

Le recrutement et l'instruction au Canada 1914-16

Les Canadiens devaient éventuellement jouer un rôle éminent dans cette guerre qui s'est livrée au-dessus des champs de bataille d'Europe, d'Asie, et d'Afrique, ainsi qu'au-dessus des mers environnantes. Toutefois, en août 1914, personne n'aurait pu le prévoir. Si la plupart des dirigeants politiques et militaires voyaient dans l'aviation une spécialité nouvelle convenant le mieux aux gens de cœur et d'esprit légers, mais ne la considéraient guère comme un élément vital de cette affaire sérieuse qu'est la conduite de la guerre, qui pourrait les en blâmer? Plus tard, lorsque l'arme aérienne aura acquis ses lettres de noblesse et que les services aériens britanniques auront connu une expansion considérable, le Canada deviendra une source importante d'aviateurs. Cependant, même au début et sans grand encouragement du gouvernement fédéral, les Canadiens furent attirés par ce nouveau secteur de l'art militaire.

On peut essayer d'expliquer de façon spéculative cette réaction canadienne, comme bien des gens ont tenté de le faire, en invoquant notre caractère national ou notre situation géographique. Est-il bien vrai que, comme des Canadiens devaient le proposer avec une certaine fierté, leur pays offre un je ne sais quoi – sa nouveauté même en tant que nation, ses grands espaces, son environnement contraignant – qui a doté ses habitants d'une sorte de goût inné pour l'aviation et ses jeunes, d'aptitudes spéciales pour l'aviation militaire? Après tout, la plupart des Canadiens, au cours de la Première Guerre mondiale, ont choisi ou accepté le service militaire dans les différents corps de l'armée. Mais ce qu'on pourrait montrer c'est qu'au cours des premiers mois de la guerre, un petit groupe de jeunes Canadiens originaux furent attirés si fortement par l'aviation qu'ils étaient prêts à surmonter bien des difficultés, dont quelques-unes soulevées par leur propre gouvernement, pour pouvoir essayer leurs ailes.

Bien des Canadiens éprouvèrent, pour l'aviation, la même fascination que celle qui a envahi l'Europe et l'Amérique du Nord avant la guerre. Cet engouement n'était pas raisonné ni bien informé, mais il n'est guère douteux que l'aviation ait capté l'imagination du public canadien. De fait, l'*Electric Bean Chemical Company*, de la rue Albert, à Ottawa, se sentit suffisamment menacée par l'esprit de pionnier d'"aéronautes" comme Blériot, après sa traversée de la Manche en 1909, qu'elle imposa aux lecteurs de l'*Evening Citizen* une page entière d'annonce: 'Lequel constitue la plus grande réussite: la domination de la maladie ou la domination de

l'air? La domination de l'air est quelque chose de nouveau et de merveilleux – mais, comme pour toutes les grandes réalisations, ce sera un émerveillement “de neuf jours” qui fera place, aux yeux du public, à d'autres succès peut-être encore plus étonnants, car les gens se fatiguent vite de leurs jouets et recherchent sans cesse la nouveauté.’ La compagnie assure à ses clients éventuels que les *Electric Beans* et l'*Electro Balm* sont des médicaments qui ont subi l'épreuve du temps, qui ont vaincu les douleurs, les faiblesses et les indispositions ‘causées par un approvisionnement sanguin insuffisant.’ Nonobstant l'admonition de l'*Electric Bean Chemical Company*, les avions étaient là pour rester. Leur sûreté et leur rendement s'améliorèrent rapidement. Les vols de démonstration devinrent de grandes attractions aux foires annuelles et aux endroits de villégiature. Les exploits romanesques de jeunes aviateurs audacieux, qui pilotaient toute une collection d'aéronefs invraisemblables, constituèrent un sujet favori de la littérature populaire. Même les chansons de l'heure soutenaient la cause de l'aviation: ‘Come Josephine, in my flying machine, going UP she goes, UP she goes – balance yourself like a bird on a beam.’¹

La presse et les revues canadiennes spéculèrent librement sur les usages militaires possibles de l'aéroplane. Ces belles envolées oratoires ne s'embarraient guère de détails techniques terre à terre; par exemple, un auteur assure à un public crédule que les avions ont de grandes possibilités en tant que transporteurs de troupes – pour le prix d'un dreadnought, affirme-t-il, on peut construire 25 000 aéroplanes capables de transporter deux soldats chacun. Sur un plan plus sérieux, un petit nombre de militaires canadiens, notamment G.S. Maunsell, devenu lieutenant-colonel et directeur des Services du Génie au Quartier général de la Milice, maintinrent un solide intérêt à l'égard de l'aviation, à la veille de la guerre. Cependant, il n'existait aucune raison de supposer que le colonel Sam Hughes, ministre de la Milice et de la Défense, ait changé d'attitude; d'après son secrétaire militaire, Hughes considérait les avions simplement comme ‘des jouets coûteux qui n'en étaient encore qu'au stade expérimental.’²

Cependant, à l'ouverture des hostilités, Ottawa devint soudain extrêmement sensible à la possibilité d'intrusion d'appareils ennemis au Canada. Le gouvernement, peu au courant des servitudes des aéronefs et de la puissance aérienne, faisait évidemment preuve de craintes excessives: les envolées au Canada, au-dessus de la région polaire ou de l'Atlantique et du Pacifique, resteraient encore longtemps une impossibilité technique. Il était tout à fait improbable qu'une offensive aérienne puisse être déclenchée des États-Unis, pays d'une neutralité bienveillante; néanmoins, il n'était pas entièrement inconcevable qu'un fou ou un groupe hostile ne se mette dans la tête de pousser une attaque à travers la frontière. Des agents ennemis, canadiens ou étrangers, pourraient bien se servir de ces machines volantes. En conséquence, le 17 septembre 1914, un décret du Conseil vint réglementer sévèrement les vols au Canada. Il interdisait toute envolée, dans un rayon de 10 milles, autour des stations de TSF et au-dessus de 19 régions protégées, y compris la plupart des principales agglomérations. Les avions qui entraient au Canada devaient, après avoir franchi la frontière des États-Unis, atterrir à l'un des onze points désignés, allant d'Annapolis (Nouvelle-Écosse) à Chilliwack (Colombie-Britannique). Ils ne devaient pas transporter de courrier,

d'explosifs, d'armes à feu, d'équipement de photographie, de sans-fil, ni de pigeons-voyageurs. Le ministre de la Milice était autorisé à accorder des exemptions de certaines parties du décret; en réalité, il le fit plusieurs fois dans le cas des écoles d'aviation qu'on allait mettre sur pied et pour d'autres opérations aériennes régulières. Ce décret dotait le Canada de son premier règlement aérien.³

Dès sa promulgation, le Quartier général de la Milice commença à recevoir des signalements d'avions suspects. Quelques-uns de ces intrus étaient, sans aucun doute, des appareils américains, venant en particulier de l'État de New-York;* d'autres n'étaient que le fruit d'imaginaires surexcitées. Dès le début de 1915, la crainte de voir Ottawa soumise au bombardement d'avions ennemis entraîna l'extinction partielle des feux dans les installations exposées de la capitale. Le dimanche soir, 14 février, des rapports, en provenance de Brockville (Ontario), sise à 60 milles au sud, signalèrent que plusieurs avions non identifiés avaient survolé le Saint-Laurent, du côté américain du fleuve. Comme le disaient généralement ces dépêches, ces sinistres véhicules avaient manifesté leur présence en ouvrant de puissants projecteurs. En arrivant au-dessus du territoire canadien, ils avaient largué des 'boules de feu,' avant de poursuivre leur route en direction d'Ottawa. La Chambre des communes continua de siéger, mais on ordonna de voiler les lumières de la tour, au sommet de la colline parlementaire, d'éteindre tous les lampadaires extérieurs, et de tirer tous les rideaux. On garda également dans le noir l'immeuble de la Monnaie royale canadienne et la résidence du gouverneur général. Toutefois, le lendemain, les restes d'un ballon à air chaud pendaient à la fenêtre du bureau d'un journal de Brockville; c'était l'un des trois engins que des jeunes gens de la ville de Morristown (New-York) auraient lancés, à partir de Brockville vers les États-Unis, au cours de fêtes locales célébrant le centième anniversaire de la ratification définitive du traité de paix ayant mis fin à la guerre de 1812.⁴ Le *Mail and Empire*, de Toronto, écrivit sur un ton sardonique:

Ottawa, de nos jours, est un peu sensible à ce sujet et la mention d'aérostats n'est pas jugée du dernier bon goût. Cet après-midi, certains pusillanimes étaient encore d'avis de garder les feux (de la colline du Parlement) éteints et de masquer la face de l'horloge, mais la nouvelle de la découverte des ballons (l'un d'entre eux, sur les terrains d'un asile d'aliénés) a mis le comble à cette histoire. La seule concession qu'ils ont obtenue a été l'extinction de la petite lumière, au sommet de la tour principale, indiquant que la Chambre siège. Mais alors, si un avion s'approche, il pourrait se guider sur un millier d'autres lumières, en se demandant si la Chambre est en session ou non.

Les autorités militaires affirment qu'elles n'ont participé en rien à la panique de Brockville. Les quelques précautions qu'elles ont prises étaient beaucoup plus une expression polie de confiance dans l'honnêteté d'intention des citoyens de Brockville, qu'autre chose. D'un autre côté, les gens d'Ottawa ont un faible pour les raids aériens. Pendant plusieurs

* Il arriva un nombre suffisant de ces rapports sur les avions américains pour que le ministère de la Milice s'en plaignît au ministère des Affaires extérieures. Il faut demander au gouvernement des États-Unis d'interdire ces vols non autorisés: 'Autrement, affirment les militaires, il se produira des incidents regrettables; en effet, les troupes ... se méprenant sur les intentions des avions contrevenants, peuvent ouvrir le feu sur eux'; le sous-ministre de la Milice au Sous-secrétariat d'État aux Affaires extérieures, 19 juillet 1915, QG 6978-2-57, vol. 1, APC RG vol. 2036.

jours, l'automne dernier, il s'est trouvé des témoins sérieux, ayant, à diverses reprises, entendu et aperçu un aéronef mystérieux qui n'est jamais descendu sur terre.⁵

Si le déclenchement des hostilités a produit ses moments drôlatiques, il a exigé de la part des citoyens de tout le pays une réflexion sérieuse touchant l'aviation militaire. Des lettres et des télégrammes vinrent en particulier de jeunes gens désireux de servir à titre de pilotes, la plupart d'entre eux croyant que le Canada allait mettre sur pied son service aérien. Au cours du premier mois de la guerre, le Quartier général de la Milice reçut des offres d'au moins neuf pilotes militaires éventuels, parmi lesquels on relève les noms de F.H. Ellis, qui devait devenir un historien bien connu de l'aviation, ainsi que de F.F.R. Minchin et de T.D. Hallam,* qui se distinguèrent par la suite à titre d'aviateurs au cours de la Première Guerre mondiale. Ces demandes furent transmises au lieutenant-colonel Maunsell qui ne cachait pas sa faveur envers toute proposition visant à faire avancer la cause de l'aviation militaire au Canada. Cependant, comme il l'avait fait à la fin d'août, Maunsell dut en venir à la conclusion que le 'ministre n'était pas favorable à l'aviation.' Le ministère 'n'accepte pas l'aviation pour le moment.'⁶

Cependant, en octobre et en novembre 1914, le Quartier général de la Milice s'engagea dans une longue correspondance avec M.A. Kennedy, vice-président de l'*Ontario Motor Car Company Ltd*, qui avait proposé que les membres du *Royal Canadian Yacht Club*, de Toronto, fondent un 'corps d'aviation civile' et une école de pilotes. Maunsell fut d'avis que le ministère devait encourager Kennedy et ses amis: 'Dans le moment, ils ne demandent aucune aide financière ou militaire, mais ils peuvent constituer une organisation utile au cas où le ministère accepterait l'aviation à une date ultérieure.' En réalité, le projet fut loin d'être encouragé, mais le ministère indiqua à Kennedy les moyens de demander l'exemption du règlement de temps de guerre portant que personne ne pouvait piloter un avion de quelque modèle que ce fût ou y prendre place, dans un rayon de 10 milles de Toronto. Le chef de l'État-major général, qui s'opposa durant toute la guerre à la formation d'un service aérien canadien, indiqua privément qu'il appuierait la demande de Kennedy. Toutefois, l'école ne vit pas le jour.⁷

L'attitude du ministre lui-même n'était pas aussi tranchée qu'elle ne le paraissait. Hughes, semble-t-il, avait reçu 'beaucoup plus' d'offres de service aérien que les neuf demandes qui figuraient dans les dossiers du Quartier général, après un mois d'hostilités; il est vrai que le gouvernement avait répondu à ces jeunes gens qu'il ne prévoyait de la part des autorités militaires aucun besoin d'aviateurs,⁸ mais Hughes ne laissa pas tomber l'affaire. Le 25 août, il fit parvenir à lord Kitchener, au *War Office* de Londres, le câblogramme suivant: 'De nombreux aviateurs canadiens et américains offrent leurs services. Ces derniers proposent de venir s'enrôler au Canada. Qu'en pensez-vous?''⁸

* Hallam, un Torontois, s'était entraîné à titre de pilote d'hydravion aux États-Unis. Il fut ensuite accepté en tant qu'officier des blindés et se rendit à Gallipoli. C'est là qu'il mérita la DSC, avant d'être blessé. À son retour, il fit partie d'opérations aériennes à Hendon, puis à Felixstowe, où il remporta deux autres fois la DSC, à la suite d'envolées anti-sous-marines. Sous le pseudonyme de PIX, il écrivit *The Spider Web; the Romance of a Flying-Boat War Flight* (Edimbourg: Blackwood, 1919).

Il est possible que Hughes ait exagéré le nombre des demandes que lui et son ministère avaient reçues de la part d'aviateurs nord-américains. À cette époque, d'autres Canadiens, bien qu'en nombre restreint, avaient suivi Baldwin et McCurdy dans les airs, mais rares étaient ceux qui détenaient le certificat de la Fédération aéronautique internationale (FAI), décerné aux candidats qui avaient réussi certaines épreuves de vol élémentaires, sous une surveillance officielle.* N'importe qui pouvait piloter un avion après avoir appris à le faire par lui-même ou par d'autres, mais le *Royal Flying Corps* insistait pour que les candidats-pilotes détiennent un certificat reconnu attestant leur compétence.

Pourtant, le 31 août, le *War Office* répondit qu'il accepterait immédiatement six 'aéronautes experts' et qu'il pourrait en demander d'autres plus tard. On devait envoyer en Angleterre, pour y subir leur examen, des volontaires qualifiés; s'ils étaient acceptés, ils seraient admissibles au grade d'officiers ou de sous-officiers.⁹ Il semble qu'on n'ait pris aucune mesure pour envoyer au RFC ces six aéronautes. Toutefois, au début de septembre, deux hommes se présentèrent à Valcartier (Québec), où le premier contingent du Corps expéditionnaire canadien se préparait à s'embarquer pour outre-mer et où Hughes lui-même s'était rendu pour surveiller les activités. Sam Hughes – qui, jusque-là, s'était montré 'défavorable à l'aviation' – accorda précipitamment un brevet d'officier à ces deux hommes, autorisa l'achat d'un avion d'occasion, et mit ainsi sur pied un corps d'aviation de fortune qui traversa la mer au sein du premier contingent. Ces deux aviateurs, au grade que leur avait conféré Hughes, étaient le lieutenant W.F.N. Sharpe, de Prescott (Ontario), et le capitaine E.L. Janney, de Galt (Ontario). Ni l'un ni l'autre ne parut au journal officiel, ni ne fut assermenté dans le CEC – omission qui embêta les officiers-payeurs et d'autres personnes – mais ils touchèrent la solde de leur grade à partir du 7 et du 10 septembre respectivement.

Peu après son arrivée à Valcartier, Janney fit une tournée du nord-est des États-Unis pour s'enquérir s'il n'y aurait pas d'avions à vendre dans les usines. C'est à son retour que le Corps d'aviation canadien vit le jour. Bien des détails nous manquent sur sa naissance, mais il ne saurait y avoir de doute sur la paternité. Un dossier du ministère de la Milice de cette époque renferme un document qui porte le timbre du Camp de Valcartier, en date du 16 septembre, et qui se lit ainsi qu'il suit:

Soumis à l'attention de l'honorable ministre

CORPS D'AVIATION

M. E.L. Janney est nommé commandant provisoire du Corps d'aviation canadien, au grade de capitaine, et est autorisé à acheter un biplan muni des accessoires nécessaires, à un prix ne dépassant pas \$5 000.00.

Pour prompt livraison, nous avons commandé un biplan Burgess.

* Voici, par ordre d'attribution des certificats, les Canadiens que l'on sait avoir obtenu leur brevet de pilotes, avant le 4 août 1914: J.A.D. McCurdy, William M. Stark, de Vancouver, R.B. Russell, de Toronto, le lieutenant F.A. Wanklyn, de Montréal, P.H. Reid, de Montréal, Ian C. Macdonell, de Winnipeg, Jean-Marie Landry, de Québec, et William Fray, de North Battleford. De plus, William Sharpe, de Prescott (Ontario), quoique non breveté, a passé les épreuves requises à l'École Curtiss, à San Diego, en janvier 1914.

Le ministre para la note 'S.H.' et y inscrivit de sa main un gros 'O.K.' Il encercla les mots 'prompte livraison.'¹⁰ L'auteur du document est sans doute le dynamique Janney lui-même qui était déjà retourné aux États-Unis où il projetait d'acquérir le premier appareil du Corps d'aviation canadien.

Hughes semble avoir oublié de prévenir le Quartier général de cette nouvelle étonnante. Les fonctionnaires du ministère de la Milice ignoraient tout de Janney, de Sharpe, ou de l'acquisition imminente d'un avion. Le sous-ministre dut rester assez perplexe lorsque, le 16 septembre, il reçut de Valcartier un télégramme de Hughes lui disant: 'Je fais les arrangements voulus pour que M. E.L. Janney s'envole des États-Unis au Canada. Prière de prévenir les autorités.'¹¹ Janney avait franchi la frontière des États-Unis, pistolet à la hanche, portant sur lui sa nomination écrite et un chèque du gouvernement de \$5 000. Son choix tomba sur le premier d'un certain nombre d'avions construits par la compagnie Burgess de Marblehead, au Massachusetts, selon les devis préparés par le lieutenant J.W. Dunne, pionnier de l'aéronautique britannique. C'était un biplan à flotteurs, propulsé, sans queue, à ailes triangulaires, les deux sièges en tandem dans une nacelle ouverte montée sur l'aile inférieure. Janney, semble-t-il, à sa visite antérieure, n'avait pas commandé l'appareil; il fit bien comprendre cette fois qu'il recherchait la livraison immédiate, plutôt que la sûreté.

Le capitaine Janney [se rappelle un représentant officiel de la compagnie Burgess] se présenta ici, le 12 septembre, puis s'embarqua dans cet appareil pour visiter toutes les principales fabriques. Il revint le 17 et nous fit une offre d'achat au comptant pour l'avion de démonstration, dans l'état où il était. Nous lui avons expliqué clairement que le moteur avait de nombreuses heures de vol, qu'il avait besoin d'une mise au point et qu'il y avait un certain nombre de choses à réparer, si nous disposions de quelques jours.

