, le *Magnificent* se joignit à un groupe d'appui de porte-avions¹⁶ qui quitta l'estuaire du Forth, le 15 septembre 1952, pour protéger un convoi qui fit le voyage aller et retour de Methil à Bergen. Le plan des opérations prévoyait que le *Magnificent* et le *Theseus* devaient se partager les recherches de jour, le premier effectuant des patrouilles au cours de la première période suivant la tombée de la nuit et le *Mindoro* effectuant la nuit des patrouilles anti-sous-marines. Le temps devint de plus en plus désagréable à mesure que le convoi se rapprocha de la côte norvégienne et, un matin, lorsque le *Mindoro* alerta deux chasseurs afin d'intercepter des avions «ennemis», les nuages s'amoncelaient à environ 1,000 pieds d'altitude. L'un des deux chasseurs ne revint pas après avoir décollé et, malgré de longues recherches, on ne retrouva que la roue de queue qui flottait sur l'eau. Les conditions s'améliorèrent pour le convoi Bergen-Methil; les

Avenger canadiens aperçurent trois sous-marins et on lança le mot d'ordre de les «abattre». Le convoi et le groupe d'appui entrèrent dans l'estuaire du Forth pour mettre fin à la première partie de l'exercice. Deux jours plus tard, le *Magnificent* était de nouveau en mer, le groupe se déplaçant dans un rayon de 25 milles et appuyant un groupe amphibie, qui était renforcé par la présence à bord d'un bataillon de fusiliers marins américains, en vue de l'attaque dans le Nord du Danemark. Le 21 septembre, alors que le groupe naviguait afin de prendre sa position pour le débarquement le lendemain matin, le temps se détériora. Dans l'intervalle, le groupe d'appui demeura au large de l'entrée du détroit de Skagerrak pour effectuer des patrouilles aériennes, mais au cours de l'après-midi, un vent modéré obligea tous les avions à atterrir. Comme le ressac était intolérable le lendemain, on dut changer l'endroit du débarquement et les fusiliers marins débarquèrent finalement sur la plage abritée de Skagen, au Danemark. Ce débarquement et l'embarquement qui suivit s'effectuèrent sous la surveillance de patrouilles d'avions.

L'exercice se termina par un ravitaillement général et le *Magnificent* se dirigea ensuite vers l'estuaire de la Clyde sous le commandement provisoire de son officier de pont, tandis que le capitaine Dyer, qui avait été transféré au *Swiftsure*, assistait à la critique¹⁷ de l'exercice *Mainbrace* à bord de l'*Eagle*, dans le port d'Oslo. En général, les exercices avaient été fructueux et la démonstration de force encourageante, mais dans ses dernières remarques, l'amiral Lynde D. McCormack, USN, commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique (SACLANT), fit observer que la concentration des forces avait laissé assez mal protégé le reste de la région sous sa responsabilité. Néanmoins, l'exercice avait démontré que les par-

«Au-dessus de la clôture». Appontage d'un *Avenger* à l'aide de la barrière.





Gros temps au cours de l'exercice «Mainbrace».

naires de l'OTAN situés les plus au nord pouvaient compter sur un fort appui en cas de crise.

Son officier commandant étant revenu à bord, le *Magnificent* se ravitailla dans l'estuaire de la Clyde et, à minuit, le 1^{er} octobre, il rejoignit le reste du TG 155.3¹⁸ et le convoi septentrional, l'ONF 27, dont le porte-avions faisait partie. Un groupe d'appui anti-corsaire* se trouvait dans le voisinage en vue d'aider au convoi qui, aux fins de l'exercice *Emigrant*, effectuait le voyage de Londonderry à New York et était susceptible d'être attaqué par des corsaires et des sous-marins. Au début de l'exercice, les *Avenger* qui volaient en avant, détectèrent le corsaire américain *Wisconsin* qui approchait à une vitesse de 30 noeuds. Au milieu d'une grande agitation, des unités d'attaque à la surface furent dépêchées pour interception, et deux détachements de 80 avions furent alignés à partir du *Wasp* et du *Wright*. L'exercice se poursuivit jusqu'au 8 octobre, lorsque le *Magnificent* et le *Quebec* (ce dernier avait été l'un des corsaires) furent détachés en direction d'Halifax où le porte-avions mouilla le 9 octobre; un grand nombre d'amis et de parents s'étaient rassemblés pour l'accueillir après une absence de quatre mois et sept jours.

L'honorable Ralph Campney, ministre de la Défense nationale, les membres du Conseil de recherches pour la défense et des attachés étrangers de passage montèrent à bord du *Magnificent*, le 17 octobre. Arborant le drapeau du contre-amiral R.E.S. Bidwell, CBE, CD, MRC, officier commandant la côte de l'Atlantique, le navire passa une journée dans la région immédiate d'Halifax. On présenta à ces dignitaires un programme chargé d'exercices, auquel participèrent *La Hulioise*, le sous-marin *Artemis* et des aéronefs. Le ministre et le FOAC quittèrent le navire en hélicoptère à 1615 et le *Magnificent* retourna au chantier maritime de Sa Majesté. IR effectua une autre croisière pour compléter son programme annuel d'exercices; il visita d'abord Hampton-Roads et, en

compagnie du *Sheffield*, il se joignit ensuite à des forces dans une région située au nord des Bermudes pour y accomplir des manœuvres combinées. A la fin du voyage, le *Magnificent* et *La Hulioise* retournèrent à Halifax et, à bord du porte-avions, on commença à nettoyer les chaudières en préparation à de longues réparations effectuées à la jetée 9 par la compagnie Halifax Shipyards Ltd. Le 12 janvier 1953, des remorqueurs le tirèrent au poste de radoubage.

A la fin d'avril 1953, les navires du *Canadian Coronation Squadron*[†] étaient occupés à des travaux de peinture et de cirage, en prévision de l'examen prochain de la flotte, à Spithead. Dans le cas du porte-avions, ce travail dut être effectué en même temps que l'instruction sur l'appontage pour le VS 881 et qu'un exercice général nécessaire après des réparations. Le commodore H. S. Rayner, DSC avec agrafe, CD, MRC, avait remplacé le capitaine Dyer et, ayant le CAG à son bord, le navire se joignit à l'escadre pour effectuer un voyage en Angleterre au début de mai. Le brouillard empêcha tout vol jusqu'au troisième jour de la traversée. Parvenue dans les eaux du Royaume-Uni, l'escadre canadienne se dispersa et le *Magnificent* employa la période précédant la revue à exercer ses *Sea Fury* et ses *Avenger* dans la Manche avec la collaboration du sous-marin britannique *Acheron*. On eut une période de détente au cours d'une visite à Torquay et, une fois que tous les avions utilisables eurent atteint la station aéronavale royale de Lee-on-Solent, le porte-avions mouilla à Portsmouth le 29 mai. Le 2 juin, ceux qui demeuraient à bord du navire observèrent le jour du Couronnement en assistant à des services religieux. A terre, bon nombre des membres de l'équipage du porte-avions obtinrent des sièges ou des postes avantageux le long de la route où passait le défilé à Londres.

Le 8 juin, le *Magnificent* mouillait dans les St. Helen's Roads et, tôt le lendemain matin, il rejoignit un groupe formé des navires *Quebec*, *Ontario*, HMAS *Sydney*, HMS *Perseus* et HMS *Adamant*, à dix milles au sud de l'île de Wight, avant de s'engager dans le passage Needles pour aller s'amarrer dans la zone de mouillage située à Spithead et réservée à la revue. Des contingents de l'Armée et de l'ARC furent transportés à bord du *Magnificent* le 15 juin et, comme le vent et l'état de la marée retinrent le navire à un angle faible des lignes de revue, chacun put regarder à son aise Sa Majesté la reine lorsqu'elle passa à tribord dans le yacht royal *Surprise*.¹⁹ Au sud du porte-avions, les cadets du navire-école italien *Amerigo*

* Le groupe comprenait deux porte-avions, les USS *Wasp* et *Wright*, ainsi que neuf destroyers américains.

[†] Le *Quebec*, arborant le drapeau du contre-amiral R.E.S. Bidwell, CBE, CD, MRC; l'*Ontario*, le *Sioux*, le *Swansea*, *La Hulioise* et le *Magnificent*.

Vespucci garnirent les vergues en saluant vers la gauche, souvenir pittoresque d'autres revues de flotte survenues autrefois au large de Portsmouth. Pour le groupe aérien du porte-avions, le fait marquant fut la participation de huit *Sea Fury* et de huit *Avenger* à l'impressionnant défilé aérien qui suivit l'inspection du navire. Le soir, la flotte était illuminée et un feu d'artifice couronna ce jour mémorable. Deux jours plus tard, le porte-avions largua les amarres et, en compagnie des navires *Quebec*, *Sioux*, *Sydney*, *La Hulhoise* et *Swansea*, mit le cap en direction d'Halifax; le groupe aérien le rejoignit une fois en route. En raison du temps couvert, les deux porte-avions et le *Sioux* furent détachés le 20 juin afin de suivre une route plus au sud, dans l'espoir de rencontrer des conditions météorologiques plus favorables. L'escadre se regroupa quatre jours plus tard et le CAG s'envola vers *Shearwater* avant que la croisière du Couronnement ne se termine dans le port d'attache, à 1530 le 25 juin.

Comme il fallait procéder de nouveau au radoub, le *Magnificent* passa à cette fin deux semaines à Saint-Jean au cours de juillet. En août, lorsque le porte-avions fut prêt à entreprendre sa prochaine croisière, il y avait du brouillard au-dessus d'Halifax et le CAG dut être transporté à son bord dans une péniche. Le brouillard se dégagea le 17 et le porte-avions leva l'ancre, mais il dut revenir au port peu de temps après à cause d'une turbo-générateur défectueuse. On effectua un autre faux départ le lendemain et ce n'est que le 21 août que le *Magnificent* partit finalement en compagnie du *Quebec*. On effectua une croisière d'entraînement à Provincetown, Massachusetts, et à Quonset-Point, Rhode-Island, et à la fin du mois, les deux navires naviguaient sous les ordres de la grande division de porte-avions 14, au sud de Rhode-Island. Les navires canadiens entrèrent à New York le 4 septembre mais le 9, le porte-avions rentrait avec le TG 81.4, tandis que le *Quebec* rentrait à Halifax. Pour cette étape de la croisière, le *Magnificent* se chargea de la surveillance tactique du groupe, car l'amiral Erdmann était demeuré à Quonset-Point avec son navire-amiral dont les chaudières étaient défectueuses. A la fin de l'exercice, le porte-avions canadien partit pour Norfolk où il demeura pendant quatre jours; son officier commandant assista à une conférence avant qu'on entreprenne un autre exercice d'envergure.

L'exercice *Mariner*, qu'on a qualifié de «manœuvre maritime la plus impressionnante de l'histoire»,

* Le contre-amiral W. L. Erdmann, USN, et le groupe opérationnel 81.4, comprenant le porte-avions *USS Gilbert Islands*, neuf destroyers et deux sous-marins.



En route pour le défilé du Couronnement, en 1953.



«Rangée de porte-avions», lors du défilé du Couronnement, en 1953.

Rassemblement dominical, à Provincetown, Massachussets.



fut l'un des plus grands événements qui marqua la carrière du *Magnificent*. Pendant 19 jours, trois cents navires, 1,000 avions* et un demi-million d'hommes provenant de neuf pays de l'OTAN²⁰ participèrent à des exercices coordonnés qui se déroulèrent en haute mer dans l'Atlantique Nord, dans la mer du Nord et dans la Manche. Le *Magnificent*, le *Quebec*, l'*Algonquin*, le *Swansea* et *La Hulioise* furent les navires de la MRC qui participèrent aux manœuvres. Celles-ci avaient pour but de vérifier l'efficacité des diverses marines y participant et de les former à travailler de concert dans des conditions de guerre simulées. Les navires de guerre canadiens faisaient partie de la «Force bleue», représentant les puissances de l'OTAN; elle était opposée à la «Force orangée», formée principalement de sous-marins, de bombardiers rattachés à des bases terrestres et de corsaires de surface. Les manœuvres étaient organisées de façon que les deux forces soient en contact le plus possible.

Pour le porte-avions, l'exercice *Mariner* commença le 16 septembre, lorsque le navire partit, à titre de groupe opérationnel en chef 203.6, pour assurer la défense anti-sous-marine et aérienne de dix navires de logistique formant un convoi de l'Islande et faisant partie de la «Force bleue».²¹ Des *Avenger* du groupe 881 et des *Sea Fury* du groupe 871 demeurèrent en service pendant presque 24 heures par jour afin d'empêcher les sous-marins et les avions de l'«ennemi» à long rayon d'action et rattachés à une base terrestre d'attaquer. Le croiseur «ennemi» USS *Worcester* harcela le convoi tant qu'il ne fut pas repoussé par trois des destroyers de couverture. Le lendemain, le 21 septembre, le moteur d'un *Sea Fury* manqua au moment où celui-ci effectuait la dernière boucle de son atterrissage et l'avion dut faire un amerrissage forcé. En 32 secondes, l'hélicoptère *Sikorsky* du porte-avions était parvenu à récupérer le pilote indemne; c'était la première fois que la MRC effectuait un sauvetage de ce genre.

La première étape de l'exercice prit fin au large de Cape-Race et le convoi devint un groupe d'appui logistique. Après que les ravitailleurs eurent approvisionné les escortes, tous les navires, y compris le *Magnificent*, se joignirent à une force rapide de porte-avions sous la direction du navire américain *Bennington*. Dans l'après-midi du 23 septembre, comme on se dirigeait vers l'Islande, huit *Avenger* canadiens et environ trente-quatre avions des porte-avions de l'USN s'envolèrent à 1330 et furent placés sous la surveillance du navire américain *Wasp* en vue d'une attaque. Trois quarts d'heure plus tard, le brouillard,

léger au début mais s'épaississant rapidement, envahit l'océan et l'on rappela les avions à 1420. Dix parvinrent à apponter avant que les nuages baissent. On tenta à maintes reprises de guider les autres par radar, mais les pilotes ne pouvaient descendre assez bas pour apercevoir les ponts. Les membres d'équipage des navires, que le brouillard enveloppait, purent fréquemment entendre avec anxiété le bruit des avions, lorsque ceux-ci ouvraient les gaz pour s'éloigner de la mer après avoir tenté en vain d'atterrir. Le Commandant tactique de la force opérationnelle, le contre-amiral Hugh Goodwin, USN, ordonna l'abandon de la formation normale et, afin d'éviter les risques que constituaient les mâts et les structures élevées, le navire de combat américain *Iowa* et les croiseurs qui l'accompagnaient se placèrent derrière les porte-avions qui s'alignèrent côté à côté. A 1629, les avions avaient encore de l'essence pour environ deux heures de vol et il devint alors évident, d'après les rapports en provenance des avions, des navires excentriques et des officiers de la flotte préposés à la météorologie, qu'on n'avait aucune chance d'atteindre une région découverte avant que les avions ne manquent tous d'essence. On reprit un faible espoir lorsqu'on reçut du sous-marin américain *Redfin*, de la «Force bleue», qui était à 110 milles à l'ouest, un signal annonçant que dans le voisinage immédiat du navire, les nuages commençaient à cent pieds de la mer et que la visibilité s'étendait à deux milles. Les porte-avions ne pouvaient rejoindre cet endroit à temps mais les avions pourraient y parvenir avant la tombée de la nuit. On décida donc de se diriger vers le *Redfin* afin que, au besoin, les pilotes puissent amerrir en groupe dans le voisinage immédiat du sous-marin.

Juste avant le coucher du soleil, le brouillard commença à s'éclaircir et les nuages, à monter de façon perceptible. On retourna les avions vers les porte-avions et, un à un, ils passèrent à travers la nappe blanche et atterrirent sur le pont qu'ils purent atteindre. Les *Avenger* du porte-avions et un *Skyraider* du *Bennington* n'avaient jamais été aussi rassurés en touchant le pont, lorsqu'ils atterrirent sur le *Magnificent* avant 1828, heure où l'on signala que tous les avions étaient en sécurité. Par un hasard en quelque sorte miraculeux, une flaque isolée d'eau chaude avait déchiré le brouillard exactement au bon moment pour permettre au pilote d'apercevoir un pont ami au lieu d'avoir à se poser sur les eaux glacées de l'Atlantique Nord. On fit passer une agréable soirée à ce visiteur américain dans le carré des officiers et le lendemain il retourna au *Bennington*.

Après avoir échappé aux écueils du brouillard, la flotte eut à affronter des vents violents du sud-ouest,

* L'apport du Canada consistait en trois escadres maritimes de l'ARC, composées de *Lancaster* et d'aéronefs navals.



Décollage, à l'aube, de *Sea Fury* lors de l'exercice «Mariner».



Au sud de l'Islande, au cours de l'exercice «Mariner».

plus tard au cours de la semaine; il fallut fixer solidement les avions pour empêcher qu'ils soient secoués par les ballottements du navire. Le groupe du *Magnificent* eut plus de veine que bien d'autres parce qu'il naviguait dans «l'œil» de la tempête; néanmoins, beaucoup de vases brisés, d'aliments répandus, etc., témoignèrent de la violence des éléments. L'escadre de la Marine royale qui se composait du cuirassé *Vanguard*, du porte-avions *Eagle*, du croiseur *Sheffield* et de six destroyers fut alors réunie. Ces navires faisaient partie d'une force combinée d'attaque qui s'ouvrait, par grosse mer, un passage vers le détroit du Danemark pendant que le *Magnificent*, le groupe de soutien et les ravitailleurs continuaient leur route vers Reykjavik. Après avoir repoussé des tentatives d'interception de la part de «l'ennemi» et conduit ses protégés sains et saufs jusqu'au port, le porte-avions canadien et ses destroyers assumèrent le rôle de groupe «chasseur-tueur» avec mission de harceler les sous-marins ennemis. Les occasions d'intervenir ne firent pas défaut et à plusieurs reprises on aperçut des lueurs vertes qui témoignaient que des torpilles avaient été lancées dans le voisinage. En une occasion, un *Avenger* aperçut le

sillage d'un periscope et dépêcha le navire américain *Rich* au-dessus de l'objectif pour qu'il en suive la trace avec son équipement sous-marin.

Dans le détroit du Danemark, ouvert à tous les vents, le *Vanguard* empêcha le croiseur britannique *Swiftsure* de s'approcher pour importuner les cargos du camp «bleu» mais les sous-marins de la «Force orangée» réussirent plusieurs attaques fructueuses contre de grosses unités de la flotte. L'engagement fut marqué par un malheureux accident: le *Swiftsure* et le destroyer britannique *Diamond* se heurtèrent dans l'obscurité et 32 hommes furent blessés mais aucun grièvement. Les deux navires se retirèrent de la lutte.

Le 30 septembre, par un temps exceptionnel, le groupe de ravitaillement, qui arrivait d'Islande, put approvisionner les principaux bâtiments «bleus». Pendant cette opération, le *Magnificent* et son escorte assurèrent la couverture dans les airs et en surface contre les sous-marins.

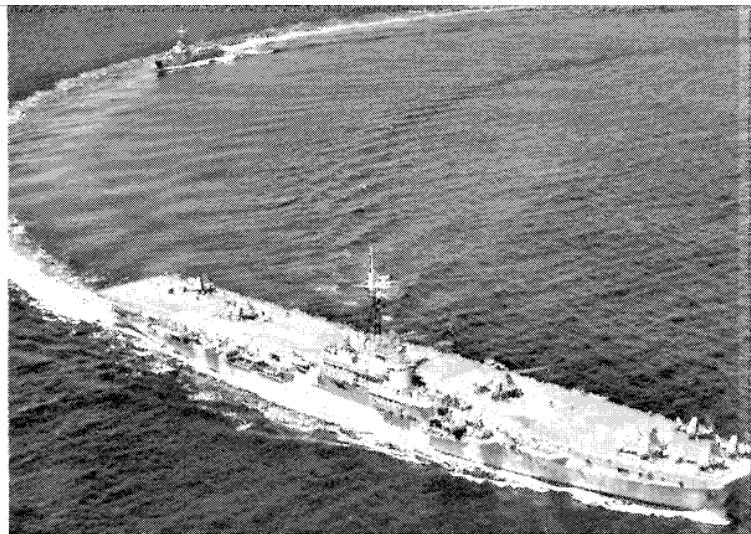
Pour la dernière étape de *Mariner*, la flotte «bleue», imposant assemblage de navires, fit route vers les îles Britanniques pour y lancer des attaques aériennes contre des bases du Royaume-Uni. Les

avions de la flotte «orangée», armés de bombes symboliques, y compris des bombes de type atomique, se portèrent à l'attaque immédiatement avant l'aurore, les 1^{er} et 2 octobre, mais une mer orageuse empêcha les porte-avions d'envoyer des chasseurs à leur poursuite. Les éléments britanniques partirent pour la Clyde pendant que les autres bâtiments continuaient vers le sud. A l'achèvement de l'exercice, à 1100 le dimanche 4 octobre, le *Magnificent* se trouvait à 180 milles à l'ouest-sud-ouest de Land's End (Cornouailles); après s'être séparé des destroyers américains, il remonta la mer d'Irlande jusqu'à la baie de Bangor et de là jusqu'à Belfast.

Des manœuvres anti-sous-marines eurent lieu dans un secteur situé au nord et à l'ouest d'Inishtrahull; l'*Algonquin*, le *Swansea* et *La Hullose* se joignirent au *Magnificent* pour former le groupe opérationnel 37.2. Après ces exercices, le *Magnificent* visita Portsmouth puis Glasgow, où il recueillit neuf *Sea Fury* et un *Avenger*. Ce fort contingent d'appareils causa passablement d'encombrement sur le pont d'envol.²² Aucun autre exercice de navigation aérienne n'eut lieu pendant le reste du mois. Le navire eut à affronter plusieurs bourrasques sur le chemin du retour et il arriva à sa base le 2 novembre après que le 30^e CAG fut passé au *Shearwater*.

Le programme annuel d'instruction en mer du groupe de soutien aérien tint le *Magnificent* occupé au début de décembre 1953. L'*Algonquin* le rejoignit au large du littoral, mais un trouble de moteur l'obligea à retourner au port et l'*Haida* fut chargé à sa place de la garde des avions. Le commodore Rayner se rendit à terre en hélicoptère pour assister à la présentation d'une critique de l'exercice *Mariner* à Norfolk (Virginie); il laissa le commandement du *Magnificent* à son second. Le lendemain, 2 décembre, une violente tempête empêcha tout exercice de vol; la mer déchaînée endommagea la proue, une vedette à moteur et un des réservoirs diesel. Le navire canadien *Prestonian* assuma le rôle de navire de sauvetage le 3 décembre et on fit route vers le sud à la recherche d'un temps plus clément. Après un bon exercice d'apportage, le groupe aérien descendit à la station de Summerside de l'ARC, où l'on avait installé un établissement aéronaval. Le porte-avions revint au régime de l'avis prolongé de départ à Halifax le 9 décembre.

En janvier et février 1954, le *Magnificent* fut immobilisé pendant que ses propres équipes et celles du chantier naval procédaient à des réparations générales. Le 1^{er} mars, il partit pour l'Angleterre et le 9, on entreprenait à Portsmouth un long travail de réfection des appareils électroniques et du navire en général.²³ Au moment où se terminaient ces travaux en mai, 683



Porte-avions reprenant sa route après avoir récupéré un avion.

officiers et hommes avaient suivi des cours dans les centres d'instruction de la MR. Parmi les événements d'intérêt général auxquels le personnel du *Magnificent* avait participé, il convient de mentionner le dévoilement, par Son Altesse royale la princesse Margaret le 20 mai, d'une addition au Naval War Memorial, à Plymouth-Hoe, monument élevé à la mémoire des officiers et hommes des fusiliers marins de la Grande-Bretagne, du Commonwealth et des Colonies, attachés à la région navale de Plymouth et dont les corps perdus en mer dans la bataille de l'Atlantique sont restés sans sépulture connue. A cette cérémonie, à laquelle assistait le commodore Rayner, le *Magnificent* déléguait un contingent non armé de 50 hommes sous le commandement d'un officier.

Après des essais de radar et de radio au large de l'île de Wight en compagnie d'avions de la station aéronavale royale de Ford, le *Magnificent* se rendit à Belfast où il embarqua des fournitures à destination du Canada; il reprit ensuite sa route vers Halifax où il arriva le 11 juin.

Le programme de vol de l'année 1954 commença en juillet, les escadrons VS 881 (chasseurs) et VF 871 (recherche) procédant à des exercices d'adaptation sur porte-avions. Par la suite, l'escadron 881 passa aux exercices de nuit sur le pont et, le 24 juillet, les deux escadrons participèrent à une démonstration du Jour de la Marine pendant que le *Magnificent* offrait au public l'occasion de visiter les appareils rangés sur son pont d'envol. Au cours de la séance suivante d'exercices de nuit, l'*Algonquin* servait de navire de sauvetage et des pilotes du VS 880 se qualifièrent de nouveau. Juillet se termina par une attaque combinée exécutée par les VS 880 et VF 871 contre un objectif

enveloppé d'un nuage flottant de fumée; le nombre total des appontages durant le mois fut de 541. Avant de retourner à Halifax, le *Magnificent* rallia l'*Algonquin* et le sous-marin américain *Ray* pour former le groupe opérationnel 301.1 et pour procéder à des exercices anti-sous-marins de jour et de nuit dans la région du Gulf Stream.*

Après trois jours au port, le *Magnificent* et l'*Algonquin* donnèrent rendez-vous aux navires canadiens *Toronto* et *Prestonian* dans une zone d'opérations au large de Long Island (New York) où deux sous-marins américains servirent de cibles pour des exercices anti-sous-marins. Le *Magnificent* quitta les lieux le 12 août et, après une courte escale à Quonset-Point, se joignit au groupe opérationnel 81.4.† Durant la seconde étape de ces manœuvres, interrompue par une autre visite à Quonset-Point, un *Avenger* dut faire un appontage d'urgence sur le porte-avions américain *Antietam*, les câbles de freinage du navire canadien n'étant pas utilisables. C'était la première descente d'un appareil de la MRC sur un pont à angles. Au départ du *Magnificent* pour Halifax le 26 août, escorté de l'*Algonquin*, du *Toronto* et du *Prestonian*, on tira une salve de 13 coups de canon pour saluer le guidon du contre-amiral Fitzhugh Lee.

En septembre 1954, une agréable détente d'une semaine à Halifax fut le seul répit avant l'orage car, durant les dix jours qui suivirent, le porte-avions fut engagé à fond dans les manœuvres annuelles de l'OTAN (nom chiffré de *New Broom II*) C'était avant tout une opération de couverture de convoi et le VS 881 exécuta de nombreuses patrouilles qui le tinrent pendant de longues heures dans les airs. L'opération *New Broom II* terminée, le *Magnificent* s'approvisionna à sa base en carburant, en essence d'avions et en provisions et il appareilla vers le sud, le *Quebec* assurant la garde des avions. Les escadrons poursuivirent leurs exercices d'instruction; le 26 septembre, un *Avenger* transporta à San Juan de Porto Rico un matelot de pont qui allait y prendre un avion pour se rendre aux funérailles de son père à Toronto. Le vol fut interrompu le lendemain pour permettre l'enlèvement des nageoires et des antennes-fouets de TSF en vue du passage par le canal de Panama. Le *Quebec* fit route vers Colon pour s'y ravitailler et le *Magnificent* s'engagea dans le canal qu'il mit un peu plus de neuf heures à franchir. On réussit, dit-on, à

passer sans encombre toutes les écluses, les seules victimes étant les ongles du premier lieutenant qui furent rongés à vif pendant que la couche de peinture qui recouvre les flancs du navire passait à quelques pouces des murs du canal.

La frégate canadienne *Stettler*, d'Esquimalt, prit place aux côtés du porte-avions et les exercices de vol se continuèrent entre Balboa et San Diego. Après deux jours de marche, deux *Avenger* partirent en direction de San Jose de Costa-Rica pour y conduire un matelot souffrant d'une crise aiguë d'appendicite; cependant, le mauvais temps les obliga à rebrousser chemin. Un autre vol de secours, au moment où le porte-avions s'approchait du littoral américain, eut plus de succès; deux *Avenger* transportèrent à la station aéronavale américaine de San Diego un homme à qui un congé de commisération venait d'être accordé. Après que le *Magnificent* se fut amarré au quai de la station, on organisa pour tout le personnel un programme récréatif qui comprenait des visites à des studios de radio et de télévision. La musique du navire, accompagnée d'une garde de volontaires recrutés dans divers secteurs du Service, impressionna les habitants de San Diego en exécutant, à l'extrême du quai, sur la promenade du port, une des grandes artères de la ville, la Sonnerie de la Retraite.

Le groupe remonta le long du littoral par un épais brouillard et s'arrêta à San Francisco où il resta jusqu'au 22 octobre. Un autre navire canadien, le *Labrador*, patrouilleur de l'Arctique, qui avait fait récemment un voyage historique d'est en ouest à travers le Passage du Nord-Ouest, se trouvait également dans le port. Pendant la dernière étape de leur traversée, le *Magnificent* et le *Stettler* furent escortés de près par des appareils *Lancaster* de la station de Comox (C.-B.) de l'ARC. Comme on approchait de l'île Vancouver, huit *Avenger* et six *Sea Fury* survolèrent le chantier maritime, le navire britannique *Naden* et la ville de Victoria avant d'aller se poser à l'aéroport de Patricia-Bay. De bonne heure le lundi matin 25 octobre, le groupe était en vue du port d'Esquimalt. Le commandant du port et des représentants de la presse furent conduits à bord par le bateau pilote et le *Magnificent* s'amarra à la base du littoral de l'Ouest de la MRC pour y recevoir un accueil enthousiaste de la part tant des autorités que du public.

Les deux escadrons étaient dans les airs, prêts à l'appontage, lorsque le porte-avions, avec à son bord 162 cadets du navire canadien *Venture* embarqués pour surveiller les manœuvres de vol, quitta Esquimalt en route pour Vancouver. Le porte-avions, le *Crusader* à son côté, se plaça face au vent léger mais seul le VS 881 put apponter; on donna ordre aux

* Le *Prestonian* releva l'*Algonquin* qui retourna au port pour y faire réparer son radar défectueux.

† La 14^e division de porte-avions était maintenant commandée par le contre-amiral Fitzhugh Lee, USN, dont le pavillon flottait à bord du porte-avions américain *Antietam*.

chasseurs d'atterrir à l'aéroport de l'île Sea. A Vancouver, le *Magnificent* souleva beaucoup d'intérêt, attirant plus de 6,300 visiteurs. Le ministre de la Défense nationale arriva par hélicoptère pendant que le porte-avions, accompagné du *Crusader*, procédait à des opérations de vol au large de Vancouver le 5 novembre. Après que 14 appareils des VS 881 et VF 871 eurent volé en formation, ils appontèrent et le peloton de navires se dirigea vers la baie English. M. Campney partit par hélicoptère et le *Magnificent* retourna plus tard à Esquimalt.

Lorsque le *Magnificent* quitta finalement Esquimalt, il était accompagné des frégates canadiennes *New Glasgow* et *Stettler*, formant avec elles le groupe opérationnel 301.1. Le *Comox*, le *Fortune* et le *James Bay*, trois dragueurs de mines canadiens, prirent les devants dans le détroit Juan de Fuca et se détachèrent du groupe au large du cap Flattery. Le *Stettler* retourna à Esquimalt le lendemain et les deux autres bâtiments continuèrent leur route vers Long Beach. Le *New Glasgow* ayant dû rester au port à cause d'un condensateur défectueux, l'hélicoptère du porte-avions fut chargé de la garde des avions pendant le trajet jusqu'à Balboa mais les opérations de vol, y compris des exercices anti-sous-marins avec le sous-marin américain *Carbonero*, n'eurent lieu que pendant le jour. Le *Magnificent* fit une traversée rapide du canal de Panama et rejoignit le *Quebec à Colon*. Les deux navires appareillèrent de nouveau le 27 novembre et, parvenus dans les eaux bermudiennes, envoyèrent l'hélicoptère à Kindley Field pour y recueillir l'Amiral commandant la côte de l'Atlantique et quelques membres de son état-major. Entre le 2 et le 4 décembre, l'amiral hissa son pavillon à bord du porte-avions en vue de l'opération annuelle d'inspection; au large d'Halifax, il descendit par hélicoptère et les escadrons passèrent au *Shearwater*. Une fois de plus, le moment du radoub annuel était venu après une année au cours de laquelle le porte-avions avait parcouru 33,755 milles; les travaux furent entrepris le 15 décembre au quai n° 7 des chantiers d'Halifax.

En 1955, les excursions en mer ne commencèrent qu'en avril, mais cette inactivité forcée fut largement compensée par le programme chargé des neuf mois suivants. Le navire parcourut alors 34,260 milles en 138 jours, au cours des trois grands exercices *Fogbank*, *New Broom IV* et *Sea Enterprise* et de visites à dix pays. C'est pendant ces derniers exercices que le navire couvrit la plus grande distance (7,596 milles) qu'il ait jamais parcourue en un même voyage depuis sa mise en service en 1948. L'aéronavale fut également occupée et accumula 4,000 heures de vol qui



Un *Sea Fury* s'écrasant dans la barrière.

aboutirent à 1,975 appontages; durant l'année, l'hélicoptère de sauvetage sauva la vie à sept aviateurs dont les appareils avaient dû être abandonnés. Dans le domaine important des relations publiques, le *Magnificent* fut l'hôte à Halifax de 400 membres de la Jeune Chambre de commerce en juin; plus tard, pendant qu'il se trouvait à New York, il prit part, avec des unités des Marines canadienne et américaine à la «Semaine navale Canada-É.-U.A.»

Cette année de grande activité s'ouvrit par des essais à puissance maximum le 31 mars; à la mi-avril, le porte-avions resta au large des approches du port, attendant que le temps s'améliore pour compléter l'embarquement de tous les avions. La visibilité étant médiocre, il fallut hisser les appareils avec une grue avant le départ pour les Antilles. Le *Magnificent*, l'*Haida* et le *Micmac* s'immobilisèrent à San Juan après que les *Avenger* et les *Sea Fury* eurent été acheminés vers l'aéroport de l'île Grande pour assurer l'efficacité du vol pendant que le navire était au port. Ils se réunirent le 29 avril au large de Porto Rico et le groupe entreprit des exercices en compagnie du sous-marin américain *Argonaut* dans les eaux des Bermudes. Après une fin de semaine à la Baie Grassy, les navires quittèrent les Bermudes le 9 mai pour une traversée de dix jours vers le Royaume-Uni, voyage qui fut marqué par la fréquence des vents de l'ouest qui obligèrent le navire à filer à vive allure dans la direction opposée à la ligne médiane d'avance pour l'envol et l'appontage des avions. Ce contretemps, combiné aux demandes normales de ravitaillement en essence des destroyers de la classe *Tribal* et à la durée de la traversée, nécessita le recours à des mesures spéciales de rationnement du carburant. Ces restrictions furent adoucies vers la fin du voyage et le groupe avait encore une bonne réserve d'essence à son arrivée à destination. Le *Magnificent* passa quelques jours à Portsmouth; au cours de ses visites officielles, le commandant se rendit chez le Représentant de la Marine à l'État-major interarmes du Canada (Londres) à bord d'un hélicoptère qui se posa à la

station d'hélicoptères de South Bank à Londres. Le porte-avions revint au Canada à la fin de mai avec à son bord des membres du Collège de la défense nationale. Le brouillard gêna les vols durant la première partie de ce voyage; un exercice de convoi, auquel participaient des frégates de la première escadre canadienne d'escorte qui avait rendez-vous avec le groupe, en fut en quelque sorte gâté. Des avions des VF 871, VS 880 et VS 881 furent alignés et catapultés pour leur vol vers *Shearwater* avant que tous les navires s'amarrent à Halifax le 7 juin.

Les spectateurs intéressés étaient nombreux le 8 août 1955 lorsque des avions du VC 920, escadron de réserve du navire canadien *York*, de Toronto, les premiers à recevoir leur instruction sur porte-avions, s'approchèrent du navire pour s'y poser. Durant les quelques jours qui suivirent, les neuf pilotes de réserve passèrent tous avec succès les épreuves d'appontage; à titre de témoignage officieux, on leur décerna une grosse étoile de cuivre ornée d'ailes et portant l'inscription: «Aux amateurs du VC 920, de la part des professionnels du *Magnificent*.»

Le commodore E. P. Tisdall, CD, MRC, assuma son poste d'officier en chef de bord (Atlantique) et son guidon fut hissé sur le porte-avions le 15 août avant le départ pour un voyage à New York. Deux jours après qu'ils eurent quitté Halifax, le *Magnificent* et le *Micmac* rencontrèrent le *Quebec*, le *Huron*, l'*Haida* et le *Crusader* et la force s'amarra plus tard à New York. Trente-cinq navires américains y arrivèrent le 19 août, ce qui porta le nombre de navires de guerre groupés dans le port à un chiffre record pour l'après-guerre. Une «Semaine navale canado-américaine» fut déclarée et le porte-avions fut ouvert au public pendant la fin de semaine; relativement peu de visiteurs montèrent à bord, à cause sans doute de la très grande chaleur.

Le groupe canadien était de retour à son port d'attache le 27 août. Le commodore Tisdall resta à bord. Son hangar rempli à craquer d'appareils des VF 871, VS 880 et VS 881, le porte-avions, devenu le navire-amiral du groupe opérationnel 301[†], appareilla le 4 septembre pour des exercices qui devaient le tenir en mer continuellement pendant 24 jours. Au cours de la première étape, l'exercice *New Broom IV*, le temps et la mer étant propices, le vol se continua de l'aube au crépuscule. L'exercice portait sur la protection d'un convoi et les *Sea Fury* eurent passablement de succès dans le repérage de sous-marins naviguant

* Auquel on avait donné le nom chiffré, trop bien choisi peut-être, de *Fogbank*.

[†] Les navires canadiens *Magnificent*, *Algonquin*, *Haida*, *Huron*, *Micmac*, *Prestonian*, *Toronto* et *Lauzon*.

en surface ou s'alimentant au schnorchel²⁴. Un accident grave survint le 13 lorsqu'un chasseur ne put atteindre sa pleine puissance au décollage et plongea dans la mer tout près de la proue, à tribord. L'avion flotta sur le dos pendant quelques secondes ce qui permit au pilote de se dégager et d'être hissé dans l'hélicoptère.

Toutes les unités de la force refirent leur plein d'essence auprès du USS *Nantahala* et se dirigèrent vers l'est au rendez-vous de l'étape suivante, l'exercice *Sea Enterprise*. A 51° 37' N, 34° 42' Ouest, le *Prestonian*, le *Toronto* et le *Lauzon* se détachèrent pour rallier le groupe opérationnel 219.3²⁵. Le temps continuait de se gâter et il fut impossible de ravitailler en pétrole les navires d'escorte; le 17 septembre, le rythme de consommation d'un des destroyers causait des inquiétudes. C'est en vain qu'on changea de direction vers le sud, car la tempête cessa de se déplacer et gagna en ampleur tout en augmentant d'intensité. On vira de nouveau vers l'est et les bâtiments d'escorte furent envoyés à Londonderry le 20 pour s'y ravitailler en carburant. Le *Magnificent* franchit sans escorte le détroit du Minch et établit le contact avec le groupe de ravitaillement *Underway*[‡] par un épais brouillard. Le porte-avions se ravitailla auprès du RAF *Olna*; le lendemain, après un certain retard dû à des difficultés de machinerie, on transborda des provisions fraîches du *Retainer* au *Magnificent*. L'opération de ravitaillement fut ralentie par un brouillard dense et ce n'est que dans la soirée du 22 septembre que le groupe opérationnel 219.3, dont la couverture était maintenant provisoirement renforcée par les destroyers canadiens, se mit en route vers le théâtre des opérations.

L'exercice *Sea Enterprise* était une opération maritime tactique qui mettait aux prises, dans une guerre de stratégie, le camp «bleu», représentant les puissances de l'OTAN et le camp «orange», en l'an 1955. Le camp «bleu» détenait le Royaume-Uni, les Shetland, les Féroé et l'Islande tandis que le groupe «orange» était censé occuper la Norvège au nord du 61° parallèle. La principale force d'attaque de porte-avions du groupe «bleu» le TG 219.1, attaqua pendant deux jours par la voie des airs des objectifs terrestres du secteur de Trondelag, dans le centre de la Norvège, et alla ensuite se ravitailler en essence auprès du groupe de ravitaillement *Underway*. L'ennemi lui opposait des avions et des sous-marins. Pendant qu'on procérait à l'approvisionnement, une force de surface du groupe «orange», composée de deux croiseurs «ennemis», pénétra dans la zone des opérations. Le *Ma-*

[‡] Le groupe de ravitaillement *Underway* comprenait le TG 219.3 et trois navires de la RFA: *Olna*, le *Wave Sovereign* et le *Retainer*.

gnificent et ses quatre destroyers formaient le groupe opérationnel 219.2 et assumaient un rôle de soutien à titre d'élément «chasseur-tueur». Pour le porte-avions, l'exercice fut une épreuve d'endurance; assailli par le mauvais temps, il ne put mettre en lice ses avions que pendant deux après-midi, soit pendant 18 heures de vol en tout. Le groupe ne repéra aucun sous-marin «ennemi» mais le sous-marin britannique *Taciturn* aperçut l'*Algonquin* à 1758 le 24 septembre. Deux minutes plus tard, il vit surgir le *Magnificent*, mais il concentra son attaque sur le premier objectif. On jugea que l'*Algonquin* avait été coulé mais que le porte-avions s'en était tiré indemne, le *Taciturn* n'ayant pas eu le temps de recharger. En dépit du manque d'action, *Sea Enterprise* fut pour les navires canadiens une excellente expérience, car elle avait donné une image fidèle du climat d'incertitude, de menace constante d'attaque et de température inclément qui caractérise la guerre en mer.

Les manœuvres étant terminées à minuit le 27 septembre, la force pénétra dans le fjord de Trondheim (Norvège), où se trouvaient les navires de l'OTAN; le *Magnificent* jeta l'ancre dans une profondeur de 42 brasses au large de la ville de Trondheim. On fit ensuite la critique de *Sea Enterprise* et, après avoir passé une semaine à cet endroit passablement exposé aux intempéries, le porte-avions canadien embraqua de la chaîne et appareilla pour Plymouth. Dans le fjord, les navires *Huron*, *Micmac*, *Haida*, *Algonquin*, *Prestonian*, *Toronto* et *Lauzon* se rangèrent en cercle autour du *Magnificent*. Peu de temps après, la première escadre canadienne d'escorte se détachait du peloton et le groupe opérationnel 301 poursuivait sa route le long du littoral norvégien.

Le *Magnificent* franchit la jetée et remonta Plymouth-Sound jusqu'au chantier naval de Davenport, où il s'amarra derrière le cuirassé britannique *Vanguard*. On y procéda à d'assez longs travaux d'entretien, y compris le lavage à l'eau de l'enveloppe extérieure de quatre chaudières à vapeur. A cause de vents impétueux, il fallut contremander le départ le 19, mais le lendemain, la force quitta ses amarres. Les trois destroyers furent acheminés vers Amsterdam et le *Magnificent*, pour la dernière fois de sa carrière, s'amarra à des bouées à Rotterdam et y reçut un accueil chaleureux.

Les exercices de vol reprirent après qu'on eut quitté le port hollandais le 28 octobre; une panne de moteur fit tomber un *Avenger* à la mer à proximité de la proue mais, heureusement, tous les occupants furent recueillis par hélicoptère. Le *Magnificent* carangua le 29 dans le voisinage de l'endroit où le destroyer canadien *Athabaskan* avait été coulé pendant la Seconde Guerre

mondiale; après un court service religieux, le commodore Tisdall jeta une couronne à la mer.

On passa quelques heures à Gibraltar et une journée entière fut affectée à des exercices de vol au large de la côte espagnole, y compris, pendant que le voyage se continuait, des exercices de pistage et d'interception par les appareils *Shackleton* de l'escadron 224 de la RAF, basés à Gibraltar. Le temps était heureusement calme et clair lorsque le porte-avions, aidé de deux remorqueurs démodés, exécuta un virage de 180° dans un espace limité avant de s'amarrer à Valence (Espagne). On peut dire que cette visite fut plutôt décevante car les communications avec les cantonnements étaient difficiles et Valence, toute grande ville qu'elle fût, n'avait pas grand'chose à offrir à des permissionnaires. Le guidon de l'officier en chef de bord (Atlantique) fut transféré au *Micmac* et, en quittant l'Espagne, la force se divisa, le *Micmac* et l'*Haida* voyageant de conserve pendant que le *Huron* restait auprès du porte-avions en qualité de destroyer de sauvetage.

Peu avant l'arrivée à Gênes, on rencontra le navire américain *Lake Champlain*, accompagné de ses destroyers d'escorte et de son ravitailleur, tous membres de la Sixième flotte américaine, en route eux aussi pour le port italien. A 0715 le 11 novembre, un pilote fut embarqué; le *Magnificent* se rangea le long du quai Andrea Dorea et les destroyers s'alignèrent à l'extrémité de la même jetée, amarrés à la mode «méditerranéenne». * Trois jours plus tard, le porte-avions alla s'ancrer à l'extérieur du port pour céder sa place au paquebot transatlantique *Cristoforo Colombo*, qui y mouillait habituellement. Les navires canadiens partirent pour Marseille le 15 novembre, le guidon étant maintenant hissé au *Huron*; ce dernier partit avec le *Micmac*, laissant l'*Haida* avec le *Magnificent*. Un fort vent du nord-est, un plafond bas et une piètre visibilité par temps pluvieux gênèrent les opérations de vol jusqu'à ce que le porte-avions passe par le détroit de Bonifacio entre la Corse et la Sardaigne, après quoi le temps s'améliora. La force entière se donna rendez-vous aux abords de Marseille. Là comme à Gênes, l'ambassadeur du Canada était venu de la capitale et demeura dans la ville jusqu'au départ de la force. En ces deux occasions, la présence de l'ambassadeur avait ajouté une note de dignité et de solennité à ces visites.

Le 22 novembre, avant le départ, le guidon passa à l'*Haida* dont c'était le tour pour l'inspection. A Gi-

* Méthode qui consiste à attacher l'arrière à une jetée, les ancrages étant posées à l'avant. Elle est particulièrement adaptée à la Méditerranée où, dans beaucoup de localités, la marée est à peu près inexistant.

braltar, le commodore Tisdall rallia le *Magnificent* et la force entière reprit la route du Canada le 27. Dans le détroit qui sépare l'Europe et l'Afrique, elle eut à affronter un vent violent de l'est, qui s'apaisa lentement, après quoi il fut possible de procéder à des opérations de vol en mettant l'accent sur les exercices d'armement et de vol en formation. Pendant que les destroyers se ravitaillaient à Ponta Delgada (Açores), le *Magnificent* consacra la plus grande partie d'une journée à des exercices de vol au sud de l'île San Miguel. Les destroyers quittèrent le port au crépuscule et, à 1730, l'escadre s'était groupée pour la dernière étape du voyage. Le pont d'envol et le hangar furent le théâtre d'une grande activité le 6 décembre au moment où les appareils des VF 871, VS 880 et VS 881, de même que l'hélicoptère de sauvetage, étaient alignés en vue du vol en direction de *Shearwater*. Le *Magnificent* tira une salve de 13 coups à son entrée dans le port en l'honneur de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique (FOAC).

Le départ du *Magnificent*, dont l'équipage était occupé à des travaux de réfection depuis décembre, et de l'*Haida* pour la haute mer le 27 février 1956 marquait le début de l'opération *Spring Tide* dont l'objet était de mettre sur pied deux groupes opérationnels, l'un du secteur de l'Atlantique, l'autre du secteur du Pacifique, pour la guerre anti-sous-marin. Avant le départ, les VS 881 et HS 50 (hélicoptères d'attaque), un détachement de la HU 21 (hélicoptères de servitude) et l'Unité n° 1 des engins-cibles²⁶, s'étaient joints au porte-avions; pendant la première étape, on procéda à des exercices en faisant route vers les Bermudes. Après les épreuves de qualification sur porte-avions (Carqual) du VS 881, les navires jetaient l'ancre pour un bref séjour au Five Fathom Hole le 2 mars. Après avoir repris la mer le lendemain, le *Magnificent* fut rejoint par la première escadre canadienne d'escorte* et par le sous-marin britannique *Alderney* en vue d'autres manœuvres dont le programme consistait en des exercices de jour, la marche vers le sud se poursuivant pendant les heures d'obscurité. Pour la première fois, l'Unité n° 1 lança des cibles du pont du porte-avions, surtout pour mesurer l'efficacité de la DCA du navire.

A la base navale américaine de Chaguaramas Bay, à Trinidad, les marins furent occupés à la peinture du navire jusqu'au 13 mars. Ce jour-là, le porte-avions et ses quatre destroyers furent rejoints par l'*Alderney* et par le sous-marin britannique *Ambush* en vue de nouveaux exercices en mer avant que l'*Haida*, l'*Algonquin* et l'*Ambush* se séparent du groupe pour

* Les navires canadiens *Algonquin*, *Micmac* et *Iroquois*. Titre abrégé: *Cancortron One*.

faire route vers Kingstown, Saint-Vincent. A l'ancrage de Bridgetown, à la Barbade, où le *Magnificent* arriva le 16 mars, une houle désagréable rendait à peu près impossible l'usage des embarcations de sorte qu'il fallut modifier à la hâte les dispositions qu'on avait prises pour le transport de l'officier en chef de bord (Atlantique) en vue de sa visite officielle au gouverneur. Le commodore Tisdall fut conduit par hélicoptère à l'aéroport local, à 12 milles environ de la ville. Le seul véhicule qui y était disponible était une voiture Plymouth de modèle 1935 à direction défectueuse; malgré tout, la visite eut lieu à peu près à l'heure fixée. Le retour s'effectua plus calmement dans l'Armstrong Siddeley du gouverneur, et celui-ci rendit la politesse le lendemain, transporté lui aussi dans l'hélicoptère du navire.

On quitta la Barbade le 20 mars et les unités venues de Saint-Vincent arrivèrent vers midi pour l'étape suivante des opérations, l'exercice baptisé *Big Hello*. La force, à laquelle on donna le nom de «Blue-land», se prépara à livrer bataille à la flotte ennemie, baptisée «Orangeland» et composée de navires canadiens du littoral de l'ouest qui avaient déclenché une «guerre» dans la nuit du 20 au 21 mars en s'attaquant à des objectifs-clés dans la zone du canal de Panama. On avait appris du service de renseignements que «l'ennemi», à court de carburant, remontait vers le nord où il avait rendez-vous avec un pétrolier au sud de Porto Rico. De bonne heure durant l'exercice, le *Magnificent* capta un signal de détresse du commandant du VS 881 dont l'appareil avait eu une panne de moteur et que le pilote était sur le point d'abandonner. La flotte entière participa aux recherches et tous se sentirent rassurés lorsqu'on apprit que le *Micmac* avait retrouvé l'équipage sain et sauf. Après avoir ravitaillé les destroyers en combustible, le *Magnificent* se détacha du groupe et débarqua cinq *Avenger* du VS 881 au champ d'aviation américain de Roosevelt Roads, à Porto Rico, pour des exercices de vol à partir du sol. A ce moment-là, trois avions de la Section de première alerte aérienne exécutèrent, mais sans succès, des vols de recherche à rayon maximum pour tenter de repérer la force «Orangeland»[†]. Durant la première sortie de reconnaissance le lendemain, un appareil de la Section aperçut l'ennemi à 140 milles. Le *Magnificent* ne put lancer qu'une seule attaque aérienne et, une fois ses avions revenus, il se retira vers l'est laissant le pistage aux destroyers. Ceux-ci interceptèrent et anéantirent «l'ennemi» après la tombée du jour.

