



Photographiés en juillet 1918, à Londres, où ils étaient venus assister à la Conférence impériale sur la défense: (de gauche à droite) le major-général S.C. Mewburn (ministre de la Milice), sir Robert Borden (Premier ministre) et sir A.E. Kemp (ministre des Forces militaires du Canada outre-mer).



Sir George Perley, haut-commissaire du Canada en Grande-Bretagne (et ministre d'Outre-mer de novembre 1916 à novembre 1917) photographié dans une rue de Londres.



Le commandant de section J.A. Barron, de Stratford (Ontario), fut l'un des quatre Canadiens qui appartenaient à la division des dirigeables du RNAS. Ultérieurement, Barron fut invité à siéger au comité qui créa le *Royal Canadian Naval Air Service* à l'automne 1918.



Le colonel Redford H. Mulock, de Winnipeg, fut un des principaux partisans de l'organisation d'un Corps canadien d'aviation dont il aurait pu être le chef s'il n'avait préféré retourner à la vie civile après la guerre; il devint une personnalité marquante de l'aviation civile canadienne. (PMR 71-404)



Le brigadier-général Alfred Critchley photographié en 1918, alors qu'il était l'officier canadien le plus haut gradé de la RAF. 'Nous devons à notre pays, écrivait-il en avril 1918, de faire en sorte que les magnifiques exploits de nos aviateurs en France fassent honneur au Canada.' Originaire de Calgary, il accompagna le CEC en 1914; nommé brigadier-général à l'âge de vingt-huit ans, en février 1918, il fut détaché auprès du RFC pour s'occupé de l'instruction des cadets en Grande-Bretagne. Après la guerre, il se fixa en Angleterre. (AH 443)



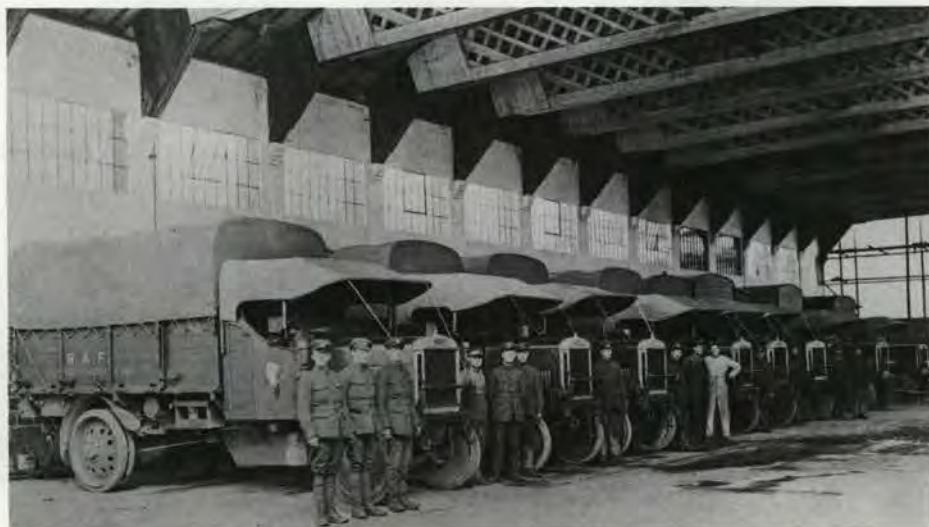
Avions Sopwith Dolphin de la 1<sup>re</sup> Escadrille de chasseurs du CAC alignés à l'aérodrome d'Upper-Heyford (Grande-Bretagne) qui leur servait de base au début de 1919. Sur cette photographie, le plan inférieur gauche des appareils empêche de voir la marque de l'escadrille (chiffre 1 noir sur feuille d'érable blanche) sur le fuselage de chaque appareil. (M 816 R)



Les officiers de la 1<sup>re</sup> Escadrille du CAC. (Debout, de gauche à droite) les lieutenants W.L. Rutledge, AFC, MM, P.F. Townley, G.R. Howsam, MC, E.A. Kenny, F.V. Heakes, C.M. McEwen, MC, CFC, H.R. Marshall, J. Whitford et R.W. Ryan. (Assis de gauche à droite) le capitaine D.R. MacLaren, DSO, MC, le capitaine G.O. Johnson, MC, le major A.E. McKeever, DSO, MC, commandant de l'escadrille (tué en 1919 dans un accident d'automobile), le lieutenant J.F. Verner, le capitaine C.F. Falkenberg, DFC. Quatre d'entre eux (Howsam, Heakes, McEwen et Johnson) devinrent par la suite généraux d'aviation. (RE 17474)



Le major A.D. Carter, DSO avec agrafe, Croix de guerre, commandant de la 2<sup>e</sup> Escadrille du CAC, photographié en compagnie de quatre de ses pilotes. Peu après avoir remporté 31 victoires, Carter se tua dans des acrobaties aériennes, avec un avion Fokker D-VII qui se désintégra en plein vol. (RE 24067)



Équipes de mécaniciens des 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Escadrilles du Corps d'aviation canadien, alignées dans un hangar de l'aérodrome d'Upper Heyford, en attendant une inspection. Vers la fin de 1918, le CAC recrutait ses hommes de métier parmi les Canadiens de la RAF et parmi les membres du CEC ayant déjà exercé dans la vie civile une profession appropriée. (PA 6037 (A 98))

## Vers l'établissement d'une aviation canadienne

En 1917-18, pour la première fois de son histoire, le Canada était à l'avant-plan de l'actualité mondiale; les exploits de ses troupes et leurs lourds sacrifices inspirèrent une attitude collective plus affirmative et plus dynamique. L'apport de nos aviateurs a contribué à stimuler la montée du nationalisme canadien, mais ce furent surtout la crête de Vimy et d'autres grands coups de ce genre, livrés par le Corps expéditionnaire canadien, qui éveillèrent un écho dans la conscience publique. L'existence d'un corps d'armée distinct, commandé par un Canadien, servit à polariser le sentiment national, ce que l'aviation ne pouvait réussir. Les exploits de quelques Canadiens, notamment ceux de W.A. Bishop, étaient bien connus et soulevaient la fierté, mais aucune formation des services aériens britanniques ne rappelait la feuille d'étable.

En 1917, le public se rendait mieux compte que des Canadiens jouaient un rôle important, quoique peu célébré, dans la guerre aérienne, mais il n'existaient certes aucun mouvement d'envergure en faveur de la création d'un service aérien canadien. L'*Aero Club* du Canada demanda au gouvernement 'd'accorder une attention sérieuse à la création éventuelle d'une section canadienne du Royal Flying Corps ou d'un Service aérien canadien,' mais cet organisme n'était guère représentatif. La plupart des journaux canadiens publiaient des comptes rendus de combats aériens, mais ces récits renfermaient très peu de matière canadienne et ils étaient généralement mal informés et recherchaient le sensationnel. Quelques journaux de Toronto appuyaient constamment l'idée que le Canada devrait posséder son propre service aérien; les arguments qu'ils employaient le plus souvent reposaient sur l'identité nationale et sur le nombre des combattants. Pourquoi les Canadiens ne pourraient-ils pas 'se couvrir de lauriers en tant qu'aviateurs canadiens distincts' lorsque les Australiens le faisaient déjà? Selon les journaux, le nombre des aviateurs canadiens variait entre des 'milliers' et l'exagération grossière du *Star* de Toronto qui mentionnait de '35 à 50 pour-cent du total.'<sup>1</sup> En 1917, l'attitude des journalistes envers l'aviation était probablement le reflet d'un sentiment public plus général qu'un grand nombre de Canadiens servaient dans les airs sans recevoir le crédit voulu et que le temps était venu de reconnaître vraiment leur mérite.

Les aviateurs canadiens partageaient ces sentiments et bon nombre de militaires avec eux. Des pilotes distingués, tels que Bishop et Mulock, représentaient les

vues de leurs compatriotes faisant partie des services aériens, lorsqu'ils plaident en faveur de la formation d'une aviation canadienne. Leurs opinions reçurent l'appui d'officiers aussi haut placés que sir Arthur Currie et sir R.E.W. Turner qui, tous les deux, avaient un penchant nationaliste et comprenaient tout à fait l'importance du soutien aérien des opérations terrestres. Le sentiment qui régnait au Canada, la pression qui venait de l'intérieur des services et l'envergure même de la participation canadienne à la guerre des airs devaient éventuellement forcer le gouvernement à se rendre à la nécessité d'un service aérien. Au milieu de l'année 1918, le gouvernement décida de rapprocher sa politique aéronautique de ses préoccupations touchant les questions d'identité et de statut dans les sphères militaire et constitutionnelle, grâce à la création d'une aviation canadienne; toutefois, cette décision arriva si tard et d'une manière telle que le nouveau service fut pratiquement mort-né.

À la fin de 1916, on s'en rappellera, le gouvernement s'était opposé à cette proposition. L'aviation avait été confiée au *Royal Flying Corps* et à l'*Imperial Munitions Board* au Canada, et au *War Office* et à l'Amirauté outre-mer. La plupart des interventions qui ont abouti à l'abandon de cette position ont eu lieu à Londres. Lorsque sir Sam Hughes démissionna, à la fin de 1916, sir Robert Borden profita de l'occasion pour réorganiser les affaires militaires canadiennes en Angleterre. Le Premier ministre nomma sir A.E. Kemp à la place de Hughes, au poste de ministre de la Milice et de la Défense; en même temps, il enleva de la juridiction du nouveau ministre un secteur de responsabilité qui était très cher à son prédécesseur. Lorsqu'il était loin des regards inquisiteurs de ses fonctionnaires d'Ottawa, Hughes s'en donnait à cœur joie en Angleterre. Pour éviter cette situation, Borden créa à Londres un ministère outre-mer, dont il confia la direction à sir George Perley, haut commissaire canadien. En vue d'améliorer l'administration morcelée et inefficace des troupes canadiennes en Angleterre et des services de soutien du CEC en France, il mit sur pied à Londres un quartier général des Forces militaires canadiennes outre-mer (FMCO) qui releva du général Turner. À bien des égards, cet expédient de temps de guerre s'est révélé un succès. Perley s'avéra un administrateur soigneux et judicieux et Turner, quoique déçu dans son espoir de succéder au commandant du Corps d'armée canadien, a été un officier d'état-major efficace.

À mesure que la nouvelle administration s'installait à Londres et que sa réputation d'efficacité se répandait non seulement parmi les formations canadiennes, mais encore auprès des divers ministères et organismes britanniques ayant à traiter avec elle, elle devint un organe central servant à la diffusion de l'information et au règlement des problèmes rencontrés par les Canadiens dans les forces armées. Perley, Turner et leurs aides ne mirent pas de temps à découvrir que les questions intéressant l'aviation leur étaient constamment transmises. L'une des premières situations que Perley eut à éclaircir dans son nouveau ministère lui fut léguée par Hughes. En janvier 1917, Grant Morden avait sollicité de Perley une entrevue pour discuter de propositions relatives à l'aviation. Après avoir prudemment demandé une copie du décret du conseil qui avait nommé Morden au poste d'officier d'état-major personnel de Hughes, sir George accepta de discuter avec lui du service aérien canadien.<sup>2</sup> Si Perley avait décidé de respecter le rejet de ce

service par le Cabinet, il aurait pu expédier Morden. Il se peut que les relations politiques de Morden aient influé sur lui, mais il est aussi vraisemblable de croire qu'il s'est laissé gagner par la cause que Morden avait préparée et qui était bien supérieure à ses propositions antérieures.

À la fin d'octobre 1916, sur l'autorisation de Hughes, Morden et un autre Canadien, le capitaine K.E. Kennedy, de Sherbrooke (Québec), avaient visité le RFC sur le Front occidental. Depuis lors, Morden avait travaillé, en consultation avec le brigadier-général W.S. Brancker, directeur de l'Organisation de l'Air, et son état-major, et il reconnaissait que la nouvelle situation au Canada avait dépassé le plan qu'il avait proposé au RFC, au mois d'août. Et pourtant, comme il l'écrivit à Perley, il restait une question importante à régler: 'Allons-nous former des escadrilles canadiennes distinctes en campagne, qui travailleront au sein du Royal Flying Corps, ou allons-nous continuer d'instruire et d'équiper les officiers canadiens' pour le compte du RFC, dont 'ils deviennent simplement membres ... sans retenir leur individualité canadienne.' Si l'armée était traitée de cette façon, il n'y aurait pas de divisions canadiennes au front, mais les troupes canadiennes seraient parcellisées parmi les bataillons britanniques.<sup>3</sup>

Morden n'insista pas sur 'ce point de vue peut-être quelque peu sentimental et politique,' mais il prétendit que la guerre constituait pour le Canada une occasion d'entrer dans l'aviation par la grande porte. Il ne suffisait pas qu'un grand nombre de Canadiens accumulent de l'expérience à titre de pilotes et d'observateurs. Ce qui manquait au Canada, c'était le défi de mettre réellement sur pied et d'exploiter un service aérien qui permettrait d'acquérir une connaissance précieuse des tâches d'exécution et d'administration, qui servirait plus tard chez nous à l'aviation militaire et civile. Durant sa visite au front, il avait trouvé que '15 à 20% des officiers d'escadrilles étaient canadiens et qu'ils étaient les meilleurs de leurs unités.' Ce n'est qu'en mettant en commun l'expérience acquise d'arrache-pied par chacun de ces aviateurs que le Canada pourrait tirer tout l'avantage possible de leur service. Il faudrait former quatre escadrilles canadiennes qui recruteront les vétérans du RFC et du RNAS, ainsi que les nouveaux éléments s'enrôlant directement dans le RFC au Canada. 'Même si l'on ne va pas plus loin dans la formation d'escadrilles canadiennes distinctes,' confia-t-il à Perley, 'notre gouvernement doit commencer à accepter une part de responsabilité à l'égard du bien-être de ses citoyens qui font partie des services aériens britanniques. Prétendant que "depuis longtemps" les officiers canadiens ont fait appel à son aide pour régler diverses difficultés qu'ils éprouvaient au sein du RFC, il propose la nomination d'un officier de liaison canadien auprès du QG du RFC. Il touchait sans doute là un très bon point.

Perley apprécia suffisamment ces arguments pour en parler à sir David Henderson à qui il rendit visite, le 15 février, en compagnie de son sous-ministre, Walter Gow, et de Morden. La semaine suivante, Borden arrivait à Londres et Perley fut pris dans l'horaire très serré des réunions du Premier ministre. On a dit qu'ils avaient abordé la question de l'aviation, mais il ne reste aucune preuve de pareils échanges, Borden se contentant de raconter que, durant sa visite, il avait traité de 'presque toutes les questions reliées à la poursuite de la guerre' et qu'il avait examiné 'une masse énorme de rapports et de documents.' En tout cas, au début de la visite du Premier ministre, Gow avait dit à Morden 'qu'il vaudrait mieux

préparer un projet concret de sorte que, au moment où le sujet [de l'aviation] viendrait sur le tapis, on comprendra mieux ce qui est proposé.<sup>4</sup>

Le document que Morden produisit, sous le titre: 'Recommandations pour l'établissement d'un Corps d'aviation canadien,' s'inspirait largement des conseils qu'il avait reçus de Brancker. Il prévoyait deux quartiers généraux administratifs, l'un en Angleterre, ayant à sa tête un directeur (Morden lui-même) qui s'occupait de la solde et des archives, ainsi que des mutations du CEC, du RFC et du RNAS au Corps d'aviation canadien (CAC), et l'autre au Canada, confié à un directeur adjoint, qui aurait la charge des archives et du recrutement en collaboration avec le RFC Canada. Morden recommandait la création de quatre escadrilles, peut-être parce qu'elles constituaient ensemble une escadre, formation la plus grande qu'il pouvait espérer commander à son grade actuel de lieutenant-colonel ou peut-être parce que, aux yeux de l'état-major de l'Air, la mise sur pied d'une plus vaste organisation affaiblirait sérieusement le RFC en vidant d'autres escadrilles de leur personnel canadien expérimenté. La plupart des officiers d'aviation des quatre escadrilles viendraient du RFC Canada et les chefs de section et d'escadrilles seraient choisis parmi les pilotes ayant acquis de l'expérience au sein du RFC et du RNAS; toutefois, sur ce dernier point, Morden ne fut pas très précis. Peu importe la façon de les obtenir, tous les officiers seraient payés par le Canada selon le barème du RFC. Le gouvernement britannique aurait la responsabilité d'équiper les escadrilles, et le RFC aurait le droit d'autoriser l'engagement de tout le personnel des escadrilles canadiennes et, en l'absence de Canadiens acceptables, de nommer des non-Canadiens à des postes de commandement. La direction du RFC utiliserait les escadrilles canadiennes de la manière qu'elle jugerait la plus utile.<sup>5</sup>

C'est sur la base de ce mémoire que Brancker proposa la tenue d'une conférence le 9 mars, à laquelle seraient conviés les Canadiens et les Australiens qui avaient encore un certain nombre de détails à régler à l'égard de leurs escadrilles. Il présenta sa demande au nouveau QG des Forces militaires canadiennes outre-mer, dont l'état-major, à ce stade-là, ignorait tout de la question de l'aviation - situation qui devait s'améliorer grandement avant la fin de l'année - mais l'invitation de Brancker finit par atteindre Perley. Celui-ci déclina sous prétexte que, même si la formation d'escadrilles canadiennes était à l'étude, 'les autorités canadiennes n'ont pas encore soumis, que je sache, une proposition à ce sujet.' Avec une ténacité bien caractéristique, Brancker parle désormais d'une réunion officieuse qui serait 'vraiment nécessaire' pour explorer les problèmes de politique aéronautique, étant entendu que tout accord conclu 'ne lierait en rien le gouvernement canadien.'<sup>6</sup>

Dans ces circonstances, Perley consentit à participer et une réunion eut lieu au Conseil de l'Air le 29 mars. Le ministre adopta une attitude de non-engagement. Il refusa de préciser le nombre d'escadrilles que le Canada pourrait offrir, ramena les arrangements administratifs élaborés de Morden à un seul officier qui serait détaché au QG des FMCO, et rejeta d'emblée la recommandation voulant que des officiers non-Canadiens puissent commander des escadrilles canadiennes et celle prévoyant que le RFC exercerait un contrôle sur la sélection des officiers. Toutefois, le mémoire de Morden n'était qu'un document de discussion et il n'eut

aucune suite, tout comme la réunion. Du point de vue canadien, sa signification principale résidait dans ce que ce document révélait la position de Perley, puisque celui-ci allait jouer un rôle important dans les débats ultérieurs sur la question de l'aviation. Il s'y était suffisamment intéressé pour l'envisager selon son mérite, malgré l'enthousiasme de Morden, dont l'association avec sir Sam Hughes ne constituait plus un avantage politique; cependant, il n'existe aucune preuve qu'il ait cru l'aviation assez importante pour lui accorder la priorité parmi d'autres affaires pressantes. Comme il l'écrivit à la mi-avril, en réponse à une lettre d'Henderson, les réunions du Cabinet de guerre impérial occupèrent beaucoup de son temps, 'mais je vais m'occuper du Corps d'aviation aussitôt que je pourrai le faire et j'arriverai à une décision.'<sup>7</sup>

Pour Perley, le dossier était classé, au moins pour le moment; quant à Morden, n'ayant pas réussi à s'assurer l'appui actif du haut commissaire, il devait renoncer à ses projets ambitieux en matière d'aviation. Sur une période de quelques semaines, un certain nombre de ses amis, dans des lettres à Perley, à Borden et à Hazen, insistèrent pour qu'il soit nommé directeur d'un service aérien canadien ou à un autre poste important. Même Henderson se plaignit qu'on 'exerçait pas mal de pression sur lui' afin qu'il recommande Morden. Perley finit par adresser un câble à Borden pour lui demander quoi faire: 'Les avis à son sujet semblent très partagés; il a du talent et quelques amis fervents qui le considèrent comme compétent et franc. D'autre part, le sentiment général semble contre lui et, si je comprends bien, surtout au Canada.' Vu que la nomination de Morden pouvait difficilement être séparée de la question du Corps d'aviation canadien, il convient de noter que Borden soumit son cas au Cabinet. Sa réponse indiquant que 'la majorité du Conseil est d'avis que la nomination de Morden serait mal reçue au Canada' mit un terme à ce qu'on pourrait appeler la phase de l'initiative privée dans la préhistoire de l'Aviation royale du Canada.<sup>8</sup>

La fin de l'épisode Morden semble avoir relégué dans l'ombre, du moins pour l'avenir immédiat, la question d'une aviation canadienne. Perley était submergé par son travail et, en tout cas, il n'accordait aucune priorité à ce problème. Les autorités britanniques s'étaient montrées utiles et coopératives, mais elles n'avaient aucune raison d'insister sur la formation d'escadrilles canadiennes. Au pays, Borden et ses collègues s'étaient embarqués sur 'une mer politique extrêmement houleuse,' soulevée par la décision du Premier ministre en faveur du service militaire obligatoire. La question d'un service aérien canadien aurait pu dormir indéfiniment, n'eut été un revirement d'opinion extraordinaire chez sir Robert lui-même. En Angleterre comme à son retour au Canada, il avait reçu un certain nombre de plaintes de la part d'officiers canadiens servant dans le RFC. Elles étaient assez sérieuses pour que le Premier ministre éclatât de colère dans un câble adressé à Perley:

Depuis mon retour au Canada, on m'a fait des représentations indiquant que les Canadiens faisant partie des services aériens ne reçoivent pas un traitement juste ni une reconnaissance suffisante. Il semble qu'on ait pris dès le début des dispositions pour les placer dans des postes subalternes et pour voiler leur identité. On leur a interdit de porter des insignes distinctifs indiquant leur appartenance canadienne. Ils ont souffert de discrimination dans

leurs promotions. Voici les preuves les plus manifestes de cet état de choses: l'officier qui a été nommé pour commander l'École d'aviation britannique au Canada a été formé par un pilote canadien maintenant au front et l'officier sous lequel le pilote a servi, occupe encore un grade subalterne après deux ans de service actif au front. C'est un exemple typique. Je crains que ce ne soit là qu'une indication d'une certaine tendance que j'ai pris la peine de corriger à d'autres égards durant ma récente visite en Angleterre. L'établissement d'un Corps d'aviation canadien exige une étude immédiate et attentive. Je suis décidé à veiller à ce que les Canadiens ne restent pas dans une position de subordination non méritée. Veuillez y voir sérieusement tout de suite et mener des enquêtes approfondies à l'aide des meilleurs moyens indépendants dont vous disposez pour connaître la véracité des représentations qu'on a faites. Je suis porté à croire que le temps est venu de mettre sur pied un Service aérien canadien autonome et de demander aux autorités impériales de libérer tous les Canadiens faisant maintenant partie des Services aériens britanniques.<sup>9</sup>

La colère avait porté Borden à proposer des mesures beaucoup plus étendues que celles qu'on avait avancées précédemment. Il est intéressant de constater que cette réaction n'a rien à voir avec les arguments généraux fondés sur le nationalisme ou sur l'importance de l'aviation, mais qu'elle a été provoquée par un détail circonstanciel touchant les injustices subies par les Canadiens, à cause de leur état de subordination au sein des forces impériales.\*

L'intervention de Borden eut pour effet de rouvrir, au niveau du Cabinet, toute la question de la politique canadienne à l'égard d'un service aérien distinct. On allait l'étudier de façon beaucoup plus approfondie que jamais, pendant les quelques mois qui suivirent. Pour sa part, Perley consacrait son attention plus immédiate à la tâche d'évaluer la validité des plaintes de discrimination dont auraient souffert les Canadiens au sein du RFC. Borden lui avait dit de le faire à l'aide 'des meilleurs moyens indépendants dont il disposait,' mais ces moyens n'existaient pas. Si le quartier général canadien de Londres avait adopté, dès le début de la guerre, l'attitude que le sort des aviateurs canadiens faisait partie de sa tâche, alors il aurait peut-être existé une certaine documentation; mais on ne l'avait pas fait et, étant donné la politique du gouvernement, pourquoi l'aurait-on fait? La prétention de Morden qu'une fois entrés dans les services aériens britanniques, les Canadiens perdaient leur identité nationale était juste en substance. Ainsi, Perley et le général Turner 'menèrent doucement leurs enquêtes' où ils le pouvaient, mais la seule source véritable de renseignements était le RFC lui-même et c'est vers le général Henderson qu'ils se tournèrent.

Mis au courant des accusations de Borden, Henderson eut comme première réaction de dire qu'elles 'étaient sans fondement.' Pour le prouver, il reprit immédiatement le cas cité par Borden. Il était vrai que Frederick A. Wanklyn, un Canadien, avait été l'instructeur de C.G. Hoare à l'École centrale d'aviation en

\* Il est fort probable que l'un des plaignants ait été le capit. Kennedy. Les expressions de Borden ressemblent à celles qu'employait Kennedy dans une lettre à Hazen, le 1<sup>er</sup> juin, et dans des entrevues qu'il a eues avec le chef de l'État-major général et le secrétaire du ministre de la Milice; il a mentionné les mêmes griefs que relève Borden: il cite 'diverses injustices' et le manque de 'traitement équitable.' Kennedy à Hazen, 1<sup>er</sup> juin 1917, P-5-94, APC EG 25, vol. 267; Bristol à Gwatkin, 15 juin 1917, Gwatkin à Bristol, 18 juin 1918, os 10-9-27, APC RG 9 III, vol. 80.

1913 et que Wanklyn, en 1917, était major et Hoare, lieutenant-colonel; mais il n'y avait là aucune discrimination. En 1913, Hoare était capitaine et avait déjà servi pendant douze ans dans l'Armée anglaise et indienne, tandis que Wanklyn était un subalterne qui n'avait obtenu son diplôme du Collège militaire royal du Canada qu'en 1909. Comme l'indique Henderson, il n'existe aucune relation entre les fonctions d'instructeur d'aviation et l'avancement rapide; celui qui avait montré à Henderson à voler en 1911 n'était encore que chef de section. Lorsqu'Henderson avait reçu la tâche de créer le RFC au cours de la période d'avant-guerre, il avait recherché, non pas des pilotes extraordinaires, mais des officiers permanents expérimentés comme Hoare, et 'ceux qui ont répondu à l'attente ont avancé beaucoup plus rapidement dans le RFC que les jeunes messieurs sans expérience qui étaient simplement de braves officiers et de bons pilotes.'<sup>10</sup> Les Canadiens, assurait-il à Perley, sont exactement dans la même position que leurs jeunes homologues britanniques: 'La déclaration voulant que les Canadiens souffrent de préjudice au sein du RFC à cause de leur nationalité est, je crois, complètement sans fondement. Lorsqu'un gars ne réussit pas, il est très naturel qu'il essaie de trouver une excuse en invoquant une injustice gratuite quelconque de la part de ses supérieurs.'<sup>11</sup> Pour ce qui est des écussons distinctifs qui identifiaient les Canadiens au sein du RFC, Henderson n'était pas prêt à les autoriser. Tout en acceptant de soumettre la question au Conseil de l'Armée, il se dit d'avis que les Canadiens brevetés dans le RFC (et non pas ceux qui étaient détachés d'unités canadiennes, qui avaient droit de porter leur propre uniforme et les écussons du RFC) devaient revêtir l'uniforme du RFC 'sans aucune marque distinctive indiquant leur nationalité', comme ils le feraient s'ils s'enrôlaient dans l'Artillerie britannique ou le North Stafford Regiment.<sup>12</sup> Tout en acceptant de soumettre la question d'un écusson distinctif au Conseil de l'Armée, il exprima des doutes à savoir si 'une telle permission serait bien vue des officiers canadiens du Royal Flying Corps.'