Il insista en disant que cette transaction n'était possible que si nous acceptions d'expédier l'avion le samedi, soit moins de deux jours après le moment de la vente. Nous convînmes avec lui qu'il serait à notre avantage, aussi bien qu'au sien, de voir cet appareil à Valcartier en état de voler, mais qu'il nous fallait plus de temps pour le remettre au point. Il voulait accélérer les réparations afin que la machine soit prête à voler avant le départ du premier contingent. En conséquence, nous avons descendu le moteur et nous avons expédié la mise au point, grattant quelques coussinets de bielles trop serrées et réalésant les pistons. L'aéroplane fut complètement démonté et expédié dans un véhicule rapide, non adapté à cette fin, jusqu'à Isle la Motte, au Vermont. Nous y avons dépêché à nos frais des hommes chargés de remonter la machine, pour seconder Janney, et nous lui avons procuré les services de Webster (un pilote de la compagnie) pour parfaire son entraînement et l'aider à livrer l'appareil à Valcartier.

L'avion décolla à destination du Camp de Valcartier le 21 septembre, le pilote de la compagnie aux commandes, accompagné de Janney. 'Je ne crois pas qu'on nous ait tiré dessus,' écrivit le compagnon de Janney.

Nous avons volé à une altitude de 1 000 à 2 000 pieds et le vent, d'abord en queue, tourna à bâbord et devint défavorable. Janney prit les commandes pendant à peu près le quart de l'envolée. Après une heure et cinquante-cinq minutes de vol, nous atteignîmes Sorel et je décidai de me poser, car l'essence diminuait.

Nous réussîmes à atteindre le rivage et nous commandâmes de l'essence et de l'huile. Nous repartîmes à midi moins le quart et nous filâmes rapidement vers Trois-Rivières où je voulais amerrir, mais Janney me fit signe de continuer. Une dizaine de minutes plus tard, j'entendis un cognement dans le moteur; je descendis et me posai, puis gagnai la rive à Champlain (45 minutes de vol). Vu que le moteur tournait encore assez bien, Janney décida (contre mon gré) de faire le plein et de risquer le trajet pour Québec. Je réussis à prendre l'air et nous voguâmes en aval du fleuve, mais le moteur tournait si lentement que je dus travailler ferme pour le garder en marche. Je n'ai jamais pu m'élever à plus de 15 pieds et je n'avais souvent que quelques pouces de jeu.

Après 18 minutes de cet enfer, le moteur rendit l'âme et je dus amerrir à regret, mais non sans soulagement. Après nous être laissés aller à la dérive pendant une vingtaine de minutes, une embarcation à moteur aperçut notre signal de détresse et nous remorqua.¹²

On chargea l'avion sur un camion à destination de Québec; on l'y embarqua sur le navire qui devait transporter les membres du Corps d'aviation canadien, au sein du premier contingent. Ils étaient maintenant trois, Harry A. Farr, qui habitait West Vancouver (Colombie-Britannique), étant venu joindre les autres. Farr était arrivé à Valcartier dans les rangs d'une unité d'infanterie de Victoria. Après avoir rencontré Sharpe, il avait réussi à muter au corps d'aviation récemment formé, à titre de mécanicien, au grade de sergent d'état-major. À leur arrivée en Angleterre, les trois membres de ce groupe suivirent le personnel du quartier général du premier contingent, à Bustard Camp, dans la plaine de Salisbury. Quant à l'avion Burgess-Dunne, déjà bien fatigué et endommagé en transit, il semble qu'on l'ait expédié à la *Central Flying School*, à Upavon.

Après avoir formé son Corps d'aviation, Hughes paraît s'en être complètement désintéressé. Le premier contingent ne reçut aucune indication sur le rôle que ces trois aviateurs et leur seul avion devaient jouer. Déterminé à en faire un corps d'aviation respectable, Janney partit – sans autorisation officielle – faire une grande tournée d'inspection des champs d'atterrissage et des avionneries de Grande-Bretagne. Au début de novembre 1914, il présenta un projet ambitieux visant l'organisation, l'équipement et l'entretien d'une section d'escadrille, à un coût estimatif de plus de \$116 000. Toutefois, peu de temps après, le Quartier général de la Milice fit part au Contingent canadien qu'il ne prévoyait pas former de section d'aviation et qu'il fallait 'couper tous les liens qu'avait le lieutenant [sic] Janney avec le CEC.' Janney s'embarqua pour le Canada, le 23 janvier, date à laquelle il fut rayé des cadres du CEC. Sharpe, à sa propre demande, alla s'entraîner dans une escadrille de réserve du RFC à Shoreham. Il périt le 4 février, s'écrasant dans la machine qu'il pilotait à son premier vol solo. Farr fut libéré du CEC en mai 1915 à la suite du démembrement du Corps d'aviation.¹³

Est-ce que Janney et Sharpe furent deux des six pilotes que le gouvernement britannique s'était dit prêt à accepter? Même si tel fut le cas, il est surprenant de voir qu'on n'ait rien fait pour trouver les quatre autres. La plupart de ceux qui écrivirent au Quartier général de la Milice pour se porter volontaires dans les services aériens ne possédaient aucun brevet, mais quelques-uns détenaient un certificat de la FAI ou avaient fréquenté une école d'aviation reconnue. Il était assurément difficile, pour le gouvernement, de distinguer les volontaires qualifiés, de ceux qui n'obéissaient qu'à leur enthousiasme ou à leur esprit d'aventure.

Néanmoins, à ce moment-là, Maunsell connaissait suffisamment l'aviation pour mettre sur pied un processus de tri, si on lui en avait fourni l'occasion. Au lieu de cela, à chacun des candidats, peu importe sa préparation, on répondait qu'on n'avait pas besoin de ses services. Il semble qu'on ait mis de côté la demande des six pilotes qualifiés ou qu'on l'ait laissée entre les mains du ministre, qui s'était tourné vers d'autres problèmes.

Les Britanniques n'abandonnèrent pas la partie. Le 25 février 1915, le secrétaire militaire du gouverneur général, le lieutenant-colonel E.A. Stanton, écrivit au chef de l'État-major général pour lui expliquer que le *War Office* avait demandé quelles dispositions on pourrait prendre en vue d'enrôler 'certains aviateurs d'origine britannique, se trouvant au Canada ou aux États-Unis, qui désiraient joindre le *Royal Flying Corps*.' Il mentionne que le gouverneur général avait reçu une lettre semblable du major général sir David Henderson, à l'époque commandant du RFC en France. Stanton ajoute à sa lettre les conditions de service requises par le RFC. Les aspirants pilotes devaient détenir un certificat d'aviateur de l'*Aero Club of America* ou d'un établissement similaire, émis depuis le 1^{er} janvier 1913, être en bonne santé physique, et posséder une vue normale. On n'imposait aucune limite d'âge. Les candidats acceptés se rendraient en Angleterre à titre de mécaniciens d'aviation de 1^{re} classe et, après leur arrivée, ils recevraient £75 en tant que remboursement partiel des frais d'obtention de leur certificat. C'est le bureau du gouverneur général qui s'occuperait du recrutement, bien que Stanton eût demandé au ministère de la Milice d'aider à découvrir des candidats satisfaisants et de prendre les mesures voulues pour que 'les hommes jugés acceptables soient dûment assermentés, enrôlés et envoyés' en Angleterre aux frais de l'Empire. Comme nous le verrons bientôt, le RNAS ne tarda pas à conclure les mêmes arrangements.¹⁴

C'est ainsi que commença le programme de recrutement canadien des services aériens. Jusqu'à la fin de 1916, le recrutement des candidats, de ce côté-ci de l'Atlantique, était essentiellement laissé à des représentants à Ottawa, qui, peu importe leurs autres fonctions et responsabilités, agissaient à cette fin pour le compte du RFC et du RNAS sous le regard bienveillant du gouvernement canadien. Les conditions d'acceptation qu'ils appliquaient venaient du *War Office* et de l'Amirauté et n'avaient aucun lien avec les règlements du recrutement des forces armées canadiennes. Dans ces circonstances, il était impossible de mettre sur pied quelque chose qui ressemblât à une vaste campagne de recrutement. On ne diffusait officiellement aucune information fiable sur les modifications fréquentes et embrouillantes que l'on apportait aux règlements; la publicité sur la guerre des airs et sur les moyens permettant aux Canadiens d'y participer était largement abandonnée aux journaux intéressés et à l'initiative privée. Malgré cette situation, le RNAS n'éprouva aucune difficulté à remplir son contingentement restreint. Le nombre des Canadiens qui réussirent à s'enrôler dans le RFC au cours de ces premières années, bien qu'important, aurait été beaucoup plus considérable, si l'on avait tenté un effort vraiment national. Au surplus, les frais imposés par l'obtention du certificat obligatoire, ajoutés à toutes les exigences sociales concomitantes, ont eu tendance, dans l'ensemble, à restreindre le recrutement aux fils de familles mieux nanties que la majorité des Canadiens.

Le câblogramme de Hughes au *War Office*, au cours du premier mois de la guerre, indiquant qu'il y avait de 'nombreux' aviateurs nord-américains qui étaient désireux de servir, peut avoir incité les Britanniques à concentrer leur attention sur le Canada et les États-Unis en tant que source d'aviateurs qualifiés. Cependant, il faut attribuer une grande partie du mérite de la décision du *War Office* à un jeune ingénieur électricien anglais vivant aux États-Unis. En décembre 1914, Warner H. Peberdy, frais diplômé d'Oxford, écrivit de New-York au *War Office* pour annoncer qu'il existait, au Canada et aux États-Unis, quantité de jeunes hommes qui ne possédaient aucune expérience formelle de vol, mais qui justifiaient d'une formation intellectuelle et d'autres qualités nécessaires à un bon pilote. D'après Peberdy, la combinaison presque idéale consistait à retrouver 'chez un aviateur, une bonne éducation dans une école publique britannique, de solides études générales en génie et un goût pour la vie sportive de plein air.' Cette proposition donna lieu à des discussions considérables au *War Office* et, en février 1915, on décida d'enrôler des aviateurs d'origine britannique au Canada, mais seulement ceux qui détenaient des certificats.¹⁵

Le Quartier général de la Milice fournit à Stanton la liste des personnes ayant demandé d'entrer dans l'aviation et il pria les commandants de districts militaires et de divisions, dans tout le Canada, de lui transmettre les noms d'autres candidats acceptables. L'ambassade britannique à Washington annonça ce plan à ses représentants consulaires aux États-Unis, en leur indiquant de ne pas faire de publicité à cet égard. Les demandes de renseignements de la part de personnes nées en Grande-Bretagne devaient parvenir à Stanton, qui se consacrait alors activement à sa tâche. Toutefois, à ce qu'on apprit, seuls quelques aviateurs qualifiés des États-Unis et encore moins du Canada présentèrent une demande; comme nous l'avons vu, très peu de résidents canadiens détenaient des certificats de la FAI. Au cours des premiers mois de 1915, Stanton ne réussit qu'à envoyer cinq hommes en Grande-Bretagne.¹⁶

Dans l'intervalle, le RNAS avait également commencé à recruter au Canada. On avait fondé, à Toronto, une école d'aviation privée en vue de permettre à un petit groupe de pilotes de la marine d'obtenir des certificats, et le pays s'était porté acquéreur d'une fabrique d'avions. Le grand responsable de la tournure de ces événements était J.A.D. McCurdy, qui était alors associé à la *Curtiss Aeroplane Company* de Hammondsport, New-York. En décembre 1914, il avait demandé à sir Robert Borden que le Canada forme un corps d'aviation et achète des appareils fabriqués par une filiale de la firme Curtiss, qui devait s'établir à Toronto. La compagnie offrit de fonder une petite école qui serait affiliée à l'usine projetée de Toronto et de former, à ses propres frais, un pilote pour chaque avion commandé par le Canada. Le gouvernement canadien n'était pas intéressé à se lancer dans une nouvelle aventure de ce genre, mais, en février et en mars 1915, Borden transmit la proposition de Curtiss à l'Amirauté et au *War Office*, ajoutant que son gouvernement accueillerait volontiers la mise sur pied d'une industrie aéronautique au Canada. Le *War Office* ne manifesta aucun intérêt immédiat. Cependant, le 26 mars, l'Amirauté fit parvenir une commande d'avions à la compagnie Curtiss, demandant d'en faire construire un aussi grand nombre que possible au Canada, à la condition que cela n'entraîne aucun retard.¹⁷

La proposition de l'Amirauté découlait directement d'une visite que fit, en Amérique du Nord, William Leslie Elder, capitaine inspecteur de la construction aéronautique à la Division aérienne de l'Amirauté. Il semble n'exister aucun doute que la raison – ou l'une des principales raisons – de sa mission ait été l'acquisition d'avions aux États-Unis. De fait, c'est probablement Elder lui-même qui adressa la commande de l'Amirauté du 26 mars à la compagnie Curtiss. Il conclut ensuite avec Curtiss une entente prévoyant la production au Canada de 50 des avions commandés auparavant à cette firme. Elder s'entretint avec des représentants officiels de la Marine canadienne et avec Borden lui-même; on en vint alors à un accord grâce auquel le Quartier général de la Marine à Ottawa recruterait des pilotes pour le compte du RNAS, les candidats acceptés devant obtenir leur certificat à une école que la compagnie Curtiss consentait à fonder à Toronto. Curtiss et McCurdy durent avoir de bonnes raisons de prévoir la décision de produire des avions pour l'Amirauté au Canada puisque, le 18 février 1915, ils avaient en main le certificat fédéral de constitution d'une société ayant son siège à Toronto, sous la raison sociale de *Curtiss Aeroplanes and Motors Ltd.* La firme commença à fonctionner le 12 avril, sous la gérance de McCurdy.¹⁸

Les annonces de recrutement du RNAS parurent dans les journaux, à la mi-avril 1915. L'enrôlement commença presque tout de suite à Ottawa et dans les établissements de la Marine, sur la côte ouest, et sur la côte est. N'étaient admis que les sujets britanniques 'de pure descendance européenne,' préférence étant accordée aux hommes de 19 à 23 ans, mais d'au plus 30 ans. Une fois choisis, interviewés, et examinés par un médecin, on les déclarait 'candidats,' c'est-à-dire acceptés dans le RNAS à la condition qu'ils obtiennent leur certificat de pilote. Revenant au Quartier général de la Marine, leur certificat en main, les jeunes pilotes étaient engagés au grade de premiers maîtres intérimaires de 3^e classe, puis envoyés en Grande-Bretagne suivre leur instruction militaire. La sélection au grade d'officier se ferait 'en temps et lieu.' L'École Curtiss demandait \$400 pour ses cours qui comportaient quelque 400 minutes de vol. Tous ces frais étaient au compte des aspirants mais, à l'instar du RFC, le RNAS remboursait en partie les candidats acceptés en leur versant une indemnité allant jusqu'à £75.¹⁹

Malgré ces déboursés, la réponse aux avis de recrutement de pilotes dans le RNAS ne se fit pas attendre. L'Amirauté avait établi des contingentements et bien que la capacité restreinte de l'École Curtiss de Toronto ait constitué un obstacle de taille, les autorités navales canadiennes n'eurent guère de difficulté à trouver un nombre de jeunes gens suffisant aux besoins du RNAS. De fait, on dut suspendre le recrutement actif à quelques reprises, en attendant de connaître les nouveaux contingentements. Les agents recruteurs du RNAS au Canada, sous les ordres du contre-amiral Charles E. Kingsmill, directeur du Service naval, pouvaient se permettre d'être très sévères – et ils le furent.

L'école de Toronto ouvrit ses portes le 10 mai à une classe de 20 élèves, dont certains détenaient leur brevet d'officiers de la Milice. Même si l'école était l'aboutissement des négociations entreprises avec Elder, représentant de l'Amirauté, trois aspirants du RFC figuraient parmi le premier groupe d'élèves, et il y en eut d'autres par la suite.²⁰ La plupart des diplômés de l'école, durant ses deux années de fonctionnement, rejoignirent le RNAS, mais on admettait volontiers des candidats du RFC.

Peu de temps après l'annonce du nouveau programme de recrutement du RNAS, Stanton pria le *War Office* de déléguer au Canada un représentant qui veillerait aux intérêts du RFC. À son avis, le *War Office* devait autoriser cet agent à accorder sur-le-champ des brevets d'officier aux candidats acceptables ou établir une liaison avec la Marine. Autrement, le RFC n'attirerait guère de recrues parmi les diplômés de l'école de Toronto ou de toute autre école qui pourrait voir le jour.

Le 20 juin, le capitaine Alex Ross-Hume débarqua au Canada pour surveiller le recrutement du RFC. Après une brève étude de la situation, il fit part au *War Office* qu'il n'existait 'ici absolument aucun aviateur entraîné de quelque sorte que ce soit.' Il se rendit ensuite visiter l'école de Toronto pour voir s'il ne pourrait pas attirer des recrues dans le RFC. Ross-Hume avait le pouvoir d'offrir sur-le-champ des brevets d'officier aux diplômés acceptables (les cinq que Stanton avait envoyés en Grande-Bretagne avaient le grade de mécaniciens d'avions de 1^{re} classe). Soulignant l'avantage d'être sous-lieutenant dans le RFC, au lieu d'être premier maître dans le RNAS, Ross-Hume réussit à convaincre une vingtaine des élèves inscrits dans le RNAS de changer d'allégeance pour le *War Office*. Il n'est pas surprenant de constater que cette manœuvre peu édifiante attira la colère des agents recruteurs du RNAS. Ces derniers ripostèrent en renchérissant: ils promirent aux candidats diplômés un brevet de sous-lieutenant de section en expliquant que ce grade était plus élevé et mieux rémunéré que celui de sous-lieutenant dans le RFC. Devant cette nouvelle offre, la plupart des 'infidèles' revinrent au RNAS.²¹

Ross-Hume établit ses quartiers à Toronto et continua d'interviewer des candidats pour le compte du RFC. Sa première impression des jeunes postulants canadiens fut loin d'être favorable. Au cours des premiers 10 jours qu'il passa au Canada, il signala au *War Office* qu'il avait rencontré 'un bon nombre d'aspirants, mais que la majorité d'entre eux étaient tout à fait inacceptables.' Toutefois, avant la fin de juillet, il avait totalement changé d'avis: 'bien sûr, les Canadiens manquent de connaissances ... [mais], dans l'ensemble, ce sont de ... bons gars.'²²

L'École Curtiss de Toronto produisit sa première 'promotion' le 11 juillet. À la fin de ce mois, onze élèves en tout avaient terminé leur cours; huit reçurent leur brevet d'officier dans le RNAS et trois, dans le RFC. Envoyés en Angleterre une semaine ou deux après l'obtention de leur certificat, ils suivirent des exercices militaires ordinaires en attendant de rallier leurs unités opérationnelles. Les programmes de recrutement des deux services britanniques suscitèrent un courant faible mais constant de recrues, diplômées de l'école de Toronto, au cours de l'été et de l'automne de 1915. Néanmoins, il devint vite manifeste que la difficulté principale ne consistait pas à trouver des jeunes gens acceptables, mais bien à disposer d'installations d'instruction suffisantes. L'école de Toronto devint désespérément submergée, la liste d'attente de candidats temporairement acceptés par les services d'aviation s'allongeant toujours. Bon nombre d'entre eux se tournèrent vers le sud pour s'entraîner dans des écoles américaines qui, elles aussi, avaient des listes d'attente et ne pouvaient accepter tous les postulants canadiens.²³