† Les destroyers *Crescent* et *Cayuga*, les frégates *New Glasgow*, *Jonquière*, et *Ste. Therese* et le croiseur *Quebec*, de la Marine canadienne.



Des «Whirlybird» de l'escadron HS 50 survolant le navire.

Pendant toute la journée du 24 mars, les navires se rendirent à tour de rôle auprès du USS *Elokomin* au sud de Porto Rico pour s'y ravitailler en carburant. Après avoir acheminé le VS 881 vers le champ d'aviation, le *Magnificent* jeta l'ancre dans les Roosevelt Roads pour y débarquer le personnel et les fournitures de l'escadron qu'on transporta dans une péniche de débarquement de chars (LCT) fournie par la Marine américaine. Il se rendit ensuite jusqu'aux South West Roads à Saint-Thomas, îles Vierges américaines. Le VS 881 resta deux semaines à la station aéronavale américaine pour des exercices de vol, y compris le repérage de pièces d'artillerie et le lancement de fusées à l'île Culebra.

Au moment où le Pavillon était hissé le 25 mars, le *Quebec*, cinq destroyers et trois frégates, en plus du porte-avions, étaient rassemblés en rade. Un programme de manœuvres débuta le lundi, la priorité étant accordée aux navires du littoral de l'ouest pour ce qui est du contrôle des hélicoptères et des exercices anti-sous-marins. Le *Magnificent* passa la journée du 28 mars au quai Fernandez Juncos à San Juan et, durant la fin de semaine, accompagné de l'*Iroquois*, du *New Glasgow* et du *Ste. Therese*, il s'amarra au quai de la Compagnie des Indes occidentales à Charlotte Amalie (Saint-Thomas). C'était l'époque du congé de Pâques et la petite ville de 12,000 habitants était en quelque sorte débordée par l'afflux de missionnaires. Charlotte Amalie, nommée d'après l'épouse consort du roi Christian V du Danemark, est une ville très pittoresque qui s'étend du bord de la mer jusqu'aux trois éperons que les vieux loups de mer appellent encore la «hune de misaine», la «grand'hune» et la «hune d'artimon». Aux alpinistes courageux, le sommet de la montagne adossée à la ville offre un magnifique panorama: à l'est, St. John et les îles Vierges britanniques, à l'ouest l'île Culebra, et au sud Sainte-Croix.

Après une agréable période de détente, le *Magnificent* quitta ses amarres le 2 avril, fit demi-tour dans le port étroit et prit la route de la mer en vue de nouvelles manœuvres. On mit l'accent sur les exercices avec

hélicoptères, exécutés en compagnie de l'*Astute*, et sur l'adaptation des navires du littoral de l'Ouest au contrôle de ces appareils. Les avions du VS 881 revinrent finalement de Roosevelt Roads et, pendant que le navire était à l'ancre dans les South West Roads le 7, le bâtiment auxiliaire canadien *Porte Dauphine* vint rejoindre le porte-avions avec l'équipe d'entretien et les fournitures de l'escadron. Cette flotte canadienne appareilla en groupe pour la dernière fois le 9 avril, les escortes formant une couverture circulaire autour du peloton principal composé du *Magnificent*, du *Quebec* et du *Crusader*. L'*Astute* tenta de percer cette couverture et le groupe se divisa, chaque contingent se dirigeant vers une destination différente. Le porte-avions s'approcha de Port-au-Prince (Haïti) le 12 avril accompagné du *Huron*, de l'*Haida*, du *Micmac* et de l'*Astute*. Durant son séjour dans le port, le *Magnificent* reçut à bord le Président de la République d'Haïti, le général Paul-E. Magloire.

Le 19 avril, le porte-avions tira une salve de 21 coups en hommage à la république de Cuba à son entrée dans le port de La Havane; la forteresse de Cabana répondit à son salut. Le RMS* *Mauretania* barrait la route d'approche et il fallut manœuvrer assez longtemps avant de pouvoir ranger le *Magnificent* dans l'étroit bassin d'amarrage. Peu de temps après, on débarquait une garde et une musique pour la cérémonie traditionnelle du dépôt d'une couronne au monument national élevé à José Marti; l'officier en chef de bord rendit visite au Président de la République, Son Excellence le général Fulgencio Batista Zaldivar qui semblait animé d'excellentes dispositions envers le Canada et les Canadiens. Cette bonne volonté présidentielle sembla s'être communiquée jusqu'aux subalternes et un climat de cordialité régnait durant toute la visite.

Pendant les exercices de vol et de navigation qui eurent lieu entre les périodes passées dans le port, on mit l'accent sur les manœuvres anti-sous-marines

* Sigle de Royal Mail Ship (Paquebot poste royale).

combinées aux préparatifs afférents à l'opération *New Broom IV* de l'OTAN qui débuta le 1^{er} mai. Le *Magnificent*, dont l'équipage était dispos après trois jours de repos à Norfolk, Virginie, et ses cinq destroyers avaient pour mission d'assurer la protection immédiate d'un convoi allant de Norfolk à Gibraltar. Deux destroyers britanniques et deux destroyers américains formaient la couverture pendant que le porte-avions américain *Tarawa* et six destroyers, tout en assumant le rôle de «chasseur-tueur», assuraient la protection éloignée. La couverture aérienne était confiée à quatre dirigeables de reconnaissance de la Marine américaine et à des appareils Neptune de l'ARC et de la Marine américaine, comme aussi aux appareils des porte-avions. A un certain moment, on signala la présence d'un sous-marin à 30 milles à l'avant sur tribord, et deux hélicoptères furent immédiatement dépêchés sur les lieux. Cependant, l'ennemi réussit à se dissimuler et à s'approcher à 4,000 yards du *Magnificent*; d'après les règles du jeu, le porte-avions était immobilisé pour quatre heures. A 0700 le 3 mai, on convint d'une «trêve» de huit heures pour permettre aux navires du convoi de se regrouper et de reprendre leurs postes en prévision du voyage de retour qui devait s'effectuer en deux groupes: un convoi de vitesse moyenne et un convoi rapide. *New Broom V* se termina deux jours plus tard au large de Norfolk. Après avoir transféré au *Micmac* l'officier en chef de bord et quelques membres de son état-major, le *Magnificent* quitta son quai et se mit en route pour Halifax pendant que les autres navires entraient à Norfolk pour la critique de l'exercice. Lorsque le porte-avions arriva à Halifax le 7 mai, une foule nombreuse de parents, en dépit d'un vent glacial et d'une température à peine supérieure à 30°F., s'était rassemblée pour souhaiter la bienvenue aux marins basanés qui rentraient chez eux. La période passée en mer, qui venait de prendre fin, avait été importante pour la MRC, car c'était la première fois que des hélicoptères avaient travaillé de concert avec la flotte. Grâce à leur efficacité et à leur souplesse, ces appareils secondaient merveilleusement l'action des navires; ils représentaient un énorme progrès pour la lutte anti-sous-marin.

Le guidon de l'officier en chef de bord (A) passa à l'*Haida*, et le *Magnificent* et le *Huron* traversèrent l'Atlantique pour se rendre à Portsmouth. Le porte-avions y retourna encore une fois en juin avec à son bord le commandant, le personnel dirigeant et des étudiants du Collège de la défense nationale. Le voyage de retour se fit par beau temps et l'on en profita pour procéder à des exercices en surface et dans les airs, y compris l'adaptation du *Huron* au contrôle

d'hélicoptères. On prit rendez-vous avec l'*Astute* pour organiser une démonstration en bonne et due forme de guerre anti-sous-marin au bénéfice du personnel du Collège de la défense nationale. Le brouillard empêcha les *Avenger* de participer à l'opération, mais on employa des hélicoptères et l'*Astute* donna en solo une démonstration de plongée, etc.; le temps couvert finit par s'éclaircir lorsque le porte-avions arriva au large de l'île Macnab avant d'entrer dans le port. Après ce voyage, le *Magnificent*, arborant de nouveau le guidon, ne fit que de courtes excursions dans le voisinage d'Halifax pendant le reste du mois de juin.

En août, l'escadron de réserve VC 920 rallia le *Magnificent*, maintenant sous le commandement du capitaine A.B.F. Fraser-Harris, DSC avec agrafe, CD, MRC, pour sa sortie suivante et exécuta cent un appontages qui ne furent marqués que d'un seul accident. Le porte-avions retourna à Halifax; le 20 août, il reprit la mer et embarqua le VS 881 et le HS 50 avant d'entreprendre des exercices de dix jours dans une zone de manœuvres sous-marines dans le sud.

Le dernier exercice de l'OTAN auquel le *Magnificent* participa était le sixième de la série *New Broom*; c'est pour y prendre part que le porte-avions partit le 8 septembre en compagnie de la première escadre canadienne d'escorte et du *St. Laurent*. La menace d'une tempête imminente en provenance du sud-ouest et le temps qui se gâtait le 9 aboutirent à l'annulation de la première phase; la force se dirigea donc vers le sud-est pendant que les navires américains naviguaient vers l'ouest. Quelques embarcations du *Magnificent* subirent des avaries; l'*Algonquin*, qui escortait l'*Haida*, dut être renvoyé à Halifax, son mât de hune étant gravement endommagé. Pour le début de la deuxième étape, le convoi faisait route vers l'ouest et le groupe de soutien de porte-avions, y compris le *Magnificent*, se tenait à 20 ou 25 milles au sud, fort occupé à dépêcher des hélicoptères et des avions à la recherche de sous-marins «ennemis». Un *Avenger* signala un contact de radar qui diminuait d'intensité et on planta une bouée sonique entre le point d'origine et le convoi. Un autre contact permit par la suite d'interpréter l'écho comme étant d'origine non sous-marine. Pendant toute la nuit du 14, le groupe remonta vers le nord en coupant le sillage du convoi pour tromper les sous-marins à l'affût. Peu après le lever du jour, on envoya deux *Avenger* vérifier le temps; il fut jugé non propice aux vols ordinaires et, à 0900, *New Broom VI* prenait fin.

Durant le séjour suivant du porte-avions dans le port, on abaissa le guidon du commodore Tisdall et le *Magnificent* redevint un simple navire relevant direc-

tement de l'Amiral commandant la côte de l'Atlantique. La fin de l'association du *Magnificent* avec l'aéronavale approchait, mais une autre période d'instruction de trois semaines devait commencer le 25 septembre avec l'arrivée du VS 880 venu de *Shearwater*. Une visite opérationnelle de deux jours à Boston fut suivie de cinq jours d'exercices dans les airs et en surface auxquels participèrent le *Magnificent*, le *St. Laurent*, l'*Assiniboine*, le sous-marin britannique *Alliance* et le VS 880. Il y eut passablement d'animation un beau matin lorsqu'un avion causa un étrange contact sousmarin; après que l'*Alliance* eut réussi à remonter, toutes les unités se concentrèrent sur le mystérieux intrus. On perdit le contact mais ce n'est que tard dans l'après-midi que les navires et les avions interrompirent les opérations habituelles de recherche et de repérage.

Le dernier appareil apponta après le déjeuner le 10 octobre 1956 et les cérémonies appropriées à l'occasion furent marquées par un débordement de gaieté sur le pont d'envol. Néanmoins, on y percevait également un certain élément de tristesse puisque le programme de vol prenait fin à bord de cette vieille «Maggie» qui avait servi l'aéronavale si fidèlement pendant si longtemps.

Au large d'Halifax, tous les appareils du VS 880 furent transférés à *Shearwater* et le porte-avions s'amarra à la jetée n° 3, face au sud. Au bout de quelques jours, son équipage était radicalement réduit après le départ du contingent aérien; on commença à désarmer le navire en prévision du départ pour l'Angleterre, en conformité d'arrangements conclus avec la Marine royale au cours des cinq années précédentes.

Après que le Conseil privé eut donné son assentiment, l'Amirauté avait été informée en octobre 1951 que le Canada paierait le coût de modifications majeures au *Magnificent*, y compris le renforcement de son pont pour l'appontage d'avions plus lourds et l'addition d'équipement nouveau comme des monte-charges, des dispositifs de freinage et des barrières de sécurité améliorés²⁷. On supposait que ce travail de modernisation ne serait entrepris que dans deux ou trois ans mais que, une fois la réfection commencée, le *Magnificent* serait immobilisé pour au moins deux autres années. Dans ces circonstances, l'Amirauté, au cours des négociations préliminaires, avait proposé au quartier général de la Marine trois solutions possibles:

- a) Emprunter provisoirement un porte-avions pour la période de réfection;
- b) Échanger le *Magnificent* pour un porte-avions léger d'escadre modernisé;

- c) Acheter un des porte-avions légers d'escadre dont la construction avait été interrompue au Royaume-Uni en 1945, pour ensuite l'achever et le moderniser²⁸.

Durant une visite à Londres, en novembre 1951, M. Brooke Claxton, ministre de la Défense nationale, discuta la question avec les autorités britanniques; en avril de l'année suivante, le Comité de défense du cabinet en vint à la conclusion qu'il serait préférable que le Canada fasse l'acquisition de son propre porte-avions pour remplacer le *Magnificent*²⁹.

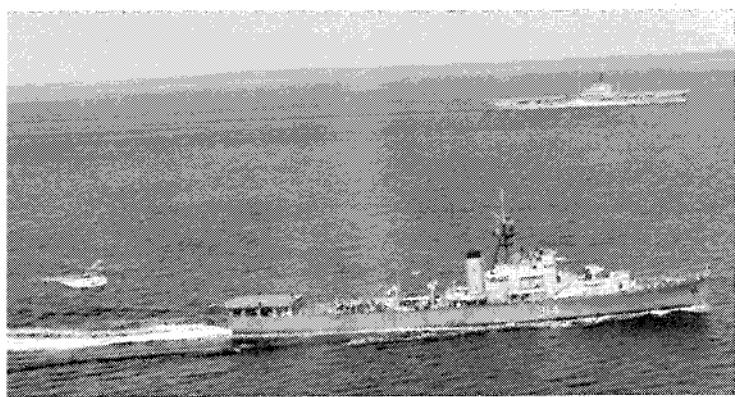
Au cours des années suivantes, la possibilité de conserver le *Magnificent*, tout en faisant l'acquisition d'un nouveau navire, par exemple un porte-hélicoptères et navire-école, fut débattue à fond, mais l'idée fut finalement écartée par décision ministérielle.³⁰ Comme la fin de la carrière du *Magnificent* dans la MRC approchait, sir Anthony Eden, alors premier ministre britannique, dans une lettre au très honorable Louis St-Laurent, premier ministre du Canada, proposa que le Canada garde le porte-avions³¹. Le Conseil canadien de la Marine était disposé à recommander que le navire soit placé dans la réserve de déshydratation, mais le gouvernement décida, en septembre 1956, de le remettre à la Marine royale.

Le *Magnificent* quitta son quai d'Halifax, le 29 octobre 1956, et fut rejoint, au large du cap Chibouctou, par le navire canadien *Buckingham*, frégate de la classe du *Prestonian*, pour des essais océaniques d'hélicoptères, la frégate ayant été munie spécialement d'une plate-forme arrière pour y recevoir un *Sikorsky* du détachement n° 3 du HU 21. Ces essais, qui devaient avoir plus tard une grande importance pour la MRC, faisaient partie d'une série d'exercices échelonnés sur une période de trois mois et exécutés sous l'égide du commandant de l'évaluation opérationnelle (*COMOPVAL*). Après avoir participé pendant trois jours aux exercices, le *Buckingham*, avec l'hélicoptère à bord, retourna à sa base. A Belfast le *Magnificent* débarqua des fournitures pour son successeur, le *Bonaventure*; le 7 novembre, il attendait une marée favorable à Tail of the Bank, à Greenock, avant de se mettre en route pour Glasgow où il devait recueillir 50 avions à réaction *Sabre* pour l'ARC. Un message reçu vers 2000 et ordonnant au navire de retourner sans retard à Halifax pour y servir de transport de troupes et de navire de commandement pour les opérations des Nations Unies au Moyen-Orient eut en quelque sorte l'effet d'une bombe³².

On rappela immédiatement tous les permissionnaires et, durant le quart du matin, le lendemain, le *Magnificent* avait pris la mer et allait pour ainsi dire au devant de vents violents qui, selon la météo, «cou-



Appontage d'un hélicoptère *Sikorsky* sur une plate-forme spéciale du *Buckingham*.



Approche d'un *Sikorsky* en vue d'un appontage sur le *Buckingham*.

vraient l'Atlantique du détroit de Davis à l'Europe». Pendant la traversée, les messages ne cessaient d'affluer; l'équipage fut fort occupé à exécuter les instructions qu'on y donnait car on avait commencé pour de bon les préparatifs d'adaptation du porte-avions à son nouveau rôle. En dépit d'un vent impétueux et d'une mer orageuse, le *Magnificent* alla bon train et, cinq jours et onze heures après son départ d'Écosse, il arrivait à destination dans la soirée du 13 novembre. Une multitude d'ouvriers maritimes montèrent à bord pour préparer l'opération *Rapid Step*. On enleva canons, munitions, caisses d'obus armés, etc., et on transporta à bord l'équipement et les installations nécessaires pour y loger 500 hommes de plus.* Le hangar «A» fut transformé en dortoir à couchettes superposées; on installa des lavabos et des toilettes et le compartiment des bouées soniques devint une annexe de l'infirmérie. Pendant que ces travaux étaient en cours, on garnissait rapidement le hangar «B» de

* L'équipage du navire devait être réduit à 600 hommes.

fournitures militaires de toutes sortes.

Le *Magnificent* fut ensuite conduit au quai 9B pour l'embarquement de munitions et de 203 véhicules. Durant le quart de minuit, à quatre heures le dimanche 18 novembre, le dernier des camions était hissé sur le pont d'envol et, à 0800, le navire rentrait au quai n° 4 pour le chargement de 14 véhicules lourds. Sauf pour l'embarquement de 950 officiers et hommes du Queen's Own Rifles of Canada,† L'opération *Rapid Step* était maintenant terminée. Tout le monde à bord du *Magnificent* attendait le signal, prêt à partir; mais le sort en décida autrement. On reçut l'ordre de revenir, à partir de 1530, à un avis de départ de huit heures; deux jours plus tard, la durée de l'avis était portée à 24 heures.

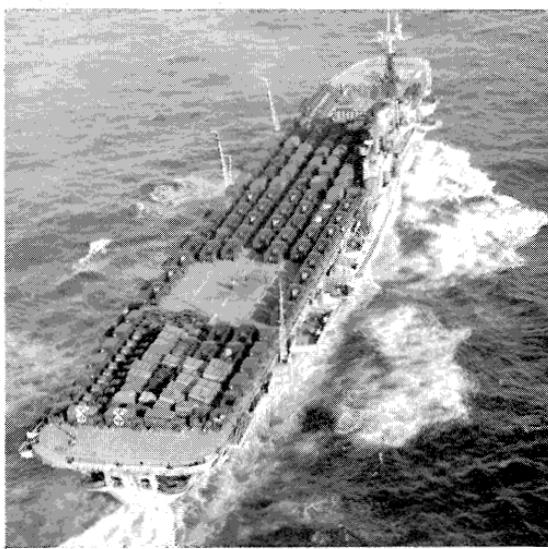
Pendant le reste du mois de novembre et les onze premiers jours de décembre, le *Magnificent* demeura dans l'expectative, pendant que l'ONU évaluait les besoins de sa force d'urgence nouvellement constituée. Bien que rien n'eût été annoncé officiellement, on avait de bonnes raisons de supposer que le colonel Abdel Nasser, président de l'Égypte, s'opposait à la venue dans son pays du *Queen's Own*, dont le nom et l'uniforme ne lui rappelaient que trop les «*Soldiers of the Queen*» dont un contingent, qui n'avait pas été trop aimable envers lui ces derniers jours, était encore «retranché» à 22 milles au sud de Port-Saïd, sur la route du canal³³.

En fin de compte, il fut décidé que la contribution militaire du Canada à la FUNU (UNEF) se compose-rait de troupes de surveillance et le *Queen's Own* battit honorablement en retraite jusqu'à Calgary³⁴. Une fois encore le *Magnificent* fut transformé en véritable ruche; munitions et véhicules furent débarqués et l'opération *Rapid Step II*[‡] fut mise en branle. L'intérieur du navire devait également être réaménagé puisque le porte-avions ne devait être utilisé qu'à des fins de transport et non comme navire de commandement comme on l'avait d'abord prévu.

Le porte-avions, avec à bord 406 militaires³⁵ ainsi que des approvisionnements destinés à l'UNEF,³⁶ quitta ses amarres le 29 décembre pendant que trois musiques, celle du *Stadacona*, celle de l'Artillerie royale canadienne, ainsi que les cornemuses et les tambours du Royal Highland Regiment of Canada (Black Watch), exécutaient fortissimo le «*Auld Lang Syne*». On était en vue de Terceira dans les Açores le 4 janvier 1957 à la pointe du jour; l'hélicoptère y lar-

† Bataillon choisi par le gouvernement comme principale unité du contingent canadien pour la force des Nations Unies au Moyen-Orient.

‡ Rembarquement des fournitures, véhicules et équipement pour le nouveau contingent de l'armée.



En route vers Port-Saïd.

gua du courrier *

On fit de même à Gibraltar et, deux jours plus tard, le *Magnificent* rencontra le pétrolier *Mississinewa* et le ravitailleur *Hyades*, tous deux de la Sixième flotte américaine. Les trois navires naviguèrent de conserve pendant cinq heures à douze nœuds pendant que le pétrolier ravitaillait le porte-avions en carburant et en eau et le chargeait de provisions transbordées de l'*Hyades*. Le *Magnificent* étant en avance sur son horaire, on décida de jeter l'ancre pendant quelques heures dans la baie de Marsaxlokk, à Malte, afin de refaire la «toilette» du navire en lui appliquant une couche de peinture. Cependant, durant la nuit du 8 janvier, on reçut un message du général Burns demandant que le navire se rende à Port-Saïd le plus tôt possible. La vitesse fut portée à 17 nœuds et le contact avec Malte fut limité à un vol d'hélicoptère qui y transporta le courrier de même qu'un marin dont les parents habitaient l'île. La nuit suivante, le *Magnificent* fut assailli par une courte mais violente tempête méditerranéenne qui fracassa une vedette à moteur et secoua quelque peu les passagers.

Tout le monde avait hâte de voir Port-Saïd dont on parlait tant depuis quelques jours et tous les postes de badauds («goofing stations »³⁷) étaient occupés lorsque le navire franchit les jetées pour s'engager dans le port jonché de débris et s'amarrer par deux ancrages à l'avant et par des cordages le reliant à deux bouées à l'arrière. Le *Magnificent* devint immédiatement le lieu de rendez-vous de visiteurs tant officiels que non officiels, notamment, parmi les hôtes officiels, Son Excellence l'ambassadeur du Canada en Égypte, M. H. E. Norman, et le général Burns, et parmi les hôtes non officiels, des marchands et des colporteurs qui tentaient de monter à bord en se mêlant à la foule des débardeurs agités qu'un entrepreneur local avait embauchés pour décharger le *Magnificent*³⁸. On

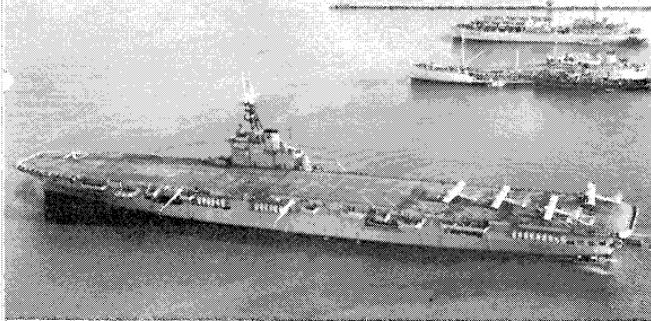
* L'aéronavale était représentée par un *Sikorsky* du détachement n° 1 de la HU 21 durant cette période.

commença par débarquer les véhicules rangés sur le pont d'envol le samedi 12 janvier; à 0230 le mercredi, camions et fournitures avaient été sortis du hangar «B». Les déménagements, au-dessous des ponts, furent exécutés par l'équipage travaillant par groupes et aidé de soldats suédois et finlandais de l'UNEF[†]; la main-d'œuvre locale était employée sur le pont d'envol et sur les chalands, à cause de son penchant au pillage[‡]. A ce sujet, on rapporte que les hommes travaillaient habituellement par équipes de trois: le premier, en passant une caisse, l'ouvrait avec son couteau; le deuxième, tout près de lui, rabattait le couvercle et choisissait l'article à subtiliser et c'est le troisième qui faisait le «coup», enfouissant son butin sous sa large tunique aussi ample qu'une robe de nuit³⁹. Durant les opérations, l'hélicoptère, portant sur ses flancs l'emblème de l'ONU, rendit des services inestimables en exécutant toutes sortes de tâches. En voici un petit exemple: lorsqu'il fallut déplacer un groupe moteur de l'arrière à l'avant du navire, pendant que le pont d'envol et le hangar étaient encombrés de fournitures et de matériel, on l'attacha au palan arrière et il fut transporté à l'avant par hélicoptère à l'endroit voulu.

Le lundi 14 janvier, le *Sikorsky* recueillit le général Burns à El Ballah et lui fit faire une tournée d'inspection au-dessus du canal. Le lendemain, avec le capitaine Fraser-Harris comme passager, l'hélicoptère, piloté par le lieutenant-commander W. H. Frayn, MRC, prit de nouveau à son bord le général et se rendit jusqu'à la piste de Gaza que les Israéliens avaient évacuée le matin même et où l'on attendait l'arrivée d'une force d'occupation de l'ONU composée de troupes yougoslaves. Une foule frénétiquement joyeuse d'Arabes se ria sur l'appareil à sa descente, sans égard pour sa propre sécurité ni pour celle de l'hélicoptère. Le capitaine Fraser-Harris, qui fut le premier à débarquer, fut assailli de toutes parts et eut toutes les peines du monde à se dégager de ces étreintes importunes avant qu'on puisse s'échapper vers un endroit moins bruyant. Grâce à l'adresse du pilote, personne ne fut décapité; le général Burns, après les cérémonies d'usage, retourna dans l'hélicoptère à El Ballah. L'appareil fit plusieurs autres voyages à destination et en provenance des bases des Nations,

[†] Pendant le déchargement, le service de protection fut assuré par les troupes finlandaises, suédoises et indiennes de l'UNEF.

[‡] Un débardeur entreprenant, sur le pont d'envol, lança une grosse boîte de peinture à un ami qui se tenait dans une petite embarcation. Dépassant son objectif, la boîte défonça l'embarcation qui en quelques instants fut inondée. On finit par porter secours au batelier qui, lorsqu'on le vit pour la dernière fois, en remorque, regardait d'un air courroucé du côté du *Magnificent* en montrant le poing.



Le *Magnificent* amarré à des bouées à Port-Saïd, en Égypte.
Unies et transporta le commandant canadien chez l'ambassadeur du Canada au Caire.

On avait alloué 20 jours pour le déchargement, mais les approvisionnements destinés à l'ONU⁴⁰ furent effectivement débarqués en huit jours, après quoi il fallut entreprendre un long travail de nettoyage et de peinture pour redonner au navire son apparence habituelle. Des permissionnaires, par groupes de 120, furent débarqués les 16, 17 et 19 janvier pour des visites organisées au Caire et aux Pyramides en qualité d'invités du gouvernement égyptien. On accorda aussi une permission de quelques heures (0900-1300) à Port-Saïd les 18 et 19. Ceux qui descendaient à terre, de même que les équipages des embarcations, portaient, en plus de leur uniforme habituel de marin, des insignes et des brassards de l'ONU ainsi que le bérét bleu clair de l'UNEF.

S'étant acquitté de toutes ses obligations⁴¹ envers la force de l'ONU, le *Magnificent* partit pour Naples le 20 janvier 1957; dès qu'il fut à portée du port italien, l'hélicoptère y transporta un malade qu'on supposait atteint d'appendicite. Pour les hommes du *Magnificent*, la visite fut avant tout une occasion de se reposer et de refaire leurs forces; l'officier préposé aux divertissements avait quitté plus tôt l'Égypte pour venir organiser d'avance le programme. Grâce à ses efforts, on fit deux voyages d'une journée entière à Rome et, chaque fois, les marins furent reçus en audience par Sa Sainteté le pape Pie XII; il y eut excursion d'une journée entière à Pompéi et au Vésuve, trois voyages d'une demi-journée à Pompéi et un spectacle, à bord, exécuté par une troupe exceptionnelle d'artistes de

Atterrissage périlleux d'un hélicoptère au Moyen-Orient.



variétés. Ce programme varié, combiné aux charmes incontestables de Naples, eut de quoi satisfaire tous les goûts.

L'escale se termina le 27 janvier; deux jours plus tard, au crépuscule, le porte-avions passait par le détroit de Gibraltar. Pendant toute la journée du 1^{er} février, le *Magnificent* navigua dans une mer d'Irlande turbulente et, le 2, il entrait dans l'estuaire de la Clyde. Cette fois, il ne reçut aucun message sensationnel; 59 *Sabre** furent embarqués au quai George V de Shieldhall, à Glasgow. Une équipe d'officiers et d'hommes quitta le navire pour le *Bonaventure* et, pendant qu'il redescendait la Clyde, le *Magnificent* reçut un salut d'adieu de l'hélicoptère «Angel», son fidèle compagnon, maintenant affecté au *Bonaventure*, qui lui avait rendu de si dévoués services durant les semaines précédentes.

Une violente tempête obligea le porte-avions à caranger pendant trois nuits consécutives durant la traversée de l'océan; à un certain moment, on craignit que les *Sabre* ne rompent leurs attaches. Le jeudi 14 février, poussé par le vent et la vague, le porte-avions voguait allégrement à 22 nœuds et put transmettre à Halifax une estimation définitive de son heure d'arrivée (ETA). Comme on approchait du port, le contre-amiral Bidwell et le maire Leonard E. Kitz se rendirent à bord en hélicoptère pour souhaiter la bienvenue au navire; comme le disait le commandant: «c'est en arborant le pavillon de l'amiral à son sommet et avec à son bord un hôte distingué, le premier magistrat de la ville, que le *Magnificent* pénétra pour la dernière fois dans son port d'attache». La fin d'une carrière féconde fut cependant gâtée par un fâcheux accident qui survint au moment où le *Magnificent* s'apprêtait à s'amarrer. Le remorqueur naval *Glendyne*, qui l'escortait, chavira et deux de ses hommes perdirent la vie.

On passa le mois de mars à continuer le désarmement et, le 10 avril, le *Magnificent* quitta Halifax pour la dernière fois⁴². A son départ de la jetée où la foule s'était massée pour l'acclamer, le porte-avions échangea des salves avec plusieurs navires de la flotte pendant qu'il longeait le port. A l'entrée, il répondit au canon de l'Armée qui tonnait du haut de la colline de la Citadelle. Sous un soleil radieux, il fit ensuite route vers le sud-ouest pour éviter les bancs de glace de Terre-Neuve. Quelques jours plus tard, le porte-avions répondit à

* Ces avions avaient été remplacés par des appareils plus modernes au sein des escadrons de l'ARC en Europe et étaient maintenant destinés aux escadrons auxiliaires au Canada.



Le *Magnificent* se frayant un chemin dans l'Atlantique par grosse mer.



Sabre recouverts d'embrun.

un appel d'un cargo allemand en quête d'assistance médicale. Un malade qu'on croyait atteint d'appendicite fut transporté par le palan d'étais; il fut plus tard opéré avec succès dans l'infirmerie. On apprit qu'un autre marin d'un navire grec était dangereusement malade mais l'appel d'assistance fut contremandé au moment où le *Magnificent* s'approchait du cargo, l'état du malade s'étant amélioré. Sans autre incident, le porte-avions atteignit Plymouth et on commença à le préparer pour sa retraite. Le *Magnificent* retourna à la Marine

royale le 14 juin 1957; le gros de son effectif fut acheminé vers Belfast pour y rallier le *Bonaventure* (mis en service en janvier) pour le voyage de retour; il fut par la suite versé dans la flotte de réserve de la MR et il était encore immobilisé à Plymouth à l'été de 1962.

A partir du jour où pour la première fois elle fut en vue du littoral de la Nouvelle-Écosse en 1948, «Maggie», la plus grosse unité de la MRC, a toujours «tenu la vedette» dans les journaux; au cours des années, sa carrière fut suivie avec intérêt par le public d'un littoral à l'autre. Qu'il s'agisse de grandes occasions, de «cérémonies du drapeau» ou de grandes manœuvres, le *Magnificent* était inévitablement de la partie. Avec le recul des années, son histoire ne nous semble pas tellement émouvante, mais c'est précisément cette série ininterrompue d'exercices qui est le gage de l'efficacité d'une flotte. Quoi qu'il en soit, en véritable guerrier, le *Magnificent* avait réservé son spectacle le plus éblouissant pour marquer l'apothéose d'une longue et fructueuse carrière au service de l'aéronavale canadienne pendant la période de sa plus grande expansion.

«Au revoir». Le *St. Laurent* et le *Nootka* bord à bord.



RÉFÉRENCES

¹Un chasseur à réaction *Vampire*, des *Sea Hornet* et des *Sea Fury* se rendirent en Amérique du Nord pour donner une démonstration aérienne.

²Le vice-amiral, sir Philip L. Vian, KCB, KBE, DSO avec deux agrafes.

³Les croiseurs *Jamaica* et *Glasgow* et trois frégates. L'escadre était encore sous le commandement de l'amiral W. G. Tennant.

⁴Au cours de cette période, un «incident» se produisit à bord du *Magnificent*, alors que 32 matelots du groupe préposé aux aéronefs refusèrent de rentrer dans les rangs à 0745, le

20 mars. L'officier-commandant leur ayant adressé la parole dans le poste d'équipage, ils obéirent tous, à 0900, à l'ordre «A vos postes de vol». On ne prit aucune mesure disciplinaire.

⁵Les navires américains *Philippine Sea*, *Missouri*, *Wright*, *Salem*, *Des Moines*, *Worcester* et 16 destroyers.

⁶D'une jauge de 786 tonnes. Par la suite, les propriétaires, la *Shell Nederland*, N.V., versèrent au gouvernement canadien l'équivalent d'environ \$12,586.54 en livres sterling.

⁷Officier d'ordonnance, escadre lourde (flotte territoriale), et officier d'ordonnance commandant la deuxième escadre de

porte-avions.

⁸Le TG 48 comprenait l'*Indomitable*, le *Magnificent*, deux destroyers et huit destroyers imaginaires servant d'écran rapproché. Quatre destroyers constituaient le TG 49.

⁹On effectua, 1,032 heures de vol, 663 par les *Avenger* et 369 par les *Sea Fury*.

¹⁰L'amiral intérimaire Earl Mountbatten de la Birmanie, KG, PC, GCSI, GCIE, GCVO, KCB, DSO, LLD, DCL, DSC.

¹¹Il y avait dans le port le *Magnificent*, le *Daring*, un ravitailleur de sous-marins, trois croiseurs, trois destroyers, sept frégates, cinq dragueurs de mines, deux péniches de débarquement et le *Surprise*, aviso du commandant en chef.

¹²Coup d'état militaire du 23 juillet qui donna le pouvoir à un gouvernement dirigé par le général Mohammed Naguib. Le roi Farouk abdiqua ensuite.

¹³Les navires américains *Laffey*, *Lowry*, *James C. Owens* et *Douglas H. Fox*.

¹⁴Le message suivant, reçu du commandant en chef, démontre que le séjour du porte-avions canadien avec la flotte de la Méditerranée profita aux deux: «Je regrette que vous nous quittiez aujourd'hui, car vous avez joué un rôle important au sein de la Flotte de la Méditerranée. Au nom de tous les membres de la Flotte; je vous exprime, à vous et à l'équipage de votre navire, mes meilleurs voeux pour l'avenir».

¹⁵Les pays suivants signèrent au début le traité: la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, l'Italie, l'Islande, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni et les États-Unis. La Grèce et la Turquie le signèrent en octobre 1951. La République fédérale allemande le signa en 1954.

¹⁶Ce groupe comptait deux porte-avions, le HMS *Theseus* et le USS *Mindoro*, un croiseur, le HMNZS *Bellona*, et huit destroyers américains.

¹⁷Le roi Haakon, le kronprinz Olaf de Norvège et plus de 250 autres officiers alliés de grade supérieur assistaient à la conférence.

¹⁸Ce groupe comprenait six navires de l'USN; l'ONF 27 consistait pour sa part en deux navires de l'USN.

¹⁹Une frégate modifiée du type *Loch-Bay*, employée normalement comme aviso par le commandant en chef de la Méditerranée.

²⁰Le Canada, les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas, la Belgique et le Portugal. Au cours de l'exercice «Mariner», de grandes manœuvres des Alliés, désignées sous le nom de «Weld Fast», se tenaient dans la Méditerranée. Plus de 100,000 troupes, navires, aéronefs et sous-marins, provenant de cinq pays de l'OTAN (le Royaume-Uni, les Etats-Unis, la Grèce, la Turquie et l'Italie) y participèrent.

²¹Le TG 203.6 comprenait le *Magnificent* ainsi que les destroyers américains *New*, *Rich*, *Holder* et *The Sullivans*.

²²En outre, on avait embarqué à Portsmouth, pour la transporter au Canada, une yole bermudienne de 54 pieds, la *Pickle*, don de l'Amirauté. Depuis son arrivée à Halifax, le bâtiment auxiliaire canadien *Pickle* a servi de navire-école

pour la navigation à la voile dans la région de l'Atlantique (sous la direction de l'établissement canadien *Shearwater*, 1955-1960) et a pris part à plusieurs courses océaniques, y compris la course Newport-Bermudes, en 1962.

²³On avait embarqué 14 *Firefly*, autrefois de la MRC, à destination de l'Éthiopie.

²⁴Schnorchel: Dispositif qu'utilisent les sous-marins en plongée pour alimenter l'équipage et les moteurs diesel en air frais.

²⁵Pendant l'exercice *Sea Enterprise*, le groupe se composait des frégates canadiennes, accompagnées des destroyers norvégiens *Oslo* et *Stavanger* et des frégates norvégiennes *Haugesund* et *Tromsø*. Le *Prestonian* fut le navire de commandement du groupe opérationnel jusqu'au 26 septembre.

²⁶Constituée à *Shearwater* le 1^{er} mars 1955 avec un effectif d'un officier et de dix hommes, cette unité mobile assurait le contrôle par radio des cibles utilisées pour l'instruction de DCA à bord des navires de la région de l'Atlantique.

²⁷CP 4596, 1^{er} octobre 1951. NS 8020-500/RRSM (2).

²⁸Lettre du chef d'état-major de la Marine au Secrétaire, Comité des chefs d'état-major, 15 novembre 1951. NS 8020500/RRSM (2).

²⁹Procès-verbal de la 85^e réunion du Comité de défense du cabinet, 23 avril 1952. NS 8000-CVL 22 (1).

³⁰Correspondance, NS 8000-RRSM (2).

³¹Correspondance, NS 1700-147/1 (1).

³²Le 29 octobre, Israël avait envahi l'Égypte et avait occupé rapidement la péninsule de Sinaï. La sécurité du canal de Suez étant à leurs yeux menacée, la Grande-Bretagne et la France avaient envoyé un ultimatum à l'Égypte et à Israël, le 30, pour exiger que les deux pays replient leurs troupes jusqu'à une distance de dix milles du canal. L'Égypte ayant rejeté l'ultimatum, la Grande-Bretagne et la France, après avoir bombardé les champs d'aviation égyptiens à partir du 31 octobre, occupaient Port-Saïd et Port-Fuad, les 5 et 6 novembre. De bonne heure le 4 novembre, l'Assemblée générale des Nations Unies approuvait une résolution du Canada concernant la formation d'une force internationale de l'ONU chargée «d'obtenir et de surveiller la cessation des hostilités». Une autre résolution, en vue de l'établissement d'un commandement de l'ONU, fut approuvée 1^{er} lendemain; un Canadien, le major-général E. L. M. Burns, DSO, OBE, MC, CD, était nommé, d'urgence, commandant de la force.

³³A une conférence de presse à Ottawa le 5 janvier 1957, M. Abdel Khalk Hassouna, secrétaire général de la Ligue arabe, confirma cette rumeur. Cependant, comme mesure d'urgence, on avait commencé à préparer le Queen's Own pour service outre-mer avant de consulter le major-général Burns sur les effectifs dont il aurait besoin pour constituer une force expéditionnaire équilibrée. Voir la déclaration de l'honorable Ralph Campney, ministre de la Défense nationale, *Bulletin des Forces armées*, Ottawa, 8 novembre 1956, ainsi que le discours du 27 novembre 1956 de l'honorable Lester Pearson, ministre des Affaires extérieures, Canada, *Débats de la Chambre des communes*, Compte rendu officiel, Quatrième session (spéciale), 4-5 Elizabeth II, 26 novembre 1956 au 8 janvier 1957, pp. 5 à 65.

³⁴Un esprit d'extrême camaraderie s'établit entre le bataillon et l'équipage pendant le séjour à Halifax. Les soldats travaillaient à bord du *Magnificent*, agissaient comme sentinelles et revenaient pour rendre des services pendant la fin de semaine. En souvenir de ces liens d'amitié, le capitaine Fraser-Harris présenta aux officiers du QOR des boutons de même format que ceux qu'on trouve sur les vestons de type Eton.

³⁵Des membres du Corps des transmissions royal canadien, du Corps royal canadien du génie électrique et mécanique, de l'Intendance royale canadienne, et un détachement du quartier général.

³⁶Cent tonnes d'approvisionnements, 233 véhicules pesant environ 800 tonnes et quatre avions *Otter* de l'ARC.

³⁷C'est à bord du navire canadien *Labrador*, pendant son voyage dans les eaux de l'Arctique en 1954, qu'on employa pour la première fois, croit-on, cette expression dans la MRC. L'équipage avait l'habitude de se ruer sur les ponts dès qu'un spectacle inusité était en vue. Pour les prévenir assez longtemps d'avance, on composa l'air «Hands to goofing stations» (Marins, à vos postes de badauds) afin que les curieux ne manquent pas le spectacle d'ours polaires, de morses ou de gros icebergs, etc.

³⁸On prit plus tard des dispositions pour que la police égyptienne poste un homme à l'échelle du navire et maintienne une patrouille de 24 heures autour du porte-avions.

³⁹«Compte rendu des délibérations, HMCS *Magnificent*», janvier 1957, NSC 1926-RRSM 21 (5).

⁴⁰A cause de l'intensité du vent, les quatre appareils *Otter* ne purent s'envoler que le samedi 19 janvier. C'est à l'ARC que revient l'honneur du dernier vol d'un avion à ailes fixes, à partir du *Magnificent*, pendant qu'il était encore attaché à la MRC.

⁴¹Parmi les messages de félicitations que reçut le navire, mentionnons celui du général Burns dont voici un passage: «Je profite de l'occasion pour vous remercier, ainsi que tout l'effectif du *Magnificent*, de ce que vous avez fait pour l'UNEF. En plus du matériel et des troupes que vous avez transportés, vous avez largement contribué à relever le moral des hommes et cet élan s'est propagé non seulement aux Canadiens mais à tous les membres de la force».

⁴²Le vice-amiral DeWolf, chef d'état-major de la Marine, termina son message d'adieu au *Magnificent* par les mots: «C'est au nom de la Marine que je vous dis: Bravo, Magie!».

CHAPITRE VIII

LE BONAVVENTURE

Le parachèvement du *Bonaventure*, premier porte-avions à appartenir réellement au pays, fut une occasion de grandes réjouissances. Maintenant dotée de ce nouveau navire, l'aéronavale canadienne devenait une force majeure.

Comme nous l'avons mentionné au chapitre précédent, en avril 1952, le Cabinet avait autorisé l'achat et la modernisation d'un porte-avions destiné à remplacer le *Magnificent*. Le navire qui semblait alors tout désigné était un porte-avions britannique léger de la classe *Majestic*, le *Powerful* qui, mis en chantier par la *Harland & Wolff*, en novembre 1943, et lancé en février 1946, était resté en plan à Belfast depuis qu'on en avait suspendu la construction en mai 1946. Au cours des négociations avec la Marine royale, l'honorable Brooke Claxton, alors ministre de la Défense nationale, proposa que le Royaume-Uni employât le coût d'achat du navire, 21 millions de dollars, à l'achat de fromage canadien¹. Mais vu la pénurie de ses réserves d'or et de dollars, la Grande-Bretagne dut à regret rejeter cette proposition alléchante². Le contrat d'achat du *Powerful*, conclu le 29 novembre 1952, fut antidaté du 12 juillet et signé par le ministre de la Production de défense du Canada et «Les commissaires remplissant les fonctions du Lord grand amiral du Royaume-Uni et de l'Irlande (ci-après appelée l'Amirauté)»³. Cette dernière adjugea les travaux de parachèvement du navire à ses constructeurs et, en moins de deux semaines, l'activité régnait de nouveau à bord du *Powerful*. Une équipe de spécialistes dirigée par un officier portant le titre de représentant technique principal de la Marine royale du Canada, fut envoyée en Irlande du Nord et, pendant toute la durée de la construction, travailla en collaboration étroite avec les entrepreneurs et les représentants de l'Amirauté. Quelques jours avant Noël 1952, un communiqué émanant du quartier général de la Marine à Ottawa annonçait que le *Powerful* rece-

vrait le nouveau nom de *Bonaventure*. Le nom choisi était celui d'une petite île de la côte de la péninsule de Gaspé dans le golfe Saint-Laurent, l'île Bonaventure⁴. Son histoire est riche en légendes, l'une d'elles voulant qu'elle ait reçu son nom de l'explorateur français Jacques Cartier qui y jeta l'ancre le 14 juillet 1534, le jour de la fête de Saint-Bonaventure. Un autre auteur⁵ prétend que ce nom fut donné à l'île par le sieur de Champlain lors d'un voyage d'exploration qu'il fit le long de la côte de la Gaspésie en 1603. Toutefois, selon l'explication la plus probable, cette île était connue depuis longtemps des pêcheurs bretons et portugais qui l'appelaient «l'île de Bonne Aventure», à cause de la bonne chance qui les y attendait toujours.

Une autre légende qui remonte aux débuts de l'histoire de Gaspé a trait à une ogresse géante appelée «Gougou» qui habitait une grotte de l'île Bonaventure. Étant d'une taille énorme, elle traversait le chenal qui sépare l'île de la terre ferme sans que l'eau lui viennent aux genoux et allait y cueillir une poignée de malheureux Indiens dont elle se régala ensuite à son souper. Les taches rouges et noires qui marquent encore les roches des falaises sont celles du manteau que «Gougou» y avait mis à sécher.

Parmi les simples mortels qui eurent l'occasion de visiter l'île Bonaventure, il y a lieu de mentionner sir William Phipps (ou Phips) qui y arbora le Pavillon britannique vers la fin du dix-septième siècle, et les Janvrins, corsaires des îles de la Manche, qui y avaient établi un poste de ravitaillement où ils se retiraient quand ils n'étaient pas occupés à la chasse des navires français. Mais l'histoire de l'île ne serait pas complète sans une mention d'un autre corsaire courageux et habile, le capitaine Jean-Paul Duval, qui y avait installé son quartier général dès les premiers jours de la colonie et dont on trouve encore des descendants dans l'île même ou dans les environs.

Aujourd’hui, l’île Bonaventure, qui a l’apparence d’une baleine géante, dont la «tête» s’élève à une hauteur de 400 pieds et forme son extrémité nord puis s’abaisse ensuite graduellement jusqu’à la «queue» à l’extrémité sud, est un refuge protégé par le gouvernement et peuplé de milliers de fous, de goélands et d’autres oiseaux aquatiques. A cause de la destination de ce navire et aussi pour commémorer les exploits des grands explorateurs français, le nom de Bonaventure convient admirablement à un porte-avions canadien.

Le *Bonaventure* compte aussi une lignée d’ancêtres illustres. Des navires ont porté ce nom dans la Marine royale depuis 1475, au cours du règne d’Édouard IV, et ils ont gagné une liste imposante de décorations de combat:

<i>Lowestoft</i>	1665	<i>Bataille de Quatre Jours</i>
<i>Orfordness</i>	1666	1666
<i>Schooneveld</i>	1673	<i>Sole Bay</i> 1672
<i>Barfleur</i>	1692	<i>Texel</i> 1673
		<i>Convois de Malte</i> 1941

Les batailles de 1665 à 1692 furent livrées par le même navire de quatrième classe, armé de trente-huit canons, construit en 1649 et finalement coulé pour servir de brise-lames en 1748, après une carrière illustre durant six règnes et l’interrogne de la République.

La dernière décoration de combat a couronné les exploits d’un croiseur de la classe *Dido*, qui eut une brève mais aventureuse carrière pendant la Seconde Guerre mondiale. Le jour de Noël 1940, le *Bonaventure* et le croiseur *Berwick*, qui escortaient un convoi en route pour le Moyen-Orient, participèrent à un bref engagement avec l’*Admiral Hipper*, croiseur allemand de 10,000 tonnes. Le lendemain, il coulait le *Baden*, un navire de commerce allemand. Plus tard, faisant partie de l’escorte d’un convoi dans la Méditerranée, le *Bonaventure* aida à repousser une série d’attaques aériennes et de surface au cours desquelles un destroyer italien fut détruit. Mais sa veine prit fin le 31 mars 1941 lorsqu’il fut torpillé et coulé par un sous-marin italien pendant qu’il escortait un convoi allant de la Grèce à Alexandrie. Deux ans ne s’étaient pas encore écoulés depuis sa perte qu’un nouveau *Bonaventure* faisait partie de la flotte britannique. Celui-ci était un navire de ravitaillement de sous-marins, entré en service au début de 1943 pour servir de base aux navires de la classe «X» (petits sous-marins) dans la région de la Clyde. Les sous-marins du *Bonaventure* participèrent à l’attaque du *Tirpitz* dans le fjord Kaa, en Norvège, en septembre 1943. Après la guerre, le *Bonaventure* fut vendu à une en-

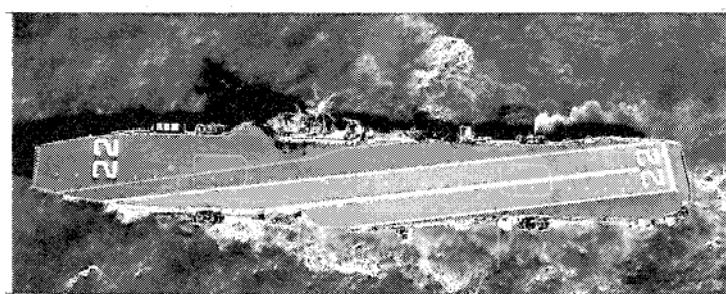
treprise commerciale et parcourut encore les mers sous le nom de *Clan Davidson*.

Le 17 janvier 1957, à la conclusion des offices religieux traditionnels, l’équipage du navire et plus de 900 invités se réunirent dans le hangar du nouveau *Bonaventure* pour la cérémonie solennelle de son entrée dans le service. Le commodore J. V. Brock, DSO, DSC, CD, MRC, représentant de la Marine à l’État-major interarmes du Canada (NMCJS, Londres) présenta l’honorable Ralph Campney, ministre de la Défense nationale, qui exposa dans son discours les raisons de l’acquisition de ce navire par le Canada. Puis, après avoir été présentée par le chef d’état-major de la Marine, le vice-amiral DeWolf, madame Campney baptisa le navire. Immédiatement après, l’épouse du ministre dévoila une plaque portant l’inscription des décorations de combat du porte-avions et le capitaine H. V. W. Groos, CD, MRC, commandant du navire donna lecture de sa nomination et mit le *Bonaventure* en service.