Henderson appuya sa réaction initiale sur un tableau statistique préparé par le colonel W.W. Warner, membre de son état-major, et montrant que pour les 525 Canadiens sur lesquels le RFC possédait des renseignements sûrs, il n'y avait guère de différence dans le temps qu'ils devaient attendre pour être promus, en comparaison de la moyenne de tous les officiers du RFC. Ce tableau fait voir que le RFC n'avait pas la moindre idée du nombre exact de Canadiens faisant partie de ses effectifs; à cet égard, Perley n'était pas plus avancé. Il n'était pas non plus en mesure de contester la prétention d'Henderson affirmant que: 'presque tous les officiers canadiens sont entrés dans le Royal Flying Corps n'ayant que peu ou pas d'expérience militaire et qu'il a fallu les former à l'école du soldat aussi bien que du pilote. Une proportion considérable des Britanniques qui ont rallié le RFC étaient des officiers permanents expérimentés qui ont naturellement rempli une partie considérable des postes de chefs d'escadrilles et de commandants d'escadre, ce qui est, à mon sens, tel qu'il se doit.'<sup>13</sup> En effet, comment pourrait-il en être

\* Wanklyn lui-même assura à Perley qu'il ne nourrissait aucun ressentiment parce que Hoare l'avait dépassé. 'En ce qui a trait aux prétendues injustices à l'égard de la promotion des officiers canadiens, je n'ai jamais entendu parler d'un seul cas ou d'une seule cause de récriminations à ce sujet et, à titre d'officier canadien, je n'ai aucune hésitation à dire que ces prétentions sont sans fondement.' Wanklyn à Perley, 29 mai 1917, P-5-94, APC RG 25, vol. 267.

autrement? Tant que les Canadiens demeuraient membres d'un service de l'Armée britannique, assujettis aux conditions sur lesquelles l'avancement dans ce service s'appuie, ils n'auront aucune raison légitime de s'attendre à y occuper des postes supérieurs. Le fondement des plaintes canadiennes était d'ordre psychologique et non pas statistique, comme le faisait voir le tableau d'Henderson; Perley ne pouvait que signaler à Borden que lui et Turner avaient perçu un sentiment général indiquant 'que nos hommes n'avaient pas reçu leur juste part de promotions,' mais que selon les preuves fournies par Henderson, il n'avait d'autre choix que de conclure à 'l'absence de fondement' d'une telle prétention.<sup>13</sup> Pourtant le dernier mot sur les règlements de promotion du RFC et sur les insignes distinctifs des Canadiens dans le RFC n'était pas dit.

À la suite de la directive du 22 mai du Premier ministre, le ministre de la Milice et de la Défense et le ministre d'outre-mer menèrent tous deux des enquêtes en vue de déterminer si le temps était venu de créer un Corps d'aviation canadien. Kemp ne pouvait que se fier à l'avis de Gwatkin et le chef de l'État-major, dans un rapport intérimaire, déclara de nouveau sans ambages que, tant que la guerre durerait il 's'opposerait fermement à la formation d'un Corps d'aviation canadien au Canada.' Cette dernière partie de la phrase constituait une modification importante à ses déclarations antérieures. Gwatkin était convaincu que toute formation canadienne servant aux opérations devait avoir une réserve d'instruction et de renforts au pays; cette formule doublerait sans nécessité ce que le RFC faisait au Canada, exigerait des déboursés considérables pour l'emplacement et l'équipement des installations, causerait des frictions avec le Conseil de l'Armée en Grande-Bretagne, parce qu'il faudrait rappeler des officiers canadiens expérimentés et ne produirait probablement aucun résultat utile avant la fin de la guerre. Le RFC Canada était donc devenu une arme nouvelle dans son arsenal d'arguments contre un corps d'aviation canadien.<sup>14</sup>

Gwatkin se donnait beaucoup de mal pour montrer que, selon lui, il faudrait former un Corps d'aviation canadien, mais seulement à titre d'élément de défense après la guerre. À ce moment-là, le pays pourrait profiter de ses aviateurs expérimentés et des installations du RFC, en Ontario. Avec une sorte de prescience, il

\* Pour obtenir de l'avancement dans le RFC, les Canadiens faisaient face à un vrai problème que ni Perley ni Henderson n'ont mentionné, peut-être parce qu'il était hors du pouvoir du RFC. Les officiers détachés du CEC au RFC demeuraient à l'effectif et sur les registres de leur unité, mais afin de pouvoir demander de les remplacer, on les considérait comme rayés des cadres. Néanmoins, ils ne pouvaient recevoir d'avancement que selon le tableau des effectifs de leur unité. Cette étrange situation a donné lieu à de nombreuses plaintes. Le RFC proposa de leur accorder des grades provisoires en attendant qu'une vacance se produise dans leur unité d'origine. Jusqu'au milieu de 1917, on n'avait établi aucun règlement défini touchant l'avancement des officiers détachés; d'où cette confusion et ces plaintes. La nouvelle méthode resta en vigueur jusqu'à la fin de la guerre, mais elle fut rendue un peu plus juste envers les officiers détachés ou restés à l'effectif, grâce à une disposition adoptée le 20 mars 1918 établissant que les officiers détachés seraient promus selon leur liste régimentaire, et non pas selon la liste de leur unité de campagne. Bristol au CEMG, 15 juin 1917, os 10-2-27, APC RG 9 III, vol. 80; lettre à Turner, 20 février 1917, Montague au QG, Corps d'armée canadien, 21 mars 1918, os-10-12-24, *ibid.*, vol. 91; AG au War Office, 27 décembre 1916, *War Office* au (AG), 20 janvier 1917, AG à Shoreham, 8 mai 1917, QG, FMCO 0-130-33, *ibid.*, vol. 2890; lettres à Hughes, 17 mai et 28 septembre 1916, Spry à Carson, 29 mai 1916, os 2-2-38, *ibid.*, vol. 4.

affirme que le genre d'aviation dont le Canada a besoin devait être plus qu'une unité de la Milice. Jusqu'à un certain point, elle devrait revêtir un caractère 'commercial' et travailler 'de concert avec les Relevés topographiques, les divisions de la géographie et des forêts du ministère de l'Intérieur, peut-être aussi avec le ministère des Postes, et certainement avec le Service naval.' Il implique donc qu'une force aérienne née de la guerre pourrait être irrémédiablement opposée aux besoins particuliers du pays.

Tout cela étant dit, Gwatkin fit alors une proposition qui allait bien au-delà de sa position antérieure et qui ferait beaucoup pour calmer les sentiments des Canadiens désirant une forme quelconque de reconnaissance: 'Dans l'intervalle, puisqu'il y a eu un grand nombre de Canadiens dans deux escadres du RFC, je crois que le temps serait venu où le gouvernement canadien pourrait raisonnablement proposer l'organisation d'unités exclusivement canadiennes, et leur affectation au Corps d'armée canadien servant maintenant en France ou à l'Armée dont le Corps d'armée canadien relève ... Je ne vois aucune raison pour que ces unités, une fois ainsi formées et affectées, cessent d'appartenir au RFC. Si elles relevaient du CEC, le coût de l'entretien reviendrait évidemment au gouvernement canadien.'<sup>15</sup> La seule restriction à cette importante proposition voulait que 'si elle embarrassait le Conseil de l'Armée, il ne faudrait pas insister.'

L'idée de Gwatkin fut vite diluée à la suite d'une consultation avec le colonel Hoare du RFC Canada. Hoare concède qu'il n'y aurait aucune difficulté à former des escadrilles encadrées exclusivement par des Canadiens, mais la situation était loin d'être aussi simple pour les sous-officiers et hommes de troupe. Le directeur général du Service national et l'*Imperial Munitions Board* s'étaient opposés au projet d'envoyer des mécaniciens en dehors du Canada. Pour ce qui est du RFC Canada, 'nous avons éprouvé assez de difficultés à recruter des hommes pour mettre en œuvre ici notre programme d'instruction et seuls quelques-uns d'entre eux passeraient l'examen médical pour outre-mer.' Il avait aussi des doutes quant au projet de détacher des escadrilles canadiennes au CEC. Selon lui, 'les escadrilles, surtout celles de l'Artillerie, restent pendant de longues périodes, voire des années, dans le même secteur d'une ligne de combat et je doute qu'il vaille la peine de les déplacer pour le seul motif de les remplacer par des escadrilles canadiennes.' Cette observation avait une certaine validité, mais les objections de Hoare n'avaient rien d'insurmontable, qu'il s'agisse des escadrilles de corps d'armée ou d'escadrilles de chasse; cependant, Gwatkin n'avait aucun moyen d'évaluer cette argumentation. De son côté, Hoare convint que 'si les hommes étaient disponibles, je pourrais former des escadrilles canadiennes ici, tout comme je le fais pour les escadrilles américaines'; voilà un jugement qui résume, sans le vouloir, les conséquences des années de politique aéronautique timorée de la part du gouvernement. Hoare ajoute que si le gouvernement envisageait sérieusement de mettre sur pied des escadrilles canadiennes, il devrait se rappeler que le coût de l'entretien d'une seule escadrille de première ligne atteint environ \$2,5 millions pour six mois.<sup>16</sup>

Les observations de Hoare ont profondément influencé Kemp lorsque, le 11 août, il présenta ses recommandations (ébauchées par Gwatkin) au Premier ministre. Il serait 'insensé,' croit-il, d'organiser un Corps d'aviation canadien au Canada; la

question du coût d'entretien et la pénurie d'équipes au sol le détournèrent de l'idée de former outre-mer des escadrilles exclusivement canadiennes. Il pensait plutôt 'qu'on pourrait proposer au War Office d'en encadrer un certain nombre exclusivement par des Canadiens et, dans la mesure où les exigences de la guerre le permettraient, de les utiliser aux côtés des divisions canadiennes.'<sup>17</sup>

Toutefois, sir George Perley n'était même pas prêt à aller aussi loin que cela. Pour arriver à une décision, il avait revu la question en compagnie de personnes compétentes à l'intérieur et à l'extérieur du service. Ses conseillers canadiens les plus notoires étaient le lieutenant-général R.E.W. Turner, de l'État-major général des FMCO, et le commandant d'escadre R.H. Mulock, du *Royal Naval Air Service*.

Turner s'était enthousiasmé de cette idée. Dès décembre 1916, en rentrant de France occuper son nouveau poste, il avait déclaré à la presse qu'il avait l'intention d'appuyer vigoureusement la question d'un Corps d'aviation canadien. Sur le Front occidental, il s'était rendu compte du grand nombre de Canadiens qui étaient 'engloutis' dans le RFC. En conséquence, on n'entend guère parler d'eux.<sup>18</sup> Au début de 1917, il avait mis son personnel au travail de compilation d'une liste d'aviateurs canadiens. Au milieu de l'année, il en avait déjà trouvé un nombre de beaucoup supérieur à l'estimation d'Henderson et il avait des preuves indiquant que le RFC et le RNAS ensemble en comptaient au moins 1 200. Le 13 juillet, Turner transmit sa liste de Canadiens à Perley: 'Si le Canada fournit une telle proportion des effectifs, je considère que nous devrions procéder à l'organisation d'un Corps d'aviation canadien qui permettrait à nos compatriotes d'occuper leur juste place dans les Forces impériales, de recevoir le crédit de leur travail et de constituer un personnel expérimenté pour continuer le service aérien après la guerre. Je propose qu'on mette sur pied les escadrilles canadiennes aussi rapidement que les circonstances le permettent, l'objectif ultime étant, si cela est possible, une brigade canadienne en campagne, ainsi que les réserves nécessaires dans ce pays et au Canada.'<sup>19</sup> Il avait confiance qu'il pourrait rassembler des équipes au sol en faisant appel aux sous-officiers et hommes de troupe de faible catégorie médicale, stationnés en Angleterre et en leur donnant des cours de métier dans les écoles britanniques. S'il voulait former un corps d'aviation de l'ordre d'une brigade, c'est qu'il savait que c'était la seule façon d'embrasser toutes les branches de l'aviation militaire et de fournir aux officiers canadiens la chance d'acquérir une certaine expérience du travail d'état-major.<sup>20</sup>

La proposition de Turner touchant la création d'une brigade indique qu'il connaissait l'évolution du RFC. Dans une lettre subséquente adressée à Perley, après avoir expliqué la croissance du RFC et son rôle vital grandissant dans les opérations terrestres, il soulève un second point avec lequel il était familier en sa qualité d'ancien commandant de division. C'était qu'un grand nombre de Canadiens servant dans le RFC y étaient entrés non pas en s'enrôlant au Canada, mais par mutation du CEC. Cette situation, encore mal connue à ce moment au Canada, entraînait une perte constante de bons soldats chez les forces canadiennes. Voilà pourquoi Turner en appelle à Perley dans les termes les plus forts:

Nous continuons de recevoir un flot de demandes pressantes de personnel canadien et, pour y répondre, nous fournissons un grand nombre de nos meilleurs jeunes gens. Les

services distingués qu'ils rendent à l'Empire n'apportent qu'un crédit indirect au Canada, car il n'existe aucune organisation officielle qui protège leurs intérêts et qui leur assure un avancement convenable. Nous constituons une partie importante des Services aériens et nous devons nous contenter de postes subalternes; nous n'exerçons aucun contrôle sur la direction ou l'administration du personnel canadien.

Je crois fermement que nous devrions procéder immédiatement à l'organisation d'un Corps d'aviation canadien ... Il est humiliant de voir un pays comme le Canada prendre une si grande part à la guerre et ne posséder aucune entité dans cette arme qui fournit une telle proportion du personnel des Services impériaux.<sup>21</sup>

Ce nouveau plaidoyer arrivait trop tard. Perley avait déjà présenté au Premier ministre une proposition converse à celle du chef de l'État-major général.

La recommandation de Perley s'inspirait surtout de renseignements obtenus de Mulock qu'on lui avait fortement conseillé de consulter. Avec la collaboration du commodore Payne, de l'Amirauté, Mulock vint de Dunkerque, en juillet, rencontrer Perley, Turner et le personnel des FMCO. Ayant reçu de son commandant l'ordre de ne rien mettre par écrit, Mulock ne présenta aucun rapport, mais il assura Perley que Turner et le colonel H.F. McDonald connaissaient sa pensée et ses sympathies. Il déclara à Perley: 'Tout ce que je pourrai faire à cet égard sera pour moi une faveur à rendre à un pays et à tous les Canadiens servant dans la Royal Naval Air Service et le Royal Flying Corps.'<sup>22</sup>

Le mémoire, préparé par McDonald, résume les vues de Mulock et révèle son intelligence et sa compréhension rapide des problèmes inhérents à la formation d'un service aérien canadien. C'est de loin l'exposé le plus réfléchi sur la question et il est marqué d'un bout à l'autre au coin de la connaissance technique, de l'expérience des opérations et d'un jugement sûr. Il commence par présumer qu'"on désire obtenir pour l'organisation canadienne proposée une expérience aussi vaste que possible des tâches et des activités des services aériens en vue de la mettre à profit plus tard au Canada." Il précise avec soin la composition des unités aériennes de base en prenant comme modèle l'organisation du *Royal Flying Corps*, plutôt que celle de son propre service, le RNAS. Il souligne avec force et clarté que la clé servant à la compréhension de cette organisation reposait sur le principe de la spécialisation des fonctions. Les diverses tâches de la chasse, de la reconnaissance, de la photographie, de la coopération avec l'artillerie, des bombardements, de l'appui rapproché des forces terrestres et de l'observation aérostatique exigent des unités, des tactiques et une instruction distinctes et des appareils spécialisés. Selon ces fonctions, les escadrilles sont groupées en escadres d'armée et de corps d'armée; une brigade composée de deux de ces escadres, dotée 'd'aucun effectif déterminé' est assez souple pour répondre aux exigences de n'importe quelle situation.<sup>23</sup>

Et selon Mulock, si son hypothèse sur le caractère souhaitable d'un Corps d'aviation canadien est juste, alors ce qu'il faut ce n'est pas quatre escadrilles que Perley lui avait apparemment mentionnées, mais bien la création d'une brigade complète d'au moins huit escadrilles, comportant un état-major aérien, ainsi que des détachements d'approvisionnements et d'équipement, et un effectif de ballons captifs qui, ensemble, permettraient de remplir la gamme des fonctions

dévolues à une brigade du RFC. D'après lui, il faudrait bâtir une telle formation, escadrille par escadrille, selon les possibilités et les exigences du service et au moment où l'organisation canadienne approcherait du niveau de l'escadre et de la brigade, les officiers supérieurs et l'état-major pourraient s'initier à leur travail en allant prendre de l'expérience dans les formations correspondantes du RFC.

Ainsi Mulock et Turner étaient du même avis. Cependant, il restait une question à laquelle Mulock attachait une importance primordiale, mais qui n'avait guère reçu d'attention jusque-là. C'était la fourniture des aéronefs. Son point de vue, qui devait définitivement influencer Perley, reflétait sa compréhension des relations cruciales existant entre les améliorations technologiques, l'efficacité opérationnelle et le contrôle politique:

L'efficacité en campagne de n'importe quel service aérien dépend presque entièrement des machines dont il est doté. Ces machines connaissent des améliorations constantes et rapides et celles qui servent aujourd'hui deviennent très vite désuètes. La fourniture des appareils relève du contrôle absolu du Conseil de l'Air et toute organisation canadienne lui sera entièrement soumise en ce qui a trait aux approvisionnements requis. Toutefois, au pays, nos concitoyens tiendront les autorités canadiennes responsables de toutes mésaventures que pourrait subir le personnel à cause d'un équipement inférieur et, pourtant, le seul contrôle qu'elles auraient sur cet équipement serait les représentations que le ministre outre-mer pourrait faire au War Office.<sup>24</sup>

S'appuyant sur son expérience directe, Mulock affirme que l'intervalle s'écoulant entre l'introduction d'un nouvel aéronef et son vieillissement peut se restreindre à trois mois et qu'au moment où cette limite survient, l'escadrille qui en est dotée est 'à la merci de l'ennemi.'\* Par l'entremise de McDonald, Mulock résume donc ainsi ses conclusions:

Du point de vue de fournir au Canada les officiers, sous-officiers et hommes de troupe canadiens nécessaires, il serait extrêmement souhaitable de créer une organisation qui serait canadienne de nom et de fait; il ne serait pas bien difficile de trouver un personnel suffisant pour en remplir les cadres.

Elle serait également utile au Canada pour mettre sur pied un service aérien permanent après la guerre.

En revanche, il serait extrêmement difficile d'assurer que les unités d'aviation canadiennes qu'on pourrait organiser et mettre en activité recevront leur juste part des appareils les plus récents et les plus efficaces participant aux opérations.<sup>25</sup>

\* Le capit. G.C.O. Usborne, Canadien originaire d'Arnprior (Ont.) enrôlé dans le RFC en 1915 et chef de section dans la 40<sup>e</sup> Escadrille en 1917, fournit à Perley un témoignage, peut-être moins raffiné, mais allant dans le même sens. Henderson l'avait recommandé comme un officier pouvant 'vous aider sur la question du corps d'aviation.' Comme Mulock, il se dit en faveur de la création d'une force canadienne qui embrasserait tous les aspects des opérations aériennes: 'À moins d'y aller à fond, nous serons sous la coupe de sir David Henderson; nous aurons la plupart des sales besognes, sans les compensations.' En tant que pilote de chasse, il savait que l'obtention d'appareils de première classe est essentielle: 'C'est non pas une question de cran et d'adresse, mais bien de pouvoir grimper et plonger le plus vite.' Henderson à Perley, 14 avril 1917, Mémoire d'Usborne, mai 1917, p-5-94, APC RG 25, vol. 267.

Aux yeux de sir George Perley, le dernier paragraphe des conclusions de Mulock et ses remarques antérieures touchant la responsabilité politique de l'infériorité du matériel constituaient des drapeaux rouges et leurs modestes implications inspirèrent l'avis qu'il présenta au Premier ministre. 'La fierté nationale,' dit-il à Borden, constitue sa première considération; c'est 'un sentiment parfaitement naturel avec lequel je sympathise entièrement s'il n'existe aucun argument pratique contraire.' Ce fut pour lui une révélation d'apprendre 'que 35% des effectifs du Royal Flying Corps sont canadiens.'\* De plus, il croit que les Canadiens, à cause de 'leur tempérament et de leur formation' possédaient un penchant instinctif pour l'aviation, mais la conclusion qu'il en tire est un peu déroutante. Vu que les Canadiens devenaient des pilotes tellement supérieurs, ils préféraient naturellement 'des appareils de reconnaissance rapides' aux machines 'comparativement plus lentes servant au travail d'observation.' Il se peut qu'ils n'aimeraient pas servir à bord de ce genre d'aéronefs dans un corps d'aviation canadien. Il est clair que l'information de sir George sur le travail des Canadiens dans les services aériens n'était pas encore complète. Ce n'était pas une objection sérieuse. Cependant, plus importante était son idée qu'un service aérien canadien, durant le conflit, était essentiel à la mise sur pied d'une aviation militaire et civile après la guerre; il ne voyait aucune raison pour laquelle le Canada ne pourrait pas mettre à profit les connaissances acquises par le RFC et le RNAS et il était assez optimiste pour croire que les Canadiens allaient occuper des postes supérieurs dans ces services avant la fin de la guerre.<sup>26</sup>

Néanmoins, il ne prévoyait aucune difficulté réelle à monter un service canadien et il en recommanderait la mise sur pied si ce n'était pas du problème de l'approvisionnement en appareils. Même si Henderson lui avait assuré que le Canada recevrait 'sa juste part' des meilleurs appareils, Perley n'était pas prêt à courir de risques. 'Je serais en faveur de créer un service, si ce n'était la difficulté d'obtenir les derniers modèles d'appareils, ce que je considère comme vital; je suis donc d'avis que nous ferions mieux de continuer comme nous le faisons, sans établir d'escadrilles distinctes, à fournir aux deux services aériens britanniques des Canadiens bien préparés tels qu'ils les demandent.'<sup>27</sup> Il concède que cette décision laisse la situation exactement au point où elle était – c'est-à-dire que le 'Canada ne reçoit pas le crédit voulu pour le splendide travail accompli par ses aviateurs dans les deux services aériens' – et il laisse entendre que la nomination d'un officier de liaison canadien auprès de l'état-major du RFC pourrait apporter une amélioration.

Durant la période où Kemp et Perley rassemblaient les avis à soumettre au Premier ministre, Borden lui-même restait favorable à l'idée d'un service aérien canadien. En juillet, il demanda à Kemp: 'Est-ce qu'on fait quelque chose pour la création d'un Corps d'aviation canadien? Il semble malheureux que les Cana-

\* 'Je n'ai pas demandé les chiffres,' confie Perley à Borden; même s'il l'avait fait, il est sûr que le RFC n'aurait pu les lui fournir. Cette proportion de 35 pour-cent était de plus en plus courante vers cette époque et Perley ne fait que répéter cette croyance générale. Même s'il ne s'appliquait qu'aux pilotes, aux observateurs et aux artilleurs aériens, ce chiffre est probablement beaucoup trop élevé; par contre, il est vrai que dans des escadrilles particulières, à certains stades de leur vie opérationnelle, la proportion des Canadiens a souvent atteint 35 pourcent et, à l'occasion, a même sensiblement dépassé les 50 pourcent.

diens, qui accomplissent tant de hauts faits splendides, ne prennent aucune part distinctive au service.<sup>28</sup> Lorsque Kemp et Perley soumirent leurs rapports au début d'août, quelqu'un en fit la revue dans un mémoire non signé intitulé 'Notes sur les propositions de création d'un Corps d'aviation canadien'; l'auteur en est probablement Loring Christie, fonctionnaire des Affaires extérieures, qui était l'un des conseillers les plus proches de Borden sur les questions impériales. D'après lui, Perley 'avait mis le doigt sur le point vital de toute cette question,' la fourniture des appareils; 'tous les autres détails des propositions sont insignifiants en comparaison de celui-là.' Comment le Canada peut-il s'attendre à un franc jeu, quand il est notoire que le Conseil de l'Air a été incapable de satisfaire ses deux clients combattants, le RNAS et le RFC? Et pourtant, au plan national, la cause du Corps d'aviation canadien était solide. Quels arguments pourraient justifier une attitude sur l'aviation qui différerait de celle qu'on avait prise sur la question du commandement et du contrôle du CEC? La solution offerte dans le mémoire était à la fois nouvelle et intéressante. Prétendant que ni la fierté nationale, ni les besoins de l'aviation d'après-guerre n'étaient des arguments pertinents à 'la question de l'efficacité dans la présente guerre' et qu'on ne devrait 'pousser ni l'une ni l'autre de ces considérations au point de compromettre l'efficacité,' l'auteur du mémoire poursuit:

Je soumets donc que toute modification effectuée en raison de ces attitudes devrait se limiter à une réorganisation la moins rigoureuse qui pourrait les satisfaire d'une manière raisonnable. En conséquence de cette considération et aussi à cause de la nature même du service aérien, il semblerait qu'il faille plutôt procéder par analogie à propos de la collaboration navale existant entre le Canada et la Grande-Bretagne plutôt qu'en ce qui a trait à la coopération militaire. Les forces terrestres, d'après la nature de leurs opérations, sont beaucoup plus exposées à jouir d'un contrôle distinct. La sorte d'opérations très différente menée par le Service aérien exige un autre genre de collaboration.<sup>29</sup>

La conclusion propose de retarder la création d'un service aérien canadien, mais d'approcher le *War Office* pour savoir si 'en vertu d'une nouvelle répartition du personnel du Royal Flying Corps,' il ne serait pas possible 'de doter et d'encadrer en personnel canadien un certain nombre d'escadrilles et, éventuellement, une ou plusieurs brigades qui porteraient des noms canadiens.' En même temps, on pourrait donner à des Canadiens des postes d'état-major au *War Office*.

Borden semble avoir accepté une version de cette solution à titre de marche la plus expéditive à suivre car, le 22 août, Kemp écrit à Perley pour lui demander de déterminer si le Conseil de l'armée accepterait de répartir les Canadiens dans le RFC de manière à former un certain nombre d'escadrilles ou peut-être une escadre, encadrée exclusivement par des Canadiens. Si cela pouvait se faire, il serait certes satisfaisant de voir les unités canadiennes servir aux côtés du Corps d'armée canadien. Perley semble n'avoir rien fait. La lettre de Kemp était à peine impérative; Perley ne devait agir que 'si l'idée lui sourit.' Sir George ne répondit que le 2 octobre; il mentionne simplement l'avis qu'il avait transmis le 10 août, déclarant qu'il attend l'opinion du Cabinet à cet égard.<sup>30</sup> Peu de temps après, Borden formait son gouvernement de coalition; Kemp remplaça Perley au poste de

ministre outre-mer et Perley lui-même n'étant plus membre du Cabinet réintégra son poste de haut commissaire.