On ne prévoyait pas que l'école de Toronto puisse fonctionner en hiver. À mesure que le mauvais temps approchait, on s'inquiétait de plus en plus du sort des nombreux candidats qu'on avait acceptés pour l'entraînement, mais qui atten-

daient de terminer, voire de commencer leur cours. McCurdy offrit de déménager l'école aux Bermudes ou en tout autre endroit plus favorable à l'instruction en hiver, si la Marine pouvait s'occuper du transport des élèves. Ce projet tomba également à l'eau, en partie parce que McCurdy jugea que les Bermudes étaient 'peu propices à l'aviation.' À l'exception d'un dernier étudiant, qui passa ses épreuves le 10 décembre, on suspendit tous les vols pour l'hiver, au cours de la dernière partie du mois de novembre. On estima qu'à la mi-novembre 1915, une centaine de candidats du RFC et environ 150 du RNAS attendaient de commencer leur cours, la plupart à l'école de Toronto. Une délégation de candidats du RNAS se rendit à Ottawa où, selon une relation, Sam Hughes leur dit 'd'oublier toute cette affaire d'aviation et de s'enrôler dans l'armée.' Les Britanniques furent plus conciliants. Le *War Office* et l'Amirauté autorisèrent la traversée éventuelle de tous les candidats qui avaient été acceptés pour l'entraînement aérien. Les deux services suspendirent alors temporairement le recrutement.²⁴

À la fin de septembre ou au début d'octobre, Ross-Hume et Stanton furent mis au courant du changement de la politique de recrutement du *War Office* dans les dominions. Il n'exigeait plus de certificat de la FAI, mais il s'attendait à ce que les candidats détiennent un brevet d'officier dans l'une des forces armées de leur pays et aient agréé de servir outre-mer dans ses rangs, s'il arrivait qu'ils ne soient pas jugés acceptables dans l'aviation. Pour ce qui était du Canada, les nouvelles conditions comportaient une disposition importante; l'exigence d'un brevet d'officier disparaissait dans le cas de candidats qui détenaient un certificat d'aviateur, ou qui étaient suffisamment avancés dans l'une des écoles privées pour ne laisser aucun doute quant à leur aptitude à devenir pilote. Cette modification des règlements de recrutement faciliterait l'acceptation des candidats du RFC dont le cours avait été interrompu par l'hiver canadien. Certains possédaient déjà un brevet de la Milice canadienne et d'autres avaient accumulé suffisamment d'heures de vol pour se voir accorder une commission dans le RFC avant de quitter le Canada. Environ trois douzaines de candidats du RFC se rendirent outre-mer à titre de sous-lieutenants, grade nouvellement créé dans la Milice canadienne. Ils comptaient se faire accepter dans le RFC après leur arrivée et leur initiation en Angleterre; s'ils échouaient, ils seraient mutés à une unité d'infanterie canadienne outre-mer. Plusieurs autres traversèrent au début de 1916 après avoir fréquenté des écoles d'aviation dans le sud des États-Unis. Toutefois, à part ce groupe, les nouveaux règlements du RFC ne s'appliquaient à aucun autre candidat canadien. Ceux qu'on admit en 1916 furent assujettis à d'autres mesures.²⁵

Les candidats du RNAS non pourvus de certificats, que l'Amirauté avait autorisés à passer en Angleterre, eurent plusieurs choix. Ils pouvaient, s'ils le désiraient, poursuivre leurs efforts en vue d'obtenir un certificat. Un groupe considérable de candidats ayant terminé leur cours à des écoles américaines voguèrent vers l'Angleterre, au début de 1916. Ceux qui ne pouvaient pas ou qui ne désiraient pas se rendre jusqu'au certificat – et la plupart de ces jeunes ne possédaient simplement pas les ressources financières pour continuer leur cours – attendirent le moment de rejoindre le RNAS et de se rendre outre-mer. Le Service naval canadien offrit d'aider ceux qui souffraient de ces délais. On forma un compagnie spéciale de la Réserve volontaire canadienne de la Marine royale et on

invita les candidats du RNAS à s'y enrôler. Dix-huit d'entre eux acceptèrent cette offre et on les transporta à Halifax où ils s'embarquèrent sur le HMCS *Niobe*, à titre de matelot breveté de la RVCMR. Ils touchaient 85 cents par jour et suivirent leur instruction navale élémentaire, en attendant leur nomination dans le RNAS au grade de sous-lieutenant provisoire de section, et leur traversée outre-mer. 'Il est grandement souhaitable, écrit Kingsmill au commandant du *Niobe* que, sans établir trop de distinctions désobligeantes, on traite cette classe à part et qu'elle soit l'objet de toute la considération que permet une saine discipline.'²⁶

Ross-Hume, qui brûlait de faire du 'vrai travail' et qui avait supplié qu'on ne le laisse pas 'languir ici à jamais',²⁷ fut remplacé au poste d'officier recruteur du RFC par le lieutenant-colonel C.J. Burke, qui arriva à Ottawa au début de novembre 1915. Burke ne servit au Canada qu'un peu plus de deux mois. Son œuvre principale a été un long rapport fort perceptif traitant des aspects du recrutement du RFC au Canada,²⁸ qu'il fit parvenir au *War Office* le 18 décembre. Burke recommande fortement que le RFC fonde une école d'aviation dans ce Dominion. À ses yeux, on avait mal débuté. La publicité qui a entouré le recrutement et l'instruction élémentaire des pilotes du RFC et du RNAS a donné naissance à des groupes de pression favorisant la construction d'autres écoles et à une campagne de souscription publique organisée à cette fin. 'En réalité, observe-t-il, selon l'expression du pays, l'aviation est en grande vogue.' Malheureusement, il s'est produit un 'fouillis indescriptible' parce qu'on a accepté plus de candidats que les écoles d'aviation existantes ne pouvaient en recevoir. En conséquence, les aspirants aux certificats s'inquiètent de plus en plus de leurs perspectives d'avenir. Burke laisse entendre, à tort, que cette erreur de jugement était attribuable non pas aux recruteurs du RFC, mais à des agences ou à des particuliers canadiens. En tout cas, l'enthousiasme public en faveur de l'aviation a été, en grande partie, mal dirigé. La plupart des projets d'aménagement d'autres écoles ont été mal conçus et n'ont eu aucune suite, laissant 'un sentiment de désappointement et de rancune chez les gens qui ont recueilli les fonds ou qui ont essayé d'aider.' À son avis, le *War Office* pouvait conclure que cette histoire avait causé 'beaucoup de difficultés à un groupe divers de candidats qui n'ont pu s'entraîner.'

Néanmoins, Burke croyait qu'il existait de 'grandes possibilités' au Canada. Il se dit étonné de voir le nombre de Canadiens d'âge militaire ne portant pas encore l'uniforme, ce qu'il attribue au fait que les Canadiens n'avaient pas commencé à se rendre compte des aspects sinistres de la guerre. De plus, à cause de l'immigration abondante de célibataires, les gens d'âge militaire constituent une proportion plus élevée de la population totale qu'en Grande-Bretagne. Il y a donc évidemment une vaste réserve de recrues pour le RFC au Canada. Burke, qui avait commencé sa carrière dans le *Royal Irish Regiment*, avait des doutes sur la convenance du caractère social de la plupart des candidats éventuels et il ne pouvait accepter l'estompement des distinctions sociales du vieux monde qui s'était produit au Canada. Comme il l'avouait à un collègue du *War Office* le lendemain de l'envoi de son rapport: 'Le RFC peut obtenir beaucoup du Canada à la condition que les gens d'ici retiennent un contrôle complet. Plusieurs personnes prennent réellement plaisir à nommer au RFC des candidats qui n'ont pas les qualités nécessaires. À titre d'exemples, je vous mentionnerai deux cas: l'un était ouvrier de ferme

dans le Berkshire il y a deux ans; un autre exploitait un kiosque de journaux à Regina. Quel matériel pour le RFC!!!²⁹ À son avis, la majorité des aviateurs au Canada sont mieux faits pour être sergents pilotes que pour être officiers.

Passant à l'industrie aéronautique canadienne, Burke la trouve plus avancée que celle de la Grande-Bretagne ne l'était en 1912 et il croit que, si elle était bien surveillée, elle rendrait au gouvernement britannique tout l'encouragement qu'il lui aurait fourni. De plus, elle est voisine d'une industrie aéronautique américaine prospère, qui peut lui fournir toutes les techniques nécessaires à l'expansion des usines canadiennes. D'après lui, les frontières internationales signifient peu de choses en Amérique du Nord; il n'importe guère à un 'mécanicien de travailler à Toronto ou Buffalo, à Winnipeg ou Minneapolis, à Vancouver ou Seattle.' Burke conclut en disant que la meilleure façon d'exploiter le potentiel de l'aviation canadienne serait de former dans le Dominion une escadre d'instruction qui serait dirigée par un petit détachement du RFC, mais qui s'appuierait principalement sur des ressources canadiennes en matière de personnel et de matériel. Il faudrait six officiers et quelque 150 sous-officiers, mécaniciens d'avion, et civils qu'on pourrait recruter ou engager au Canada, à l'exception de quatre ou cinq. Les manufacturiers canadiens produiraient les 15 avions voulus; on pourrait probablement se procurer les moteurs aux États-Unis. L'escadre formerait 20 apprentis pilotes à la fois, chacun devant faire 20 heures de vol après avoir passé l'épreuve de la FAI. Burke propose d'enrôler les élèves à titre de mécaniciens d'avion et de les promouvoir le lendemain au grade de sergent; au contraire des candidats de l'École Curtiss, ils seraient des membres en uniforme du RFC, et assujettis à la discipline militaire. On en proposerait un maximum de 10 pour-cent à des brevets d'officier. On pourrait aussi en garder quelques-uns au Canada à titre d'instructeurs, mais la majorité d'entre eux passeraient en Angleterre pour suivre un cours avancé dans des appareils de type militaire. Selon son estimation, la mise en marche de ce programme coûterait £50 000.

À propos de l'emplacement possible de cette école, Burke ne veut pas de Toronto 'en tant que centre de création de l'aviation au Canada.' Le terrain coûte trop cher, les environs sont 'médiocres,' et le climat est mauvais. C'est Winnipeg qu'il favorise. Cette ville est entourée d'un vaste 'aérodrome naturel' et, bien qu'il y fasse froid en hiver, c'est, à ce que ses habitants lui ont dit, 'un poste situé au milieu du Continent et ... le centre d'une région fort riche.' Son second choix est Calgary, à cause de son beau terrain et de ses 'rares passages de temps froid.' D'après lui, Victoria serait aussi une station d'aviation acceptable en hiver.

Burke insiste beaucoup sur sa recommandation voulant que l'école relève du RFC et que son commandant réponde directement au Quartier général du RFC et à personne d'autre. Il n'entre pas dans ses vues de confier la direction de l'organisation à des Canadiens; ceux-ci n'ont ni l'expérience, ni les connaissances voulues. Dans une lettre privée, il affirme qu'il est essentiel de 'protéger le commandant contre les pressions d'autres intérêts au Canada - si vous ne réussissez pas à le faire relever directement et uniquement du QG du RFC, il faudrait alors laisser le Canada complètement à lui-même.'

Il n'était que raisonnable pour Burke de croire essentielles les connaissances exigées par le RFC, car son plan supposait un niveau d'instruction beaucoup plus

élevé que celui de l'École Curtiss. En réalité, celle-ci avait dû compter sur des instructeurs américains. Il ne voulait pas non plus abandonner le contrôle direct du RFC à la complaisance de la métropole. Il est vrai qu'il redoutait la possibilité d'une mainmise gouvernementale si le Canada décidait de former ses propres escadrilles, ce qui 'ne serait pas un succès,' mais il était aussi au courant des pressions exercées par des intérêts privés, déterminés à tirer parti du domaine de l'aéronautique. Ses points de vue furent confirmés l'année suivante lorsque plusieurs Canadiens effectuèrent une série étonnante d'approches directes auprès du gouvernement britannique. J.A.D. McCurdy, l'un de ces suppliants, en guise d'explication du refus de sa demande d'interview avec lord Curzon, président de l'*Air Board*, se fit dire que l'*Air Board* et le *War Office* 'n'avaient apparemment pas bien compris pourquoi tant de personnes "différentes" et "non officielles" désiraient rencontrer lord Curzon sur un sujet qu'ils pourraient s'attendre à voir aborder par le gouvernement canadien.'³⁰

Le *War Office* étudia les propositions de Burke, mais il en vint à les rejeter,³¹ ce qui fut malheureux. Burke avait prévu la croissance continue du RFC en France et la demande consécutive non seulement de pilotes plus nombreux, mais aussi de moyens de les produire. Il crut – à juste titre, comme les événements allaient le montrer – que le Canada pouvait contribuer matériellement à satisfaire ces besoins. L'école proposée était un projet réaliste, axé sur des ressources et des installations disponibles, ou pouvant le devenir, au Canada et aux États-Unis. Il pouvait grandir à mesure qu'augmenteraient les exigences du RFC. Si l'on avait fondé l'escadre d'instruction de Burke au début de 1916, sous la direction expérimentée du RFC, il semble n'y avoir aucun doute qu'elle se serait transformée en un vaste plan d'instruction assez semblable à celui que le RFC mettra en route au Canada au début de 1917. On aurait gagné un an.

Après le départ de Burke, Stanton reprit son rôle d'agent du RFC, jusqu'au mois d'août 1916. À partir du 1^{er} janvier, le RFC en revint à ses premiers règlements de recrutement. Il exigea de nouveau des certificats de pilote, mais n'accorda aucun brevet d'officier au Canada.³² Au cours des huit premiers mois de l'année, il n'accepta pas plus de 20 pilotes dont la plupart avaient obtenu leur certificat aux États-Unis; ils partirent tous pour outre-mer en tant que mécaniciens d'avion de 2^e classe. Les chiffres peu reluisants du recrutement du RFC résultaient, en partie, des meilleures conditions offertes aux candidats brevetés du RNAS. Cependant, les représentants officiels du RFC, durant cette période, ne firent aucun effort pour attirer un grand nombre de pilotes canadiens. Ils parurent satisfaits de la poignée de recrues que Stanton réussit à dénicher. Ils savaient bien que la possession d'un certificat signifiait que la recrue avait simplement terminé la phase la plus élémentaire de son instruction. Après avoir quitté le Canada, ces élèves auraient encore à faire un stage beaucoup plus long dans les écoles et les escadrilles d'instruction britanniques – soit exactement le même entraînement offert aux candidats non détenteurs de certificats qu'on acceptait à la fin de 1915, et aux recrues du CEC qui n'avaient jamais fréquenté d'écoles d'aviation privées. Au cours d'au moins la première moitié de 1916, le RFC s'occupa d'agrandir ses installations d'instruction en Grande-Bretagne et de trouver le personnel expérimenté pour les diriger. Il ne souffrait d'aucune pénurie de candidats inscrits à ses programmes d'entraînement.

Le RNAS montra plus d'intérêt envers les pilotes canadiens. Il exigeait toujours des certificats et les détenteurs accédaient au grade de sous-lieutenant provisoire de section. Durant les quatre premiers mois de 1916, on ne fit aucun effort pour encourager le recrutement du RNAS; toutefois, au cours de cette période, une file ininterrompue de candidats de la marine reçurent des brevets d'officiers et partirent pour outre-mer. Parmi ces gens, on retrouvait des candidats non brevetés de 1915, dont l'instruction avait été interrompue et dont le passage outre-mer avait été autorisé à la fin de l'année. Le dernier de ces hommes ne quitta le pays qu'en février 1916. D'autres membres de ce nouveau groupe d'officiers du RNAS, plus de 40 en tout, avaient fréquenté des écoles américaines durant l'hiver et au début du printemps. On ne peut découvrir la provenance exacte de ces pilotes. Il se peut qu'on les ait acceptés en vertu du contingentement de 1915 et qu'ils aient décidé d'obtenir leur certificat avant de traverser en Angleterre. Il est également possible que le Service naval ait reçu, à la fin de 1915 ou au début de 1916, l'autorisation d'accepter un nombre additionnel de postulants. Toutefois, le recrutement actif du RNAS ne reprit qu'en mai. À ce moment-là, l'École Curtiss de Toronto rouvrit ses portes et tous ses élèves, à peu d'exceptions près, furent des candidats affectés au RNAS.³³ Comme auparavant, le programme répondait à des contingentements fixés par l'Amirauté et on n'éprouva aucune difficulté à trouver le nombre de candidats requis. L'amiral Kingsmill y prit de nouveau un vif intérêt personnel et le Service naval canadien continua d'agir au nom de l'Amirauté en cherchant des recrues destinées au RNAS, jusqu'à la fin du programme en janvier 1918. À ce moment-là on avait enrôlé 635 hommes, dont 55 avaient rejoint le RFC.³⁴

Par contraste, le recrutement du RFC demeura presque nul jusqu'en août, soit après l'arrivée du remplaçant de Stanton, le capitaine lord A.R. Innes-Ker. Cet officier était autorisé à offrir des brevets dans la Réserve spéciale du RFC, à des candidats acceptables détenant ou non des certificats. Ceux qui en étaient pourvus recevaient leur brevet d'officier avant de quitter le Canada; les autres devaient partir pour outre-mer à titre de civils et recevaient leur brevet à leur arrivée en Grande-Bretagne.³⁵ Les nouveaux règlements prévoyaient même l'acceptation d'hommes considérés comme inadmissibles à une commission, mais cette disposition ne semble pas avoir servi. Ces modifications répondaient à la croissance constante du corps d'aviation et à la réalisation du fait, au sein du Quartier général du RFC, qu'un certificat de ce genre, obtenu au Canada ou ailleurs, ne signifiait pas grand-chose.