Le nouveau porte-avions est de la classe *Majestic* modifiée, avec un pont d’atterrissement renforcé pour recevoir les avions à réaction, et il comporte plusieurs innovations canadiennes qui en font l’un des navires les plus modernes de son genre. Son équipement électrique et électronique d’une valeur de plus de 3 millions de dollars, y compris des appareils d’incendie et de radar d’une valeur de 2 millions, a été fabriqué par des entreprises canadiennes. Ses turbines à vapeur, qui peuvent lui donner une vitesse maximum de près de 25 noeuds, actionnent deux arbres de couche dotés d’hélices à trois et quatre pales respectivement. Cette disposition plutôt rare permet une réduction appréciable de la vibration aux vitesses élevées. Lorsqu’il fut mis en service, son armement consistait en quatre couples de canons du calibre 3”/50, en avions *Tracker* et *Banshee*, et en hélicoptères *Sikorsky*, pour les fins combinées de la lutte anti-sous-marin et de la chasse.

Lors de la construction du *Bonaventure*, la Marine canadienne a pu profiter de trois innovations principales de la Marine anglaise dans la technique opérationnelle, des avions; il s’agissait de trois améliora-

Vue verticale du pont à piste oblique du *Bonaventure*.



tions apportées aux plans et à l'équipement, le pont à angle, la catapulte à vapeur et la direction de l'atterrissage par miroirs. Ces trois méthodes ont été adoptées depuis par la Marine américaine.

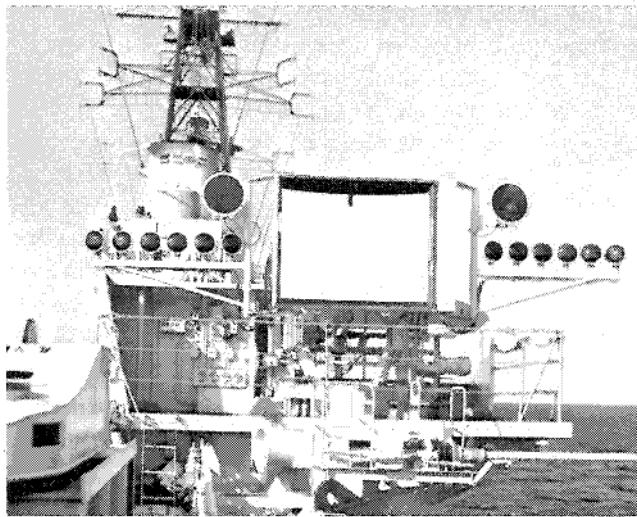
Depuis le premier atterrissage d'un *Sea Vampire* sur le pont du porte-avions *Ocean*, en décembre 1945, les experts cherchaient à résoudre le problème de la plus grande vitesse d'atterrissage des avions à réaction. On constata qu'il fallait placer les barrières d'arrêt du vol plus à l'avant du navire vu qu'elles s'étaient révélées impuissantes à arrêter les avions après la longue «traction»^{*} du câble d'arrêt sur le pont. Le déplacement des barrières d'arrêt réduisait considérablement l'espace disponible au stationnement des avions sur le pont. Pendant l'été de 1951, on proposa la solution de la piste d'atterrissage à angle sur le pont des porte-avions et on en fit l'essai en peignant des pistes à angle sur les ponts de vol de l'*Illustrious* et du *Triumph*; les essais démontrent la praticabilité de ce système. Il offre les avantages de l'élimination des barrières, d'un accroissement de la longueur de la piste d'atterrissage, d'un plus ample espace de stationnement, de la simplification de l'atterrissage et inspire plus de confiance aux pilotes. Les ponts à angle plein⁶ facilitent aussi le mouvement des avions par mauvais temps et réduisent le nombre des accidents d'atterrissage qui ont diminué considérablement depuis l'adoption du nouveau système.

La catapulte à vapeur du *Bonaventure* est d'un type inventé par le commandant (E) C. C. Mitchell, RNVR, de la société Brown Brothers, Limited, d'Édimbourg, comme solution au manque de vitesse des avions au décollage. Le type original de catapultes hydro-pneumatiques à poulies, adopté au début, devenait un appareil de plus en plus encombrant à mesure qu'on en accroissait la puissance. A l'avènement des avions à réaction, la catapulte avait atteint la limite de son utilisation pratique et un appareil de la puissance requise eût été trop encombrant pour qu'on puisse l'installer facilement sur un navire.

La catapulte à vapeur⁷ a une puissance beaucoup plus considérable pour le lancement des avions à réaction à toutes les vitesses prévues et fait disparaître la nécessité pour les porte-avions de naviguer de longues distances dans le vent pour permettre le décollage des avions. Dans certaines conditions, les navires peuvent même lancer leurs avions lorsqu'ils sont à l'ancre et cet élément, réuni aux autres avantages, rend cette invention des plus utiles du point de vue de la tactique aéronavale.

La direction de l'atterrissage par miroirs employée

* Par «traction» (Pull-out) on entend la distance sur laquelle le câble d'arrêt est tiré après l'accrochage de l'avion.



Miroir d'appontage du Bonaventure.

sur le *Bonaventure* est la troisième des inventions destinées à simplifier la manœuvre. Ce système de visée est combiné avec un dispositif «Audio» qui émet des renseignements phoniques sur la vitesse de l'avion. Dans sa dernière manœuvre d'approche, le pilote s'aligne sur le rayon de lumière réfléchi par un miroir gyroscopique installé sur le pont d'atterrissage et en ligne horizontale avec deux lumières indicatrices fixes à la gauche et à la droite du pont. Afin d'obvier à la nécessité de l'examen constant des instruments, le dispositif «Audio» émet des signaux phoniques qui indiquent au pilote si sa vitesse est trop grande ou insuffisante. Il n'est plus nécessaire de couper l'allumage avant de poser l'appareil sur le pont; le pilote vole maintenant tout droit en pente douce jusque dans les câbles d'arrêt. Cette méthode supprime le besoin d'un officier de signalisation à l'appontage (LSO) chargé de guider chaque avion dans sa descente sur le pont du navire. Toutefois, l'ancienne méthode de direction est encore utile en cas de panne du système mécanique ou lorsque celui-ci est insuffisant.⁸

Une autre innovation du *Bonaventure*, résultant aussi de l'initiative d'ingénieurs de la Marine canadienne, se trouve dans son système de ravitaillement des avions en carburant, et qui leur assure un approvisionnement d'un mélange pur et bien conditionné. A cette fin, trois choses étaient indispensables:

- 1) Le mélange de deux carburants ordinaires (kérosène et essence à haut indice d'octane) pour l'alimentation des avions à turbines.
- 2) L'élimination du carburant de toutes les substances étrangères, en particulier de l'eau.
- 3) La rapidité du ravitaillement en carburant dans le minimum de temps possible, par-dessus et par-dessous l'aile de l'appareil, est un besoin

essentiel des opérations des porte-avions.

Une entreprise canadienne de génie a établi ce système qui consiste en deux mélangeurs de carburants et 14 postes de ravitaillement complets ayant chacun un filtre, un purgeur d'eau, des dévidoirs de boyaux actionnés mécaniquement, et des ajutages spéciaux s'adaptant aux réservoirs des avions. Ce système de mélange est le premier du genre qui fut installé sur un navire de guerre de première ligne et constitue une réalisation industrielle importante.⁹ Afin de pourvoir à l'entreposage des deux espèces de carburants différents requis par les avions à turbines et les avions à pistons, il fallut installer sur le *Bonaventure* des réservoirs d'une capacité beaucoup plus considérable que ceux des navires ordinaires de cette classe.

Dans la description de l'équipement du porte-avions, il y a aussi lieu de mentionner son système de télévision en circuit fermé qui relaie à tous les postes de commande du navire des renseignements visuels directs sur les navires ou les avions présents dans les environs. Détail important de ce système, l'éclairage du téléviseur de la salle des instructions est tamisé afin de ne pas affaiblir la vision de nuit des aviateurs. Afin de suffire à tous les besoins d'énergie électrique à son bord, le navire a une centrale d'une puissance de 3,200 kilowatts de courant direct et de 300 kilowatts de courant alternatif.

Dès la fin des cérémonies ayant marqué la mise en service du *Bonaventure*, commencèrent les multiples essais de ses nombreux accessoires et, le 21 janvier 1957, après qu'il eut effectué à pleine vitesse plusieurs parcours du mille mesuré d'Arran, dans l'estuaire de la Clyde, le navire fut officiellement accepté par le commodore W. P. Carne, MR, surintendant de la construction des navires par adjudication, au nom de l'Amirauté dont les techniciens avaient surveillé les progrès de la construction. Le capitaine (L) J. Deane, CD, MRC., l'accepta ensuite officiellement des autorités britanniques au nom du Chef des services techniques de la Marine et le capitaine Groos signa l'acte qui transférait le *Bonaventure* à la flotte canadienne de Sa Majesté.¹⁰

Jusqu'à la fin du mois, le porte-avions sortit en mer presque chaque jour pour de nouveaux essais à la fin desquels il retourna aux chantiers aéronavals Sydenham, à Belfast. Il y demeura jusqu'au début de mars pendant qu'on procédait à l'installation de l'équipement nécessaire aux opérations des avions et que l'on essayait à pleine charge la catapulte à vapeur. Le 4 mars, le *Bonaventure* se rendait dans la baie de Bangor pour y subir ses essais de route et il alla ensuite prendre ses approvisionnements et ses stocks de munitions à Plymouth. Suivirent les essais

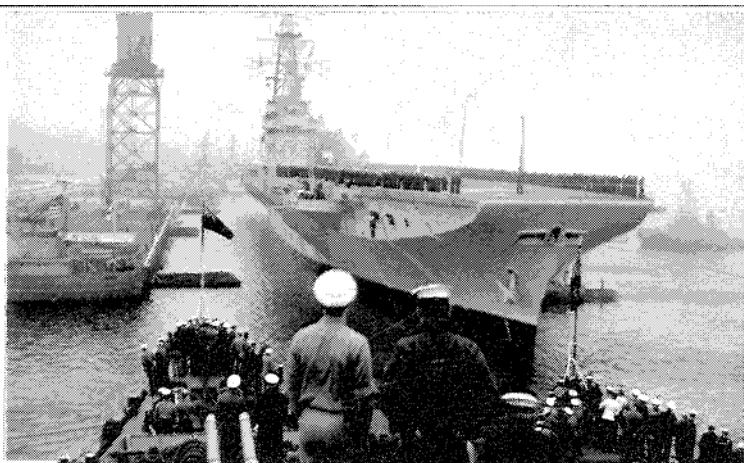


Le *Bonaventure* en route vers son port d'attache.

du système de ravitaillement des avions en carburant, etc. effectués à Portland et, finalement, le navire fut amarré le 31 mars à une bouée dans Fareham Creek, à Portsmouth.

Le 2 avril, le *Bonaventure* sortait dans la Manche par un temps brumeux pour y faire des essais de vol. En dépit de bancs de brume qui réduisaient la visibilité à moins d'un mille et demi et d'un vent léger de six à dix milles à l'heure, le porte-avions put manœuvrer dans les espaces libres entre les navires de commerce et recevoir à son bord deux chasseurs *Sea Hawk*, deux *Tracker*, deux avions anti-sous-marins *Gannet* et deux *Avenger* pour les exercices de vol. Deux *Banshee* du service aéronaval anglais survolèrent le navire à plusieurs reprises en vue d'y atterrir le lendemain. A la fin de l'exercice, on jeta l'ancre dans la baie Sandown, sur le littoral de l'île de Wight, mais à cause du mauvais temps, on ne put reprendre les essais avant le 5 avril. Peu avant midi, un *Banshee* se posa sur le pont d'atterrissement et, dans l'après-midi, on procéda aux premiers lancements de l'avion par catapulte. Après une journée de vols réussis, le *Bonaventure* avait démontré qu'il était pleinement à la hauteur de sa tâche et rentra à la baie Sandown.

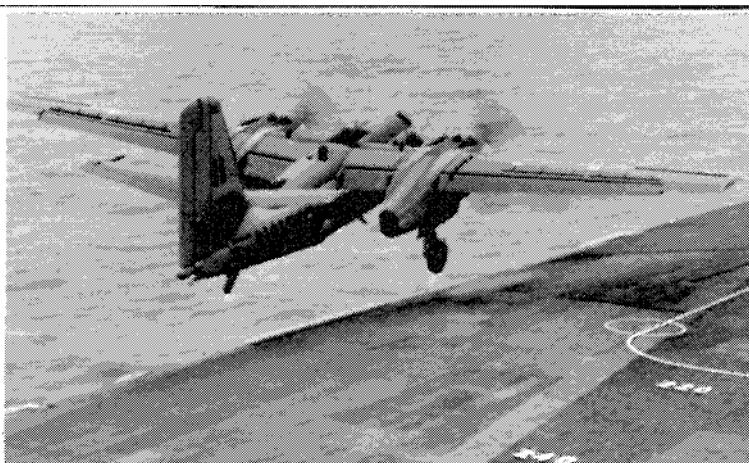
Le 12 avril, tous les essais de vol, du sonar et de l'artillerie dans la Manche prirent fin et, le lendemain, le *Bonaventure* partait de Portland pour Belfast. Il se rangea au quai qui lui était familier pour la mise au point finale de la catapulte à vapeur et du système de ravitaillement en carburant. Les chantiers navals ayant terminé leurs travaux le 26 mai, le porte-avions se mit en route vers Portsmouth. Entrant dans la Manche par une grosse mer, le *Bonaventure* s'approcha du navire auxiliaire anglais *Wave Master*, au sud de Wolf Rock, pour un exercice de ravitaillement en mer qui dura cinq heures. Après que le pétrolier eut rentré son boyau de raccordement, le porte-



Premier accostage du *Bonaventure* à Halifax.

avions accrut sa vitesse pour arriver à temps à un rendez-vous avec la frégate *Tumult*, au large de Portland, pour un autre exercice de ravitaillement en mer.

D'autres essais se continuèrent au sud de l'Angleterre jusqu'au 8 juin, alors que le navire revint à Belfast pour y prendre le reste de ses approvisionnements et de son équipage avant de partir pour le Canada. Sa cargaison comprenait une embarcation expérimentale, à plans porteurs, le *Bras d'or*, construit au Royaume-Uni pour le compte du Conseil de recherche de défense du Canada. Pendant le premier quart du mercredi 19 juin 1957, le *Bonaventure* sortait de la baie de Belfast après un échange de messages d'amitié, officiels et non officiels, avec les nombreux amis qu'il s'était fait pendant son long séjour au lieu de sa naissance. La première prise de contact avec le Canada eut lieu le 26 juin, lorsqu'un avion *Neptune* de l'ARC vint se poser sur le porte-avions, suivi de près par un *Tracker*, de la MRC, qui parachuta un sac de documents importants. On avait préparé une réception de gala pour l'arrivée du joyau de la Marine canadienne à son port d'attache, mais malheureusement ce jour-là Halifax s'était timidement entouré d'un épais manteau de brume. Un bateau chargé de représentants de la presse et de la radio, guidé par le radar, vint rejoindre le navire au large du bateau-phare et, plus tard dans la matinée, une autre embarcation aussi guidée par le radar amena à bord l'honorable Alistair Fraser, MC, KC, lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse, le contre-amiral Bidwell, commandant de la côte de l'Atlantique, et le maire d'Halifax*. Avançant à l'aveuglette jusqu'à la jetée, le *Bonaventure* fut enfin aperçu par les navires du port qui l'accueillirent par le mugissement de leurs sirènes. Une foule considérable s'était massée sur les lieux et, après le débarquement d'un détachement de 325 hommes de l'équipage du *Magnificent*, plus de 2,000 personnes vinrent à bord saluer l'arrivée du



Appareil *Tracker* effleurant le pont.

navire.

Le *Bonaventure* fut immobilisé à Halifax jusqu'au milieu de septembre pendant qu'on construisait une nouvelle passerelle de commandement sur le pont d'atterrissement. Après une croisière de dix jours, commencée le 16 septembre, dans la baie de Sainte-Marguerite, la baie de Sainte-Anne et la baie Gabarus, île du Cap-Breton, ainsi que dans la baie Chedabouctou, le *Bonaventure* partit pour ses premiers exercices d'entraînement au vol, accompagné du *Sioux*, comme navire de garde des avions. Deux mois auparavant, dix pilotes d'appareils *Tracker* avaient terminé leur instruction par des exercices d'atterrissement sur les ponts à angle, avec le système de guidage par miroirs, à bord du *Wasp* de la Marine américaine, au large de la côte de la Nouvelle-Angleterre et ils pouvaient maintenant se poser sur leur propre pont d'atterrissement.¹¹ Les exercices Carqual des *Banshee* du VF 870 et des *Tracker* du VS 880 furent observés pendant deux heures, le 1^{er} octobre, par le ministre de la Défense nationale, l'honorable G. R. Pearkes, VC, DSO, MC, qui, accompagné du chef de l'état-major naval et du commandant de la côte de l'Atlantique, était arrivé par hélicoptère et repartit ensuite de la même façon. Les exercices furent interrompus le lendemain par la nouvelle de la disparition d'un *Banshee* au cours d'un vol entre le porte-avions et la base *Shearwater*, un parcours d'environ 35 milles. Des recherches intensives par les navires et les avions ne donnèrent aucun résultat. On continua les exercices Carqual pendant quelques jours aux environs d'Halifax jusqu'à ce que le

Préparatifs de catapultage d'un *Banshee*.



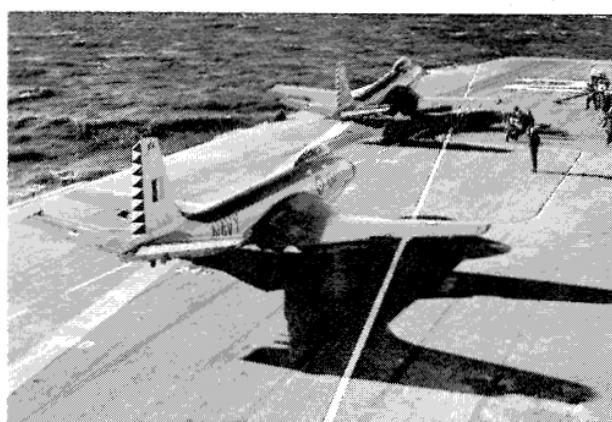
* Son Honneur présenta subsequment au navire une peinture qui fut placée dans la cafétéria de l'équipage.

porte-avions fût chargé du transport de l'escadron d'hélicoptères HS 50 à la base navale américaine d'Argentia, à Terre-Neuve. On procéda à cet endroit à des exercices d'atterrissement de jour et de nuit jusqu'au 17 octobre, le *Sioux* servant de navire de garde des avions, avec une seule brève interruption pour un voyage de ravitaillement à Halifax.

Reçu par une garde d'honneur et la fanfare, le 18 octobre, le commodore J. V. Brock, DSO, DSC, CD, MRC s'embarqua sur le *Bonaventure* avec le grade d'officier en chef de bord (Atlantique) et le porte-avions accompagné de l'*Ottawa* entreprit la traversée de l'Atlantique cinq jours plus tard. En cours de route vers Belfast, on ne négligea aucune occasion de continuer l'entraînement des équipages du VS 881 et du VF 870, mais une forte houle de l'ouest causa un tangage prononcé du pont d'atterrissement, de sorte qu'un *Tracker* tomba par-dessus bord et coula. Toutefois, l'équipage put être sauvé. Un hélicoptère *Sikorsky S58* procéda aussi à des exercices de décollage d'une plage installée sur le pont de l'*Ottawa* tout en venant se ravitailler en carburant à bord du *Bonaventure*. Quand on fut rendu dans les eaux plus calmes du Canal du Nord, huit *Tracker*, quatre *Banshee* et un hélicoptère décollèrent et se rendirent jusqu'à Sydenham. Le *Bonaventure* s'accosta à la jetée familière et ne reprit la mer que le 4 novembre. Des exercices de vol eurent lieu pendant toute la journée et ne furent interrompus que brièvement dans l'après-midi lorsqu'un avion de reconnaissance *Auster* de l'Armée vint se poser sur le pont d'atterrissement pour acquérir l'expérience des porte-avions. Le navire jeta l'ancre dans la baie Red mais dut repartir à l'approche d'un coup de vent subit du nord-est pour se mettre à l'abri.

Un exercice spécial de défense anti-sous-marin d'un convoi représenté par le navire auxiliaire *Wave Monarch*, protégé par le *Bonaventure*, l'*Ottawa* et les navires anglais *Whitby*, *Hardy* et *Scarborough*, fut entrepris dans la région de Londonderry le 11 no-

Lancement d'avions *Banshee* sur le *Bonaventure*.



vembre. Le mauvais temps vint entraver le travail des avions de sorte que les sous-marins de l'attaque remportèrent la victoire sur la défense pendant ces manœuvres qui prirent fin le 12 à 2100. Les conditions défavorables persistèrent après que le porte-avions eut tenu son rendez-vous avec les 1^{er} et 3^e escadrons canadiens d'escorte. Les navires furent ravitaillés en combustible par le *Wave Prince* à l'abri de l'île San Miguel, dans les Açores, et prirent la route de l'ouest le 21 novembre. Après un voyage qui n'avait guère été favorable aux opérations aériennes, le *Bonaventure* accompagné du 3^e escadron canadien d'escorte, le 1^{er} escadron ayant dû se rendre à Argentia pour s'y ravitailler en carburant, arriva en vue du bateau-phare de Sambro et fit son entrée dans le port.

Des sautes de vent violent dans le port d'Halifax retardèrent de 24 heures le commencement de l'exercice *Beaverdam*, jusqu'au 6 décembre 1957. A la sortie du port, dix *Tracker* du VS 881 et cinq hélicoptères du HS 50 vinrent se poser sur le porte-avions qui, entouré des destroyers *St. Laurent*, *Ottawa*, *Haida* et *Micmac*, forma le groupe opérationnel TG 301. Un ciel bas et une visibilité réduite entravèrent considérablement les opérations aériennes et à aucun moment on ne put établir un contact étroit avec les sous-marins du camp opposé. L'exercice prit fin à Chebucto Head dans la soirée du 12 décembre et les destroyers retournèrent à leur base. Le *Bonaventure* resta au large de la côte jusqu'au lendemain, alors que les avions s'envolèrent vers leur base de *Shearwater* et que le porte-avions rentra au port.

Le 17 janvier 1958, le capitaine Groos passa le commandement du *Bonaventure* au capitaine W.M. Landymore, OBE, CD, MRC. Un temps considérable fut occupé au réapprovisionnement en vue de la longue croisière du printemps qui commença le 20 janvier quand le porte-avions sortit du port d'Halifax battant le guidon de commandement du commodore Brock. Dix *Tracker* du VS 881, six hélicoptères du HS 50 et un hélicoptère de l'escadron HU 21 arrivèrent de *Shearwater* et escorté du *Sioux*, le *Bonaventure* prit la route des Bermudes. Le 22, on pratiqua des exercices à la vitesse maximum du navire et le pont d'envol fut occupé jour et nuit par les vols des pilotes désireux d'obtenir leur certificat d'atterrissement. Au cours de cette croisière, pour la première fois dans l'histoire de la Marine canadienne, on fit des exercices simultanés de vol et de ravitaillement en combustible. Le porte-avions ravitailla en mazout le *Sioux*, le *Nootka*, l'*Algonquin* et le *Micmac*, par le travers et par l'arrière dans le cas du premier et par le travers seulement pour les autres. La 1^{re} escadre canadienne d'escorte quitta alors le groupe



Le *Bonaventure* prenant de l'erre.

mais, en compagnie de la 3^e escadre, vint de nouveau le rejoindre au large de Porto Rico. Près de San Juan, tous les navires, y compris le *Bonaventure* furent ravitaillés en mazout par le *Chukawan* de la Marine américaine et passèrent ensuite la nuit à l'ancre dans le canal sir Francis Drake. Les trois jours suivants furent employés par la flotte canadienne et l'aviation à des exercices anti-sous-marins avec la collaboration des sous-marins anglais *Alcide* et *Alliance*, dans la région des îles Vierges. Après être resté à l'ancre encore quelque temps dans le canal sir Francis Drake, on reprit les exercices de défense anti-sous-marine, en préparation de l'exercice *Aswex 1-58*. Pour ces manœuvres, on organisa trois unités composées d'un convoi, du porte-avions américain *Leyte* et du *Bonaventure*, ayant chacun leur écran de destroyers. Le programme comportait quatre traversées d'une vaste région au cours desquelles le convoi devait être attaqué par trois sous-marins américains, dont le sous-marin nucléaire *Seawolf*. Les *Tracker* et les hélicoptères firent un excellent travail et les conditions atmosphériques favorables permirent d'employer avec succès le système de barrage par bouées sonores.

Le *Bonaventure* accosta à Mayport, en Floride, le 15 février, et échangea le HS 50 pour l'escadron VF 871 qui était venu de *Shearwater* par la voie des airs. Le *Nootka* était maintenant son navire d'escorte et tous deux partirent pour Charleston le 21 février. Deux exercices «Carqual» des *Banshee* se déroulèrent sans incident, mais une défectuosité des câbles d'arrêt força la suspension des vols. Le porte-avions rentra à Mayport pour y subir les réparations nécessaires et, le 25 février, alors qu'il attendait les quatre premiers avions du VF 871, on apprit que l'un des *Banshee* s'était abattu dans la mer peu après le départ et que le pilote avait perdu la vie dans cet accident.

Une autre tragédie eut lieu le 4 mars à la suite de la visite différée à Charleston. Un *Banshee*, après un atterrissage normal sur le pont du navire, culbuta en mer du côté de bâbord à la suite d'une défectuosité de son système de freinage. L'hélicoptère de sauvetage arriva en moins de quelques secondes, mais il était

déjà trop tard pour sauver le pilote.

Avant d'arriver aux Bermudes, on rencontra le *Bulwark*, de la Marine anglaise, et les deux porte-avions participèrent à des exercices conjoints, le *Bonaventure* recevant et catapultant des *Sea Venom* et des *Sea Hawk* pendant que le *Bulwark* recevait et lançait des *Tracker*.¹² Les navires se joignirent à la flotte britannique¹³ dans la baie Grassy et les flottes combinées participèrent à l'exercice *Maple Royal I*, qui comportait un programme coordonné de manœuvres navales. Au cours de ces opérations effectuées sous la direction de la Marine royale, le premier lord de l'Amirauté, le comte de Selkirk, et le commandant en chef de la flotte britannique, l'amiral Sir William W. Davis, KCB, DSO, avec agrafe, visitèrent le porte-avions canadien à plusieurs reprises. Les manœuvres firent fin le 14 mars et la flotte rentra à Halifax.¹⁴

L'exercice *Maple Royal II* commença le 18 mars à Chebucto Head après un programme de fêtes organisées à Halifax pour célébrer l'arrivée des navires britanniques. Pendant cette deuxième partie du programme, les flottes combinées étaient sous le commandement tactique du commandant de la flotte canadienne, le commodore Brock, et le pavillon du commandant de la côte de l'Atlantique, le contre-amiral H. F. Pullen, OBE, CD, MRC, était hissé sur le *St. Laurent*, pendant que le contre-amiral était à bord du porte-avions pour surveiller les exercices. Les exercices conjoints pratiqués par le *Bonaventure* et le *Bulwark* démontrent leur utilité pratique lorsqu'un *Tracker* atterrissant de nuit sur le premier navire posa sa roue de bâbord en dehors du pont d'atterrissement. Auparavant, au cours de l'exercice *Maple Royal I*, la grande grue mobile du *Bonaventure* avait glissé hors du pont, pendant que son conducteur s'échappait en sautant à l'extérieur, de sorte qu'on avait pratiqué la méthode de récupération au moyen de vérins et d'appareils de hissage. Deux autres *Tracker* qui attendaient leur tour pour atterrir allèrent se poser d'urgence sur le *Bulwark*, ce qui permit de procéder méthodiquement et sans hâte aux

opérations à bord du *Bonaventure*. Les navires de guerre canadiens défilèrent devant la flotte britannique le 22 mars en une imposante revue d'adieu et le *Bonaventure*, battant le pavillon du contre-amiral Pullen, procéda à deux autres jours d'exercices dans la région du Grand-Banc.

Les exercices Maple Royal I et II furent les plus importantes manœuvres navales en temps de paix des deux flottes combinées et le couronnement de tout le programme d'entraînement du porte-avions. Le fait qu'un officier canadien ait exercé le commandement de la seconde phase démontre l'accroissement de la stature et du prestige de la Marine royale du Canada au cours des 20 années précédentes.*

Le mois d'avril 1958 ne fut guère favorable aux exercices. Le *Bonaventure* partit pour le Grand-Banc le 17 et ne revint à Halifax que le 25 avril, mais quelques heures de vol seulement avaient été possibles durant cette période. Le 1^{er} mai, on commença un exercice de protection des convois, le *New Broom VIII*, qui comportait un voyage d'Halifax au golfe Saint-Laurent, aller et retour. Pendant les quatre jours suivants, à l'exception d'environ huit heures, deux avions du VS 881 basés sur le *Bonaventure* furent en vol continu, jour et nuit, et deux hélicoptères du HS 50, du lever du jour au crépuscule. D'après le programme, le navire fut «coulé» le matin du 6 mai et rentra ensuite à Halifax où il accosta à minuit. Après une semaine de nettoyage des chaudières, de débarquement du carburant et des munitions, le *Bonaventure* partit pour Saint-Jean, N.-B., ayant plutôt l'air d'un parc de stationnement flottant, car il transportait sur son pont 150 automobiles appartenant aux membres de son équipage. Il accosta à Saint-Jean le 15 mai et resta aux chantiers navals jusqu'au mois d'août.¹⁵

Ayant respiré pendant 14 semaines les poussières des chantiers navals, le *Bonaventure* prit le large le 20 août après avoir subi une série d'épreuves au cours de la semaine précédente. A Halifax, on s'occupa ensuite activement de préparer le navire pour les opérations futures et, le 2 septembre, il accosta pour la première fois à la nouvelle jetée de *Shearwater*. Celle-ci constituait une amélioration importante pour le *Bonaventure* qui devait rester en liaison étroite

* Dans le second paragraphe de son message général d'adieu, le commodore Brock sut résumer heureusement les résultats des exercices «Maple Royal». «Mark Twain fit un jour observer qu'ayant vécu pendant une période terriblement troublée et ayant été le témoin de choses effroyables, rien ne lui était arrivé personnellement. Depuis quelques années, on exprimait dans certains milieux la crainte que nos deux marines se soient trop éloignées l'une de l'autre pour travailler ensemble avec succès, mais nous pouvons maintenant juger que toutes ces prédictions lamentables n'avaient aucun fond de vérité.»

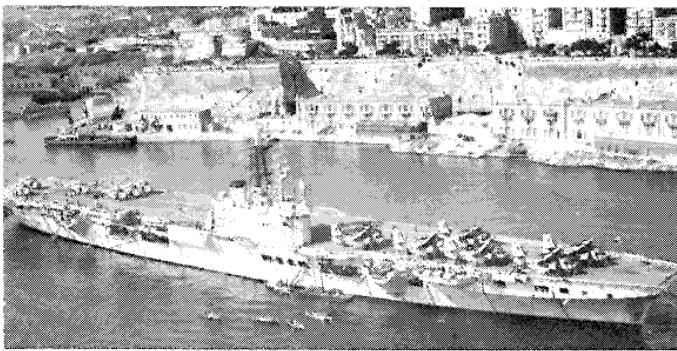
avec la station aéronavale.

Les exercices de vol commencèrent le 8 septembre et les *Tracker* et les *Banshee* des divers escadrons firent valoir leurs qualités. Le 1^{er} octobre le *Bonaventure* rentra à *Shearwater* et le même jour arborait le guidon de l'officier en chef de bord (Atlantique), le commodore M. A. Medland, CD, MRC. Une semaine plus tard, quatre destroyers, le *St. Laurent*, l'*Ottawa*, le *Huron* et l'*Haida* venaient escorter le porte-avions qui avait à son bord le VS 881 et le HS 50, et l'escadre s'engagea dans l'Atlantique, en route pour la Méditerranée.

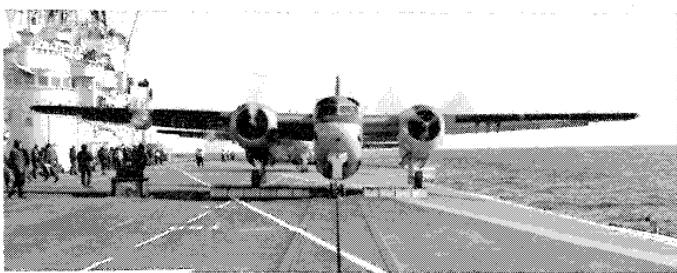
L'ouragan «Janice» s'abattit sur l'escadre et la força de tenir la cape pendant quelques heures. Il n'en résulta aucun dommage bien que le vent ait atteint une force de 60 milles à l'heure au moment où le *Bonaventure* entrait dans le détroit de Gibraltar. L'officier de port du Rocher assigna un poste d'ancrage aux navires où un pétrolier vint les ravitailler. Pendant le quart de minuit le 22 octobre on prit la direction de Malte et, le 24, le porte-avions avec son escorte arrivait au Grand-Port pour y attendre le commencement de l'exercice *Medaswex 26*, fixé au 27 octobre. Des navires de guerre anglais, canadiens et italiens prirent part à ces manœuvres pendant quatre jours. Les conditions météorologiques n'étaient pas des plus favorables mais les avions du *Bonaventure* tinrent l'air pendant un nombre respectable d'heures et firent une chasse fructueuse aux sous-marins «ennemis».

Après une autre brève visite à Malte, le groupe opérationnel canadien fit sans incident le trajet de nuit par le détroit de Messine jusqu'à Naples. Le *Bonaventure* s'amarra à des bouées près de la digue dans la matinée du 3 novembre. Ce port ensoleillé d'Italie et son paysage merveilleux avaient revêtu tous leurs charmes et les autorités navales locales firent preuve de la plus accueillante hospitalité. Toutefois, pour les hommes en permission et à la recherche d'amusements et de souvenirs, les prix élevés de Naples firent de cette visite à terre un congé dispensieux.

Le voyage de deux jours pour se rendre à Toulon fut entrepris le 8 novembre et dans la journée du 9, le porte-avions rencontra, au rendez-vous fixé, le *Sheffield*, de la Marine anglaise, qui battait le pavillon du commandant des flottilles de la Méditerranée. Les autorités italiennes avaient refusé aux avions la permission de voler le long de leurs côtes mais on put pratiquer des exercices anti-sous-marins avec les hélicoptères. L'arrivée à Toulon eut lieu le 10 novembre et, quarante-huit heures après, le *Bonaventure* reprenait la mer pour participer à l'exercice *Medaswex 27*.



Le *Bonaventure* dans le Grand Port, La Valette, Malte.



«Sur la voie». Un *Tracker* prêt à être catapulté.

Malheureusement, dès le début le crochet d'arrêt des *Tracker* se remit à mal fonctionner et l'on constata que tout l'appareil d'arrêt des avions sur le pont avait besoin de réparations majeures. Les vols furent en conséquence suspendus et le *Bonaventure* dut abandonner l'exercice deux jours avant sa fin et rentrer à Gibraltar. Six *Tracker* furent envoyés à la station de la RAF, sur le Front nord de Gibraltar et le *Bonaventure* jeta l'ancre au pied du Rocher en attendant un poste d'accostage.

Il était devenu évident que les avions *Tracker* ne pourraient plus utiliser le pont d'atterrissement du navire avant qu'il eût visité Portsmouth, sa prochaine escale. Les avions du Front nord s'envolèrent, en passant par Lisbonne et Bordeaux, jusqu'à la station de l'Aviation américaine à Shepherds Grove, Suffolk, en Angleterre. Bien que n'étant plus en état de jouer le rôle qui lui avait d'abord été assigné, le *Bonaventure* accompagna le groupe opérationnel et les unités des flottes anglaise, portugaise, allemande et française à l'exercice Sharp Squall, le 24 novembre.¹⁶ Le même jour, cinq autres *Tracker* furent envoyés à Shepherds Grove. La mer était très calme dans le golfe de Gascogne, ce qui permit d'excellents exercices anti-sous-marins au cours desquels les sous-marins furent défaits par les navires de surface favorisés par les conditions atmosphériques. A l'entrée du Solent, le groupe fut rejoint par le *St. Croix* et en passant devant la promenade de Southsea, le *Bonaventure* salua d'une salve de ses canons de six livres le pavillon du commandant en chef de Portsmouth.

Le *Bonaventure* reprit la route du Canada le 6 décembre; au large de Portland Hill, il modifia sa course pour recevoir ses *Tracker* qui avaient atterri la veille à la station de la RAF à St. Mawgans, dans le Cornwall. En atteignant la région des Açores, le 9 décem-

bre, on entreprit un programme chargé d'exercices de vol. Dans l'après-midi du même jour, un message transmis par l'OTAN demandait au porte-avions d'aller ravitailler le destroyer américain *Thomas J. Gary* en combustible. Un rendez-vous fut fixé et, à l'heure prévue, le destroyer apparut à l'horizon. A son approche, une «fanfare» discordante de huit instruments l'accueillit en jouant un air plein d'entrain mais tout à fait méconnaissable. Au milieu des applaudissements et des rires de l'équipage du *Bonaventure*, une grande banderolle portant l'inscription «Station-service Bonny ouverte toute la nuit-Cartes de crédit américaines acceptées» fut déployée et illuminée sur le flanc du porte-avions. Quelqu'un ayant remarqué que le *Gary* n'avait aucun pavillon, le signalier du *Bonaventure* lui demanda de quel pays de l'OTAN il était. En réponse, le destroyer hissa le drapeau américain aux applaudissements du porte-avions. Après avoir pris sa provision de mazout, le *Gary* s'éloigna dans la nuit au son de l'air «Hands Muster on the fantail mop up fuel oil» (Tout l'équipage sur le pont pour essuyer le mazout.)

Le programme d'exercices se continua pendant toute la traversée jusqu'au 15 décembre alors que le *Bonaventure* accosta à la jetée de la station aéronavale. Puis vinrent les congés et les célébrations de Noël et du Nouvel An qui durèrent jusqu'au début de janvier 1959.¹⁷ Du 15 au 29, les pilotes du VS 880 pratiquèrent les appontages de jour et, à cette fin, le *Bonaventure*, accompagné de l'*Haida*, prit la mer pendant cinq jours, puis transporta le HS 50 aux Bermudes et revint à son port d'attache.

«Heureusement que ce mois n'a que vingt-huit jours». C'est en ces termes que le commandant du *Bonaventure* résuma l'opinion générale sur le mois de février 1959. Ce n'avait été qu'une longue série d'ennuis depuis que le porte-avions était parti le 2 de ce mois pour les exercices Carqual. L'Atlantique était démonté et le mauvais temps accompagné d'un froid aigu avait été la cause de nombreux éclatements de tuyaux, de dommages à l'équipement, etc. Le *Bonaventure* rentra au port le 5 février mais reprit de nouveau la mer dès le lendemain. Des tempêtes de neige et de vent s'abattirent aussitôt sur le navire et les exercices de vol durent être fortement réduits. Le dimanche 8 février, les prévisions météorologiques étant tout à fait déprimantes, on mit le cap sur les Bermudes. En moins de 48 heures, les conditions étaient devenues excellentes pour les vols, mais la malchance continuait. Un *Tracker*, au cours d'un atterrissage normal, accrocha deux câbles dont l'un se brisa et l'autre se détacha. Heureusement, l'appareil s'était posé exactement dans le sens de la longueur du

pont et, en appliquant ses freins à fond, il put s'arrêter juste au moment où son train avant dépassait déjà l'extrémité du pont d'envol. Le porte-avions passa cette nuit-là à l'ancre au large de St. David's Head, aux Bermudes, pour démêler le fouillis de ses câbles.

Le *Bonaventure* leva de nouveau l'ancre le 11 février pour une nouvelle série d'exercices de vol. Dès le premier atterrissage, le train avant de l'avion accrocha le câble d'arrêt qui se rompit. L'appareil parvint à s'arrêter au milieu d'un jaillissement de bouts de câble et d'éclats des pales de ses hélices. Cette fois encore, le sort fut favorable en ce sens que personne ne fut blessé parmi les nombreux spectateurs désireux de voir comment fonctionneraient les câbles nouvellement réparés. Le navire jeta l'ancre et l'on tenta de remettre en état le système d'arrêt, mais comme on n'avait pu récupérer les câbles en quantités suffisantes, le navire dut retourner à Halifax, en laissant le *Haida* aux Bermudes. Le *Bonaventure* arriva au large d'Halifax le samedi après-midi, mais la mer étant calme il put débarquer sa propre équipe et s'amarrer à la jetée de *Shearwater* sans aide extérieure. Ainsi se termina ce mois marqué de toutes sortes de malchances dont la dernière fut une explosion d'un tuyau à vapeur pendant le nettoyage des chaudières à la fin de la période d'exercices.

Le porte-avions retourna aux Bermudes le 7 mars pour y reprendre le HS 50, qui avait fait des exercices de vol à la base navale américaine. Il jeta l'ancre dans la baie Grassy puis se rendit ensuite dans les parages de l'île du Sable pour prendre part à l'exercice *Beaverdam III*. Ce jour-là et le lendemain, des rafales de neige et le froid rendirent dangereuses toutes les opérations aériennes sur le pont du navire. On dut organiser un service de va-et-vient entre le porte-avions et *Shearwater* où les avions allaient atterrir quand le pont ne pouvait être utilisé sans danger. Grâce à cet arrangement, il fut possible d'exécuter toutes les patrouilles aériennes prévues au programme.

A la fin de l'exercice *Beaverdam III*, le *Bonaventure* rentra à Halifax et y séjourna jusqu'au 25 mars, alors qu'il prit la mer à destination de Norfolk, en Virginie, battant le guidon de l'officier en chef de bord (Atlantique). Avec les navires *Algonquin*, *St. Croix*, *Restigouche*, *Athabaskan* et *Nootka*, il formait pour ce voyage le groupe opérationnel 301. L'escadre resta à la base navale de Norfolk pendant deux jours avant le commencement des manœuvres de l'OTAN, désignées sous le nom d'exercice *New Broom IX*. Celui-ci se divisait en trois phases et, au cours de la première, un appareil *Tracker* s'abattit en mer pendant que les avions atterrissaient sur le porte-avions. Le navire américain d'escorte, le *Rowe*, arriva immé-

diatement sur les lieux de l'accident, mais il fallut enregistrer la perte des quatre membres de l'équipage de l'avion.

Le dixième anniversaire de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord fut célébré à Norfolk après la conclusion de l'exercice *New Broom IX* le 4 avril. Le programme débute par un déjeuner officiel offert par le commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique, l'amiral Jerauld Wright en l'honneur de Son Excellence J. M. A. H. Luns¹⁸. Le 6 avril, tous les navires participeront à un grand défilé, suivi d'un cocktail offert à 500 invités à bord du *Bonaventure* et, dans la soirée du bal anniversaire du commandant suprême. A la fin de ces fêtes, le *Bonaventure*, accompagné de l'*Athabaskan*, du *Restigouche* et du *St. Croix*, reprit la route du retour. Au large de New York, le groupe fut rejoint par l'*Algonquin*, battant le pavillon de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique, et par le *Nootka*. Arrivé à Halifax le 10 avril, le porte-avions accosta à la jetée de *Shearwater*. Il passa ensuite deux jours en mer, le 15 et le 16, pour exécuter un programme d'exercices du Collège d'état-major de l'ARC. Le ministre de la Défense nationale et des officiers supérieurs de la Marine et de l'Aviation assistèrent aux manœuvres de la deuxième journée et furent débarqués par hélicoptère le 17 avril. Le reste du mois fut employé aux préparatifs de la prochaine croisière d'entraînement.

La croisière du printemps de 1959 commença le 4 mai. Le *Bonaventure* arriva aux Bermudes sans incident et entra au chantier naval le 7 pour y subir un nouveau peinturage. Tout pimpant, il était prêt à partir à la faveur de la marée du 16 mai, mais un vent violent empêchait la sortie du chantier naval. Le lendemain, un dimanche, la mer était devenue plus calme et le *Bonaventure*, escorté par le *Lanark* et le *Swansea*, partit pour San Juan, Porto Rico. Pas moins de six sous-marins se trouvaient également dans le port portoricain et l'on conclut des arrangements en vue d'exercices anti-sous-marins avec trois navires de la Sixième flottille britannique de sous-marins lors du départ du *Bonaventure* le 26 mai. Le *Lanark* et le *Swansea* étaient retournés à Halifax et le *Fort Erie*, arrivé subséquemment à San Juan, remplit les fonctions de navire de garde des avions. Le porte-avions partit à la rencontre du sous-marin britannique *Ambush* à 500 milles à l'est de New York. Le rendez-vous eut lieu le lendemain matin et l'on commença des exercices qui durèrent cinq jours. Cette période comportait 112 heures d'emploi du sous-marin, mais on n'en put utiliser plus de la moitié à cause de la température défavorable. Le *Bonaventure* mit fin aux exercices le 7 juin et entra dans le port de New York,

sans le *Fort Erie* qui avait été renvoyé à Halifax. Pendant cette visite, il resta au quai n° 86 de la *United States Line*, à proximité du quartier de Manhattan.

L'État de New York célébrait le 350e anniversaire de l'arrivée de Henry Hudson à bord de son navire le *Half Moon* et l'entrée dans le port de la Deuxième flotte américaine marqua le début des célébrations officielles¹⁹.

Des personnages importants, y compris M. R. M. Nixon, vice-président des États-Unis, et le commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique, assisteront aux cérémonies d'ouverture du haut de la Batterie. Le lendemain 12 juin, il y eut un grand défilé dans les rues de New York et un détachement du *Bonaventure* formait l'arrière-garde de la section des forces armées. Les membres de l'équipage reçurent des billets d'admission gratuits à divers théâtres, à des danses, des matchs de base-ball et de boxe, ce qui rendit leur séjour des plus agréable.

Le *Bonaventure* sortit du port et procéda lentement dans la brume à partir du phare Ambrose jusqu'au phare Sambro, au large d'Halifax. Aux petites heures du 15 juin, après avoir jeté l'ancre, il débarqua l'escadron HS 50, ainsi qu'un détachement composé de 170 officiers et marins qui devaient participer aux cérémonies de la prochaine visite royale au Canada. Le *Bonaventure* se rendit ensuite à la station de sauvetage maritime et aérien n° 5, en compagnie du *Crusader* qui l'avait rejoint le 16 du mois.²⁰ Le porte-avions était à son poste le 18 juin et, à 1325, il fut survolé par l'avion royal dont on suivait la route par radar. Le *Bonaventure* et son escorte rentrèrent immédiatement à Halifax et le navire resta amarré à la jetée pendant une longue période de réparations.

Le porte-avions demeura «désert» pendant le mois de juillet 1959, gardé seulement par une centaine d'officiers et de marins, tandis que les autres membres de l'équipage étaient en congé ou faisaient partie de la garde royale. Le tiers environ de l'équipage participa à une cérémonie sur le préau de la garnison, lorsque Sa Majesté la reine présenta ses couleurs au commandant de la région de l'Atlantique de la Marine canadienne. Un épais brouillard accompagné de brèves mais fortes averses enveloppait la ville d'Halifax dans la matinée du 1^{er} août, mais à 14 heures le ciel s'éclaircit et le soleil brilla pendant toute la durée de l'imposante cérémonie.

Au début de septembre l'équipage du *Bonaventure* était de nouveau au complet et dès le 12 on reprenait le programme normal d'exercices en mer. Un nouveau commandant, le capitaine J. C. O'Brien, CD, MRC, était à la passerelle en compagnie du capitaine Landymore quand le porte-avions prit le large, escor-

té du *Crusader*. Le transfert du commandement s'étant terminé vers midi, le capitaine Landymore fut transporté par avion à terre, au *Shelburne*. Au cours de cette brève croisière, on se proposait d'éprouver l'équipement d'arrêt au cours de 100 atterrissages de *Banshee*; cette opération prit fin le 14 septembre et une inspection de l'équipement, après le retour au port, révéla que tout était en parfait état. A partir du 17 septembre et jusqu'à la deuxième semaine d'octobre, on procéda en mer à des exercices d'entraînement des *Banshee* et des *Tracker*. Le 15 octobre, le *Bonaventure* demeura à Halifax pour préparer un nouveau voyage transatlantique.

Le *Bonaventure* fila à une vitesse de plus de 21.5 noeuds après son départ d'Halifax, le 4 novembre 1959. Pendant les premières heures du voyage, il fut escorté par le *Terra Nova* qui rentra au port dans la soirée. Avec l'aide d'un fort vent continu de l'ouest, la traversée fut rapide et, au large de l'île Rathlin, le 9 du mois, le navire fut ravitaillé en mazout par le *Wave Ruler* de la RAF. L'*Algonquin*, l'*Athabaskan*, l'*Iroquois* et le *Sioux* rejoignirent alors le porte-avions et le groupe canadien fit son entrée dans l'estuaire de la Clyde et jeta l'ancre dans le port pittoresque de Lamlash, dans l'île Arran, où il devint partie intégrante de la force opérationnelle commandée par l'amiral en chef des flottilles métropolitaines.

Lamlash avait été choisi comme port de rassemblement de la flotte de l'OTAN composée d'environ 25 navires réunis en vue de l'exercice *Sharp Squall IV* qui débute le 11 novembre avec la participation des flottes du Canada, du Danemark, de la Hollande, de la Norvège et du Royaume-Uni. Le programme comportait des opérations de ravitaillement en mer et deux exercices anti-sous-marins. La température fut généralement favorable sauf le vendredi, 13 du mois, alors qu'un vent violent du sud-est, atteignant 55 noeuds, obligea tous les navires à se réfugier dans les havres les plus rapprochés. Dès le début des exercices *Sharp Squall IV*, le *Bonaventure* perdit l'un de ses *Banshee* au moment du décollage, mais l'*Athabaskan* repêcha le pilote qui fut ramené au porte-avions en chaloupe une heure plus tard.

Le 16 novembre, il y eut une interruption des exercices pendant laquelle le porte-avions se rendit au chantier naval de Belfast pour y débarquer le VF 870 qui devait ensuite s'envoler vers la station aéronavale de la Marine royale, à Yeovilton, Somerset, pour une période d'entraînement à terre.* Le *Bonaventure* retourna aux manœuvres le 19 et, pendant la seconde phase de *Sharp Squall*, il fut accompagné de

* Celle-ci était devenue nécessaire vu que la catapulte du *Bonaventure* était hors d'état de servir à cette époque.



Un *Banshee* roulant au sol après avoir apponté.



Sauvetage, au crépuscule, dans l'Atlantique Nord.

l'*Athabaskan* comme navire de garde des avions. Des unités de la flotte française prirent part à cette phase des manœuvres qui comportaient un des exercices tactiques divers. Les opérations prirent fin à minuit moins une minute le 23 novembre et le *Bonaventure* prit la direction de Portsmouth avec les navires de son escorte. Mais comme les navires ne pouvaient entrer dans le port qu'à des intervalles assez éloignés, ils se divisèrent en trois groupes, dont le porte-avions à lui seul formait le deuxième. Des vents violents soulevaient des «moutons blanches» dans la baie de Solent quand le *Bonaventure* y jeta l'ancre, mais le lendemain la température s'était assez améliorée pour qu'on puisse entrer dans le port. On effectua une salve de dix-sept coups de canon en l'honneur du commandant en chef de la flotte métropolitaine²¹ et les autorités du port répondirent par une salve de onze coups de canon au commodore J. Plomer, OBE, DSC avec agrafe, CD, MRC, qui avait remplacé, en octobre, le commodore Medland comme officier en chef de bord (Atlantique). Le porte-avions accosta à la jetée Pitch House et plus tard déménagea à la jetée Middle Slip pour y faire des essais de sa catapulte à pleine charge.