Le seul sujet que Perley aborda avec le *War Office* a été la nomination d'un officier de liaison canadien; les autorités du RFC étaient d'accord. À leur suggestion, c'est le major Malcolm McBean Bell-Irving, l'un des premiers Canadiens à servir dans le RFC, alors stationné à la base du RFC Canada à Camp Borden, après avoir été blessé au combat, qui fut nommé à ce poste. Il avait la responsabilité de 'toutes les questions touchant les Canadiens dans le RFC, qu'ils s'y soient enrôlés directement ou qu'ils aient été détachés de nos Forces outre-mer.' Il relevait de Perley, de Kemp et du général Turner. Le fait de servir trois maîtres n'a probablement pas été une tâche facile ni agréable mais, en tout cas, Bell-Irving jugeait cette affectation comme un simple tremplin pour retourner aux opérations actives; Dans un peu plus d'un mois, il était déclaré physiquement apte au vol et il demanda d'être affecté au front.\* Perley accepta, mais il restait convaincu qu'il fallait un officier de liaison. Turner nourrissait un plan plus ambitieux; il voulait une représentation canadienne au sein du Conseil de l'Air comme étant 'plus conforme à la position du Canada.' Toutefois, Kemp demande à Perley de retarder la nomination d'un remplaçant; il espère 'qu'avant longtemps il pourra envisager toute la question de nos relations avec le RFC et le RNAS et de la formation d'escadrilles canadiennes.' En d'autres termes, le nouveau ministre outre-mer était sur le point de donner suite aux résultats de la discussion ayant eu lieu l'été précédent sur la politique à suivre qui avait si étrangement avorté entre les mains de Perley.<sup>31</sup>

Avant de rencontrer de nouveau les autorités britanniques, Kemp effectua l'examen le plus approfondi qu'on eût jamais entrepris sur le nombre et la situation des Canadiens dans les services aériens britanniques. Évidemment, le problème des effectifs était impossible à résoudre. Même si les représentants britanniques et canadiens avaient pu s'entendre sur ce qu'était un 'Canadien,' les dossiers personnels étaient dans un tel état qu'on n'aurait jamais réussi à établir un chiffre précis. Néanmoins, Perley avait déjà déblayé le terrain suffisamment pour qu'on puisse faire une estimation raisonnable. Au moment où l'on annonça que Bell-Irving avait reçu le DSO et la MC, Perley avait protesté auprès de sir David Henderson en lui soulignant qu'il aurait été juste et bon de mentionner que le récipiendaire était Canadien. Le RFC convint donc qu'à l'avenir l'annonce de ces distinctions serait

\* La blessure que Bell-Irving avait subie en juin 1916 -- il avait reçu un morceau de shrapnel au cerveau qui avait temporairement affecté sa vue et sa mémoire -- l'avait écarté des combats pendant dix-huit mois. Il se rendit ensuite à l'École d'aviation spéciale de Gosport (alors commandée par son frère Alan Duncan Bell-Irving) pour y suivre un cours de perfectionnement. Impatient de retourner en France, il réussit par son charme à partir seul à bord d'un Sopwith Camel et, dans un virage à gauche, il piqua au sol -- le fuselage tronqué et le couple de torsion du puissant moteur rotatif du Camel facilitèrent cet accident particulier! -- il subit d'autres blessures à la tête et perdit la jambe gauche au-dessus du genou. Le chirurgien américain du cerveau qu'on avait consulté lors de sa première blessure à la tête le vit à l'hôpital de Londres, le 23 mai 1918, et il raconte 'qu'il s'est vaguement souvenu de moi -- souffrant les tortures de l'enfer causées par la névrose dans le moignon de sa jambe amputée ... Toujours aussi charmant, toutefois, malgré son état d'hallucination complète.' Harvey Cushing, *From a Surgeon's Journal, 1915-1918* (Toronto: McClelland & Stewart, 1936), 358.

confiée aux autorités canadiennes et qu'on dresserait une liste de tous les Canadiens enrôlés dans les services, mais 'le Royal Flying Corps compte un si grand nombre de Canadiens qu'il y a certes des chances qu'on en manque quelques-uns.' Les officiers d'état-major du RFC n'ont pas accueilli avec enthousiasme la tâche de compiler, tous les mois, une liste des Canadiens; l'un d'entre eux, au QG du RFC en France, se plaignit 'que les Canadiens causent plus d'embarras que le reste de l'armée par suite des rapports, des listes, etc. qu'ils demandent.' Son homologue du *War Office* lui fait écho: 'Voici ce que j'en pense: nous avons fourni une pile de rapports au Quartier général canadien, à la Trésorerie canadienne, aux Archives, à sir George Perley, etc., etc.' Lorsque ce travail de bureau arriva à l'échelon des escadrilles, les adjudants répondirent à cette exigence en ajoutant simplement à la formule, que les officiers avaient rempli en arrivant à l'unité, la question: 'Êtes-vous Canadien de naissance?'<sup>32</sup>

Ce furent les officiers de l'état-major du général Turner qui firent l'analyse de ces rapports ainsi que des quelques dossiers aux mains du QG des FMCO, processus auquel Turner lui-même prit un vif intérêt. Après qu'on eut combiné les chiffres des FMCO avec les données obtenues de la RAF et d'autres sources, un mémoire du 26 avril indiqua qu'au 1<sup>er</sup> avril, date de la création de la RAF, un total de 13 345 Canadiens avaient servi dans le RFC et le RNAS; en éliminant les pertes et toutes autres formes de déperdition, on estima à 10 990 le nombre de Canadiens qui servaient dans l'aviation.<sup>33</sup>

Pour la première fois, les autorités canadiennes avaient en main des estimations fiables, ou qui paraissaient fiables, sur l'étendue de la contribution que leurs compatriotes avaient apporté à la guerre aérienne. Toutefois, il faut répéter qu'il était alors et qu'il est encore impossible d'arriver à quantifier la participation canadienne par un chiffre qu'on pourrait défendre avec une certaine confiance. À cela il y a un certain nombre de raisons qui s'ajoutaient à celles qu'on a déjà mentionnées. Par exemple, il est impossible de découvrir, à même les documents existants, le nombre de Canadiens qui ont servi dans le RFC et le RNAS avant le début de 1917 et la création de registres canadiens; même ces listes étaient loin d'être satisfaisantes. La question 'Êtes-vous Canadien de naissance?' excluait les hommes qui n'étaient pas d'origine canadienne et qui ne s'étaient pas moins enrôlés dans le RFC Canada ou qui avaient muté d'unités canadiennes, qui avaient passé une bonne partie de leur vie au Canada et qui se prenaient pour des Canadiens. Ces hommes, ou ceux qui survécurent parmi eux, devaient affirmer ce sentiment d'appartenance en rentrant au Canada après la guerre. Toutefois, les archives du RFC ne les identifiaient pas. Bien peu des premiers rôles du RFC nous sont parvenus, mais ceux que nous possédons révèlent non seulement qu'on a omis l'identité de ces hommes, mais de bien d'autres personnes reconnues pour être de naissance canadienne. Ils peuvent n'avoir pas bien rempli la formule, mais peu importe la raison, leurs unités ne les mentionnaient pas comme Canadiens.<sup>34</sup>

Sur un panneau installé dans la Salle du souvenir au Parlement d'Ottawa, on dit que 22 812 Canadiens ont servi dans les forces aériennes britanniques durant la Première Guerre mondiale. Ce chiffre provient du travail accompli par l'unité des Archives de guerre du Canada, au QG des FMCO, en 1919, mais il importe de noter que l'officier responsable des dossiers de l'aviation a observé, au moment de

la préparation de la liste, que 'rien ne peut garantir qu'elle est complète.'\* Comme il s'en était rendu compte, l'insuffisance des dossiers et la difficulté de définir l'identité canadienne faisait virtuellement de l'évaluation statistique de la participation canadienne un problème historique d'une grande complexité.<sup>35</sup>

À ce propos, il vaut la peine d'examiner en détail le cas des Canadiens qui ont muté du CEC aux services aériens durant la guerre. Le panneau de la Salle du souvenir indique 3 960 hommes, mais en rassemblant les nombreuses listes compilées en 1918-19 par le ministère de l'Air et par le QG des FMCO, il a été possible de déterminer qu'au moins 5 022 Canadiens l'ont fait. La raison principale de cette différence semble provenir de la catégorie des sous-officiers et hommes de troupe.<sup>†36</sup>

Le départ de plus de cinq mille hommes peut ne pas sembler un retrait significatif du CEC, mais il faut remarquer que le gros de ces troupes quittaient des unités combattantes, jouissaient d'une excellente santé et comprenaient un grand nombre de jeunes officiers et sous-officiers. De temps à autre, le général commandant le Corps d'armée canadien s'inquiétait de la perte d'hommes de cette qualité, mais il était difficile de résister aux appels à la coopération intra-armes ou inter-armes. Ces déplacements avaient commencé de façon assez inoffensive au début de la guerre. À cette époque, le seul obstacle entravant le passage d'unités canadiennes au RFC et au RNAS semble s'être restreint aux exigences médicales, sociales et numériques de ces services. Les autorités canadiennes paraissent avoir encouragé ces mouvements peu considérables; de fait, à la fin de 1915, les commandants d'unité devaient expliquer toutes les demandes qu'ils avaient refusé de transmettre. Néanmoins, il est évident que bon nombre de commandants d'unité firent tout ce qu'ils purent en vue de décourager les aspirants aviateurs, en particulier ceux qui étaient considérés comme utiles à leur bataillon, tendance qui s'accrut avec le temps et avec l'attrait grandissant de la guerre aérienne. En juin 1916, époque où le RFC s'inquiétait du niveau de son recrutement, le *War Office* fit remarquer que le CEC n'avait recommandé qu'un quart à un tiers des Canadiens que les officiers interviewers avaient trouvé 'bons' candidats pour le RFC, tandis qu'il l'avait fait dans le cas de presque tous ceux qui avaient été trouvés

\* Un autre motif d'imprécision est le fait, découvert en juin 1917, que seuls les totaux généraux des sous-officiers et hommes de troupe détachés du CEC aux Forces impériales avaient été conservés, et qu'il n'en existait aucun, encore moins la liste des noms, pour ceux qui étaient passés aux services aériens. Au début de 1918, le QG des FMCO tenta d'obtenir ces renseignements de la RAF, mais il apprit que ni le RFC, ni le RNAS n'avaient conservé les archives du personnel sous une forme qui permettrait de fournir une réponse. Par la suite, à force de recherche, le ministère de l'Air calcula que le total des sous-officiers et hommes de troupe canadiens, versés des unités du CEC au RFC et au RNAS, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1917 et le 1<sup>er</sup> avril 1918, n'était que de 24, chiffre étonnamment bas. C'est pour s'attaquer à des problèmes de ce genre qu'on a formé un comité, de concert avec le bureau des Archives de guerre du Canada, au sein du QG des FMCO, en mars 1919. Message CANRECORDS, 7 mai 1917, QG FMCO A-67-33, APC RG 9 III, vol. 2867; Gold à OIG RAF Records, 13 avril 1918, QG FMCO à Gibson, 17 avril 1918, OS 10-9-27, vol. 1, *ibid*, vol. 80; Lott à GS1, 28 mars 1919, QG FMCO A-6-36, vol. 1, vol. 3068; Min. de l'Air au QG FMCO, 30 octobre 1918, QG FMCO R-1-49, *ibid*, vol. 343.

† Pour un examen complet de la question de ces mutations ainsi que pour les tableaux statistiques, voir Rudi Aksim, 'CEF to the British Flying Services,' SHist 74/14.

'passables.' Jusqu'à ce moment-là, ils étaient peu nombreux. Peut-être deux Canadiens par mois en 1915, tandis qu'au début de 1916, la moyenne semble avoir atteint une dizaine par mois.<sup>37</sup>

Toutefois, au mois d'août 1916, les besoins du RFC étaient si pressants que le taux de militaires tripla; le QG des FMCO dut en restreindre le cours quelques mois plus tard afin de combler les vides dans les rangs du CEC. Au cours des premiers mois de 1917, le RFC demanda et reçut 140 officiers et hommes de troupe canadiens pour en faire des observateurs. En mai, il demanda aux forces canadiennes en Angleterre de lui fournir trente officiers et soixante hommes de troupe par mois pour en faire des aviateurs. Le QG des FMCO accepta, tout en indiquant qu'il s'agissait là de chiffres maximums. On n'avait encore établi aucun plafond aux déplacements des troupes du CEC en campagne, mais en juillet 1917, le général Currie proposa de fixer des limites. La plus grande menace au contrôle des mutations du CEC se présenta au début de 1918, lorsque le GQG en France décida que le personnel de n'importe quel service (y compris les forces canadiennes) pouvait passer à la RAF, sans tenir compte des désirs de ses propres supérieurs. Une telle intrusion dans la direction des troupes canadiennes était inacceptable; à la suite des protestations vigoureuses des Canadiens, l'ordre modifié prévoyait que les mutations du CEC nécessitaient le consentement du QG des FMCO. Malgré cela, le drainage des membres du CEC en France continua d'être abondant. En juillet, le commandant de l'artillerie du CEC, le brigadier-général E.W.B. Morrison, se plaignit qu'un trop grand nombre de ses canonniers passaient à la RAF et il cita le cas de l'immobilisation virtuelle de l'une de ses batteries, le jour où quarante de ses servants partirent. Le brigadier-général R. Brutinel, du Corps canadien des mitrailleuses, fit entendre les mêmes gémissements. Ce n'est qu'au mois d'août que le général Currie put exercer un contrôle complet sur les mutations du Corps d'armée canadien.\*<sup>38</sup>

\* Les méthodes de mutation différaient dans le cas des officiers et des autres militaires. Les officiers en permutation étaient détachés au service aérien durant l'instruction et prêtés au moment où ils recevaient leur certificat de pilote ou d'observateur. Les sous-officiers et hommes de troupe destinés à être pilotes étaient inscrits 'en mission' au RFC au cours de leur stage d'aspirants. S'ils réussissaient leur cours, les aspirants étaient libérés des forces canadiennes et devenaient cadets de l'air dans le RFC. Après avril 1918, les sous-officiers et hommes de troupe étaient libérés, dès leur départ des forces canadiennes. La différence entre ces deux procédés avait son importance, car les officiers prêtés continuaient d'être payés par le gouvernement canadien, tandis que les autres militaires libérés, qui recevaient des brevets britanniques, touchaient leur solde du gouvernement du Royaume-Uni. En 1915-16, les officiers canadiens prêtés ne jouissaient pas de prime de vol, parce que le gouvernement canadien refusait d'accepter que ce supplément fasse partie des obligations contractées en vertu de l'accord réciproque conclu avec la Grande-Bretagne au sujet de la solde des officiers prêtés. Leurs compatriotes brevetés, qui avaient été libérés en tant que sous-officiers ou hommes de troupe, recevaient, au grade de lieutenant, environ un dollar par jour de plus. Le gouvernement canadien, en vertu du décret du CP 2106, en date du 30 mars 1916, accorda la prime de vol aux officiers prêtés, mais leur solde était encore inférieure à celle des officiers aviateurs des forces impériales. Ce n'est qu'à la fin de 1916 qu'on parvint à établir une équivalence approximative. Même alors, les griefs touchant les différences de solde, les augmentations rétroactives et autres allocations continuèrent jusqu'à la fin de la guerre. En janvier 1918, le général Turner proposa à Kemp de mettre au rancart l'entente salariale réciproque avec la Grande-Bretagne puisque, à cause des nombreuses mutations à la RAF, les officiers cana-

L'une des raisons qui explique les interventions nationalistes militantes du général Turner à l'égard du passage des Canadiens dans la RAF est qu'il connaissait bien le processus de mutation et de prêt. À la fin d'avril 1918, il croyait que, à la suite des recherches statistiques de son personnel, la création d'une aviation canadienne était incontestable. Selon lui, ce n'était qu'en partie une question de nombre. Il fallait aussi tenir compte du fait bien établi que les 'Canadiens pouvaient administrer leurs propres troupes'; il croyait que les Canadiens enrôlés dans la RAF ne seraient jamais suffisamment reconnus, surtout en matière d'avancement, puisqu'il était inévitable que 'l'officier permanent devait toujours jouir de la préséance' et il était sûr que la création d'un service canadien saurait assurer le bien-être de nos compatriotes. En résumant sa position devant Kemp, il affirme que les Canadiens devraient avoir leur part des postes de commandement dans la RAF, d'après le nombre de leurs aviateurs, qu'on devrait créer immédiatement une force aérienne et former aussitôt que possible par la suite des unités de l'Aviation canadienne.<sup>39</sup> 'Le Canada est très abondamment représenté aux échelons inférieurs de la RAF, mais éminemment sous-représenté aux échelons supérieurs et dans les postes administratifs. Aussi longtemps que cette situation subsistera, le personnel canadien sentira, comme il le fait maintenant, que l'appui des autorités canadiennes est faible et qu'elles n'ont cure de leurs intérêts ni des intérêts du Canada.'<sup>40</sup>

Kemp était prêt à se laisser convaincre; par exemple, sur la question clé de la fourniture des avions, il croyait maintenant que l'Aviation canadienne pourrait être dotée d'appareils, de la même façon satisfaisante que le CEC avait obtenu des canons des Britanniques. Toutefois, l'Aviation canadienne ne pourrait pas absorber tous les Canadiens qui étaient dans la RAF et il craignait que si elle le pouvait, c'est la RAF qui en serait irréparabellement désorganisée. Pour Turner, ce n'était pas un problème. La création d'une Aviation canadienne était une 'transaction sur papier.' Les Canadiens feraient partie de ses cadres, mais seraient prêtés à la RAF. De cette façon, 'leur connexité canadienne serait assurée et les autorités canadiennes auraient un registre exact et complet de leur personnel.' On pourrait alors former graduellement des unités canadiennes, sans disloquer la RAF.<sup>41</sup>

Turner étaya sa cause d'un certain nombre de lettres qu'il avait demandées à des officiers canadiens distingués. En novembre, le général Currie lui avait écrit à ce sujet:

Puisque vous et moi n'avons jamais discuté la formation d'un Corps d'aviation canadien, je ne connais pas vos vues à cet égard mais, à mon avis, ce serait une chose souhaitable. Premièrement, je crois qu'il faudrait rendre cette aviation canadienne la plus autonome possible. Je ne voudrais pas faire de commentaires sur l'efficacité globale du RFC, mais j'irai jusqu'à dire que, selon moi, nous serions mieux servis si l'escadrille qui nous est assignée

diens prêtés surpassaient de beaucoup en nombre leurs homologues britanniques passant aux forces canadiennes. Il prétendit aussi, mais également sans succès, que le gouvernement britannique devrait rembourser au Canada la contribution financière et humaine qu'il apportait au RFC et au RNAS. Par ailleurs, dans le cas du RNAS, officiers et autres militaires étaient libérés du CEC à compter de la date de leur départ, une fois qu'ils avaient terminé leur stage d'instruction. On n'a compté que 152 mutations au RNAS. Aksim, 36-43, 48-51, 53-61, 66-7, 84-5.

était entièrement canadienne. Nos hommes ont très bien fait dans le RFC et je crois que ce serait pour eux un encouragement supplémentaire que de savoir qu'ils se battent à l'appui de troupes canadiennes. Je répète qu'en faisant cette déclaration, je ne déprécie pas pour un instant le travail que le Royal Flying Corps accomplit pour nous.<sup>42</sup>

Selon Currie, un corps d'aviation formerait une partie essentielle des effectifs militaires canadiens d'après-guerre, et il désirait donc voir à sa tête un homme qui connaîtrait, de sa propre expérience, 'la meilleure façon de collaborer avec l'infanterie et l'artillerie'; à ses yeux, une aviation devait servir d'auxiliaire aux opérations de l'armée et il conclut en répétant que: 'Je suis assez bon patriote pour croire, sur la foi de mon expérience, que les Canadiens seront le mieux servis par des Canadiens'.<sup>43</sup>

Dans une lettre très franche, le major W.A. Bishop, premier pilote de chasse canadien, prétendit parler au nom de tous ses compatriotes de la RAF en appuyant fermement le projet d'une aviation canadienne. Il insiste particulièrement sur le moral: 'Dans les circonstances présentes, les Canadiens de la RAF, même s'ils se conduisent de façon remarquable, ne font pas aussi bien que s'ils constituaient un Corps d'aviation canadien parce que (1) Dans un grand nombre de cas, ils travaillent sous les ordres d'officiers supérieurs qui ne les comprennent pas. (2) Ils travaillent également aux côtés d'officiers qui ne les comprennent pas et qui souvent ne savent pas apprécier leur point de vue différent. (3) Ils n'ont pas ce lien personnel avec leur pays que les services du CEC ont et, en conséquence, ils ne sont pas inspirés par des contacts directs avec le pays pour lequel ils se battent ni avec leurs compatriotes restés là-bas'.<sup>44</sup> Aux yeux de Bishop, les activités d'un Corps d'aviation canadien devaient se centrer d'abord sur la collaboration avec les troupes canadiennes sur le Front occidental; le résultat immédiat serait de créer un magnifique esprit de corps de même que, parmi le public canadien, une plus vive appréciation du travail des gens qui, pour le moment, sont 'perdus dans les rangs de la RAF'.

Le brigadier-général A.C. Critchley,\* officier canadien le plus élevé en grade dans la RAF et partisan de la collaboration la plus étroite avec elle, n'en pensait pas moins qu'il existait des raisons profondes en faveur de la formation immédiate d'un service canadien: 'Les incidents isolés, et nous en avons beaucoup, ne comptent pas; c'est l'aviation canadienne qui doit sortir de cette guerre, comme un tout, avec une réputation enviable et un courage invincible. Ces sentiments ne peuvent s'acquérir qu'à la guerre. Nous devons au Canada de veiller à ce que le magnifique travail qu'ont accompli nos aviateurs en France ne soit pas perdu pour notre pays et la seule façon de préserver le souvenir de leurs exploits individuels est de les transmettre aux générations suivantes à titre d'éléments de la brillante

\* Critchley, né près de Calgary en 1890, traversa outre-mer en 1914 avec le *Lord Strathcona's Horse*, unité dans laquelle son père et l'un de ses frères servaient également. Deux fois blessé en France, il organisa l'École canadienne de Bexhill. En 1918, il fut prêté à la RAF et reçut le commandement de l'école de formation des cadets en Grande-Bretagne. Après la guerre, il eut une carrière remarquable en Angleterre dans les sports, l'industrie et la politique. A.C. Critchley, *Critch!* *The Memoirs of Brigadier-General A.C. Critchley, C.M.G., C.B.E., D.S.O.* (Londres, Hutchinson, 1961).

réputation de l'Aviation canadienne.<sup>45</sup> Les lettres de Critchley, de Currie, de Bishop et d'autres officiers canadiens furent transmises à Kemp, probablement en vue de raffermir sa résolution. Cependant, le ministre s'était déjà familiarisé avec la question de l'aviation militaire et le rôle canadien qu'elle assumerait, beaucoup plus qu'aucun de ses collègues du Cabinet, passé ou présent. Au milieu de mai, il décida que le temps d'agir était arrivé.

Dans une lettre qu'il écrivit au secrétaire d'État pour l'Air, Kemp exposa les résultats de son analyse statistique d'après laquelle il estimait que 25 pour-cent de tout le personnel navigant de la RAF et peut-être 40 pour-cent des aviateurs du Front occidental étaient canadiens. Fort de ces chiffres, il propose à Weir de former les Canadiens du RFC en 'une section canadienne, de leur fournir un écusson canadien distinctif mais, sans les séparer en escadrilles différentes, ni disloquer d'aucune façon vos formations en campagne' qu'on assure aux Canadiens une représentation au QG du RFC et à l'état-major et qu'on leur donne crédit dans les dépêches et les rapports 'pour services insignes.' Il réserve sa proposition la plus importante pour la fin. Il désire la création d'un 'petit corps d'aviation' qui serait administré par le QG des FMCO, 'sauf évidemment pour ce qui serait des opérations en campagne,' et il demande donc à Weir d'étudier la base selon laquelle ce corps serait approvisionné et doté de services de réparation et d'appareils de remplacement. Il assure à Weir: 'Mon seul souci en présentant ces propositions est d'accroître, si cela est possible, l'efficacité des Canadiens dans la RAF et de mettre le Canada en meilleure posture, de profiter des progrès de la construction aéronautique et de l'aviation qui surviendront à l'issue des hostilités.'<sup>46</sup>

Depuis la dernière réunion où l'on avait discuté avec les autorités britanniques la possibilité de créer une aviation canadienne, le ministère de l'Air avait remplacé l'*Air Board*, et l'État-major de l'Air comptait beaucoup de nouvelles figures. Ni sir William Weir, secrétaire d'État, ni le major-général F.H. Sykes, chef de l'État-major de l'Air, n'avaient traité auparavant avec des Canadiens. Pour eux et pour la majorité de leur personnel, la question canadienne était nouvelle et ils l'abordèrent apparemment sans préjugés préconçus. La réponse immédiate de Weir fut 'qu'il faudrait prendre toutes les mesures possibles pour satisfaire les Canadiens à cet égard.' Pourtant, ni lui, ni son personnel n'étaient prêts à suivre Kemp jusqu'au bout. Au cours d'une réunion du Conseil de l'Air, tenue le 23 mai, on décida que 'l'idée de former un Corps d'aviation canadien indépendant, selon le modèle australien, était inacceptable,' mais qu'on serait bien avisé de donner suite à quelques-unes des propositions de Kemp. Le Conseil joua même brièvement avec l'idée de rebaptiser la RAF du nom d'*'Imperial Air Force'* en vue de répondre aux aspirations des Dominions, mais il l'abandonna en disant qu'elle aurait probablement un résultat contraire.<sup>47</sup>

Sir W.A. Robinson, secrétaire du Conseil de l'Air, se vit confier la tâche difficile de préparer une réponse convenable au ministre canadien. Sa première tentative passe rapidement de l'appréciation de l'aide fournie par le Canada et de l'énumération de concessions possibles, à la question de la formation d'un corps d'aviation canadien. Robinson écrit qu'il s'agit là 'd'un aboutissement naturel' qui aura lieu un jour, mais étant donné l'état de guerre, le Conseil de l'Air croit qu'on devrait en reporter la réalisation après la fin du conflit.<sup>48</sup> Le sous-secrétaire d'État trouva

cette ébauche de réponse beaucoup trop brutale. Elle ne tenait pas compte des réalités politiques sous-tendant la proposition canadienne, que Kemp lui avait déjà exposées. Il faudrait apporter au ministre canadien: 'plus d'arguments montrant les inconvénients qu'il y aurait à créer maintenant un Corps d'aviation canadien, afin de le convaincre lui-même ou de convaincre le gouvernement canadien. Il n'y a aucun doute qu'on exerce la plus forte pression possible sur ce dernier en disant que, le Canada possédant sa propre armée, il est inadmissible que, de tous les belligérants, il soit le seul à ne pas avoir d'aviation. Je connais les fortes objections que le général Salmond oppose à la création d'un Corps d'aviation canadien et il faut leur donner tout leur poids.'<sup>49</sup> L'ébauche revisée de Robinson tient compte de ces points. Au lieu de reprendre son allusion superficielle à l'état de guerre, il accepte la perspective d'un corps d'aviation canadien comme un événement normal. Malheureusement, 'les circonstances actuelles ne sont pas normales.' Le général Salmond a déclaré que le rassemblement des Canadiens dans une nouvelle formation causerait inévitablement de la confusion et des scissions dans la RAF, à un moment où 'la plus grande unité possible de commandement' était vitale. Il presse donc Kemp 'de convaincre votre gouvernement que, pour le moment, il faut laisser les choses telles qu'elles sont.'<sup>50</sup>

Toutefois, la tâche de Robinson n'était pas terminée. Le 27 mai, Sykes apprit que depuis l'entrevue qu'il avait eue avec sir Edward Kemp, le sous-secrétaire 'avait su d'autres sources faisant autorité que la création d'au moins un noyau d'aviation canadienne est une question sur laquelle prévalent de très forts sentiments non seulement au Canada, mais aussi au sein du Corps expéditionnaire canadien.' Il est probable que la source de ces renseignements ait été le général Turner. Le même jour, le major W. Peer Groves, de l'État-major de l'Air, raconte une entrevue qu'il eut avec Turner et sir George Perley. Turner avait exprimé, apparemment avec une certaine véhémence, sa dissatisfaction à propos de l'absence d'officiers canadiens à l'État-major de l'Air 'auprès desquels les Canadiens pourraient trouver conseil ou assistance, selon les termes de Groves, conformément à leur propre façon familière et intime.' Groves avait une solution simple. Le chef d'escadrille R.H. Mulock devrait être nommé adjoint personnel du chef de l'État-major de l'Air.<sup>51</sup>

Chaque pilote canadien du service le connaît bien en tant que Canadien; bon nombre d'entre eux ont combattu non seulement sous ses ordres, mais vraiment à ses côtés dans les airs. Le chef d'escadrille Mulock est extrêmement bien préparé à remplir un poste de ce genre. Il a la réputation d'être un excellent organisateur et on croit qu'il fait fonction de quartier-maître auprès du général Lambe. J'ose croire qu'il peut faire beaucoup mieux. Mais à part cela, il a probablement plus fait pour la guerre aérienne, en tout cas au sein du RNAS, qu'à peu près n'importe qui d'autre. C'est un fait qui est tenu pour incontestable parmi les Canadiens et qui est, je crois, généralement reconnu dans toute l'aviation. En même temps, c'est un excellent juge de caractère et il a étudié plus sérieusement que quiconque la psychologie du pilote.<sup>52</sup>

De l'avis de Groves, la nomination de Mulock 'ferait beaucoup pour calmer toute agitation en faveur d'un corps d'aviation canadien.'