L'arrivée d'Innes-Ker mit fin à la longue participation de Stanton au programme de recrutement canadien du RFC. Il rentra en Angleterre plusieurs mois plus tard, lorsque la période de service du duc de Connaught, à titre de gouverneur général, prit fin. Il ne fait aucun doute que le premier ministre et quelques membres de son Cabinet virent d'un bon œil le départ de Stanton. Borden croyait que Stanton exerçait une influence néfaste à Rideau Hall. 'Ce monsieur, rappelle-t-il dans ses mémoires, avait été gouverneur d'une petite colonie ou dépendance de la Couronne et il semble avoir eu l'impression que le Canada avait le même statut que le territoire qu'il avait gouverné.' Ce jugement est bien doux en regard de l'explosion de colère du premier ministre contre Stanton pendant la guerre. Devant ses collègues, il traita Stanton de 'stupide, vaniteux, maladroit et intrigant'; il déclara

qu'il 'courait continuellement chez le gouverneur général raconter des histoires insensées sur des questions administratives et que, malheureusement, le gouverneur général était enclin à les écouter et à tenter d'intervenir de façon inconstitutionnelle.' Il faut néanmoins ajouter que, même si Stanton et le gouverneur général n'ont cessé de favoriser le recrutement du RFC et la cause de l'aviation militaire au Canada, ils se sont toujours gardés de paraître engager le gouvernement canadien à l'action. Stanton, répondant favorablement à l'un des plans d'instruction du colonel Merritt, écrivit: 'Veuillez ... comprendre que cela n'a rien à voir avec un futur Service d'aviation canadien, car Son Altesse royale sait que le gouvernement canadien n'envisage pas d'en créer un pour le moment.' De plus, il n'existe aucun indice de friction entre Stanton et le général Gwatkin, son contact principal au Quartier général de la Milice, ni entre le secrétaire militaire et des hommes tels que McCurdy, avec lesquels il était étroitement lié dans la recherche de recrues pour le RFC.³⁶

Une fois l'exigence du certificat de pilote disparue, le recrutement du RFC s'amplifia de façon marquée, à l'automne de 1916. À la fin de septembre, 12 ou 14 recrues partirent, suivies par un groupe de 32, à la mi-octobre, et par d'autres détachements, toute le reste de l'année. Or il arriva que cette recrudescence coïncida avec une période de lourdes pertes pour le RFC, durant les dernières phases de l'offensive de la Somme. On modifia de nouveau les règlements du RFC à la mi-novembre, cette fois à la suite de changements survenus dans l'organisation de l'instruction du corps d'aviation en Grande-Bretagne. Comme auparavant, on n'exigeait pas de certificat. Tous les candidats à un brevet devaient se rendre en Angleterre pour y être assermentés à titre de mécaniciens d'avion de 3^e classe, et affectés à l'Escadre des cadets du RFC, récemment formée, d'où ils passeraient à d'autres écoles. À la fin d'un cours préliminaire de quatre mois, ils seraient nommés sous-lieutenants dans l'Armée régulière, pour service dans le RFC. Ceux qui seraient jugés inacceptables en tant que pilotes pourraient être envoyés à un bataillon d'aspirants pour devenir officiers d'infanterie. On prévoyait le recrutement et la formation au pilotage de candidats considérés comme inaptes à un brevet. La limite d'âge maximum fut abaissée de 30 à 25 ans.³⁷

Le RNAS modifia lui aussi ses règlements de recrutement au cours de la dernière partie de 1916. Le 25 août, on créa le nouveau grade d'officier de section stagiaire - à peu près l'équivalent d'aspirant de la marine. Les détenteurs de ce nouveau grade étaient classés comme officiers, mais ne recevaient pas de commission. Celle-ci leur était accordée, lorsqu'ils obtenaient le grade de sous-lieutenant de section, après avoir terminé avec succès leur cours élémentaire outre-mer. Ceux qui rejoignirent le RNAS au Canada reçurent ce nouveau grade, à compter du début d'octobre. En novembre, le RNAS laissa tomber l'exigence du certificat de pilote. On annonça d'abord l'abandon de cette mesure, à titre temporaire, au cours des mois d'hiver. Cependant, elle ne fut jamais rétablie.³⁸

Bien que le RNAS et le RFC aient joui de la collaboration entière des services de la Marine et de la Milice dans leurs programmes de recrutement canadien, les aspirants eux-mêmes n'ont guère reçu d'aide officielle. Aux candidats acceptés dans l'aviation on fournissait un billet de chemin de fer pour le voyage de leur lieu d'origine à Ottawa. À partir de novembre 1915 jusqu'à l'abandon de l'exigence du

certificat, les candidats du RNAS s'entraînant dans l'une des écoles privées étaient admissibles à une indemnité de \$1.25 par jour, versée par l'Amirauté pendant les sept semaines passées à l'école. Il ne semble pas qu'on ait offert la même allocation aux candidats du RFC. En 1916, la ville de Toronto versa une prime spéciale aux élèves de l'École Curtiss. Cependant, cette aide était réservée aux citoyens de Toronto fréquentant l'école; ils touchaient \$8 par semaine, jusqu'à un maximum de \$64. Cette somme était versée après l'obtention du certificat et les archives de la ville montrent qu'elle a distribué \$1 472 à 23 élèves. À partir de mai 1916, le gouvernement canadien accorda une petite forme d'aide financière; les élèves qui obtenaient leur certificat au Canada et qui étaient acceptés par l'un ou l'autre des services aériens britanniques touchaient \$100. Ce règlement n'était pas rétroactif et ne s'appliquait pas aux élèves qui avaient obtenu leur certificat dans des écoles américaines. Seules 61 recrues furent admises.³⁹

Il est probable que le total combiné des recrues pour les années 1915-16 se situe aux alentours de 600 – soit un peu plus de 300 pour le RNAS, et de 350 ou plus dans le cas du RFC. De ce nombre, moins de 250 étaient des pilotes dûment brevetés. L'École Curtiss de Toronto en a formé un peu plus de la moitié; la plupart des autres ont obtenu leur certificat aux États-Unis.⁴⁰ L'existence de l'École Curtiss (et, à un moindre degré, celle d'écoles en Colombie-Britannique) semble avoir été le facteur principal dans la détermination de l'origine provinciale des recrues de ces premières années. En termes statistiques, l'Ontario et la Colombie-Britannique étaient de beaucoup surreprésentées dans les premières promotions. Les Ontariens, à eux seuls, comptaient plus de la moitié des recrues destinées aux deux services aériens, en 1915-16. Les Albertains et les Manitobains s'enrôlèrent en nombre supérieur à ce qu'on aurait pu attendre. Toutefois, les autres provinces fournirent un contingent inférieur à leur représentation statistique, en 1915-16; l'absence d'installations aériennes et de publicité de la part de l'aviation explique, en grande partie, cette situation.*

L'École Curtiss avait inauguré son programme d'instruction, en 1915, en important deux hydravions Curtiss, modèle F, des États-Unis à Toronto. Elle en ajouta un troisième une semaine plus tard. Ces avions volèrent de Hanlan's Point, jusqu'à l'une des îles du port de Toronto où l'on avait construit deux hangars. Quelques semaines plus tard, elle créait une section d'aéroplanes, juste en dehors de Toronto, à Long Branch, sur les bords du lac Ontario où, le 22 juin, le premier groupe d'élèves pilotes d'hydravions commença à s'entraîner à bord d'avions à roues. On lui céda un champ de tir que le ministère de la Milice y possédait et on y utilisa des biplans Curtiss JN-3 pour l'entraînement. Le champ de Long Branch, où l'on érigea trois hangars, peut être appelé, à juste titre, notre premier véritable aérodrome. Au cours de la saison de 1915, les élèves apprenaient à voler, à Hanlan's Point, quelque 200 minutes en duo, avant de rejoindre la section des aéroplanes où ils terminaient leur cours et passaient leurs épreuves. En 1916, on ferma la section des hydravions et les élèves firent tout leur entraînement à bord de JN-3.

À l'exception de l'examen de fin de cours de la FAI, tous les vols, à l'École Curtiss, se faisaient en duo. Les épreuves imposaient trois vols distincts en solo.

* Voir l'Appendice C, Tableaux I et VI.

Deux d'entre eux consistaient à décrire une série de chiffres huit, autour de deux poteaux situés à 500 mètres de distance. Au cours de ces envolées, il fallait stopper le moteur de l'avion, au moment de l'atterrissage ou avant, et arrêter l'appareil à moins de 50 mètres d'un point déterminé à l'avance. Durant la troisième envolée, l'élève devait monter au moins à 100 mètres d'altitude, puis fermer le moteur et réussir à se poser. Des observateurs nommés officiellement à cette fin surveillaient ces épreuves et on émettait les certificats au nom du *Royal Aero Club* du Royaume-Uni, qui représentait alors toutes les parties de l'Empire britannique, au sein de la FAI. La plupart des envolées avaient lieu tôt le matin et de la fin de l'après-midi, jusqu'au début de la soirée, afin d'éviter les périodes de vent. Ne disposant que de quelques avions, l'école ne permettait pas de réaliser des progrès rapides. Les pannes et le mauvais temps ralentissaient souvent les opérations. Les élèves passaient leur temps à attendre et, pour bon nombre d'entre eux, le cours durait plusieurs mois. L'instruction technique au sol était à peu près inexistante et il n'y avait aucun vol de nuit.

Les activités de l'école attiraient de grandes foules de spectateurs en fin de semaine. On peut juger de l'atmosphère de l'école et de l'enthousiasme enfantin qu'engendra l'aviation, les premières années, en lisant une histoire qui parut dans le *Globe* du 15 mai 1915, quelques jours après l'ouverture de l'école. 'On fait l'appel à 0500 heures' écrit le reporter chargé de raconter le début d'une journée d'entraînement en hydravions.

Il est souhaitable de profiter d'un temps vraiment calme pour enseigner aux novices, et les vents restent calmes pendant les quelques heures qui suivent le lever du soleil. En même temps, il faut rencontrer ces jeunes aviateurs pour constater l'enthousiasme et le zèle avec lesquels ils répondent à l'appel; ils sauteraient de leur lit encore plus tôt, si cela était nécessaire ...

Le rendez-vous a lieu au pied de l'avenue Spadina où une péniche à essence est amarrée ...

On entend 'l'ordre d'embarquement' et nous voilà partis pour le banc de sable de l'île. Dans le matin gris et calme, une barque à voile rallie le port et les oiseaux marins volent au-dessus de nos têtes ...

L'embarcation touche le rivage; nous sautons sur le sable et nous nous rendons au hangar. L'étape suivante de l'envolée survient - le réveil de George, le mécanicien, qui couche près de l'hydravion pour en assurer la surveillance. Quelques poignées de sable, mêlé à quelques bouts de corde de toutes sortes lancés contre la cloison de bois, provoquent une réaction rapide de l'intérieur; on atteint le but; on voit bientôt apparaître George éveillé ainsi sans façon; il se met en train de faire démarrer le moteur. C'est une opération qui exige de la patience, jusqu'à ce que le moteur soit réchauffé ...

'Embarquez' crie l'instructeur Pierce, qui a revêtu sa capote bleue, son passe-montagne et ses bottes de caoutchouc. Le lieutenant Smith* prend place dans l'hydravion, qui glisse sur le lac, d'abord lentement, puis de plus en plus vite, à mesure que le ronronnement du moteur s'intensifie. Cette machine peut flotter à 60 milles à l'heure sur l'eau, et à environ 65 milles à l'heure dans les airs. Tous ont les yeux braqués sur elle. 'Trente' ... puis elle

* Un certain nombre d'élèves détenaient un brevet d'officier de la Milice; d'où le recours aux grades militaires.

accélère; '40,' 'elle s'élance maintenant.' 'La queue s'élève.' 'Elle frôle la surface de l'eau.' 'Voilà qu'elle grimpe dans les airs.' 'Elle monte par sauts.' 'Diable, c'est la plus haute envolée jamais réussie.' 'L'appareil doit voler à 300 pieds.' 'Compare son altitude à la hauteur de l'immeuble de C.P. Rail.' Puis l'hydravion fait demi-tour pour rentrer en s'approchant doucement de la surface du lac. L'instructeur Pierce le met d'aplomb, à quelques pieds des ondes, et il amerrit en projetant de légères éclaboussures. Un instant plus tard, le lieutenant Smith saute sur le rivage. Son envolée n'a duré que six minutes.⁴¹

Le cours normal de l'école continua de comporter 400 minutes de vol, pendant les saisons de 1915 et de 1916. Cependant, la plupart des élèves de 1916 reçurent beaucoup plus que le nombre déclaré de minutes, grâce aux montants additionnels versés à même le Fonds de l'aviation canadienne du colonel Merritt. En janvier 1916, Merritt avait proposé au *War Office* de profiter de ce Fonds pour améliorer l'instruction fournie aux candidats du RFC au Canada; il était prêt à souscrire le coût de 30 heures supplémentaires de vol après l'obtention du certificat, en faveur de 5 à 10 élèves par mois. Le *War Office* répondit que cette offre constituerait 'une aide matérielle,' si ces heures de vol supplémentaires avaient lieu à bord d'"avions rapides." Aucun des 63 élèves qui obtinrent leur certificat, au cours de la saison de 1916 à cette école, n'approcha ces 30 heures supplémentaires envisagées par Merritt; ils étaient d'ailleurs presque tous destinés au RNAS, plutôt qu'au RFC. Toutefois, la grande majorité des pilotes jouirent d'heures de vol additionnelles mais, bien sûr, ils ne disposaient pas d'avions rapides. Près des trois quarts purent faire 480 minutes ou plus et près de la moitié, plus de 540 minutes. Treize comptèrent plus de 600 minutes; trois, plus de 720 minutes. Toutefois, aucun versement effectué à même le Fonds de l'aviation canadienne ne profita à des candidats de l'École Curtiss. Les droits ordinaires de \$400 restèrent les mêmes. C'est la compagnie Curtiss qui a probablement touché directement les montants prévus pour les autres heures de vol.⁴²

Durant les deux saisons que l'école fonctionna, il n'y eut aucun accident grave ou mortel, ce que est tout à l'honneur de l'excellence des instructeurs, dont la plupart venaient des États-Unis. L'instructeur en chef de l'école était Theodore C. Macaulay et, ses deux subordonnés, Bert Acosta et Guy Gilpatric.* L'école forma un total de 130 pilotes brevetés – 67, en 1915 et 63, en 1916. Parmi eux, 106 rallièrent le RNAS et 22, le RFC.† Bon nombre d'autres suivirent un entraînement partiel ou sont restés inscrits sur la liste d'attente de l'école, sans jamais avoir la chance de voler. La liste des élèves, comme celle des instructeurs, renferme le nom de personnages qui se sont illustrés plus tard, par exemple Robert Leckie et Wilfrid A. Curtis, qui méritèrent, durant la Première Guerre mondiale, des distinctions pour bravoure et qui devinrent chefs de l'État-major de l'Air du CARC au cours des années 1940.

* Acosta devint l'un des pilotes de l'amiral Richard E. Byrd, au cours de l'envolée transatlantique de l'*America*, en 1927. Connu de ses camarades sous le nom de 'Goggles,' Gilpatric avait obtenu son certificat de pilote avant la guerre, à l'âge de 15 ans. Après le conflit, il entreprit la rédaction d'œuvres d'imagination et créa le populaire 'Mister Glencannon,' mécanicien en chef du vaisseau imaginaire *Inchcliffe Castle*.

† Deux des diplômés de 1916 n'entrèrent ni dans l'un ni dans l'autre service aérien, à leur sortie de l'école.

Il est vrai que l'École Curtiss, de Toronto, a été la seule vraiment efficace de cette période au Canada, mais on en comptait un certain nombre d'autres. Une société de Montréal-Sud, connue sous le nom de *Canadian Aircraft Works*, qui semble avoir fabriqué deux ou trois aéroplanes de modèle *Caudron*, annonçait, dès novembre 1914, son école d'aviation et offrait de former des pilotes pour le compte du ministère de la Milice.⁴³ On sait peu de choses sur l'instruction qui s'y est donnée, si tant est qu'il s'y en est donné, mais cette école n'a produit aucun pilote diplômé. Plusieurs autres écoles surgirent à la suite de la nouvelle qui circula, au début de 1915, que le RFC – et plus tard le RNAS – cherchaient des pilotes brevetés au Canada. E.L. Janney, à sa rentrée d'Angleterre en février, déclara son intention de fonder une école, la première à être annoncée, après le début du recrutement au Canada. Le mini-établissement de Janney ouvrit ses portes pour les refermer la même année. Une petite école vit aussi le jour dans la région de Vancouver, sous l'égide de l'*Aero Club* de la Colombie-Britannique, les ressources financières provenant d'un groupe d'hommes d'affaires de Vancouver et d'une souscription publique. Une douzaine d'élèves disposèrent d'un seul appareil, durant l'été et l'automne de 1915. L'année suivante, un organisme patriotique sans but lucratif, connu sous le nom de *British Columbia Aviation School Ltd*, fut mis sur pied et offrit des actions sur le marché public. Son école fonctionna en 1916, à Coquitlam (Colombie-Britannique), 25 milles à l'est de Vancouver; lorsqu'elle abandonna ses cours en octobre, elle disposait de deux avions et comptait 22 élèves. Quelques-uns d'entre eux volaient en solo, mais aucun d'eux ne reçut de certificat. Cependant, le RFC et le RNAS acceptèrent éventuellement la plupart de ces candidats. On fonda d'autres écoles à Toronto, à Montréal, et à Vancouver, mais vu leur existence éphémère, elles n'eurent guère à offrir aux aspirants pilotes en quête de leur certificat.⁴⁴

Nous nous rappelons que bon nombre des futures recrues du RFC ou du RNAS, incapables d'obtenir leur certificat au Canada, se rendirent à des écoles américaines.* Plus de 100 Canadiens, candidats aux deux services aériens britanniques, reçurent leur certificat aux États-Unis, la plupart d'entre eux, aux Écoles Wright, Curtiss, et Stinson. En réalité, l'invasion canadienne des écoles d'aviation privées américaines, de juillet 1915 à juillet 1916, a été si intense que plus de la moitié des certificats de pilote accordés par l'*Aero Club of America* sont allés à des Canadiens cherchant à entrer dans le RFC et le RNAS.⁴⁵

Vu qu'il n'existait aucune 'liste recommandée' d'écoles d'aviation, les candidats au certificat étaient à peu près laissés à eux-mêmes. Même les meilleures écoles des États-Unis ne disposaient que de quelques avions et instructeurs et cette marée soudaine de Canadiens vint presque les submerger. Des moteurs capricieux, des accidents inévitables, et des périodes de mauvais temps interrompaient les leçons pendant des jours à la fois; pour tous les Canadiens, chaque jour perdu était frustrant et, pour quelques-uns du moins, creusait une autre brèche dans leur

* On sait que les écoles suivantes ont accordé au cours de 1915-16 des certificats à des Canadiens destinés aux services aériens: les Écoles Wright, de Dayton (Ohio), Augusta, (Georgie), Mineola (New-York), et Hempstead Plains (New-York); les Écoles Curtiss, de Newport News (Virginie) et Buffalo (New-York); l'École Stinson, de San Antonio (Texas); l'École Thomas, d'Ithaca (New-York); l'École Martin, de Griffith Park, Los Angeles (Californie); l'École Burns, de Los Angeles; et l'École Christofferson, d'Alameda (Californie).

mince porte-monnaie. L'École Wright, de Huffman Field, en dehors de Dayton, attira durant cette période bon nombre des nôtres, parmi lesquels on retrouve des pilotes aussi éminents que le seront D.M.B. Galbraith et A. Roy Brown, de Carleton Place (Ontario); J.O. Galpin et C.G. Bronson, d'Ottawa; Basil Hobbs, de Sault Sainte-Marie (Ontario); J. Lindsay Gordon, de Saint-Lambert (Québec); C.J. Creery, de Vancouver, et Kenneth F. Saunders, de Victoria. Exagérant quelque peu leur nombre, le *Sunday News*, de Dayton, affirme, le 3 octobre 1915, que 'Trente jeunes Canadiens fortunés suivent des cours d'aviation' et, d'après lui, l'un d'eux aurait dit que parmi 'les milliers de jeunes Canadiens' désirant s'engager dans les services aériens, 'nous sommes parmi ceux qui ont la chance d'avoir assez d'argent pour payer les cours et nos dépenses à l'école.' Lloyd Breadner, d'Ottawa, a été un autre élève de l'École Wright. Les lettres qu'il écrivit à ses parents font voir qu'il avait des soucis financiers (sa famille assumait le coût de son séjour à Dayton), mais surtout qu'il se plaignait des délais causés par un trop grand nombre d'élèves se disputant un trop petit nombre d'avions. Il décida de se rendre jusqu'au sommet: 'L'autre jour, je suis allé voir M. Wright et il m'a assuré que, désormais, l'école allait changer d'allure. Il a avoué qu'il ne s'en était pas occupé depuis un mois et que les instructeurs ne faisaient pas leur travail. Il m'a dit de ne pas m'inquiéter, que j'aurais terminé avant le 1^{er} décembre.'⁴⁶ Or il arriva que, à ce moment même, Orville Wright travaillait activement à se départir de ses actifs dans la compagnie Wright. En fait, Breadner ne reçut son certificat que le 28 décembre, mais dès janvier, il était en route vers l'Angleterre où il suivit son instruction avancée dans le RNAS.

En même temps que Breadner et ses compagnons préparaient leur certificat à l'École Wright, d'autres Canadiens s'exilaient encore plus loin. Joseph Gorman, d'Ottawa, J.A. Harman, de Toronto, J.E. Walker, de Montréal, et H.W. Mackenzie, de Victoria, trouvant l'École de Dayton trop encombrée, se rendirent, en novembre, à l'École Stinson, à San Antonio. Ils furent les quatre premiers élèves de Marjorie Stinson, fameuse pionnière de l'aviation, qui n'était alors qu'une adolescente. Leur succès et l'excellence de cette école attirèrent bientôt d'autres Canadiens à San Antonio, mais nos compatriotes n'eurent pas tous la chance de recevoir une aussi bonne formation. Alfred W. Carter et Thomas R. Shearer, tous deux originaires de Calgary, qui avaient été condisciples à Queen's University, firent partie du groupe de Canadiens qui fréquentèrent un genre d'école bien différent à Saint-Augustine, en Floride. Après avoir été acceptés dans le RNAS, ils empruntèrent \$1 000 chacun et partirent en janvier 1916. Carter se rappelle que:

Dès leur arrivée ... on leur demanda de verser \$400.00 d'avance, ce que nous fîmes. Il s'agissait d'une entreprise montée par un escroc d'âge moyen, du nom de Benedict. Son fils était soi-disant instructeur. Nous étions dix Canadiens et quelques Américains. Notre argent a permis de débaler le fuselage et le moteur d'un avion. On nous mit au travail qui consistait à mesurer les câbles de décollage et d'atterrissage que nous déroulions d'un cylindre, et à les épisser, à monter l'appareil, à installer le moteur, tout cela sous la direction d'un mécanicien engagé qui connaissait tout à propos des avions ... On considérait toutes ces tâches comme un entraînement valable.