Comme toujours, Portsmouth fut un port d'escale accueillant et populaire, goûté de la plupart de ses visiteurs. Les Canadiens organisèrent une fête de Noël pour un groupe de 71 orphelins âgés de trois à quinze ans. Ce fut un succès complet goûté tant par les hôtes que par les invités qui furent touchés par l'arrivée du Père Noël en hélicoptère sur le pont d'atterrissage. La partie musicale était assurée par les «Bonaventure Drifters», sextuor de musiciens virtuoses dont la spécialité était la musique folklorique. Ce groupe donna aussi une représentation dans l'auditorium des NAAFI²² qui fut tellement aimée qu'on leur demanda de la répéter. Pendant ce séjour, le porte-avions eut aussi la visite de Mme S. W. Tracey, fille d'un officier qui avait servi à bord du *Bonaventure* de 1901 à 1903. Celle-ci présenta au capitaine O'Brien une décoration de bataille (gagnée par le navire de son père) pour qu'elle serve de lien entre le navire actuel et ses prédécesseurs du même nom.

Les *Banshee* du VF 870, postés à Yeovilton, et trois *Tracker* du VS 880, placés à la station de la RAF, dans l'île Thorney, revinrent au *Bonaventure* à 1630 le 3 décembre, et le navire reprit sa route vers son port d'attache, accompagné de l'*Algonquin*, de l'*Iroquois*, du *Sioux* et de l'*Athabaskan*. Le commodore Plomer et deux officiers de son état-major arrivèrent de l'*Algonquin* par hélicoptère et le porte-avions mit le cap sur Ouessant à une vitesse de 18 nœuds; il fallut réduire cette allure car les plus petits

navires commençaient à «sauter». A 2200, le *Bonaventure* diminua encore sa vitesse pour faire la vidange de son huile pendant que les destroyers prenaient la direction de la côte française. Le porte-avions était rendu à dix milles au large d'Ouessant au lever du jour, le 4 décembre, lorsqu'il reçut un message demandant le renvoi au Canada d'un membre de l'équipage, pour des raisons de famille. On entra en communication avec les autorités navales françaises de Brest et, le porte-avions s'étant mis à l'abri d'une île, il envoya un de ses hélicoptères déposer l'intéressé au champ d'aviation de Guipavas. On profita aussi de l'occasion pour transférer le reste de l'état-major du commodore de l'*Algonquin*, au *Bonaventure*. Le destroyer reçut l'ordre d'aller rejoindre les autres et de se diriger vers les Açores à la plus grande vitesse possible.

Tôt le matin du samedi 5 décembre, le *Bonaventure* filait seul à bonne vitesse à travers le golfe de Gascogne. Une petite tempête se développait dans le Gulf Stream à l'est de la Nouvelle-Écosse et l'on prévoyait qu'elle traverserait rapidement l'Atlantique à une vitesse de 50 nœuds puis dévierait vers le nord-est en passant au large de la côte ouest de l'Irlande; il semblait donc que le *Bonaventure*, alors au sud-ouest du cap Finistère, n'en ressentirait pas les effets. Mais en réalité la tempête prit la direction de l'est et à un moment donné le navire n'était plus qu'à 50 ou 60 milles du centre.

A 8 heures le 6 décembre, le porte-avions fut assailli par des vagues gigantesques et des vents de la force d'un ouragan²³. En général, le *Bonaventure* résista assez bien à la tempête, mais certaines vagues devinrent dangereuses lorsqu'elles frappèrent par tribord et balayèrent le pont d'atterrissage qui se trouvait à une hauteur de 39 pieds au-dessus de la ligne de flottaison. A un certain moment, le service des réparations dut se mettre rapidement à l'œuvre vu que le monte-avions de l'avant du navire s'était ouvert.

Le *Bonaventure* piquant de l'avant par une grosse houle.

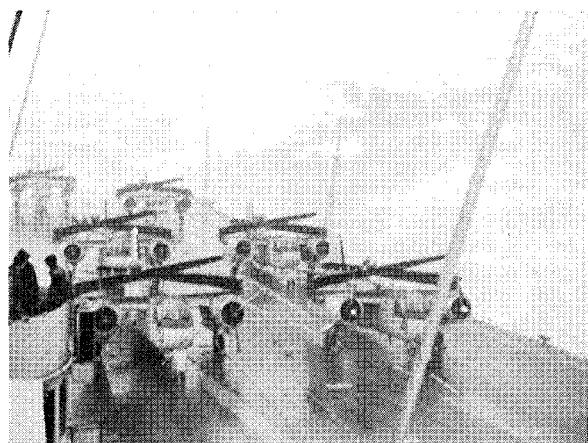


vert et que les hangars commençaient à être envahis par l'eau de la surface du pont, ce qui menaçait la stabilité du navire. L'équipage fut aussi tenu en haleine à écoper l'eau qui pénétrait dans les salles de mess à l'avant. Le *Bonaventure* fut ballotté par la tempête pendant 24 heures avant de pouvoir reprendre sa marche. La tempête avait tordu le miroir de bâbord, enfoncé la fenêtre de tribord de la passerelle de navigation; une forte vague avait frappé le montage du miroir de tribord, ouvert les joints soudés et gauchi les consoles en acier.

Le centre de la tempête se dirigeait maintenant vers le nord dans le canal de Bristol tandis que le porte-avions augmentait de vitesse dans l'avant-midi du 7 décembre pour sortir par le sud-est de la région battue par la tempête. Des navires étaient en détresse dans le détroit de Douvres et plus au nord jusque dans le golfe de Pentland, tandis que les rapports de la radio indiquaient que plusieurs grands paquebots, y compris le *Queen Elizabeth* et le *United States* étaient fortement ballottés. La situation continua de s'améliorer pendant la nuit, mais une autre tempête venant du Grand-Banc vint de nouveau secouer le navire pendant quelques heures le 8. Puis le vent et la mer s'apaisèrent graduellement et il fut possible de reprendre les vols sur une petite échelle à partir du 10. Deux jours plus tard, ayant atteint le lieu de rendez-vous fixé avec le sousmarin britannique *Alderney*, les deux premiers *Tracker* furent lancés à 0715. L'un de ces appareils s'abattit au décollage et on ne put relever aucune trace de son équipage. Le *Bonaventure* récupéra les canots pliants de l'avion au moyen de ses grappins puis s'éloigna dans la tristesse.

Le 13 décembre, à 0930, le porte-avions arrivait à l'entrée du port d'Halifax, accompagné de l'*Algonquin*, de l'*Iroquois* et de l'*Athabaskan*, qui avaient aussi subi des dommages pendant la tempête.

Arrimage des avions par grosse mer.



Évidemment, la température ne devait accorder aucun répit et des vents violents atteignant la force de l'ouragan retardèrent l'accostage jusqu'à 1300 pendant que les parents et amis attendaient sous une pluie battante. Le lundi matin, les employés des chantiers navals firent une inspection préliminaire des dommages causés par la tempête et il fut décidé que le *Bonaventure* irait à Saint-Jean pour y subir les réparations voulues. Il fit le voyage au port du Nouveau-Brunswick dans la journée du 10 janvier 1960 et resta entre les mains de la Saint John Drydock Company jusqu'en mars.

Les réparations furent exécutées dans la période prévue, mais le *Bonaventure* encore une fois victime de la température dut retarder son départ de 48 heures à cause des vents violents qui balayaient la région. Finalement, il put sortir du port de Saint-Jean à la première marée du 14 mars. A Halifax, une semaine entière fut occupée au réapprovisionnement et aux essais avant que le porte-avions, chargé de ses *Marker*, prenne la direction des Bermudes. La température superbe de l'île permit un nombre considérable d'exercices *Carqual* et au cours du mois, les avions du VS 880 exécutèrent 236 atterrissages avec arrêt mécanique. Pendant cette croisière, *La Hulhoise* servit d'escorte aux avions jusqu'au 24 mars et fut remplacée le lendemain par l'*Athabaskan*. Le programme d'exercices se déroula sans incident et le porte-avions revint à la jetée de *Shearwater* pour y prendre de nouveaux approvisionnements. Douze *Tracker* du VS 880 furent hissés à bord par la grue tandis que cinq hélicoptères du HS 50 vinrent se poser par leurs propres moyens au cours de la dernière phase des exercices d'escadron pour lesquels le *Bonaventure* était sorti du port le 13 avril. De bonne heure dans la matinée du 14, la base de *Shearwater* demanda au porte-avions d'essayer de retracer au radiogoniomètre un appareil *Tracker* qui n'était pas encore revenu à sa base. Bien qu'on ait pu «apercevoir» l'avion, on n'eut pas le temps de relever sa position avant de perdre le contact. Toutefois, on réussit à localiser le lieu de l'amerrissage forcé grâce à l'interception d'un message échangé entre deux stations. Le *Bonaventure* partit à toute vitesse vers la région indiquée, à une distance de 800 milles au sud-ouest. La vitesse maximum fut atteinte à 0130 mais deux heures plus tard, on apprenait que l'équipage de l'avion avait été recueilli par les gardes-côtes américains. Ayant terminé les exercices du certificat d'aptitudes, le *Bonaventure* accosta à la jetée n° 4 du chantier naval de la Marine canadienne à Halifax.²⁴ Une équipe de Radio-Canada qui était à bord depuis dix jours pour la préparation de films et d'enregistrements de télévision



Un *Tracker* décollant de la piste oblique.

en vue d'un programme spécial de célébrations de l'anniversaire de la Marine canadienne débarqua du navire à cet endroit.

Le 2 mai 1960, le *Bonaventure* reprenait la mer pour l'exercice *Shortstop*. Celui-ci commença le 4 et lorsqu'il se termina, le 17 mai, les *Tracker* du VS 880 avaient exécuté 104 vols représentant 453 heures, tandis que les hélicoptères du HS 50 avaient fait 83 vols durant 123.7 heures. Vers la moitié de l'exercice, un hélicoptère de sauvetage fut appelé à recueillir un marin malade à bord de l'ancien *Hoggatt Bay* de la Marine américaine,²⁵ qui était remorqué par un navire danois; le malade fut subseqüemment débarqué à Halifax. A diverses reprises, le porte-avions eut l'occasion de pratiquer le ravitaillement en combustible en haute mer; le *Nootka* fit son plein de mazout quatre fois, le *Haida* trois fois et l'*Iroquois* deux fois au cours du mois. Le *Bonaventure* lui-même fut approvisionné deux fois par le pétrolier américain *Calooshatchee*. Après l'exercice *Shortstop*, le navire resta deux jours à la jetée de *Shearwater*.

L'année 1960 fut un important jalon dans l'histoire de la Marine canadienne, car elle marquait le cinquantième anniversaire de sa formation.²⁶ Le 19 mai, 48 navires, dont le *Bonaventure*, prirent part à un défilé naval et les équipages de 29 navires de guerre acclamaient et applaudissaient le Chef de l'état-major naval. Cinquante avions survolèrent le défilé et, en passant en face de la tribune d'honneur au chantier naval, le porte-avions catapulta un avion *Tracker* de l'escadron VS 880. Le *Bonaventure* accosta à la jetée n° 4 et le lendemain, la flotte organisa des régates dans le bassin Bedford. Le Jour de la Marine fut célébré le 21 mai, alors que 4,538 visiteurs vinrent à bord du navire. A terre, le lundi, une foule considérable assista à une cérémonie du salut au drapeau en l'honneur de l'anniversaire de naissance de Sa Majesté. Au nombre des navires de guerre venus à Halifax pour ces célébrations, on comptait deux frégates et les croiseurs *Troubridge* et *Ulster* de la Marine britannique, ainsi que le navire-école espagnol *Juan Sebastian de Elcano*²⁷ dont les membres d'équipage furent reçus par le *Bonaventure*.

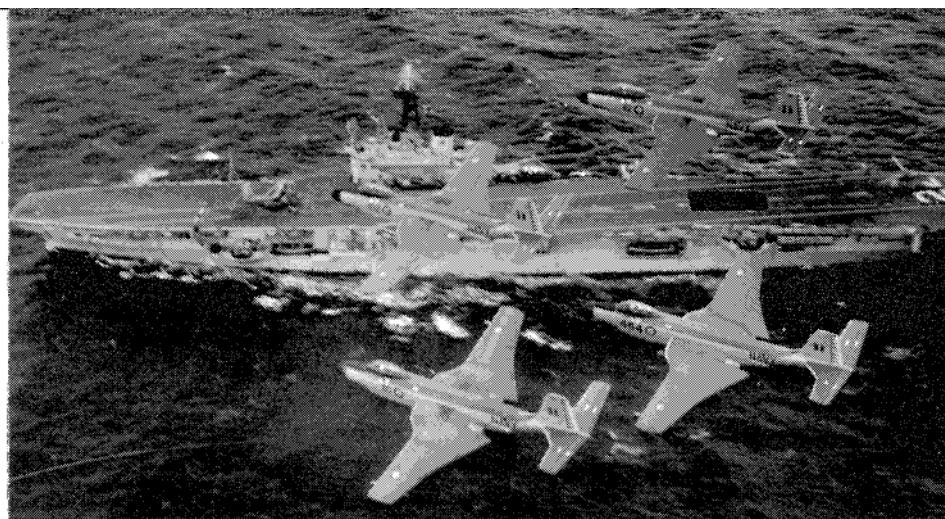
On revint à la routine ordinaire de l'entraînement le 26 mai lorsque le *Bonaventure*, escorté du *Nootka*, recommença les exercices de vol des *Tracker* et des hélicoptères en cours de route vers Philadelphie, en Pennsylvanie. Le 1^{er} juin, en arrivant au chantier naval américain, le navire effectua une salve de 21 coups de canons en l'honneur des États-Unis; on y répondit coup pour coup en l'honneur du commandant du quatrième district naval. Le porte-avions et son escorte redescendirent le Delaware le 7 pour prendre part à de nouvelles manœuvres anti-sous-marines dans la région s'étendant d'Halifax aux Bermudes, où ils furent rejoints par le sous-marin anglais *Auriga*, le *St. Croix* et le *Kootenay*. Le programme se termina à Halifax le 11 juin.

La température fut favorable au *Bonaventure* pendant la dernière partie de juin et le début de juillet. On en profita pour faire deux croisières d'entraînement, l'une aux Bermudes et l'autre dans la région avoisinante, au cours desquelles les avions de chasse, les avions anti-sous-marins et les hélicoptères furent tous employés à des exercices. Au retour à la jetée de *Shearwater*, le 15 juillet, le guidon fut transféré à bord du *Cape Scott*, tandis que le *Bonaventure* partait le lendemain pour Ingonish, N.-É.

Le porte-avions jeta l'ancre dans la baie du sud, en face de la plage d'Ingonish pour y attendre l'arrivée de Leurs Excellences le gouverneur général et madame Georges-P. Vanier qui venaient de la Keltic Lodge de la province de la Nouvelle-Écosse. Un salut royal accueillit Son Excellence à sa descente de



Décollage d'un chasseur *Banshee*.



Banshee de l'escadron VF 870 survolant le porte-avions.

l'hélicoptère tandis qu'une garde de cérémonie et le corps de musique du navire lui rendaient les honneurs. Le navire leva l'ancre et, par un après-midi ensoleillé, les escadrons embarqués donnèrent une démonstration de vol au Gouverneur général. Dans la matinée du 18 juillet jusqu'au soir du 19, la suite vice-royale fit une visite à Charlottetown, I. P.-É., tandis que le *Bonaventure* restait à l'ancre dans la baie d'Hillsborough. Il repartit le 20 dans une brume épaisse qui ne se dissipa qu'à l'entrée du port de St-Jean, Terre-Neuve. Avant son départ en hélicoptère avec madame Vanier pour l'aéroport de Torbay, le Gouverneur général fit une allocution à l'équipage réuni au garde-à-vous puis couronna sa visite en portant un toast à la Marine et en accordant l'amnistie à tous les membres de l'équipage en punition.

Après la rentrée à bord de ses hélicoptères, le *Bonaventure* reprit dans la brume la route du retour. On fit ensuite quelques essais de marche à pleine vitesse et lorsqu'on arriva au large de la Nouvelle-Écosse, les avions s'envolèrent vers *Shearwater*. On effectua une salve en l'honneur du contre-amiral Pullen qui devait bientôt abandonner le poste d'amiral commandant la côte de l'Atlantique et, pendant le dernier quart du 22 juillet, le *Bonaventure* accosta à la jetée n° 4 clôturant les opérations navales du mois pendant lesquelles il avait parcouru presque 3,500 milles. La période de radoub annuel était arrivée et tous les préparatifs à cette fin étaient terminés à la fin de juillet. Le porte-avions fut confié aux soins de la Saint John Shipbuilding and Drydock Company et ce fut pour tout l'équipage le moment des vacances et des cours d'instruction jusqu'à la fin d'octobre 1960. Un avion *Expeditor* (C-45), prêté pour la durée du radoub, rendit des services inestimables en transportant 3.5 tonnes de marchandises et plus de 400 passagers, tout en permettant aux aviateurs du navire de rester en forme.

Le 14 novembre, le *Bonaventure* était de retour à Halifax et prêt à prendre la mer. A partir de cette date jusqu'au 28 du mois, le porte-avions, escorté par le *Cayuga*, s'occupa de l'entraînement du premier détachement.



Un *Tracker* rompt la formation.

chement du VS 880 et du VF 870. Le *Bonaventure* passa la plupart des nuits à l'ancre dans la baie de Sainte-Marguerite, où il fit des essais d'inclinaison dans l'après-midi du 23 novembre. Les postes de vol furent fermés à la fin de ces exercices et le porte-avions alla s'amarrer à la jetée nord de l'Annexe navale du sud, de Boston. Après les visites officielles de rigueur, le capitaine O'Brien prit part à une cérémonie de plantation d'arbres, le 30 novembre. Le *Bonaventure* avait apporté à son bord deux érables provenant de Kentville (N.-É.), que le gouvernement canadien avaient offerts en cadeau pour remplacer des arbres détruits l'automne précédent par un ouragan, près des quartiers de l'amiral. Le contre-amiral C. F. Espe, de la Marine américaine, et l'honorable S. D. Hemsley, consul général du Canada, donnèrent le premier coup de pelle et les arbres furent plantés en face de la résidence au son de la musique de la fanfare de la base navale de Boston.

Le *Bonaventure* et le *Cayuga* reprirent la mer le 5 décembre et les exercices de vol recommencèrent. Le VF 870 participa à un exercice d'appui de l'Armée au camp de Gagetown, au Nouveau-Brunswick, du 6 au 9 du mois. Le chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral H. S. Rayner, DSC, CD, MRC, et le commodore Medland, commandant des casernes, vinrent de *Shelburne* par hélicoptère et le *Bonaventure* se dirigea vers son rendez-vous avec le groupe opérationnel 301.* L'amiral passa successivement à bord du *Cape Scott* et du *Crescent* afin de mieux observer les manœuvres et, à 1700 le 15 décembre, il partait à bord d'un *Tracker* pour la station de l'ARC à Greenwood (N.-É.). Le groupe opérationnel revint à Halifax le 16 décembre. Le commodore Medland fut transporté au chantier naval par hélicoptère et le *Bonaventure* s'amarra à la jetée n° 4. Le 19 décembre 1960, le porte-avions hissait de nouveau le guidon de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique au retour du

* Le groupe se composait des navires canadiens *Cape Scott*, *Haida*, *Sioux*, *Micmac*, *Crescent*, *Nootka*, *Inch Arran*, *Outremont* et *Victoriaville*.

commodore Plomer après un séjour sur le *Cape Scott*.

Les équipes de commandement et d'opérations du porte-avions assistèrent aux cours de l'École interarmes de guerre sur mer à Halifax, du 18 au 24 janvier 1961, pour y prendre des instructions et participer à des exercices préparatoires aux prochaines manœuvres anti-sous-marines de l'OTAN. Dans la soirée du 24, le *Bonaventure* partit de sa base portant des membres de la Commission permanente canado-américaine de défense et, après les avoir débarqués quelques jours plus tard par hélicoptère à la base de l'aviation américaine aux Bermudes, on passa à des exercices au large des îles.

Par une mer agitée, le *Bonaventure* se rendit ensuite à Norfolk, en Virginie, où, à l'entrée du port, il tira un salut national aux États-Unis, suivi d'un salut personnel à l'amiral R. L. Dennison, commandant en chef de la flotte américaine de l'Atlantique. Le contre-amiral K. L. Dyer, DSC, CD, MRC, qui venait d'être nommé commandant de la côte de l'Atlantique arriva deux jours plus tard et après avoir aussi pris à son bord 34 membres de la conférence annuelle anti-sous-marine de l'OTAN, le porte-avions repartit le 13 février en compagnie des navires *Columbia*, *Chaudière*, *Kootenay*, *Terra Nova* et *Restigouche*, pour l'exercice *Tout droit*. A 2000 le 14, cet exercice était terminé et après avoir débarqué ses passagers à Norfolk, le porte-avions retourna dans les eaux des Bermudes. Les six semaines qui suivirent furent employées à des exercices, sauf pendant une brève visite de six jours à Porto Rico. Rentrant à sa base le 28 mars, le porte-avions dut passer la nuit au large à cause des vents violents qui balayaient l'entrée du port, mais le lendemain après-midi il put finalement entrer au chantier naval.

Le 5 avril, des *Banshee*, des *Tracker* et des hélicoptères, s'envolant du pont du *Bonaventure*, donnèrent une démonstration de vol au ministre de la Défense nationale, l'honorable D. L. Harkness, qui était venu par avion de *Shearwater*. On transporta ensuite le ministre à la station aérienne et le *Bonaventure* s'amarra à la jetée de *Shearwater* pour s'y préparer à un autre exercice de l'OTAN, le *New Broom X*. Ces manœuvres et deux croisières locales ayant pour objet de présenter des démonstrations de vol aux membres du Collège de l'état-major de l'Armée, occupèrent le navire pendant le reste du mois, après quoi il resta au quai pendant quelque temps pour l'exécution de travaux d'entretien.

Le guidon fut transféré au *Cape Scott* et, avec ses escadrons à son bord, le *Bonaventure* reprit la mer le 23 mai, accompagné de l'*Algonquin*. Le lendemain, celui-ci fut remplacé par le *Sioux* comme escorteur



Groupe de *Tracker* de l'escadron VS 880.

des avions et les exercices d'entraînement se poursuivirent en dépit d'une grosse mer; cette phase prit fin au quai de la station aéronavale de Quonset-Point, dans le Rhode-Island. Pendant son séjour dans ce port, le *Bonaventure* participa à des célébrations locales et mit à terre deux détachements de 50 hommes chacun qui prirent part aux cérémonies du Kingston Decoration Day, à Woonsocket, Rhode-Island. Puis le porte-avions retourna à ses exercices qui durèrent jusqu'au 6, après quoi il entra en compagnie du *Sioux* au port militaire de Brooklyn, New York.

Le 10 juin, le *Bonaventure* tira rudement de leur somnolence les pigeons et les étourneaux, sans parler de la population des alentours par une salve de 21 coups de canon en l'honneur de l'anniversaire de Son Altesse royale le prince Philip. Sauf ce feu d'artifice, aucun incident ne marqua cette visite et les navires repartirent dans les 48 heures pour se joindre aux exercices du groupe opérationnel 83.3, composé d'un porte-avions et de cinq destroyers sous le commandement du contre-amiral G. Koch de la Marine américaine. Le groupe canadien fut renforcé par l'*Athabaskan* et toute la flotte s'employa à dépister les deux sous-marins américains qu'on lui avait donnés comme cibles. Pendant une journée, le *Bonaventure* eut la direction des opérations, le contre-amiral Koch étant venu de l'*Essex*, son navire-amiral, par hélicoptère. Ayant terminé leur part des exercices, le *Bonaventure* et l'*Athabaskan* se détachèrent du groupe et rentrèrent à Halifax le 26 juin.

Pendant le mois de juillet 1961, le porte-avions participa de nouveau à de grandes manœuvres de l'OTAN au cours desquelles ses avions effectuèrent de fréquents vols. Pendant l'un de ces exercices, un Sikorsky du HS 50 tomba en mer à l'avant du navire, mais l'équipage fut sauvé par le destroyer américain *Voorhis*, l'un des deux escorteurs. Dans la matinée du 12, dix journalistes de l'OTAN arrivèrent à bord d'un *Tracker* venant du navire américain *Independence*. Un peu plus tard, le contre-amiral Bryan, de la Marine américaine, venu à bord par le moyen

d'une ligne de sauvetage tendue entre le pétrolier américain *Neosho* et le *Bonaventure*, pendant que ce dernier faisait son plein de combustible, fit une conférence à un groupe de journalistes, après quoi il retourna par avion au navire américain *John Paul Jones*. Subséquemment, on étudia à Norfolk les leçons tirées de l'exercice *Riptide II*.

Deux mille visiteurs vinrent à bord du *Bonaventure* le Jour de la Marine à Halifax où il demeura de la fin de juillet jusqu'à la troisième semaine de septembre. Battant maintenant le pavillon du nouvel officier en chef de bord (Atlantique), le commodore M. G. Stirling, CD, MRC, et sous un nouveau commandant, le capitaine F. C. Frewer, CD, MRC, le *Bonaventure* partit pour de nouveaux exercices dans les eaux septentrionales, ayant à son bord le 1^{er} détachement du VS 880, le HS 50 et le 1^{er} détachement du HU 21. Il se dirigea par le détroit de Belle-Isle vers les régions des exercices au large de la côte du Labrador et les opérations de vol furent déclenchées le 25 conformément au programme de l'exercice *Jas-wex 3/61*. A la fin de ces manœuvres, le *Restigouche*, le *St. Croix* et le *Haida* entrèrent dans la baie d'Hamilton pour s'y ravitailler et le *Bonaventure* les y suivit de bonne heure le 1^{er} octobre. Quelques heures plus tard, il levait l'ancre et, rendu au large, il lança quatre *Tracker* qui s'envolèrent vers l'aéroport de Goose Bay. Les avions revinrent vers 1900 et le *Bonaventure* prit ensuite la direction du nord avec son escorte de destroyers.

L'exercice *Trapline*, commencé dans la soirée du 2 octobre avait pour objectif la détection d'un sous-marin «ennemi», l'*Aurochs*, par les navires et les avions des forces adverses. La région de l'exercice était couverte d'icebergs et de glaces flottantes qui tenaient les hommes de quart en alerte, en particulier durant la nuit, et rendaient plus difficile la tâche des avions de reconnaissance qui consacrèrent une partie de leur temps à l'inspection de faux contacts. L'hélicoptère de sauvetage et de service du *Bonaventure* (familièrement appelé «Pedro», le petit âne) fut très occupé par le transfert d'hommes et de matériel entre les différents navires. Au cours de leurs missions, les *Sikorsky* firent huit atterrissages sur les plates-formes des destroyers d'escorte, 20 sur le *Neosho* et 130 sur le pont du porte-avions.

La première journée, on ne réussit à relever aucune trace du sous-marin et, le 3 octobre, le *Restigouche*, le *St. Croix* et le *Haida* furent envoyés en patrouille dans la région qui sépare les îles Resolution et Button, à l'entrée du détroit d'Hudson. Ce groupe ne put dépister «l'ennemi» avant le 7 du mois, alors qu'on l'aperçut tentant de sortir de la baie d'Ungava et

qu'on l'attaqua avec succès. Dans l'intervalle, le *Bonaventure*, en compagnie de l'*Algonquin* et du *Huron*, était entré dans la baie d'Ungava par le détroit Gray pour y pratiquer des opérations aériennes. L'exercice *Trapline* prit fin à 2100 le 8 octobre et l'escadre se reforma pour le retour. En route, des groupes d'officiers et d'hommes d'équipage furent échangés entre le *Neosho* et le *Bonaventure*; les premiers restèrent à bord du *Bonaventure* pendant 24 heures pour y prendre le dîner du Jour d'Action de grâces avec leurs hôtes, tandis que les marins canadiens passèrent sur le pétrolier le dernier jour du voyage en mer avant l'arrivée à Halifax.

Revenu à son port d'attache, on accorda un répit de dix jours au *Bonaventure* après son voyage de 5,200 milles, avant qu'il reprenne les exercices d'entraînement au large de la côte de la Nouvelle-Écosse. La première période fut marquée par le retour des *Banshee* du VF 870, dont les pilotes devaient subir de nouveaux tests d'aptitude. Le 14 novembre 1961, le *Bonaventure* et le *Columbia* avaient quitté les Bermudes vers Charleston quand, à 1130 eut lieu le 9,000° atterrissage avec arrêt mécanique pratiqué à bord du porte-avions depuis son entrée en service. Cet atterrissage fut fait par le lieutenant K. Miller, de la Marine américaine, dans un avion CS2F. Le *St. Croix* et le *Restigouche* arrivèrent sur les lieux et l'on commença des exercices dans la zone opérationnelle avec le sous-marin américain *Trout*. Celui-ci se révéla un adversaire redoutable et l'on tira de ces exercices des leçons importantes. Le *Bonaventure* entra ensuite dans le port de Charleston, en Caroline du Sud, où il s'amarra à la jetée Kilo. Le dimanche, une revue des équipages de la flotte eut lieu à la base navale, revue à laquelle participèrent 100 officiers et 600 hommes d'équipage du porte-avions. Après une semaine agréable au cours de laquelle les citoyens de l'endroit s'employèrent à agrémenter la visite des Canadiens, le *Bonaventure*, le *Columbia*, le *Restigouche* et l'*Iroquois* descendirent le fleuve vers la mer. Au large de Quonset-Point, le porte-avions se détacha de son escorte et vint s'amarrer à la jetée familiale de la station aérienne. Un repos de trois jours précéda les exercices anti-sous-marins d'automne à la suite desquels le *Bonaventure* rentra à Halifax. En faisant la revue des opérations de l'année 1961, on constata que les appontages avec arrêt mécanique avaient atteint le nombre de 2,920.

Au cours de sa longue carrière, le porte-avions a reçu un grand nombre de visiteurs et le premier groupe qui se présenta en 1962 venait du Collège de la défense nationale. Plus tard en janvier, on remorqua le *Bonaventure* à la jetée de Shearwater où il prit

à son bord douze *Tracker* du VS 880 en vue des prochains exercices. Au cours des semaines qui suivirent, les avions et les hélicoptères qui l'avaient escorté pendant sa sortie en mer, firent de nombreux exercices de patrouille et d'interception. L'entraînement suivi des équipages aériens se continua même pendant la visite du *Bonaventure* à San Juan, Porto Rico, vers la mi-février, alors que le VF 880 et le HS 50 continuèrent leurs vols à partir de l'aéroport d'Isla Grande. Au début de mars, les escadrons revinrent à bord pour le voyage aux Bermudes, où le porte-avions jeta l'ancre le 5 dans la baie Grassy. L'*Algonquin*, le *Huron* et le *Haida* l'accompagnèrent le lendemain pour participer aux opérations dans la région de Newport et aux exercices avec le groupe opérationnel américain 83.4.

Trois frégates du septième groupe d escorte canadien, le *Victoriaville*, l'*Outremont* et le *Lanark*, qui avaient accompagné le *Bonaventure* à San Juan, quittèrent les Bermudes pour leur base vers le milieu de mars tout en pratiquant des exercices de convoyage en cours de route. Le *Bonaventure* entra en contact avec ce groupe et, à partir du 14, lui donna un appui aérien à longue portée. Des défauts mécaniques obligèrent le *Haida* à rentrer seul à Halifax, mais les deux autres destroyers et le *Bonaventure* se joignirent au «convoi». Plus tard, le porte-avions s'en détacha pour des essais de vitesse et rentra à son port d'attache le 16 mars. Depuis le départ de Porto Rico, sept aviateurs argentins étaient à bord à titre d'invités pour acquérir de l'expérience dans les opérations aériennes et navales et, à cette occasion, l'attaché naval de leur pays au Canada, le contre-amiral E. G. M. Grunwaldt, de la Marine de l'Argentine, fut reçu à bord par l'amiral commandant la côte de l'Atlantique au retour du *Bonaventure*. Après une visite du navire, le groupe qui comprenait les aviateurs en visite fut reçu à dîner par l'officier en chef de bord (Atlantique).

Les unités aériennes et navales du commandement de l'Atlantique furent déployées au début d'avril 1962 pour des exercices au large de la Nouvelle-Écosse. Le *Bonaventure* fit évoluer ses *Tracker* et ses *Sikorsky* en présence du chef d'état-major de la Marine et de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique jusqu'au 10 du mois, lorsque ces deux officiers passèrent à bord du *Crescent* par la ligne de sauvetage au moment du ravitaillement en mazout du destroyer. Le 19 avril, le porte-avions avait complété ses exercices du mois et avait enregistré aussi son 10,000^e appontage avec arrêt mécanique.

Pendant les premiers mois de l'été, le *Bonaventure* poursuivit son programme de vols d entraînement à la

station et au cours de croisières; il ne l'interrompit que pour des escales à Norfolk et aux Bermudes. Le 16 juin, il sortit du port d'Halifax avec des appareils du VS 880 et du HS 50 et un autre du VX 10 pour aller à un rendez-vous avec le cinquième escadron canadien d escorte. Le *Bonaventure*, le *Terra Nova*, le *Kootenay* et le *Gatineau* formèrent un demi-cercle autour du *Chaudière* et, à 1115, après que trois *Tracker* de Shearwater eurent survolé la flotte en un salut d'adieu, les navires arrêtèrent leurs machines pendant qu'on immergeait les cendres de feu le médecin commodore A. McCallum, OBE, VRD, MRC. A la conclusion de la cérémonie, le *Chaudière* rentra au port avec les personnes qui y avaient assisté et les autres navires continuèrent leur route vers les mers du sud.

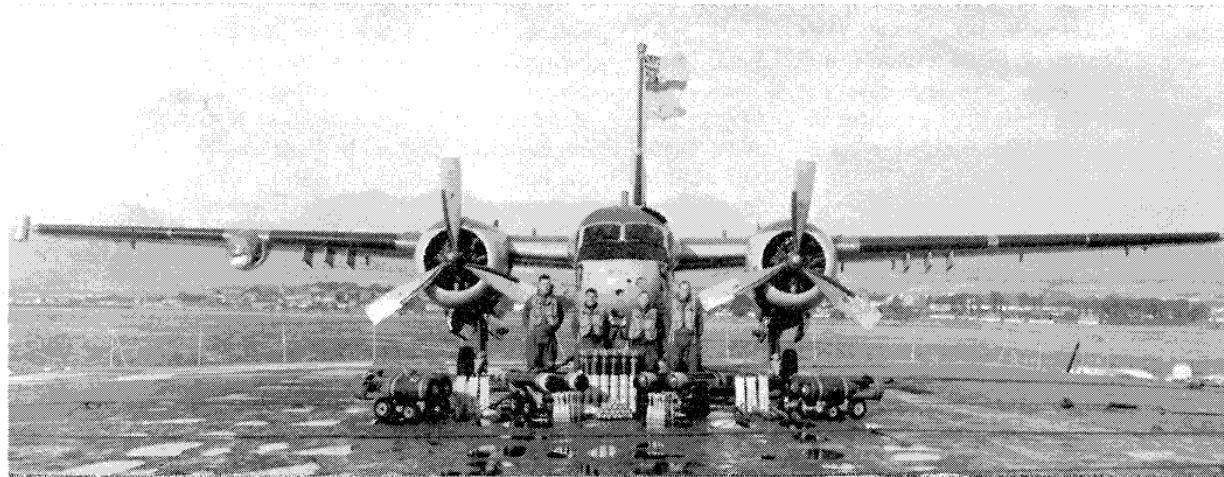
La plus grande partie du mois de juin fut employée au programme d exercices *Jaswex 62* qui était encore en cours quand, le 26, le yacht de la marine canadienne *Pickle* qui venait de participer à la course de Newport aux Bermudes traversa la région en route pour Halifax. Dans la matinée du 28 juin, ayant laissé le *Kootenay*, le *Restigouche* et le *Gatineau* continuer les exercices *Jaswex*, le *Bonaventure* prit la direction du nord, en compagnie du *St. Croix*, tout en continuant aussi longtemps que possible à collaborer par l'appui de ses avions. Le commodore Stirling fut transporté par avions à Shearwater et le navire revint à ses parages familiers du port d'Halifax.

Battant le guidon de l'officier en chef de bord (Atlantique), le *Bonaventure* reprit la mer le 3 juillet. Six destroyers se joignirent à lui pour une série d exercices anti-sous-marins dont 24 heures furent employées à la recherche du sous-marin «ennemi» *Alderney*. Ces manœuvres prirent fin le 6 juillet et huit *Tracker* s'envolèrent à l'aéroport de Québec où ils devaient rester pendant le séjour du *Bonaventure* dans ce port; les avions furent suivis d'un hélicoptère portant le commodore Stirling qui allait faire ses visites officielles aux dignitaires de l'endroit. Amarré à la jetée de l'Anse-au-Foulon, le porte-avions souleva l'intérêt d'un grand nombre de citoyens et de touristes. Le samedi, l'officier en chef de bord (Atlantique) donna sur le pont de vol une réception à 250 invités civils et militaires, laquelle fut suivie sur la jetée d'une cérémonie imposante de la descente du drapeau par un contingent du *Cornwallis*. Une cérémonie semblable se déroula le lendemain soir à la citadelle sous la présidence du commodore P. Earl, CBE, CD, MRC (retraité). Finalement, le *Bonaventure* se déchaîna du quai après avoir reçu environ 16,000 visiteurs pendant les périodes permises, tandis qu'il avait été l'objet de la curiosité de plusieurs autres millions de



«Hors des cales». Décollage d'un HS 50.

Un Tracker, son équipage et son armement à bord du *Bonaventure*.



personnes qui l'observaient du rivage.

Le temps du radoub étant arrivé, le *Bonaventure* retourna à Halifax et procéda au déchargement de ses munitions, tâche qui fut exécutée en un peu moins de dix heures. On amena le guidon de l'officier en chef de bord et, le 23 juillet, le navire arrivait à Lauzon, P.Q. Dès son arrivée, le *Bonaventure* et un cargo suédois furent placés dans le bassin de radoub dont on commença immédiatement l'asséchement. L'équipage réduit fut logé à bord du *Cape Scott*, à l'entrée du bassin de radoub et la plus grosse et la plus importante unité de la Marine canadienne fut confiée aux ouvriers des chantiers navals.

Au moment où nous écrivons ces lignes, le *Bonaventure* est en service depuis plus de cinq ans et demi et le sera probablement longtemps encore. Le Canada étant fortement attaché à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord pour la défense du monde libre, il n'y a aucun doute que le porte-avions continuera, comme par le passé, à collaborer avec les navires de guerre des pays alliés. Sa vieille devise française «Non Por Nos Toz Seus» convient bien à la situation actuelle des nations, alors que la coopération et l'aide mutuelle sont indispensables à la survie humaine.

RÉFÉRENCES

¹Le coût définitif du *Powerful*, à l'exclusion de certaines pièces d'équipement nord américain, s'éleva à 31 millions de dollars. NS 8000-CVL 22.

²*Ibid.* Lettre du Haut commissaire du Royaume-Uni au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures.

³*Ibid.* Copie du contrat.

⁴Occupant une place d'honneur dans la salle du mess du *Bonaventure*, on voit une carte à trois dimensions de l'île, œuvre personnelle présentée au navire par M. E. D. Baldock, cartographe en chef de la section du dessin et de l'impression des cartes, ministère des Mines et des Relevés techniques, Ottawa.

⁵Blodwen Davies, *Gaspé, Land of History and Romance*, Toronto, 1949.

⁶L'angle optimum varie suivant chaque classe de porte-avions.

⁷Le principe en est celui d'un cylindre à rainure n'ayant ni bâliers ni moufles hydrauliques. L'avion est relié à un crochet fixé directement à un piston poussé dans le cylindre par la vapeur à haute pression venant des chaudières du navire. Une fermeture hermétique assure l'étanchéité du cylindre à rainure.

⁸L'efficacité de l'officier de signalisation ou «Batsman» au cours des atterrissages de nuit avait été considérablement accrue dans la Marine canadienne en 1954, grâce à une invention du lieutenant-commander S. E. Soward, CD, MRC. Des barres de lucite d'un pouce et demi de longueur étaient attachées à l'uniforme et à des battes de forme spéciale. Lorsque la lumière de petites ampoules était réfléchie le long des barres de lucite, celles-ci devenaient visibles aux avions jusqu'à une distance de plus de 1,000 pieds.

⁹Les essais ont démontré que ce système peut extraire 100 p. 100 de l'eau et 99.9999 p. 100 des poussières qui contaminent les carburants d'aviation. La différence de .00001 p. 100 est une tolérance acceptable.

¹⁰Lors de la cérémonie de la mise en service, le *Bonaventure* battait les pavillons de la Marine anglaise et de la Marine canadienne, mais dès le lendemain, il reprenait le pavillon de la marine marchande vu qu'il était encore entre les mains des constructeurs. Aussitôt après son acceptation, il reprit de nouveau le pavillon de la Marine anglaise.

¹¹Au cours de ces exercices, le lieutenant A. P. Lavigne, de la Marine canadienne, fit le 30,000^e atterrissage sur le *WASP* depuis que ce navire avait été remis en service en 1951.

¹²Les *Banshee* ne firent que toucher le pont et continuer immédiatement leur vol, car la catapulte du *Bulwark* n'avait pas encore été essayée avec une charge égale au poids des appareils.

¹³Le ravitailleur de sous-marins *Maidstone*; le croiseur *Ceylon*; six destroyers; deux frégates; deux sous-marins, deux navires auxiliaires et le porte-avions *Bulwark*.

¹⁴La flotte canadienne qui participa aux exercices Maple

Royal était composée des navires *Bonaventure*, *St. Laurent*, *Ottawa*, *Assiniboine*, *Saguenay*, *Algonquin*, *Haida*, *Micmac*, *Nootka*, *Sioux*, *Outremont*, *La Hulloise*, *Swansea*. Les sous-marins *Alcide* et *Amphion* de la sixième escadre de sous-marins basée à Halifax furent aussi employés avec la flotte canadienne.

¹⁵Pendant cette période de radoub, un village de tentes fut dressé à Oak Point, sur le fleuve Saint-Jean pour les familles des membres de l'équipage. L'Armée avait prêté des tentes, des planchers, des lits, des matelas, des chaises et des tables, tandis que des amis et d'autres autorités collaboraient de diverses manières au succès de l'entreprise. Une équipe de six hommes (dirigée par l'officier de liaison du navire avec l'Armée), dénommée «Compagnie de construction du Bonaventure» s'était mise à l'œuvre vers la mi-mai et les premiers campeurs arrivèrent en juin. Quand le village fut finalement démolie, on était d'accord pour dire que le camp avait été un grand succès et avait fourni des vacances peu coûteuses et agréables aux parents et aux enfants.

¹⁶Privé du *Huron* qui était venu en collision avec le destroyer français *Maille-Breze* au cours de l'exercice *Medas-wex 27* et qui était en réparations au bassin de radoub de Toulon.

¹⁷A la fin de 1958, le *Bonaventure* avait reçu quatre trophées en argent apportés au Canada par le premier lord de l'Amirauté, le comte de Mountbatten de Burma, KG, PC, GCB, GCSI, GCIE, GCVO, DSO, LLD, DCL, D. Sc. Ces trophées, qui comprenaient une coupe à fleurs, un saupoudroir à sucre, un pot à bière à deux anses et un briquet en cristal et en argent, avaient été autrefois présentés au *Bonaventure*, cinquième de ce nom, pendant la Première Guerre mondiale de 1914-1918. La Marine canadienne aura la garde de ces trophées aussi longtemps qu'elle aura un navire portant le nom de *Bonaventure*.

¹⁸Ministre des Affaires étrangères de la Hollande, président du Conseil de l'OTAN et représentant permanent au Conseil.

¹⁹Henry Hudson, navigateur et explorateur anglais, avait entrepris de trouver un passage vers la Chine, soit par la route du nord-est, soit par celle du nord-ouest, pour le compte de la Compagnie des Indes orientales néerlandaises. Parti de Texel le 6 avril 1609, il atteignit la mer de Barents le mois suivant. Quelques membres de son équipage s'étant découragés et mutinés, Hudson changea son plan et fit route vers la Virginie, espérant trouver un passage vers les 40 degrés de latitude nord. Un accident survenu le 5 juin obligea le *Half Moon* à faire relâche dans la rivière Kennebec. Le 3 septembre, Hudson entra dans la baie de New York et remonta sur une distance de 150 milles le fleuve qui porte aujourd'hui son nom, soit approximativement jusqu'à l'emplacement actuel de la ville d'Albany. Ayant constaté que cette route ne conduisait ni aux mers du sud ni à la Chine, il rebroussa chemin. *Encyclopedie Britannica*, Toronto, 1955.

²⁰50° 15' N 43° 30' O. Les navires de la flotte anglaise étaient postés à des intervalles de plusieurs centaines de mil-

les à partir de la côte britannique jusqu'au milieu de l'océan. A partir de ce dernier point, jusqu'à la côte de Terre-Neuve, la garde était montée par les navires de guerre canadiens *Bonaventure*, *Crusader*, et les frégates *Lanark* et *Cap de la Madeleine*.

²¹L'amiral sir W. Davis, KCB, DSO, avec agrafe, (commandant en chef des forces alliées de l'Est de l'Atlantique).

²²Abréviation de «Navy Army and Air Force Institutes.»

²³Durée de la force 12 (64-71 nœuds): 1000/6°-1500/6°; Vitesse maximum du vent (moyenne): 68 nœuds à 1000/6°. Hauteur maximum estimative des vagues: 65 pieds.

²⁴Pendant cette croisière, le *Bonaventure* enregistra son 100,000^e mille de parcours depuis son entrée en service. Un

Tracker exécuta aussi le 5,000^e atterrissage avec arrêt mécanique sur le porte-avions. Tout de suite après ce dernier fait, au cours d'une cérémonie burlesque sur le pont de vol, le capitaine O'Brien décerna des «décorations» appropriées à l'équipage de l'avion.

²⁵Ancien porte-avions et escorte d'hélicoptères (CVHE) de 10,400 tonnes, construit en 1943 pour servir de porte-avions d'escorte.

²⁶Une goélette carrée à quatre mâts de 3,420 tonnes (aux trois quarts de sa charge). Ce navire porte le nom de Juan Sebastian del Cano, premier circumnavigateur du globe (1519-1526), qui prit le commandement de l'expédition de Magellan après que ce dernier eut été tué aux Philippines.

CHAPITRE IX

«AVIONS CONTRE SOUS-MARINS»

Au cours des chapitres précédents, nous avons fait voir comment, depuis 20 ans, l'aéronautique navale du Canada s'est développée à partir d'un petit noyau d'enthousiastes convaincus en une arme solidement organisée, comprenant le dixième de toute la Marine militaire canadienne, qui elle-même a plus que doublé ses forces depuis 1950.¹ Après avoir relaté la vie quotidienne de chaque porte-avions qui a été à tour de rôle le centre de la flotte, nous nous proposons maintenant d'examiner le rôle de l'aviation navale dans la défense nationale, les tâches qu'elle a été appelée à exécuter et ses perspectives d'avenir.

Conçue au cours de la Seconde Guerre mondiale comme arme anti-sous-marin, l'aéronavale était à peine née que des considérations extérieures commencèrent à exercer leur influence sur l'élaboration des plans d'avenir. En premier lieu, la défaite de la campagne anti-sous-marine de l'ennemi dans l'Atlantique Nord et le succès de l'invasion de l'Europe en 1944 démontrent la nécessité de modifier la composition de la flotte canadienne pour son emploi en Extrême-Orient. Dans cet immense théâtre d'hostilités, il fallait organiser des groupes opérationnels de porte-avions pour combattre la flotte japonaise et porter des coups décisifs à ce vaste empire. Cette nouvelle situation tactique répondait au désir de la Marine canadienne de se diversifier pour la période d'après-guerre, et motiva l'autorisation de l'acquisition de porte-avions légers pour la flotte.

Après la capitulation du Japon en 1945, la Marine canadienne fut rapidement démobilisée comme d'ailleurs toutes les forces militaires des Alliés occidentaux. Heureusement, les projets et l'entraînement en vue de l'organisation d'une nouvelle aéronavale avaient fait trop de progrès pour qu'on puisse les abandonner complètement comme en 1918, mais la lutte pour la survie fut dure. Un grand nombre d'aviateurs formés avec tant de soins et de patience

reprisent joyeusement la vie civile. Ceux qui restèrent durent se réorganiser avec la perspective de ressources financières grandement réduites et l'abandon du projet d'acquisition d'un second porte-avions léger eut des conséquences adverses au développement de l'arme aérienne des années qui suivirent. La plus grande faiblesse du nouveau service aéronaval se trouvait dans la carence d'officiers supérieurs expérimentés et capables de le diriger dans la bonne voie.* Pendant les années qui suivirent immédiatement la guerre, les capitaines Lay et Bidwell qui avaient commandé respectivement le *Nabob* et le *Puncher* eurent à tour de rôle la direction des opérations aériennes jusqu'à ce qu'ils fussent appelés à de plus hautes fonctions. Pour remplacer ces officiers expérimentés, la Marine dut s'adresser à l'extérieur. A partir de 1946, Ottawa eut recours aux services de toute une succession d'experts en aviation empruntés aux Marines britannique et américaine. Le premier de ceux-ci fut le capitaine Rotherham, de la Marine britannique,[†] qui remplit d'abord les fonctions d'adjoint du directeur de la division aéronavale, puis de directeur de la division, et finalement de directeur de l'aviation navale, pendant la période de juin 1946 à janvier 1949. En avril 1949, le commodore Lay, ayant terminé sa période de service au poste de chef adjoint de l'état-major de la Marine-Plans (Air), fut remplacé par le premier des quatre plus anciens capitaines de la Marine britannique qui ont occupé le poste de chef adjoint d'état-major de la Marine (Air) avec le grade de commodore de deuxième classe pendant la durée de ces fonctions.

* En avril 1948, l'aviation a été directement représentée au Conseil de la marine, un pas important recommandé par le capitaine Lay dans ses divers rapports concernant la force aérienne. Pour de plus amples détails concernant l'organisation du Quartier général, voir l'appendice A.

[†] Voir page 18.

D'après ce qui précède, on peut voir qu'au début l'aviation navale, souffrant d'un manque de personnel et dotée d'avions désuets, ne pouvait jouer qu'un rôle secondaire dans la flotte qui elle-même était victime du «délaissement» de l'après-guerre et devait répartir parcimonieusement ses maigres ressources dans toutes les directions.² Mais en 1948, il se produisit un changement dans la situation internationale et, avec la venue des expressions «Rideau de fer» et «Guerre froide», les puissances occidentales se rendirent compte qu'elles ne pouvaient laisser plus longtemps leur défense s'affaiblir en face de la provocation et de l'agression. C'est ce qui aboutit à la formation de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord à laquelle le Canada s'engagea à fournir des forces anti-sous-marines, division de la guerre navale dans laquelle sa marine avait acquis la plus grande expérience.³ A partir de cette époque, l'aéronavale est devenue un élément d'importance croissante dans l'évolution de la flotte.