Le ministère de l'Air n'avait pas encore réglé le problème lorsque Weir, Sykes et d'autres personnages officiels allèrent rencontrer Kemp et Turner, le 28 mai. La relation britannique de cette réunion indique simplement qu'on a discuté les points soulevés par Kemp, de même que les réponses de Salmond. Toutefois, le procès-verbal canadien rapporte la déclaration attribuée à Weir qu'il 'n'existe aucune objection à former deux escadrilles ou plus, équipées et encadrées par des Canadiens' et que les officiers d'état-major de la RAF et des FMCO pourront régler les détails.<sup>53</sup> On n'a pas compris la position de Weir, puisque le lendemain, il signait la version définitive d'une réponse à Kemp qui ne reculait que légèrement par rapport aux ébauches antérieures. Il commence par des remerciements et une allusion indirecte aux statistiques de Kemp: 'Le Conseil de l'Air désire que je vous transmette en premier lieu l'expression très cordiale de son appréciation et de sa reconnaissance pour l'aide magnifique que le Canada a apportée dans le passé au RFC et au RNAS et qu'il continue d'apporter à la Royal Air Force. Quel que soit le nombre exact d'officiers et d'hommes de troupe servant dans la RAF, personne ne doute de la très grande valeur de l'apport qu'ils fournissent ici et dans leur pays.'<sup>54</sup> Au nom du ministère de l'Air, Weir promet alors de tenir un rôle de tous les Canadiens qui font partie de la RAF, que les Canadiens pourraient porter des insignes canadiens à titre de marque distinctive et que la RAF annoncerait à l'avance aux autorités canadiennes le nom des Canadiens qui paraîtraient dans la *London Gazette*, de façon qu'on puisse publier leurs hauts faits au pays. En outre, il assure que le QG de la RAF en France tiendra un registre mensuel sur la conduite des Canadiens au front, qui servira à des fins de publicité au Canada. Voilà des concessions utiles que les Canadiens allaient bien accueillir; cependant, Weir avait contourné la demande d'une 'section' canadienne dans la RAF, que Kemp entrevoit probablement comme l'équivalent de 'la transaction sur papier' de Turner, à des fins d'archives. Quant à la proposition visant la représentation canadienne au sein de l'État-major de l'Air, Weir temporisa, se contentant de noter que 'tous reconnaissent que les officiers canadiens servant dans la RAF ont exactement les mêmes droits que les autres officiers de faire partie du quartier général et de l'état-major.'<sup>55</sup>

Sur le point principal, Weir annonce que la RAF désire tenir des pourparlers au niveau de l'état-major sur la création d'une aviation canadienne, mais étant donné la situation en France, il prévient qu'il faudrait 'éviter, pour le moment, toute mesure concrète dans ce sens qui produirait fatallement des bouleversements et des scissions, et je vous propose d'adopter le principe consistant à préparer un plan qu'on pourrait mettre en vigueur, mettons, l'hiver prochain.' Aux yeux de Kemp, ces mots reconnaissaient le bien-fondé de la cause pour laquelle il combattait, mais il n'était pas prêt à accepter un ajournement. 'Il faut prendre des mesures concrètes aussitôt que possible, de façon à satisfaire les désirs du peuple canadien,' rétorque-t-il et il demande que l'on se mette 'incessamment à former des escadrilles canadiennes.'<sup>56</sup>

L'hésitation des Canadiens à accepter de longs délais se manifesta également au cours d'une conférence qui eut lieu le 5 juin entre le brigadier-général B.C.H. Drew, directeur général des opérations de la RAF, le lieutenant-colonel P.R.C. Groves, directeur des opérations aériennes, le major T. Gibson, sous-ministre

adjoint du ministère d'Outre-mer, et le brigadier-général H.F. McDonald, officier d'état-major principal de Turner. Groves commença par s'opposer à la formation d'un service aérien canadien, au nom de l'efficacité des opérations, mais il retira son objection lorsque les Canadiens lui firent valoir que la lettre de Weir avait déjà admis ce principe. Il prétendit ensuite qu'il faudrait retarder la formation d'escadrilles canadiennes 'jusqu'à ce que la situation en France se soit éclaircie,' formule d'une portée si grande que les Canadiens la rejetèrent d'emblée. À leur tour, McDonald et Gibson eurent recours aux données statistiques de Kemp avec quelque succès apparent; le procès-verbal indique que 'les officiers représentant la Royal Air Force reconnaissent qu'un bon 35% de leurs pilotes en France sont des Canadiens.' Probablement encore plus éloquentes furent les connaissances récemment acquises sur les structures et les façons de procéder de la RAF, qui leur permirent de repousser efficacement les arguments fondés sur les exigences militaires. Comme ils le soulignèrent, on formait constamment en Angleterre de nouvelles escadrilles pour service en France et si l'on organisait de la façon normale deux escadrilles canadiennes, autour du noyau ordinaire d'officiers aguerris ramenés des escadrilles de première ligne, en allant chercher les autres officiers dans les unités d'instruction et les techniciens dans les forces canadiennes, il n'y a aucune nécessité de disloquer le moindrement la RAF. Drew et Groves ne purent refuser cette argumentation et les représentants convinrent donc 'de procéder immédiatement à la formation de deux escadrilles canadiennes,' de les appeler 'Escadrilles N. 1 et N. 2, Corps d'aviation canadien' et, pour le moment, de ne pas former d'autres unités du CAC.<sup>57</sup>

Une fois ces mesures préliminaires prises, la conférence en vint aux détails. On convint que la RAF, de concert avec le QG des FMCO, formerait les escadrilles en Angleterre et que le Conseil de l'Air en déterminerait le type et l'équipement. Leurs officiers seraient des Canadiens prêtés à la RAF ou des officiers de la RAF 'qui sont citoyens canadiens'; le personnel non navigant serait choisi parmi les 'citoyens canadiens' de la RAF et dans les rangs des Forces canadiennes. Le gouvernement du Canada assumerait la responsabilité des renforts, de la solde, des allocations, des pensions, de la dotation initiale en vêtements et en effets personnels. Le Conseil de l'Air se chargerait du commandement et de l'administration des escadrilles pendant qu'elles seraient sur un théâtre de guerre ou à l'instruction en Grande-Bretagne, de la fourniture des avions et autres appareils ainsi que des installations d'instruction qui permettraient au gouvernement du Canada de rencontrer ses obligations en matière de renforts. On accepta également que le ministre canadien d'Outre-mer s'occuperait de toutes les nominations et promotions dans le CAC, sur la recommandation du QG de la RAF en France ou du Conseil de l'Air. Aux fins de la discipline et de l'administration, les membres du CAC seraient justiciables de la Loi de l'aviation.<sup>58</sup>

Cette réunion du 5 juin fut capitale. À une conférence au sommet tenue le 27 juin, le général Sykes essaya de remettre toute la question sur le tapis. Faisant observer que la formation du CAC en ce moment était 'un poids plutôt qu'une aide,' le chef de l'État-major de l'Air en demanda la remise jusqu'à la fin de la guerre. En réponse, le général Turner déclara: 'Il est impératif qu'on tienne compte des aspirations naturelles du pays' et tous les Canadiens présents se

rangèrent solidement derrière lui. Là-dessus, la conférence adopta l'accord du 5 juin avec quelques légères modifications. Un échange de lettres entre le QG des FMCO et le Conseil de l'Air vint y apporter la sanction officielle.\*<sup>59</sup>

Pourquoi le ministère de l'Air a-t-il cédé en dépit de l'opposition de ses plus hauts fonctionnaires? Ce fut, en partie, parce que les Canadiens s'étaient bien préparés et qu'ils avaient une bonne cause. Cependant, la décision restait essentiellement de caractère politique et reposait sur la croyance que non seulement l'opinion canadienne était extrêmement favorable, mais aussi que sir Edward Kemp subissait de fortes pressions de la part de son propre gouvernement qui le poussait à agir. En fait, c'est Kemp qui avait pris l'initiative, dès le début; comme il le déclara à Borden, en résumant son travail avec un certain degré de satisfaction personnelle, il croyait qu'il était allé 'au-devant de vos désirs à cet égard.' En fait, le Cabinet n'avait exercé aucune pression réelle. Néanmoins, Kemp doit s'être rendu compte que l'aviation était devenue au Canada une question plus animée qu'à toute autre phase de la guerre. Un certain nombre de journaux avait commencé à faire campagne en faveur d'une aviation canadienne, notamment le *Globe* et le *Star*, de Toronto. 'Nous avons dépassé les présents arrangements,' affirme le *Globe* en demandant la création d'un service distinct, compatible avec un 'canadianisme confiant en lui-même.' Le *Star* attire l'attention sur l'illogisme (qu'il attribue à sir Sam Hughes) existant entre la politique relative à l'armée et celle ayant trait à l'aviation; il observe que 'nous comptons maintenant beaucoup plus d'hommes dans les services aériens outre-mer que tous nos effectifs de la Guerre d'Afrique du Sud, et pourtant ils ne forment pas un contingent canadien'.<sup>60</sup>

À la Chambre des communes, un certain nombre de membres de l'Opposition soulevèrent des questions sur le statut des Canadiens dans la RAF au pays et outre-mer. Le 2 mai, sir Sam Hughes eut l'audace de demander à Borden pourquoi on n'avait pris aucune mesure en vue de mettre sur pied un service aérien canadien. Sur la réponse de Borden mentionnant qu'il y avait bien des difficultés à surmonter, Hughes fit observer avec grandeur: 'Je les connaissais toutes ces difficultés et je les avais fait disparaître.' Borden ne pouvait qu'être reconnaissant envers Kemp pour avoir solutionné un problème qui avait embarrassé le Cabinet depuis des années et qui commençait à se révéler plus qu'un sujet d'irritation

\* Le ministère de l'Air chercha par la suite à renégocier les dispositions financières contenues dans l'entente du 5 juin. En particulier, il voulait que le Canada assume le coût de l'équipement des deux escadrilles et le remboursement rétroactif des frais d'instruction des pilotes canadiens. Le refus du Canada de s'écartier des termes de l'entente conclue le 5 juin provoqua certains emportements. C'est le général Brancker qui mit fin à la controverse. Dans une note typiquement avisée, il déclare: 'Je ne vois aucune autre solution que d'adhérer aux termes de l'accord que nous avons ratifié ... Au point de vue financier, la situation restera à peu près la même qu'auparavant; nous devrions avoir de meilleurs Canadiens à cause de cette mesure et nous allons calmer les critiques politiques canadiennes touchant l'aide très généreuse en personnel que le Canada fournit à la Royal Air Force sans équivalent important pour le Canada.' Le dernier point avait trait à la controverse journalistique au sujet du commandement et du contrôle de la RAF Canada. McAnally au QG des FMCO, 3 septembre 1918, McDonald au ministère de l'Air, 13 septembre 1918, os 10-9-27, vol. 1, RG 9 III, vol. 80; procès-verbaux de l'État-major de la RAF, 17-26 septembre 1918, Air 2/109A/1990.

politique. En tout cas, le Cabinet approuva sans hésitation apparente un décret du Conseil confirmant l'accord conclu par Kemp et approuvant la formation du Corps d'aviation canadien 'aux fins de la présente guerre.'<sup>61</sup> Il autorisait le ministre des Forces outre-mer à former les autres unités qu'il jugerait nécessaires. Le CAC est défini comme une partie des Forces canadiennes outre-mer et il est assujetti à la Loi de la Milice.<sup>61</sup>

Un autre facteur qui peut bien avoir porté le ministère de l'Air à ne pas s'opposer à la formation du CAC a été la connaissance que ses hauts fonctionnaires avaient du fait qu'une autre aviation canadienne, le Service royal aéronaval canadien (SRAC) était en voie de création pendant le déroulement des négociations avec Kemp. Il est étrange de voir que Kemp et ses fonctionnaires ne semblent pas avoir appris cette éventualité avant quelque temps. Au moment où la nouvelle de ce projet parvint à l'État-major de l'Air, à la fin de mai, un certain nombre d'officiers d'état-major exprimèrent leur inquiétude. L'un d'eux, le lieutenant-colonel R.C.M. Pink fit ressortir quelques conséquences: 'Trente-cinq pour-cent de notre effectif total de pilotes sont Canadiens. Aux termes de la Loi de l'aviation chacun d'entre eux peut prendre la porte demain et rentrer à son unité canadienne, à moins que ce service ne fasse définitivement partie de la Royal Air Force. Avec l'accroissement des écoles, des fabriques et des effectifs du service, ni l'Amirauté, ni la Marine canadienne ne seront en mesure de contrôler l'expansion de ce service et nous aurons alors un franc succès, soutenu par l'enthousiasme national.'<sup>62</sup> De plus, selon Pink, la présence du SRAC au Canada signifierait 'la suspension presque complète' du recrutement de la RAF Canada. Il conseille de ne pas prêter d'officiers à cette nouvelle force, parce que la coexistence d'aviations rivales dans l'Empire entraînera 'un gaspillage d'effectifs ... un manque de cohésion et de coopération et de la jalousie entre les troupes.' Au lieu de cela, on devrait y aller carrément et établir tout de suite une division canadienne (et australienne) au sein de la RAF. Autrement, l'Amirauté en viendra à exploiter un service aéronaval canadien par l'entremise de son officier principal sur les lieux; l'Armée canadienne pourrait bien se doter de son propre corps d'aviation 'et, généralement parlant, la situation deviendra si compliquée qu'elle sera presque inextricable.'<sup>63</sup>

\* Cette expression indique que le Cabinet n'avait pas encore pris de décision quant à une aviation permanente. Le 3 octobre, le juge-avocat général, le colonel O.M. Biggar, souleva d'importantes questions touchant le décret du conseil. Comme il l'indiquait, on avait bien créé 'un corps de la milice active,' mais on déclarait aussi qu'il faisait partie des Forces militaires canadiennes outre-mer. Il argue de façon accablante que: 'La loi ne reconnaît pas l'existence des Forces militaires canadiennes outre-mer'; ce qui existe, c'est le Corps expéditionnaire canadien. On peut donc présumer que les règlements adoptés expressément pour le CEC en vertu de la Loi des mesures de guerre ne s'appliquent pas au CAC. Et ce qui importe davantage pour l'avenir du CAC, c'était que le décret du conseil ne prévoyait aucune disposition concernant le CAC pour le jour où le ministère d'outre-mer cesserait d'exister. Ainsi, le CAC était 'la seule unité qui ne serait pas démobilisée automatiquement et sans un autre décret du conseil, sous le contrôle du ministre de la Milice et de la Défense.' Cette omission délibérée ou non devait avoir des conséquences fatales pour le CAC naissant, lorsque le Cabinet, en 1919, se penchera sur la question des effectifs militaires d'après-guerre. Biggar au ministre de la Milice et de la Défense, 3 octobre 1918, qc 6978-2-131, vol. 9, APC RG 24, vol. 2043.

Malgré cette opposition venant de l'intérieur de l'État-major de l'Air, le SRAC devait aller de l'avant, ce qui rendrait fort difficile de s'opposer au CAC. Comment le Canada en est-il venu, en 1918, à posséder deux corps d'aviation, créés presque en même temps, alors que pendant des années le gouvernement canadien avait constamment refusé la formation d'un service quelconque? La réponse provient d'un changement soudain dans la guerre anti-submersible qui étendit la zone du conflit à la côte est du Canada. Les nouvelles circonstances exigent quelques explications.

En juillet 1915, le Service naval canadien avait répondu à la menace des attaques allemandes en créant la Patrouille du Saint-Laurent, composée de sept navires et de douze vedettes à moteur louées pour garder l'estuaire. Aucun sous-marin allemand ne fréquenta les eaux canadiennes en 1915 et en 1916, mais le U-53 coula cinq navires marchands au large de Nantucket, le 8 octobre 1916. C'est l'apparition du U-53 qui porta l'Amirauté à avertir le Canada et Terre-Neuve de renforcer les patrouilles au large de leur littoral. J.D. Hazen, alors ministre du Service naval, mentionna la possibilité d'utiliser une patrouille aérienne anti-sous-marine, ayant sa base à Halifax et sur la rive nord du Cap Breton. Ses fonctionnaires étaient en faveur de cette idée et l'Amirauté l'accueillit volontiers lorsque Borden et Hazen abordèrent la question au cours de leur visite en Angleterre, en janvier 1917. On dépêcha au Canada un détachement d'officiers du RNAS, sous la direction du commandant d'escadre J.W. Seddon, en vue d'étudier la possibilité d'organiser une telle patrouille. Après avoir parcouru la côte est et avoir visité la *Canadian Aeroplanes Ltd*, de Toronto, Seddon recommanda de mettre sur pied un petit groupe d'hydravions, réparti entre Halifax et Sydney, dont les appareils seraient produits à Toronto.<sup>64</sup>

Le Cabinet (moins Borden et Hazen) examina le rapport de Seddon à la fin de mars et décida de le rejeter. Sir George Foster câbla les raisons au Premier ministre: 'Le Conseil a été unanime à croire cette entreprise non souhaitable. Il en coûterait plus de deux millions et demi la première année et il faudrait retirer des spécialistes de la construction, vraiment nécessaires à d'autres travaux; utilité limitée à cause des changements saisonniers. Fonds plus utiles à l'envoi de patrouilles (maritimes).'<sup>65</sup> Cependant, l'initiative prise par Hazen, l'appui qu'il reçut de son propre ministère et l'accord général donné par le Premier ministre montraient que le gouvernement était prêt à agir si des patrouilles aériennes devenaient nécessaires le long du littoral de l'est.

Avec l'adoption du système de convoi en 1917, Halifax et Sydney devinrent des ports de rassemblement pour les convois se dirigeant vers l'est. Le succès même de ce système força les Allemands à modifier l'orientation de leurs opérations. Vers la même époque, ils avaient construit de grands sous-marins océaniques, capables de rester en mer pendant trois mois ou plus et armés de deux canons de six pouces. La côte canadienne devenait soudain une cible attrayante. Au début de janvier 1918, l'Amirauté prévint Ottawa de ce danger et le Service naval se prépara immédiatement à renforcer davantage ses patrouilles. L'Amirauté n'avait pas mentionné les patrouilles aériennes, mais cette idée était à l'étude au sein de son personnel. Au début, le ministère de l'Air songea à dépêcher l'*Engadine*, le *Riviera* et le *Vindex* dans les eaux canadiennes, mais le 18 février, le Comité des

opérations décréta que ces navires étaient plus utiles en Méditerranée et il décida plutôt que les aéronefs nécessaires à la protection des navires marchands dans les eaux canadiennes pouvaient décoller de cantonnements à terre. D'où viendraient ces appareils? L'Amirauté ne disposait d'aucun surplus et la seule source possible semblait être la Marine des États-Unis. On fut d'accord pour consulter d'abord le gouvernement canadien.<sup>66</sup>

Ottawa ignorait tout de ces projets. Lorsque l'Amirauté câbla que le chef de section John Barron (pilote d'aérostats venant de Stratford, en Ontario, alors stationné à Washington) pourrait visiter le Canada 'au cas où votre gouvernement envisagerait de prendre des mesures anti-submersibles comportant le recours aux aérostats,' les fonctionnaires canadiens furent complètement pris par surprise. Ils venaient à peine de décliner cette offre étonnante que l'Amirauté transmettait un nouvel avertissement contre la menace sous-marine, accompagné, cette fois, d'un plan préliminaire de patrouille aérienne. Ce plan s'appuyait sur un rapport que le capitaine F.R. Scarlett avait présenté au Comité des opérations. À son avis, le péril allemand était maintenant si grave que les Canadiens devaient être prêts à renverser leur décision de l'année précédente et non seulement à créer un service aérien, mais aussi à construire les fabriques d'aéroplanes, de dirigeables et de ballons captifs qui les soutiendraient. Dans l'intervalle, il proposait qu'on demande aux États-Unis d'étendre leurs défenses côtières d'hydravions vers le nord en vue de protéger la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. C'est également sur la foi du rapport de Scarlett que le secrétaire aux Colonies pria le gouvernement canadien de solliciter l'aide des États-Unis, puisque 'l'Amirauté croit que l'assistance de ce pays est impossible.'<sup>67</sup>

Nous étions alors en pleine crise, le Canada étant placé dans une singulière position de dépendance. Des officiers canadiens se rendirent à Washington demander l'aide des États-Unis; en moins d'une semaine un officier de la Marine américaine était à Halifax pour voir s'il était possible de faire patrouiller l'entrée de la baie de Fundy par des hydravions américains. Un mois se passa sans autre intervention; le quartier général du Service naval, quelque peu désespéré, câbla à l'Amirauté 'd'user de son influence auprès du ministère de l'Air pour qu'il dépêche immédiatement un officier qui viendrait prendre charge de l'organisation.' Dans l'intervalle, c'est l'amiral sir W.L. Grant, commandant en chef de l'Amérique du Nord et des Indes occidentales qui prit l'affaire en main; il convoqua à Washington une conférence des officiers britanniques et américains de la marine et de l'aviation, de même que le capitaine Walter Hose, chef des patrouilles de la Marine royale canadienne sur la côte est. Cette conférence servit à régler deux points principaux: premièrement, l'établissement de stations aériennes à Halifax et à Sydney; deuxièmement, la fourniture par les États-Unis des pilotes, hydravions, dirigeables et ballons captifs à ces stations jusqu'à ce que le Canada soit prêt à s'en charger. Le 23 avril, eut lieu à Boston une deuxième rencontre à laquelle assistaient le contre-amiral Wood, USN, commandant du Premier district naval, et l'amiral Kingsmill, directeur du Service naval canadien. On convint alors que les États-Unis prendraient charge de la patrouille côtière et de l'action anti-submersible jusqu'à Lockeport (N.-É.), dans l'est et que deux torpilleurs américains et six chasseurs de sous-marins seraient dépêchés à Halifax et placés sous le contrôle opéra-

tionnel de la Marine royale canadienne. Ces dispositions furent approuvées par l'Amirauté et un message annonça qu'on avait confié au lieutenant-colonel J.T. Cull, RAF, le commandement général des patrouilles aériennes.<sup>68</sup>

Cull ne se présenta au Canada que deux mois plus tard. Lorsque l'Amirauté demanda qu'on détache trois officiers auprès du directeur du Service naval, à Ottawa, en mission spéciale, c'était la première fois que le ministère de l'Air entendait parler du projet canadien. Sans doute parce qu'elle voulait éviter de paraître s'immiscer dans cette histoire, l'Amirauté attribua sa demande au pré-tendu désir qu'avait le Canada d'établir un système de défense aérienne. Ce n'est que le 24 mai, date à laquelle le capitaine Barron, devenu membre de la RAF et affecté à Ottawa, fit rapport que le gouvernement canadien voulait mettre sur pied un service aérien que le Conseil de l'Air autorisa l'envoi de Cull et de son détachement.<sup>69</sup>

Jusque-là, les autorités canadiennes s'étaient mises, plutôt gauchement, à la remorque de l'Amirauté et de la Marine américaine. Elles n'avaient d'autre option que d'accepter la réalité de la menace allemande qui pesait sur la côte est; elles ne pouvaient contester le point de vue de l'Amirauté qu'il fallait organiser des patrouilles aériennes et, puisqu'elles n'avaient pris aucune mesure pour créer un service aérien canadien, elles n'étaient pas en position de refuser l'aide américaine. Le 5 juin, le gouvernement eut l'air de vouloir sortir de cette impotence lorsqu'il approuva officiellement la création de deux stations aériennes. Pendant ce temps, le ministère du Service naval avait déjà commencé à préparer l'organisation d'une arme aérienne et avait dépêché en Nouvelle-Écosse un détachement dont Barron faisait partie et qui avait pour mission de choisir des emplacements préliminaires de bases d'hydravions et d'aérostats.<sup>\*70</sup>

À l'arrivée de Cull d'Angleterre, en juillet, l'organisation du système de défense aérienne de la côte est n'avait fait aucun progrès réel. Pour faire démarrer la construction et pour utiliser les fonds que le Parlement avait votés en juin, Cull approuva l'emplacement choisi par le détachement de Barron, à Halifax. La base d'hydravions était située au Passage de l'Est et celle des aérostats était également du côté de Dartmouth. Il trouva Keating Cove inaccessible; c'était le choix de Barron, à Sydney, mais retint plutôt Kelly Beach, du côté ouest de North Sydney, pour les hydravions et les ballons et un endroit pour les dirigeables du côté opposé de la ville. Il réussit également à convaincre le ministère de la Marine des États-Unis de donner suite à l'accord d'avril, malgré le moment tardif de la saison et une certaine hésitation de la part des Américains à accepter les conditions financières originelles qui étaient assez vagues; le Canada devait assumer le coût de toutes les installations terrestres et les États-Unis, s'occuper de tout ce qui volait. Les Américains stipulèrent que leurs aviateurs devraient être logés dans des bâtiments permanents, construits selon leurs spécifications, avant le 15 octobre, et que