Après de longs délais, y compris le remplacement du train d'atterrissage à flotteur par un autre à roues et, 'à la suite de maintes menaces, quelques-unes physiques,' Carter réussit à convaincre l'instructeur hésitant de prendre l'air.

Nous partîmes tôt un bon matin, vent nul, marée basse, etc.; je m'assis à côté de Benedict [l'instructeur] ... Nous longeâmes la grève. Nous décollâmes et parcourûmes environ un mille, balançant d'un côté à l'autre, plongeant et grimpant, avant qu'il réussisse à peu près à le stabiliser au ras du sol; il ferma le moteur et pouf sur le sable. Il était pâle comme la mort et tout tremblant. Je croyais, dans mon ignorance naïve, que c'était parfait. Ce qui est pourtant arrivé, c'est qu'il a décollé par accident et, ne sachant pas piloter, il avait follement manœuvré les commandes, mais il avait été mal pris, jusqu'à ce qu'il ait pu approcher l'appareil du sol et terminer toute l'affaire. Nous roulâmes vers le groupe d'élèves qui étaient en grande joie de voir enfin l'instruction commencer.⁴⁷

L'instructeur annonça immédiatement, et de façon compréhensible, que les premières leçons se restreindraient à des roulements 'queue en l'air,' afin d'acquérir une idée du fonctionnement de l'appareil. Cependant, au cours du premier essai, l'avion donna dans une flaque d'eau laissée par la mer, renversa et se désintégra. Leur fortune empruntée presque dilapidée, Carter et Shearer 'réussirent à se faire rembourser un certain montant par Benedict, en le menaçant dans sa chambre' et ils regagnèrent Ottawa. Ils reçurent tous les deux un brevet du RNAS et partirent pour outre-mer, au printemps de 1916.⁴⁸

La construction aéronautique canadienne était dans le même état embryonnaire que l'instruction aérienne. Il est vrai que ce secteur connut des activités dispersées dans différentes parties du Canada, entre 1914 et 1916, mais le seul travail important à cet égard eut lieu à Toronto. Au printemps de 1916, *Polson Iron Works*, société d'ingénierie et de construction maritime bien établie, conçut, assembla et essaya un aéroplane connu sous le sigle MFP, biplan biplace à traction, remarquable par la tubulure d'acier de son fuselage. On sait que cette compagnie construisit deux de ces appareils, chacun étant de conception quelque peu différente; il se peut qu'elle en ait produit d'autres. En plus des envolées d'essai, effectuées de Toronto, on utilisa un ou plusieurs de ces appareils à Hempstead Plains (New-York), et on annonça cette machine dans une revue américaine d'aviation en 1916, mais nous n'avons découvert aucune indication de vente.⁴⁹

Cependant, le principal fabricant d'avions fut *Curtiss Aeroplanes and Motors Ltd*, de Toronto. On se rappellera qu'en mars 1915, l'Amirauté commanda 50 Curtiss JN-3 à cette compagnie. En fait, celle-ci n'en produisit que 18, et il est possible que 6 d'entre eux aient été détournés vers le RFC, qui avait suivi l'exemple du RNAS, en plaçant ses commandes auprès de la société Curtiss américaine. En 1915, l'usine Curtiss de Toronto conçut et fabriqua un bombardier biplan triplace, bimoteur à traction, pour le compte des services britanniques et le baptisa *Curtiss Canada*. Il devait servir de compagnon terrestre aux hydravions bimoteurs que la société mère américaine fournissait à l'Amirauté. L'essai du prototype eut lieu à Long Branch, au début de septembre 1915, et l'appareil fut ensuite livré au *War Office*. On construisit 11 autres avions appelés Modèle C-1, 10 pour le *War Office* et 1 pour l'Amirauté. Celle-ci en commanda 25 autres et le contrat fut de nouveau

accordé à l'usine de Toronto. Toutefois, en juin 1916, l'Amirauté annula ce contrat avant la production d'un seul de ces appareils. La firme torontoise continua de fabriquer des pièces pour le compte de la société mère des États-Unis, mais elle ne semble pas avoir produit d'autres avions après l'annulation de la commande des appareils canadiens, au milieu de 1916. À l'époque, la compagnie comptait 600 employés.⁵⁰

En décembre 1916, Ottawa prêta au gouvernement britannique la somme d'un million de dollars pour l'acquisition d'une grande partie de l'actif de l'usine Curtiss de Toronto. La nouvelle société, *Canadian Aeroplanes Ltd*, releva de la direction de l'*Imperial Munitions Board* (IMB),* à titre d'élément essentiel de l'accord anglo-canadien touchant la création d'une école du *Royal Flying Corps* au Canada. Les pourparlers aboutissant à cette transaction, qui occuperont une grande partie du chapitre 3, étaient en marche depuis le début de 1916, l'IMB servant d'intermédiaire entre les deux gouvernements. Cette commission avait insisté pour que l'on détournât les commandes britanniques d'avions des États-Unis vers une entreprise possédée par le gouvernement du Canada. Borden et le *War Office* acceptèrent en principe cet argument et, le 12 décembre, après l'agrément de l'entente visant la mise sur pied d'escadrilles d'instruction du RFC, l'accord touchant le soutien d'une fabrique d'avions suivit de près. De fait, le 25 novembre, on autorisa l'IMB à placer, auprès d'une compagnie canadienne, une commande de 200 avions d'instruction de modèle Curtiss. La nouvelle société ne tarda pas à acquérir les droits de fabrication d'un appareil modelé sur le biplace d'entraînement Curtiss JN-4; la production du JN-4 et de ses pièces, qui constituait le gros du travail de la *Canadian Aeroplanes* était, en grande partie, conçue pour répondre aux besoins du RFC.⁵¹

La *Canadian Aeroplanes* réussit – avec une efficacité remarquable – la première production en série et l'exportation massive d'avions de toute l'histoire aéronautique canadienne. Notre gouvernement, dont le *Toronto World*, parmi d'autres journaux, qualifiait l'attitude 'vis-à-vis du progrès l'aviation militaire de négative et de déplorable ... pour le Canada en tant que nation',⁵² avait soutenu la formation d'une nouvelle compagnie de construction aéronautique et fournissait maintenant quelques installations d'entraînement, dans le cadre du plan d'instruction du RFC au Canada. Néanmoins, il s'agissait de mesures plutôt restreintes et peut-être même, en termes nationaux, rétrogrades. Il semblait peu probable qu'elles réussissent à réduire les critiques au silence.

* L'*Imperial Munitions Board* fut mis sur pied le 30 novembre 1915. Il servait d'agent pour les acquisitions britanniques de munitions et d'autres matériels de guerre au Canada et il en surveillait la production. Bien que relevant du ministère anglais des Munitions, son personnel, y compris la direction, était canadien.

Sir Sam Hughes, le lobbyisme, et la politique aéronautique du Canada 1914-16

Le caractère et la personnalité de sir Sam Hughes ont marqué la politique aéronautique canadienne des années 1914-16. Ce fut un homme bizarre, excessif, théâtral, et inconstant, formidable harangueur sur la place publique aussi bien qu'aux Communes, ardent partisan, capable d'exciter, d'amuser, de déconcerter, ou d'exaspérer ses amis conservateurs, sans parler de l'Opposition. Il avait été un bon athlète dans sa jeunesse; d'abord instituteur, il était passé à la rédaction d'un journal; ce fut l'une des plus puissantes figures du Toryisme orangiste du centre de l'Ontario. Il semble qu'il se soit perçu lui-même avant tout comme un homme d'action. Il avait fait partie de la Milice depuis l'âge de 30 ans. Sa nomination au poste de ministre de la Milice et de la Défense, en 1911, fut, en quelque sorte, le couronnement de sa carrière militaire – qui n'a pas manqué d'être controversée – et il s'est lancé dans sa tâche avec un grand enthousiasme, redoublé par le déclenchement des hostilités et les possibilités d'action sur une scène plus vaste.

Immensément fier de la participation du Canada à la guerre et de la contribution que notre pays y apportait, Hughes gardait si jalousement ses pouvoirs de ministre que ses collègues du Cabinet, y compris le premier ministre sir Robert Borden, lui laissaient d'ordinaire carte blanche. Tout en étant sans conteste un ardent patriote toujours à l'affût de mauvais emplois possibles de troupes canadiennes de la part de l'État-major impérial, il recherchait en même temps les honneurs et les avantages de l'Empire. Aussi bien au pays que dans la lourde atmosphère de la métropole, il était très sensible aux louanges et à la flatterie. Il n'était pas très judicieux dans le choix de ses amis et de ses associés et certains de ceux à qui il a confié, au début de la guerre, des postes d'autorité ou d'influence ont trompé la confiance qu'il avait mise en eux, ce qui contribua à affaiblir sa propre position politique. Sa conduite ministérielle était peu orthodoxe; il préférait couper court aux façons de procéder établies et diriger son ministère à la manière d'une baronnie féodale. Étant donné qu'il prenait souvent conseil de personnes étrangères au milieu gouvernemental, il était difficile pour ses fonctionnaires, sans parler de ses collègues du Cabinet, de s'assurer constamment de l'étendue des engagements qu'il prenait en son nom et en celui de gouvernement envers une multitude de projets.

Le principal conseiller militaire de Hughes a été le major-général G.W. Gwatkin, chef de l'État-major général et officier britannique, comme tous ses prédécesseurs (à l'exception du général sir William Otter). D'une grande intelligence et

d'une patience exemplaire, Gwatkin rendit un service loyal, mais peu facile, à son ministre inconstant, ne laissant paraître ses sentiments que de temps en temps dans une remarque mi-figue mi-raisin, ordinairement écrite pour corriger la confusion causée par l'une des initiatives intempestives de Hughes. Gwatkin était à la fois compétent et réfléchi. Malheureusement pour ceux qui espéraient voir naître une aviation canadienne, il prétendit, dès le début de la guerre, que ce n'était pas un domaine où le Canada devait s'engager et cela pour des raisons plus fondamentales que le désappointement causé par le bref penchant que le ministre avait manifesté à l'égard du Corps d'aviation canadien. Son attitude ne permettait pas de croire que le ministère de la Milice lui-même allait accorder son appui à une aviation canadienne, malgré la présence d'officiers tels que le colonel G.S. Maunsell.

Gwatkin n'a jamais exprimé complètement ses vues à cet égard, avant 1916. Toutefois, ses lettres et ses remarques antérieures fournissent d'amples témoignages de son opposition. Vers la fin de septembre 1914, le lieutenant-colonel P.E. Thacker, officier canadien détaché au *War Office*, fit parvenir au ministère des renseignements touchant le matériel, les effectifs, et le coût d'une 'Section d'aéroplanes' pour le Canada. En transmettant les notes de Thacker à Maunsell, Gwatkin se contenta d'observer, d'une façon quelque peu ambiguë, que 'vous pouvez faire ce que vous voudrez des documents ci-inclus.'¹

Des preuves plus explicites de l'hostilité de Gwatkin à l'égard des initiatives que prenait le Canada dans le domaine de l'aviation ressortent de la discussion d'une proposition faite par la compagnie Burgess, de Marblehead, Massachusetts, affaire qui nous révèle pour la première fois les vues de Borden sur le sujet. On se rappellera que Hughes avait autorisé E.L. Janney à acheter le premier appareil militaire canadien de cette société, un Burgess-Dunne. Prévoyant la possibilité d'autres ventes, cette entreprise approcha le premier ministre et le ministre suppléant de la Milice, J.D. Hazen, et proposa que le gouvernement du Canada acquière 12 appareils Burgess, montés par des pilotes américains et, d'un seul coup, se dote d'une arme aérienne. Borden demanda au colonel Maunsell de rédiger, pour sir George Perley, haut commissaire suppléant à Londres, un câblogramme dans lequel il exposerait cette nouvelle proposition et solliciterait l'avis du *War Office*. Au texte de Maunsell, le premier ministre ajouta cette phrase importante: 'Nous n'avons pas de service aérien et nous ne croyons pas souhaitable de tenter d'en organiser un au cours de la guerre.' La réponse du *War Office* ne relève pas cette déclaration de principe; elle affirme simplement que les appareils Burgess-Dunne coûtent cher et sont peu sûrs. En annonçant à Edward Slade, président de la compagnie Burgess, que sa proposition avait été rejetée, Gwatkin mit sur le dos du *War Office* la responsabilité de cette décision. 'Le *War Office* déconseille la mise sur pied d'une escadrille d'avions, écrit-il, et nous avons l'intention, pour le moment du moins, d'abandonner cette idée.'²

Auprès de R.B. Bennett, député conservateur de Calgary-Est, le chef de l'État-major général fut plus direct. Dans une lettre qu'il lui adressa en décembre, Bennett lui demandait s'il appuierait le projet de formation du corps d'aviation de l'Alberta. Gwatkin répondit nettement qu'il n'était pas 'en faveur de la création d'un corps d'aviation militaire dans le District militaire N° 13, ni ailleurs au Canada - pour le moment. Il y a tant d'autres choses à faire.' Par exemple, on

vient de demander à l'Alberta de mettre sur pied 'deux autres régiments de fusiliers à cheval et trois autres bataillons d'infanterie.'^{*3}

La vérité est que le gouvernement, et en particulier le ministère de la Milice, étaient submergés par la tâche à laquelle ils faisaient face et qu'il leur restait peu de temps et de patience pour l'aviation. Le premier contingent du Corps expéditionnaire canadien partit pour l'Angleterre le 3 octobre; trois jours plus tard, le gouvernement offrait un deuxième contingent de 20 000 hommes. La mobilisation et l'instruction préliminaire de ces troupes, ainsi que des renforts autorisés de 30 000 hommes, exigèrent toute l'attention de Gwatkin et de ses subordonnés, et cela jusqu'aux premiers départs du deuxième contingent pour l'Angleterre, en avril 1915.

Dans l'ambiance frénétique de ces quelques mois, les nombreuses questions et suggestions touchant l'aviation qui parvinrent à Ottawa furent vite expédiées, sauf le projet proposé par J.A.D. McCurdy, l'un des pionniers de l'aviation canadienne devenu administrateur de la *Curtiss Aeroplane Company*, de Hammondsport (New-York). Le 21 décembre, McCurdy communiqua à Sam Hughes les grandes lignes d'un plan visant à combiner un corps d'aviation à une industrie aéronautique nationale: 'En tant que Canadien, j'ai toujours désiré faire tout ce que je pouvais pour le Canada. À cette fin, après avoir consulté mes partenaires, j'ai décidé que l'établissement d'une fabrique d'aéroplanes au Canada contribuerait grandement à faciliter la recherche et l'acquisition d'appareils par le gouvernement canadien, si vous optiez un jour pour la création d'un corps d'aviation qui travaillerait de concert avec le deuxième contingent et ceux qui le suivront.' Ce que McCurdy désirait le plus ardemment était une garantie portant que, si une filiale de la société Curtiss s'installait au Canada, 'nous obtiendrions une commande pour la fabrication et l'équipement des aéroplanes d'une escadrille.'⁴

Au cours de l'entrevue qu'il lui accorda, Hughes conseilla à McCurdy de rencontrer le premier ministre. Lorsqu'il écrivit à Borden, McCurdy prétendit que Hughes avait honoré son projet 'de sa sympathie cordiale et de son approbation.' Il vit le premier ministre au moins à deux reprises au cours des deux mois suivants et, le 3 février 1915, il lui exposa officiellement sa proposition. La compagnie Curtiss projetait d'aménager, à Toronto, une usine pouvant produire quatre appareils par semaine. Les directeurs souhaitaient signer avec le gouvernement un contrat pour la construction de huit aéroplanes et pour tous autres appareils requis au cours des cinq prochaines années. De plus, 'la compagnie offre ses services en vue d'aider le gouvernement à organiser et à instruire un corps d'aviation et elle s'engage à former, à ses propres frais, un aviateur choisi par le gouvernement pour chaque appareil acheté.' C'est une offre que Borden pouvait refuser et c'est ce qu'il fit en annonçant à McCurdy que, 'jusqu'à présent,' le Canada 'n'a pas décidé de commander d'aéroplanes ni à des fins militaires, ni à des fins navales.' Toutefois, il promit de transmettre le plan Curtiss à l'Amirauté et au *War Office*. De fait, l'Amirauté donna à la société Curtiss, de Hammondsport, une commande impor-

* Gwatkin était à demi convaincu que son ministre avait encouragé les Albertains dans leur projet. Lorsqu'on sollicita le patronage du gouverneur général en faveur de l'aviation de l'Alberta, Gwatkin demanda au secrétaire militaire de Hughes: 'Le ministre aurait-il par hasard accordé son appui au soi-disant "Corps d'aviation albertain"?'; Gwatkin à Winter, 31 mars 1915, QG 6978-2-9, APC RG 24, vol. 2033.

tante et elle confia la construction de 50 de ces appareils à sa nouvelle filiale de Toronto. Pour le moment, McCurdy abandonna son projet de création d'un corps d'aviation canadien.⁵

En même temps que McCurdy plaidait et perdait sa cause, la Direction de l'Aéronautique militaire du *War Office* faisait le premier pas sur la voie d'une intervention de ce genre. Comme nous l'avons vu, le 22 octobre 1914, Gwatkin avait pris sur lui de dire à la société Burgess que le gouvernement avait abandonné toute idée de se doter d'un corps d'aviation canadien, parce que le *War Office* lui avait déconseillé de le faire. C'était peut-être un prétexte commode pour expliquer l'échec du projet d'aviation de E.L. Janney. Cependant, le 23 octobre, lord Kitchener lui-même, secrétaire d'État à la Guerre, approuvait l'idée d'une escadrille canadienne. La cause inconsciente de cette décision était un Anglais, du nom de Griffith Brewer, qui avait des relations canadiennes. Celui-ci avait obtenu son certificat d'aviateur à l'École d'Orville Wright, à Dayton (Ohio), en août 1914. À son retour en Angleterre, Brewer réussit à obtenir de l'*Aeronautical Society* de Grande-Bretagne, une lettre qui le disait un homme 'honnête et sérieux' et qui lui permit d'avoir une entrevue avec le lieutenant-colonel Sefton Brancker, directeur adjoint de l'Aéronautique militaire. Il projetait d'organiser une escadrille canadienne sous le nom d'emprunt de '*Brewer's Exhibition Flights*,' d'entraîner des hommes en secret à Dayton, en Floride et en Californie durant l'hiver, puis de les envoyer outre-mer former une escadrille nationale. Il promit à Brancker que 'tout cela peut se faire en douce si l'on choisit des recrues discrètes.' Brancker ne s'arrêta pas à l'idée de faire passer des hommes en contrebande à la frontière des États-Unis où ils iraient s'entraîner, mais la formation d'une escadrille canadienne l'intéressa au point qu'il en discuta personnellement avec Kitchener. À la suite de cette conversation, Brancker nota que 'Le S. d'État ... accepte qu'on approche le Canada en vue de former une escadrille au sein des forces canadiennes.'⁶

Aucune mesure immédiate ne suivit cette conversation intéressante avec Kitchener, peut-être parce que le câblogramme de Borden, du 9 octobre, avait découragé Brancker et ses collègues. Mais l'idée faisait son chemin. Le lieutenant-colonel C.C. Marindin, officier supérieur de l'État-major britannique, qui avait été le premier à étudier la proposition de Brewer, y revint dans un contexte tout à fait différent quelques mois plus tard. Ce fut l'envoi en Angleterre des membres de l'Unité d'aviation sud-africaine au service de l'Empire qui réveilla son intérêt.* D'après Marindin, 'vu qu'aucune des forces des dominions ne possède sa propre unité aérienne, il semble possible d'utiliser dans le RFC les aviateurs et les mécaniciens qu'elles peuvent fournir, ce qui contribuerait en même temps à favoriser la coopération impériale.' Il proposa donc de convertir le RFC en une force impériale.