La reconstruction des organisations internationales de défense était à peine commencée que la guerre éclatait en Corée et les Nations Unies durent envoyer des forces militaires en Extrême-Orient. Trois destroyers canadiens, le *Cayuga*, le *Sioux* et l'*Athabaskan* étaient sur les lieux moins d'un mois après le début des hostilités. La question qui préoccupait au suprême degré les autorités navales des Nations Unies était celle de l'emploi possible de sous-marins par les communistes, mais après quelques mois, il devint évident que l'action navale de l'ennemi était quantité négligeable, et se limitait au minage des eaux côtières. Les avions basés sur les porte-avions des Nations Unies furent en conséquence principalement employés à l'appui des troupes de terre et aux raids de bombardement et de mitraillage. En conséquence, on ne donna pas suite aux propositions faites en 1951 et en 1952 d'envoyer le *Magnificent*⁴ en Corée, vu que notre aéronavale était constituée en force anti-sous-marine et que son entraînement et ses moyens de transport n'indiquaient pas son emploi.

Comme on avait renoncé à l'envoi du *Magnificent*, il était peu probable que l'aéronavale soit appelée à participer au conflit. Toutefois, en mai 1953, à la suite d'une demande officielle de l'Amirauté, le Comité de défense du cabinet autorisa le prêt de douze chasseurs *Sea Fury* et de 14 pilotes pour servir à bord du *Warrior*, de la Marine britannique, dans les eaux de la Corée.⁵ On commença même des exercices d'entraînement spécial du VF 871,* mais l'armistice

fut conclu le 27 juillet et les services de l'escadron ne furent pas requis.

L'aéronavale canadienne n'eut pas l'occasion de combattre en Corée, mais deux de ses officiers prirent part à cette campagne. Le lieutenant-commander D. H. F. Ryan, MRC, fut envoyé sur les lieux à titre d'observateur naval chargé de faire des rapports sur toutes les questions relatives à l'emploi des forces navales des Nations Unies et en particulier de l'aviation. Il servit subseqüemment sur deux porte-avions, le *Theseus* de la Marine britannique et le *Philippine Sea* de la Marine américaine, ainsi qu'avec le Détachement de contrôle tactique aérien attaché au 5^e Corps de cavalerie américaine, après quoi il fit des rapports⁶ élaborés sur la fonction de l'aéronavale dans la guerre. Le second aviateur⁷ de la Marine canadienne envoyé en Corée fut le lieutenant (P) J. J. MacBrien, MRC, échangé avec la Marine américaine quand son escadron, le n° 781, doté d'avions à réaction *Panther*, fut embarqué à bord du navire américain *Oriskany*. Ce porte-avions fut attaché à la Force opérationnelle 77 sur la côte de la Corée en novembre 1952. Au cours des six mois qui suivirent, le lieutenant MacBrien effectua 66 vols dont environ 50 consistaient en des missions de bombardement d'objectifs terrestres, de zones de concentration, de centres industriels, d'installations ferroviaires et de centrales électriques. En décembre, il participa à la plus importante opération de porte-avions jusqu'à cette époque, celle de l'attaque aérienne de quatre importantes bifurcations ferroviaires de la Corée du Nord.[†] Son rôle au cours de ces opérations valut à MacBrien la première décoration de la Croix du service distingué en aviation (DSC) accordée par les États-Unis à un officier de la Marine canadienne. Voici la citation qui l'accompagnait:

«Pour son courage extraordinaire en pilotant un chasseur à réaction au cours d'une mission de combat dans le ciel de la Corée du Nord communiste le 1^{er} février 1953. Le lieutenant MacBrien était à la tête d'une escadrille d'avions à réaction chargée d'attaquer un dépôt de ravitaillement de l'ennemi près de la ville de Pukchong, sur la route d'approvisionnement vitale de la côte est.»

Cette mission fut exécutée, en dépit du mauvais temps et d'un feu anti-aérien des plus violents, «avec une direction courageuse et une habileté consommée des pilotes».

Pendant que des combats sanglants faisaient rage dans toute la péninsule de la Corée avec des succès divers pour les deux côtés et que les forces navales américaines maintenaient un blocus plutôt monotone, les nations de l'Organisation du Traité de l'Atlantique

* Voir page 64.

† Un endroit, Hysinjin, fut complètement détruit.

Nord procédaient lentement à leurs préparatifs. Du point de vue de la Marine canadienne, un événement significatif fut la nomination, le 30 juin 1952, d'un amiral américain au poste de Commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique (SACLANT), ayant son quartier général à Norfolk, en Virginie. Dans la hiérarchie du commandement naval de l'OTAN, l'amiral commandant la côte de l'Atlantique devint le Commandant du secteur canadien de l'Atlantique (CONCANLANT); il partageait son autorité avec le commandant de l'Aviation royale du Canada qui avait le titre de Commandant des forces aériennes du secteur canadien de l'Atlantique (COMAIRCANLANT). Les deux services en vinrent alors à un accord important sur la coordination de leurs efforts.⁸ Des quartiers généraux opérationnels furent établis à Halifax et à Esquimalt et il fut entendu que «pour les opérations maritimes, l'associé prédominant sera ordinairement (mais non invariablement) le commandant naval intéressé».⁹

Au cours de l'automne de 1952, l'OTAN organisa ses premières grandes manœuvres conjointes qui révélèrent inévitablement de nombreuses faiblesses dans les moyens de communication. L'objet de ces manœuvres étant de démontrer à certains pays membres de l'Europe qu'en cas d'une invasion, les autres pays de l'Alliance viendraient à leur aide au moyen de raids aériens dirigés de leurs porte-avions et d'opérations amphibies, les opérations anti-sous-marines passèrent au second plan. En dépit de tout cela, les pilotes de l'aéronavale canadienne purent mettre à l'épreuve l'efficacité des *Avenger*, appareils déjà vieux mais modernisés, que l'on pouvait utiliser en attendant que de nouveaux concepts de la guerre anti-sous-marin puissent guider la construction de nouveaux appareils plus modernes.¹⁰ Le *Magnificent* portait encore des *Sea Fury* pour la protection de la flotte et l'exécution de raids, mais tous les avions à hélices étaient devenus périmés depuis l'emploi des avions à réaction par les porte-avions américains au large de la Corée. Les autorités navales jugeaient encore que l'avion de chasse était une arme nécessaire à une flotte et, en conséquence, on avait choisi les appareils à réaction *Banshee F2H3* pour remplacer les *Sea Fury*.

Après le retour de ses destroyers de l'Extrême-Orient, la Marine canadienne s'employa énergiquement à l'organisation d'une arme anti-sous-marin efficace. Si l'on tient compte du fait que l'OTAN était menacée éventuellement par la flotte de sous-marins la plus puissante qui ait jamais existé, le Canada ne pouvait probablement apporter une plus importante contribution à ses forces militaires. Dès le milieu de 1950, de nombreuses manœuvres anti-sous-

marines conjointes avaient eu lieu, avec une amélioration constante des méthodes et de l'équipement, mais le problème devenait de plus en plus complexe.

Les sous-marins allemands de la Seconde Guerre mondiale, bien qu'ils aient fait de grands ravages à leur époque, n'étaient ni des navires de surface efficaces ni des submersibles de grande classe. Une fois que l'aviation des Alliés eut organisé des patrouilles aériennes capables de protéger les convois pendant toute la durée des voyages, les sous-marins se virent obligés de rester submersés pendant des périodes de plus en plus prolongées, ce qui conduisit au développement du schnorchel, ou tube d'aération. Ainsi obligés de changer leurs méthodes, les équipages des sous-marins constatèrent bientôt que la nouvelle situation offrait de grands avantages. Non seulement la portée de l'écoute hydrophone se trouvait-elle accrue à mesure que le sous-marin descendait à de plus grandes profondeurs, mais celui-ci pouvait utiliser les variations de température des différentes couches d'eau de la mer pour brouiller le sonar des navires qui le poursuivaient. Les nouveaux sous-marins furent donc construits pour naviguer à de plus grandes profondeurs et à de plus grandes vitesses, vu que la navigation en profondeur permettait au sous-marin d'aller plus vite sans se faire entendre. Il était très difficile de dépister un sous-marin naviguant silencieusement et en sécurité et, quand on parvenait à le découvrir, il pouvait recourir à sa vitesse accrue pour échapper aux grenades explosives à retardement qui devaient maintenant être réglées pour produire leurs effets à des profondeurs beaucoup plus considérables. Quant aux sous-marins classiques, on pouvait encore espérer les surprendre lorsqu'ils relevaient leur periscope pour faire le point¹¹ ou qu'ils revenaient à la surface, à des intervalles d'environ huit heures, pour renouveler leur provision d'air au moyen de leur schnorchel. Toutefois, on put se faire une idée des conditions futures quand le premier sous-marin nucléaire, le *Nautilus* de la Marine américaine, fit la traversée en plongée sous la banquise du pôle nord en août 1958. Peu après, un sous-marin de la même série, le *Seawolf*, battit tous les records en restant submersé pendant une croisière de 60 jours et de 15,700 milles dans l'Atlantique. Le dépistage de sous-marins capables de descendre à une profondeur de 700 pieds et de naviguer sous l'eau à une vitesse de plus de 20 nœuds devenait beaucoup plus difficile.

Malgré tous les progrès réalisés depuis quelques années par «l'ennemi», du point de vue de ses sous-marins, la situation n'était pas tout à fait désespérée lorsque le *Bonaventure* fut mis en service. L'efficacité anti-sous-marin du porte-avions résidait

en premier lieu dans l'utilisation de ses avions. Pour la détection des navires utilisant leur schnorchel ou ayant relevé leur mât de TSF, les *Tracker* furent dotés de radars à longue portée, tandis que dans le cas des sous-marins en plongée, ils pouvaient lancer des bouées sonores. Celles-ci sont en réalité de petites stations flottantes d'écoute qui renvoient par radio les signaux sonores enregistrés par leur hydrophone sous la surface, et toute une région peut être balisée par une barrière de bouées sonores. Un autre dispositif attaché à la queue des avions est un détecteur d'anomalies magnétiques (MAD) qui enregistre les perturbations du champ magnétique quand on survole un sous-marin. Ayant localisé leur cible, les *Tracker* peuvent employer leur formidable armement de fusées, de torpilles autoguidées et de grenades sous-marines.

L'adaptation de l'hélicoptère à la lutte anti-sousmarine a aussi contribué à diminuer la supériorité du sous-marin, comme le groupe HS 50 du *Bonaventure* l'a démontré. Équipés de sonars de plongée que l'on peut descendre au bout d'un long câble à toutes les profondeurs de l'océan, les *Sikorsky HO4S-3* ont le grand avantage de pouvoir planer pendant long-temps au-dessus d'une région suspecte. Ayant réussi à localiser exactement un sous-marin, l'hélicoptère, grâce à sa vitesse supérieure peut diriger son attaque pendant qu'il demande au besoin l'aide des navires de surface ou d'autres avions.

Pendant la deuxième année de la vie active du *Bonaventure*, les mesures de défense anti-sous-marines du Canada furent considérablement renforcées en mai 1958, lorsque l'ARC mit en service le quadrimoteur *CL 28*, ou *Argus*, avion de reconnaissance maritime à longue portée. Du type *Bristol Britannia* modifié, les trente-trois nouveaux appareils sont équipés des armes anti-sous-marines les plus perfectionnées, dont 21 postes de radio et de radar, MAD, des bouées sonores et un dispositif de contrôle de la navigation aérienne tactique (ANTAC). L'*Argus*, avec son armement de bombes puissantes, d'engins et de torpilles autoguidées, pouvant tenir l'air pendant vingt-quatre heures à la vitesse de reconnaissance, constitue un apport puissant aux forces anti-sous-marines.

Un an après l'adoption de l'*Argus* par le commandement conjoint des forces maritimes et aériennes de la côte de l'Atlantique, une autre mesure importante fut prise en vue de la coordination de toutes les ressources anti-sous-marines canadiennes. Ce fut l'établissement, le 1^{er} juillet 1959, d'un quartier général de la région navale de l'Atlantique sous la direction de l'amiral commandant la côte de l'Atlantique (titre: Commandant maritime)¹², qui a le commandant mari-

time de l'ARC comme adjoint. Une organisation similaire a été établie pour la côte de l'Ouest sous la direction de l'amiral commandant la côte du Pacifique. Cet aboutissement logique de l'accord conclu en 1952 entre l'Aviation et la Marine signifie que dorénavant les *Neptune P2V-7* de l'ARC, les *Argus*, les *Tracker* et les *Sikorsky* de la Marine, en collaboration avec les navires d'escorte anti-sous-marins formeront une équipe combinée exécutant un plan d'ensemble sous une direction unique.

Nous avons déjà mentionné les essais d'atterrissement d'hélicoptères sur des ponts spécialement aménagés sur de petits navires, le *Buckingham* et l'*Ottawa*. Il est intéressant de noter qu'en 1943, on avait déjà proposé de transformer les frégates canadiennes alors en construction en porte-hélicoptères anti-sous-marins¹³. En 1962, on tira les conclusions des essais effectués au cours des années 50 et l'on décida de doter les sept destroyers d'escorte de la classe «*St. Laurent*» de plates-formes d'atterrissement et de hangars¹⁴. En outre, chacun de ces navires sera muni du nouvel appareil canadien de sonar à profondeurs variables (VDS) qui permet de descendre le sonar à travers les diverses couches thermiques de l'océan et prive les sous-marins de ses nouveaux avantages. Un communiqué d'*Ottawa*, en date de novembre 1962, annonçait que la Marine canadienne était en pourparlers pour l'achat d'hélicoptères bimoteurs à turbine *Sikorsky HSS-2* destinés à remplacer les *HO4S-3* à bord des porte-avions et escorteurs d'escadre.¹⁵

En sus de ces améliorations apportées à ses armes anti-sous-marines, la Marine canadienne s'emploie assidûment depuis quelques années au perfectionnement de son système de détection.

Un nouveau modèle du *Tracker (CS2F-2)*, comportant plus de cent modifications à l'appareil original, est utilisé par le VS 880. Quelques-uns de ces plus importants changements sont un nouveau système de radar, un MAD amélioré et l'addition du système tactique de navigation dans les opérations anti-sous-marines (ASWTNS). Les avions peuvent maintenant recourir à la méthode de repérage par les échos d'explosions (EER ou «Julie») pour dépister un sous-marin «silencieux». De petites charges d'explosif sont lancées avec des bouées sonores et l'écho des explosions, renvoyé par le contact avec le sous-marin, est transmis à l'avion par la radio de la bouée sonore.

L'étude des changements apportés à l'armement canadien depuis quelques années indique qu'on a concentré tous les efforts sur les moyens de détection des sous-marins et les meilleurs cerveaux du Conseil de recherches pour la défense travaillent constam-



L'Assiniboine, navire «dernier cri».



Un hélicoptère *Sea King* immergeant un sonar.

ment à la solution de cet épique problème. La connaissance approfondie du milieu où les sous-marins évoluent étant d'une importance vitale, les travaux océanographiques des divers services du gouvernement (coordonnés par le Comité conjoint de l'océanographie) se révèlent particulièrement efficaces en vue de la solution des mystères des grandes profondeurs. En dépit des progrès technologiques importants, les problèmes tactiques auxquels la Marine canadienne doit s'attaquer dans son secteur anti-sous-marin de l'OTAN sont pour la plupart inchangés. En premier lieu, la protection des communications maritimes de l'Atlantique doit toujours être au premier plan et l'examen de tout ce qui s'est fait dans le passé indique que la vieille méthode d'organiser les navires marchands en convois protégés, les plus considérables étant les plus efficaces, est encore le meilleur moyen de les protéger contre les attaques ennemis. On estime que «l'espace vital» d'un convoi forme un cercle d'au moins 125 milles de rayon à partir de son centre et que les forces d'escorte doivent comprendre une combinaison intégrée d'avions, de navires de surface et de sous-marins. L'équipement du *Bonaventure* convient particulièrement à cette tâche, mais le licenciement prévu du VF 870 en septembre 1962 et l'abandon à la même date des *Banshee* devenus désuets le laisseront sans moyens de défense efficace contre les attaques aériennes. Le *Bonaventure* n'est plus assez grand pour



Appontage d'un *Sikorsky Sea King* sur un escorteur d'escadre.

recevoir les bombardiers intercepteurs modernes et la question de son remplacement pose un problème difficile. Toutefois, si les essais courants de décollage et d'atterrissement verticaux (VTOL) donnent des résultats satisfaisants, il sera peut-être possible de recevoir des avions de chasse sur son pont d'envol.* Ou bien, on pourrait en faire un navire de base d'hélicoptères pour la protection des convois ou la défense anti-aérienne de la flotte. Armé d'engins à moyenne et à longue portée, il repousserait les attaques aériennes et coordonnerait les moyens de défense de la région traversée par les convois.

La deuxième tâche de la Marine canadienne, qui se rattache de très près à la première, est celle de l'interception des sous-marins hostiles qui tenteraient de s'approcher suffisamment des côtes pour lancer des engins de portée intermédiaire (IRBM-1,500 milles nautiques) contre les forces de l'OTAN ou contre le continent nord-américain. En attendant qu'on mette au point une barrière d'alerte automatique, il faudra compter sur les patrouilles de sous-marins ou d'avions à long rayon d'action. Des hydravions mo-

* Pour qu'on puisse les utiliser en mer, il faudra accroître le rayon d'action des avions à décollage vertical. Leur insuffisance à cet égard résulte de la nécessité de réduire le poids du carburant pour compenser celui du moteur plus lourd et plus puissant (requis pour le décollage vertical) que celui du moteur des avions ordinaires de même poids. L'accroissement du poids du moteur est nécessairement accompagné d'une plus forte consommation de carburant, ce qui complique davantage le problème du rayon d'action.

dernisés pourraient être utilisés dans la composition de ces équipes de reconnaissance. Leur faculté d'amerrissage et d'écoute dans une région donnée sans aucune dépense de combustible est devenue encore plus utile depuis quelques années grâce à l'invention de l'hydroski. Ce dispositif consiste en un hydroplane non flottant suspendu au-dessous de l'hydravion, qui permet à celui-ci de naviguer sur l'eau à une vitesse d'au moins 20 nœuds à travers des vagues d'une hauteur de huit pieds.¹⁶

Au cours des années 60, la troisième obligation de la Marine canadienne envers l'OTAN consiste à organiser ses forces en une équipe de chasse et de destruction des sous-marins ennemis. Pour cette tâche comme pour toutes les autres opérations anti-sous-marines, le travail d'équipe est indispensable. On pourrait soutenir avec raison que la Marine, ayant déjà fait tant de progrès dans la voie de l'intégration des ressources, pourrait fort bien soulager l'ARC du lourd fardeau de la formation du personnel aéronaval afin d'assurer l'interchangeabilité complète du personnel et le raccordement des services.

Dans l'avenir, il est probable que vers la fin du siècle des navires marchands à propulsion nucléaire, submersibles au besoin, pourront naviguer à grande vitesse dans les profondeurs de l'océan sous la protection de navire de guerre d'une autre espèce. En 1966, la Marine américaine comptait avoir en service 86 sous-marins nucléaires qui formeront éventuellement le noyau de sa flotte. Jusqu'à présent, c'est un autre sous-marin du même type qui s'est révélé le moyen le plus efficace de détection des nouveaux sous-marins rapides.^{*} Le Canada devra inévitablement acquérir un jour des sous-marins ordinaires pour commencer et finalement des sous-marins nucléaires. La question devient urgente maintenant que ces navires peuvent rester submersés sous la calotte polaire pendant de longues périodes et conduire leurs opérations le long de nos longues côtes septentrionales. Les batailles navales de l'avenir pourraient fort bien se livrer dans ces eaux de l'Arctique autrefois méconnues.

L'attention accordée aux sous-marins ne diminue en rien l'importance des unités anti-sous-marines de surface et aériennes. Les expériences en cours avec des bateaux à coussin d'air et des hydroglisseurs pouvant atteindre des vitesses de 70 à 80 nœuds peuvent nous donner une idée de l'évolution future des chasseurs de sous-marins. En présence de tous ces développements, il y a lieu de songer à la vulnérabi-

té des grands et coûteux porte-avions, bien que la statistique prouve que ce type est plus efficace et plus économique qu'un nombre de plus petits porte-avions. Toutefois, les ressources financières de notre pays ne lui permettant pas d'assumer le rôle des grandes puissances armées pour une guerre globale, ce problème ne se pose pas au Canada. Pour la Marine canadienne, un porte-avions plus modeste capable de recevoir des hélicoptères et des avions à décollage vertical répondra aux besoins pendant encore plusieurs années. Un navire de ce type sera aussi utile d'un autre point de vue, celui de l'appui des armées de terre, rôle qu'on est porté à oublier tellement on est préoccupé par le problème des sous-marins. Par la décision qu'il prit lors de la crise de Suez, le Canada a démontré sa ferme résolution d'appuyer les opérations de police des Nations Unies et il sera sûrement encore appelé à envoyer ses troupes combattre d'autres «éruptions soudaines». Le rôle joué par le *Magnificent* dans les événements de décembre 1956 et de janvier 1957, démontre l'utilité d'un second porte-avions qui servirait dans des occasions semblables sans affaiblir les défenses de la nation. Ce navire pourrait être posté sur la côte du Pacifique, où les forces de défense canado-américaines ont une tâche aussi importante à accomplir que sur la côte de l'Atlantique.

Le Canada étant l'une des principales nations commerçantes du monde entier, le transport ininterrompu des cargaisons est encore aujourd'hui d'une importance aussi vitale que jamais dans le passé. Depuis la Première Guerre mondiale le sous-marin constitue la plus grande menace à la liberté des mers et c'est pourquoi l'aéronavale canadienne s'est constamment appliquée au perfectionnement des moyens techniques propres à lui assurer l'avantage dans ce conflit incessant entre les forces aériennes et les forces navales où la balance a penché tantôt d'un côté et tantôt de l'autre. Mais la solution du problème a toujours été compliquée par les considérations économiques et l'importance des crédits que le pays est disposé à attribuer à sa défense.

L'aéronavale devra s'adapter aux conditions changeantes de l'avenir mais les leçons du passé gardent leur valeur; il est de la plus haute importance que la Marine conserve le contrôle de sa section aérienne. Quelles que puissent être les nouvelles armes et les nouvelles techniques, le service aéronaval de la Marine canadienne est toujours prêt à relever le défi avec ses équipes d'aviateurs hautement qualifiés dont l'élan et l'habileté sont insurpassables tant dans le groupe des «oiseaux» que dans celui des «pingouins».

* Une fois que le problème de la communication par radio entre les avions ou les navires de surface et les sous-marins aura été résolu, ces derniers pourront jouer un rôle important dans la détection sous-marine.

RÉFÉRENCES

¹En février 1950, l'effectif autorisé de la Marine canadienne était de 9,600 officiers et marins. En 1962, il était passé à 21,720.

²Les dépenses de la Marine ont diminué d'environ \$242 millions pour l'année 1945-1946 à quelque \$43 millions pour l'année 1947-1948. Canada, *Rapport du ministère de la Défense nationale*, 1953, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953.

³Le ministre de la Défense nationale, M. Brooke Claxton disait à la Chambre des communes, le 9 juin 1950: « ... notre rôle dans le domaine naval est également bien connu, non seulement de tous les Canadiens mais de la Chambre des communes. Il s'agit de la lutte anti-sous-marin surtout dans les eaux de l'Atlantique Nord et le long de nos deux littoraux. C'est une vérité que je soutiens depuis 1947 et contre laquelle personne ne s'est jamais élevé». Canada, *Débats de la Chambre des communes, Compte rendu officiel de la deuxième session de la 21^e Législature*, 3437.

⁴NS 1650-50 (3) et (5).

⁵*Ibid.*

⁶«General Intelligence-Korea». NS 1480-146/187 Sub. 2.

⁷Deux autres officiers, les lieutenants R. Heath et W. J. Walton, MRC, servirent dans l'escadron VC3 à Formose, mais ne prirent part à aucun combat.

⁸«Accord de la Marine et de l'Aviation du Canada sur la coordination des opérations maritimes». NS 1550-12 (3).

⁹*Ibid.*

¹⁰Les *Avenger* restèrent en service actif dans la Marine américaine jusqu'en juin 1954 et dans la Marine britannique jusqu'en 1955.

¹¹La découverte de la méthode de navigation par inertie (SINS), qui permet à un sous-marin de faire route à l'estime lorsqu'il est en plongée, a rendu cette manœuvre inutile.

¹²Dans l'organisation de l'OTAN, l'ancien COMAIRCANLANT est devenu COMCANLANT adjoint.

¹³Mémoire du SO (combustible) de la Division des opérations au DOD, 23 janvier 1943. NS 1700-913 (1).

¹⁴Deux escorteurs d'escadre de la classe *Mackenzie* en construction seront aussi aménagés pour recevoir les hélicoptères.

¹⁵Muni du matériel anti-sous-marin le plus moderne, le *Sea King* a un poids brut d'environ 17,000 livres. Au cours d'un essai officiel, cet hélicoptère a atteint la vitesse remarquable de 210.65 milles à l'heure.

¹⁶La statistique indique que pendant 90 p. 100 de l'année les vagues de l'Atlantique n'atteignent pas cette hauteur. Même en janvier et février, les pires mois de l'année, elles ne dépassent cette hauteur qu'environ deux jours sur sept, en moyenne.

APPENDICE A

OFFICIERS SUPÉRIEURS DE L'AÉRONAVALE

I. CHEF ADJOINT DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE (PLANS-AIR)

Avril 1948 à décembre 1948	Commodore H. N. Lay, OBE, MRC (Suppl.)
Janvier 1949 à avril 1949	Commodore H. N. Lay, OBE, MRC
II. CHEF ADJOINT DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE (AIR)	
Avril 1949 à mars 1951	Commodore de 2 ^e classe C. N. Lentaigne, DSO, RN
Mars 1951 à juin 1953	Commodore de 2 ^e classe C. L. Keighly Peach, DSO, OBE, RN'
Juin 1953 à juin 1955	Commodore de 2 ^e classe W. L. M. Brown, DSO, OBE, DSC, RN'
Juin 1955	Commodore de 2 ^e classe H. P. Sears, RN

1. Le commodore Keighly-Peach a aussi détenu le poste de «Chef de l'aéronavale» de septembre 1951 à juin 1953.

Note explicative

Une direction de l'aéronavale fut établie au quartier général de la Marine en avril 1944, mais aucun chef d'état-major n'a représenté la division aéronavale de la MRC auprès du Conseil de la Marine jusqu'en 1948. Au début, le Directeur de la division aéronavale relevait du chef adjoint de l'état-major de la Marine (qui n'était pas non plus membre du Conseil de la Marine), mais à compter d'avril 1946, ce dernier a été invité à assister aux réunions du Conseil de la Marine lorsque la discussion porterait sur des problèmes touchant l'aviation. Deux ans plus tard, en avril 1948, on approuva la nomination de deux nouveaux membres du Conseil de la Marine, le chef adjoint de l'état-major de la Marine (Plans) et le chef adjoint de l'état-major de la Marine (Air), mais en l'absence d'un officier supérieur compétent, le premier remplit les deux fonctions.

En 1949-1950, les dépenses affectées au Service naval ont presque doublé par rapport à l'année précédente, passant de 45 millions de dollars à 73 millions. Au début de 1949, il avait été décidé que l'arrangement selon lequel un seul homme assumait les fonctions du chef adjoint (Plans) et du chef adjoint (Air) laissait à désirer et

à
septembre 1957

Septembre 1957 à juillet 1958	III. CHEF ADJOINT DE L'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE (AIR-MÉTHODES DE GUERRE)
Juillet 1958 à avril 1961	Commodore A. H. G. Storrs, DSC avec agrafe, CD, MRC
Avril 1961 à octobre 1962	Commodore J. V. Brock, DSO, DSC, CD, MRC
Octobre 1962 à juillet 1964	Commodore R. P. Welland, DSC avec agrafe, CD, MRC
	Commodore A. B. F. Fraser-Harris, DSC avec agrafe, CD, MRC

2. Le commodore Brown a aussi détenu le poste de «Chef de l'aéronavale» entre juin 1953 et mars 1955.

le Directeur de l'aéronavale fut nommé chef adjoint de l'état-major de la Marine (Air) et devint membre du Conseil de la Marine; la Marine royale prêta un officier pour occuper le poste de Directeur de l'aéronavale.

La division aéronavale fut de nouveau réorganisée en septembre 1951, lorsque le poste de Directeur de l'aéronavale fut aboli et que le chef adjoint de l'état-major de la Marine (Air) reçut en outre le titre de Chef de l'aéronavale, un chef adjoint et un sous-chef lui étant assignés pour l'aider. Cette disposition, prévoyant un chef de l'aéronavale et deux adjoints, dura jusqu'en mars 1955 lorsqu'elle fut abolie et que le poste de Directeur de l'aéronavale fut institué de nouveau. Le chef adjoint de l'état-major de la Marine (air) demeura membre du Conseil de la Marine et, en 1957, ce dernier poste et celui de chef adjoint de l'état-major de la Marine (Méthodes de guerre) furent fusionnés à titre d'essai. Le 1^{er} janvier 1960, le chef adjoint de l'état-major de la Marine (Air-Méthodes de guerre) cessa d'être membre du Conseil de la Marine et releva directement du vice-chef de l'état-major de la Marine pour l'aéronavale.

APPENDICE B

DIRECTEURS DE LA DIVISION AÉRONAVALE, DIRECTEURS DE L'AÉRONAVALE ET DIRECTEURS DES BESOINS DE LA MARINE EN AVIONS

1. DIRECTEURS DE LA DIVISION AÉRONAVALE

Avril 1944 à avril 1945	Commander (P) J. S. Stead, MRC (Temp.) (Suppl.)
Mai 1945 à février 1946	Commander (A) J. H. Arbick, OBE, RCNVR (Temp.)
Février 1946 à décembre 1946	Capitaine R. E. S. Bidwell, CBE, MRC
Janvier 1947 à mai 1948	Capitaine G. A. Rotherham, DSO, OBE, RN (Suppl.)

II. DIRECTEURS DE L'AÉRONAVALE

Mai 1948 à janvier 1949	Capitaine G. A. Rotherham, DSO, OBE, RN (Suppl.)
Janvier 1949 à avril 1949	Capitaine C: N. Lentaigne, DSO, RN
Septembre 1949 à octobre 1951	Capitaine H. C. Rolfe, RN
Mars 1955 à octobre 1955	Capitaine A. B. F. Fraser-Harris, DSC avec agrafe, CD, MRC

Octobre 1955 à juin 1956	Capitaine G. C. Edwards, CD, MRC (Suppl.)
Juin 1956 à août 1957	Capitaine G. C. Edwards, CD, MRC
Septembre 1957 à juillet 1958	Commander V. J. Wilgress, CD, MRC
Juillet 1958 à juin 1960	Commander J. B. Fotheringham, CD, MRC
Juin 1960 à août 1960	Capitaine G. C. Edwards, CD, MRC

III. DIRECTEURS DES BESOINS DE LA MARINE EN AVIONS

Août 1960 à mai 1961	Capitaine G. C. Edwards, CD, MRC
Mai 1961 à décembre 1963	Capitaine V. J. Wilgress, CD, MRC
Janvier 1964 à juillet 1964	Capitaine J. B. Fotheringham, CD, MRC

APPENDICE C

COMMANDANTS DES PORTE-AVIONS ET DE LA BASE AÉRIENNE

HMS NABOB		Janvier 1958 à septembre 1959	Capitaine W. M. Landymore, OBE, CD, MRC
Octobre 1943 à septembre 1944		Septembre 1959 à août 1961	Capitaine J. C. O'Brien, CD, MRC
HMS PUNCHER		Août 1961 à août 1963	Capitaine F. C. Frewer, CD, MRC
Avril 1944 à janvier 1946		Août 1963	Capitaine R. W. Timbrell, DSC, CD, MRC
WARRIOR (MRC)		SECTION AÉRONAVALE ROYALE CANADIENNE DE DARTMOUTH	
Janvier 1946 à janvier 1947		Novembre 1945 à décembre 1945	Commander (P) H. J. Gibbs, RCNVR, (Temp.)
Janvier 1947 à mars 1948		Janvier 1946 à septembre 1946	Commander (P) H. J. Gibbs, MRC (R), (Temp.)
MAGNIFICENT (MRC)		Septembre 1946 à juin 1947	Commander A. E. Johnson, MRC (R), (Temp.)
Avril 1948 à août 1948		Juin 1947 à juin 1948	Capitaine H. S. Rayner, DSC avec agrafe, MRC (Suppl.)
Août 1948 à juin 1949		Juillet 1948 à novembre 1948	Commander (P) A.B.F. Fraser-Harris, DSC, MRC
Juin 1949 à septembre 1949		BASE SHEARWATER	
Septembre 1949 à octobre 1951		Décembre 1948 à août 1949	Capitaine A. B. F. Fraser-Harris, DSC avec agrafe, MRC (Suppl.)
Octobre 1951 à mars 1953		Août 1949 à juin 1951	Capitaine E. W. Finch-Noyes, CD, MRC
Mars 1953 à janvier 1955		Juin 1951 à février 1953	Capitaine D. L. Raymond, CD, MRC
Janvier 1955 à août 1956		Février 1953 à janvier 1955	Capitaine A. H. G. Storrs, DSC avec agrafe, CD, MRC
Août 1956 à juin 1957		Janvier 1955 à juillet 1957	Capitaine D. G. King, DSC, CD, MRC
BONAVVENTURE (MRC)		Juillet 1957 à septembre 1957	Commander R. W. Timbrell, DSC, CD, MRC
Janvier 1957 à janvier 1958			

Septembre 1957 à juillet 1960	Capitaine R. P. Welland, DSC avec agrafe, CD, MRC	Octobre 1962 à octobre 1964	Capitaine G. C. Edwards, CD, MRC
Juillet 1960 à octobre 1962	Capitaine T. C. Pullen, CD, MRC	Octobre 1964	Capitaine D. H. P. Ryan, CD, MRC

APPENDICE D

COMMANDANTS DES GROUPES AÉRIENS

18^e GROUPE AÉRIEN DE PORTE-AVIIONS

Juillet 1947 à novembre 1948	Lieutenant-commander (P) W. H. Bradley, MRC (Suppl.)
Décembre 1948 à avril 1950	Lieutenant-commander (O) R. I. W. God- dard, DSC, MRC (Suppl.)
Avril 1950 à mai 1951	Lieutenant-commander (P) R. E. Bartlett, MRC

30^e GROUPE AÉRIEN DE PORTE-AVIIONS

Mai 1951 à mars 1952	Lieutenant-commander (P) R. E. Bartlett, MRC
Mars 1952 à mars 1953	Lieutenant-commander (P) R. A. B. Creery, MRC
Mai 1953 à avril 1954	Lieutenant-commander (P) J. W. Roberts, CD, MRC
Avril 1954 à juin 1954	Lieutenant-commander (O) M. H. E. Page, MRC

19^e GROUPE AÉRIEN DE PORTE-AVIIONS

Juillet 1947 à septembre 1949	Lieutenant-commander (P) H. J. Hunter, MRC (Suppl.)
Septembre 1949 à janvier 1951	Lieutenant-commander (P) V. J. Wilgress, MRC (Suppl.)

Janvier 1951
à
mai 1951

Lieutenant-commander (P) N. Cogdon,
MRC (Suppl.)

31^e GROUPE AÉRIEN DE SOUTIEN

Mai 1951 à mars 1952	Lieutenant-commander (P) N. Cogdon, MRC
Mars 1952 à avril 1953	Lieutenant-commander (P) J. B. Fothering- ham, MRC

Avril 1953
à
juin 1954

Lieutenant-commander (P) D. W. Knox,
CD, MRC

GROUPE AÉRIEN D'INSTRUCTION N° 1

Mai 1947 à juillet 1948	Lieutenant-commander A. B. F. Fraser Har- ris, DSC avec agrafe, MRC
Juillet 1948 à novembre 1948	Lieutenant-commander (P) R. A. Monks, MRC
Avril 1949 à juin 1951	Lieutenant-commander (P) L. R. Tivy, RN
Juin 1951 à août 1953	Lieutenant-commander (P) J. G. Wright, DFC, MRC
Août 1953 à mai 1954	Lieutenant-commander (P) J. P. Whitby, MRC

APPENDICE E

COMMANDANTS DES ESCADRONS AÉRIENS

ESCADRON 803			
Janvier 1946 à mai 1946	Lieutenant-commander (P) A. J. Tanner, MRC (Suppl.)	Janvier 1948 à novembre 1948	Lieutenant-commander (P) J. B. Fotheringham, MRC (Suppl.)
Mai 1946 à mai 1947	Lieutenant-commander (P) C. G. Watson, MRC (Suppl.)	Décembre 1948 à avril 1950	Lieutenant-commander (P) R. A. B. Creery, MRC (Suppl.)
Mai 1947 à août 1948	Lieutenant-commander (P) H. J. G. Bird, MRC (Suppl.)	Avril 1950 à avril 1951	Lieutenant (P) W. D. Munro, MRC
Août 1948 à septembre 1948	Lieutenant (P) J. P. Whitby, MRC	ESCADRON 871	
Septembre 1948 à mai 1949	Lieutenant-commander (P) V. J. Wilgress, MRC (Suppl.)	Mai 1951 à novembre 1951	Lieutenant (P) W. D. Munro, MRC
Mai 1949 à décembre 1950	Lieutenant-commander (P) N. Cogdon, MRC (Suppl.)	Novembre 1951 à juillet 1952	Lieutenant-commander (P) D. H. P. Ryan, MRC
Décembre 1950 à mai 1951	Lieutenant (P) D. D. Peacocke, MRC	Juillet 1952 à novembre 1952	Lieutenant (P) R. Heath, MRC
ESCADRON 870		ESCADRON VF 871	
Mai 1951 à novembre 1952	Lieutenant (P) D. D. Peacocke, MRC	Novembre 1952 à mars 1953	Lieutenant (P) R. Heath, MRC
ESCADRON VF 870		Mars 1953 à mars 1954	Lieutenant (P) M. Wasteneys, MRC
Novembre 1952 à février 1953	Lieutenant (P) D. D. Peacocke, MRC	Mars 1954 à janvier 1956	Lieutenant-commander (P) J. W. Logan, MRC
Février 1953 à avril 1954	Lieutenant-commander (P) D. M. Macleod, MRC	Janvier 1956 à juillet 1957	Lieutenant-commander (P) R. A. Laidler, CD, MRC
Novembre 1955 à décembre 1957	Lieutenant-commander (P) R. H. Falls, CD, MRC	Juillet 1957 à mars 1959	Lieutenant-commander (P) J. J. Harvie, CD, MRC
Janvier 1958 à avril 1960	Lieutenant-commander (P) W. J. Walton, CD, MRC	ESCADRON 825	
Avril 1960 à septembre 1962	Lieutenant-commander (P) K. S. Nicolson, CD, MRC	Janvier 1946 à janvier 1947	Lieutenant-commander (P) O. W. Tattersall, DSC, RN (Suppl.)
ESCADRON 883		Février 1947 à août 1948	Lieutenant-commander (P) R. E. Bartlett, MRC (Suppl.)
Mai 1947 à janvier 1948	Lieutenant-commander (P) R. A. Monks, MRC (Suppl.)	Août 1948 à septembre 1948	Lieutenant (P) D. D. Peacocke, MRC

Déembre 1948 à avril 1950	Lieutenant-commander (O) J. A. Stokes, MRC (Suppl.)	ESCADRON VS 881
Avril 1950 à mai 1951	Lieutenant-commander (P) D. W. Knox, MRC (Suppl.)	Novembre 1952 à août 1953
ESCADRON 880		Août 1953 à août 1954
Mai 1951 à novembre 1951	Lieutenant-commander (P) D. W. Knox, MRC (Suppl.)	Août 1954 à mai 1955
Novembre 1951 à novembre 1952	Lieutenant (P) E. M. Davis, MRC	Mai 1955 à juin 1956
ESCADRON VS 880		Juin 1956 à novembre 1956
Novembre 1952 à mars 1954	Lieutenant-commander (P) E. M. Davis, MRC	Novembre 1956 à avril 1959
Mars 1954 à janvier 1956	Lieutenant-commander (P) F. G. Townsend, MRC	Avril 1959 à juillet 1959
Janvier 1956 à septembre 1957	Lieutenant-commander (O) J. Lewry, CD, MRC	ESCADRON 743
Septembre 1957 à février 1960	Commander (P) H. D. Buchanan, CD, MRC (Suppl.)	Septembre 1946 à août 1947
Février 1960 à août 1961	Commander W. J. Walton, CD, MRC	Août 1947 à mai 1948
Août 1961 à juin 1963	Commander D. M. Macleod, CD, MRC	Novembre 1948 à juin 1949
Juin 1963	Commander R. C. MacLean, CD, MRC	Mai 1952 à janvier 1953
ESCADRON 826		Janvier 1953 à février 1954
Mai 1947 à janvier 1948	Lieutenant-commander (P) J. B. Fothering- ham, MRC (Suppl.)	ESCADRON VU 32
Janvier 1948 à novembre 1948	Lieutenant-commander (O) R. I. W. God- dard, DSC, MRC (Suppl.)	Février 1954 à juillet 1954
Déembre 1948 à avril 1950	Lieutenant-commander (P) J. W. Roberts, MRC (Suppl.)	Juillet 1954 à octobre 1954
Avril 1950 à mai 1951	Lieutenant-commander (P) J. N. Donaldson, MRC (Suppl.)	Octobre 1954 à mars 1955
ESCADRON 881		Mars 1955 à février 1957
Mai 1951 à octobre 1951	Lieutenant-commander (P) J. N. Donaldson, MRC	Février 1957 à avril 1959
Octobre 1951 à novembre 1952	Lieutenant-commander (P) W. H. I. Atkin- son, DSC, MRC	Avril 1959 à août 1961
		Lieutenant-commander (P) G. D. Westwood, CD, MRC

Août 1961 à août 1963	Lieutenant-commander S. R. Linquist, CD, MRC	ESCADRON HU 21
Août 1963	Lieutenant-commander R. H. Williamson, CD, MRC	Avril 1955 à janvier 1956
ESCADRON VT 40		Janvier 1956 à novembre 1956
Mai 1954 à octobre 1954	Lieutenant-commander (P) J. P. Whitby, MRC	Novembre 1956 à juin 1958
Octobre 1954 à février 1956	Lieutenant-commander (P) R. A. Lyons, MRC	Juin 1958 à janvier 1961
Février 1956 à septembre 1957	Lieutenant-commander (P) C. G. Patton, MRC	Janvier 1961 à août 1962
Septembre 1957 à mai 1959	Lieutenant-commander (P) D. H. McNicol, CD, MRC	Août 1962 à juillet 1964
ESCADRON VX 10		Juillet 1964
Mars 1953 à septembre 1954	Lieutenant-commander (P) W. H. Fearon, MRC	ESCADRON HS 50
Septembre 1954 à novembre 1956	Lieutenant-commander (P) (O) R. O. DeNevers, DFC, CD, MRC	Juillet 1955 à septembre 1957
Novembre 1956 à avril 1959	Lieutenant-commander (P) J. C. Sloan, CD, MRC	Septembre 1957 à juillet 1960
Avril 1959 à juillet 1962	Lieutenant-commander (P) B. W. Mead, CD, MRC	Juillet 1960 à janvier 1962
Juillet 1962	Lieutenant-commander S. M. Rowell, MRC	Janvier 1962 à septembre 1964
ESCADRILLE D'HÉLICOPTÈRES N° 1		Septembre 1964
Septembre 1951 à mai 1953	Lieutenant-commander (P) J. D. Lowe, CD, MRC	Commander J. D. Lowe, CD, MRC
ESCADRON VH 21		ESCADRON VU 33
Mai 1953 à août 1953	Lieutenant-commander (P) J. D. Lowe, CD, MRC	Novembre 1954 à août 1956
Août 1953 à avril 1955	Lieutenant-commander (P) (O) J. H. Beeman, MRC	Août 1956 à août 1958
		Août 1958 à juillet 1961
		Juillet 1961 à juillet 1963
		Juillet 1963

APPENDICE F

CARACTÉRISTIQUES DES PORTE-AVIONS

Les HMS *Nabob* et *Puncher*

Porte-avions d'escorte de la classe *Smiter*

	<i>Nabob</i> D. 77	<i>Puncher</i> D. 79
Déplacement	15,390 tonnes	14,170 tonnes
Longueur hors tout	495' 8"	492' 00"
Largeur au niveau du pont d'envol	107' 2"	102' 00"
Largeur au niveau de la ligne de flottaison	69' 6"	69' 6"
Tirant d'eau	25' 5"	24' 8"
Armement	Deux canons de 5", calibre 38, à double usage, ainsi que des Bofors et des Oerlikon anti-aériens	
Avions	20	
Propulsion	Turbines à engrenage; hélice unique; vitesse maximum: 18 nœuds.	

Le *Warrior*

Porte-avions léger de la classe *Colossus* améliorée

Déplacement	18,000 tonnes (en pleine charge)
Longueur au niveau de la ligne de flottaison	682'
Longueur au niveau du pont d'envol	700'
Largeur au niveau de la ligne de flottaison	80'
Tirant d'eau	23'
Largeur au niveau	112' 2" du pont d'envol
Armement	Six affûts quadruples de canons-mitrailleuses à obus de 2 livres et 19 canons Bofors pour la défense anti-aérienne.
Avions	34
Propulsion	Turbines à engrenage Parsons; hélice double; vitesse maximum: 25 nœuds.

Le *Magnificent* RML 21

Porte-avions léger de la classe *Majestic*

Déplacement	18,000 tonnes (en pleine charge)
Longueur hors tout	694' 3"
Largeur au niveau de la ligne de flottaison	80'
Tirant d'eau	23'
Largeur au niveau du pont d'envol	112' 5"
Armement	Trente canons Bofors anti-aériens.
Avions	34
Propulsion	Turbines à engrenage Parsons; hélice double; vitesse maximum: 25 nœuds.

Le *Bonaventure* CVL 22

Porte-avions léger ASM de la classe *Majestic* modifiée

Déplacement	20,000 tonnes (en pleine charge)
Longueur hors tout	720'
Largeur au niveau de la ligne de flottaison	80'
Tirant d'eau	25'
Largeur au niveau du pont d'envol	112' 5"
Armement	Quatre affûts doubles de 3"/50.
Avions	34
Propulsion	Turbines à engrenage Parsons; hélices doubles, à trois et quatre pales; vitesse maximum: 25.5 nœuds.

APPENDICE G

RENSEIGNEMENTS SUR DES AÉRONEFS DE LA MRC - 1946-1962

Le Fairey Swordfish

Description	Avion torpilleur, d'observation et de reconnaissance, basé sur un porte-avions. Son équipage est formé de trois membres pour les opérations de reconnaissance et de deux membres pour les opérations de torpillage. Structure métallique recouverte de toile. Le <i>Swordfish IV</i> utilisé au Canada avait un habillage fermé.
Moteur	Un Bristol Pegasus IIIM3 de 690 c.v. ou un moteur Pegasus XXX de 750 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 139 m.p.h. Vitesse de croisière, 104-129 m.p.h. Rayon d'action de 546 milles avec carburant ordinaire et une torpille de 1,610 livres. Rayon d'action maximum de 1,030 milles pour opérations de reconnaissance (sans bombe et avec carburant supplémentaire). Plafond pratique de 10,700 pieds.
Armement	Un Vickers à l'avant et un Vickers «K» ou une Lewis à l'arrière. Une torpille de 18 pouces, une mine de 1,500 livres ou des bombes d'un poids total de 1,500 livres.

Le Supermarine Walrus

Description	Avion amphibie d'observation et de reconnaissance pouvant décoller d'un porte-avions ou être catapulté. Équipage de trois membres. Coque métallique et ailes fabriquées de bois et de métal, recouvertes de toile.
Moteur	Un Bristol Pegasus II de 775 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 135 m.p.h. Vitesse de croisière, 95 m.p.h. Rayon d'action, 600 milles. Plafond pratique, 18,500 pieds.
Armement	Un Vickers dans la proue et deux au milieu de la coque. Bombes légères sous les ailes.

Le Supermarine Seafire XV

Description	Chasseur monoplace embarqué, chasseur-bombardier ou avion de reconnaissance tactique. Structure entièrement métallique à revêtement travaillant.
Moteur	Un Rolls-Royce Griffon de 1,850 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 383 m.p.h. à 13,500 pieds. Vitesse de croisière, 255 m.p.h. Rayon d'action de 430 milles (avec réservoir ordinaire) ou de 640 milles (avec réservoir auxiliaire). Plafond pratique de 35,500 pieds.
Armement	Deux canons de 20 mm et quatre mitrailleuses 0.303.

Le Fairey Firefly F.R. I

Description	Chasseur de reconnaissance biplace embarqué. Structure entièrement métallique à revêtement travaillant.
Moteur	Un Griffon de 1,990 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 316 m.p.h. Rayon d'action de 1,300 milles. Plafond pratique de 28,000 pieds.
Armement	Quatre canons fixes de 20 mm dans les ailes. Il peut transporter sous les ailes huit roquettes de 60 livres ou deux bombes de 1,000 livres.

Le Fairey Firefly IV

Description	Comme celle du <i>Fairey Firefly F.R. I</i> avec les modifications suivantes: ailes tronquées; radiateur frontal remplacé par des radiateurs à liquide réfrigérant partant des bords d'attaque de la section centrale; ancienne hélice à trois pales remplacée par une hélice à quatre pales.
Moteur	Un Rolls-Royce Griffon 74 de 2,250 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 386 m.p.h. Rayon d'action, 1,300 milles. Plafond pratique, 28,400 pieds.
Armement	Comme celui du <i>Fairey Firefly F.R. I</i> .

Le Fairey Firefly V (ASM)

Description	Avion biplace ASM de reconnaissance et de frappe embarqué. Structure entièrement métallique à revêtement travaillant.
Moteur	Comme celui du <i>Fairey Firefly IV</i> .
Performance	Comme celle du <i>Fairey Firefly IV</i> .
Armement	Quatre canons fixes de 20 mm dans les ailes. Il peut transporter sous les ailes seize roquettes de 60 livres ou deux bombes de 1,000 livres.

Le Hawker Sea Fury F.B.XI

Description	Chasseur bombardier monoplace embarqué. Structure entièrement métallique à revêtement travaillant.
Moteur	Un Bristol Centaurus 18 de 2,550 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 460 m.p.h. Rayon d'action, 700 milles à 30,000 pieds ou 1,040 milles avec deux réservoirs largables de 90 gallons.
Armement	Quatre canons fixes de 20 mm dans les ailes. Il peut transporter sous les ailes 12 roquettes de 60 livres ou deux bombes de 1,000 livres.

L'Avro Anson V

Description	Monoplan bimoteur.
Moteurs	Deux Pratt et Whitney Wasp Junior de 450 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 188 m.p.h. Rayon d'action, 790 milles. Plafond pratique, 19,000 pieds.

Le Grumman Avenger A.S. 3

Description	Avion triplace d'attaque ASM embarqué ou casé à terre. Structure entièrement métallique à revêtement travaillant.
Moteur	Un Wright Cyclone de 1,750 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 261 m.p.h. Rayon d'action, 1,130 milles. Plafond pratique, 22,600 pieds.
Armement	Quatre grenades sous-marines et un engin autoguidé. Seize bouées sonores pour la détection sous-marine.