\* Le général Hoare rebuffa Kingsmill lorsque celui-ci chercha à obtenir la collaboration de la RAF Canada pour entraîner les aspirants du nouveau service aérien. D'après Hoare, ces cours seraient inutiles puisque les cadets devraient par la suite apprendre à piloter les hydravions de l'USN. Tout ce qu'il demandait à Kingsmill, c'était l'assurance 'qu'on ne retire aucun homme de la Royal Air Force pour les affecter à ce nouveau service.' Hoare à Kingsmill, 15 mai 1918, NS 1034-3-4, vol. 1, APC RG 24, vol. 3894.

ce serait des officiers des É.-U. qui commanderaient les stations, les officiers de la RAF ne servant que de liaison avec les dirigeants des patrouilles canadiennes.<sup>71</sup>

Un détachement d'avant-garde d'aviateurs de l'USN arriva par mer, à Halifax, le 5 août; en moins de deux semaines, l'emplacement de Baker Point, au Passage de l'Est, était devenu un établissement naval américain bien propre, surmonté du drapeau étoilé et commandé par le lieutenant Richard E. Byrd qui s'illustrera plus tard en tant qu'aviateur et explorateur polaire. Byrd était également officier commandant de l'Aéronavale américaine au Canada; sa lettre de nomination stipulait qu'il 'relevait de l'Officier principal de la Marine britannique ... au HMC (sic) Dockyard, Halifax (N.-É.) et devait répondre promptement à toute demande de collaboration de vos troupes effectuant les missions générales des Forces navales alliées au Canada.' De concert avec Hose, Cull, le lieutenant Donaghue, USN (commandant désigné de North Sydney) et le contre-amiral B.M. Chambers, RN, Byrd élabora un plan de patrouille pour les deux stations. Elles fourniraient des escortes aux convois entrants et sortants, en gardant chacune deux hydravions pour les cas d'interventions d'urgence contre les sous-marins et à des fins d'entretien et de réparation. Les patrouilles de Baker Point étaient à l'œuvre avant la fin d'août; des retards de construction empêchèrent les HS2 de North Sydney d'entrer en service avant la semaine du 22 au 28 septembre. Entre cette période et la fin de la guerre, les hydravions à coque effectuèrent des patrouilles régulières et de reconnaissance côtière. Du mois d'août à octobre, trois sous-marins allemands croisèrent au large des côtes de l'Atlantique, entre Terre-Neuve et le cap Hatteras, mais on ne compta qu'un seul repérage dans les eaux canadiennes et aucun appareil des stations canadiennes n'aperçut vraiment un sous-marin. Au cours de la même période, des ballons captifs décollèrent du HMCS *Acadia*, mais le manque d'équipement n'a pas permis de recourir aux dirigeables.\*<sup>72</sup>

Aucune partie de ce travail si efficacement exécuté par les Américains n'a vraiment contribué à faire avancer l'établissement d'un service aéronaval canadien. On avait confié cette tâche à Cull qui se trouvait dans une situation quasi-impossible. Non seulement il devait faire la liaison entre l'USN, la RN et la MRC, mais il relevait aussi du ministère du Service naval, de ses anciens maîtres, de l'Amirauté et de ses nouveaux supérieurs du ministère de l'Air. Avant de quitter l'Angleterre, il avait demandé à l'Amirauté quel uniforme devrait porter son détachement. Il reçut l'avis de porter l'uniforme de la RAF; 'autrement, il semble que certains d'entre vous porteront l'uniforme du RNAS, de la RN, de la RAF et d'autres, celui de la RNVR.' C'est donc sous l'uniforme de la RAF qu'il se présenta à Kingsmill; le directeur du Service naval fut indigné. Puisque Cull et ses hommes travailleront au sein de l'USN, Kingsmill crut qu'ils devraient porter des grades de la marine; 'il est tout à fait inopportun qu'ils aient à se conformer, de quelque façon que ce soit, aux ordres de la RAF Canada, car leur tâche est complètement distincte.' Il propose donc que le groupe soit 'prêté au gouvernement pour servir dans

\* Cull recommanda la création d'autres sous-stations à Canso, à l'île du Cap au Sable et aux îles-de-la-Madeleine et d'une station pour protéger les convois réacheminés par le détroit de Belle-Isle. Aucune d'elles n'avait dépassé le stade des plans à la fin du conflit. Cull à Kingsmill, 31 août 1918, ébauche de câble de Ballantyne à l'Amirauté, incluse dans la dépêche de Cull au sous-ministre, 18 septembre 1918, NS 63-1-1, APC RG 24, vol. 5666.

l'aéronavale canadienne.' Toutefois, le détachement de Cull n'était pas à la disposition de l'Amirauté puisque, de fait, il était prêté par la RAF. Il recevait ses instructions de l'Amirauté à 'des fins de discipline,' mais il relevait du brigadier-général Hoare, à Toronto. Ce dernier voulait avoir le moins à faire possible avec ces hommes, mais ils durent forcément continuer à porter l'uniforme de la RAF.\* Pour le reste, Cull répondait directement à Kingsmill, mais le personnel spécialisé ou l'équipement technique qu'il lui fallait ne pouvaient venir que du ministère de l'Air. Ce ministère étant assez froid à l'égard de sa mission, Cull ne pouvait parvenir à satisfaire ses besoins qu'en passant par l'Amirauté.<sup>73</sup>

Ce n'est pas étonnant que Cull commença bientôt à se trouver malheureux. À la fin de juillet, il avait reçu un appui inattendu du Premier ministre. Borden insista: 'Il faut faire tous les efforts voulus pour que les stations d'aviation soient dotées de personnel canadien et complètement en marche au moment de l'ouverture de la navigation l'an prochain.' Cependant, Cull se retrouva bientôt au milieu d'une querelle complexe entre le Service naval et le ministère des Travaux publics, au sujet de la construction des installations devant servir aux nouvelles unités. Il fut momentanément encouragé à la nouvelle communiquée par le gouvernement à la presse, le 8 août, annonçant la création d'un service aéronaval, mais tout revint au point mort.<sup>74</sup> La frustration de Cull transparaît dans une lettre semi-officielle qu'il adressa à l'Amirauté, au début de septembre: 'Le ministère de la Marine en a plein les mains, il ne connaît pas les besoins de l'aviation et, parfois, on en vient à croire qu'il n'en a cure; en tout cas, l'élément civil qui, curieusement, est le plus important, ne s'occupe que des petites affaires municipales et a tendance à nous trouver embêtants. Toutefois, nous avons déjà eu une ou deux querelles qui ont abouti à des menaces de démission et, avec l'aide de nos amis allemands que le vent a portés dans nos ports de mer, les maires et l'opinion publique l'ont emporté jusqu'à présent.'<sup>75</sup> De fait, Cull avait officiellement demandé d'être relevé de ses fonctions. Ce geste amena de prompts résultats. Le 30 août, le Premier ministre le manda auprès de lui et tous les deux examinèrent toute la situation, y compris, très probablement, le manque d'intérêt manifesté par le ministre du Service naval. D'après Loring Christie, sir Robert demanda à Ballantyne de 'voir le colonel Cull le plus tôt possible et de discuter avec lui la question de l'organisation du Service aéronaval.' Le 5 septembre c'était chose faite. Le décret CP 2154 statuait: '1. Que l'organisation proposée soit considérée comme temporaire en vue de répondre aux exigences de la guerre. 2. Qu'elle porte le nom de Service royal aéronaval canadien.' Le décret du conseil prévoyait une formation de quatre-vingts cadets d'aéro-

\* Après la formation du SRAC, Cull, dans une lettre à Ballantyne, s'étend sur les problèmes qu'il a avec Hoare: 'Ma situation vis-à-vis de l'officier général commandant la RAF est quelque peu anormale et ne se prête pas à des relations d'égal à égal avec lui. Comme vous vous en souviendrez, on a demandé que mon personnel et moi soyons prêtés au Dominion. Cette permission a été refusée et on nous a dit que nous devions travailler avec le ministère de la Marine, indépendamment de la RAF, mais que nous relèverions de la RAF, à Toronto, pour les questions de discipline. Étant donné que le SRAC reste tout à fait séparé de la RAF, je crois qu'il vaudrait mieux pour la marine que mon personnel et moi n'ayons rien à faire avec la RAF en ce qui a trait au service, en relevant uniquement du Dominion ou directement du ministère de l'Air.' On n'a jamais pu résoudre le problème du statut précis du SRAC. Cull à Ballantyne, 6 septembre 1918, ns 1034-3-1, APC RG 24, vol. 3894.

nefs, de 12 cadets d'aérostats et jusqu'à mille matelots. Les officiers du nouveau service porteraient un uniforme de serge bleu foncé et une casquette de la marine, mais un ceinturon Sam Browne de cuir brun. On utiliserait les insignes de grade et les ailes de pilote de la RAF, ces dernières étant modifiées pour inclure une feuille d'érable verte et les lettres 'RCNAS' au centre. La troupe serait vêtue en 'hommes non habillés comme des matelots' de la MRC et porterait des insignes du service aérien.<sup>76</sup>

La presse célébra fort peu la naissance du SRAC. Il semblait tellement être le produit des intérêts britanniques et américains que le *Star* de Toronto se moque en écrivant qu'"il n'y a rien de canadien dans ce Corps d'aviation royal canadien [sic] hormis le nom et la bonne vieille côte le long de laquelle il servira." Les jeunes Canadiens étaient moins catégoriques. À la mi-septembre, on avait recruté un total de 64 cadets à Toronto et à Ottawa et, en moins de quelques semaines, ils allèrent suivre leur instruction au sol au Massachusetts Institute of Technology. Un autre contingent fut dépêché le 31 octobre. Douze cadets de l'aérostatique partirent également pour le Royaume-Uni faire leur entraînement.<sup>77</sup> Cull eut les mains libres; il mit le SRAC sur pied avec diligence et efficacité.\* Toutefois, à mesure qu'approchait la fin de la guerre, l'avenir de l'Aéronavale canadienne était remis en question au sein du Cabinet.

Si la réaction du public à la création du SRAC a été, au mieux, tiède, celle du personnel du QG des FMCO à Londres fut glaciale. Même si cela a fait mal, ce n'était pas simplement parce que le SRAC était le service aérien le plus ancien (de deux semaines). Le brigadier-général McDonald et W.A. Bishop (qui avait cessé d'être prêté à la RAF pour aider à l'organisation du CAC) protestèrent auprès du général Turner contre 'la futilité absolue' de former deux corps d'aviation canadiens. Turner transmit la plainte et son entier appui à Kemp; Bishop était assez en colère pour se plaindre directement au général Mewburn, ministre de la Milice, contournant ainsi Kemp. Sans autre autorisation, Turner permit à McDonald et à Bishop de se rendre au Canada présenter un plan complet d'amalgamation des deux nouveaux services, précipitant ainsi un conflit acrimonieux avec le sous-ministre Walter Gow. Cette tempête fut calmée par une vive réprobation de Kemp déclarant que l'établissement du SRAC découlait 'd'une étude très soigneuse du Premier ministre et de certains membres du gouvernement qu'il avait voulu consulter'.<sup>78</sup>

La colère manifestée par ces hommes provenait, au moins en partie, de la lenteur avec laquelle on procédait à la mise sur pied du CAC, à la suite des grands espoirs soulevés par son autorisation. Le 25 juillet, le brigadier-général Drew avait accepté l'organisation immédiate des deux escadrilles. Mais, 'immédiate' ne veut pas dire 'sans délai.' Il fallut attendre jusqu'au 5 août pour que le ministère de l'Air annonce que deux escadrilles, à qui la RAF avait attribué les numéros 93 et 123, seraient 'dotées d'un personnel entièrement CANADIEN.'<sup>†</sup> Le Conseil de l'Air

\* L'un des membres de la nouvelle organisation de Cull était le sous-lieutenant E.L. Janney, de la Réserve volontaire de la Marine royale canadienne.

† Le 19 octobre, la 93<sup>e</sup> Escadrille fut redésignée 81<sup>e</sup> Escadrille de la RAF. Dès le début, la 93<sup>e</sup>, puis la 81<sup>e</sup> furent connues des Canadiens sous le nom de 1<sup>re</sup> Escadrille du CAC et la 123<sup>e</sup>, de 2<sup>e</sup> Escadrille du CAC. 'Notes on the Formation of No. 1 and 2 Squadrons Canadian Air Force,' n.d. (août 1917), Instruction du DAO, 19 octobre 1918, os 10-9-27, vol. 1, APC RG 9 III, vol. 80.

avait décidé que la 93<sup>e</sup> Escadrille serait une unité de chasse dotée de Sopwith Dolphins et la 123<sup>e</sup>, une unité de bombardement de jour dotée de DH9. En vue d'accorder le temps de rassembler le personnel et de fournir aux équipes au sol l'instruction nécessaire, la date de mobilisation des deux escadrilles fut fixée temporairement au 10 octobre, moment où commencerait les préparatifs au service actif sur le Front occidental.<sup>79</sup>

La tâche de rassembler les officiers et les autres membres de ces unités incombaît en premier lieu à Bishop qui fut promu provisoirement au grade de lieutenant-colonel et détaché au QG des FMCO, à la tête de la section du CAC. Il avait pour responsabilité générale d'établir la liaison avec la RAF et de conseiller le ministre sur toutes les questions concernant l'organisation et l'instruction du CAC, ainsi que sur la sélection du personnel. Le choix des officiers d'aviation ne reposait que sur des lignes directrices les plus générales. Ils devaient tous être 'citoyens canadiens' et constituer un mélange d'officiers ayant une expérience considérable du service actif et d'autres qui ne feraient que sortir de l'école. Lorsque la direction passa des responsables des FMCO aux aviateurs eux-mêmes, il y eut une tendance à restreindre les nominations aux officiers en activité de service, jusqu'à ce que, aux dernières phases de l'existence du CAC, l'objectif devint clairement la création de deux escadrilles d'élite. Ainsi, lorsque Bishop en prit la direction, il recommanda qu'on accorde 'la préférence à ceux qui ont servi en campagne dans les rangs du CEC en France, plutôt qu'à ceux qui se sont enrôlés dans l'aviation au Canada.' Moins de deux mois plus tard, le ministère de l'Air se faisait dire que, pour remplir les cadres de la 2<sup>e</sup> Escadrille, 'il faudrait, autant que possible, recruter des officiers possédant de bons états de service dans la RAF, ainsi qu'une certaine période de service actif aérien en France ou sur d'autre théâtres d'opération.'<sup>80</sup>

Pour commander la 1<sup>re</sup> Escadrille, le premier choix de Bishop tomba sur le major Raymond Collishaw, mais celui-ci n'étant pas disponible, il s'assura les services du capitaine A.E. McKeever.\* Quant à la 2<sup>e</sup> Escadrille, il proposa le capitaine Walter B. Lawson.† Au début d'octobre, lorsque Bishop décida de quitter son poste et de rentrer au Canada, il avait rassemblé une liste d'officiers destinés à l'escadrille de chasse, que McKeever accepta, mais il laissait à Lawson le soin de trouver des pilotes de bombardement acceptables. Les listes complètes ne parvinrent au ministère de l'Air que le 19 novembre. Aucun des candidats ne recevrait une nomination permanente, en partie parce que McKeever et Lawson voulaient garder des places pour des aviateurs ayant des états de service extraordinaires. Le départ de Bishop, les délais des mutations de McKeever et de Lawson de la RAF et l'incertitude sur le sort du CAC à la fin des hostilités retardèrent tout le processus de sélection.<sup>81</sup>

La RAF avait accepté qu'on choisisse une partie des équipages au sol des deux escadrilles parmi les Canadiens faisant partie des unités de la RAF; le reste serait

\* Andrew Edward McKeever, de Listowel (Ont.), s'était enrôlé directement dans le RFC en 1916. Brillant pilote de Bristol Fighter, son principal service opérationnel avait eu lieu au sein de la 11<sup>e</sup> Escadrille sur le Front occidental.

† Walter Brogden Lawson, de Barrie (Ont.), diplômé du RMC en 1913, traversa outre-mer dans le premier contingent, au sein du 15<sup>e</sup> Bataillon du CEC. Il muta au RNAS en 1915. Son dernier service opérationnel eut lieu dans les rangs de la 215<sup>e</sup> Escadrille de l'*Independent Force*.

des membres des forces canadiennes exerçant des métiers civils appropriés. Le directeur du dépôt d'effectifs de la RAF reçut l'ordre de ratisser tous les spécialistes canadiens, mais à la fin de septembre, il n'en avait trouvé qu'une poignée; en effet, les dossiers de la RAF n'indiquaient pas la nationalité des sous-officiers et hommes de troupe. La RAF finit par trouver dans ses rangs, plus de 150 mécaniciens canadiens bien formés. Nul doute qu'on aurait pu en dénicher un bon nombre d'autres, mais les Canadiens avaient déjà choisi les 237 sous-officiers et hommes de troupe qu'il leur fallait dans les quelques dépôts d'effectifs d'Angleterre. Bishop avait mis ce processus en branle au début d'août, à Witley; les autres vinrent des camps de Bramshott, de Seaford et de Shorncliffe.<sup>82</sup>

La plupart de ces recrues partirent au Halton Park de la RAF suivre des cours de mécaniciens et de gréieurs, tandis que quelques autres se rendirent à Uxbridge étudier l'armement. Aux termes du plan originel, à la fin de leur cours, ces hommes devaient être affectés aux escadrilles de la RAF, pour se perfectionner pendant un mois avant d'être mobilisés. Ce plan avorta; les délais éprouvés à rassembler les officiers des escadrilles et l'indécision à savoir si l'on devait mobiliser les escadrilles firent que les équipages au sol du CAC restèrent à l'instruction beaucoup plus longtemps qu'on s'y attendait. Bon nombre d'entre ces hommes commencèrent à s'interroger sur la valeur d'une carrière dans l'aviation. Lorsque le major J.D. McCrimmon du QG des FMCO se présenta à Halton, en octobre, pour y prendre charge du détachement canadien, il y trouva 'un drôle de mélange.' La RAF de Halton avait traité ces hommes comme des recrues lui appartenant; elle leur avait attribué ses propres numéros et avait réussi à perdre bon nombre de leurs documents personnels. McCrimmon réussit à restaurer le moral, mais ces Canadiens durent attendre plus d'un autre mois avant de rallier leurs escadrilles.<sup>83</sup>

Tous ces efforts eurent été vains sans le travail du major Gibson, sous-ministre adjoint. Gibson obtint du général Brancker l'assurance que le ministère de l'Air tiendrait sa partie de l'engagement. Brancker lui déclara que les deux escadrilles 'ne devraient pas être démembrées, comme nous le proposions, mais conservées en tant qu'unités jusqu'à ce que vous soyez prêts à les ramener au Canada.' Fort

\* Cent autres Canadiens furent recrutés à la mi-octobre, à titre de réserve de remplacement; ils allèrent s'entraîner à Halton et à Uxbridge. Sauf vingt mécaniciens spécialement qualifiés, ils rentrèrent tous à leurs unités après le 22 novembre, parce que les taux de pertes du temps de guerre ne s'appliquaient plus. L'expérience de douze autres sous-officiers et hommes de troupe recrutés pour servir d'observateurs fut à peine plus heureuse. On ignore pourquoi le CAC avait besoin de sous-officiers observateurs. À la fin d'août, Bishop choisit douze candidats à même le Bataillon de jeunes soldats, du CEC, à Bramshott. Ils allèrent s'entraîner à l'École de bombardement et de tir aérien, à Eastchurch, puis à l'École N. 1 d'observateurs de tir aérien à Hythe et, enfin, à l'École N. 1 de navigation aérienne et de largage de bombes, à Stonehenge. Après trois mois d'instruction, ils furent mobilisés dans la 123<sup>e</sup> Escadrille, mais le capit. Lawson décida alors qu'ils n'étaient pas suffisamment formés, n'ayant suivi qu'un cours abrégé et ne possédant 'aucune expérience outre-mer.' De plus, les sous-officiers observateurs spécialisés ne furent pas retenus pour servir après la guerre. Quatre des douze résolurent de rentrer à leur unité; les autres servirent dans les équipes au sol du CAC. 'Lists of trades and number required, (August 1918)', '123 Squadron (2 Canadian) monthly return of other ranks, 30 November 1918', QG des FMCO R-1-49, APC RG 9 III, vol. 3432; Lott à McDonald, 22 novembre 1918, os 10-9-27, vol. 2, *ibid*, vol. 81; correspondance sur les sous-off. observateurs, 29 août 1918-18 février 1919, QG des FMCO 0-1-49, Lawson à l'EMG, 13 janvier 1919, QG des FMCO P-10-49, *ibid*, vol. 3431.

de cette garantie, Gibson put obtenir du Premier ministre, le 17 novembre, l'autorisation de procéder à la mobilisation. Borden prit en délibéré la question de savoir si les escadrilles rentreraient au Canada pour former le noyau d'une future aviation canadienne. En conséquence, les 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> Escadrilles du CAC furent mobilisées entre le 20 et le 25 novembre à leurs aérodromes d'Upper Heyford et, bien que sous-dotées en personnel et en équipement, elles commencèrent l'instruction.<sup>84</sup>

La position du CAC était précaire. Il ne disposait d'aucune structure générale de commandement et d'administration. Le CAC lui-même n'était rien de plus que deux escadrilles de la RAF qui se trouvaient à être entièrement canadiennes. On n'avait guère songé à les équiper pour qu'elles servent au Canada plutôt que sur le Front occidental, ni envisagé les conséquences financières de leur maintien pendant une longue période après l'armistice. Le CAC continuait d'exister parce que la RAF voulait bien collaborer et que le gouvernement canadien n'avait pris aucune décision. Cependant, tous ceux qui s'y intéressaient savaient que son avenir était sombre et ils manifestaient leurs sentiments de façon variée. Pour les pilotes aguerris, la transition aux conditions des troupes de paix et aux tâches différentes de l'organisation et de l'administration était assez difficile. La plupart d'entre eux n'étaient pas en mesure de préparer des plans qui persuaderaient le gouvernement de maintenir le CAC.

Les difficultés continues éprouvées avec les sous-officiers et hommes de troupe indiquaient l'état de désorganisation du CAC et trahissaient non seulement l'inexpérience de ses officiers, mais aussi son statut indéterminé ainsi que les sentiments instables de la troupe, en une période où la démobilisation générale était bien entamée. Au camp de Halton, au début de janvier 1919, les Canadiens qui s'y trouvaient refusèrent en bloc d'obéir à l'ordre de faire l'exercice. Un officier enquêteur du QG des FMCO découvrit qu'un officier britannique de la RAF 'avait ordonné le rassemblement sur un terrain qui était dans un état déplorable et avait commencé l'exercice devant une foule de jeunes soldats qui, évidemment, prenaient beaucoup de plaisir à voir le détachement se déplacer dans la boue.' Ce problème était à peine réglé que McKeever signalait une autre 'crise' à Upper Heyford. Cette station était commandée par la RAF et les officiers britanniques avaient affecté des hommes de troupe canadiens à des corvées. Le 7 janvier, ceux-ci refusèrent de quitter le rassemblement du matin pour aller vaquer au service dans leur section. Il arriva qu'ils avaient un certain nombre de griefs légitimes. Ils n'avaient pas eu de permission à Noël; le CAC n'étant doté d'aucune organisation administrative réelle, ils n'avaient reçu aucune paie de spécialité depuis la mobilisation; leur ordinaire était atroce; ils avaient hâte de savoir quand leurs escadrilles rentreraient au Canada; certains d'entre eux craignaient de ne pas avoir la permission d'être démobilisés. Le major Marshall, dépêché du quartier général canadien pour démêler ce fouillis, fit rapport que la conduite et la discipline de ces hommes 'n'avaient rien de bon - ils sont mécontents et négligés.' Les sous-officiers principaux, qui occupaient ces postes à cause de leur compétence technique, n'avaient aucune expérience dans le maniement des hommes; les officiers d'aviation n'en avaient guère plus. Marshall rétablit les choses; il renvoya à leur unité un certain nombre de sujets ayant une feuille de conduite chargée, il obtint des permissions

régulières pour les autres; il organisa un bureau de l'armée, il améliora l'ordinaire et il fit nommer un sergent-major régimentaire du CEC pour rétablir la discipline. Ces incidents (et il y en eut d'autres), peu sérieux en eux-mêmes, révélaient l'inefficacité du CAC.<sup>85</sup>

Le mécontentement n'était pas moindre parmi les officiers d'aviation. La cause principale en était le genre d'appareils que fournissait la RAF. Les hommes qui connaissaient le rendement opérationnel des Dolphins et des DH9a ne les tenaient pas en haute estime. McKeever voulait des Snipes pour son escadrille et Lawson, des Bristol Fighters pour la sienne, mais les jeunes officiers d'état-major du QG des FMCO n'ont rencontré au ministère de l'Air aucun empressement à changer la dotation originelle. Lawson n'avait pas d'objection à se servir des DH9a pour l'instruction; ils étaient assez sûrs et fiables. Cependant, ils étaient désuets au plan opérationnel. À la mi-janvier, la 2<sup>e</sup> Escadrille forma la Section autonome de Hounslow qui utilisait ses appareils pour amener les hauts fonctionnaires à Paris ou les en ramener. Quant aux Dolphins, c'était une autre histoire. Il y avait déjà eu un accident mortel\* et, au début de février, le ministère de l'Air ordonna de cesser tout vol de service dans les Dolphins jusqu'à ce qu'on ait effectué des modifications de sécurité. Même lorsqu'ils reprirent leurs activités, les acrobaties furent interdites. Au cours d'une conférence des chefs d'escadrille et des officiers d'état-major des FMCO, les participants convinrent de presser le ministère de l'Air de fournir de meilleurs appareils sous le prétexte naïf que c'était une 'demande modeste' et que 'ces avions étant montés par des pilotes canadiens possédant les records les plus élevés,' il n'était 'que juste de leur fournir les appareils qu'ils désirent.'<sup>86</sup>

Le 28 janvier, la frustration de McKeever causée par toute la situation du CAC éclata. Il demanda au ministère d'Outre-mer de nommer un officier supérieur pour commander le CAC en vue d'assurer une certaine stabilité à cette organisation chancelante et pour faire impression sur le ministère de l'Air. Outre cela, la situation imprécise du CAC le troubloit autant que les sous-officiers et les hommes de troupe. 'Il faudrait en arriver aussitôt que possible à des principes définis touchant la finalité de ces deux escadrilles canadiennes,' écrivit-il. A-t-on l'intention d'en faire le noyau du Corps d'aviation royal canadien?' Si tel est le cas, on devrait se préparer à les recevoir au Canada, leur trouver des logements, des hangars et autres installations; il est également vital de déterminer quels genres d'appareils conviendraient le mieux à une aviation ayant ses bases au Canada. Le QG des FMCO reçut avec sympathie les vues de McKeever. Comme le note le lieutenant-colonel C.M. Edwards: 'Bien que j'hésite à formuler ce jugement, je ne

\* Le 1<sup>er</sup> décembre, le lieut. W.J. Sampson, de Vancouver, perdit la vie en pilotant un Dolphin à Upper Heyford. Il y eut deux autres accidents mortels au cours de l'existence du CAC. Le 8 mai, le capit. C.W. Warman perdit la vie en volant en rase-mottes à Chingford. Warman était un américain qui était traversé outre-mer avec le PPCLI, en 1914. Il semble que le CAC l'ait considéré comme un Canadien 'honorifique.' Le 22 mai, le major A.D. Carter, de Pointe-de-Bute (N.-B.) pérît à bord d'un Fokker D.VII: 'l'aile du Fokker se replia et l'appareil plongea d'une altitude de sept mille pieds.' Capit. d'état-major à l'OEM cl. 1 et pièces jointes, 16 mai 1919, Leckie au DAS, (23 mai 1919), QG FMCO A-6-36, vol. 2, APC RG 9 III, vol. 3068; dossier biographique de C.W. Warman, SHist.

puis m'empêcher de croire que le ministère de l'Air prend fort peu d'intérêt à notre organisation et à notre équipement.' De fait, le quartier général canadien avait déjà exploré la question de nommer un commandant du CAC.