Le projet de Marindin fit l'objet d'un mémoire qu'il présenta aux membres de la Direction de l'aéronautique militaire, le 3 août 1915. À son avis, il fallait approcher

* Cette unité, organisée avant la guerre, participa à la campagne de l'Afrique allemande du Sud-Ouest, qui connut une fin heureuse en juillet 1915; par la suite, cette unité fut démobilisée et la plupart de ses officiers, puis de ses sous-officiers et hommes de troupe, furent envoyés en Angleterre poursuivre leur entraînement. Éventuellement, ils formèrent le Corps d'aviation sud-africain qui devint la 26^e Escadrille (sud-africaine) du RFC; elle servit en Afrique allemande de l'Est; *War in the Air*, III, 15-16, 19.

le Canada, l'Australie, et la Nouvelle-Zélande pour savoir s'ils seraient prêts à recruter les officiers et les hommes nécessaires à une escadrille. Les escadrilles nationales ainsi formées 'feraient partie du RFC, mais ... elles devraient recevoir une désignation particulière, par ex. la 29^e Escadrille (canadienne).' Ces escadrilles seraient équipées et entretenues par le RFC et les frais qu'elles susciteraient seraient imputés sur la caisse impériale. Selon lui, 's'il n'était pas possible de lever quatre escadrilles, l'Afrique du Sud et le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande pourraient combiner leurs forces.'

Seuls les fonctionnaires aux finances pouvaient trouver des objections à ce plan. À leur avis, le gouvernement impérial ne devait pas supporter tout le fardeau du coût de ces escadrilles nationales, parce que les dominions assumaient déjà les dépenses des forces qu'ils envoyaient outre-mer. Ils proposèrent, comme moyen de rechange, que le ministère des Colonies, en approchant les dominions, 'présume que les colonies verseraient la solde, mais que le gouvernement impérial fournirait et entretiendrait, à ses frais, tout le matériel (sauf les effets personnels des officiers et des hommes).'

⁷

Le 18 septembre 1915, le secrétaire aux Colonies transmet au haut commissaire canadien, sir George Perley, l'idée de Marindin comportant la modification précitée, ainsi que des renseignements touchant la question générale du recrutement du RFC dans les dominions. Après avoir énuméré les conditions selon lesquelles les Canadiens, à titre individuel, pourraient rejoindre le RFC, la proposition du *War Office* continue: 'Toutefois, il est possible que les gouvernements des dominions désirent lever des unités d'aviation complètes, indépendantes ou mixtes. Dans ce cas ... l'*Army Council* serait heureux d'accepter l'offre de ces unités ... Celles-ci feraient partie de l'organisation générale en tant qu'unités du *Royal Flying Corps*, car il faudrait qu'elles relèvent et soient à la disposition de l'officier général commandant ce Corps. Aux fins de retenir les liens de ces unités avec leur pays respectif, on leur attribuerait une désignation distinctive.'

Cependant, ce plan n'assurait pas nécessairement la création d'une escadrille entièrement canadienne. Le RFC se réservait le droit de muter des hommes à l'extérieur des escadrilles ou d'y affecter 'des officiers et des hommes qui n'avaient aucune appartenance territoriale.' L'étendue des pertes pourrait rendre cette dernière mesure obligatoire et, du moins au début, il pourrait être impossible de trouver des officiers nationaux qui auraient une expérience suffisante pour occuper des postes supérieurs. De plus, si les officiers des dominions restaient cantonnés dans leur escadrille, ils n'auraient guère de chances d'avancement. Ces conditions étant assurées, la responsabilité de la solde et des effets personnels revenant aux dominions, le *War Office* invitait ceux-ci à participer.⁸

C'était donc là l'occasion de créer, à un coût relativement bas, le noyau d'un corps d'aviation canadien dans les cadres du RFC.* La question fut soumise au

* Le gouvernement de l'Australie saisit cette occasion, 'surtout pour des raisons nationales,' puisqu'il existait une politique permanente interdisant la mutation des hommes des forces australiennes aux forces britanniques. L'historien australien officiel relate que, dès la réception de l'invitation du *War Office*, 'le gouvernement australien, comprenant la valeur d'une force aérienne pour l'instruction à venir, de même que durant la crise actuelle, adopta promptement cette idée.' Le 27 décembre 1915, il s'engagea à fournir une escadrille qui se forma et s'entraîna par la suite en Égypte. Elle servit au Moyen-Orient en tant que 67^e Escadrille (australienne) du

major-général Gwatkin et au lieutenant-colonel E.A. Stanton, secrétaire militaire du gouverneur général qui, à cette époque, s'occupait du recrutement du RFC au Canada. Ni l'un ni l'autre de ces officiers britanniques n'était favorable à ce projet, bien que, d'après Stanton, le gouvernement canadien dût aider les écoles d'aviation. Ils recommandèrent qu'au moins pour le moment, on ne fasse aucun effort pour mettre sur pied une escadrille ou toute autre unité du RFC.⁷ Ces quelques mots dépourvus de toute explication réglèrent le sort de la proposition britannique. Ils venaient s'ajouter à deux recommandations visant le recrutement du RFC au Canada. Toute cette question fut traitée d'une façon sommaire – voire superficielle. Le même jour où Gwatkin signait ces recommandations, 'le ministre en conseil les approuva'⁸ et le document qui anéantit le projet porte la même note vigoureuse 'OK S.H.', qui avait créé le Corps d'aviation canadien.

Sauf une soudaine reconversion du ministre à la cause de l'aviation, c'est Gwatkin qui l'aura emporté.⁹ Seule une initiative du premier ministre et du Cabinet ou une forte pression du public, ou les deux à la fois, pourraient modifier la décision du ministère de la Milice et, à la fin de 1915, ni l'une ni l'autre intervention n'était probable.⁹

Et pourtant, quelques mois plus tard, le gouvernement devait retraiter de cette position; encore quelque temps et la politique du ministère sera complètement révisée. D'une façon générale, l'expansion de l'aviation a été si rapide et son importance grandissante si manifeste qu'il n'était plus possible d'adhérer à une

RFC et, plus tard, en tant que 1^{re} Escadrille du Corps d'aviation australien. Trois autres escadrilles de l'AFC combattirent sur le Front occidental à partir de la fin de 1917 jusqu'à l'issue du conflit, et des escadrilles d'instruction de réserve restèrent en Angleterre. Même avant la guerre, le gouvernement australien avait formé sa propre école centrale d'aviation, à Point Cook, près de Melbourne. Ses premiers diplômés partirent pour la Mésopotamie à l'appel du vice-roi des Indes. Cette demi-section australienne sera ultérieurement incorporée à la 30^e Escadrille, RFC. D'après son historien, l'AFC 'formait une partie de l'Armée impériale australienne, bien que la plupart de ses escadrilles eussent servi séparément l'une de l'autre, sous les ordres ... de la *Royal Air Force*'; F.M. Cutlack, *The Australian Flying Corps in the Western and Eastern Theatres of War, 1914-1918* 3^e éd., *The Official History of Australia in the War of 1914-1918*, VIII (Sydney: Angus and Robertson, 1934), 1-2, 11, 31-2, 175-84, 213, 422-3.

* L'expression 'ministre en conseil,' qui pourrait laisser croire à une étude de la question par le Cabinet, s'applique en réalité à la nouvelle méthode de Hughes de s'acquitter de sa tâche de président du Conseil de la Milice. Depuis le début de 1914, il avait ignoré le Conseil et il n'existe aucun procès-verbal pendant la période allant de 1914 à 1916, sauf pour les réunions qui eurent lieu en 1916, lorsque le premier ministre, en l'absence de Hughes, convoqua le Conseil et dirigea ses délibérations. Les procès-verbaux reprennent en janvier 1917, peu de temps après le départ de Hughes du Cabinet.

Au lieu des réunions du Conseil de la Milice, Hughes convoquait ce que Gwatkin qualifia, une fois, de rencontres sans cérémonies pour disposer des affaires que le Conseil, dans d'autres circonstances, aurait traitées lui-même. Ce n'est pas à dire qu'une réunion officielle du Conseil aurait adopté une autre ligne de conduite à l'égard de la proposition britannique invitant les Canadiens à s'enrôler dans le RFC. Et pourtant, on prit soin d'assurer que les délibérations seraient confinées à un petit groupe de personnes et, étant donné les attitudes des gens concernés, on assura également qu'il n'y aurait aucune discussion. Il est aussi probable qu'aucun ministre du Cabinet, hormis Hughes, n'ait été mis au courant de cette façon de procéder.

† Fait ironique, en 1920, Gwatkin deviendra le premier et le seul inspecteur général de l'éphémère Corps d'aviation canadien.

ligne de conduite purement négative. Des pressions s'exercèrent d'un certain nombre de directions, mais aucune d'elles en particulier n'était suffisamment forte pour fair pencher la balance; elles l'étaient juste assez pour amener les autorités canadiennes à réfléchir sur l'aviation. En 1916, la guerre aérienne commença à prendre une ampleur spectaculaire, en particulier sur le Front occidental. Inévitablement, les officiers supérieurs du RFC étaient ouverts aux idées que tout Canadien entreprenant pourrait proposer en vue d'en arriver à une meilleure utilisation de nos effectifs. Bon gré mal gré, d'abord le haut commissaire à Londres, puis le gouvernement, à Ottawa, trouvèrent nécessaires de réagir à ces plans jusqu'à ce que, à la fin, la rentrée imprévue de Sam Hughes sur la scène de l'aviation vienne forcer la main des autorités canadiennes.

Cependant, avant que les événements ne prennent cette tournure, le gouvernement dut céder quelque peu à une campagne montée au pays en faveur d'une politique aéronautique plus positive. Elle avait été lancée et était menée par le colonel William Hamilton Merritt; il se servit d'un mouvement qu'il avait mis sur pied, à la fin de 1915, et qui s'appelait le Fonds canadien de l'aviation. Merritt, petit-fils du constructeur du canal de Welland, était un ingénieur minier bien connu qui avait eu une brillante carrière militaire. Il avait servi dans la campagne de la Rébellion du Nord-Ouest et la guerre d'Afrique du Sud, avait commandé la Garde du corps du gouverneur général et avait été président de l'Association de la cavalerie canadienne et de l'Institut militaire canadien. Avant la guerre, il avait formé la Ligue canadienne de la Défense pour éveiller 'la conscience de la milice' au Canada, et en particulier pour obtenir l'adoption du service militaire universel obligatoire. Après l'ouverture des hostilités, il défendit cette cause avec un zèle infatigable. Il se découvrit également un nouvel enthousiasme pour l'aviation.

Lorsque la guerre survint, Merritt était en Suisse. Comme il le déclara à sir Robert Borden, son séjour dans ce pays lui avait permis de constater 'les changements remarquables que l'avènement des avions avait apportés à la guerre.' Après avoir été officier de cavalerie pendant plus de 30 ans, il présentait facilement (ce que bien d'autres officiers canadiens plus jeunes ne faisaient pas) la révolution soulevée par cette arme nouvelle, surtout dans sa fonction de reconnaissance. Ce qui l'a aussi frappé, ce furent 'les résultats splendides obtenus par l'aviation militaire auprès du peuple suisse qui aide le gouvernement' à acheter des avions, grâce à une souscription publique. En rentrant au Canada, il prit sur lui de scruter la situation de l'aviation dans notre pays ainsi que l'attitude du gouvernement à son égard. Il alla de Montréal à Vancouver, s'adressant à tous les gens qui connaissaient quelque chose à l'aviation ou qui étaient susceptibles de s'y intéresser. Parmi beaucoup d'autres, il rencontra McCurdy, Gwatkin, Kingsmill, et probablement Maunsell, de même qu'un grand nombre de politiciens et d'hommes d'affaires. Merritt se rendit compte que le gouvernement ne faisait rien, ou bien peu de choses. Son appréciation de l'attitude officielle, qu'il répandit plus tard dans le public, n'était pas inexacte: 'Le gouvernement prétend que le Canada a tout fait pour relever les diverses branches du service, que l'aviation étant toute nouvelle, la meilleure chose à faire était de laisser cette question entre les mains des représentants de l'Amirauté et du *War Office* britanniques qui étaient au Canada.'¹⁰

Convaincu qu'on avait besoin de son énergie, Merritt créa le Fonds de l'aviation canadienne pour éveiller le public et le gouvernement à l'importance de l'aviation militaire et les pousser à faire quelque chose. Sa première tentative de gagner l'appui du gouvernement lui attira des mots mielleux de sir George Foster, premier ministre suppléant, mais rien de plus. Le 3 août 1915, Foster lui écrivit: 'Le gouvernement du Canada n'a aucune objection à la proposition de créer un Fonds et de commencer immédiatement l'instruction des troupes en vue d'assurer le progrès de l'aviation au Canada. Au contraire, il voit d'un bon œil tous les efforts sérieux et intelligents qui viennent stimuler le travail dans cette direction, se rendant compte que cette arme a déjà montré de grandes capacités en matière de reconnaissance, d'opérations défensives ou offensives ... En écrivant ce qui précède, je n'engage en rien le gouvernement ni sa politique en ce qui a trait à l'aide ou à l'encouragement fournis au corps d'aviation.'¹¹

Là-dessus Merritt contourna complètement Ottawa. Durant la visite au Canada du lieutenant-colonel C.J. Burke, du RFC, les deux hommes examinèrent la meilleure façon d'utiliser le Fonds à la formation des pilotes pour le RFC. En conséquence, Merritt proposa au *War Office* que cet argent serve à financer l'instruction de 120 pilotes par année, leur donnant jusqu'à 30 heures de vol (ce qui était beaucoup plus que le programme ordinaire du certificat). Cette offre, bien accueillie par le lieutenant-colonel Marindin, le 18 février 1916, constitua la base sur laquelle le Fonds s'est d'abord établi. Le gouverneur général accepta d'en être le patron et, éventuellement, Merritt réussit à faire nommer vice-patrons tous les lieutenants gouverneurs. Les administrateurs comprenaient lord Shaughnessy, sir Henry Pellatt, H. Bell-Irving, de Vancouver, et A.G.C. Dinnick, banquier en valeurs immobilières, de Toronto. Merritt occupait le poste de secrétaire honoraire, mais il était en fait la force motrice de ce qu'il appelait 'le mouvement'.¹²

Il serait difficile pour le gouvernement d'ignorer un tel groupe de pression dirigé par une personne ayant des antécédents conservateurs impeccables. Toutefois, par précaution, Merritt organisa une campagne de presse. À la fin de mars 1916, un éditorial, nettement inspiré de renseignements obtenus de Merritt, parut dans le *Toronto World*, sous le titre 'Aviation.' La première phrase était si difficile à avaler pour le ministre suppléant de la Milice et de la Défense qu'il transmit immédiatement l'article à son personnel¹³: 'Presque chaque jour nous avons des preuves que le gouvernement du Canada ne fait pas tout ce qu'il devrait faire pour accroître les forces aériennes qui sont d'une importance si vitale pour notre armée au front.' Le rédacteur poursuit:

À Ottawa, les gens qui détiennent le pouvoir semblent être sourds à toutes les représentations à cet égard. Les autorités qui n'ont aucun pouvoir sont empêchées, du fait de leurs fonctions, d'exprimer leurs vues.* ... Le Canada est loin derrière les autres pays du monde dans le domaine de l'aviation. Tous les patriotes canadiens doivent trouver cette situation déplorable, mais pour le moment, il ne semble exister aucune autre façon d'y remédier que par des efforts privés ... Il n'y a pas longtemps, l'Australie a offert une escadrille complète au *Royal Flying Corps* ... Et pourtant, le gouvernement ne bouge pas ... en tant que nation,

* Il s'agit sans doute du colonel Maunsell.

nous faisons moins que la petite île Maurice, dont les habitants ont souscrit \$25 000 en trois semaines pour la présentation d'un aéroplane au *War Office*.¹⁴

En même temps qu'il lançait cette attaque de flanc, Merritt écrivit au premier ministre l'invitant à contribuer au Fonds de l'aviation canadienne en créant jusqu'à cinq écoles d'aviation au Canada, le gouvernement devant verser \$20 000 pour chaque \$40 000 souscrits par le public.¹⁵

Le premier ministre semble avoir pressé le ministère de la Milice de trouver quelques moyens de plaire à Merritt, sans adopter son programme ambitieux. Après avoir consulté Stanton, Gwatkin proposa que le gouvernement verse \$100 aux jeunes qui obtiendraient leur certificat de pilote dans des écoles canadiennes d'aviation, au moment où ils recevraient leur brevet, ou s'enrôlèrent dans le RFC. Ce plan fut approuvé par le Conseil de la Milice, le 19 avril, subordonné à une autre condition imposée par Borden lui-même et obligeant le récipiendaire 'à devenir membre d'un Corps d'aviation canadien qui pourrait être mis sur pied au Canada,' après la guerre.* Quand Stanton déclara que cette mesure 'contribuerait pour beaucoup à encourager l'aviation et qu'elle servirait de fondement à un futur Corps d'aviation canadien,' il exagérait sûrement. C'était un progrès bien mince, arraché au gouvernement à la suite de la campagne de Merritt.¹⁶

Le 14 avril, à la Chambre des communes, J.D. Hazen, ministre de la Marine et des Pêcheries et du Service naval, en parlant des prévisions budgétaires de la marine, résuma de façon concise la position du Cabinet sur l'aviation. En réponse à W.F. Maclean (York-Sud), qui voulait que le gouvernement encourage l'industrie aéronautique au Canada, ainsi que la formation 'd'un corps de machines volantes pilotées par des Canadiens entraînés au Canada' à la défense côtière, Hazen déclara: 'En ce qui concerne le Canada, l'avis des experts militaires veut que, pour les propres fins de notre pays, ce dernier n'a pas grand besoin d'un corps d'aviateurs, en ce moment du moins. Le seul service que ces aviateurs pourraient rendre se résumerait peut-être à surveiller ce qui se passe le long du littoral de l'Atlantique et du littoral du Pacifique, ce qui n'est pas tenu pour très nécessaire à l'heure qu'il est.' Il poursuivit en expliquant l'aide que fournissait le gouvernement sous la forme d'un examen qu'on faisait subir aux candidats aux services aériens britanniques. Tout en qualifiant le travail effectué par Merritt et ses amis, d'œuvre 'méritant tous les éloges,' il ne voit aucune raison pour que le gouvernement ouvre généreusement ses coffres, à moins qu'on 'puisse utiliser ces jeunes qui sont formés en grand nombre en ce moment dans ces écoles d'aviation.'¹⁷

Merritt reconnut que, pour l'instant, la concession qu'il avait obtenue était tout ce qu'il pouvait tirer du gouvernement. Tout en continuant d'écrire à Borden et à Gwatkin à propos de l'aviation, il consacrait désormais ses efforts à vanter l'importance de l'aviation militaire dans des articles de journaux, des conférences, et des annonces sollicitant des contributions au Fonds de l'aviation canadienne. Dans sa publicité, Merritt prenait soin de ne pas mettre en question la politique gouverne-

* Le Conseil se réunit sous la présidence de Borden qui écrit dans ses *Mémoires*: 'Hughes était très inquiet'; Robert Laird Borden, *Robert Laird Borden: His Memoirs*, éd. par Henry Borden (Toronto: Macmillan, 1938), II, 564.

mentale; pourtant, les lecteurs devaient bien se demander, si l'aviation était si importante, pourquoi leur gouvernement ne faisait manifestement rien à cet égard. Un texte typique, accompagné de la photo d'un Zeppelin abattu en flammes par un BE2c, contenait ce message:

COMBATS OU PAIE!