Le McDonnell Banshee F2H-3

Description	Chasseur monoplace à réaction. Monoplan à ailes surbaissées à suspension en porte à faux. Structure en alliage d'aluminium.
Moteurs	Deux turboréacteurs Westinghouse J-34WE 34.
Performance	Vitesse maximum, environ 600 m.p.h. Rayon d'action (avec réservoirs de bout d'aile), 2,250 milles. Plafond de 56,000 pieds.
Armement	Quatre canons de 20 mm et un engin autoguidé air-air «Sidewinder».

Le Beechcraft Expeditor («C.45»)

Description	Bimoteur de transport léger. Monoplan à ailes surbaissées à suspension en porte à faux. (Utilisé comme avion d'entraînement à la navigation aérienne et au pilotage d'appareils multi-moteurs.)
Moteurs	Deux Pratt & Whitney Wasp Junior de 450 c.v. en étoile et refroidis par l'air.
Performance	Vitesse maximum, 230 m.p.h. Rayon d'action (avec réservoir frontal), 1,500 milles. Plafond pratique de 20,500 pieds.
Aménagement intérieur	Les deux pilotes sont assis côté à côté dans la cabine de pilotage située dans le fuselage avant et dotée de commandes doubles. De cinq à sept passagers peuvent prendre place dans la cabine des passagers.

Le North America Harvard («T-6»)

Description	Biplace d'entraînement élémentaire et de perfectionnement. Monoplan à ailes surbaissées à suspension en porte à faux. Structure entièrement métallique avec longerons d'aile en alliage d'aluminium.
Moteur	Un Pratt & Whitney de 550 c.v. en étoile et refroidi par l'air.
Performance	Vitesse maximum, 205 m.p.h. Rayon d'action, 750 milles. Plafond pratique, 21,500 pieds.

Le Lockheed T.33 ou Silver Star

Description	Biplace d'entraînement à réaction.
Moteur	Un Rolls-Royce Nene.
Performance	Vitesse maximum, 600 m.p.h. Plafond pratique, 47,500 pieds.
Armement	Deux mitrailleuses de .50 pouce.

Le Grumman Tracker CS2F

Description	Avion ASM de recherche et d'attaque embarqué. Monoplan à ailes hautes doté d'un équipage de quatre membres.
Moteurs	Deux Wright R-1820-82 de 1,525 c.v., fabriqués par la <i>Canadian Pratt & Whitney</i> .
Performance	Vitesse maximum, 280 m.p.h. Rayon d'action, 1,350 milles. Plafond pratique, 22,000 pieds.
Armement	Torpilles autoguidées, bombes sous-marines et roquettes.

Le Bell HTL

Description	Hélicoptère biplace d'utilité générale.
Moteur	Un Franklin vertical de 178 c.v. à six cylindres et refroidi par ventilateur.
Performance	Vitesse maximum, 92 m.p.h. Rayon d'action, 212 milles. Plafond pratique, 11,500 pieds.
Aménagement intérieur	Sièges côté à côté dans une cabine transformable ouverte ou fermée.

Le Sikorsky S-55 (HO4S-3)

Description	Hélicoptère auxiliaire ou ASM à douze places.
Moteur	Un Wright R 1300 de 700 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 112 m.p.h. Rayon d'action, 360 milles. Plafond pratique, 10,600 pieds.
Aménagement intérieur	La cabine de pilotage peut accommoder deux pilotes côté à côté. La cabine située sous le rotateur principal peut loger de sept à dix passagers et transporter jusqu'à six brancards pouvant être hissés à bord à l'aide d'un treuil hydraulique alors que l'appareil est en vol stationnaire.
Armement	Torpille autoguidée ou bombes sous-marines.

Le Piasecki ou Vertol, HUP-3

Description	Hélicoptère pour l'évacuation de blessés et le transport de cargaisons légères.
Moteur	Un Continental R-975-46 de 550 c.v.
Performance	Vitesse maximum, 105 m.p.h. Rayon d'action, 340 milles. Plafond pratique, 10,000 pieds.
Aménagement intérieur	Équipage de deux membres et quatre passagers ou trois blessés à transporter.

APPENDICE H

CHRONOLOGIE DES PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS QUI ONT MARQUÉ L'HISTOIRE DE L'AÉRONAVALE CANADIENNE, 1915-1962

Avril 1915	La Marine du Canada commence à faire du recrutement pour le Service aéronaval royal canadien.	24 janvier 1946	d'une force aérienne au sein de la Marine royale du Canada.
5 juin 1918	Autorisation de l'aménagement de deux bases aéronavales.	Été 1947	Mise en service du <i>Warrior</i> . Deux premiers escadrons aériens s'intègrent officiellement à la MRC. Deux autres sont licenciés mais demeurent quand même au sein de la MRC sur papier.
5 septembre 1918	Création du Service aéronaval royal canadien par un décret du conseil.	23 mars 1948	Regroupement des escadrons aériens licenciés. Établissement d'un système de groupes aériens.
5 décembre 1918	Dissolution du Service aéronaval royal canadien.	7 avril 1948	Désarmement du <i>Warrior</i> qui retourne à la Royal Navy.
Avril 1943	Le capitaine H. N. Lay, OBE, MRC, est chargé d'étudier tous les aspects des opérations aéronavales au Royaume-Uni et aux États-Unis et de présenter un rapport à ce sujet.	1 ^{er} décembre	Mise en service du <i>Magnificent</i> . On autorise la nomination d'un chef adjoint de l'état-major de la Marine (Air).
Août 1943	Présentation du rapport du capitaine Lay.	23 avril 1952	1948 La Marine royale du Canada prend possession de la base aérienne de Dartmouth qui entre en service sous le nom d'établissement <i>Shearwater</i> .
5 septembre 1943	Mise en service du HMS <i>Nabob</i> , porte-avions d'escorte.	Été 1952	Le cabinet approuve l'achat d'un porte-avions britannique léger.
12 janvier 1944	Le cabinet autorise l'engagement d'équipages canadiens à bord des HMS <i>Nabob</i> et <i>Puncher</i> .	15 juin 1953	Premiers exercices d'envergure de l'OTAN.
5 février 1944	Mise en service du HMS <i>Puncher</i> , porte-avions d'escorte.	4 juillet 1955	Défilé aérien du Couronnement.
1 ^{er} avril 1944	Établissement de la Direction de l'aéronavale au quartier général de la Marine, à Ottawa.	1 ^{er} novembre 1955	Formation d'un escadron d'hélicoptères ASM à l'établissement <i>Shearwater</i> .
22 août 1944	Torpillage du HMS <i>Nabob</i> .	17 janvier 1957	Formation du premier escadron d'avions à réaction à l'établissement <i>Shearwater</i> .
30 septembre 1944	Désarmement du HMS <i>Nabob</i> .	14 juin 1957	Mise en service du <i>Bonaventure</i> .
14 février 1945	Le cabinet approuve le prêt au Canada de deux porte-avions britanniques légers.	1 ^{er} juillet 1959	Désarmement du <i>Magnificent</i> qui retourne à la Royal Navy.
Été 1945	Le Royal Naval Fleet Air Arm forme quatre escadrons aériens «canadianisés».	Mai 1960	Établissement de Commandements maritimes interarmes sur les côtes est et ouest.
1 ^{er} décembre 1945	La Section aéronavale royale canadienne s'établit à la base aérienne de l'ARC, à Dartmouth, N.-É.		Défilé marquant le cinquantième anniversaire de la Marine royale du Canada.
19 décembre 1945	Le cabinet approuve la formation		

APPENDICE I

Insignes de navires et d'escadrons



Insigne du HMS *Nabob*.



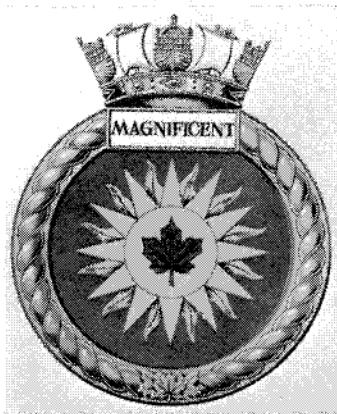
Insigne du HMS *Puncer*.



Insigne du *Warrior*.



Insigne de l'établissement *Shearwater*.



Insigne du *Magnificent*.



Insigne du *Bonaventure*.



Insigne de l'escadron 803.



Insigne de l'escadron 825.



Insigne de l'escadron 826.



Insigne de l'escadron VF 870.



Insigne de l'escadron VF 871.



Insigne de l'escadron VS 881.



Insigne de l'escadron VS 880.



Insigne de l'escadron VU 32.



Insigne de l'escadron VT 40.



Insigne de l'escadron HU 21.



Insigne de l'escadron HS 50.



Insigne de l'escadron VX 10.



Insigne de l'escadron VU 33.



Insigne de l'escadron VC 922.

APPENDICE J

BIBLIOGRAPHIE

- Armour, Capitaine R.S.D., RN, «Forty Years of Deck Landing», *Navy Year Book and Diary, 1958*, Londres, the Navy League, 1958.
- Blackett, P.M.S., *Studies of War*, Édimbourg et Londres, Oliver & Boyd, 1962.
- Bragadin, Marc'A., *The Italian Navy in World War II*, Annapolis Md., United States Naval Institute, 1957.
- Brown, Capitaine E., RN, *Wings on My Sleeve*, Londres, A. Baker, 1961.
- Byrd, R. E. *Skyward*, New York, Halcyon House, 1937.
- Cameron, I., *Wings of the Morning*, Londres, Hodder & Stoughton, 1962.
- Canada, *Rapport du ministère de la Défense nationale*, 1953, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953.
- Canada, Aviation royale du Canada, *RCAF Logbook, 1924-49*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1949.
- Cunningham, Vicomte, Amiral de la Flotte, *A Sailor's Odyssey*, Londres, Hutchinson, 1951.
- Ellis, F. H., *Canada's Flying Heritage*, Toronto, University of Toronto Press, 1954.
- Elton, Driscoll, Burchmore and Larkum, *A Guide to Naval Aviation*, New York & Londres, McGraw-Hill Book Co., 1944.
- États-Unis, A Calendar of Significant Events in the Growth and Development of United States Naval Aviation, 1898-1956, Washington, Bureau of Aeronautics, Department of the Navy, N/D.
- Ferté, Sir J. de la, Maréchal de l'Air, RAF, *Birds and Fishes*, Londres, Hutchinson, 1960.
- Gamble, S.C.S., *The Story of a North Sea Naval Air Station*, Londres, Oxford University Press, 1928.
- Gavin, J. M., *War and Peace in the Space Age*, New York, Harper & Bros., 1958.
- Gibbs-Smith, C. H., *A History of Flying*, Londres, HM Stationery Office, 1960.
- Grande-Bretagne, ministère de l'Air, *Coastal Command*, HM Stationery Office, 1942.
- Grande-Bretagne, Amiraute, *Narrative of the Battle of Jutland*, Londres, HM Stationery Office, 1924.
- Grande-Bretagne, Amiraute, *Fleet Air Arm*, Londres, HM Stationery Office 1943:
- Higham, R., *The British Rigid Airship, 1908-1931*, Londres, Foulis & Co., 1961.
- Jane, F. T., *Jane's All the World's Aircraft*, Londres, Sampson Low, Marston & Co., 1948-1963 (Divers volumes).
- Jane, F. T., *Jane's Fighting Ships*, Londres, Sampson Low, Marston & Co., 1951-1963 (Divers volumes).
- Kemp, P. K., *Fleet Air Arm*, Londres, Herbert Jenkins Ltd., 1954.
- Kerr, Amiral Mark, *Land, Sea and Air*, Londres, Longmans Green & Co., 1927.
- Lecky, H. S., *The King's Ships*, Londres, Horace Muirhead, 1913, Vol. I, II et III.
- Lewis, P., *Squadron Histories, RFC, RNAS, and RAF, 1912-1939*, Londres, Putman & Co., 1959.
- Macintyre, D., *Fighting Admiral*, Londres, Evans Brothers, Ltd., 1961.
- Macintyre, D., *Wings of Neptune*, Londres, P. Davies, 1963.
- Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown and Co., 1950, Vol. I et II.
- Morison, S. E., *History of United States Naval Operations in World War II*, Boston, Little, Brown and Co., 1959, Vol. X.
- Outerbridge, Révérend L. M., *HMS Puncher*, Regina, publié privément vers 1946.
- Parkes, Oscar, *British Battleships, 1860-1950*, Londres, Seeley Services & Co., 1956.
- «P. 1. X.», (Hallam, T. D.), *The Spider Web*, Londres, Blackwoods & Sons, 1919.
- Popham, H., *Sea Flight*, Londres, Kimber, 1954.
- Raeder, Grand Amiral E., *Struggle for the Sea*, Londres, Kimber, 1959.
- Roberts, L., *There Shall Be Wings*, Toronto, Clarke, Irwin & Co., 1959.
- Roskill, Capitaine S.W., RN, *The War At Sea, 1939-1945*, Londres, HM Stationery Office, 1954-1960, Vol. I, II et III.
- Rutter, O., *The British Navy's Air Arm*, Washington-New York, Infantry Journal-Penguin Books, 1944.

- Samson, Commodore de l'Air C.R., RAF, *Fights and Flights*, Londres, E. Benn Ltd., 1930.
- Schull, J., *Lointains navires*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953.
- Seversky, A. P. de, *Victory Through Air Power*, New York, Simon & Schuster, 1942.
- Sueter, Contre-amiral M.F., RN, *Airmen or Noahs*, Londres, Pitman & Sons, 1928.
- Sullivan, A., *Aviation in Canada, 1917-1918*, Toronto, Rous & Mann Ltd., 1918.
- Thetford, O., *British Naval Aircraft, 1912-1958*, Londres, Putman & Co., 1958.
- Tucker, G. N., *The Naval Service of Canada*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1952, Vol. I et II.
- Woodhouse, H., *Textbook of Naval Aeronautics*, New York, The Century Company, 1917.
- Young, D., *Rutland of Jutland*, Londres, Cassell, 1963.

APPENDICE K

ABRÉVIATIONS

ADDL	Appontage simulé sur aérodrome.	FRU	Unité des besoins de la Flotte.
ADT	Torpille d'attaque inerte.	GUS	Convoi lent Afrique du Nord-États-Unis.
ADX	Exercice de défense aérienne.	HF/DF	Radiogoniométrie HF.
AEW	Détection lointaine aéroportée.	HG	Convoi Gibraltar-Royaume-Uni.
	Radar de guet aéroporté.	HMAS	Navire de guerre australien de Sa Majesté.
ALT	Torpille légère d'attaque.	HMCS	Navire de guerre canadien de Sa Majesté.
ANTAC	Navigation aérienne et contrôle aérien tactique.	HMS	Navire de guerre de Sa Majesté.
ASM	Anti-sous-marin.	HS	Escadron d'hélicoptères d'attaque.
ASWTNS	Système de navigation tactique.	HU	Escadron d'hélicoptères de servitude.
BOAC	British Overseas Airways Corporation.	HXF	Convoi Halifax-Royaume-Uni.
CANCORTRON	Escadron d'escorte canadien.	IRBM	Engin balistique de portée intermédiaire.
CAP	Patrouille aérienne de combat.	JW	Convoi Royaume-Uni-Russie du Nord.
CAT	Torpille anti-acoustique.	LSO	Officier de signalisation à l'appontage.
CARQUAL	Certificat d'aptitude-porte-avions.	MAC	Porte-avions marchand.
CEC	Corps expéditionnaire canadien.	NAAFI	Cantines des armées de terre, de mer et de l'air.
CFU	Unité de pilotage pour élèves-officiers.	NAF	Installation pour l'instruction aéronavale au sol.
CJAT	Entraînement aérien interarmes	OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord.
CNAV	Bâtiment auxiliaire canadien.	NAVEX	Exercice de navigation.
CNMO	Mission navale canadienne outre-mer.	NSHQ	Quartier général de la Marine.
CNS	Chef d'état-major de la Marine.	OB.	Convoi Royaume-Uni-Amérique.
COAC	Commandant de la côte de l'Atlantique.	ONF	Convoi Royaume-Uni-Amérique du Nord.
COMAIRCANLANT	Commandant des forces aériennes du secteur canadien de l'Atlantique.	ONS	Convoi lent du Royaume-Uni.
COMCANLANT	Commandant du Secteur canadien de l'Atlantique.	PQ	Convoi Royaume-Uni-Russie du Nord.
COMOPVAL	Commandant de l'évaluation opérationnelle.	QOR	Queen's Own Rifles of Canada.
CU	Convoi Antilles-Royaume-Uni.	QP -	Convoi Russie du Nord-Royaume Uni.
CVE	Porte-avions d'escorte.	RA	Convoi Russie du Nord-Royaume Uni.
DDO	Officier directeur des avions en vol.	RAF	Royal Air Force.
DLT	Instruction sur l'appontage.	RATO	Décollage assisté par fusée.
DNAD	Directeur de la division aéronavale.	ARC	Aviation royale du Canada.
EER	Repérage par l'écho des explosifs.	MRC	Marine royale du Canada.
EFTS	École élémentaire d'aviation.	RCNAS	Service aéronaval royal canadien.
ERA	Mécanicien.	RCNAS	Section aéronavale royale canadienne.
FAA	Aéronautique navale ou Aéronavale.	RCNAS	Base aéronavale royale canadienne.
FCLP	Exercices d'appontage sur terrain.	RCNVR	Réserve volontaire de la Marine royale du Canada.
FOAC	Amiral commandant la côte de l'Atlantique.	RFA	Royal Fleet Auxiliary.
FOCT	Officier général préposé à l'instruction sur porte-avions.		
FOPC	Amiral commandant la côte du Pacifique.		

RFC	Royal Flying Corps.	TF	Force opérationnelle.
RMS	Royal Mail Steamship.	TG	Groupe opérationnel.
RN	Marine de guerre britannique.	TSR	Reconnaissance en vue du repérage des torpilles.
RNAS	Royal Naval Air Service.		
RNC of C	École navale royale du Canada.	UGF	Convoi rapide États-Unis-Gibraltar.
RNCVR	Réserve volontaire de la Marine royale du Canada.	ONU	Organisation des Nations Unies.
RNEC	Royal Naval Engineering College.	EUA	Force d'Urgence des Nations Unies.
RNVR	Royal Naval Volunteer Reserve.	USA	États-Unis d'Amérique.
RNVR (A)	Royal Naval Volunteer Reserve (Air).	USN	Armée des États-Unis.
SACLANT	Commandant (Commandement) suprême des forces alliées de l'Atlantique.	USNAS	Marine de guerre des États-Unis.
SACEUR	Commandant (Commandement) suprême des forces alliées en Europe.	USNFC	United States Naval Air Station.
SAG	Groupe aérien d'appui.	USS	United States Naval Flying Corps.
SCFO (O)	Officier général en chef (outre-mer).	UT	Navire de guerre des États-Unis.
SCNOA	Officier en chef de bord.	VC	Convoi militaire États-Unis-Royaume-Uni.
SCOA (A)	Officier en chef de bord (Atlantique).	VDS	Escadron mixte.
SFTS	École d'aviation militaire.	VE	Sonar à profondeur navale.
SINS	Système de navigation par inertie.	VF	Victoire en Europe.
TAG	Groupe aérien d'instruction.	VH	Escadron d'avions de chasse.
TAG	Télégraphiste-mitrailleur de bord.	VS	Escadron d'hélicoptères.
Air-Canada	Lignes aériennes Trans-Canada.	VT	Escadron d'avions de recherche.
	Société Air-Canada.	VTOL	Escadron d'avions d'entraînement.
		VU	Décollage vertical.
		VX	Escadron d'avions de servitude.
		WEE	Escadron d'avions d'essai.
		TSF	Établissement d'expérimentation sur les vols d'hiver.
			Télégraphie sans fil.

INDEX

- Abréviations employées dans le présent volume, 163,164.
- Acadia*, HMCS, équipé de treuils pour les ballons, 5.
- Acapulco, Mexique, visite du *Warrior*, 48.
- Accord sur le règlement des réclamations de guerre, dispositions relatives aux escadrons aériens, 46, 53n.
- Acheron*, le sous-marin britannique, exercices avec des avions de la MRC, 97.
- Adamant*, HMS, défilé du couronnement, 97.
- Adams, le commodore K.F., de la MRC: Trophée de la sécurité du vol de la réserve, 71n; commandant du *Magnificent*, 85; remet le commandement, 91.
- Admiral Hipper*, croiseur allemand, 116.
- Aerial Experiment Association*, formation et nom des membres, v, vn.
- Aéro-club, certificat de compétence d'un: exigé des candidats du RNAS, coût, v, vi; non requis après décembre 1916, v.
- Aéro-club du Canada, établit les examens subis par les élèves-pilotes, vi.
- Aéro-club du Royaume-Uni, vi.
- Aéro-club de *Shearwater*, constitution en société, 1958, 79.
- Aéronavale, adoption du nom, 43, 43n.
- Aéronavale canadienne, avenir de l', 141,142.
- Aéronavale, directeur de la division de l': nomination et attributions, 39, 43n; visite le Royaume-Uni, 1944, 40; proposition au sujet de la pointe Baker, 55; 137.
- Aéronavale royale canadienne, 43, 43n.
- Aéronavale, Marine royale, situation après la guerre mondiale, 1, 14.
- Aéroport international de Halifax, ouverture en 1960, 78, 81n.
- Albacore*, avion: le 826^e escadron, attaque de navires italiens, 18; formation du premier escadron en 1940, 42.
- Albatross*, HMAS, 15.
- Albatross*, HMS, patrouilles ASM, 15.
- Albemarle*, USS, ravitaillleur d'hydravions, visite Halifax, 72.
- Alcide*, le sous-marin britannique: base à Halifax, 62; exercices en compagnie d'avions de l'aéronavale en 1958 et participation aux exercices «Maple Royal», 121, 135n.
- Alderney*, le sous-marin britannique: manœuvres en compagnie du *Magnificent*, 105, 128; 133.
- Aleman, Miguel, installé comme nouveau président du Mexique, en 1946, 48.
- Alexander de Tunis, le vicomte, Gouverneur général du Canada, salve du *Warrior* en son honneur à Québec, 47, 48, 48n.
- Alexandrie, Égypte, base navale britannique, 1941, 18.
- Alford, le lieutenant-commander, docteur E.G.L., de la MRC, suit un cours de pilotage et reçoit ses ailes, 58.
- Algonquin*, HMCS: avec le *Nabob*, 27n, 31; exercice «Mariner», 98, exercices dans le nord de la mer d'Irlande, 100, exercices de lutte ASM, 101, 101n; groupe opérationnel 301, 103, 103n; exercice «Sea Enterprise», 104, 105n; mât de hune endommagé au cours de l'exercice «New Broom VI», 108; ravitaillé en mazout par le *Magnificent*, 120; exercice «Maple Royal I» et exercice «Maple Royal II», 120, 135n, 124, 125, 127, 128, 131; dans la baie d'Ungava, 132.
- Allardyce, le lieutenant d'aviation A.H., du RNAS, bref compte rendu de sa carrière, vi n.
- Alliance*, le sous-marin britannique: participe à des exercices avec le *Magnificent*, 108; exercices avec des appareils de la MRC, 121.
- Almirante Cochrane*, cuirassé chilien, change son nom en celui de *Eagle*, 15.
- Ambush*, le sous-marin britannique: 105, 124.
- Amerigo Vespucci*, navire italien d'entraînement naval (trois-mâts carré): tire une salve au passage du *Magnificent* dans la baie de Gibraltar, 91, 91n; défilé du couronnement, 97.
- Amet, détroit d' (N.-É), exercices combinés des services, 1930, 13.
- Amirauté, voir Marine royale.
- Amphion*, le sous-marin britannique: manœuvres avec le HS 50, 70; participe aux exercices «Maple Royal», 121, 135n.
- Anson V*, avion: 56.
- Antietam*, USS: formation d'officiers et marins de la MRC à bord de l', 66; vaisseau amiral de la 14^e division de porte-avions, premier appontage d'un appareil de la MRC sur un pont à angles, 101, 101n.
- Antigonish*, HMCS, 85.
- Appontage, technique d', comparaison entre les techniques américaine et britannique, 60; le *Magnificent* est doté d'un nouveau poste pour l'officier chargé du contrôle de l'appontage, 85.
- Appontage nocturne, premier dans la MRC, 51.
- Approvisionnements, division des, présentation d'un trophée de la sécurité du vol par les officiers de la, 74, 74n.
- Araxos, Grèce, 93.
- Arbick, le commandant (A) J.H., de la Réserve volontaire de la MRC, Directeur de la division aéronavale, proposition relativement à la station aérienne de Dartmouth, 55, 80n.
- Archer*, HMS, porte-avions d escorte: se joint à la flotte britannique, 21; visite du capitaine Lay, 24.
- Argentine, Marine de l': 61; membres à bord du *Bonaventure*, 133.
- Argonaut*, le sous-marin américain, 103.
- Argus*, avion, mis en service, 140.
- Argus*, HMS, porte-avions, description du pont d'atterrissement, 15.
- Ariel*, HMS, formation de mécaniciens de radio-aviation à bord du navire, 41.
- Ark Royal*, HMS, porte-avions, mis en service en 1914, 15n.
- Ark Royal*, HMS, porte-avions: se joint à la flotte, 15; avions contre le *Bismarck*, 18; opérations contre Dakar et Oran, 41; coulé au large de Gibraltar, 42.

- Armentières*, HMCS, 27.
- Armistice, première guerre mondiale, 11 novembre 1918, 8.
- Armistice, Corée, 27 juillet 1953, 138.
- Armée canadienne, contingents à bord d'un porte-avions, 97.
- Artemis*, le sous-marin britannique, 96.
- Artillerie royale canadienne, musique de 1', 110.
- Assiniboine*, HMCS, premier du nom: participe à la chasse du *Bismarck*, 18n; capture le *Hannover*, 20; escorte le *Puncher*, 33.
- Assiniboine*, HMCS, deuxième du nom: exercices en compagnie du «Magnificent», 108; exercices «Maple Royal», 121, 135n.
- Association de protection des forêts du Saint-Maurice, Québec, emprunte deux hydravions de la Marine, 1919, 9.
- Astute*, le sous-marin britannique, 106, 107.
- Athabaskan*, HMCS, premier du nom, coulé, 88, 88n, 104.
- Athabaskan*, HMCS, deuxième du nom: exercices avec des navires britanniques, 85; 124; 125; sauvetage d'un pilote, 125; 127; 128; 131; en Corée, 138.
- Athenia*, paquebot, coulé, 19.
- Attacker*, avion, 63.
- Audacity*, HMS: premier porte-avions d'escorte et porte avions marchand, bref historique, 20; coulé, 20.
- Audio, dispositif d'apportage, description, 117.
- Auriga*, le sous-marin britannique, 129.
- Aurochs*, le sous-marin britannique, exercice «Trapline», 132.
- Aurora*, HMCS: manœuvres combinées des services, 1921, 10; désarmement, 13.
- Auster*, avion: 83, 120.
- Australie, Commonwealth d': commande d'un porte-hydravions, 15; transfert de navires, 40.
- Avenger*, avion: 28; 30; atterrissage sur le *Nabob* endommagé, 31; 33; acquisition par la MRC, 61, 61n; 63; 64; 65; dernier vol d'un, 73; 90; 91; 92; défilé du couronnement, 97; exercice «Mariner» 98; 107; 118; 139; 143n.
- Avenger*, HMS, porte-avions d'escorte, l'escadron 883 s'embarque à bord de l', coulé, 42.
- Aviation allemande, prête des appareils *Focke Wulf* à la Marine, 19.
- Aviation du Canada, formation en Europe, 1918, 6.
- Aviation de Marine (*Fleet Air Arm*), MRC, cesse d'exister 43.
- Aviation royale du Canada: premières activités, 13; protection des convois, 19; service d'entretien des navires CAM à Dartmouth, 20; volontaires de l'Aéronavale britannique (RNFAA), 41, 43n; fournit des installations à la MRC à Patricia Bay, 49, 53n; accord avec la MRC, 1946, 55; 80n; accord avec la MRC au sujet des dépôts de fournitures à Dartmouth, 59; retrait de la Section de la Marine à Dartmouth, 1951, 62; 68; entraînement des pilotes de la MRC, 76, 81n; utilisation conjointe des installations de Patricia Bay, 78, 81n; 97; exercice «Mariner» 98, 98n; 107; 110; 114n; coordination avec la MRC, 139, 143n.
- Avions à réaction, section du VT 40, 66.
- Avions-tisons, 91.
- Aylmer*, HMS, escorte le *Nabob*, 30.
- B-29*, avion, 64, 86.
- Baddeck (N.-É), formation de l'Aerial Experiment Association, v.
- Baden*, le navire de commerce, coulé, 116.
- Baffin*, navire du gouvernement canadien, prêt d'un hélicoptère de la MRC et opérations de sauvetage, 69, 69n, 70.
- Bahia Aguirre*, navire de transport argentin, arrivée de son équipage à *Shearwater*, 61.
- Baker, la pointe (N.-É): stations d'hydravions et de ballons, 1918, 3; début de la construction, 4; nombre d'heures de vol au crédit des marins américains, 5; renseignements sur les hangars temporaires, 5n; description des immeubles permanents, 8, 9; passe au Conseil de l'Air, 10; entretien et regain d'activité grâce à l'ARC, 1934, 10; base du Commandement aérien de l'Est, 19; établissement de la section aéronavale de la MRC, 55.
- Baldock, E.D., présente une carte au *Bonaventure*, 115, 135n.
- Baldwin, F.W. (Casey), ingénieur et membre de l'Aerial Experiment Association, vn.
- Balfour, comité, 16.
- Ball, le chef charpentier J.R., de la Réserve volontaire de la MRC, étançonnement du *Nabob*, 38n.
- Ballantyne, l'hon. C. C., ministre du Service naval, et l'aéronavale, 1918, 8, lln.
- Banshee*, avion, bimoteur à réaction, *F2H3*: arrivée à Halifax du premier appareil commandé, 67; 68; 69; 71; 72; 73; essais de vol, 119; 120; 121; 122; 125; 131; cesse de servir, 141.
- Barbade, La, Antilles britanniques, 105.
- Barnes, le lieutenant-commander G. B. F., de la MRC, observateur aérien au cours des exercices, 1930, 13.
- Barracuda*, avion: 24; 28; 33; 42.
- Barron, le capitaine J., de la RAF (auparavant commandant d'aviation du RNAS): consultations à Washington, 3; choix de deux emplacements pour des bases aériennes au Canada, 3; comité de sélection des élèves-aviateurs du Service aéronaval royal canadien, 7.
- Batista, le major-général, président de Cuba, 106.
- Battler*, HMS, porte-avions d'escorte, 45.
- Bay Bulls (Terre-Neuve), le *U-190* est conduit à, 56n.
- Beacon Hill*, HMCS, escorte le *Puncher*, 33.
- Bearcat*, avion, 86.
- Beaverbank, station de l'ARC du réseau *Pine Tree*, 79, 79n.
- Bedell, l'élève-aviateur W. V., du Service aéronaval royal canadien, meurt en se rendant au Royaume-Uni, 7.
- Beeman, le lieutenant-commander J. H., de la MRC, sauve l'équipage d'un navire échoué et reçoit la médaille de George, 67.
- Bell, le D' Alexander Graham, membre de l'Aerial Experiment Association, 1907, v, vn.
- Bell*, hélicoptère, HTL, livré à *Shearwater*, 62.
- Bellona*, HMS, croiseur, 35, 36n.
- Bellona*, HMNZS, croiseur, exercice «Mainbrace», 95, 113n.
- Bennington*, USS, porte-avions, exercice «Mariner», 98.
- Berwick*, HMS, croiseur, 116.
- Bevan, le contre-amiral R. H., officier supérieur d'Irlande du Nord, 45.

- Bevan, M^{me} R. H., lance le *Warrior*, 45.
- Bickerton*, HMS, frégate: officier supérieur, 5^e groupe d'escorte, opération «Goodwood», 28; torpillé, puis coulé, 30.
- Bidwell, le capitaine (plus tard le contre-amiral) R. E. S., de la MRC: commandement du *Puncher*, 32; 64; 96; officier supérieur du Canadian Coronation Squadron, 97, 113n; amiral commandant la côte de l'Atlantique, 112; 119; 137.
- Birmingham*, HMS, croiseur, opération «Newmarket», 36n.
- Bismarck*, cuirassé allemand: 18; coulé, 18; attaqué par des avions, 42.
- Black Ranger*, navire auxiliaire de la MR, 89.
- Black Watch*, ravitailleur de sous-marins allemands, coulé, 38n.
- Black Watch of Canada, régiment, adieu au *Magnificent*, 110.
- Bligh*, HMS, frégate, 28.
- «Blimp», dirigeable non rigide: cours de pilotage suivi par des officiers de la Réserve volontaire de la MRC, 24; visite à *Shearwater*, 62; atterrissage sur le *Magnificent*, 92; exercice «New Broom V», 107.
- Bofors, canons, installation à bord du *Puncher*, 33. *Bogue*, USS, porte-avions d'escorte, 22.
- Bonaventure*, HMCS, porte-avions léger d'escadre, 108; 112; 115; décos de drapeau, 116; mise en service à Belfast, 116; caractéristiques et disposition des hélices, 116; système de ravitaillement en carburant, 117; se joint à la flotte canadienne de Sa Majesté, 118; essais de vol, 118; 118, 135n; 119; 120; 121; radoub, 122; 135n; croisière en Méditerranée, 122; 123; 124; anniversaire de l'OTAN, 124; visite royale au Canada, 125; 127; essuie une violente tempête, 127, 128, 136n; statistiques de vol, 128, 136n; transporte le gouverneur général, 130; radoub, 130; 131; dans les eaux nordiques, 132; 133; 134; avenir possible, 141.
- Bonaventure*, navires anglais ayant porté ce nom: 116; croiseur de la classe «Dido», bref historique, ravitailleur de sous-marins, 1943-1945, bref historique, 116.
- «Bonaventure Drifters», 127.
- Bonne Aventure, île de, golfe du Saint-Laurent, 115.
- Bonham-Carter, le contre-amiral S. S., du troisième escadron de combat, directeur de la station aérienne de la MR à Dartmouth, 19n.
- Borden, le très hon. R. L., premier ministre du Canada, le Service aéronaval canadien au cours de la première guerre mondiale, 2.
- Boston (Mass.), États-Unis: formation des élèves-aviateurs du Service aéronaval royal canadien, 1918, 7; visite du *Bonaventure*, 130.
- Bouchard, le matelot de 1^{re} classe J.-P.-G., de la MRC, sauve un pilote et reçoit la médaille de George, 73, 74.
- Bouée sonore: 108; brève description, 140.
- Bras d'Or*, embarcation à plans porteurs, transportée au Canada sur un porte-avions, 119.
- Bras d'Or, lacs du, île du cap Breton, lieu du premier vol de l'Aerial Experiment Association, v, vn.
- Breadner, le maréchal en chef de l'Air L. S., de PARC, service antérieur dans l'Aéronavale britannique, vii.
- Bristol Britannia*, avion, visite royale au Canada, 72.
- Britannia*, HMS, yacht royal, ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, 72.
- British Columbia Aviation School Limited, formation et écrase-
- ment d'un avion, 1916, vi.
- British Overseas Airways Corporation, 72.
- Brock, le commodore J. V., de la MRC: représentant de la Marine à l'état-major interarmes du Canada, à Londres, assiste au lancement du *Bonaventure*, 116; officier en chef de bord (Atlantique), 120; commandement tactique au cours des exercices «Maple Royal», 122, 122n.
- Bryan, le contre-amiral, de la Marine américaine, 132.
- Buckingham*, HMCS, frégate: 70; essais d'atterrisseage d'hélicoptères, 109.
- Bud, Norvège, lieu géographique de, 35, 38n.
- Bulwark*, HMS, porte-avions léger d'escadre: visite de Dartmouth (N.-É), 72; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 121; 122.
- Bureau de l'Aéronautique, formation, 1921, 16. Burke, le lieutenant-colonel C. J., du RFC, vi.
- Burns, le major-général E. L. M., de l'Armée canadienne: commandant de la Force des Nations Unies, 110, 114n; visite le *Magnificent* à Port Saïd, 110; se rend par hélicoptère dans l'enclave de Gaza, 111.
- Burrard Drydock and Shipbuilding Company Limited, Vancouver (C.-B): modifications au *Nabob*, 26; radoub du *Puncher*, 32.
- Burrard Inlet (C.-B.), Aéro-club de Vancouver, 1915, vi.
- Byrd, le lieutenant R. E., de la Marine américaine (retraité), (eut le grade de lieutenant-commander provisoire au Canada): commandant des forces aéronavales américaines au Canada et commandant de la pointe Baker, 4, 5; patrouilles à partir de la station aérienne de Dartmouth, 1918, 5; 8; fermeture des stations aériennes américaines au Canada, 8; visite à la pointe Baker, 1919, 9.
- CC-1*, HMCS, sous-marin, 80.
- CC-2*, HMCS, sous-marin, 80.
- CH-14*, HMCS, sous-marin, 10.
- CH-15*, HMCS, sous-marin, 10.
- Cabinet, Comité de défense du cabinet, Comité de guerre du cabinet: désire conserver le Service aéronaval royal canadien, 10; Conférence de Québec, 26; approuve la fourniture d'effectifs à deux porte-avions d'escorte, 26; décide de fournir des effectifs à deux porte-avions légers d'escadre, 40; contribution navale à la guerre en Extrême-Orient, 39; 43n; formation du contingent aéronaval, 42; conditions de prêt de porte-avions et d'avions, 46; discussions au sujet de porte-avions légers d'escadre, 49, 53n; décision de confier la gestion de l'aérodrome de Dartmouth à la Marine, 59 80n; décision d'acheter un porte-avions, 108, 113n; approuve un prêt d'avions et de pilotes de la MRC pour service en Corée, 138.
- Cabinet britannique, accepte la proposition du Canada au sujet des porte-avions, 40.
- Calo Duillio*, cuirassé italien, 18.
- California*, le navire, marins sauvés par un hélicoptère, 68.
- Calooshatchee*, USS, 129.
- Cambridge Bay (T.N.-O.), station de prévision de l'état des glaces, 72.
- Cameron, le lieutenant, du Corps expéditionnaire canadien, comité de sélection des élèves-officiers du Service aéronaval royal canadien, 7.

- Campney, l'hon. R., ministre de la Défense nationale: accepte le premier *Tracker*, 69; 96; 102; 110, 114n; mise en service du *Bonaventure*, 116.
- Campney, M^{me} R., baptise le *Bonaventure*, 116.
- Canada*, HMS, base à Halifax, sélectionne les volontaires pour l'Aéronavale britannique, 25.
- Canadian Aeroplanes Limited, manufacture de Toronto, 2.
- Canadian Anti-Acoustic Torpedo Gear, description, 30.
- Cap de la Madeleine*, HMCS, frégate, 125, 136n.
- Cape Scott*, HMCS, 73; 130; 131, 131n; 134.
- Carbonero*, USS, sous-marin, 102.
- Carne, le commodore W. P., de la MR, accepte le *Bonaventure* qui lui est remis par les constructeurs, 118.
- «Carqual», épreuves de qualification sur porte-avions, 120.
- Carrington, Lord, premier lord de l'Amirauté, 74.
- Cartier, Jacques, explorateur français, 115.
- Cartier*, HMCS, choisi pour porter des ballons d'observation, 5n.
- Casement, le commander R., de la MR, accepte le *Warrior* pour la MR, 52.
- Catalina*, avion, repère le *Bismarck*, 18.
- Catapulte hydro-pneumatique, rendement limité, 117.
- Catapulte à vapeur, principe et installation sur le *Bonaventure*, 117, 135n.
- Cataraqui*, HMCS, établissement naval à Kingston (Ontario), base du VC 921, 71.
- Cavalerie américaine, le 5^e Corps de, observateur de la MRC en Corée attaché au, 138.
- Cayuga*, HMCS, destroyer: 52; 106n; 130; manœuvres dans les eaux coréennes, 138.
- Centre de coordination des opérations de sauvetage, Halifax (N.-É.), sauvetage d'un pilote d'un *F-100*, 79.
- Centre interarmes d'entraînement aérien du Canada, Rivers (Manitoba), 63.
- Centre des opérations et de l'instruction au sol, établissement à la station aérienne de Dartmouth (N.-É.), 58.
- Centre de prévision de l'état des glaces, établissement à Shearwater, 1958, 72.
- Ceylon*, HMS, croiseur, 121, 135n.
- Champlain, explorateur français, 115.
- Champlain*, HMCS, destroyer: exercices combinés des services, 1930, 13; exercices en compagnie de la flotte métropolitaine anglaise, 1934, 13.
- Chantiers aéronavals, Sydenham, Belfast: 118; 125.
- Charançons, infestation de, arrosage au moyen d'avions, 67.
- Charleston (Caroline du Sud): 86; 132.
- Charlottetown (I.P.-É.), 130.
- Charlottetown*, HMCS, frégate, escorte le *Warrior* à Esquimalt, 49.
- Chaudière*, HMCS, destroyer, escorte le *Puncher*, 33.
- Chaudière*, HMCS, escorteur d'escadre, 131; 133.
- Chauffeurs de la Marine, division des, apprentis-mécaniciens d'aviation choisis parmi la, 41.
- Cherbourg, France, 88.
- Chevron*, HMS, destroyer, escorte le *Magnificent*, 94.
- Chezzetcook (N.-É), champ de tir aérien et de bombardement, 62.
- Christian V, roi du Danemark, 106.
- Chukawan*, USS, ravitaille en mazout des navires canadiens, 121.
- Churchill (Manitoba), établissement d'une station de prévision de l'état des glaces, 72.
- Churchill, le très hon. W. S., premier ministre du Royaume-Uni, 26n; transfert de navires, 40.
- Cincinnati*, USS, 33.
- Clan Davidson*, le navire de commerce, auparavant le HMS *Bonaventure*, 116.
- Claxton, l'hon. B., ministre de la Défense nationale: discussions au Royaume-Uni au sujet des porte-avions, 49; visite à la station aérienne de Dartmouth, 58; 108; négociations au sujet d'un porte-avions canadien, 115, 135n; déclaration au sujet du rôle de la MRC, 138, 143n.
- Cleopatra*, HMS, croiseur, visite Istamboul, 94.
- Cole, M. A. (ex-sergent-major de la RAF), contremaître, détachement de l'entretien aérien, stations aériennes de la côte est, 1919, 9.
- Collège de la défense nationale: 103; 107; 133.
- Collège d'état-major de l'Armée, visite du *Bonaventure*, 131.
- Collège d'état-major, ARC, 124.
- Collège naval royal du Canada, fermeture par mesure d'économie, 13.
- Collège royal de génie naval, Keyham, Angleterre, officiers canadiens envoyés au, 41.
- Collège des services canadiens, Royal Roads, entraînement aérien des élèves-officiers, 71.
- Collishaw, le vice-maréchal de l'Air R., de la RAF, ancien fonctionnaire du Service de protection des pêcheries du Canada et ancien membre du RNAS, vii.
- Colombie-Britannique, province de la, célébrations du centenaire, 72, 72n.
- Columbia*, HMCS, destroyer, chasse du *Bismarck*, 18n.
- Columbia*, HMCS, escorteur d'escadre, 131; 132.
- Columbia*, le navire, transfert d'un soldat malade au milieu de l'océan, 92.
- Comet IV*, avion, visite royale au Canada, 72.
- Comité conjoint d'océanographie, 140.
- Comité interministériel de la Milice et du Service naval, étudie la formation du Service aéronaval canadien, 1.
- Commandant de l'évaluation opérationnelle (COMOPVAL), essais d'hélicoptères, 109.
- Commandant des forces aériennes du secteur canadien de l'Atlantique, nomination, 139.
- Commandant du littoral de l'Atlantique, choix des volontaires pour l'Aéronavale britannique, 25.
- Commandant naval de la côte du Pacifique, le VU 33 mis à la disposition du, 78, 81n.
- Commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique (SACLANT): exercice «Mainbrace», 96; anniversaire de l'OTAN, 124; célébrations en l'honneur de Henry Hudson, 125; institution du poste, 139.
- Commandant suprême des forces alliées en Europe (SACEUR): exercice «Mainbrace», 95, 95n.
- Commission impériale des munitions, fourniture d'avions en vue de la formation du Service aéronaval canadien, 2.

- Commission permanente canado-américaine de défense, à bord d'un porte-avions, 131.
- Comox*, HMCS, dragueur de mines, prend les devants du *Magnificent*, 102.
- Conférence sur les convois, tenue à Halifax, en 1918, en vue d'instituer un système de protection aérienne, 4.
- Congrès, États-Unis, crée le Bureau de l'Aéronautique, 16.
- Conseil de l'Air, prend possession de la pointe Baker, retire l'équipement de la plage Kelly et envoie un détachement en vue de manœuvres combinées, 1921, 10.
- Conseil de la Marine: recommandations au sujet de l'aéronavale, 24; formation d'une section aérienne, 39; constitution d'escadrons aériens, 40; acquisition de porte avions légers d'escadre, 40; acquisition de la station aérienne de Dartmouth, 59, 80n; entraînement aérien des divisions de la réserve, 70, 80n; acquisition de Patricia Bay, 78, 81n; représentation de l'aéronavale au, 137n.
- Conseil privé: s'oppose à l'établissement d'un service aéronaval canadien, 1917, 2; ratifie les décisions prises à une conférence à Washington, 1918, 3; décision au sujet du *Magnificent*, 108, 113n.
- Conseil de recherches pour la défense, 140.
- Conseil du Trésor, propose de réduire les crédits du service naval, 13.
- Conte di Cavour*, cuirassé italien, escorté par des avions jusqu'à Halifax, 1919, 9; 18.
- Conte Rosso*, le paquebot, nom changé en HMS *Argus*.
- Contest*, HMS, destroyer, navire de garde du *Magnificent*, 93.
- Convois: HFX-1, 19n; OB-327, 20; HG-76, 20; ONS-9, 21; UT-10, 27; JW-59, 28; CU-38, UGF-13, GUS-48, 33, 33n; JW-59, RA-59, 42; ONF-27, 96, 113n.
- Copenhague, Danemark, visite de l'escadre de service spécial du Canada, 88.
- Corée: hostilités, juin 1950, 138; signature de l'Armistice, juillet 1953, 138.
- Cormorant*, HMCS, attaché à la section de la Marine de *Shearwater*, 69.
- Cornwallis, l'hon. E., fondateur de Halifax (N: É.), 60n.
- Cornwallis*, HMCS, 134.
- Coronation Squadron, départ de Halifax et composition, 63, 97, 97n.
- Corps aéronaval des États-Unis, 2.
- Corps royal canadien du génie électrique et mécanique, Force des Nations Unies au Moyen-Orient, 110, 114n.
- Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne, Force des Nations Unies au Moyen-Orient, 110, 114n.
- Corps des transmissions royal canadien, Forces des Nations Unies au Moyen-Orient, 110, 114n.
- Corsair*, avion: attaque des objectifs au Japon, 1945, 25; monte à bord du *Puncher*, 33; 41.
- Corunna*, HMS, destroyer, exercice «Castinets», 93.
- Cosh, le lieutenant-commander (P) D. R. B., de la Réserve volontaire de la MRC, 28n.
- Courageous*, HMS, porte-avions: 15, torpillé et coulé, 19.
- Creery, le capitaine W. B., de la MRC, chef adjoint de l'état-major naval et manque d'effectifs dans la MR, 26, 37n.
- Crescent*, destroyers de la classe, acquisition, 46.
- Crescent*, HMCS, destroyer: 48; 49; 62; 89n; 92; 94; 106n; 131, 131n; 133.
- Crète, bataille de, participation de l'Aéronavale britannique, 41.
- Crispin*, HMS, navire camouflé anti-aérien, coulé par une torpille de sous-marin, 19, 20.
- Crispin*, HMS, destroyer, navire de garde du *Magnificent*, 94.
- Cristoforo Colombo*, paquebot, 105.
- Croix-Rouge, fournitures de la, transportées en Grèce par le *Magnificent*, 93.
- Crusader*, HMCS, destroyer: 102; 103; visite royale au Canada, 125, 136n.
- Cuba, République de: 49, 50; 106.
- Cuba*, croiseur, salut au *Warrior*, 49.
- Culebra, île, Antilles, 106.
- Cull, le lieutenant-colonel J. T., de la RAF (Antérieurement commandant d'escadre du RNAS): nommé commandant en chef du Service aéronaval royal canadien par l'Amirauté, 1918, visite les emplacements proposés pour les stations aériennes, 3, 3n; obtient des patrouilles aériennes de la Marine américaine pour le Canada, 4; recommande l'établissement de sous-stations aériennes, problèmes d'organisation d'un service aéronaval canadien, 5, 6; 7; 8; conférence sur la fermeture de stations aériennes et retour au Royaume-Uni, 8.
- Culley, le lieutenant S. D., de la RAF, s'envole du pont d'un chaland remorqué et abat un *Zeppelin*, vii.
- Cumbræ, détroit de, 33.
- Cunningham, l'amiral A. B. (plus tard l'amiral de la flotte sir A. B.): commandant en chef de la flotte de la Méditerranée et la bataille de Matapan, 18; chef de l'état-major naval britannique, message personnel au Service naval canadien pour obtenir des hommes, 26.
- Curtis, le maréchal de l'Air W. A., de l'ARC, antérieurement du RNAS, vii.
- Curtiss Aeroplanes and Motors Limited, usines d'avions, Toronto, 1915, vi.
- Curtiss Aviation School, nombre de candidats ayant reçu leur diplôme de la, vi.
- Curtiss, Glenn, inventeur américain et membre de l'Aerial Experiment Association, v.
- Curtiss HS2L*, avion: premier vol au-dessus de Halifax, 4; prêté pour la patrouille des forêts, 9.
- Curtiss JN*, avion, construit par Curtiss Limited à Toronto, 1914-1918, vi.
- Curtiss Tractor*, avion, employé pour recueillir des fonds à Vancouver, 1916, vi.
- Cuxhaven, Allemagne, attaqué par des hydravions du RNAS, 1914, 1.
- Dakota*, avion: signale une embarcation à moteur en panne dans le Saint-Laurent, 46; base à *Shearwater*, 61.
- Daniels, J. B., Secrétaire américain à la Marine, fermeture de stations aériennes au Canada, 8.
- Daring*, HMS, destroyer, navire de garde du *Magnificent*, 93.
- Dartmouth (N.-É), constitution en ville en 1961 et présentation d'une masse par la MRC, 74, 81n.
- Dauntless*, HMS, croiseur: escorté par des avions jusqu'à Halifax, 1919, 9; exercices combinés des services, 1930, 13.