Son premier choix tomba sur le colonel R.H. Mulock. Cependant, celui-ci ne désirait pas poursuivre une carrière dans l'aviation militaire, mais il s'intéressait vivement à l'établissement d'une politique satisfaisante de l'aviation militaire canadienne. On décida donc de détacher Mulock au QG des FMCO, de façon qu'il puisse consacrer son temps à formuler une politique, à recueillir la documentation nécessaire au ministère de l'Air, puis éventuellement, à soumettre son projet au Cabinet. Il assuma ses fonctions le 20 février. Le même jour, le lieutenant-colonel G.C. St. P. de Dombasle, l'un des principaux officiers canadiens de la RAF, était nommé au poste de commandant du CAC; au début, il ne travaillerait qu'à temps partiel dans ses nouvelles fonctions, jusqu'à ce que le ministère de l'Air ne le libère de ses tâches antérieures.\* L'une de ses premières recommandations fut de trouver un meilleur aérodrome; il demanda également de remplacer les Dolphins par des SE5a afin de pouvoir poursuivre l'instruction. Le ministère de l'Air accéda à ces deux requêtes et, le 31 mars, le CAC occupa sa nouvelle base de Shoreham-by-Sea. À ce moment-là, le titre de Dombasle avait changé pour celui de directeur du Service aérien et, avec son personnel administratif, il logeait au QG des FMCO, à Londres. Sous sa direction, les deux escadrilles canadiennes formaient la 1<sup>re</sup> Escadre canadienne du CAC. Son commandant était le fameux pilote du RNAS, le major Robert Leckie, qui était également commandant de la station de Shoreham. De plus, on créa une division de services techniques et d'approvisionnements dont les membres commencèrent à recueillir de la RAF des données qui serviraient éventuellement au Canada. Toutes ces mesures furent prises avec l'autorisation du Conseil militaire outre-mer.<sup>88</sup>

Durant une brève période, le CAC jouit d'une stabilité relative et, à mesure qu'avancait l'instruction, la formation commença à développer son propre caractère et son propre esprit qui, cela est certes compréhensible dans les circonstances, découlaient, en partie, d'un certain élitisme né de la guerre. McKeever et Lawson n'avaient jamais abandonné l'espoir d'obtenir 'des officiers d'aviation ayant de bons états de service qui seraient peu à peu ramenés de la France et affectés à l'effectif territorial.' De Dombasle et Leckie étaient ouverts à cette idée; de fait, le 12 avril, Leckie demandait que six de ses pilotes soient mutés. Il affirme qu'il obéissait 'simplement au désir de les remplacer par des officiers plus efficaces et possédant de plus longs états de service de guerre ou des qualités spéciales.' On pouvait maintenant trouver de ces officiers, car le ministère de l'Air avait annoncé à toutes les unités de la RAF qu'il recevrait les demandes de mutation au CAC. Leckie mit sur pied un comité de sélection pour classer ce flot de formulaires. En même temps, on informait le ministère de l'Air qu'on ne retiendrait que les officiers détenant au moins deux décos. Cette restriction fut annulée à la suite d'une protestation du QG des FMCO.<sup>89</sup>

\* Le lieut.-col. de Dombasle, du *Royal Canadian Regiment*, était passé du CEC au RFC en décembre 1915. Il avait une longue expérience du commandement, ayant été à la tête de la 1<sup>re</sup> Escadrille du RFC, à partir de décembre 1916 et, plus tard, de l'École d'aéronautique de Reading.

La disparition du CAC mit fin à ce processus de sélection. Avant d'en arriver là, le CAC s'était considérablement éloigné de la composition qu'il avait envisagée. En comptant les officiers d'état-major non navigants, l'effectif de la 1<sup>re</sup> Escadre comprenait 49 officiers en avril-mai 1919. De ce nombre, 41 avaient une expérience des opérations, 31 avaient servi en France avec le CEC avant de passer à l'aviation et deux autres avaient eu une carrière semblable dans la BEF. Seulement cinq officiers du CAC avaient servi dans le RNAS. Parmi les 42 officiers navigants, 22 portaient une décoration de bravoure et dix en avaient reçu au moins deux. Les chefs de section de l'escadrille de chasse étaient les capitaines C.F. Falkenberg, DFC avec agrafe, G.O. Johnson, MC et D.R. McLaren, DSO, MC avec agrafe et DFC; ceux de l'escadrille de bombardement étaient le major A.D. Carter, DSO avec agrafe, le capitaine J.O. Leach, MC, AFC et le capitaine T.F. Hazell, DSO, MC, DFC. En d'autres termes, le CAC penchait du côté des officiers ayant une expérience opérationnelle, d'excellents états de service et un stage dans l'armée sur le Front occidental. Néanmoins, sa composition reflétait les nombreuses façons dont les Canadiens pouvaient devenir aviateurs durant la guerre; par exemple huit de ses membres étaient des produits de la RAF Canada.\*<sup>90</sup>

Aucune des personnes reliées au CAC n'était assez naïve pour croire qu'une troupe composée uniquement de vedettes en garantirait la survie. Gibson et Mulock savaient que le coût élevé de l'aviation militaire influerait fatalement sur le gouvernement canadien. Le noeud de l'affaire était le prix de l'équipement, de son entretien et de son remplacement. Une future aviation canadienne devait-elle se doter d'appareils identiques à ceux de la RAF ou ses appareils devraient-ils s'adapter aux caractéristiques particulières de l'environnement canadien? L'hypothèse sous-tendant le premier choix voulait que le CAC devrait être avant tout une force militaire conçue pour travailler de concert avec la RAF en temps de guerre; l'adoption du deuxième choix créerait une force canadienne distinctive qui assumerait des fonctions civiles aussi bien que militaires.

Les autorités du CAC optèrent pour le premier choix. L'argument décisif semble avoir été le coût. La RAF possédait un excédent considérable d'appareils et, au cours des discussions avec le ministère de l'Air, de Dombasle avait compris qu'on était prêt à les mettre à la disposition des Canadiens. Au cours d'une réunion qui eut lieu le 3 mars avec les fonctionnaires du ministère de l'Air, de Dombasle accepta donc le principe de l'identité de l'équipement et, par la suite, il demanda qu'on envoie au Canada cinquante DH9, trente avions d'instruction Avro et douze Camels, ainsi qu'un nombre suffisant de pièces de rechange pour les garder en service pendant une année. Les officiers supérieurs de l'état-major de la RAF appuyèrent l'idée, le brigadier-général P.W. Game faisant remarquer

\* Les officiers de l'escadre n'étaient pas tous Canadiens. Deux des officiers navigants étaient des diplômés américains de la RAF Canada et deux autres étaient britanniques. Leckie protesta auprès de Dombasle: 'les pilotes ont des idées bien arrêtées à ce sujet et je suis tout à fait d'accord avec eux.' Un mémoire non daté et non signé mentionne en particulier le major Hazell, nommé par de Dombasle, Anglais qui 'n'a jamais mis les pieds au Canada' et critique le manque d'expérience de l'aviation parmi les officiers de la direction de Dombasle. Leckie à de Dombasle, 20 avril 1919, QG des FMCO P-6-49, APC RG 9 III, vol. 3431; mémoire critique, n.d. (mai-juin 1919), QG des FMCO A-6-36, *ibid.*, vol. 3068.

que 'les colonels Mulock et de Dombasle m'ont fait part que l'obstacle principal à la mise sur pied d'une aviation au Canada sera probablement le coût initial.' Lorsque les fonctionnaires de la Trésorerie s'opposèrent à l'idée d'un don gratuit, Trenchard (de nouveau chef de l'État-major de l'Air) intervint. Il écrivit au sous-secrétaire d'État 'Il me semble absurde de parler de détruire les appareils plutôt que de les donner directement au Canada.'<sup>91</sup> On s'entendit à la fin pour donner à chacun des Dominions les avions dont la RAF n'avait pas besoin. Le 4 juin, le secrétaire aux Colonies câbla à Ottawa que: 'Le gouvernement de Sa Majesté a approuvé la proposition du Conseil de l'Air assurant le don maximum de 100 aéronefs à tout Dominion en ayant besoin, le gouvernement de Sa Majesté désirant aider les Dominions décidés à créer une aviation et à garantir ainsi la défense aérienne de l'Empire.'<sup>92</sup>

Le gouvernement canadien examina avec soin cette offre gratuite et, de façon un peu plus étroite, les modèles d'aéronefs qu'il voudrait recevoir. En fin de compte, Ottawa accepta 62 Avro 504, 12 DH9, 12 SE5, 10 DH4, deux hydravions à coque H16, deux Bristol Fighters et un Snipe. En outre, le Canada reçut au moins six dirigeables non rigides, quelques ballons captifs, une grande quantité d'outils, des moteurs de recharge et d'autres pièces, ainsi que trois cents véhicules de divers modèles. On estime la valeur totale de ce don à quelque \$5 millions; le Canada n'avait qu'à assumer le coût d'expédition. Comme on le soulignera plus tard, 'c'était un montant plus élevé que tout ce que le gouvernement canadien avait fourni à l'aviation au cours des quatre années allant de 1919-1920 à 1922-1923.'<sup>93</sup>

En dépit de la condition imposée par le secrétaire aux Colonies indiquant que ce don était destiné aux Dominions désireux de se doter d'une aviation, le don impérial n'a pas suffi à sauver le CAC. La disparition antérieure du SRAC avait laissé présager son sort. Seulement deux jours après l'armistice, le lieutenant-colonel Cull apprit du sous-ministre que le SRAC 'avait cessé d'exister.' Il s'agissait, sans aucun doute, d'une stricte interprétation du décret du conseil qui en avait autorisé la formation. Néanmoins, le ministre du Service naval livra une bataille d'arrière-garde en vue de sauver l'arme naissante. Le 22 novembre, il envoya à Borden un câblogramme disant que même si la majorité des membres du Cabinet désirait la disparition immédiate du SRAC, il voulait personnellement maintenir une petite unité à Halifax. Borden ne répondit pas directement à la question, mais il déclara qu'à son avis le Canada 'devrait conserver un noyau de service aérien qui est essentiel à tout système de défense maritime ou militaire.' Il se prononça en faveur d'un service unique chargé des fonctions militaire et navale. Sans avoir reçu de ligne de conduite précise du Premier ministre, le Cabinet, à sa réunion du 5 décembre, ne mit pas exactement fin au SRAC, mais décida de ne pas le conserver 'dans sa forme actuelle.' C'est ainsi qu'on envisagea de le remettre sur pied non pas en se servant de cadets à demi formés, mais en faisant appel à des

\* En plus du cadeau impérial, le Canada a reçu au moins quinze avions allemands à titre de trophées, en même temps que des moteurs et des pièces de recharge. Enfin, on substitua un certain nombre d'appareils aux dix-huit aéronefs présentés aux services aériens par divers organismes et particuliers canadiens.

anciens membres canadiens du RNAS. Comme Ballantyne l'expliqua à son sous-ministre G.J. Desbarats, 'le SRAC n'est pas aboli et la décision actuelle ne vaut que jusqu'au moment où le gouvernement arrêtera les détails et la politique d'un service aérien permanent.'<sup>94</sup>

Le démembrement du SRAC s'est effectué allègrement. Les cadets furent promptement libérés et, au début de janvier, le dernier détachement américain avait quitté les camps de la côte est. La dernière tâche de Cull fut d'accompagner Desbarats à Washington à une réunion convoquée en vue de régler le partage des dépenses entre les deux pays. Le gouvernement canadien accepta d'acheter tout l'équipement terrestre américain des stations de la Nouvelle-Écosse; en échange, les États-Unis laissaient au Canada douze hydravions à coque, vingt-six moteurs Liberty et quatre ballons captifs. La première entreprise du Canada en matière d'aéronavale avait coûté \$811 168; pour les bases, l'équipement et le personnel, on évaluait le don des É.-U. à \$600 000; les hydravions à coque devaient rendre bien des services précieux au cours des années à venir. Desbarats résuma clairement cette première expérience en matière de coopération navale et aérienne entre le Canada et les États-Unis:

L'exploitation de ces deux stations a assuré la protection aux convois de navires britanniques et américains voguant de ces ports; elle a augmenté la sécurité de ces navires et elle a protégé les troupes et les approvisionnements qu'ils transportaient.

L'action combinée des deux gouvernements a permis l'établissement rapide de ces stations qui ont pu servir au cours de l'été dernier. Il n'aurait pas été possible pour le Canada de mettre sur pied, à si court terme, un service aéronaval; d'autre part, les États-Unis avaient besoin de protéger leurs navires le long du littoral canadien et les mesures conjointes que nous avons adoptées semblent avoir constitué la meilleure façon d'y arriver.<sup>95</sup>

Le dernier membre du SRAC, le major C.C. MacLaurin s'occupa à faire des tournées d'inspection périodiques à Baker Point et à Kelly Beach où, sans doute avec un sentiment de nostalgie, il essayait les appareils. Le SRAC finit par disparaître le 10 décembre 1919, date où le ministère de l'Air, qui versait toujours la solde de MacLaurin, refusa la demande présentée par le Canada de prolonger son emploi. L'effectif d'un seul homme de l'aviation canadienne devint membre civil de la Commission de l'aéronautique récemment formée.<sup>96</sup>

Le SRAC ne s'était taillé aucune place favorable au sein du gouvernement et, hormis Ballantyne, personne n'avait levé le petit doigt pour le sauver. En revanche, le CAC protégé par l'autorité personnelle du Premier ministre, doté de quelques-uns des meilleurs aviateurs du pays, pouvait trouver un solide appui auprès du ministre d'Outre-mer et de ses fonctionnaires et compter sur la sympathie et la collaboration de la RAF. N'ayant pas reçu de nouvelles d'Ottawa depuis plus de deux mois, quant à l'avenir du CAC, Kemp annonça au ministre de la Milice, le 8 février 1919, que les deux escadrilles seraient prêtes à rentrer au Canada dès le 1<sup>er</sup> avril, que le ministère de l'Air préparait 'un projet d'aviation impériale' et qu'il pourrait être utile pour le gouvernement d'y déléguer un officier supérieur de l'aviation pour aider à 'élaborer vos plans en vue d'une aviation canadienne d'après-guerre.' La réponse de Mewburn eut l'effet d'une bombe. Le Cabinet,

tenant compte que le CAC avait été formé 'aux fins de la présente guerre,' avait décidé que les escadrilles seraient démobilisées à leur rentrée au Canada. Néanmoins, Mewburn demandait qu'on envoie un officier supérieur capable de conseiller le gouvernement.<sup>98</sup>

Aux yeux de Kemp, cette décision était inacceptable. Il déclara à Mewburn qu'il attendait du gouvernement une décision rapide et positive en matière de politique aéronautique:

Je prie instamment le gouvernement d'examiner sérieusement et sans délai la question du service aérien canadien d'après-guerre de façon que le personnel canadien entraîné des deux escadrilles canadiennes et de la Royal Air Force puisse servir à former le futur service aérien canadien et à assurer le progrès aéronautique avant qu'il ne soit démobilisé et dispersé dans tout le Canada. Je considère très souhaitable que l'aviation canadienne ait sa place naturelle dans les forces militaires canadiennes d'après-guerre, comme l'indiquent, de façon concluante, les expériences de la guerre. Étant donné la grande expansion de l'aviation et de l'aéronautique durant la guerre et dans tous les pays après la guerre, le Canada devrait sûrement prendre une décision définitive de se doter d'une aviation qui lui permettrait de suivre le reste du monde et, en particulier, les autres Dominions en ce qui a trait à l'aviation.<sup>99</sup>

Kemp écrivit en même temps au Premier ministre pour le presser 'de faire tout son possible pour empêcher la démobilisation totale de ces deux magnifiques escadrilles si efficaces et si bien équipées.' Il lui semblait 'absurde' de voir disparaître le CAC, car le gouvernement devra inévitablement se décider à l'égard de l'aviation. Il déclara à sir Robert: 'Je comprends que nous allons avoir une armée permanente de 5 000 hommes; nous devrions sûrement disposer d'un service aérien quelconque qui serait jumelé à ces troupes.'<sup>100</sup>

À ce moment-là, le Premier ministre était à Paris, plongé dans les importantes questions de la conférence de la paix. C'est peut-être à cause de ces préoccupations que sa réponse fut singulièrement évasive. Il assura à Kemp que l'avenir du CAC avait été 'abordé,' mais qu'on n'en est arrivé à aucune conclusion; pour le reste, il convient de tout cœur qu'un service aérien 'doit jouer un rôle efficace dans toute organisation permanente.' Il est clair qu'on ne pouvait compter Borden comme un allié. Ni le général Mewburn. À propos du câble de Kemp, il déclara à sir Thomas White: 'Je crois qu'il me faudra prendre certaines mesures' puisqu'on n'a prévu aucun élément aérien dans les forces militaires canadiennes. Les mesures qu'il proposait au Cabinet portaient sur la formation d'un Conseil de l'Air, idée qu'il avait empruntée à Gwatkin; ce Conseil devait aviser le gouvernement sur toutes les questions générales concernant l'aviation.<sup>101</sup>

Le sort du CAC dépendait maintenant de la solidité de la cause qu'on pouvait préparer en sa faveur. Le 3 mars, Mulock, Gibson, Edwards et de Dombasle se présentèrent chez le brigadier-général R.M. Groves, DSAC, et il s'ensuivit une réunion officieuse à laquelle assistèrent les officiers supérieurs de l'État-major de l'Air. À la demande des Canadiens, l'état-major accepta de préparer un mémoire que le CAC pourrait utiliser 'en vue d'intervenir en faveur d'un service aérien unifié au Canada.' Ce document, rédigé d'abord par le lieutenant-colonel R.C.M.

Pink, directeur des opérations aériennes, et intitulé 'Expansion des services aériens, en particulier au Canada,' fut soumis à l'examen détaillé du CSA suppléant, le général Game, et par les chefs de directions.<sup>102</sup>

Le mémoire commence par établir les responsabilités générales des gouvernements en ce qui a trait à l'aviation civile. Il se prononce en faveur d'une organisation centrale, c'est-à-dire que, peu importe la structure politique du pays, il faut une autorité nationale pour contrôler l'immatriculation des avions, l'inspection des aérodromes, l'émission de certificats de pilotes et de navigabilité, la circulation aérienne ainsi que les permis et les concessions aux sociétés privées. Dans le cas du Canada, 'étant donné ses vastes distances et ses possibilités d'expansion illimitée,' la création urgente d'une agence centrale de réglementation est particulièrement importante. Ni l'état-major, ni les officiers canadiens n'ont trouvé à redire sur cette section, tous étant d'accord que l'aviation civile au Canada allait forcément se développer rapidement.

La partie suivante traite de la façon dont le gouvernement canadien lui-même pouvait s'engager dans l'affaire de l'aviation civile, comme dans une sorte de prolongement du travail courant des ministères existants. À tout prendre, l'État-major de l'Air prétend que ces activités allaient 'probablement tenir une place plus importante dans l'avenir immédiat' au Canada que l'aviation navale ou militaire. Le mémoire prédit que les appareils du gouvernement du Canada (ou des provinces) entreprendront des tâches telles que la conservation des forêts, la police et la patrouille des frontières et la photogrammétrie à des fins de cartographie.

La dernière section du document contient l'argumentation en faveur d'une aviation faisant partie de l'organisation militaire permanente du Canada. Elle est rédigée dans les termes et selon les idées des protagonistes des bombardements stratégiques qui, à cette époque, étaient bien représentés aux échelons supérieurs de la RAF. Tous conviennent que le Canada n'a pas besoin d'une grande aviation. Cependant, étant donné que 'les guerres de l'avenir se dérouleront surtout dans le ciel et que, par conséquent, le premier coup porté coïncidera à peu près avec la déclaration de guerre,' il faudra absolument disposer d'une force de défense aérienne. L'aviation, affirme-t-on, n'est plus simplement une adjonction aux forces militaires et navales (bien qu'il faille encore affecter des aéronefs à ces fins auxiliaires); le gros des appareils militaires d'un pays servira à des opérations 'tout à fait distinctes des campagnes terrestres ou maritimes.' Il faudra élaborer 'un art de la stratégie aérienne complètement nouveau, aussi différent dans ses applications des stratégies navales ou militaires que celles-ci le sont maintenant l'une de l'autre.' Au Canada, comme en Grande-Bretagne, les fonctions navales, militaires et stratégiques de l'arme aérienne doivent faire partie d'une seule force pour des raisons d'économie et d'unification du contrôle. L'ébauche originelle du document préchait donc en faveur de la création d'un seul ministère qui aurait la charge de l'aviation civile et militaire au Canada, d'après le modèle britannique, en vue d'assurer une uniformisation impériale et de simplifier la conduite des guerres futures 'des deux côtés de l'Atlantique.'

Le général Game a été le seul officier à relever une partie de ce mémoire. Il s'interroge sur la pertinence, pour le Canada, des arguments fondés sur l'utilisation stratégique de la puissance aérienne; le Canada est 'difficilement exposé aux

attaques aériennes sauf du côté des États-Unis, et je comprends qu'il a pour politique de ne pas envisager de résistance armée contre ce pays.<sup>3</sup> De façon générale, il se montre sceptique devant tout plaidoyer prenant pour acquise l'efficacité éventuelle de la force aérienne stratégique: 'rien au cours de la dernière guerre n'a fourni de preuves convaincantes à cet égard. Les bombardements allemands contre l'Angleterre n'ont jamais paru exercer une influence décisive sur la guerre et on pourrait en dire autant des opérations de notre Independent Force, tout en admettant qu'elle n'a jamais atteint son complet épanouissement.'<sup>103</sup> C'en était trop pour le DSAC. Groves concède que les bombardements allemands de l'Angleterre ont été intermittents, mais ils ont retenu des troupes considérables et ont nui de façon sérieuse à 'la vie générale du pays.' Pour ce qui est de l'*Independent Force*, même si sa création a été précipitée, elle a causé 'des dégâts importants chez l'ennemi et il est au moins possible que le fléchissement du moral allemand vers la fin de la guerre soit attribuable, en grande partie, à la crainte que nos avions entretenaient parmi la population civile.' Il croit que des avions torpilleurs stationnés à terre rendraient les flottes ennemis sans défense, même dans des ports sûrs; l'aviation peut également servir en tant qu'arme distincte contre, par exemple, 'une tribu à l'intérieur de l'Afrique ... causant des difficultés.' Aucun de ces points n'étaient de nature à impressionner nos hommes politiques, souligne sèchement Game, mais il était seul de son côté. Trenchard approuva la partie militaire du mémoire et, par la suite, Gibson, à qui l'on montra l'ébauche originelle et les notes qu'on y avait ajoutées, en fit autant.<sup>104</sup>

Game fut plus heureux lorsqu'il critiqua la recommandation touchant la création d'un nouveau ministère de l'aviation. Si le service-aérien canadien devait suivre le modèle du CAC, alors une division d'un ministère existant suffirait tout à fait à administrer les deux aviations militaire et civile du Canada jusqu'à ce que leur expansion exige une plus vaste organisation. Ce point fut accepté et l'on corrigea en conséquence la partie finale du document. En même temps, on insista davantage sur l'uniformisation impériale en ajoutant une disposition prévoyant 'une liaison très étroite et des échanges constants de personnel' entre la Grande-Bretagne et le Canada.<sup>105</sup>

Ce mémoire en poche, Mulock partit pour le Canada à la fin d'avril, emportant avec lui les espoirs de tous ceux qui s'intéressaient au CAC. On lui avait également confié un document élaboré, préparé par de Dombasle, qui décrivait l'organisation et les effectifs du CAC. Il suivait les recommandations principales de la RAF, sauf en ce qui avait trait à un ministère de l'Air distinct. Il entrevoyait le CAC comme une organisation cadre, dont tous les officiers seraient empruntés à la Milice permanente. Quant aux sous-officiers et hommes de troupe, à cause de leurs connaissances techniques, il faudrait maintenir leur nombre au complet. L'effectif total proposé était de 41 officiers et 468 autres aviateurs. De Dombasle prétend que ce projet est assez scoupe pour englober les aspects civils et militaires de l'aviation, mais il était, en fait, de conception rigide, rivée à l'idée d'une escadrille de chasse et d'une escadrille de bombardement, plus en dépôt d'instruction. On n'y trouve aucune précision de dépenses. Mulock avait décrit une organisation beaucoup moins complexe en deux petites pages; il prévoyait sur-le-champ la dispersion des éléments dans différentes parties du Canada et l'expansion en une force plus

considérable, si les circonstances l'exigeaient. Pourtant, son esquisse disparut à l'ombre du document plus volumineux.<sup>106</sup>

La mission de Mulock était décisive pour le sort du CAC, parce que le temps pressait. Le ministère de l'Air n'avait accepté de supporter le coût de l'organisation canadienne que jusqu'au 30 juin et il n'existe aucune perspective de prolongation. 'Le ministère de l'Air a assumé le coût de l'entretien de deux escadrilles purement canadiennes pendant six mois et le temps est venu où le Canada devrait payer sa propre aviation tout comme l'Australie le fait,' écrit un fonctionnaire du ministère. Les Canadiens nous ont toujours pressés d'accepter des frais que les autres Dominions assumeront sans contester et nous croyons qu'ils devraient verser le coût total de *leur* aviation à compter du 1<sup>er</sup> juillet.' Le 26 mai, Gibson apprit que Mulock avait rencontré le Cabinet, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise. Or Mewborn s'était prononcé en faveur du retour du CAC au pays où il ferait partie des forces permanentes pour au moins deux ans. Devant ce signe favorable, on demanda à Gibson si l'on devait envoyer les escadrilles au pays, et 'croire qu'on réglerait leur situation une fois qu'elles seraient rendues.' Avec une prescience étonnante, Mulock conseille de ne pas suivre cette voie et la plupart des officiers du CAC furent d'accord avec lui. Si rien n'avait été décidé au pays avant leur départ de l'Angleterre, ils préféreraient accepter les brevets permanents que la RAF leur avait offerts plutôt que de risquer de rester en plan à Ottawa.<sup>107</sup>

Le 30 mai, le Cabinet revint sur sa décision relative à l'avenir de l'aviation militaire canadienne: 'pour le moment, rien ne sera fait.' 'Tout est en l'air,' écrit Gwatkin à Mulock; à un autre, il déclare: 'c'est pour moi un grand désappointement.' Kemp enjoint à Gibson de permettre aux officiers qui désire joindre la RAF d'obtenir leur licenciement en Angleterre. Il donne une idée des facteurs qui ont influencé le Cabinet lorsqu'il ajoute: 'Espérons qu'on trouvera une organisation moins élaborée qui pourra s'adapter aux conditions de temps de paix au Canada.' Toutefois, il exprime en même temps à Borden ses 'plus profonds regrets.' Il déclare au Premier ministre: 'Je sais qu'après avoir démobilisé notre aviation, il apparaîtra aux membres du Conseil qu'une faute grave a été commise.'<sup>108</sup>

Malheureusement, les documents que Mulock avait présentés au Cabinet n'offraient pas le genre d'arguments que Kemp pouvait utiliser effectivement dans le climat politique nouveau de temps de paix au Canada. Il déclare à Gibson, qui lui avait fait parvenir une protestation émue,<sup>109</sup> disant que son câble du 30 mai avait établi la position du gouvernement, avec laquelle il n'était pas entièrement d'accord.\*

Toutefois, il faut tenir compte de notre situation financière et d'autres difficultés auxquelles le gouvernement doit faire face en ce qui a trait aux dépenses, comme le budget déposé ces

\* Kemp était encore plus profondément opposé à la décision du Cabinet qu'il le laisse voir à Gibson et il espérait la faire renverser en soulevant l'agitation publique. Son secrétaire en donnant des instructions en vue de la préparation d'un communiqué de presse écrit: 'Sir Edward Kemp croit qu'il faut soulever l'opinion publique dans ce pays, grâce à une campagne de presse ou à d'autres moyens semblables, afin de forcer le gouvernement à agir et à ne pas perdre l'occasion qui s'offre au Cabinet en ce moment. IL EST TRES IMPORTANT que le nom de sir Edward Kemp ne soit pas mentionné dans la transmission de ces articles.' Bristol à James, 31 mai 1919, papiers Kemp, APC MG 27 II D 9, vol. 132.

derniers temps nous l'a clairement montré. On a mis deux escadrilles sur pied de guerre. Pour que le gouvernement revienne sur sa décision, j'espère que les conditions de paix au Canada porteront quelqu'un qui possède l'information technique voulue à soumettre un plan modifié approprié aux circonstances canadiennes et tenant compte du fait que notre pays mesure quatre mille milles de long et que des unités extrêmement réduites pourraient être stationnées en différents endroits; il faudrait aussi présenter une proposition définitive touchant le coût par année. C'est la façon dont les affaires marchent de nos jours et ce que font les autres Dominions n'influera pas sensiblement sur la situation.<sup>110</sup>

L'exposé de Kemp prédit exactement la politique aéronautique des années 1920. Gibson accepte la proposition comme le glas funèbre du CAC et bien que 'cela me brise le cœur,' il donne la permission à ses officiers de retourner à la RAF; 'et à peu près tous le font.' Le fantôme du CAC erra pendant plusieurs mois, sous la forme d'une section d'emballage à Shoreham; elle préparait pour l'expédition les appareils reçus en cadeau; elle ne cessa son travail qu'à la fin de l'année 1920. Les derniers vestiges consistèrent en 'deux moteurs d'aéroplanes, une partie de camion, une forge et une petite quantité de divers matériaux' signalés encore à Shoreham par le bureau du Haut Commissaire en décembre 1921; une fois ces pièces disparues, on licencia le dernier employé du CAC.<sup>111</sup>

Ainsi, c'est en sourdine que le dernier lien institutionnel avec les grands exploits des aviateurs canadiens de la Première Guerre mondiale fut coupé. Une nouvelle aviation allait connaître des débuts modestes au cours des années 1920 et bon nombre d'entre ceux qui avaient pris, pour le Canada, une part si grande, mais tout à fait anonyme à ce premier conflit aérien mettront à son service leurs qualités de chef. Les prochains volumes de leur histoire raconteront le progrès et les réalisations du Corps d'aviation royal canadien. Toutefois, c'est au cours de la Première Guerre mondiale qu'on avait établi les bases de cette formation. Lorsque l'officier chargé de recueillir les états de service des aviateurs canadiens présenta le résultat de ses travaux, en juillet 1919, il note que 'l'identité de bon nombre de Canadiens ayant servi dans les unités de l'Aviation britannique reste enfouie dans l'oubli.' Il propose respectueusement qu'on entreprenne 'un ouvrage de caractère littéraire et historique qui traiterait de façon générale des aviateurs canadiens et de leur participation à la guerre.'<sup>112</sup> La présente histoire a cherché à accomplir cette tâche et à faire revivre, pour les Canadiens, un chapitre de leur histoire qui était resté enseveli pendant près de soixante ans.