COMMENT SOUTENIR LE FRONT CHEZ SOI

Vous pouvez aider à gagner la guerre s'il vous faut rester chez vous! On a versé des milliers de bons dollars pour acheter des mitrailleuses, mais on n'a pas ajouté une mitrailleuse sur la ligne de feu qui n'aurait pas été là autrement! Le *War Office* britannique demande dix aviateurs qualifiés par mois. Il a besoin d'aide. Il lui faut des pilotes. Aujourd'hui, le Fonds de l'aviation canadienne sert à former des jeunes Canadiens au niveau le plus élevé, sur ce continent. On ne peut le faire sans argent. Vous, à la maison, pouvez-vous songer à un meilleur usage de votre argent que de vous faire représenter par un jeune Canadien allant lancer des bombes sur les Zeppelins allemands ou repérer les emplacements des corps d'armée ou des batteries de l'ennemi?¹⁸

La campagne de publicité de Merritt a aidé à inspirer un certain nombre d'éditoriaux sur le sujet de l'aviation, en 1916. La plupart parurent dans des journaux hostiles au gouvernement; néanmoins, ils constituent la preuve que le public s'intéressait à la guerre aérienne et qu'il était au courant du refus du gouvernement d'y prendre une part active. Selon le *Toronto Daily Star*, les Canadiens auraient raison de regretter 'que le Canada ne se soit pas plus sérieusement engagé dans cette forme de service de guerre.' Les aviateurs canadiens 'ne font pas partie de notre armée au front; ils ne sont pas détachés à notre Corps expéditionnaire.' Le Canada devrait saisir les occasions qui découleraient de la création d'une industrie aéronautique 'dans un nouveau domaine spécialisé et sensationnel' et il devrait aussi prendre les mesures pour assurer qu'il reçoit 'le crédit pour les exploits de ses fils aviateurs.' Le *Star* trouve humiliant que le seul avion appartenant au Canada ait été présenté en son nom au RFC par les habitants d'une ville anglaise 'en stipulant que, à la fin de la guerre, il soit envoyé au Canada où les simples autochtones l'examineront probablement avec un vif intérêt.' Le *Toronto World* se montre encore plus critique. Il considère que l'attitude du gouvernement envers l'aviation est 'le phénomène le plus étrange de la guerre.' La 'stupidité inexplicable' du gouvernement et le fait que, pour ce qui est du ministère de la Milice, 'l'avion n'a pas encore été inventé' sont des choses absolument frustrantes pour les aspirations légitimes des Canadiens, 'car nous avons l'esprit national pour accomplir cette tâche et nous ne pouvons ignorer le perfectionnement commercial des machines volantes qui va inévitablement se produire à la fin de la guerre.' Le *World* annonçait beaucoup d'autres éditoriaux en ajoutant que les aviateurs canadiens constituaient une 'classe sans rivale' à cause 'de leur ardeur, de leur entrain, de leur indépendance, de leur initiative et de leur audace naturelle'; il conclut que 'la piètre subvention et la froideur des ministères qui devraient être intéressés resteront des taches historiques sur le blason du gouvernement canadien de temps de guerre.'¹⁹

La campagne de Merritt remporta aussi quelque succès et encouragea les jeunes à apprendre à voler. En juillet, aux termes d'un contrat conclu avec l'École Curtiss, le Fonds contribuait à prolonger de 30 heures le cours d'un certain nombre de pilotes et Merritt envisageait d'ouvrir une autre école. Il demanda donc à Gwatkin si les rumeurs parues dans quelques journaux touchant la formation d'un corps ou d'une école d'aviation étaient fondées; Gwatkin nia que le gouvernement eut une telle intention, et Merritt lui expliqua que les administrateurs du Fonds voudraient 'proposer la création d'une plus grande école sur un emplacement plus favorable à l'instruction - tel que, par exemple, la vaste plaine de Deseronto.' Il annonça à Gwatkin qu'il avait réussi à obtenir un engagement du gouvernement de Toronto et qu'il avait approché d'autres gouvernements provinciaux, qui consentaient à aider financièrement l'établissement d'une école interprovinciale, mais que 'toute l'affaire restait en suspens à cause de rapports constants voulant que le gouvernement du Canada soit sur le point d'installer une école et de former des aviateurs militaires.'²⁰

C'était la première indication réelle que Gwatkin avait sur l'envergure du programme mis sur pied par Merritt et ses amis, programme qui pouvait susciter des embarras au gouvernement, car il comportait la collaboration de gouvernements provinciaux et municipaux, de particuliers, voire des autorités impériales:

ayant l'impression que le gouvernement canadien ne désirait pas faire plus que de verser la subvention de \$100.00 par homme, nous avons approché le gouvernement ontarien qui nous a promis une aide substantielle et nous avons également contacté d'autres gouvernements provinciaux. Grâce à cette assistance et à celle de municipalités et de particuliers qui ont contribué à créer ce Fonds, nous croyons que la formation d'aviateurs au Canada peut, dès maintenant, être assurée sur une base beaucoup plus satisfaisante qu'elle ne l'est dans le moment. Bien entendu, cela dépend des autorités impériales qui devront accepter de collaborer en permettant à un ou à plusieurs officiers de venir ici prendre charge d'une ou de plusieurs écoles et peut-être en autorisant quelques officiers, entraînés dans les services aériens, à venir au Canada à titre d'instructeurs, postes que quelques-uns d'entre eux ont déjà sollicités.²¹

La réponse de Gwatkin contient l'admission renversante que 'la création d'une école d'aviation gouvernementale avait fait l'objet de récentes discussions.' C'est ce changement important de politique du gouvernement, sous-entendue dans cette déclaration, qui permit à Merritt et à son comité d'abandonner leur projet d'école aérienne et de se tourner vers d'autres aspects de la cause de l'aviation, en particulier la campagne de souscription pour la présentation d'avions au RFC. C'est leur travail qui, à un degré probablement insoupçonné même de Merritt, a contribué à amener cette transformation au sein du gouvernement.²²

A.G.C. Dinnick mit en marche les négociations complexes qui, vers la fin de 1916, pavèrent la voie à la création de la *Canadian Aeroplane Company* et du RFC Canada. Tout comme Merritt, Dinnick était un enthousiaste de l'aviation, qui était dégoûté de l'inaction de son gouvernement. Pour lui, il était absurde que de jeunes Canadiens ne puissent entrer dans les services aériens qu'en passant par la formation inefficace d'une seule école privée d'aviation ou par le moyen très coûteux de

l'inscription dans une école américaine. Selon lui, l'aviation était à juste titre, une responsabilité du gouvernement national; 'ce ne devrait pas être une question d'inspiration patriotique.' Étant donné que le gouvernement fédéral, surtout à cause de l'obstruction que faisait le ministre de la Milice, refusait d'assumer son propre rôle dans ce domaine, Dinnick était déterminé à placer la formation des pilotes sous un contrôle quelconque du gouvernement. Une fois que le *War Office* eut répondu positivement à l'offre de fonds devant servir à prolonger la formation des élèves, les administrateurs et les autres membres du groupe tinrent en mars 1916 une réunion publique à l'Institut militaire canadien de Toronto. Dinnick y fut élu président du comité ontarien de souscription. Au contraire de Merritt, il croyait qu'un appel présenté au gouvernement fédéral serait inutile et il partit immédiatement pour l'Angleterre solliciter l'aide des autorités impériales.²³

Dinnick fut reçu avec attention à Londres. Le 6 avril, par l'intermédiaire de Marindin, qui était encore intéressé aux possibilités canadiennes, il obtint une entrevue avec sir David Henderson, directeur général de l'Aéronautique militaire. Deux jours plus tard, il rencontra l'amiral Vaughan Lee, qui organisa sa visite à la base d'instruction du *Royal Naval Air Service*, à Chingford, en compagnie du capitaine Elder, officier qui était au courant de la situation canadienne, à la suite d'un voyage qu'il avait fait antérieurement. Au cours d'une réunion subséquente au *War Office*, à laquelle assistaient Brancker et le capitaine Vyvyan, du Service aérien de l'Amirauté, Dinnick crut qu'on en 'était arrivé à une entente' touchant une école d'aviation canadienne. À tout le moins, on avait manifesté suffisamment d'intérêt pour que Vaughan Lee consente à y affecter 20 des avions d'instruction qu'on avait commandés aux États-Unis.²⁴

Le plan que Dinnick avait proposé était simple, fondé essentiellement sur la pensée du maître du Fonds de l'aviation canadienne, mais il se réservait lui-même un rôle que ses collègues n'avaient peut-être pas envisagé. Ainsi, il proposait que le RNAS et le RFC fondent ensemble une école d'aviation au Canada, en faisant valoir l'aide financière qui viendrait probablement de l'Ontario et d'autres gouvernements provinciaux. On obtiendrait les avions au prix coûtant d'une fabrique financée par le gouvernement britannique. Dinnick demandait de plus que l'on construise l'usine sur un terrain qui lui appartenait dans Toronto-Nord, qu'on le nomme directeur de l'entreprise, et qu'on lui laisse l'option d'acheter les installations, à la fin de la guerre. Il assurait aux autorités britanniques qu'Ottawa ne ferait aucune objection politique, puisque le gouvernement canadien ne débourserait pas un sou.²⁵

Sir David Henderson transmit immédiatement les propositions de Dinnick à R.H. Brand, représentant de l'*Imperial Munitions Board* au ministère des Munitions à Londres. Il demanda à Brand si, aux yeux de la commission, il était avantageux de construire des avions au Canada et, dans l'affirmative, si l'on devait confier la surveillance de la fabrique à Dinnick ou à l'IMB. Brand retransmit ces questions à Ottawa et, le 5 mai, J.F. Perry répondit que l'IMB était 'fortement en faveur' de l'idée de cette usine, que Dinnick, bien que de réputation irréprochable, n'avait aucune expérience de l'industrie manufacturière et qu'on approcherait le gouvernement canadien pour voir s'il était prêt à contribuer. À ce moment, Dinnick cessa d'être un rouage important dans l'affaire, quoiqu'il ne dût l'apprendre que quelques semaines plus tard.²⁶

L'initiative revint à l'IMB qui, tout au long des négociations qui s'ensuivirent, demeura un protagoniste constant, voire enthousiaste du projet de construction d'une usine aéronautique canadienne, mais beaucoup moins ardent envers celui de l'école d'aviation, qui y était associée. À titre d'agence du gouvernement britannique chargée de l'acquisition du matériel de guerre au Canada, selon les conditions les plus favorables, l'IMB reconnut qu'il y aurait des avantages financiers à construire des avions d'instruction. Toutefois, au moins pour certains membres de cette commission, cette question comportait des aspects politiques, en particulier en ce qui avait trait aux États-Unis. Brand et Perry avaient tous deux fait partie du Kindergarten de sir Alfred Milner, en Afrique du Sud, groupe surtout composé de jeunes Anglais sortis d'Oxford et d'un milieu de haute classe. Il est vrai qu'à la disparition de l'association sud-africaine, les membres de ce groupe avaient pris chacun sa voie en affaires, en finance, et en politique mais, sous la tutelle de Milner, ils en vinrent à constituer le noyau étroit de ce mouvement de la Table ronde que Lionel Curtiss avait lancé. Milner croyait profondément à la supériorité de la civilisation ou, selon ses termes, de la race anglo-saxonne; c'était une idée qui était bien installée au cœur de la mystique de la Table ronde de l'Empire britannique. Ce mouvement cherchait surtout à favoriser l'unité impériale et à combattre les menaces politiques, économiques, et militaires soulevées par les opposants de la suprématie britannique. Avant l'avènement de la guerre, la Table ronde avait attiré des adhérents dans plusieurs des dominions autonomes. Les membres de cette organisation en vinrent à constituer un réseau privé d'une dimension considérable et de quelque influence.

Le déclenchement du conflit fournit une occasion de mettre en œuvre au moins quelques-uns des objectifs du mouvement. L'IMB en fut un exemple. Lorsque le Comité des munitions, formé par sir Sam Hughes en vue de s'occuper de la fabrication de projectiles pour la Grande-Bretagne, se trouva en sérieuse difficulté en 1915, le gouvernement britannique dépêcha W.L. Hichens, président du groupe important de construction maritime et de fabrication Cammell-Laird, pour remettre sur pied l'organisation des approvisionnements en munitions au Canada. Hichens avait fait partie du Kindergarten de Milner et il était l'un des membres éminents de la Table ronde. Il fut accompagné au Canada par R.H. Brand. C'est sur leur recommandation que l'IMB avait vu le jour en premier lieu et que le financier et homme d'affaires torontois, Joseph W. Flavelle, avait été nommé président. Hichens et Brand connaissaient déjà Flavelle en sa qualité de membre du groupe de la Table ronde de Toronto. J.F. Perry devint le contrôleur financier de cette commission qui avait son siège à Ottawa et Brand, son représentant à Londres auprès du ministère des Munitions.*²⁶

Il est donc naturel que l'approche adoptée par l'IMB sur la question de la politique de l'aviation canadienne reflétât, au moins en partie, les idées de la Table ronde. C'est J.F. Perry qui, dans une série de télégrammes adressés à Brand, à partir du 9 mai, fut le premier à dévoiler ses batteries. Des représentants de l'IMB, signale-t-il, ont visité l'usine Curtiss, à Buffalo, ainsi que sa filiale de Toronto, et

* On ne sait pas si le vice-président, Charles Blair Gordon, fabricant de Montréal, avait quelque lien avec ce mouvement. L'étude la plus récente est celle de J.E. Kendle, *The Round Table Movement and Imperial Union* (Toronto: University of Toronto Press, 1975).

ils ont constaté que l'Amirauté avait passé des commandes s'élevant à \$12 millions chez cette firme américaine. Et Perry déclara: 'Nous ne voyons aucune raison pour ne pas transférer le gros de ces affaires à la fabrique canadienne, au cours des 12 prochains mois, si l'Amirauté et le *War Office* sont prêts à collaborer.' Si l'IMB acquérait l'usine Curtiss de Toronto, on pourrait l'agrandir pour remplir de nouvelles commandes britanniques.

En réalité, Perry voyait dans l'école d'aviation une annexe à la fabrique et il avait confiance de pouvoir la mettre sur pied sans difficulté. Nous avons 'beaucoup de bon matériel à notre disposition' dans ces jeunes Canadiens qui sont désireux de voler et on pourrait demander au gouvernement canadien de fournir les hangars. Mais l'école, comme l'usine, devrait être sous contrôle impérial, ses élèves étant 'régulièrement enrôlés et assujettis à la discipline militaire.' D'après Perry, le gouvernement canadien était en faveur du plan mais, selon l'IMB, il ne semblait pas nécessaire de se fier à lui 'pour recevoir une aide financière directe.' Ainsi Perry pressa Brand de voir Henderson et A.J. Balfour, premier lord de l'Amirauté, et de:

leur faire comprendre l'importance stratégique beaucoup plus que commerciale qu'il y avait de créer maintenant une fabrique d'avions au Canada au lieu d'utiliser les commandes britanniques à la seule fin d'édifier de grandes usines dans des pays étrangers. L'usine Curtiss s'est agrandie à même nos commandes de guerre et il n'y a aucune raison sur terre pour ne pas faire affaire au Canada et en profiter nous-mêmes ... Si (l'Amirauté) submerge de ses commandes l'usine américaine, sans aucune compensation ou sans arrangements préalables, alors les firms des É.-U. vont nous narguer et nous aurons beaucoup plus de difficulté à établir une usine canadienne.²⁸

Aux yeux de Perry, cette question relevait de l'Empire et non pas surtout du Canada. En fait, il s'est précisément prononcé contre une usine qui serait financée et contrôlée par le gouvernement canadien; d'après lui, cela mènerait à des disputes interministérielles, à des délais, et à une mauvaise administration. Son argument voulant qu'il 'soit déplorable' de voir le gouvernement britannique 'continuer d'encourager des industries dans des pays étrangers, alors qu'il pourrait tout aussi bien faire affaire à l'intérieur de l'Empire,' pourrait rapporter des profits au Canada. Toutefois, il ne laissait aucune place à des manifestations de fierté nationale, telles que la création d'un service aérien canadien.²⁹

Brand se rendit compte très rapidement que l'école d'aviation, à laquelle Perry n'avait guère accordé d'attention, constituait, en fait, un obstacle majeur à tout accord. Ni le *War Office*, ni l'Amirauté n'étaient prêts à en financer ou à en diriger une, mais tous les deux acceptaient de fournir les instructeurs et les appareils, d'absorber les produits, et de verser au Canada une subvention pour chaque pilote enrôlé. Quant au haut commissaire sir George Perley, Brand le trouva encore moins porté à collaborer. Perley confirma que le Canada accueillerait une usine d'avions 'à laquelle sans doute se rattacherait une école,' mais que le gouvernement n'avait aucune intention de créer ni l'une ni l'autre. Une école dirigée par des Canadiens équivaldrait à un service aérien canadien, projet auquel Ottawa demeurait nettement opposé. En adoptant cette position, Perley ne faisait que

relayer le message qu'il avait reçu de Borden, le 19 mai. Il demanda à Brand, dans ses transactions avec le *War Office* et l'Amirauté, de ne pas soulever du tout la question de l'école, du moins jusqu'à ce qu'on ait décidé de l'usine. Brand, convaincu que l'usine et l'école étaient inextricablement liées, crut que le projet était à l'eau.³⁰

Ce fut sans doute avec surprise que Brand apprit de Perry que le premier ministre canadien suivait l'avis de l'IMB à Ottawa. D'après Perry, Borden 'veut qu'on mette l'usine sur pied sous la conduite de la commission. Le gouvernement canadien ne désire pas être lié à une entreprise privée, comme celle de McCurdy, et c'est pourquoi il a parlé au haut commissaire qui recommande le projet de McCurdy et lui a demandé de nous laisser cette affaire entre les mains ... Nous proposons fermement de bâtir l'usine.'³¹ Le gouvernement canadien débourserait \$75 000 pour l'aménagement d'une école d'aviation. C'est l'IMB qui prendrait charge de l'école, et peut-être le RNAS et le RFC qui fourniraient les instructeurs.³²

Brand savait que McCurdy était à Londres en train de solliciter de nouvelles commandes pour Curtiss, mais il semble avoir ignoré l'étendue de ses desseins. En même temps qu'il veillait aux intérêts de sa compagnie, McCurdy essayait de se débarrasser de son école d'aviation, qui ne lui avait guère rapporté de profits, mais qui avait soulevé beaucoup de difficultés et de critiques, en particulier lorsque les élèves pilotes furent laissés à plat au moment où l'école ferma ses portes, à la fin de l'automne de 1915. En mars, McCurdy avait déclaré à A.E. Kemp, ministre suppléant de la Milice, qu'il lui était devenu impossible d'accepter l'entière responsabilité d'élèves qui, en attendant leur tour de voler, devaient passer jusqu'à six mois à Toronto, à même de fort maigres ressources financières. Il avait dit à Kemp qu'il vaudrait beaucoup mieux créer, au sein du ministère de la Milice, une direction de l'aviation qui assumerait la responsabilité de l'instruction aérienne. On pourrait accorder aux finissants une commission dans 'le Corps d'aviation canadien où l'Armée et la Marine britanniques pourraient venir puiser.' Ce corps, qui ne serait rien de plus qu'une créature de guerre temporaire, ne constituant qu'une unité d'instruction et une réserve de renforts, pourrait 'par la suite, se transformer facilement en une branche permanente du service.' Naturellement, McCurdy comptait vendre des appareils Curtiss à l'arme aérienne canadienne et, à première vue, sa proposition était réalisable.³³