- Davis, l'amiral sir W. W., commandant en chef de la flotte britannique, 121, 127, 136n.
- Deane, le capitaine (L) J., de la MRC, accepte le *Bonaventure*, 118.
- Debert (N.-É.), formation d'un établissement aéronaval, 74.
- Décrets du conseil: CP 2460, établissement d'une école d'aviation et d'une fabrique d'avions, vi n; CP 1379 autorisation d'établir deux stations aériennes, 1918, 3, lln; CP 2154, approbation de la solde, de l'uniforme, du nom, etc., pour le Service aéronaval royal canadien, 6, lln; CP 2707, échelles détaillées de solde du Service aéronaval royal canadien, 6, lln; CP 3009, dissolution du Service aéronaval royal canadien, 8, lln; CP 2478, transfert de la pointe Baker du Service naval au Conseil de l'Air, 1920, 10, lln.
- Défense côtière (Coastal Command), RAF: rôle de reconnaissance, 1939, contrôle opérationnel, opérations au large des côtes des Pays-Bas, de la Belgique et de la France, 1940, 17, 17n; patrouilles, 19; 42.
- De Havilland Aircraft of Canada Limited, Toronto (Ontario), manufacturiers de l'avion *Tracker* en vertu d'une licence, 69.
- De Long*, USS, destroyer, remorque un avion au port de Halifax, 1918, 5.
- Dennison, le contre-amiral R.L., de la Marine américaine, commandant en chef de la Flotte de l'Atlantique, 131.
- Desbarats, G.J., sous-ministre du Service naval, participe à une réunion à Washington, 8.
- Descente du drapeau, cérémonie de la, 134.
- Des Moines*, USS, 86, 113n.
- Détecteur d'anomalies magnétiques (MAD)140.
- Détection lointaine, organisation d'une section spéciale du VS 881 pour la, 66, 106.
- Deutschland*, sous-marin allemand, voyage à Norfolk (Virginie), 1917, ln.
- Devonshire*, HMS, croiseur, opérations Selenium, 35.
- DeWolf, le capitaine (plus tard le vice-amiral) H.G.: directeur de la Division des plans, présente une communication sur l'aéronavale, 23; prend le commandement du *Warrior*, nommé officier en chef de bord, 49, 49n; 49; 52; participe aux cérémonies d'inauguration du *Tracker*, 69; accepte et présente le trophée Wilkinson, 73, 73n; chef de l'état-major de la Marine, message d'adieu au *Magnificent*, 112, 114n; cérémonies d'entrée en service du *Bonaventure*, 116.
- Diamond*, HMS, entre en collision au cours des exercices «Mariner», 100.
- Dido*, HMS, croiseur: opération Selenium I, 34n; soutient les porte-avions au cours d'une attaque pendant l'opération Prefix, 35.
- Diogo Gomes*, frégate portugaise, sauve un pilote canadien, 94.
- Direction de l'atterrissement par miroirs, description, 117.
- Dirigeables: *C. Star* et *Zero*, plans apportés à Ottawa, 3; ne sont pas employés à partir de la côte est, 5.
- Division de porte-avions 14, Marine américaine, manœuvres des navires de la MRC en compagnie de la, 98, 98n.
- Division universitaire d'entraînement naval, entraînement aérien, 71, 71n.
- Donaghue, le lieutenant, de la Marine américaine, commandant de la station aérienne de North Sydney, 1918, 5.
- Dornier 24*, hydravion, coulé par un avion au cours de l'opération Groundsheet, 35.
- Dorsetshire*, HMS, croiseur, destruction du *Bismarck*, 18.
- Douglas H. Fox*, USS, 94, 113n.
- Dragon*, HMS, croiseur, escorté par des avions jusqu'à Halifax, 1919, 9.
- Dreadnought*, cuirassés de la classe, rivalité anglo-allemande, v.
- Duke of York*, HMS, cuirassé, opération Goodwood, 30n.
- Dunedin*, HMS, croiseur, capture du *Hannover*, 20.
- Dunkerque, France, évacuation de l'Armée britannique, 42.
- Dunning, le commandant d'escadron E.H., du RNAS, effectue le premier appontage sur un navire en mouvement, se tue lors d'une tentative ultérieure, 14.
- Durban*, HMS, croiseur, exercices combinés des services, 1930, 13.
- Duval, le capitaine Jean-Paul, 115.
- Duxbury Bay*, USS, ravitailleur d'hydravions, visite Dartmouth (N.-É.), 61.
- Dyer, le capitaine (plus tard le contre-amiral) K.L., de la MRC: commandant en chef de la côte de l'Atlantique et présentation d'une masse à la ville de Dartmouth, 74; commandant du *Magnificent*, 91; 96; 131.
- Eagle*, HMS, porte-avions: mis en service en 1920, 15; formation de l'escadron 825, 1934, 42.
- Eagle*, HMS, porte-avions, 1950: collision au cours de l'exercice «Mainbrace», 95; 96; 99.
- Earl, le commodore P., de la MRC, 134.
- Eastore*, navire auxiliaire, transporte un *Firefly* rescapé, 61.
- École d'aviation militaire n° 31, Kingston (Ontario), 25.
- École interarmes d'aviation, Rivers (Manitoba), 59. École interarmes de guerre sur mer, Halifax, 131.
- École d'observateurs, HMCS *Shearwater*, formation d'officiers à l'intention des pays de l'OTAN, 63.
- École de vol aux instruments, forme une partie du VT 40, 65.
- Eden, le très hon. sir A., premier ministre du Royaume-Uni, propose que le Canada garde le *Magnificent*, 108, 114n.
- Edwards, le lieutenant-commander (P) G.C., de la Réserve volontaire de la MRC, commandant de l'escadron 842, participation à l'opération «Tungsten», 28n.
- Edwards, le maréchal de l'Air H., de l'ARC, service antérieur dans le RNAS, vii.
- Égypte, invasion de l', 1956, 69; abdication du roi Farouk, 94, 113n.
- Eisenhower, D.D., président des États-Unis, inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 72n.
- El Ballah, emplacement du camp des Nations Unies dans la zone du canal de Suez, en Égypte, 111.
- Elizabeth II, la reine: inauguration de la Voie maritime du Saint-Laurent, 72, 72n; couronnement, 97; présentation des couleurs, 125.
- Ellenikon, Grèce, des *Sea Fury* de la MRC doivent se rendre à, 93.
- Elokomin*, USS, 106.
- Empire Macalpine*, le navire, premier porte-avions d'escorte et de commerce, 21.
- Empire Audacity*, le navire, antérieurement le navire allemand *Hannover*, 20.
- Empress*, HMS, ancien vapeur de la Manche transformé en porte-hydravions, raid dans des ports allemands, 1914, 1.

Empress of Scotland, RMS, 24.

Engadine, HMS, ancien vapeur de la Manche transformé en porte-hydravions, raid aérien dans des ports allemands, 1914, signalement des navires ennemis lors de la bataille de Jutland, 1.

Engins-cibles, Unité N° 1 des, le 1^{er} détachement s'embarque sur le *Magnificent*, bref historique, 105, 113n.

Enright, USS, escorte le *Puncher*, 33.

Entraînement avancé, section de l': 65.

Équipe de football des aviateurs de *Shearwater*, 67: 79.

Erdmann, le contre-amiral, de la Marine américaine, 98, 98n.

Escadres de navires, MRC: 1^{re} escadre canadienne d'escorte, 64; 103, 103n; 104; 105; 108; 120; 3^{re} escadre canadienne d'escorte, 120; 5^{re} escadre canadienne d'escorte, 133; 7^{re} escadre canadienne d'escorte, 133; escadre de service spécial, 87; Coronation Squadron, 97, 97n.

Escadres de navires, MR: escadre de l'Amérique et des Antilles, manœuvres combinées des services, 13, 51; escadre de service spécial, essais d'une bombe à hydrogène, 1957, 52; troisième escadre de combat, basée à Halifax, 1940, 19.

Escadrons aériens, ARC: escadron d'hydravions n° 5, station aérienne de Dartmouth, 1934, 10; escadron de recherche et de sauvetage, se retire de la station aérienne de Dartmouth, 59; escadre de marine n° 102, station aérienne de Dartmouth, 59; escadron, 410, monte à bord du *Magnificent*, 91.

Escadrons aériens, MRC: l'Amirauté commence à les constituer, 40; nouveaux numéros, mai 1951, 62; système américain de numérotage, 1952, 63; escadron de combat 803, 42; s'embarque à bord du *Warrior*, 45; intégré à la MRC, 46, 46n; forme le 19^e CAG, 51, 52, 58; doté de *Sea Fury XI*, 58, 59; devient le n° 870, 62; escadron 825, torpillage et lutte anti-sous-marin, 42; s'embarque à bord du *Warrior*, 45; intégré à la MRC, 46, 46n; basé à Patricia Bay, mort du commandant, 46; intégré au 19^e CAG, 51; première arrivée à Dartmouth, 45; 56; adopte le *Firefly IV*, 58; forme le 18^e CAG, 59; adopte le *Firefly V*, 60; devient le n° 880, 62; escadron 826, torpillage et lutte anti-sous-marin, s'équipe de nouveaux avions, est rayé des cadres, fait partie de la MRC en théorie, 42, 43n; se constitue de nouveau et est intégré au 18^e CAG, 52, 58; envoie un détachement avancé pour ramener les *Avenger*, 61; devient l'escadron n° 881, 62, 89; escadron de combat 870, auparavant l'escadron 803, 62; escadron de combat 871, auparavant l'escadron 883, 62; entraînement en cas de service en Corée, 64; exercice «*Mariner*», 98; escadron 880, torpillage et lutte anti-sous-marin, auparavant l'escadron 825, bref historique, 62, 80n; escadron 881, torpillage et lutte anti-sous-marin, auparavant l'escadron 826, bref historique, 62, 80n; exercice «*Mariner*», 98; escadron de combat 883, s'équipe de nouveaux avions, est licencié, fait partie de la MRC en théorie, 42, 43n; se forme de nouveau et est intégré au 18^e CAG, 52, 58; se dote de *Sea Fury* et est intégré au 19^e CAG, 59; devient l'escadron 871, 62; voir aussi HU 21; HS 50; VC 920; VC 922; VC 923; VC 924; VF 870; VF 871; VH 21; VS 880; VS 881; VT 40; VU 32; VU 33; VX 10; Unité des besoins de la flotte 743 (FRU 743).

Escadrons aériens, MR: escadron 757, 25; escadron 800, destruction du *Königsberg*, 41; escadron 803, se forme de nouveau, 1945, 41; bref historique, 41; bataille de Matapan et service en Extrême-Orient, le lieutenant R. H. Gray, VC, de la Réserve volontaire de la MRC, 42; escadron 806, 58, 83; escadron 821, à bord du *Puncher*, 34; escadron 825,

formé pour la première fois, 1934, 42; bref historique, formé de nouveau, 1945, 42; escadron 826, formé pour la première fois, 1940, doté d'avions *Albacore*, combat dans le désert occidental, formé de nouveau, 1945, 18n, 42; escadron 827, 91; escadron 842, opération «*Tungsten*», 28n; escadron 846, opérations en Norvège, 28; escadron 852, service à bord du *Nabob* au cours des opérations en Norvège, 1944, 27, 28, 31; escadron 856, opération «*Selenium*», 35; escadron 881, raid sur Tirpitz, avril 1944, 28n; des *Wildcat* s'embarquent à bord du *Puncher*, 1945, 34; escadron 883, bref historique, formé de nouveau, 1945, 42; escadron 1841, 25; escadron 1845, s'embarque à bord du *Puncher*, 33; escadron 1790, exercices à bord du *Puncher*, 36; escadron 1791, exercices à bord du *Puncher*, 36.

Escadrons aériens, Marine américaine: escadron 26, anti-sous-marin, formation de personnel de la MRC, 66; escadron 781, opérations en Corée, 138.

Escadron aérien, Marine royale hollandaise, numéro 4, visite *Shearwater*, 74.

Escadron aérien, RAF, escadron 224, Gibraltar, 1955, 104.

Escadron de service spécial du Canada, visite des pays de l'OTAN, 1950, 87.

Esmonde, le lieutenant-commander (P) (A) E., de la MR, commande l'escadron 825, reçoit la croix de Victoria à titre posthume, 42.

Espe, le contre-amiral C. F., de la Marine américaine, 130.

Esquimalt, HMCS, coulé par le *U-190*, 58.

Essex, USS, 131.

Établissement aéronaval, Debert (N.-É.), exercices d'atterrisseage, 74.

Établissement aéronaval, Scoudouc (N.-É.), 63.

Établissement aéronaval, Summerside (Î. P.-É.): établissement, 64; retrait du VS 880, 68, 100.

État-major, chefs d', Grande-Bretagne, préparation des plans d'action pour 1943, 21.

État-major de la Marine: propose l'acquisition de porte-avions légers d'escadre et la formation d'une section aérienne, 39; formation d'escadrons aériens de réserve, 70, 81n; approuve la formation du VU33, 78, 81n.

États-Unis, gouvernement des, avertissement à l'Allemagne au sujet de la guerre anti-sous-marin et déclaration de guerre, 1917, 1, 2n.

Éthiopie, Royaume d', reçoit d'anciens avions *Firefly* de la MRC, 100, 113n.

Euryalus, HMS, croiseur, 93.

Exercices: Argus I, 69, 80n; Argus II, 69, 80n; Assiniboine, 63; Aswex I-58, 121; Beaverdam, 120; Beaverdam III, 124; Big Hello, 105; Caribex 50, 86; Castinets, 93; Emigrant, 96; Fogbank, 102, 103n; Homecoming, 89; Jaswex 3/61, 132; Jaswex 62, 133; Limelight, 71; Mainbrace, 95; Maple Leaf, 89; Maple Royal I, 121; Maple Royal II, 121; Mariner, 98, 100; Matrix, 68, 80n; Medaswex 26, 122; Medaswex 27, 123; Morning Star, 68, 80n; New Broom II, 101; New Broom IV, 102; New Broom V, 107; New Broom VI, 108; New Broom VIII, 122; New Broom X, 131; Rising Star, 67; Riptide 11, 132; Scuppered, 58; Sea Enterprise, 102, 103; Sharp Squall, 123; Sharp Squall IV, 125; Shortstop, 129; Spring Tide, 105; Symphonie Deux, 91; Teamwork, 63; Tout Droit, 131; Trapline, 132; Weld Fast, 98, 113n.

Exercices d'appontage sur le terrain, obstacles à *Shearwater* et

- déplacement à Debert (N.-É.), 74.
- Exercice simulé d'atterrisseage sur le pont d'un porte-avions, démonstration d', 130.
- Expeditor*, avion, 130.
- F-100*, avion, sauvetage d'un pilote, 79.
- Fairchild Packet C-119*, avion, crise de Suez, 1956, 69.
- Fairey Aviation of Canada Limited: modifications à l'avion *Avenger*, 61; usine de réparations à Patricia Bay, 78.
- Farouk, roi d'Égypte, abdication, 94, 113n.
- Fencer*, HMS, 28n
- Fête aéronautique nationale du Canada, 64, 69.
- Fink, le lieutenant-commander F.R., de la MRC, sauve l'équipage du *Kismet II*, reçoit la médaille de George, 67.
- Firebrand*, avion, voir Avions-tisons.
- Firefly*, avion: employé au cours des opérations en Norvège, 28; écrasement sur le *Puncher*, 36; 42; 45; 4648; 49; 51; 52; 56; «rebondissement», 60; *Mark IV* et *Mark V*, 84; transfert en Éthiopie, 100, 113n.
- Fiume*, croiseur italien, bataille de Matapan, 18. Five Fathom Hole, Bermudes, aire de mouillage, 84.
- Flotte métropolitaine (Home Fleet), MR: exercices en compagnie de la MRC, 1934, 13; chasse du *Bismarck*, 18; opération «Goodwood», 28; dernière opération au cours de la seconde guerre mondiale, 38n; 93, 113n; exercices en compagnie de navires de la MRC, 121, 135n.
- Flottilles, MR: 10^e flottille de dragage et opération «Shred», 35; Sixième flottille de sous-marins, 124; flottilles métropolitaines, 125.
- Foam*, HMS, dragueur de mines, escorte le *Puncher*, 33.
- Focke Wulf Condor*, avion; activités dans l'Atlantique Nord, 19; poursuite de l'*Audacity* et destruction de, 20.
- Force 1: opération «Goodwood», 28, 28n; composition, février 1945, 34, 34n.
- Force 2: opération «Goodwood», 28; composition, février 1945, 35.
- Force 4, composition, 27, 27n.
- Forces opérationnelles (*Task Forces*): TF 21, 87; TF 22, 87; TF 23, 87; TF 24, 87; TF 25, 87; TF 48, 93, 113n; TF 49, 93, 113n; TF 77, 138; TF 83.3, 131; TF 215, 85; TF 301, 103, 131, 131n.
- Formidable*, HMS, porte-avions: bataille de Matapan, 18, 41, 42; guerre d'Extrême-Orient, attaque du *Tirpitz*, 25; opération «Goodwood», 28n; cloche du navire à *Shearwater*, 78n.
- Fort Érié*, HMCS, frégate, 124.
- Forth*, HMS, 91.
- Fortune*, HMCS, dragueur de mines, prend les devants du *Magnificent*, 102.
- Fraser, l'hon. A., lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse, 119.
- Fraser-Harris, le capitaine (plus tard le commodore) A. B. F. de la MRC: commandant de *Shearwater*, 1948, 59; commandant du *Magnificent*, 107; visite l'enclave de Gaza, 111.
- Frayn, le lieutenant-commander W. H., de la MRC, pilote d'un hélicoptère des Nations Unies, 111.
- Freetown, Sierra Leone, 15.
- Freinage, dispositif transversal de, adoption par les Américains et les Anglais, 16.
- Frewer, le capitaine F. C., de la MRC, commandant du *Bonaven-* ture, 132.
- Frobisher (T.N.-O.), station de prévision de l'état des glaces, 72.
- Fulmar*, avion: 20; 41.
- Furious*, HMS, porte-avions: exercices en compagnie d'unités de la MRC, 1934, 13; premier appontage sur un navire en mouvement, modifications du pont d'envol, 14, 15, 15n; opération «Goodwood», 28n.
- Fusiliers marins, démonstration de marche à la station aérienne de Dartmouth, 61.
- Gallipoli, Turquie, première attaque par une torpille aérienne, 1.
- Gambia*, HMS, croiseur, 93.
- Gannet*, avion, 118.
- Gardes-côtes américains, 128, 129.
- Gareloch, Écosse, 34.
- Gatineau*, HMCS, 133.
- General Blyth*, USS, pétrolier-transport, 33.
- General Hedges*, USS, sauvetage par hélicoptère, 64.
- Gênes, Italie, visite de navires canadiens, 105.
- George, médaille de, récipiendaires, 67, 73.
- George V, le quai, Glasgow, 33.
- Georges Leygues*, croiseur français, exercices de l'OTAN, 91, 91n.
- Georgie, détroit de, le *Nabob* s'échoue dans le, 27.
- Gibbs, le commandant (intérimaire) (P) H. J., de la Réserve volontaire de la MRC, commandant de la section aérienne de la MRC, 55.
- Gibraltar: visite de l'escadre de service spécial du Canada, 89; 104; transport de courrier par hélicoptère, 110.
- Gilbert Islands*, USS, 98, 98n.
- Gilbert Jr.*, paquebot à moteur diesel, remorqué par un navire de la MRC, 90.
- Glasgow*, HMS, croiseur: 60; 61; 85, 113n; 87, 87n.
- Glendyne*, remorqueur, chavire, 112.
- Glen Martin Maryland*, avion, vol de reconnaissance à la recherche du *Bismarck*, 18.
- Glorious*, HMS, porte-avions, 15.
- Glory*, HMS, porte-avions, 94.
- Gneisenau*, cuirassé allemand, attaqué par des avions, 42.
- Goodwin, le contre-amiral H., de la Marine américaine, exercice «Mariner», 98.
- «Goofing Stations» (postes de badauds), origine de l'expression dans la MRC, 110, 114n.
- Gordon Mowatt, le trophée commémoratif, première présentation, 73.
- Gossen, Norvège, raid aérien, 1944, 28.
- Gothenburg, Suède visite de l'escadre de service spécial du Canada, 87.
- Gotland*, croiseur suédois, visite Halifax, 62.
- «Gouguou», ogresse légendaire, 115.
- Grand Harbour (Grand Port), Malte: 91; 122.
- Grande, aéroport de l'île, Porto Rico, des avions canadiens visite l', 103.
- Grant, le contre-amiral H. T. W., de la MRC, 46.
- Gray, le lieutenant Robert Hampton, de la Réserve volontaire de

- la MRC; histoire de sa carrière militaire, récipiendaire de la Croix du service distingué et de la croix de Victoria, 25; membre de l'escadron 803, 41, 42; école nommée en son honneur, 78n.
- Grenades sous-marines, utilisées par les avions de la Défense côtière, 19.
- Grippe espagnole: épidémie en 1918, 5; retarde le début de l'entraînement du personnel du Service aéronaval royal canadien, 7.
- Groos, le capitaine H. V. W., de la MRC: met en service le *Bonaventure*, 116; 118; 120.
- Groupe d'appui aérien, le 19^e: formation, 61; nouveau numéro, mai 1951, 62.
- Groupe d'appui aérien, le 31^e: formation, mai 1951, 62; à Scoudouc, puis à Summerside, 1953, 63, 74; cesse d'exister, 65; instruction sur porte-avions, 100.
- Groupe aérien de porte-avions, le 18^e: formation, 52; réorganisation, 58; réorganisation, 59; basé à Quonset Point, 60; réorganisation, 61; nouveau numéro, mai 1951, 62; 90.
- Groupe aérien de porte-avions, le 19^e: formation, 51; réorganisation, 52; réorganisation, 59; nouveau nom, 61; 83; 87.
- Groupe aérien de porte-avions, le 30^e: formation, 62; abolition, 65; 91; 93; défilé du couronnement, 97, 98.
- Groupe aérien de réserve, se réunit à *Shearwater*, 70.
- Groupe d'entraînement aérien n° 1: formation, 1947, 58; devient une unité autonome, 59; licenciement, 65.
- Groupes d'escorte, C-1, C-2, C-3, C-4, proposition d'acheter des porte-avions d'escorte pour les rattacher aux, 23.
- Groupes opérationnels (Task Groups): TG 21, 33; TG 22.1, 86; TG 22.2, 87; TG 22.3, 87; TG 29.2, 87; TG 29.3, 87; TG 37.2, 100; TG 81.4, 98, 101, 101n; TG 83.4, 131; TG 155.3, 96, 113n; TG 203.6, 98; TG 211.1, 86; TG 215.1, 86, 89, 90; TG 215.8, 85; TG 215.9, 85; TG 219.1, 104; TG 219.2, 104; TG 219.3, 104; TG 301.0, 120, 124; TG 301.1, 101, 102.
- Grumman Aircraft Engineering Corporation, dessinateur du *Tracker*, 69.
- Grumman S2F*, avion: des Canadiens servent dans la Marine américaine pour s'initier au fonctionnement du, 66; voir aussi *Tracker*, avion.
- Grunwaldt, le contre-amiral E. G. M., de la Marine de l'Argentine, visite le *Bonaventure*, 133.
- Guantanamo, Cuba, base de la Marine américaine et visite de navires de la MR et de la MRC, 85, 86.
- Guerre anti-sous-marin, progrès de la, 139, 140.
- «Guppy», avion de détection lointaine, description, 66.
- Haakon, le roi, de Norvège: salve royale du *Magnificent*, 87; assiste à la critique de l'exercice «Mainbrace», 96, 113n.
- Haida*, HMCS: 51; destruction du *U-190*, 58; 60; perd une ancre aux Bermudes, 84; retire le *Magnificent* des rochers, 85; croisière européenne, 1952; 93; 103; exercice «Spring Tide», 105; 120; exercices «Maple Royal», 121, 135n; croisière en Méditerranée, 122; 129; 131; 131n; 132.
- Haïti, République d': 106.
- Half Moon*, le voilier, l'explorateur Henry Hudson, 125, 135n.
- Halifax*, avion, bombardier, sauvetage d'un équipage en mer, 36.
- Halifax (N.-É.), ville de, célébrations du bicentenaire, 1949, 60, 60n.
- Halifax Shipyards Limited: construction d'un navire de transport argentin, 61; 96; 102.
- Hamilton, le sous-lieutenant P. A., de la MRC, premier récipiendaire du trophée Mowatt, 73, 81n.
- Hammerfest, Norvège, 28.
- Hanlan's Point, Toronto, base d'hydravions, 1915, vi.
- Hannover*, navire de commerce allemand, capturé, 20.
- Hardy*, HMS, exercice de défense anti-sous-marine, 1957, 120.
- Harkness, l'hon. D. L., ministre de la Défense nationale, visite le *Bonaventure*, 131.
- Harland & Wolff Limited, chantier naval, Belfast, Irlande du Nord: construction du *Warrior*, 45; construction du *Magnificent*, 83; construction du *Bonaventure*, 115.
- Haro*, HMCS, tente de remorquer le *Nabob*, 27.
- Harvard*, avion: employé par le FRU 743, 56; s'écrase sur la côte du Nouveau-Brunswick, 67.
- Hassouna, Abdel Khalk, secrétaire général de la Ligue arabe, 110, 114n.
- Haugesund*, frégate norvégienne, exercice «Sea Enterprise», 103, 113n.
- Haut-Commissaire, Royaume-Uni, dispositions relatives à l'entraînement des pilotes, 37n.
- Hazen, l'hon. J. D., ministre du Service naval, aéronavale, 1917, 1.
- Heath, le lieutenant R., de la MRC, service dans la Marine américaine, 138, 143n.
- Hélices: disposition sur le *Magnificent*, 89; disposition sur le *Bonaventure*, 116.
- Hélicoptères: l'Amirauté passe une commande, des pilotes canadiens s'entraînent, 23; formation de la Section d'hélicoptères n° 1, 62; sauvetages spectaculaires, 64; pour la première fois, collaboration avec la flotte dans la lutte anti-sous-marin, 107; proposition de transformer des frégates en porte-hélicoptères au cours de la seconde guerre mondiale, 140, 143n.
- Hellcat*, avion: opérations en Norvège, 1944, 28; 33.
- Helldiver*, avion, 33.
- Hemsley, l'hon. S. D., consul général du Canada à Boston, 130.
- Hermes*, HMS, porte-avions: premier porte-avions de la MR construit spécialement à cette fin, 15; coulé, 42.
- Hobbs, le sous-lieutenant d'aviation B. D., du RNAS, abat le *Zeppelin L-43*, vii.
- Hobbs, le capitaine J. W., de la RAF: officier de liaison du Service aéronaval royal canadien à North Sydney, 1918, 4, 5; inspecte des emplacements en vue de l'installation de sous-stations, 5.
- Hoffar, messieurs, Burrard Inlet (C. B.), vi.
- Hoggatt Bay*, USS, 129, 136n.
- Holder*, USS, exercice «Mariner», 98, 113n.
- Hood*, HMS, cuirassé, coulé par le *Bismarck*, 18.
- Hope, le lieutenant-commander A. M., observateur aérien de la MRC au cours des exercices, 1930, 13.
- Hose, le capitaine (plus tard le contre-amiral) W., de la MRC; représente le Canada à la conférence de Washington, 1918, 3; proposition du Conseil du Trésor, 1933, 13.
- Houghton, le capitaine F. L., de la MRC: commande le *Warrior* et accepte le navire au nom de la MRC, 45; attaché naval honoraire, à Mexico, 48; propose une devise pour le *Warrior*, 52.

- Hoxa, la porte, Scapa Flow, 31.
- HS 50, escadron d'hélicoptères: formation, juillet 1955, 67; entraînement à Key West et premier lancement d'une torpille par un hélicoptère de la MRC, 70; 72; lutte contre des incendies de forêt à Terre-Neuve, 73; ravitaille les stations de la ligne Mid-Canada, 77; gagne des trophées, 77; 120; 121; exercice «New Broom», 122; 129; croisière dans les eaux nordiques, 132; 133; lutte anti-sous-marin, 140.
- HU 21, escadron d'hélicoptères: auparavant le VH 21, 67; opérations de sauvetage en 1955, 67, 68, 69; désastre minier de Springhill, inspection de l'état des glaces, 69; exercices à bord du *Buckingham*, 70; Jubilé d'or de l'Aviation et ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, 72; à bord du *Labrador* et perte de deux avions dans la baie de Frobisher, 76, 77; ravitaillement des stations de la ligne Mid-Canada, 77; essais d'apportage à bord d'une frégate, 109; hélicoptère attaché à la Force des Nations Unies, 110, 110n, 111, 112; croisière dans les eaux septentrionales, 132, 133.
- Hudson, Henry, explorateur, recherche de la route du Nord-Ouest, 125, 135n.
- Huron*, HMCS, destroyer: escadre de service spécial du Canada, 87; 103, 103n; 104; croisière en Méditerranée, 122; collision avec un destroyer français, 123; 135n; 132.
- Hurricane*, avion, emploi à bord des navires de commerce munis d'une catapulte, équipages de la RAF et efficacité sur les navires CAM, 20.
- Hyades*, USS, ravitaille le *Magnificent* dans la Méditerranée, 110.
- Hydravions, établissement de bases sur le littoral oriental du Canada, 1918, 3.
- Hydravions: vol transatlantique effectué par la Marine américaine, 1919, 9; hydravions du type F.3 au Passage de l'Est en vue des exercices combinés des services, 1921, 10; visite de *PB5M* de la Marine américaine, à Dartmouth, 60; emploi dans la lutte anti-sous-marin, 141, 142.
- Hydroglisseurs, essais, 142. Hydro-ski, 142, 143n. Hysinjin, Corée, 138, 138n.
- Illustrious*, HMS, porte-avions: raid sur Tarente, 18; 24; 25; essais de pistes à angle, 117.
- Ince, le sous-lieutenant d'aviation A. S., du RNAS, abat un avion allemand et reçoit la Croix du service distingué, vi.
- Inch Arran*, HMCS, frégate, 131, 131n.
- Indefatigable*, HMS, porte-avions: opérations en Norvège, 1944, 27, 27n; opération «Goodwood», 30n; 42.
- Independence*, USS, 132.
- Independencia*, porte-avions argentin, ancien *Warrior*, 52.
- Indomitable*, HMS, porte-avions, exercice «Castinets», 93.
- Indian Beach, North Sydney, station temporaire d'hydravions, 4.
- Institut provincial de technologie, Calgary, avions *Sea Fury* prêtés à 1', 70.
- Iowa*, USS, exercice *Mariner*, 99.
- Iroquois*, HMCS: escorte le *Puncher*, 34; 105; 105n; 125; 127; 128; 129.
- Istamboul, Turquie, le *Magnificent* visite, 94.
- Jamaica*, HMS, croiseur, escadre «America and West Indies», sert de cible au cours d'exercices d'avions de la MRC, 85, 113n.
- Jamaica Producer*, navire, sauve l'équipage d'un avion écrasé en mer, 36.
- James Bay*, HMCS, dragueur de mines, prend les devants du *Magnificent*, 102.
- James C. Owen*, USS, 94, 113n.
- James, le lieutenant W. E., de la MRC, pilote d'hélicoptère, sauve un gardien de phare et reçoit l'Ordre de l'Empire britannique, 67, 68.
- Janney, le sous-lieutenant E.L., de la Réserve volontaire de la MRC, comité de sélection des élèves-officiers du Service aéronaval royal canadien, 7.
- Janvrins, corsaires du XVII^e siècle, 115.
- Jellicoe, le vicomte, de Scapa, Amiral de la Flotte, visite le Canada et fait des recommandations pour la MRC en temps de paix, 9.
- John, le contre-amiral Caspar, visite le *Magnificent*, 93, 113n.
- Johnson, le commandant (intérimaire) A.E., de la MRC (R), commandant de la section aéronavale, 1946, 56.
- Johnson, le lieutenant R.S., de la Marine américaine, ingénieur-conseil au cours de la construction de stations aériennes, 1918, meurt de la grippe espagnole, 5.
- John Paul Jones*, USS, 132.
- Jones, le vice-amiral G.C., de la MRC, chef d'état-major de la Marine, 34; accord avec l'ARC au sujet de l'usage des installations aériennes, 55.
- Jonquière*, HMCS, frégate, 106n.
- Jour de l'investiture, des Canadiens assistent aux cérémonies du, 48.
- Juan Sebastian De Elcano*, navire-école espagnol, visite Halifax, 129, 136n.
- Jubilé d'or du vol motorisé, 1959, célébrations à Baddeck (N.-É.), 72.
- Kas, fjord de, Norvège, poste du *Tirpitz*, 28.
- Kamikaze*, avion-suicide japonais, 16, 16n.
- Karel Doorman*, porte-avions hollandais, visite *Shearwater*, 74.
- Kearsarge*, USS, visite Halifax, 60.
- Keats*, HMS, frégate, opération «Goodwood», 28.
- Kelly, plage, North Sydney (N.-É.): emplacement d'une station aérienne et début de la construction, 4, 4n; début des opérations de la Marine américaine à North Sydney, nombre d'heures de vol, 4, 5; description des hangars temporaires, 5n; épidémie de grippe espagnole, 5; mesures prises relativement aux bombes et aux munitions d'avion, 8; équipement retiré par le Conseil de l'Air, remis au ministère des Travaux publics, et réouverture de la station par l'ARC au cours de la seconde guerre mondiale, 10; base de la Défense côtière au cours de la seconde guerre mondiale, 19.
- Kelly, lac, Halifax (N.-É.), ouverture de l'aéroport municipal, 78.
- Kemphorne*, HMS, frégate, opération «Goodwood», prend du personnel à bord du *Nabob*, 28.
- Kent, la duchesse de, visite *Shearwater*, 65.
- Kenya*, HMS, croiseur, station d'Amérique et des Antilles, 51.
- Kilbotn, Norvège, raid aérien de la flotte métropolitaine sur, 36, 38n.
- Kilmorey, le duc de, vice-amiral d'Irlande par héritage, lance-

- ment du *Magnificent*, 83.
- King George V*, HMS, cuirassé, destruction du *Bismarck*, 18.
- Kingsmill, le vice-amiral (plus tard l'amiral, sir) C.E., de la MR (retraité), Directeur du service naval: proposition d'organiser un Service aéronaval canadien, 1917, 1; visite à Halifax, 1917, 2; assiste à une conférence sur les patrouilles aériennes à Boston, 1918, 3n; approuve la formation d'une base aérienne à Terre-Neuve, 5; assiste à un spectacle aérien à Halifax, 1918, 8.
- Kismet II*, navire, cargo échoué au large de la côte du cap Bretton, sauvetage de l'équipage au moyen d'un hélicoptère, 67.
- Kitty Hawk (Caroline du Nord), premier vol des frères Wright, 1903, v.
- Kitz, L. E., maire de Halifax (N: É.): à bord du *Magnificent*, 112; à bord du *Bonaventure*, présentation d'une peinture au navire, 119, 119n.
- Koch, le contre-amiral G., de la Marine américaine, commandant d'un groupe opérationnel, s'embarque sur le *Bonaventure*, 131.
- Könisberg*, croiseur allemand, coulé en Afrique orientale, 1915, 3n.
- Könisberg*, croiseur allemand, coulé en Norvège, 1940, 41.
- Kootenay*, HMCS: 129; 131; 133.
- Kvitholm, Norvège, 35, 38n.
- L-22*, dirigeable *Zeppelin* abattu par un pilote canadien du RNAS, viii.
- L-43*, dirigeable *Zeppelin* abattu par un pilote canadien du RNAS, vii.
- L-53*, dirigeable *Zeppelin* abattu par un pilote canadien du RNAS, vii.
- L-70*, dirigeable *Zeppelin* abattu par un pilote canadien du RNAS, viii.
- Labrador*, HMCS, navire patrouilleur de l'Arctique: hélicoptères embarqués à bord du, 69; perte de deux hélicoptères dans les eaux arctiques, 76, 77; visite à San Francisco, 102.
- Lac à la Tortue, patrouille aérienne des forêts, 9.
- Lady Evelyn*, HMCS, proposition d'installer des ballons d'observation à bord du, 1918, 5n.
- Lady of Fatima*, chalutier, mission de secours d'un hélicoptère, 73.
- Laffey*, USS, 94, 113n.
- La Havane, Cuba: 50; 86.
- La Hulnoise*, HMCS, frégate: 89; 93; défilé du couronnement, 97, 97n; exercice «Mariner», 98; 100; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 128.
- Lake Champlain*, USS, 105.
- Lakehurst, (New Jersey), États-Unis, aérodrome de la Marine américaine, des officiers canadiens y suivent des cours de pilote de dirigeable, 24.
- Lanark*, HMCS, frégate: 124, 136n; 133.
- Lancaster*, avion: 63; exercice «Mariner», 98, 98n; escorte du *Magnificent*, 102.
- Landymore, le capitaine W. M., de la MRC: commandant du *Bonaventure*, 120, 125.
- Langley*, USS, porte-avions, mis en service en 1922 et installation d'un dispositif transversal de freinage, 16.
- Laurier, le quai, Montréal, le *Warrior* y est amarré, 47.
- Lauzon*, HMCS, 103, 103n.
- Lauzon (Québec), 134.
- Lavigne, le lieutenant A.-P., de la MRC, 119, 135n.
- Lay, le capitaine (plus tard le contre-amiral) H.N., de la MRC: proposition de former un service aéronaval, 23; missions de recherches sur l'aéronavale, instructions à suivre et visites aux États-Unis et au Royaume-Uni, 24, 37n; rapport complet sur ses conclusions, 25; commandant du *Nabob*, 26; chef adjoint d'état-major (Plans) (Air), 137.
- Leckie, le sous-lieutenant d'aviation R., du RNAS (plus tard de la RAF et maréchal de l'Air de l'ARC): abat les *Zeppelin L-22* et *L-70*, passe à l'ARC, 1940, et devient chef d'état-major de l'Air, 1944, viii; Directeur de vol, Conseil de l'Air, et participation aux manœuvres combinées, 1921, 10; mesures prises en vue d'une collaboration entre la MRC et l'ARC, 55.
- Lee, le contre-amiral F., de la Marine américaine, commandant de la 14^e division de porte-avions, 1954, 101, 101n.
- Lemoyne, P., sieur d'Iberville, un des premiers explorateurs du Canada, 50, 50n.
- Lepsorev, chenal de, Norvège, raids aériens, 1944, 28.
- Leyte*, USS, porte-avions, exercices en compagnie d'unités de la MRC, 121.
- Liaison de l'Armée avec les porte-avions, section de, établie à la station aérienne de Dartmouth, 1947, 58.
- Liberator*, avion, étendue des patrouilles sur l'Atlantique, 22.
- Lignes aériennes Trans-Canada (Air Canada): date de formation, 13n; emploient les installations de la station aérienne de Dartmouth, 78.
- Lisbonne, Portugal, visite de l'escadre de service spécial du Canada, 88.
- Littorio*, cuirassé italien, 18.
- Liverpool*, HMS, croiseur, 91, 91n.
- Loch Craggie*, HMS, 94.
- Loch Lomond*, HMS, 91.
- Loch More*, HMS, 94.
- Loch Veyatie*, HMS, 94.
- London*, HMS, croiseur, 24.
- Londres, traité de, 1930, 15.
- Long Branch, Toronto, une des premières écoles d'aviation canadienne, vi.
- Loring*, HMS, frégate, 34.
- Lowry*, USS, 94, 113n.
- Luns, son excellence J. M. A. H., assiste aux célébrations de l'anniversaire de l'OTAN, 124, 135n.
- MacBrien, le lieutenant (P) J. J., de la MRC, premier Canadien à recevoir la Croix du service distingué des États-Unis, service en Corée, 138.
- MacDonald, L'hon. Angus L.: ministre de la Défense nationale pour les services navals, 37n; équipement des porte-avions d'escorte, 26; visite du *Puncher* au Royaume-Uni, 34; premier ministre de la Nouvelle-Écosse, accueil du *Warrior*, 46.
- Mackenzie*, escorteurs d'escadre de la classe, construction, 140, 143n.
- Mackenzie King, le très hon., premier ministre du Canada :

- Conférence de Québec, 26n; personnel naval pour l'Extrême-Orient, 40n.
- MacLaren, Sir H., directeur du génie électrique de l'Amirauté, inaugure le nouvel édifice renfermant les installations électriques à *Shearwater*, 67.
- MacLaurin, le major C., de la RAF: recrutement pour le Service aéronaval royal canadien, 8; Directeur intérimaire du Service aéronaval canadien, 8; inspecte les stations aériennes, 1919, demande une prolongation de sa période de service, démobilisé et nommé au Conseil de l'Air, 9; surintendant de la station aérienne de Vancouver, meurt dans un accident d'avion, 1922, 9n.
- MacLean, le matelot de 1^{re} classe A. K., de la MRC, sauve un pilote et reçoit la médaille de George, 72, 73.
- «Mae West», gilets de sauvetage gonflables, 41, 41n. Magasins de l'aéronavale, établissement, 59.
- Magloire, le général P.-É., président d'Haïti, visite du *Magnificent*, 106.
- Magnificent*, HMCS, porte-avions léger d'escadre: offert pour être prêté à la MRC, 40, 43n; Coronation Squadron, 63; lancé et mis en service, devise et décorations de drapeau, essais de vol, amarré à Halifax pour la première fois, 83; croisière à la baie d'Hudson, 84; incident, groupe préposé aux aéronefs, 85, 113n; s'échoue et est mis en cale sèche, 85; visite à La Havane, 86; heurté par un chaland, 88, 113n; en cale sèche, 89, 90; 91; transporte des fournitures de la Croix-Rouge en Grèce, 93, 94; radoub, 96; défilé du Couronnement, 97, 97n; exercice «Mariner», 98, 99; 100; 101, 113n; 101, 101n; traverse le canal de Panama, 101; 102; 103, 103n; 104; visite Gênes et Marseille, 105; 106; 107; fin du programme de vol, 108; essais d'apportage d'hélicoptères de frégate, débarquement de fournitures pour le *Bonaventure* à Belfast, message lui ordonnant de revenir immédiatement au Canada, 109; part avec des troupes et des approvisionnements destinés à la FUNU, arrive à Port Saïd, 110; déchargement complet, départ pour Naples, messages de félicitations, 111, 114n; revient au Canada avec un avion à réaction *Sabre*, coule le remorqueur *Glendyne*, quitte Halifax pour la dernière fois, 112; son personnel ralie le *Bonaventure*, versé dans la flotte de réserve de la MR, 112; on renonce à l'envoyer en Corée, 138, 143n.
- Magor, le sous-lieutenant d'aviation N. A., du RNAS, coule le *UC-72*, vii.
- Maidstone*, HMS, ravitailleur de sous-marins, exercices «Maple Royal», 121, 135n.
- Maille-Breze*, destroyer français, collision avec le *Huron*, 123, 135n.
- Mainguy, le contre-amiral (plus tard le vice-amiral) E. R., de la MRC: commandant de la côte du Pacifique, 49; passe en revue les troupes à *Shearwater*, 61; chef d'état-major de la Marine, inspection de *Shearwater*, 66; prend le commandement de l'escadre de service spécial du Canada, 87.
- Maîtres observateurs, reclassés comme aviateurs navals, 67.
- Malahat*, HMCS, établissement naval, Victoria (C.-B.), 71.
- Malaya*, HMS, cuirassé, exercices en compagnie d'unités de la MRC, 1934, 13.
- Mallard*, HMCS, attaché à la section de la Marine, *Shearwater*, 69.
- Malte: base d'hydravions, 1941, 18; transport de courrier par hélicoptère, 110; visite du *Bonaventure*, 122.
- Maple Bay (C.-B.), exercices combinés des services, 1930, 13.
- Margaret, la princesse: visite au Canada, 72; dévoile le «Naval War Memorial», 100.
- Marine américaine: accepte de fournir des patrouilles aériennes à partir de bases canadiennes, 1918, 3; met en service une station aérienne à la pointe Baker, 1918, 4; fermeture de la station aérienne de la pointe Baker, 8; destination du matériel des stations aériennes au Canada, 1919, 9, 9n; ligne de conduite relativement aux porte avions auxiliaires, 21; technique d'apportage, 60, 70, 74; Sixième Flotte, visite Gênes, 105; 119; prête des officiers à la MRC, 137; flotte de l'avenir, 142.
- Marine royale: 2; 5n; 13; tentatives de reprendre la direction de l'aéronavale, 16; prend le contrôle opérationnel de la Défense côtière de la RAF, 17; chasse aux navires de surface, 18; organise des convois pour le transport, 1939, 18; entraînement de pilotes canadiens, 23; enrôlement de Canadiens dans l'Aéronavale britannique, 24; manque de personnel, 26; choisit des porte-avions légers d'escadre pour la MRC, 39; forme des escadres «canadianisées», 41; personnel canadien aux écoles de métiers, 41, 43n; 42; 55; envoie un détachement à la station expérimentale d'hiver de Namao (Alberta), 56; technique d'apportage, 60; propositions relativement à des porte-avions, 108, 113n; vente d'un porte-avions au Canada, 115; premier apportage d'un avion à réaction sur un porte-avions, 116; prête des officiers supérieurs à l'aéronavale, 137; demande la participation aérienne de la MRC au cours de la campagne de Corée, 138.
- Marine royale du Canada: manœuvres combinées des services, 1921, 10; situation de la flotte, 13; effectifs au début de la seconde guerre mondiale et principal rôle en 1939, 17; déploiement des forces, 21, 22; étudie l'emploi de dirigeables («blimps»), 23, 24; formation des recrues de l'Aéronavale britannique, 24, 25; prêt de personnel à la MR, 26, 26n; équipage du *Nabob*, 26; 40; 41; établissement d'une section aérienne à Dartmouth, 55; acquisition des appareils de la MR à Dartmouth, 55; accord avec l'ARC, au sujet des dépôts de fournitures, 58; accord avec l'ARC, 1946, 55, 80n; technique d'apportage, 60; acquisition de la Section de la Marine à Dartmouth, 1951, 62; célébrations du cinquantième anniversaire, 73, 81n; 129; premier vol transatlantique, 76; entraînement des pilotes, 76, 81n; emploi des installations à Patricia Bay, 78, 81n; navires qui ont participé à l'exercice «Maple Royal», 121, 135n; présentation des couleurs, 125; démobilisation, 1945, et rôle en temps de paix, 137, 143n; coordination avec l'ARC, 139, 143n; perfectionnement de la lutte anti-sous-marin, 139; rôle au sein de l'OTAN, 141, 142; Marine royale du Canada et Conseil canadien de l'Air, transfert de la station aérienne de Dartmouth, 1948, 59.
- Marine royale du Canada et Aviation royale du Canada, comité mixte sur l'aéronavale, 26.
- Marine royale hollandaise, reçoit des avions de la MRC, 73.
- Marins américains, exercice «Mainbrace», 95.
- Marsaxlokk, la baie, Malte: 91; 94.
- Martin P5M Marlin*, avion, 72.
- Martlet*, avion, à bord de l'*Audacity*, destruction d'avions *Focke Wulf*, 20; 24.
- Marti, José, héros national de Cuba, 50.
- Massey, le très lion. Vincent, Gouverneur général du Canada, visite *Shearwater*, 62.
- Matelots, division des, MRC: formation des recrues comme mécaniciens d'aviation, 41; formation comme préposé aux sonars, 67.

- Matériel de sécurité en usage à bord des avions, 41.
- Mauretania*, RMS, 106, 106n.
- Matapan, bataille de, participation de l'aéronavale, 18, 41.
- «Mayday», signal de détresse, 106.
- Mayport (Floride), visite du *Bonaventure*, 121.
- McCallum, le médecin commodore A., de la MRC, funérailles en mer, 133.
- McCormack, l'amiral L. D., de la Marine américaine: commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique, 96.
- McCurdy, J. A. D., ingénieur (plus tard l'hon. Lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse): directeur de Curtiss Aeroplanes Limited, Toronto, 1915, vi; membre de l'Aerial Experiment Association, v; ouvre une école d'aviation, vi; fait la distribution des ailes aux élèves du cours d'observateurs à *Shearwater*, 65.
- McDonald, W. C., député, souhaite la bienvenue au *Warrior* au Canada, 46.
- McDonnel Aircraft Corporation, St. Louis, États-Unis, 69.
- McGrigor, le contre-amiral (plus tard l'amiral) R.R., contre-amiral commandant de la première escadre de croiseurs, 27, 27n; rapports sur le torpillage du *Nabob*, 31n; inspection du *Puncher* et message d'adieu, 36.
- McNab, île (N.-É.), 2.
- Mécaniciens d'artillerie, cours pour s'adapter aux fonctions correspondantes dans l'aviation, 41.
- Mécaniciens d'aviation, formation au Royaume-Uni, 41, 43n.
- Mécaniciens-électriciens, 41.
- Mécaniciens des moteurs, formation aux fonctions correspondantes dans l'aviation, 41.
- Mécaniciens de radio-aviation, formation à bord du navire britannique *Ariel*, 41.
- Méditerranée, flotte britannique de la, composition, 93, 113n.
- «Méditerranéenne, . . . selon la méthode», description, 105, 105n.
- Medland, le commodore M. A., de la MRC: officier en chef de bord (Atlantique), 122; commandant des casernes de la MRC, 130.
- Mermaid*, HMS, sous-marin, sert de cible aux avions de la MRC, 91.
- Messerschmitt*, avion: destruction au cours d'opérations, 28; opération «Prefix», 35.
- Michael E.*, le navire, premier navire de commerce à catapulte, 20.
- Micmac*, HMCS, destroyer: 45; sauve un équipage, 46; visite à Cuba, 86; croisière dans les pays de l'OTAN, 87; remorque un navire abandonné, 90; groupe opérationnel 301, 103, 103n; sauve le commandant du VS 881, 106, 106n; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 131n.
- Mid-Canada, ligne, position de la, 77, 77n.
- Middlesex*, HMCS, 45.
- Midway*, USS, visite Halifax, 60.
- Miles, le commodore G.R., de la MRC: commandant du *Magnificent*, 84, 85.
- Miller, le lieutenant K., de la Marine américaine, 9,000^e appontage sur le *Bonaventure*, 132.
- Mindoro*, USS, porte-avions, exercice «Mainbrace», 93, 113n.
- Ministère de l'Air britannique, dirige l'aéronavale, 14.
- Minoru, le parc, Vancouver, employé comme aérodrome, 1915, vi.
- Mission navale canadienne outre-mer, établissement et négociations en vue de l'acquisition de porte-avions légers d'escadre, 39, 39n, 40.
- Mississinewa*, USS, ravitaille en carburant le *Magnificent*, 110.
- Missouri*, USS, exercices conjoints de la MRC et de la Marine américaine, 86, 87, 113n.
- Mitchell, le commandant (E) C. C. de la Réserve volontaire de la MRC, inventeur de la catapulte à vapeur, 117.
- Montcalm*, HMCS, établissement naval, Québec, 71. Montréal (Québec), visite du *Warrior*, 47.
- Monument commémoratif de la guerre maritime, cap Helles, 94.
- Mountbatten, le comte de, de la Birmanie, amiral intérimaire (plus tard amiral de la flotte): commandant en chef de la flotte de la Méditerranée, 93, 113n; trophées remis au *Bonaventure*, 123, 135n.
- Moville, Irlande du Nord, visite de l'escadre de service spécial du Canada, 87.
- Rowat, le sous-lieutenant G. C., de la MRC, tué dans un accident d'avion et présentation d'un trophée à sa mémoire, 73.
- Muncaster, le lieutenant D. A., de la MRC, sauve la vie d'un pilote d'hélicoptère et reçoit la médaille de George, 68.
- Murray, le contre-amiral L. W., de la MRC: nommé commandant en chef de la région canadienne de l'Atlantique Nord-Ouest, 22; commandant du littoral de l'Atlantique et sélection des volontaires de l'Aéronavale britannique, 25; se rend au Royaume-Uni à bord du *Puncher*, 37, 37n.
- Mustang*, avion, transporté à bord du *Nabob*, 27.
- Nabob*, HMS, porte-avions d escorte: Le Cabinet accepte de fournir l'effectif du, 26; personnel du navire, spécifications, 26; entre en service, entreprend ses préparatifs de départ, 26; s'échoue, 27; agitation parmi l'équipage, 26; renfloué et mis en cale sèche à Vancouver-Nord, 27; introduction du barème de ravitaillement canadien, 26, 26n, 27; se joint à la flotte métropolitaine, part pour sa première opération, 27; opération «Goodwood», torpillage et description des dommages subis, transfert d'effectifs à bord d'une frégate, 28, 30; transfert d'effectifs à bord de l'*Algonquin*, arrivée à Scapa Flow après le torpillage, réduction du tirant d'eau, mise en cale sèche, description des dommages subis par les torpilles, histoire après la guerre, désarmement, 31, 32, 38n; décision du Cabinet au sujet des effectifs, 39.
- Naden*, HMCS, établissement côtier à Esquimalt, 102.
- Naguib, le général Mohammed, coup d'état en Égypte, 94, 113n.
- Nairana*, HMS, porte-avions, opération «Prefix», opération «Muscular», 35.
- Nantahala*, USS, ravitaille en carburant le *Magnificent*, 103. Naples, Italie: 91; 111; 122.
- Nasser, Gamal Abdel, président de l'Égypte, réaction à la proposition de former une Force d'urgence des Nations Unies, 109, 110.
- Nations Unies: cherche une solution à la crise du Moyen-Orient, 69, 109; force d'urgence, 110, 110n; activités en Corée, 138.
- Nautilus*, USS, traversée du pôle nord, 139.
- «Navalaire», journal de *Shearwater*, cesse de paraître, 73. Naval War Memorial, Plymouth, Angleterre, dévoilement, 100.