## Appendices



Vue aérienne d'Arkhangelsk en 1919. (DND 65-4)



Aviateurs canadiens de l'Escadrille Elope de la RAF qui combattit contre les Bolchéviks dans le nord de la Russie en 1918-19. Le lieutenant Dugald MacDougall, DFC, de Lockport, Manitoba (à droite), fut tué au combat, le 25 août 1919 à Bakaritza. (RE 68-1891)



En 1918-19, des unités de la RAF comptant de nombreux canadiens, furent engagées contre les Bolchéviks. Cette photographie montre les résultats d'une attaque aérienne contre un convoi ferroviaire de l'armée rouge, près de Mourmansk en 1919. (AH 450 Q 16840)



Avions DH9A de la 47<sup>e</sup> Escadrille de la RAF dans le sud de la Russie en 1919-20. Cette escadrille était commandée par le major Raymond Collishaw, originaire de Nanaimo (C.-B.) qui resta dans la RAF après la guerre. (RE 17203)



Vue aérienne d'un convoi turc détruit par la RAF le 20 septembre 1918 sur la route de Nablus-Beisan en Palestine. (AH 444 Q 12310)



Le lieutenant H.W. Price, de Calgary, photographié le 22 décembre 1918 à Mosul en Mésopotamie, devant son RE8 de la 63<sup>e</sup> Escadrille. (PMR 75-521)



Sur l'aérodrome germano-turc de Tekrit, en Mésopotamie, un véhicule blindé prend en remorque un avion britannique Martinsyde capturé. (AH 510 Q 204 402)

## APPENDICE A

# Les aviateurs canadiens et l'intervention britannique en Russie 1918-20

En mars 1917, une révolution de gauche, en Russie, força le tsar Nicolas à abdiquer et mit en place un gouvernement provisoire du peuple. Le nouveau régime, dominé par le ministre socialiste de la Guerre, Alexandre Kerensky, promit de poursuivre les hostilités contre l'Allemagne, qui avaient déjà coûté aux Russes neuf millions d'hommes. Pourtant, il était manifeste, surtout après l'offensive désastreuse de Kornilov, en juillet, que la puissance russe n'existant plus. Quand, à la suite de la révolution de novembre, les Bolchévistes s'emparèrent du pouvoir, ils répondaient au profond désir populaire de paix, fondé sur des négociations avec l'Allemagne. Le traité de Brest-Litovsk, signé en mars 1918, assujettissait d'immenses régions de la Russie européenne au contrôle de l'Autriche-Hongrie, mettait à la disposition de l'Allemagne les ressources de ces vastes terres et sortait officiellement la Russie de la guerre.

Longtemps avant l'avènement des Bolchévistes, les Alliés avaient essayé de renflouer l'Armée russe et de restaurer le Front oriental. Ils avaient expédié d'énormes quantités de matériel à la Russie par les ports de Mourmansk et de Vladivostok, et avaient dépêché des missions militaires. Avant même le traité de Brest-Litovsk, à un moment où ils savaient fort bien que les Allemands étaient sur le point de lancer une offensive sur le Front occidental, les Alliés envisagèrent de soutenir une intervention militaire, peut-être en vue d'encourager les éléments russes qui étaient prêts à poursuivre la lutte, mais au moins d'enlever aux Allemands certaines ressources russes et de garder quelques-unes de leurs troupes dans l'Est. C'est ainsi qu'à la reprise des opérations, même si celles-ci étaient dirigées contre les Puissances centrales, elles se heurtèrent inévitablement à la volonté du gouvernement bolchéviste de s'opposer au renouvellement de la participation russe à la guerre. Au moment de la signature de l'armistice sur le Front occidental, les Alliés étaient profondément mêlés à la guerre civile en Russie; ils soutenaient divers mouvements séparatistes et contre-révolutionnaires et s'étaient engagés à renverser le régime bolchéviste.\*

La Grande-Bretagne, fut la principale nation alliée à intervenir, et le Canada, durant le reste de la Première Guerre mondiale, eut tendance à suivre inéluctable-

\* Pour une relation complète de l'intervention en Russie, voir Richard H. Ullman, *Anglo-Soviet Relations, 1917-1921* (Princeton, N.J.: Princeton Univ. Press, 1961-72), 3 vol.

ment ses traces.\* Lorsqu'en juillet 1918, la Grande-Bretagne, incapable de fournir au Conseil suprême de la Guerre les effectifs promis pour l'intervention en Sibérie, demanda l'aide du Canada, sir Robert Borden commença à envoyer petit à petit une brigade canadienne dont les effectifs n'étaient pas encore complets en décembre. Aucune unité aérienne n'accompagna le Corps expéditionnaire canadien à Vladivostok, en Sibérie, même si le ministère de la Milice et de la Défense avait demandé une escadrille à la RAF Canada. Étant donné que les Canadiens ne prirent virtuellement aucune part aux opérations alliées, ils n'eurent pas besoin d'appui aérien; en tout cas, le gouvernement canadien perdit tout intérêt à cet égard, après le 11 novembre 1918. Une réaction publique adverse le persuada bientôt de retirer ses troupes d'une situation qui ne semblait offrir aucun avantage direct pour le Canada.

Les aviateurs canadiens étant dispersés à travers les rangs de la RAF, leur envoi en Russie et leur activité dans ce pays relevaient de la politique britannique, et non pas canadienne. Plus de soixante Canadiens accompagnèrent la RAF en Russie, quelques-uns frais émoulus de leur école de pilotage, d'autres riches d'une longue expérience de la guerre. Certains s'étaient portés volontaires, notamment un petit groupe qui avait quitté le Corps d'aviation canadien lorsqu'il devint évident que ses jours étaient comptés; d'autres passèrent simplement en Russie avec leur unité affectée à ce secteur. Les Canadiens étaient présents sur trois des nombreux théâtres où évolua la RAF: dans le nord de la Russie, dans le Caucase, ainsi que dans le sud du pays et en Ukraine, au sein des troupes du général A.I. Denikin. Quatre Canadiens furent tués et quatre, blessés au combat; six autres subirent des blessures à la suite d'accidents d'aviation.

Dans le nord de la Russie, les opérations commencèrent lorsqu'un détachement des *Royal Marines* débarqua à Mourmansk, le 6 mars 1918, à la suite d'une décision prise sur les lieux par le commandant de la Flotte de la mer Blanche, de la Marine royale. La première intervention aérienne fut confiée aux hydravions du *Nairana*; deux Canadiens, le capitaine G.H. Simpson, de Toronto et le lieutenant Dugald MacDougall, de Winnipeg, réussirent des missions de coopération au moment de la prise d'Arkhangelsk, à la fin de juillet. On mit rapidement sur pied une force alliée multinationale, qui comprenait l'Escadrille Elope, de la RAF (baptisée d'après le nom chiffré de toute l'opération), commandée par le lieutenant-colonel A.C. Maund, DSO.† Le capitaine F.V. Robinson, de Winnipeg, était à la tête de la première section de l'Escadrille Elope à atteindre le théâtre d'opérations; quatorze autres Canadiens arrivèrent à l'automne. La plupart d'entre eux venaient de terminer leur instruction; ils ne s'étaient pas portés volontaires

\* Pour la participation du Canada, voir Roy MacLaren, *Canadians in Russia, 1918-1919* (Toronto: Macmillan, 1976) et J.A. Swettenham, *Allied Intervention in Russia, 1918-1919; and the Part Played by Canada* (Toronto: Ryerson, 1967).

† Maund, né en Angleterre, avait déménagé au Canada avant 1914 et il habitait à Cando (Sask.) quand il s'enrôla dans le CEC, à titre de soldat, en février 1915. Il servit au front dans les rangs du CEC et muta au RFC en 1916. Il fit partie, au grade de major, des troupes du RFC envoyées en Russie au moment de la Révolution de février et, aux côtés d'autres camarades, il alla soutenir l'offensive de Kornilov, à l'été de 1917. Voir son récit 'War Experiences' dans Air 1/2387/228/11347.

pour la Russie, mais ils furent affectés à cette expédition dans le cours normal de leur service.\*

Au sein des forces alliées, la RAF s'acquitta de tâches d'escadrilles de corps d'armée sur les cinq 'fronts' situés au sud d'Arkhangelsk. Les combats aériens contre l'Aviation rouge ont été rares; le véritable ennemi a été le temps. Le DH4, refroidi à l'eau, était tout à fait impropre aux opérations d'hiver; un seul RE8, refroidi à l'air, survécut à l'hiver. L'escadrille effectua la plupart de ses envolées à bord de Sopwith 1½ Strutters qu'elle se partageait avec les aviateurs russes. Au printemps, on avait déjà décidé de retirer les troupes alliées démoralisées, et on dépêcha deux brigades fraîches pour assurer le succès de l'évacuation; les renforts comprenaient également des appareils et des équipages nouveaux, dont un certain nombre de Canadiens faisaient partie.† Le général Edmund Ironside, commandant de cette force, déclencha une offensive au cours de l'été de 1919 afin de laisser les gouvernements régionaux russes en meilleure posture pour lutter contre leurs adversaires bolchévistes; durant l'attaque le long de la Dvina, la RAF fut assez occupée. Le repli s'est terminé le 21 septembre.

Le front de Mourmansk dépendait de celui d'Arkhangelsk. Le petit détachement qui y manœuvrait était accompagné de six RE8 et comprenait le lieutenant R.A. Adams, de Toronto et le sous-lieutenant C.S. Booth, de Winnipeg. La Section 'Duck,'‡ dotée d'hydravions venant du *Nairana* et de l'*Argus*, soutenait aussi les attaques terrestres et navales,§ mais elle fut évacuée le 27 septembre 1919, deux jours avant les forces terrestres.

L'intervention britannique la plus importante eut lieu dans le Caucase, après le 11 novembre 1918; on avança diverses raisons pour la justifier. Elle était nécessaire, disait-on, pour protéger les communications terrestres avec l'Inde, pour soutenir les nouvelles républiques de Géorgie, d'Azerbaïdjan et d'Arménie et pour protéger les riches sources pétrolifères de Baku. À la fin de 1918, les divisions britanniques avaient été affectées à la campagne; elles étaient accompagnées de la 62<sup>e</sup> Escadre de la RAF, composée de la 221<sup>e</sup> Escadrille (DH9) et de la 266<sup>e</sup> Escadrille (Short 184). 'On nous a demandé de nous porter volontaires pour servir en Russie, avec solde et allocations spéciales,' se rappelle le lieutenant Frank R. Bicknell, de Dunnville (Ont.). Cet officier, de même que le sous-lieutenant H.C.

\* Ces Canadiens étaient: G.W. Ashbrook, de Winnipeg, A.H. Bill, de Saskatoon (Sask.), F.A. Bradley, de Calgary, P.V. Dobby et R.E. Gordon, tous deux de Montréal, J.W. Grant, de Lacombe (Alb.), B.A. Heeney, de Calgary, M.B. Henselwood, de Winnipeg, G.W. Jones, de Moncton (N.-B.), James McDonnell, d'Alexandria (Ont.), T.F. Naylor, de Watrous (Sask.), Frank J. Shrive, de Hamilton, F.F. Tattam, de Winnipeg et A.E. White, de Vancouver.

† L.A.A. Bernard, de Montréal, W.G. Boyd, d'Hamilton, N.G. Fraser, de Toronto, L.W. Kidd, de Listowel (Ont.), A.A. Leitch, de High River (Alb.), Claude M. Lemoine, de Toronto (tué au combat le 20 août 1919), David Neil, de Margaree Harbour (N.-É.), L.S.E.S. Punnett, de Victoria, A.J. Rankin, de Montréal, Earl Scramlin, de Weyburn (Sask.) et F.O. Soden, du Nouveau-Brunswick.

‡ Voici les Canadiens qui faisaient partie de la Section 'Duck': L.C. Hooton, de Victoria, H.A. Marshall, de Vancouver, R.W. Ryan, de Goderich (Ont.) et F.J. Stevenson, de Winnipeg. Tous les quatre étaient des volontaires du Corps d'aviation canadien en Angleterre.

§ On utilisa des bombes remplies de gaz contre l'Armée rouge; c'était la première fois que les avions servaient de concert avec l'arme chimique.

Thompson, de Belmont (Ont.) et le sous-lieutenant R.G.K. Morrison, de Chesterville (Ont.),\* prirent tous une part importante aux opérations principales de la 266<sup>e</sup> Escadrille, durant son séjour dans le Caucase. Le 21 mai 1919, l'unité bombarda une flottille rouge dans le port du Fort Alexandrovsk, sur la rive est de la mer Caspienne et on coula treize navires à l'aide de bombes et de pièces d'artillerie navale. Cette attaque eut lieu peu de temps avant que le gouvernement britannique ne décide de retirer ses troupes, en juin 1919.

Les républiques du Caucase furent confiées au général Denikin, officier russe qui n'avait aucune sympathie pour leurs aspirations autonomistes. La Mission militaire britannique dépêchée auprès de Denikin comptait une équipe d'instruction de la RAF, commandée par Maund, qui avait pour tâche de mettre sur pied un service aérien russe. En attendant, la 47<sup>e</sup> Escadrille, qui avait fait campagne en Macédoine, fut envoyée de Bulgarie en vue de soutenir les opérations de Denikin; parmi ses pilotes, on comptait le lieutenant E.J. Cronin, de Saint-Jean (N.-B.), qui servait dans cette escadrille depuis 1917. Ni les officiers, ni les hommes de cette unité ne s'étaient portés volontaires pour cette opération. Le vice-maréchal de l'Air Collishaw se rappelle qu'à la base d'Iekaterinodar (aujourd'hui Krasnodar) il n'a pas été facile de rassembler les DH9 de l'escadrille; celle-ci partit pour le front de la Volga, au début de juin 1919. En vue de libérer les officiers désireux d'être démobilisés, Collishaw, alors major, reçut le commandement de la 47<sup>e</sup> Escadrille et s'amena avec un détachement de volontaires. Cronin décida de rester; deux autres Canadiens, les capitaines W.F. Anderson, de Toronto et J.L. MacLennan, de Montréal, se joignirent à eux.

Les aviateurs de la RAF exécutèrent avec énergie la tâche de soutenir les forces de Denikin, mais leur petit nombre n'a su produire des effets appréciables. Anderson et son observateur, le lieutenant Mitchell, se distinguèrent, le 30 juillet, lorsqu'ils effectuèrent une reconnaissance photographique le long de la Volga. Le tir de la DCA perça le réservoir à essence d'Anderson; Mitchell grimpa sur l'aile de bâbord et obtura la fuite avec ses doigts, tandis qu'Anderson semait sa charge de bombes sur une canonnière de la Volga. Dans l'entre-temps, l'escorte d'Anderson, un DH9, piloté par le capitaine William Elliott, futur maréchal de l'Air en chef de la RAF, avait été abattu par le tir d'une mitrailleuse; Anderson se posa alors près de lui. 'Plusieurs escadrons de cavalerie cherchèrent à entourer notre appareil, raconte-t-il, mais le tir de nos mitrailleuses les garda à distance.' Elliott mit le feu à son avion; en compagnie de son observateur, il se précipita dans l'autre DH9 et Mitchell bouchant toujours les trous du réservoir avec sa main, Anderson rentra à sa base. Maund recommanda l'octroi de la VC à Anderson et à Mitchell; ils reçurent éventuellement le DSO.

L'Aviation russe, qui utilisait toute une collection d'appareils alliés et allemands, fut plus active sur ce théâtre qu'elle ne l'avait été dans le nord de la Russie. Collishaw mit sur pied une section de Camels obtenus de Mudros, pour faire face aux Nieuports des Bolchévistes. Dans l'intervalle, les élèves russes de

\* Voici les autres Canadiens qui étaient dans le Caucase: le sous-lieutenant W.S. Haney, de Sarnia (Ont.), dans la 221<sup>e</sup> Escadrille et les sous-lieutenants W.H. August, de Winnipeg et H.M. Keith, de Toronto, dans la 266<sup>e</sup> Escadrille.

l'équipe d'instruction de la RAF commençaient à participer aux opérations, en utilisant des DH9 et des RE8; les Russes ne les ont pas trouvés plus faciles à manœuvrer que les Britanniques ne l'avaient fait dès l'apparition de ces engins. Il semble que les instructeurs de la Mission et les membres des équipages de la 47<sup>e</sup> Escadrille aient souvent changé de rôles.\*

L'aide que les Britanniques apportèrent à Denikin fut énorme. De mars 1919 à mars 1920, les Russes ont reçu 1 200 canons, près de deux millions d'obus, 6 100 mitrailleuses, 200 000 fusils, 500 millions de cartouches d'armes portatives, des centaines de camions et de motocyclettes, 74 chars de combat et 100 avions, plus des uniformes et bien d'autres approvisionnements. Seulement une partie de cette grande quantité de matériel parvint aux unités du front; le commandant de la Mission britannique, le major-général H.C. Holman, se plaignit, dans son rapport final, 'qu'il ne connaissait aucun moyen d'avoir raison de l'incompétence et de la corruption des services administratifs.' Ce fut le succès de l'offensive de Denikin, au cours de l'été, qui persuada le gouvernement britannique de lui continuer son appui, en dépit de ses propres excès et des critiques croissantes ayant cours dans la métropole. Même alors, les pressions politiques au pays forcèrent les Britanniques à retirer la 47<sup>e</sup> Escadrille de la Russie; on demanda à ses membres de se porter volontaires au sein de la Mission. L'escadrille fut démembrée le 1<sup>er</sup> octobre 1919, mais apparut à sa place le Détachement 'A' de la Mission de la RAF. L'organisation, le personnel, l'équipement et le travail étaient inchangés.

Le 13 octobre, Denikin atteignit le sommet de ses succès lorsqu'il entra dans Orel, à 250 milles seulement de Moscou. Le général Wrangel proposa à la RAF de bombarder la capitale, mais le *War Office* interdit pareille opération 'qui n'aurait aucune valeur militaire.' Au bout de quelques jours, le bombardement de Moscou devint matériellement impossible car, le 20 octobre, Denikin fut forcé de se retirer d'Orel et d'amorcer une longue retraite qui devait aboutir à la disparition de son armée sur les bords de la mer Noire. Au cours des premières phases de la retraite de Denikin, le Détachement 'A' évolua au-dessus du front de la Volga, aux alentours de Tsaritsyn. Collishaw effectua de fréquentes patrouilles de chars et, le 9 octobre, il se vit attribuer sa 61<sup>e</sup> victoire aérienne en abattant un Albatros D-V qui s'écrasa le long de la Volga. Peu de temps après, il fut envoyé à l'arrière, souffrant de typhus.

Lorsque le général Holman s'aperçut que Denikin était en sérieuse difficulté, il intervint directement dans les plans de la RAF et dépêcha deux sections sur le front de Kharkov; elles participèrent au combat le 8 décembre. Holman prit part lui-même à un certain nombre d'envolées de bombardement à titre d'observateur de Collishaw, en convalescence, mais il devint vite manifeste qu'un désastre inéluctable attendait les troupes de Denikin. Parmi des scènes de confusion sans nom, les divers éléments de la Mission de la RAF se frayèrent leur propre chemin vers la Crimée, Rostov et le Kouban. Une unité aérienne resta au Kouban jusqu'à ce

\* Voici les Canadiens qui ont fait partie de la Mission: W.F. Anderson, J.L. Brandon et H.S. Broughall, tous de Toronto, Harold 'Gus' Edwards, de New Aberdeen (N.-É.), E.G. Jones, adresse inconnue, H.W. Minish, de Gilbert Plains (Man.), F.E. Proctor, de Thornbury (Ont.), Robert Pyper, de Stettler (Alb.) et N.G. Reynolds, de Pembroke (Ont.). Anderson, Broughall et Edwards servirent aussi dans la 47<sup>e</sup> Escadrille; il se peut qu'il y en ait eu d'autres.

qu'elle soit évacuée de Novorossisk en mars.\* Collishaw, à la tête d'un autre reste de troupes, effectua des missions de bombardement et de reconnaissance pour le compte de l'armée de Crimée du général Wrangel, en février et en mars 1920. La participation de la RAF à la Guerre civile russe cessa avec le retrait de la Mission militaire britannique, à la fin du printemps de 1920.

La RAF n'exerça aucune influence significative sur le cours des événements en Russie. Son utilisation a été parcellaire et ne se compare pas au déploiement massif de la puissance aérienne sur le Front occidental. Une partie de son travail produisit un effet temporaire sur les opérations militaires, en particulier le bombardement de la flottille de la mer Caspienne par la 266<sup>e</sup> Escadrille et une coopération aérienne assez importante avec les forces navales et terrestres sur le théâtre d'Arkhangelsk. Toutefois, la RAF n'a pu exercer nulle part d'effet décisif sur les campagnes auxquelles elle a participé et il ne semble pas non plus qu'elle ait appris beaucoup au cours de ces opérations au-dessus des vastes étendues et au milieu des climats extrêmes de Russie.

La présence de la RAF en Russie fut, en premier lieu, un prolongement des exigences de la Première Guerre mondiale. À la fin du conflit, l'intervention britannique se transforma en une sorte de croisade anti-bolchéviste. Cependant, il est peu probable que les Canadiens qui se sont retrouvés dans les airs au-dessus de la mer Blanche, des steppes ou du Caucase furent surtout inspirés par des considérations idéologiques. La plupart d'entre eux étaient des aviateurs assez peu expérimentés qui étaient en Russie par suite du hasard des affectations. Parmi les volontaires, se retrouvaient quelques aventuriers militaires, des aviateurs déjà aguerris et d'autres qui réunissaient ces deux caractéristiques. Quant aux jeunes gens qui s'étaient enrôlés directement à la sortie de l'école ou de l'université et qu'aucun métier ni aucune profession n'attendaient dans la vie civile, le service en Russie offrait une chance d'obtenir un brevet permanent dans la RAF ou dans le futur Corps d'aviation canadien.† Pour les autres, c'était simplement une nouvelle occasion de satisfaire leur passion pour les avions.

\* Dans la Section 'c,' au Kouban, on comptait: Anderson, son commandant, et Broughall, Edwards et W.F. Hay, de Killarney (Man.).

† Quelques Canadiens ayant servi en Russie restèrent dans la RAF. Parmi les plus connus, notons Maund, qui prit sa retraite au grade de vice-maréchal de l'Air en 1937, Collishaw, prit sa retraite au même grade durant la Deuxième Guerre mondiale et Broughall, qui, au grade de capitaine de groupe, fut l'officier d'état-major principal dans le désert occidental. Harold Edwards s'enrôla dans le CARC du temps de paix et conduisit le CARC outre-mer en 1941, au grade de maréchal de l'Air. A.J. Rankin prit sa retraite au grade de commodore de l'Air, RAF, en 1951. D'autres se distinguèrent à titre d'aviateurs civils. Par exemple: F.J. Stevenson devint un pilote de brousse remarquable qui gagna le trophée Harman en 1927; il fut victime d'un écrasement à Le Pas, en 1928.