- Navarin, Grèce, visite du *Magnificent*, 93. «Navex», exercice de navigation, 86. Navigation par inertie, méthode de, 139, 143n.
- Navires de commerce munis d'une catapulte, mis en service et retiré, 20.
- Navy, Army and Air Force Institutes (NAAFI), 127, 136n.
- Needham, Lady Hyacinth, lance le *Magnificent*, 83.
- Nelles, le commodore (plus tard le vice-amiral) P.W., de la MRC: chef de l'état-major de la Marine, 1936, projets relativement à un petit porte-avions, 15, 16; formation de pilotes et d'observateurs parmi les officiers, 23; conférence de Québec, 26; Officier général en chef (outre-mer), 1944, 39n.
- Nelson*, HMS, cuirassé, exercices avec la MRC, 1934, 13.
- Neosho*, USS: 132; exercice «Trapline», 132.
- Neptune* P2V, avion: ARC, 107, 119, 140; Marine américaine, 61, 62, 107.
- Neptuno*, sous-marin portugais, 94.
- New*, USS, exercice «Mariner», 98, 113n.
- New Glasgow*, HMCS, frégate, 102, 106n.
- New Liskeard*, HMCS, frégate, destruction du *U-190*, 58.
- Newport aux Bermudes, course de, 133.
- Newport News*, USS, visite Halifax, 60.
- New Waterford*, HMCS, frégate, 27.
- New York, état de, célébrations en l'honneur de Henry Hudson, 125.
- Nieuport*, avion, vi.
- Niobe*, HMCS, croiseur: v; reçoit l'équipage du *Shearwater*, 80.
- Nixon, R. M., vice-président des États-Unis, célébrations en l'honneur de Henry Hudson, 125.
- Nonsuch*, HMCS, établissement naval, Edmonton, des avions *Swordfish* sont conduits à, 56.
- Nootka*, HMCS, destroyer: 48; 50; destruction du *U-190*, 58; *voyage au détroit d'Hudson*, 84; naufrage du *Magnificent*, 85; exercice «Maple Royal», 120, 121, 135n; 124; 129; 131; 131n.
- Norfolk*, HMC, croiseur, destruction du *Bismarck*, 18, 34n.
- Norfolk (Virginie), États-Unis: 27; désarmement du *Puncher*, 37; 98; 124; 132.
- Norman, E.H., son excellence, ambassadeur du Canada en Égypte, 110.
- Norrington, le lieutenant (plus tard le major) H., de la RAF, conférence à Washington et réorganisation de la station aérienne de Dartmouth, 1919, 8.
- North German Lloyd Line, achat du *Nabob*, 31.
- North Star*, avion, 70.
- North Sydney (N.-É.): protection aérienne des convois, 1918, 5; destruction de la cale de lancement de bois, 8; description de la station aérienne, 1918, 9.
- Nouvelle-Écosse, gouvernement de la, on retrouve les corps de trois députés du, 70.
- Nouvelle-Orléans, États-Unis, 33.
- O'Brien, le capitaine J.C., de la MRC, 125.
- Observateurs, cours d': cours d'instruction en Angleterre, 1948, 59; cérémonie de présentation des ailes, 65; dernier cours de l'OTAN, 1956, dernier cours de la MRC, 1956, 67.
- Observateur de la Marine royale du Canada en Corée, rapports de l', 138, 143n.
- Ocean*, HMS, porte-avions léger d'escadre: 39; 91; premier appontage d'un avion à réaction, 117.
- Ocean Wave*, bateau de pêche, sauvetage par hélicoptère, 73.
- Officier en chef de bord; nomination du commodore DeWolf, 49n; exercices conjoints de la MR et de la MRC, 85.
- Officier en chef de bord (Atlantique): 103; 104; 105; visite le président de Cuba, 106; 120; 122; 127; 131; 132; 133.
- Officier chargé du contrôle de l'appontage: adoption du système, 16; voir aussi Officier de signalisation à l'appontage.
- Officier général en chef (outre-mer), liaison avec la MR en vue de l'acquisition de porte-avions légers d'escorte, 39, 39n.
- Officier général préposé à l'instruction sur porte-avions (FOCT), assume l'administration du *Puncher*, 36.
- Officiers-mariniers mécaniciens, formation, 41.
- Officiers-observateurs: manque d'effectifs, 1945, 42; abolition de la division, 1955, 67.
- Officier de signalisation à l'appontage (»Batsman»): rôle périmé, 117, 135n; voir aussi Officier chargé du contrôle de l'appontage.
- Olaf, le kronprinz de Norvège, critique de l'exercice «Mainbrace», 96, 113n.
- Oliphant, le lieutenant D. A., de la MRC, sauve l'équipage d'hélicoptères qui se sont écrasés, 77.
- Olna*, navire de la RFA, exercice «Sea Enterprise», 104, 104n.
- Onagawa, la baie, Japon, attaque aérienne sur les navires dans, 25.
- Ontario*, HMCS, croiseur: 85; défilé du couronnement, 97, 97n.
- Opérations: «Dragoon», invasion du sud de la France, 1944, 33, 33n; «Goodwood», attaque sur le *Tirpitz*, 1944, 28, 37n; «Groundsheet», raid dans les eaux norvégiennes, 35; «Judgment», raid sur des objectifs en Norvège, 38n; «Muscular», attaque annulée en Norvège, 36; «Newmarket», 36, 36n; «Offspring», 28; «Prefix», 35; «Rapid Step II», autres modifications au «Magnificent» en vue des opérations des Nations Unies, 110, 110n; «Selenium», 34, 35; «Shred», expédition de dragage de mines au large de la côte norvégienne, 35; «Toroh», invasion alliée du nord de l'Afrique, 1942, 21; «Tungsten», attaque du *Tirpitz* par l'aéronavale, 1944, 28; voir aussi Exercices.
- Ordonnance de la flotte de l'Amirauté, 25.
- Organisation du Traité de l'Atlantique Nord: formation d'observateurs à *Shearwater*, 63; 64; 86, 87, 88; 91; liste des nations membres, 95, 113n; exercice «Mariner», 98, 99, 100; dixième anniversaire, 124; conférence anti-sous-marine, 131; contribution de la Marine canadienne, 137, 138; premières manœuvres de grande envergure, 138.
- Oriskany*, USS, porte-avions, campagne de Corée, 138.
- Oslo*, destroyer norvégien, exercice «Sea Enterprise», 103, 113n.
- Oslo, Norvège, visite de l'escadre de service spécial du Canada, 87.
- Ottawa*, HMCS, escorte d'escadre: essais d'hélicoptères, 120; exercice «Beaverdam», 120; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 122.
- Otter*, avion, à Suez à bord du *Magnificent* et dernier avion à ailes fixes à décoller du pont du navire, 110, 111, 114n.
- Outremont*, HMCS, frégate: exercices «Maple Royal», 121, 135n; 131, 131n; 133.

- P. 61*, avion, «Black Widows», 33.
- Paddon, le maître J. N., de la MRC, cité à l'ordre du jour par le chef d'état-major de la Marine, 73, 81n.
- Panama, canal de, premiers navires britanniques à l'utiliser, 1917, 80.
- Panther*, avion à réaction, campagne de Corée, 138.
- Parachute, descente en, à partir d'un ballon captif, 1918, 5.
- «Passages», Norvège, importance stratégique des, 27.
- Patricia Bay (C.-B.), aéroport: base de l'escadron 825, 49; visite de l'escadron 881, 65; quartier général du VC 922, 71; quartier général du VU 33 et emplacement de l'aéroport international de Victoria, 78, 81n; 102.
- Patrician*, HMCS, destroyer, exercices combinés des services, 1921, 10.
- Patriot*, HMCS, destroyer, exercices combinés des services, 1921, 10.
- Patrouilles aériennes, formation à Halifax et à Sydney (N.-É.), 4, 5.
- Patrouille aérienne de combat, 86.
- Pavillon royal, salué pour la première fois à Shearwater, 62.
- Pearkes, l'hon. G. R., ministre de la Défense nationale, 119.
- Pearson, l'hon. L. B., ministre des Affaires extérieures, déclaration au sujet de la crise de Suez, 110, 114n.
- «Pedro», hélicoptère de sauvetage du *Bonaventure*, 132.
- Pegasus*, HMS, porte-avions: auparavant le *Ark Royal*, 15n; équipé d'avions de combat pour la protection des convois au cours de la seconde guerre mondiale, 20.
- Perseus*, HMS, défilé du couronnement, 97.
- Phaleron, la baie de, Grèce, visite du *Magnificent*, 93.
- Phantom FH 1*, avion, 86.
- Philadelphie, États-Unis, visite du *Bonaventure*, 129.
- Philante*, HMS, exercices de convois au large de Larne, Irlande du Nord, 24.
- Philip, le prince: visite au Canada, 72; 131.
- Philippine Sea*, USS, porte-avions, visite d'un observateur de la MRC en Corée, 138.
- Phipps (ou Phips), sir W., séjour dans l'île Bonaventure, 115.
- Piasecki*, hélicoptère: sauve des pilotes civils, 67, 68; sauvetage dans l'Arctique, 77.
- Pickle*, ancien yacht allemand: transporté au Canada à bord du *Magnificent*, 100, 113n; course de Newport aux Bermudes, 133.
- Pie XII, le pape, 111.
- Pine Tree, ligne, emplacement, 79.
- Pitt Meadows, Coquitlam (C.-B.), British Columbia Aviation School Limited, déménagée à, vi.
- Plan d'entraînement aérien, 24.
- Plomer, le commander (plus tard le commodore) J., de la MRC: co-président de la commission mixte de la Marine et de l'Aviation, 1948, 59; nommé officier en chef de bord (Atlantique), visite au Royaume-Uni, 127.
- Pointe Saint-Antoine, fleuve Saint-Laurent, le *Warrior* s'échoue près de la, 47.
- Pola*, croiseur italien, coulé au cours de la bataille de Matapan, 18.
- Poliomyélite, épidémie à bord du *Magnificent*, 91.
- Pont à angles: premier appontage d'un appareil de la MRC sur un, 101; caractéristiques générales, 117, 135n.
- Ponta Delgada, Açores, des destroyers canadiens se ravitaillent en carburant à, 105.
- Port-Mouton (N.-É.), le *Magnificent* s'échoue à, 85.
- Porte-avions légers d'escadre: acquisition proposée par l'état-major de la Marine, 39; offre de transfert par l'Amirauté, accord sur les conditions du transfert, 40; conditions modifiées, 42.
- Porte-avions d'escorte: 20, 21; l'Amirauté propose à la MRC d'équiper deux, 26.
- Porte-avions d'escorte, décision du Cabinet au sujet de l'équipage des, 26.
- Porte-avions d'escorte et de commerce (MAC), caractéristiques, 20.
- Porte Dauphine*, bâtiment auxiliaire canadien, transporte le VS 881, 106.
- Porte-hydravions, premiers navires du genre, 15.
- Porto Rico, 133.
- Port Saïd, Égypte: débarquements des troupes françaises et britanniques, 109, 114n; arrivée du *Magnificent* avec des fournitures des Nations Unies, 110.
- Portsmouth, Grande-Bretagne, 88, 97, 127.
- Powerful*, HMS, porte-avions léger d'escorte, lancement et achat par le Canada, rebaptisé *Bonaventure*, 1952, 115, 135n.
- Premier*, HMS, porte-avions d'escorte: opération «Selenium», 35; opérations «Shred» et «Groundsheet», 35.
- Prestonian*, HMS, frégate: 101, 101n; 103, 103n.
- Prêt-bail, porte-avions fournis à la MR, 26.
- Prince of Wales*, HMS, cuirassé, coulé par des avions japonais, 18.
- Prinz Eugen*, croiseur allemand: à Bergen, 1941, 18; part en compagnie du *Bismarck*, 18; attaqué par des avions de l'Aéronavale britannique, 42.
- Production de défense, ministre de la, achat d'un porte-avions, 115.
- Pullen, le contre-amiral H.F., de la MRC: exercice «Maple Royal II», pavillon hissé sur le *Bonaventure*, 121; se retire en qualité d'amiral commandant de la côte de l'Atlantique, 130.
- Pulsifer Aircraft Limited, fournit un avion amphibie *Seabee* pour un sauvetage à la station aérienne de Dartmouth, 62.
- Puncher*, HMS, porte-avions d'escorte: le Cabinet accepte de fournir l'effectif du, 26; mise en service, caractéristiques, 32; départ pour la côte est, 33; en Afrique du Nord et retour, 33; au Royaume-Uni, 33; essais dans la mer d'Irlande, panne dans le détroit de Cumbrae, 33, 34; se joint à la flotte métropolitaine, 34; opération «Selenium», 34, 35; tir accidentel des mitrailleuses d'un avion, 35; opérations «Shred» et «Groundsheet», 35; perd une ancre à Scapa Flow, 35; opération «Prefix», 35; envoie tous ses avions à la station aérienne des îles Orkney, 36; en cale sèche à Glasgow, 36; est remis à l'officier général préposé à l'instruction sur porte-avions, exercices d'appontage des escadrons, transformé en navire de transport de troupes, voyages transatlantiques, prêté au gouvernement canadien, 36; affronte une tempête, désarmement, 1946, 37, 38n; décision du Cabinet au sujet de l'effectif, 39.
- Pursuer*, HMS, porte-avions d'escorte, raid sur le *Tirpitz*, 1944, 28n.

- Qu'Appelle*, HMCS, destroyer, escorte le *Puncher*, 33.
- Quartier général de la région navale de l'Atlantique, établissement du, 140, 143n.
- Québec*, HMCS, croiseur: 92; défilé du couronnement, 97, 97n; exercice «Mariner», 97, 98, 102, 103, 106n; voir aussi *Uganda*, HMCS.
- Québec, Conférence de, août 1943, décisions prises au sujet du manque d'effectifs dans la MR, 26, 26n.
- Queen*, HMS, porte-avions d'escorte: opérations «Newmarket» et «Prefix», 36, 36n; transporte des *Firefly* à Halifax, 56.
- Queen Elizabeth*, RMS, le paquebot, 128.
- Queen's Own Rifles of Canada, premier bataillon: passe par *Shearwater*, 69; retour à Calgary, 109, 109n, 114n.
- «Queen's Steps», jetée de *Shearwater*, 72.
- Querqueville, aéroport de, France, des avions de la MRC se rendent à l', 88.
- R.* 89, dragueur de mines allemand, coulé par des avions, 28.
- Radio-Canada, 129.
- Rainbow*, HMCS, croiseur, 1914, v.
- Ramillies*, HMS, cuirassé, 3^e escadron de combat, Halifax, 1940, 19.
- Ranee*, HMS, porte-avions d'escorte, remorque le *Nabob*, 27.
- Ravager*, HMS, porte-avions d'escorte, 45.
- Ray*, USS, sous-marin, exercices, 101.
- Raymond, le capitaine D. L., de la MRC, commandant de *Shearwater*, rapport d'adieu, 63.
- Rayner, le capitaine intérimaire (plus tard le vice-amiral) H. S., de la MRC: commandant de la section de l'aéronavale à Dartmouth, 1947, 58; commandant du *Magnificent*, 97; exercice «Mariner», 100; chef de l'état-major de la Marine, visite du *Bonaventure*, 130.
- Redfin*, USS, sous-marin, exercice «Mariner», 99.
- Redoubt*, HMS, remorque un chaland transportant un avion, viii.
- Région canadienne de l'Atlantique Nord-Ouest, établissement, 22, 22n.
- Relentless*, HMS, 94.
- Repérage par les échos d'explosion, 140.
- Représentant de la Marine à l'État-major interarmes du Canada (Londres): 103; 116.
- Représentant du Service d'entretien de l'Amirauté britannique à Washington (D.C.), 27.
- Représentant technique principal de la Marine royale du Canada, 115.
- Repulse*, HMS, croiseur, coulé par des avions japonais, 1942, 18.
- Réserve de l'Aéronavale: formation approuvée, 56, \$0n; 70, 71.
- Réserve volontaire de la Marine royale du Canada, membres faisant partie de l'Aéronavale britannique, 23, 24, 37n.
- Réserve volontaire de la Marine royale (Air) (RNVR(A)): des officiers canadiens demandent leur transfert dans la Réserve volontaire de la MRC, 25; nombre de Canadiens en service dans la, 25; obtient des recrues parmi le personnel de l'ARC, 41.
- Restigouche*, HMCS, destroyer: 124; 131; 132. *Retainer*, navire auxiliaire de la MR, 104, 104n.
- Revenge*, HMS cuirassé, 3^e escadron de combat à Halifax, 1940, 19n.
- Rich*, USS, destroyer, exercice «Mariner», 98, 113n.
- Ridgway, le général Matthew B., de l'Armée américaine, commandant suprême des forces alliées en Europe (SACEUR), exercice «Mainbrace», 95, 95n.
- Riviera*, HMS, porte-hydravions, raid sur Cuxhaven et Wilhelmshaven, 1914, 1.
- Rivière Rouge, Manitoba, inondations désastreuses et envoi d'un détachement de la Marine en guise de secours, 61.
- Riverton*, remorqueur, 85.
- Robert Hampton Gray Memorial School, 78, 78n.
- Rodney*, HMS, cuirassé: exercices avec la MRC, 1934, 13; coule le *Bismarck*, 18.
- Roi, quai du, Port of Spain, Trinidad, visite du *Magnificent*, 91.
- Roland Linie Schiffart, achète le *Nabob*, 31.
- Roosevelt, F.D., président des États-Unis, conférence de Québec, 1943, 26n.
- Rosyth, Écosse, le *Nabob* en cale sèche à, 31.
- Rotherham, le commandant (plus tard le capitaine) G.A., de la MR: départ du *Bismarck* de la Norvège, 1941, 18; premier directeur de l'aviation navale de la MRC, 18, 137.
- Rotterdam, Pays-Bas: visite de l'escadre de service spécial du Canada, 88; 104.
- Rowe*, USS, 124.
- Royal Air Force: formation, 1918, 3; direction des officiers du Service aéronaval canadien, 5, 6; recherche du *Bismarck*, 18; pilotes des navires CAM, 20.
- Royal Flying Corps: arrivée du groupe de recrutement à Toronto, 1917, vi; joint au RNAS pour devenir la RAF, 1918, 3.
- Royal Sovereign*, HMS, cuirassé, le 3^e escadron de combat à Halifax, 1940, 19n.
- Rufiji, la rivière, Afrique orientale allemande, 3n.
- Ryan, le lieutenant-commander D.H.P., de la MRC, nommé observateur de la MRC en Corée, 138.
- Sabre*, avion à réaction: 92; 111, 111n.
- Saguenay*, HMCS, destroyer: exercices avec la flotte métropolitaine de la MR, 1934, 13; chasse du *Bismarck*, 18n.
- Saguenay*, HMCS, escorteur d'escadre, exercices «Maple Royal», 121, 135n.
- Saint-Jean (Nouveau-Brunswick): 84; 128; 130.
- Saint John Shipbuilding and Drydock Company Limited, radoub du *Bonaventure*, 128, 130.
- Saint-Raphaël, France, 91. Saints, bataille de, 45.
- Saipan*, USS, porte-avions, essais d'apportage par le 1^{8e} Groupe aérien de porte-avions, 61.
- Salem*, USS, 86, 113n.
- Saurel*, brise-glaces, pris dans les glaces, 69.
- Savage*, HMS, destroyer: 36; 93.
- Scapa Flow, îles Orkney: base de la flotte métropolitaine, arrivée du *Nabob*, 27; 31; arrivée du *Puncher*, 34.
- Scarborough*, HMS, frégate, 120.
- Scharnhorst*, croiseur allemand, attaqué par des avions du 825^e escadron, 42.
- Schnorchel, brève description, 103, 113n; mise au point, 139.
- Scourge*, HMS, 36.

- Sea, aéroport de l'île, Vancouver, atterrissage d'avions de combat du *Magnificent*, 102.
- Seaborn*, HMS, Section aéronavale de la MR, Dartmouth (N.-É.): centre de recrutement de l'Aéronavale britannique, 25; se débarrasse d'avions, 1946, 55; fermeture, 55, 55n.
- Seaborn*, HMS, yacht: hisse le pavillon du contre-amiral du 3e escadron de combat à Halifax, 1940, 19.
- Seafire*, avion: opérations en Norvège, 1944, 28; 41; 42; 45; suspension temporaire des opérations à bord de porte-avions, 1946, 46; 52; 56; retiré du service, 59; vol spécial à l'Exposition nationale canadienne, 1949, 60.
- Sea Fury*, avion: 51; 52; première visite à l'Exposition nationale canadienne à Toronto, 58, 59; retourné aux entrepôts, 64; dernier à s'envoler de *Shearwater*, 70; 83; 113n; 90; 91; défilé aérien à l'occasion du défilé du couronnement, 97.
- Sea Hawk*, avion, essais d'apportage sur le *Bonaventure*, 118.
- Sea Hornet*, avion, 83, 113n.
- Sea Hurricane*, avion, 42.
- Searcher*, HMS, porte-avions d'escorte, opérations «Prefix» et «Newmarket», 36, 36n.
- Seattle-Tacoma S.B. Corporation, Seattle (Washington), États-Unis, constructeurs du *Nabob* et du *Puncher*, 32.
- Sea Vampire*, avion, premier apportage d'un avion à réaction, 116.
- Sea Venom*, avion, atterrit sur le *Bonaventure*, 121.
- Seawolf*, USS, sous-marin à propulsion nucléaire: exercices avec le *Bonaventure*, 121; record de plongée, 139.
- Section aéronavale de la Marine royale, Dartmouth (N.-É.): établissement en 1940 et avions militaires du 3e escadron de combat, 19; entretient les avions des navires MAC, 20; voir aussi *Seaborn*, HMS.
- Section aéronavale de la Marine royale canadienne, Dartmouth (N.-É.): formation, 1945, 55; premier spectacle aérien au Canada, 58.
- Section aéronavale, MR: nom adopté en avril 1924, contrôle administratif remis à l'Amirauté, 1937, 16; principales tâches, 1939, 17; victoires importantes, 18; unités au service de la RAF, 19; formation de membres de la MRC détachés auprès de la, 23; barèmes de solde à bord du *Nabob* et du *Puncher*, 27, 37n.
- Section de la Marine, Dartmouth, MRC, auparavant l'unité de sauvetage sur mer et dans les airs, 69.
- Section météorologique, *Shearwater*, prépare le premier pronostic à long terme de l'état des glaces, 70.
- Section navale, Dartmouth, ARC, rôle, acquisition par la MRC, 1951, 62.
- Seddon, le lieutenant-colonel d'aviation J. W., du RNAS: envoyé au Canada par l'Amirauté, 1; présente un projet d'organisation du Service aéronaval canadien, 1917, 1; visite des emplacements pour des stations aériennes projetées, quitte le Canada à la fin de sa mission, 2.
- Selfridge, le lieutenant T., de l'Armée américaine, officier américain, membre de l'Aerial Experiment Association et observateur officiel du gouvernement américain, v n.
- Selkirk, le comte de, premier lord de l'Amirauté, visite le *Bonaventure*, 121.
- Service aéronaval royal canadien: approbation du nom, 6; détails sur les uniformes, le recrutement, 6, 7; formation des recrues, fin du recrutement, 7; démobilisation, 8, 9, 11n; lettre au sujet de l'abolition du RNAS, 10, 11n.
- Service aéronaval royal (RNAS): enrôlement de Canadiens dans le, v; ancienneté des sous-lieutenants d'aviation provisoires, vi; nombre de Canadiens ayant servi dans le, et noms célèbres, vii; activités 1914-1917, 1; se joint au RFC pour devenir la RAF, 1918, 3; premier apportage sur un navire en mouvement, 14.
- Service auxiliaire féminin de la Marine, forme une garde d'honneur, 65.
- Service naval, Loi sur le, sanction royale, v n.
- Service naval, ministère du, prépare un plan de recrutement pour le Service aéronaval canadien et prescrit un uniforme, 3.
- Service naval du Canada: choisit des candidats pour le RNAS, v; nombre de recrues pour le RNAS, vii.
- Service naval canadien féminin, le *Puncher* transporte des membres du, 36.
- Service de protection des pêcheries, vii.
- Shackleton*, avion, exercices avec le *Magnificent*, 104.
- Shamrock Bay*, USS, 33.
- Shark*, avion, employé pour des exercices à bord du *Puncher*, 33.
- Shaw, le lieutenant-colonel d'aviation R. O., de l'ARC, président conjoint du comité mixte de la MRC et de l'ARC pour le transfert de la station aérienne de Dartmouth, 1948, 59.
- Shearwater*, HMCS, station aérienne: mise en service, 1948, 59; réparations aux pistes principales, 1953, 63; inauguration de l'édifice renfermant les installations électriques, 67; établissement de la section de la Marine, auparavant l'unité de sauvetage en mer et dans les airs, 69, 80n; édifices endommagés par une tempête, 69; premier pronostic de l'état des glaces, 70; établissement d'un Centre de prévision de l'état des glaces, 72; construction d'une nouvelle jetée, 1958, 72; description des installations, 78; exemple de la coordination du sauvetage, 78, 79; musique militaire, 79; devise de l'établissement, 80; entretient le yacht *Pickle*, 113n.
- Shearwater*, HMCS, anciens navires ayant porté ce nom: trois premiers du nom, 79, 80; mise en service du quatrième du nom, 1901, arrivée à Esquimalt, licenciement et remise de l'équipage au *Niobe*, 1914, 80; corvette, bref historique et honneurs de guerre, 80.
- Shearwater*, HMCS, sloop, mise en service à Esquimalt, 1914, bâtiment-base pour les sous-marins, premier navire britannique à traverser le canal de Panama, 1917, navire-école à Halifax, vente, 80.
- Shearwater II*, HMCS, établissement de terre, mis en service à Esquimalt, 1914, 80, 81n.
- «Shearwater Players», 79.
- Shearwater*, club nautique de, premières régates, 1949, 60; 79.
- Sheffield*, HMS, croiseur: station de l'Amérique et des Antilles, 1947, manœuvres en compagnie de navires canadiens, 51n, 96; exercice *Mariner*, 99, 122.
- Shelburne*, HMCS, 125.
- Shell 25*, chaland, collision avec le *Magnificent* à Rotterdam, 88, 113n.
- Shoup, le lieutenant H.H.W., de la Réserve volontaire de la MRC, pilote de dirigeable entraîné aux États-Unis, 23.
- «Sidewinder», description, 74, 74n.
- Sikorsky HO4S*, hélicoptère: premier à *Shearwater*, 62; 73; sauvetage au cours de l'exercice «Mariner», 98; essais d'apportage sur une frégate, 109; 110; 110n; 111; 112;

- 132;133;140.
- Sikorsky HSS-2*, hélicoptère, acquisition par la MRC, 140, 143n.
- Sikorsky S-58*, hélicoptère, essais d'évaluation à bord de l'*Ottawa*, 120.
- Silver Dart*: quatrième avion de l'«Aerial Experiment Association», vn; vol d'un modèle reproduit, 72.
- Sioux*, HMCS, destroyer: part avec le *Nabob* pour exécuter des manœuvres, 27n; défilé du couronnement, 97, 97n; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 125; 127; 131, 131n; campagne de Corée, 138.
- Skagen*, Danemark, exercice «Mainbrace», 96.
- Skatestrommen*, Norvège, 35.
- Skeena*, HMCS, destroyer, exercices avec la flotte métropolitaine de la MR, 1934, 13.
- Skyraider*, avion: exercices conjoints de la MRC et de la Marine américaine, 1949, 86; appontage sur le *Magnificent* au cours de l'exercice «Mariner», 99.
- Slemon*, le maréchal de l'Air R.C., de l'ARC, message à la MRC louangeant le travail du HS 50, 77.
- Smith*, le matelot de 1^{er} classe P.A., de la MRC, sauvetage par hélicoptère de l'équipage du *Kismet II* et citation de la Reine, 67.
- Smuts*, le général J.C., homme d'État sud-africain, président du comité chargé d'étudier le commandement des forces aériennes au Royaume-Uni, 3.
- Snipe*, HMS, frégate, visite à Halifax, 61.
- Somme, bataille de la, 1916, vi.
- Sonar de plongée, 140.
- Sonar à profondeurs variables, 140.
- Sonnerie de la retraite, exécution à San Diego, 102.
- Sopwith Camel*, avion, s'envole du pont d'un chaland remorqué et abat un dirigeable, 1918, vii n.
- Sopwith Schneider*, avion: envoyé au Canada pour être employé par le Service aéronaval canadien, 1917, 1; donné au Corps aéronaval des États-Unis par l'Amirauté, 1917, 2.
- Sous-marins: manœuvres au large du littoral nord-américain, 1918, 2, 6, 6n; à réaction nucléaire, 142.
- Sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 24.
- Soward*, le lieutenant-commander S.E., de la MRC, inventeur d'un système destiné à améliorer l'efficacité de l'officier de signalisation à l'appontage, 117, 135n.
- Spaak*, P.-H., secrétaire général de l'OTAN, défilé à *Shearwater*, 72.
- Spicer*, le quartier-maître R., de la MRC, accident d'un *S2F* et félicitations du chef d'état-major de la Marine, 66.
- «*Spider's Web*», système de reconnaissance aérienne mis au point par le RNAS, 1917, 2, 2n.
- Spithead*, Portsmouth, Angleterre, défilé du couronnement, 1953, 97.
- Springhill* (N.-É.), désastre minier, 69.
- St. Croix*, HMCS, escorteur d'escadre: 123; 124; 129; 132. St-Jean (Terre-Neuve), visite du Gouverneur général, 130.
- St. Laurent*, HMCS, escorteur d'escadre: 108; 121; 122.
- St-Laurent, le très hon. L., premier ministre du Canada, retour du *Magnificent* à la MR, 108, 114n.
- St. Lawrence, le cap, île du Cap Breton, naufrage, 1955, 67.
- Ste. Thérèse*, HMCS, frégate, 106.
- Stadacona*, HMCS, navire de patrouille, voyage au détroit de Belle-Isle afin de choisir des emplacements pour des stations aériennes, 1918, 5.
- Stadacona*, HMCS, établissement de terre à Halifax, musique, 110.
- Star*, HMCS, établissement naval, recrute du personnel pour l'entretien des stations aériennes, 70.
- Stations, Aéronavale britannique: Arbroath, Écosse, 41; Culdrose, Angleterre, 93; East Haven, Écosse, 42; Eastleigh, Angleterre, 41; Eglington, Irlande du Nord, 87; Ford, Angleterre, 76, 83, 101; Hal Far, Malte, 91; Hatston, îles Orkney, 17, 34; Lee-on-Solent, Angleterre, 88, 97; Ma-chrihanish, Écosse, 34; Rattray, Écosse, 42; Yeovilton, Angleterre, 42, 127.
- Stations, Aviation royale du Canada: Comox, 102; Debert, 68; Greenwood, 61; Saint-Hubert, 76; Scoudouc, 64, 68; Summerside, 64, 100.
- Stations, Royal Air Force: Takali, Malte, 91; St. Mawgans, Angleterre, 123; île Thorney, Angleterre, 127.
- Station aérienne de l'Aviation américaine, Shepherds Grove, Angleterre, 123.
- Stations aériennes de la Marine américaine: Floyd Field, New York, 58; Quonset Point, 60; 131; San Diego (Californie), 101.
- Station d'Amérique et des Antilles: 51; voir aussi Escadres, navires.
- Station expérimentale d'hiver, Namao (Alberta), envoi d'avions de l'ARC à, 56.
- Station de sauvetage maritime et aérien n° 5, visite royale au Canada, 125, 135n.
- Stavanger*, Norvège, opérations en Norvège, 35.
- Stavanger*, destroyer norvégien, exercice «Sea Enterprise», 103, 113n.
- Stead*, le commandant (P) intérimaire J.S., de la MRC, Directeur de la Division aéronavale, 1944, 39, 43n.
- Stettler*, HMCS, frégate, 101.
- Stewart*, le major H., de la RAF: prêté au Service aéronaval royal canadien, assume les fonctions d'officier de liaison à la pointe Baker, 1918, 4; fait l'inspection d'emplacements à Canso et à Cap-Sable, 1918, 5; comité de sélection des élèves-officiers du Service aéronaval royal canadien, 7.
- Stirling*, le commodore M.G., de la MRC, nommé officier en chef de bord, 132.
- Stormholm*, Norvège, opérations de minage, 1944, 28.
- Story*, le vice-amiral W.O., de la MR (retraité), amiral surintendant des chantiers maritimes de Halifax, 1918: visite à la station aéronavale de Dartmouth, 5; envoie un groupe de matelots pour le nettoyage de la station aérienne, 1919, 8.
- Strobeacon*, aérophare, installé à *Shearwater*, 78.
- Stromeyer*, l'enseigne W.H., de l'Aéronavale américaine, fait une descente en parachute à Dartmouth, 1918, 5.
- Suerte*, le navire, cargo libanais échoué au large de Halifax et sauvetage de l'équipage par un hélicoptère, 74.
- Surprise*, HMS, yacht royal au défilé du couronnement, 1953, 97, 113n.
- Swansea*, HMCS, frégate: 60; recherches en vue de retrouver un B-29 manquant à l'appel, 86, 87, 89; défilé du couronne-

- ment, 97, 97n; exercice «Mariner», 98, 100; exercices «Maple Royal», 121, 135n; 124.
- Swiftsure*, HMS, croiseur: exercice «Mainbrace.», 96; entre en collision pendant l'exercice «Mariner», 100.
- Swordfish*, avion: attaque de la flotte italienne à Tarente, 18; attaque du *Bismarck*, 18; à bord des navires MAC, 21; opération «Tungsten», 28n; 42; MR et acquisition par la MRC à la station aérienne de Dartmouth, 55; envoyé aux établissements navals, 56.
- Sydney*, HMAS, porte-avions: «attaqué» par des avions de la MRC, 87; défilé du couronnement, 97.
- Symonds-Tayler, le vice-amiral R.V., commandant en chef de la station d'Amérique et des Antilles, hisse son drapeau sur le *Glascow*, 87, 87n.
- Système de convois, adopté en 1917, 2; organisé par la MR, 1939, 19.
- T.33 Silver Star*, avion à réaction: premiers avions d'entraînement arrivés à *Shearwater*, 1955, 66; établit un record de temps pour le trajet Vancouver-Halifax, 68.
- Tabard*, HMS, 91.
- Taciturn*, sous-marin britannique, exercice “Sea Enterprise,” 104.
- Tarente, Italie, attaque de l'Aéronavale britannique, 1940, 18.
- Tarawa*, USS, 107.
- Tattersall, le lieutenant-commander O.W., de la MR, commandant de l'escadron 825, manque à l'appel, présumé mort, 1947, 49.
- Taylor, le contre-amiral C. R. H. de la MRC, commandant du littoral de l'Atlantique, 46.
- Tecumseh*, HMCS, établissement naval, Calgary: avions *Swordfish* livrés à, 56; base du VC 924, 71.
- Télégraphistes-mitrailleurs d'aviation, formation de, 41. *Tenacious*, HMS, 94.
- Tennant, le vice-amiral (plus tard l'amiral) sir W., commandant en chef de la station d'Amérique et des Antilles: monte à bord du *Warrior* en vue d'exercices, 51; 85, 113n.
- Terceira, Açores, livraison du courrier par un hélicoptère du *Magnificent*, 110.
- Teredo*, HMS, 91.
- Terra Nova*, HMCS, escorte d'escadre: 125; 131; 133.
- Terra Nova, aérodrome, Vancouver, utilisé par l'aéro-club, 1915, vi.
- Terre-Neuve, province de: graves incendies de forêt, 73; devient la dixième province, 85.
- Thane*, HMS, porte-avions d'escorte, torpillé au large de la Clyde, 1945, 34.
- Theseus*, HMS, porte-avions: exercice «Mainbrace», 95, 113n; campagne de Corée, 138.
- The Sullivans*, USS, exercice «Mariner», 98, 113n.
- Thomas J. Gary*, USS, 123.
- Thorlock*, HMCS, reddition du *U-190*, 56n.
- Thornycroft, John I. and Co. Ltd., chantier maritime, Southampton, Angleterre, plans de petits porte-avions, 15.
- Thrum, bataille du cap, Halifax, scène d'un sauvetage par hélicoptère, 73.
- Thule*, HMS, 94.
- Tirpitz*, cuirassé allemand: attaqué par des avions de l'aéronavale, août 1944, 25; attaqué par des avions en avril et en août 1944, 28; attaqué par de petits sous-marins, 116.
- Tisdall, le commodore E. P., de la MRC: nommé officier en chef de bord (Atlantique), 103, 104, 105; guidon abaissé sur le *Magnificent*, 108.
- Tobruk, Afrique du Nord, 94.
- Toronto*, HMCS, frégate: 101; 103, 103n.
- Towey*, HMS, 34.
- Tracey, Mme S. W.: présente une plaque au *Bonaventure*, 127.
- Tracker CS2F*, avion: description, 69; transfert à la Marine royale hollandaise, 73; essais de vol sur le *Bonaventure*, 118; entraînement de pilotes de la MRC à bord d'un porte-avions américain, 119, 120; exercices «Maple Royal», 121; accident évité, 124; 128; 131; 132; 133; équipement anti-sous-marin, 139; voir *Grumman S2F*.
- «Traction», par, description technique, 117, 117n. Transports, ministère des, 72.
- Travaux publics, ministère des: obtient des terrains pour les stations aériennes, 4; prend possession de la plage Kelly, 10.
- Trento*, croiseur italien, endommagé au cours de l'attaque sur Tarente, 18.
- Tri-Pacer*, avion, écrasement, 1957, 70.
- Triumph*, chalutier canadien, capturé par les sous-marins allemands et employé comme corsaire, 6, 6n.
- Triumph*, HMS, porte-avions, essais de pistes à angles, 117.
- Tromsö*, frégate norvégienne, exercice «Sea Enterprise», 103, 113n.
- Trondheim, Norvège, la flotte de l'OTAN jette l'ancre à, 104.
- Trophée de la sécurité du vol, présenté par les officiers de la Division des approvisionnements, 74, 74n.
- Trophée de la sécurité du vol de la réserve navale, 19541955, 71, 71n.
- Troubridge*, HMS, frégate, 129.
- Trout*, USS, sous-marin, 132.
- Trumpeter*, HMS, porte-avions d'escorte: 38n; opérations en Norvège, 27, 27n, 28, 31; opération «Newmarket», 36, 36 n.
- Tudor*, HMS, 85.
- Tughril*, navire pakistanaise, 94.
- Tumult*, HMS, 118.
- Tustna-Stablen, le fjord, navires assaillis par des avions alliés, 35.
- U-53*, sous-marin allemand, coule des navires de commerce dans les eaux américaines, 1916, ln.
- U-151*, sous-marin allemand, pose des mines à l'entrée du Delaware, 1918, 6.
- U-190*, sous-marin allemand: se rend, mai 1945, essais d'avions avec le, 56, 56n; coulé au cours de l'exercice «Scuppered 58»; coule l'*Esquimalt*, avril 1945, 58.
- U-354*, sous-marin allemand, torpille le *Nabob* et le *Bickerton*, est coulé par un avion du *Vindex*, 1944, 31n.
- U-711*, sous-marin allemand, coulé à Harstad, Norvège, 1945, 38n.
- UC-36*, sous-marin allemand, coulé par un avion, 2.
- UC-72*, sous-marin allemand, coulé par un pilote canadien du

- RNAS, vii.
- Uganda*, HMCS, croiseur: visite à Mexico, 48, 49; voir aussi Québec, HMCS.
- Ulster*, HMS, frégate, 129.
- Underway, groupe de ravitaillement, 104, 104n.
- Unicorn*, HMCS, établissement naval, Saskatoon, des *Swordfish* se rendent à, 56.
- Unité des besoins de la flotte (FRU): formation à la station aérienne de Dartmouth, 1946, 56; entraîne le premier pilote, 1947, 58; nouveau numérotage: le FRU 743 devient le VU 32, 63.
- Unité de pilotage pour élèves-officiers (CFU 1), établissement temporaire à l'intention des élèves-officiers de la Marine et des divisions d'entraînement naval des universités, 71, 71n.
- United States*, le navire, 128.
- Université de Toronto, cours de génie aéronautique donné à des officiers, 41.
- Valence, Espagne, 104.
- Valiant*, HMS, cuirassé, exercices, 1934, 13.
- Vampire*, avion à réaction, 83, 113n; 91.
- Vancouver*, HMCS, destroyer: manœuvres combinées des services, 1930, 13; exercices avec la flotte métropolitaine de la MR, 13; visite à La Havane, 1929, 50.
- Van Galen*, destroyer des Pays-Bas, 95.
- Vanier, le très lion. G.-P., Gouverneur général du Canada: visite à Halifax, 73; 130.
- VC 3, escadron aérien, Marine américaine, service d'officiers de la MRC au sein du, à Formose, 138, 143n.
- VC 920, escadron aérien: instruction à *Shearwater*, 70; bref historique, 70; premier escadron de réserve à atterrir sur le *Magnificent*, 103; 107.
- VC 921, escadron aérien: instruction à *Shearwater*, 70; bref historique, premier récipiendaire du Trophée de la sécurité du vol de la réserve navale, licenciemment, 71; collision à *Shearwater*, 71.
- VC 922, escadron aérien: instruction à *Shearwater*, 70; bref historique, gagne trois fois le Trophée de la sécurité du vol de la réserve navale, 71.
- VC 923, escadron aérien: instruction à *Shearwater*, 70; bref historique, licenciemment, 1959, 71.
- VC 924, escadron aérien: instruction à *Shearwater*, 70; bref historique, licenciemment, 1959, 71.
- Vengeance*, HMS, porte-avions: 39; 89.
- Venture*, HMCS, établissement pour la formation des officiers, Esquimault, 78; 102.
- Vernam Field, Jamaïque, des avions de la MRC s'exercent à partir de, 85.
- VF 870, escadron aérien: signification des lettres VF, auparavant l'escadron 870, 63; licenciemment, mars 1954, 64; réorganisé et doté d'avions *Banshee*, 1955, 67; 69; instruction à la base de l'Aéronavale américaine de Key West, 70; 71; à Cecil Field, en Floride, 74; gagne le trophée Wilkinson, 1959, 74; premier atterrissage sur le *Bonaventure*, 119; 127; 130; 132; licenciemment, 141; voir Escadrons aériens, MRC.
- VF 871, escadron aérien: signification des lettres VF, auparavant l'escadron 871, 63; établit un record de temps, 68; gagne deux fois le Trophée de la sécurité du vol, combiné avec le VF 870, 74; 105; 121; s'entraîne en cas de service en Corée, 138; voir Escadrons aériens, MRC.
- VH 21, escadron aérien: formation, novembre 1952, 63; nouveau nom: HU 21, avril 1955, 67; voir Escadrons aériens, MRC.
- Vian, le vice-amiral (plus tard l'amiral) P. L., officier supérieur commandant la première escadre de porte-avions: recommande d'accorder la croix de Victoria au lieutenant Gray, de la Réserve volontaire de la MRC, 25; en qualité de cinquième lord de l'Amirauté, visite le *Magnificent*, 83, 113n.
- Vichy, régime français de, opérations contre le, 1940, 41.
- Vickers Vedette*, hydravions, exercice conjoint de la MRC et de l'ARC, 1930, 13.
- Victoire en Europe, jour de la, 36.
- Victoria, croix de: 25; 42.
- Victoria, aéroport international de, 81n.
- Victoriaville*, HMCS, frégate: reddition du *U-190*, 56n, 131, 131n; 133.
- Victorious*, HMS, porte-avions: attaque du *Bismarck*, 18, 42.
- Vigilant*, HMS, frégate, 30.
- Vikero, Norvège, destruction d'un poste de T.S.F., 36.
- Vindex*, HMS, porte-avions d'escorte: destruction du *U-354* par un de ses avions, 31n, 42.
- Vipond, le quartier-maître L.P., de la MRC, sauvetage par hélicoptère de l'équipage du *Kismet II*, citation de la reine, 67.
- Vittorio Veneto*, cuirassé italien, bataille de Matapan, 18. Vol opérationnel, cours de, 59. Vol opérationnel, école de, intégrée au VT 40, 65. Vol par tous temps, section du, de l'escadron VT 40, 65.
- Voorhiss*, USS, sauve l'équipage d'un hélicoptère, 132.
- VS 880, escadron aérien: signification des lettres VS, auparavant l'escadron 880, 63; établissement de l'aéronavale, Summerside, 68, 72; gagne le Trophée de la sécurité du vol, 74; décosations de drapeau, 76; détachement de la côte du Pacifique, 77, 78; 105; 108; premiers atterrissages sur le *Bonaventure*, 119; 129; 130; 132; 133; voir Escadrons aériens, MRC.
- VS 881, escadron aérien: signification des lettres VS, auparavant l'escadron 881, 63; réuni au VS 880, 74, 101, 105, 120, 122; voir Escadrons aériens, MRC.
- VT 40, escadron aérien: formation, mai 1954, composition, 65; rôle, 1954-1959, cesse d'exister, 1959, 76; voir Escadrons aériens, MRC.
- VTOL, avion, décollage et atterrissage vertical, usages possibles, 141, 141n.
- VU 32, escadron aérien: signification des lettres VU, auparavant le FRU 743, 63; devient une unité autonome, 65; 72; rôle, 1954-1959, intègre le VT 40, rôle, 1959-1962, 76; voir Escadrons aériens, MRC.
- VU 33, escadron aérien: 71; formation, brève description de ses tâches, gagne le Trophée de la sécurité du vol, 78.
- VX 10, escadron aérien: formation à *Shearwater*, 63; reçoit le premier *Tracker*, 69; détails, vol transatlantique, exercices à bord du *Bonaventure*, 76; gagne des trophées de l'Aviation, 76.
- Wakeham, la baie, détroit d'Hudson, visite du *Magnificent*, 1948, 84.
- Walton, le lieutenant W. J., de la MRC, 138, 143n.

- Warrior*, HMCS, porte-avions: 36; 40, 43n; lancé et mis en service, 45; arrive à Halifax pour la première fois, 45, 46; s'échoue dans le Saint-Laurent, plus gros navire de guerre à jeter l'ancre à Montréal, 47, 53n; traversée du canal de Panama en direction de la côte ouest et visite à Mexico, 48; en calé sèche à Esquimalt, 49; décisions au sujet de son emploi futur, 49; visite à La Havane, 49; 50; voyage de transport au Royaume-Uni, 51; fin de ses engagements de vol vis-à-vis de la MRC, aux Bermudes, retour au Royaume-Uni, 52; retiré du service et remis à la MR, 52; décosations de drapeau et bref historique du navire dans la MR, 52.
- Warrior*, HMS, porte-avions: mis en service, 1948, 52; bref historique du navire dans la MR, 52; 138, 143n.
- Washington, conférences: en vue d'établir des bases aériennes sur le littoral est du Canada, avril 1918, 3; conférence sur les convois de l'Atlantique, mars 1943, 22.
- Washington, traité de, 1922, 15.
- Wasp*, USS, porte-avions; 96, 96n; instruction de pilotes de la MRC à bord du, 119.
- «Watson's Circus», section acrobatique spéciale de *Seafire* à l'Exposition nationale du Canada, 1949, 60.
- Watson, le lieutenant-commander C. G., de la MRC, ancien commandant de l'escadron 826 au Royaume-Uni, tué dans un accident aérien, 60.
- Wavemaster*, navire auxiliaire de la MR, 118.
- Wave Monarch*, navire auxiliaire de la MR, 120.
- Wave Prince*, navire auxiliaire de la MR, 120.
- Wave Ruler*, navire auxiliaire de la MR, 125.
- Wave Sovereign*, navire auxiliaire de la MR, 104.
- Western Shipping Co. Limited, achat du sloop *Shearwater*, 80.
- Whitby*, HMS, 120.
- Wildcat*, avion: s'envole du *Nabob* au cours des opérations en Norvège, 28, 28n, 34, 35.
- Wilhelmshaven, Allemagne, attaqué par des hydravions du RNAS, 1914, 1.
- Wilkinson, le lieutenant-commander L. D., de la Réserve volontaire de la MR, présente le trophée attribué aux escadrons aériens, 73, 73n.
- William Carson*, navire transbordeur, 69, 70.
- Wilson, Woodrow, président des États-Unis, signe la déclaration officielle de guerre contre l'Allemagne, 1917, 2n.
- Wisconsin*, USS, 96.
- Woods, le lieutenant A. J., de la MRC, vol dangereux à Halifax à bord d'un avion *Attacker* et citation de la, reine, 63.
- Worcester*, USS, 87, 113n; 98.
- Wright, les frères, premier vol, 1903, offrent leur brevet à l'Amirauté britannique, v.
- Wright, l'amiral J., de la Marine américaine, commandant suprême des forces alliées de l'Atlantique, anniversaire de l'OTAN, 124.
- Wright*, USS: 87, 113n; 96.
- «X», navires de la classe, petits sous-marins au cours de la seconde guerre mondiale, 116.
- York*, HMCS, établissement naval à Toronto (Ontario), base du VC 920, recrutement de personnel pour l'entretien des stations aériennes, 70.
- Yougoslavie, troupes faisant partie de la Force des Nations Unies au Moyen-Orient et occupant l'enclave de Gaza, 1957, 111.
- Zara*, croiseur italien, coulé à la bataille de Matapan, 18.
- Zest*, HMS, prend à son bord le personnel du *Nabob* torpillé, 31.

Table des matières

Préface	iii
Introduction: Les premiers aviateurs de la Marine canadienne.....	v
CHAPITRE	
I Le Service aéronaval royal du Canada en 1918	1
II Les années creuses	13
III Deuxième Service aéronaval du Canada.....	23
IV La voie est ouverte à une aéronavale canadienne	39
V Le <i>Warrior</i> , 1946-1948	45
VI Escadrons et bases terrestres, 1945-1962.....	53
VII Le <i>Magnificent</i> , 1948-1957.....	81
VIII Le <i>Bonaventure</i>	113
IX «Avions contre sous-marins».....	135
APPENDICES	
A Officiers supérieurs de l'aéronavale	143
B Directeurs de la Division aéronavale	
Directeurs de l'aéronavale et	
Directeurs des besoins de la Marine en avions	144
C Commandants des porte-avions et de la base aérienne	145
D Commandants des groupes aériens	147
E Commandants des escadrons aériens	148
F Caractéristiques des porte-avions.....	151
G Renseignements sur des aéronefs de la MRC, 1946-1962	152
H Chronologie des principaux événements qui ont marqué l'histoire de l'aéronavale canadienne, 1915-1962	154
I Insignes de navires et d'escadrons	155
J Bibliographie	158
K Abréviations	160
Index	163