## APPENDICE B

# Les Canadiens sur d'autres théâtres d'opérations 1915-18

Les 'autres théâtres,' dans le contexte où cette expression est employée dans le présent appendice, formaient un triangle scalène immense, allongé, dont la base s'étendait sur trois mille milles, le long d'un axe nord-sud, depuis Alep, en Asie mineure, au-delà de l'équateur, sur la rive sud du lac Tanganyika, en Afrique orientale allemande, et dont le sommet arrivait à huit cents milles à l'est, dans le delta du Tigre-Euphrate, à la tête du golfe persique. Ce secteur offre presque tous les genres concevables de désagréments topographiques, climatiques et biologiques allant des tempêtes de sable à la mousson, des montagnes recouvertes de neige aux marécages favorables au paludisme et des savannes infestées de mouches tsé-tsé aux déserts fréquentés par des scorpions. Les hommes étaient atteints – et souvent seuls les plus chanceux et les plus robustes s'en tiraient – du paludisme, de la simulie, de la dengue et d'une demi-douzaine d'autres sortes de fièvres moins bien connues, mais tout aussi mortelles. Leurs compagnons quotidiens étaient la dysenterie, les coups de chaleur, la jaunisse, l'eczéma et toute une armée d'insectes et de reptiles dont l'effet des piqûres ou des morsures va de la douleur à la mort. La plupart du temps, l'Allemand ou le Turc n'était qu'un ennemi parmi d'autres, ni plus ni moins dangereux que les autres.

Le milieu n'était guère plus propice aux machines qu'aux hommes; il imposait aux moteurs et aux structures des tensions beaucoup plus fortes que celles que des climats moins excessifs faisaient subir à des matériels moins perfectionnés. Les moteurs s'évertuaient à maintenir les appareils primitifs Voisin et BE2c dans l'air raréfié du plateau central africain, où le sol est environ trois mille pieds au-dessus du niveau de la mer; le sable et la poussière rongeaient les garnitures de cylindre, usaient les pistons et bloquaient les carburateurs; la colle des hélices fondait, les longerons gauchissaient et les canalisations de caoutchouc se recroquevillaient sous la chaleur torride; les tissus s'étiraient et s'échappaient à l'humidité; de violents remous thermiques s'élevaient au-dessus des plaines du désert lorsque, le midi, la température de l'air au niveau du sol atteignait parfois 114°F à l'ombre, pendant un mois de suite.

Ce qui compliquait le problème, c'était la nécessité qu'il y avait de transporter des pièces de rechange, de l'essence, de l'huile, des armes et des munitions sur des distances sans fin par des moyens qui, embrassant toute la gamme technique, allaient des bouilloires à vapeur à triple expansion jusqu'aux chameaux ou aux chariots à bœufs. Même après que la Brigade du Moyen-Orient nouvellement

formée par le brigadier-général W.G.H. Salmond\* eut commencé, en juillet 1916, à administrer et à coordonner, depuis l'Égypte, les activités aériennes en Palestine, en Mésopotamie et en Afrique orientale (ainsi qu'en Macédoine), un moteur avarié, quelque part dans le haut du pays, à partir de Dar-es-Salaam, devait encore voyager près de quatre mille milles, par terre et par mer, autour du cap Horn, en Afrique, pour se rendre aux ateliers principaux de la brigade à Aboukir, près d'Alexandrie, où l'on effectuait les réparations sérieuses. Un moteur venant d'Amara, sur le Tigre, devait accomplir un trajet encore plus long.

À cette situation complexe venait s'ajouter la tendance compréhensible des autorités supérieures de reléguer à ces théâtres d'opérations lointains toute une variété d'appareils désuets, vieillissants ou, au plan technique, insatisfaisants dans les espaces aériens mieux défendus des fronts européens. Chaque modèle avait une marque de moteur différente et il était rare qu'on pût changer les moteurs d'un fuselage à l'autre. L'ennemi, dont les lignes de communication étaient généralement plus courtes, mais souvent plus difficiles et plus primitives que celles de l'Entente, réussit à simplifier ses problèmes d'entretien en n'ayant recours qu'à un petit nombre de modèles d'avions; il adopta surtout ceux qui avaient un moteur commun. Par exemple, les bombardiers de reconnaissance Rumpler C-1 et Aviatik C-III utilisaient le même moteur de base, le Mercedes de 160 ch, que les chasseurs Albatros D-III et Fokker D-IV.

En Afrique orientale allemande, l'*Obersleutnant* (plus tard major-général) Paul von Lettow-Vorbeck, accompagné de quelque trois mille Européens et d'onze mille askaris, mais complètement dépourvu d'appui aérien, déclencha une série de manœuvres qui, à divers moments, retinrent en campagne près de 300 000 combattants impériaux et belges et jusqu'à trois escadrilles pendant quatre ans. L'aviation ne joua pas de rôle important dans ces opérations, après la destruction du *Königsberg*, dans le delta de Rufiji, en juillet 1915. (Voir le Chapitre V). Les forces britanniques étaient trop puissantes pour subir une défaite sérieuse, mais elles furent incapables d'immobiliser Lettow-Vorbeck et la fonction aérienne se limita essentiellement à la reconnaissance. On effectua des missions éparses de coopération avec l'artillerie et de mitraillage de troupes ennemis, qui eurent, semble-t-il, surtout pour effet d'effrayer et, partant, de désorganiser temporairement les colonnes de porteurs indigènes auxquels les Allemands confiaient leur appui logistique fort limité.

Seulement deux Canadiens sont connus pour avoir servi dans cette campagne; ce sont les sous-lieutenants de section du RNAS, John Robinson, de London (Ont.) et Rudolf Delamere, de Toronto; ils arrivèrent tous les deux en mars 1916. Robinson y séjournait un an et Delamere, plus de deux ans.†

\* Frère ainé du brigadier-général J.M. Salmond, qui commandait une brigade du RFC en France, depuis février 1916, et qui devait succéder à Trenchard au poste de commandant en chef du RFC en campagne, à partir de janvier 1918.

† Robinson servit ensuite à Dunkerque (où il fut blessé en novembre 1917) et au sein de la 202<sup>e</sup> Escadrille de la RAF. Le 25 avril 1918, il mérita la DFC pour une reconnaissance photographique de Zeebrugge, au cours de laquelle son appareil fut sérieusement endommagé par la DCA. Delamere gagna lui aussi une DFC 'en reconnaissance de la bravoure et de la fidélité au devoir qu'il a manifestées au cours d'envolées de reconnaissance, de bombardement et de photographie, effectuées durant les opérations militaires dans le secteur de Lindi (Afrique orientale).'

En Palestine et en Mésopotamie, où l'Entente avait des intérêts vitaux, l'arme aérienne joua un rôle plus important; de même, le matériel et l'évolution tactique de la guerre aérienne, avec un décalage assez long, finirent en général par égaler le niveau des opérations du Front occidental, de l'Italie et de la Macédoine. En principe, les Britanniques faisaient face à l'Aviation turque, formée seulement en 1915 et appuyée par des éléments de la puissance d'une escadrille de l'Aviation allemande; cependant, en pratique, presque tous les aviateurs 'turcs' étaient allemands. La véritable participation turque aux opérations aériennes, même à la fin de la guerre, s'est bornée à quelques individus remarquables.\* La guerre aérienne en Asie mineure n'a été marquée que par une innovation importante - une innovation d'échelle plutôt que de principe - lorsqu'on ravitailla par les airs la garnison assiégée et affamée de Kut-el-amara, en lui fournissant quelque dix-neuf mille livres de nourriture avant qu'elle ne se rende aux Turcs, le 29 avril 1916.

On sait que dix-sept aviateurs canadiens ont participé à la campagne de Mésopotamie; les deux premiers furent les sous-lieutenants de section M.J. Arnold, des îles de la Reine Charlotte, qui avait mérité le DSO pour la part qu'il avait prise à la destruction du *Königsberg* et W.B. Lawson, de Toronto, diplômé du RMC qui fut nommé par la suite, en mai 1919, commandant de l'une des deux escadrilles formant le premier Corps d'aviation canadien. Le lieutenant H.W. Price, de Toronto, aviateur canadien qui a servi le plus longtemps sur ce théâtre de guerre, rallia la 63<sup>e</sup> Escadrille en juin 1917 et resta en Mésopotamie jusqu'à la fin du conflit. Blessé le 24 octobre 1918, il volait de nouveau à Khasvin (Perse) au cours des opérations du début de 1919 contre les Bolchévistes de cet endroit.

Quoiqu'en nombre limité, les avions réussirent à jouer un rôle important en Mésopotamie et en Palestine. Les mirages thermiques et les plaines unies, sans accidents de terrain rendaient souvent l'observation de l'artillerie au sol à peu près impossible, mais les avions permirent de résoudre ces problèmes et d'améliorer l'efficacité du tir. La configuration relativement uniforme des secteurs du front soulignait encore davantage l'importance du rôle de reconnaissance de l'arme aérienne; en effet, il était extrêmement difficile de dissimuler des détachements ou des stockages considérables dans un milieu aussi isomorphe. Les avions effectuaient des reconnaissances en profondeur à une vitesse et sur des étendues absolument inconcevables, selon les possibilités de la cavalerie traditionnelle.† C'est ainsi qu'il était pratiquement impossible d'empêcher l'ennemi d'acquérir une connaissance étendue de tous les préparatifs tactiques et de tous les mouvements stratégiques importants. Enfin, où les cartes existantes étaient incomplètes et peu sûres, les relevés photographiques effectués par les avions permettaient à la

\* La meilleure relation anglaise des opérations allemandes et turques en Palestine et en Mésopotamie se trouve dans une série de quatre articles de B.P. Flanagan, 'The History of the Ottoman Air Force in the Great War; the Reports of Major Erich Serno,' dans *Cross & Cockade Journal*, vol. 11, 1970.

† En novembre 1916, un appareil de la *Fliegerabteilung 300*, de l'Aviation allemande, évoluant de Beersheba, survola le Caire et, pour en témoigner, prit des photographies des pyramides du Gizeh - soit un parcours de huit cents kilomètres aller-retour. Voir Flanagan, 'The History of the Ottoman Air Force in the Great War,' *Cross & Cockade Journal*, 11 (été 1970), 137.

**Direction topographique de produire des cartes répondant aux exigences opérationnelles de l'Armée.\***

L'arme aérienne s'est particulièrement distinguée dans un rôle d'appui terrestre, au cours de la dernière offensive palestinienne de sir Edmund Allenby, qui réussit à anéantir l'Armée turque à Megiddo, en septembre 1918. Un bombardement soigneusement orchestré détruisit presque toutes les liaisons radio et les télécommunications reliant les troupes turques à leur quartier général, ce qui entraîna la rupture complète du commandement ennemi. Puis, une fois que les troupes terrestres eurent pénétré dans leurs positions, le 19 septembre 1918, les troupes turques en fuite furent surprises entre Tul Karm et Nablus. Les Britanniques lancèrent plus de onze tonnes de bombes et 66 000 balles contre des cibles terrestres. À la tombée de la nuit, les deux divisions turques de la plaine de Sharon avaient été anéanties et quelque sept mille hommes s'étaient constitués prisonniers. La Huitième Armée turque avait abandonné la plupart de ses positions sur la gauche et la cavalerie d'Allenby, qui avait dépassé Megiddo, atteignit l'aérodrome allemand d'El Affule, à 0800 heures le lendemain matin. Le 20, la RAF largua dix autres tonnes de bombes et tira quarante mille balles de mitrailleuses sur l'ennemi en retraite. Le lendemain, une reconnaissance matinale révéla qu'une colonne continue de canons et de transports turcs affluait au nord est de Nablus, le long du défilé de Wadi-al-Fara, à travers Ain Shible et sur la route de Tubas. Toutes les escadrilles participèrent au bombardement subséquent; d'après les plans, les bombardiers, par couples, devaient s'envoler à des intervalles de trois minutes, et seraient renforcées à toutes les demi-heures par une formation de six appareils. Ils lâchèrent neuf tonnes et demie de bombes et lancèrent 56 000 balles, semant une destruction sans borne parmi les restes de l'Armée turque.

Un seul élément discipliné – le Corps d'armée d'Asie, comptant quelques centaines d'hommes – et un millier de traînards turcs réussirent à s'échapper de la trappe qu'Allenby lui avait tendue; à toutes fins militaires pratiques, les Septième et Huitième Armées turques étaient annihilées. De plus, les restes des forces turques étaient si démoralisés par le sort de leurs camarades qu'ils ne pouvaient guère offrir d'opposition à la progression britannique, ralentie par les problèmes de logistique beaucoup plus que par les efforts de l'ennemi. Damas tomba le 1<sup>er</sup> octobre, Alep fut emportée le 26 octobre et, cinq jours plus tard, un armistice était conclu entre les puissances de l'Entente et la Turquie, soit quatre ans moins cinq jours après l'entrée en guerre de la Turquie.

Sur le théâtre de guerre égypto-palestinien, au moins dix-neuf aviateurs canadiens ont participé aux opérations, notamment les capitaines G.M. Croil (voir p. 501) qui pilota le col. T.E. Lawrence – 'Lawrence d'Arabie' – au moins une fois depuis Akaba à Jérusalem; F.F. Minchin, né en Inde, mais membre originel du PPCLI, qui mérita une MC et un DSO pour son travail en Palestine; R.B. Suther-

\* Les plans d'opérations de la première campagne du Sinaï durent s'appuyer sur une série de cartes préparées d'après des relevés effectués par lord Kitchener, alors qu'il était officier subalterne. Voir A.P. Wavell, 'The Strategy of the Egyptian Expeditionary Force,' dans *The Army Quarterly*, III (janvier 1933), 9.

land, d'Ingersol (Ont.), qui obtint une DFC en septembre 1917, et R.C. Steele, de Birch Creek (Sask.) à qui on accorda une DFC avant qu'il ne perde la vie aux mains de l'ennemi, en mars 1918; il fut l'une des quatre victimes canadiennes des combats de ce théâtre d'opérations.

APPENDICE C

## Analyse statistique des effectifs canadiens dans les services aériens britanniques

Puisqu'aucune aviation canadienne distincte n'a existé durant la Première Guerre mondiale, nos compatriotes s'enrôlèrent directement dans les services aériens britanniques ou furent détachés ou mis hors cadre de certaines autres formations. L'absence d'un corpus complet de dossiers personnels des Canadiens signifie que les données statistiques sur ceux qui ont servi dans les services aériens britanniques - le lieu, la date et le mode de leur enrôlement, leurs états de service, ainsi que le moment et la façon dont bon nombre d'entre eux ont donné leur vie - font complètement défaut. Voilà pourquoi on a entrepris un inventaire automatisé comportant de brefs détails biographiques dans le cas du plus grand nombre de Canadiens qu'on a pu relever. La combinaison diverse des données de ces archives devrait fournir des résultats statistiques qui, espère-t-on, pourraient donner un aperçu des expériences vécues par nos compatriotes dans les services aériens.

Une grande partie de la base des données provient des fiches de chaque Canadien identifié, que possède le Service historique. Deux sous-officiers du Bureau canadien des archives de guerre, travaillant sur des listes de la Direction des Affections, de la *Royal Air Force* et dans les grands livres de la *British Expeditionary Force*, ont ainsi relevé, en 1919, le nom de neuf mille six cents individus.<sup>1</sup> Les fiches furent expédiées au Canada et bon nombre d'entre elles s'égarèrent avant de parvenir au Service historique de l'aviation, au début des années 1950. Depuis lors, d'autres renseignements sont venus s'inscrire au fichier, on a refait certains dossiers et ajouté de nouveaux noms. On a tiré des dossiers du Service historique naval une grande quantité de données sur les Canadiens qui ont fait partie du *Royal Naval Air Service*; ces dossiers sont déposés au Centre des archives des Forces canadiennes.<sup>2</sup>

En plus des renseignements provenant des fiches biographiques, la base de données a reçu de l'information d'un certain nombre de sources diverses, notamment un registre en deux volumes des officiers du Corps expéditionnaire canadien détachés aux services aériens britanniques et les états de service d'anciens employés de la Banque canadienne de Commerce.<sup>3</sup>

Le fichier automatisé renferme 13 160 noms, dont on sait que 6 904 étaient Canadiens, 1 736 n'étaient pas Canadiens (surtout des Américains qui s'étaient

enrôlés ou entraînés au Canada) et 4 520 qui étaient d'origine inconnue.\* Rien ne laissait entendre que les éléments inconnus se répartiraient de la même manière que les éléments connus. Le fichier indiquait que 5 241 s'étaient joints au *Royal Flying Corps*, 936 au *Royal Naval Air Service* et 6 709, après le 1<sup>er</sup> avril, à la *Royal Air Force*. Les 174 autres se retrouvaient dans d'autres services armés connus ou inconnus. Il s'agissait dans presque tous les cas d'équipages volants, officiers ou aspirants.

On peut comparer ces données au chiffre 'officiel' de 22 812 Canadiens ayant fait partie des services aériens britanniques, qui est inscrit à la Salle du souvenir du Parlement, à Ottawa.† Si l'on soustrait de ce nombre les 7 453 mécaniciens recrutés au pays à l'intention du plan d'instruction au Canada, les 15 359 qui restent dépassent encore de deux milles le chiffre du fichier automatisé. En réalité, si l'on compare les chiffres de chacune des catégories qui forment ces groupes, on peut croire qu'il manque quelque trois milles noms au fichier automatisé et que ces vides se retrouvent surtout parmi les hommes qui se sont enrôlés directement dans le RFC/RAF Canada pour y suivre le programme d'instruction. Les chiffres 'officiels' déclarent que 3 960 hommes sont venus du CEC. Le fichier automatisé en a relevé 4 580. La Salle du souvenir indique 10 010 officiers et aspirants venant du RFC/RAF Canada. Le nombre qu'Alan Sullivan a découvert dans ses recherches n'est que légèrement inférieur.<sup>4</sup> Le fichier automatisé n'en a relevé que 2 250. Les chiffres 'officiels' font voir que 1 389 'autres Canadiens' se sont enrôlés en Angleterre. Dans le fichier automatisé, on peut isoler 486 noms qui se rangeraient dans cette catégorie. Ce fichier renferme 5 558 autres noms, dont il n'indique pas le mode d'enrôlement. Certains se sont probablement enrôlés directement, mais on soupçonne que la plupart furent des recrues du RFC/RAF Canada, sur qui nous n'avons guère de renseignements. Si l'on additionne les hommes qui ont rejoint les services aériens en Angleterre (1 389) et le RFC/RAF Canada (10 010) selon les chiffres 'officiels,' on obtient un total de 11 399. Si l'on additionne les groupes du fichier automatisé (489 + 2 250 + 5 558), on arrive à un total de 8 297. Ainsi, le fichier automatisé est donc quelque part à court de plus de trois mille noms. Étant donné que les sujets sur lesquels les renseignements sont épars ou nuls sont généralement ceux qui se sont enrôlés près de la fin de la guerre, les vides du fichier sont particulièrement hors de proportion dans la partie réservée à la RAF. Il faudra tenir compte de cette déviation dans l'analyse des tableaux statistiques suivants.

\* Dans les cas où il a été possible de le déterminer, nous avons considéré comme Canadien tout sujet né au Canada, un ressortissant étranger naturalisé et domicilié au Canada, ou un sujet britannique domicilié au Canada pendant trois ans, en conformité de la Loi sur l'immigration de 1910.

† Ce chiffre est fondé, jusqu'à un certain point, sur des approximations; on savait, même à la fin de 1918, qu'il n'était pas exact à cause des difficultés rencontrées dans la compilation des données. Il est connu que le compte des Canadiens qui mutèrent du Corps expéditionnaire canadien aux services aériens est beaucoup trop bas. 'Inscription sur les panneaux, Salle du souvenir, Edifice du Parlement,' n.d., GAQ 10-201, APC RG 24, vol. 1839; Rudi Aksim, 'CEF transfers to the British flying services,' n.d., 1-2, 97, SHist 74/14.

L'information contenue dans certaines sections de dossiers personnels, lorsqu'on l'envisage dans l'ensemble du fichier, est trop éparses ou trop déformées pour offrir un aperçu utile des caractéristiques des Canadiens qui ont rallié les services aériens britanniques. Voilà pourquoi on ne trouvera ici aucun examen de questions aussi intéressantes que l'âge de l'enrôlement des aviateurs canadiens, leur profession ou leur expérience avant l'enrôlement, la durée de leur instruction avant de traverser outre-mer ou les distinctions qu'ils ont méritées au sein des services aériens; les analyses portent sur l'origine géographique, les dates et les modes d'enrôlement dans les services aériens et les pertes.<sup>5</sup>

#### ORIGINE SELON LES PROVINCES

Le Tableau 1 répartit les 6 904 Canadiens, dont l'adresse est connue, selon leur province d'origine et fait voir les taux d'enrôlement par millier de population.\* Un test d'indépendance des taux par province a donné une valeur  $\chi^2$  de 2034,1 significative bien au-delà du niveau 0,001. Les taux d'engagement ne sont donc pas liés aux provinces.

Le comportement du Québec, d'après ce tableau, est sensiblement différent de celui de toutes les autres provinces, à cause du taux d'engagement le plus bas de n'importe quelle autre province, soit 0,34 par millier de population. On peut comparer ce chiffre au faible enrôlement des Québécois dans le CEC,<sup>6</sup> que les historiens ont attribué à des méthodes inappropriées de recrutement et à la résistance à la participation à la guerre.<sup>7</sup> Il faut aussi se rappeler qu'on devait s'engager dans un service aérien absolument non-canadien, impérial, où la reconnaissance même symbolique accordée au français dans certaines unités du CEC était absente.

D'autre part, lorsqu'on exclut les chiffres du Québec de la comparaison, le taux d'enrôlement en Colombie-Britannique, étant le plus élevé au Canada, soit 2,08 par millier se distingue de celui de toutes les provinces restantes. Ce phénomène est attribuable, en grande partie, à la population proportionnellement considérable de Britanniques de la première génération dans cette province, qui se sont empressés de se porter volontaires dans le CEC.<sup>8</sup>

Si l'on exclut de ce tableau les chiffres applicables au Québec et à la Colombie-Britannique, il n'est pas surprenant de noter que l'Ontario, qui compte une si forte proportion des enrôlements, diffère du reste des provinces. Les taux ontariens reflètent l'attitude des Anglo-canadiens envers la guerre, de même que la présence d'une forte population d'origine britannique. Bon nombre des établissements militaires importants étaient situés en Ontario, ce qui a pu constituer un facteur de recrutement dans tous les services. Plus précisément, bien des candidats du RNAS devaient s'inscrire à leurs propres frais à l'École Curtiss de Toronto, avantage certain pour les citoyens de cette province.<sup>9</sup> De même, le programme d'instruction complet du RFC/RAF Canada se déroulait en Ontario, ce qui éveillait l'intérêt à l'égard de l'aviation chez la population environnante et constituait un stimulant propice au recrutement.

\* Les populations provinciales et municipales de la présente section sont celles du recensement de 1911.

TABLEAU I  
Total des Canadiens - origine selon les provinces

	Nombre d'enrôlements	Population de la province (000)	Taux des enrôlements par millier de population
C.-B.	816	392,5	2,08
Alb.	423	374,7	1,13
Sask.	396	492,4	,80
Man.	584	455,6	1,28
Ont.	3 479	2 523,3	1,38
Qué.	684	2 003,2	,34
N.-B.	172	351,9	,49
N.-É.	298	492,3	,61
Î.-P.-É.	48	93,7	,51
Territoires	4	27,0	,15
<b>TOTAL</b>	<b>6 904</b>	<b>7 206,6</b>	

Total  $\chi^2 = 2 034,1$

Critique  $\chi^2 0,001 (9\text{dl}) = 27,9$

La quantité  $\chi^2$  est une mesure de l'écart entre la valeur observée et la valeur escomptée de l'hypothèse donnée (soit que les taux ne sont pas liés aux provinces). Elle est distribuée approximativement en tant que  $\chi^2$ , les degrés de liberté (dl) étant fonction du nombre de niveaux des catégories du tableau. De la distribution  $\chi^2$ , on peut donc déterminer la probabilité que la valeur aussi grande que le  $\chi^2$  calculé puisse être obtenue par hasard. (Ici pour  $\chi^2 = 2034$ , elle est inférieure à 1 sur un milliard.) En revanche, au niveau de signification pré-déterminée correspond une valeur critique de  $\chi^2$  qui ne sera pas dépassée par la chance. Dans le cas présent, étant donné 9 dl, le niveau de chance est inférieur à 1 sur 1000 (0,001) qu'une valeur de  $\chi^2$  supérieure à 27,9 pourrait être accidentelle. On rejette donc l'hypothèse que les taux ne sont pas liés aux provinces à un niveau de signification de 0,001.

Il est peut-être intéressant de comparer les taux par millier d'engagements dans les services aériens et dans le CEC, selon les provinces.

	SERVICES AÉRIENS BRITANNIQUES	CORPS EXPÉDITIONNAIRE CANADIEN
C.-B.	2,08	141,59
Alb.	1,13	130,48
Sask.	0,80	84,66
Man.	1,28	145,39
Ont.	1,38	96,17
Qué.	0,34	43,95
N.-B.	0,49	76,90
N.-É.	0,61	72,56
Î.-P.-É.	0,51	39,43

On peut voir que, dans les Maritimes, le succès assez modeste du recrutement du CEC correspond avec assez de précision à celui des services aériens. La contribution considérable de la Colombie-Britannique et de l'Ontario au CEC se compare aux taux élevés d'enrôlement dans les services aériens.

#### ORIGINE SELON LES VILLES

Le Tableau 2 fait voir la répartition des 3 660 enrôlements dans les quatorze plus grandes villes du Canada. Ces villes, qui comptaient toutes une population supérieure à 5 000 au recensement de 1911, ont été arbitrairement classées comme partie 'urbaine' du pays, bien qu'on puisse considérer que des centres bien en dessous de 5 000 habitants auraient aussi pu être classés comme 'urbains' à cette époque.

Si l'on compare les enrôlements de Montréal à ceux des autres villes, on peut voir que le faible taux d'engagement range cette ville à part. De même, si l'on exclut Montréal, Québec diffère de la même façon du reste des villes. En général, on peut avancer dans ce cas les mêmes raisons qu'on a invoquées pour expliquer le faible taux d'enrôlement dans l'ensemble de la province de Québec.

Si l'on examine Montréal et Québec séparément des autres villes, il est évident que le nombre des engagements de ces deux villes n'est pas proportionnel.

	ENRÔLEMENTS	AUTRES VILLES	TOTAL
Montréal	474	537 726	538 200
Québec	35	86 065	86 100
TOTAL	509	623 791	624 300

$$\chi^2 = 20,49^*$$

La ville de Québec est vraiment sous-représentée au plan des enrôlements. Cet écart doit être attribué à la proportion plus grande de sa population francophone, en regard de celle de Montréal.

Pour revenir au Tableau 2, si l'on exclut les deux villes francophones, les enrôlements de Victoria, qui représentent le taux le plus élevé, 5,05 par millier d'habitants, se dégage de façon marquée du reste des villes. Encore une fois, si l'on exclut Victoria et que nous examinons les enrôlements de Vancouver en regard de ceux du reste des villes, on voit que le taux élevé des enrôlements à Vancouver la distingue très nettement du reste des villes. De nouveau, le taux urbain de ces deux villes correspond à celui de l'ensemble de la Colombie-Britannique.

Si l'on compare Vancouver à Victoria, sans tenir compte des autres villes, on constate un certain déséquilibre dans les taux d'enrôlernents.

\* A vrai dire, ce n'est pas une valeur  $\chi^2$ , mais elle se comporte tout comme à 1 dl.