Malgré la contribution importante qu'il avait apportée aux débuts de l'aviation canadienne, McCurdy, à bien des égards, n'a pas réussi à en faire accepter l'idée. Les motifs qu'il avait de pousser le projet étaient inévitablement suspects dans l'esprit des hommes politiques, parce qu'il allait clairement en profiter. De plus, sa tactique s'est souvent révélée peu sage et pas toujours trop scrupuleuse. En bref, il afficha une tendance désarmante à essayer de tirer tous les marrons du feu. Le 11 avril, il eut, avec sir Robert Borden, une longue entrevue au cours de laquelle il reprit les idées qu'il avait exposées à Kemp et il demanda au premier ministre de l'appuyer dans ses efforts pour obtenir de Londres de nouvelles commandes d'avions. Borden lui donna une lettre de présentation à sir George Perley, dans laquelle il indiquait que McCurdy était 'un membre d'une famille néo-écossaise bien connue,' et il disait vaguement qu'il nous a proposé la création d'un service aérien canadien que nous sommes en train d'étudier en ce moment.' Bien sûr, le

gouvernement ne considérait rien de plus que la proposition de Merritt visant à aider aux écoles d'aviation, mais McCurdy réussit à tabler sur la phrase de Borden.³⁴ Il en offrit une libre interprétation à sir George Perley et celui-ci se mit immédiatement en train d'appliquer la nouvelle politique aéronautique de son gouvernement. Le 4 mai, il envoya un câble à Borden: 'En ce qui a trait à l'établissement d'un service aérien et d'un cours complet par les soins du gouvernement canadien, McCurdy croit que vous accueillerez volontiers ce qu'en pensent officiellement les autorités impériales. J'ai raison d'escompter qu'elles vont l'approuver. Je fais des enquêtes particulières; veuillez me communiquer tous vos désirs.'³⁵ En attendant les instructions détaillées d'Ottawa, Perley fit faire le tour des bureaux de Londres à McCurdy. Nul doute que les bureaucrates britanniques restèrent perplexes devant cette autre proposition canadienne, mais qui pouvait en contester la légitimité lorsqu'elle était présentée sous de telles auspices? Le 8 mai, les deux personnages rencontrèrent sir David Henderson, et Perley envoya immédiatement à Borden un câblogramme disant que Henderson verrait d'un bon œil la création d'une école d'aviation par le gouvernement canadien. Selon Perley, 'il n'est pas enclin à faire au gouvernement canadien une proposition en ce sens, mais ce projet recevrait son approbation cordiale et sa collaboration, si l'idée venait du gouvernement canadien lui-même.'³⁶

Tout cela dépassait l'entendement de Borden. Il transmet les communications de Perley à Loring Christie, conseiller juridique du ministère des Affaires extérieures, homme à l'intelligence pénétrante, sur qui il allait compter de plus en plus. Comme Christie le remarqua, la question principale n'était pas de juger la tactique de McCurdy, mais de savoir si 'on devait créer un Corps d'aviation canadien durant la guerre.' Christie aborda l'affaire avec un esprit neuf, mais rien de plus. Il ne possédait aucune connaissance particulière de l'aviation, et son seul recours était le général Gwatkin. La réponse du chef de l'État-major général fut mordante et facile à prévoir. 'M. McCurdy est intéressé à l'affaire et il a essayé, non sans succès, de faire l'article au haut commissaire.' Gwatkin assura à Christie qu'il avait discuté de toute cette question avec les représentants du RNAS et du RFC, 'et nous avons tous convenu que, pour le moment, il ne serait pas souhaitable d'établir au Canada quelque chose qui ressemblerait à un Corps d'aviation canadien.'³⁷ Christie étoffa ce jugement d'arguments qui étaient déjà connus. En aidant au recrutement britannique et en versant une indemnité aux pilotes qualifiés, le Canada apporte déjà la meilleure contribution possible. Nous n'avons aucun officier supérieur d'expérience, capable de commander une arme aérienne canadienne. Nous ne pourrions obtenir des avions que de la compagnie Curtiss et 'il n'est pas injuste de dire que cette considération souligne le motif suprême qui anime les efforts de McCurdy et de la firme.' De plus, il s'agit d'appareils étrangers; il faudrait utiliser 'les ressources de l'Empire pour l'Empire.'^{*} Christie

* Quant à McCurdy lui-même, Christie ne ménage pas ses mots. 'M. McCurdy a apparemment donné l'impression à sir George Perley qu'il avait raison de croire que le gouvernement canadien accueillerait volontiers une suggestion du gouvernement britannique portant la création d'un service aérien ici. Il semble à propos de rappeler que M. McCurdy a déjà montré une tendance à fausser ou à exagérer les déclarations d'un ministère auprès d'un autre. Le dossier comporte plusieurs exemples de cet état de choses et de la confusion qui en est résultée. Il s'est présenté

résuma alors ses constatations: 'En bref, chacun semble conclure que les besoins de la guerre n'en sont pas au point d'exiger la mise sur pied immédiate d'un service aérien distinct et que, par conséquent, il vaut mieux attendre le moment où il aurait la chance d'être établi sur un fondement solide, alors que nous disposerons d'un personnel compétent et que nous aurons eu le temps d'étudier et de formuler avec soin les conclusions tirées de l'expérience de la guerre.'³⁸

Le rapport de Christie ne contient aucune contrepartie, car il ne disposait d'aucun document pour en fabriquer une. Sans aucun doute, les officiers supérieurs du Corps expéditionnaire canadien auraient pu fournir des renseignements sur le rôle de l'aviation au combat, mais on ne leur a pas demandé leur avis. Christie ne connaissait probablement pas, non plus, le brigadier-général D.S. MacInnes, officier canadien associé au RFC depuis ses débuts, qui était à l'époque directeur de la section de l'équipement aérien au *War Office* et conseiller principal de Henderson dans les questions techniques. Si Christie était au courant de la décision du gouvernement australien de former son propre corps d'aviation, son rapport n'en fait pas mention. Du point de vue conventionnel, son avis était judicieux et le premier ministre l'accepta. Borden adressa un message plutôt sec à Perley pour désavouer les déclarations de McCurdy, réitérer la ferme opposition du Cabinet à un service aérien canadien, et enjoindre au haut commissaire de laisser toute la question de l'aviation dans les mains de l'IMB.³⁹

À ce moment, Dinnick étant mis de côté et McCurdy, discrédité, l'IMB aurait dû avoir le champ libre. S'il ne l'eut pas ce fut à cause de la création à Londres de l'*Air Board*, dont les membres civils ne connaissaient pas les parties en cause et étaient peu au fait des objectifs de l'IMB. En conséquence, il fallut recommencer toute la charade. Présidé par lord Curzon, l'*Air Board* tint sa première réunion le 22 mai et se vit mêlé presque tout de suite aux complications du problème canadien.

L'IMB fut le premier sur la sellette. Brand expliqua à Curzon et à sir Paul Harvey, secrétaire de l'*Air Board*, la nature de l'IMB et son intérêt envers la question de l'aviation canadienne, et il les prévint au sujet de Dinnick et de McCurdy. Dinnick réussit à s'assurer l'appui d'amis politiques de Londres, dont l'un déclara ouvertement 'qu'il était absolument sincère et qu'il n'était pas simplement le représentant d'une firme américaine.' Pour sa part, McCurdy proposa à Harvey que Curtiss reçoive des commandes qui lui permettraient d'élargir sa production à 400 avions par année. De plus, il était prêt à fabriquer des moteurs à la condition qu'il puisse financer l'aménagement de l'usine nécessaire, à l'aide d'une commande de 1 000 unités. D'après les notes de Harvey, McCurdy croyait qu'aucune société privée ne devrait diriger une école en temps de guerre, que le premier ministre du Canada était intéressé à un service aérien et que le gouvernement, s'il était pressé d'ici, consentirait à créer un Service aérien canadien.⁴⁰

Le nouvel *Air Board* ne mit pas de temps à évincer les deux Canadiens. En dépit de ses amis, Dinnick fut bientôt écarté comme étant un enthousiaste dont les

un cas à peu près semblable l'an dernier lorsque, au cours d'entrevues accordées à la presse, il a laissé entendre que c'était le gouvernement canadien qui était responsable de la fâcheuse position dans laquelle certains élèves pilotes se sont trouvés lorsque, à l'approche de l'hiver, il a fallu suspendre les cours à Toronto.'

plans étaient 'puérilement optimistes et, à tout prendre, trop vagues.' McCurdy ruina sa faible chance d'être entendu en accordant une entrevue intempestive au *Daily Mail*. Il est censé y avoir dit que les Canadiens essayaient depuis quelque temps d'avoir leur propre aviation et que, même s'ils n'avaient pas présenté la question au gouvernement britannique, Borden et la majorité des ministres de son Cabinet étaient en faveur. C'est la bureaucratie anglaise qui constituait le seul obstacle et il était donc venu à Londres exposer tout le problème à l'*Air Board*. Bien que McCurdy se fût excusé d'avoir tenté cet effort maladroit de leur forcer la main, les membres de la commission décidèrent 'de ne pas se laisser mêler' à la lutte existant entre ces deux Canadiens et ils leur firent savoir que les futures négociations devraient se poursuivre exclusivement devant l'IMB.⁴¹

L'*Air Board* avait désormais pour tâche de coordonner les désirs de l'Amirauté, du *War Office*, et du Trésor en vue de préparer une proposition que l'IMB pourrait discuter avec le gouvernement canadien. Il avait accepté l'idée de l'IMB voulant qu'il soit 'souhaitable d'encourager l'industrie aéronautique canadienne' plutôt qu'américaine et il était sûr que l'IMB, 'qui semble être un organisme très compétent et fiable,' pourrait traiter cette affaire d'une manière efficace avec Ottawa.⁴²

Il s'écoula plus d'un mois avant que l'*Air Board* puisse obtenir l'accord sur une proposition. L'Amirauté avait abandonné le projet d'usine parce que, du point de vue du RNAS, 'il n'y aurait aucun avantage à fonder une fabrique nationale au Canada.' Le *War Office*, pour des raisons d'intérêt impérial, était en faveur de l'usine et était prêt à passer une première commande de 200 avions, pour une somme de \$1,5 million. Toutefois, les deux services, et non pas seulement pour des raisons d'ordre impérial, appuyaient fortement le plan d'une école d'aviation du gouvernement canadien et ils étaient prêts à fournir assez d'instructeurs et d'appareils pour lui permettre de démarrer. Le RFC était particulièrement pressé. Le 30 juin, Sefton Brancker faisait circuler au sein du *War Office* ce pressentiment de malheur: 'notre liste d'attente en Angleterre se raccourcit dangereusement et les lourdes pertes subies par les autres armes vont rendre les officiers de plus en plus difficiles à trouver.' Comme d'habitude, Brancker avait raison et, à la longue, la crise des renforts allait porter le RFC à changer brusquement son approche de la question. Cependant, pour le moment, les ministères en cause convinrent que les responsabilités principales incombaient au gouvernement canadien qui devrait financer la fabrique, souscrire l'actif de l'école, estimé à \$500 000, et assumer les frais annuels de fonctionnement, évalués à \$500 000. Ce dernier montant serait en partie compensé par les subventions proportionnelles britanniques de £250 pour chaque diplômé de l'école canadienne qui s'enrôlerait dans le RFC ou le RNAS. Le Trésorier, tout en autorisant l'*Air Board* à entamer des négociations, exprima une certaine inquiétude touchant les problèmes de change prévus pour le financement de la commande d'avions.⁴³

À la réunion du 7 juillet de l'*Air Board*, Curzon exposa cette proposition à Brand. En retour, Brand fournit à la commission la première indication que les négociations avec le Canada pourraient être difficiles. Comme il l'expliqua, les Canadiens étaient heureux à l'idée d'avoir une fabrique, et une école qui y serait associée. Le gouvernement canadien était prêt à apporter sa contribution, mais il croyait aussi que 'le gros du fardeau appartenait à notre pays,' surtout parce que le

Canada ne voyait pas la nécessité de ces deux établissements après la guerre. Il souligna aussi qu'il manquerait environ \$150 000 par année aux subventions proportionnelles pour rencontrer le coût d'exploitation de l'école, mais il risqua l'opinion qu'Ottawa puisse absorber le déficit, car 'le ministre de la Milice admet maintenant l'importance de l'aviation.' Comme nous le verrons, Brand avait raison de croire que Hughes changeait d'avis, mais il était loin de compte dans le cas de l'école. Pour le gouvernement canadien, une école était un embryon de corps d'aviation, et tout aussi inacceptable.

Même si Brand avait doré la pilule dans son appréciation de la position probable du Canada, l'*Air Board* la trouva encore difficile à avaler. Brancker qui, durant ces négociations interminables, s'est révélé le plus réfléchi et le plus perspicace de tous les participants, ne doutait pas de la décision que prendrait le Canada. À ses yeux, il allait de soi que notre pays assume la plus grande part du coût de la fabrique parce que, de toute évidence, il aurait besoin d'un service aérien après la guerre. Toutefois, il ne ressentait pas encore suffisamment le besoin de renforts du RFC pour proposer une participation plus forte de la Grande-Bretagne à ce plan; de fait, il observa que le projet 'n'était pas d'importance vitale pour l'Angleterre et que le *War Office* l'avait appuyé surtout pour des considérations d'ordre impérial.' Le Trésorier n'était pas disposé, lui non plus, à faire des concessions à Ottawa; son représentant déclara que 'plus nous réussirons à confier des tâches au gouvernement canadien sans avoir à acheter des dollars pour les payer, mieux ce sera.' D'autres membres de la commission ne parvenaient pas à comprendre que le gouvernement canadien n'ait fait aucune approche directe. Brand fut forcé d'expliquer que le Canada n'avait pris aucune initiative à cet égard; toute l'affaire avait commencé avec Dinnick. Son exposé semble avoir été toute une révélation. Curzon comprit immédiatement que la situation relevait presque de la diplomatie. Étant inimaginable que l'*Air Board* tente de 'dicter' une solution au Canada, il proposa que des représentants de l'IMB expliquent, d'une façon semi-officielle, la nature du plan britannique au premier ministre Borden et obtienne sa réaction.⁴⁴

Brand, en consultation avec l'*Air Board*, prépara pour Flavelle un câblogramme dans lequel il exposait les détails du projet britannique en soulignant que 'l'école et la fabrique seraient peut-être des acquisitions précieuses du point de vue impérial, mais on ne peut pas dire que l'une ou l'autre soit indispensable pour notre pays.' Sur réception de cette information, Borden demanda d'autres précisions. Le 18 juillet, J.F. Perry lui refit l'histoire du projet de l'usine; pour lui, les commandes de guerre britanniques devraient servir à bâtir une industrie aéronautique canadienne, en partie à cause des problèmes de change étranger avec l'Angleterre, mais aussi en raison 'de considérations générales de défense.' D'après Perry, si l'on pouvait trouver des fonds canadiens, l'IMB se chargerait de la direction de l'usine, le gouvernement britannique pourrait garantir des commandes de guerre qui suffiraient à faire marcher l'usine et, à la fin du conflit, le Canada serait rentré dans son argent et aurait acquis une propriété nationale. Presque en passant, il observe qu'une école de pilotes était 'une question secondaire' qu'on n'avait pas besoin d'envisager avant que la fabrique ne fonctionne réellement.⁴⁵

Ainsi établie, l'affaire correspondait exactement à la façon de penser de l'IMB, mais elle inversait les priorités de l'*Air Board*. De même, on avait exposé la proposition britannique sans faire croire au Canada qu'il s'agissait d'une question

urgente. Sir Thomas White, ministre des Finances, restait tout à fait froid à cet égard. 'Vu la situation de l'emploi, écrit-il à Borden, je crois que nous ne serions pas justifiés de consentir des avances à la seule fin de créer une industrie – et en particulier une industrie d'un genre improductif – qui, après la guerre, pourrait bien ne pas servir.' La main-d'œuvre technique est rare et ce serait une erreur d'en détourner une partie vers une entreprise 'qui n'exige pas de considérations impératives d'ordre militaire.' Pour White, le plan de la fabrique constituait une petite partie d'un grand problème. L'Angleterre éprouvait de sérieuses difficultés à payer ses commandes de munitions au Canada et le Trésorier britannique lui avait demandé de trouver \$1 million par jour pour lui aider à combler le déficit de la balance des paiements. Dans ces circonstances, on suspendit les négociations touchant la fabrique, jusqu'après la visite de White à Londres, au début d'août, aux fins de discuter la question de la balance des paiements; mais les perspectives de ce projet, du côté canadien, n'étaient guère prometteuses.⁴⁶

L'État-major de l'Air britannique était complètement malheureux de la manière dont l'IMB avait mis à l'écart le plan de l'école d'aviation, et des délais constants qui avaient marqué toute l'affaire. On résolut donc de contourner l'IMB et l'*Air Board*, et d'approcher directement le Canada. Le 11 août, le *War Office* (par l'entremise du secrétaire aux Colonies) demanda officiellement au gouvernement canadien de prendre en considération l'établissement d'une école sur une base de subventions proportionnelles. La proposition initiale restait la même: le Canada devait absorber les frais d'ouverture et d'exploitation. Toutefois, on lui donnait maintenant un caractère d'urgence. L'école, disait-on aux Canadiens, était une nécessité militaire 'à cause de la difficulté qu'il y avait d'obtenir et de former en Angleterre un nombre suffisant d'aviateurs pour le RNAS et le RFC.' C'était donc un appel délibéré à l'aide canadienne. Pour le RFC, il s'agissait vraiment d'un cas d'urgence. Les prévisions de Brancker touchant une crise possible de main-d'œuvre devenaient plus assurées par suite des pertes énormes éprouvées à la bataille de la Somme. Déjà le Quartier général du RFC en France faisait circuler des prédictions troublantes, disant qu'en 1917 les succès militaires exigeraient une vaste expansion de l'arme aérienne. Une autre indication qu'une mentalité de crise commençait à s'emparer de l'État-major de l'Air et que le projet canadien revêtait une nouvelle importance a été la nouvelle annoncée à Ottawa que le capitaine lord Alistair Innes-Ker était envoyé au Canada pour discuter le plan d'instruction avec le gouvernement et stimuler une campagne de recrutement du RFC.⁴⁷

Le 21 août, Innes-Ker rencontra les représentants canadiens à Ottawa. Ce fut 'une séance quelque peu terrifiante,' rapporte-t-il à Brancker. À la réunion, présidée par J.D. Hazen, ministre de la Marine, des Pêcheries, et du Service naval, assistaient sir George Perley, Loring Christie, C.B. Gordon, pour l'IMB, le colonel Stanton, et le commander R.M.T. Stephen. Innes-Ker trouva Hazen aussi bouillant que la température d'Ottawa, 'comparable à celle de la Mésopotamie, 92°-95° [F°] à l'ombre.' Ce qui avait provoqué 'l'antagonisme résolu' du ministre fut sa croyance qu'une école d'aviation financée par le Canada serait inévitablement dirigée de l'Angleterre. Il 's'apaisa,' selon Innes-Ker, lorsqu'on lui dit que, même si le personnel de l'école viendrait du RFC et du RNAS, le commandant serait un Canadien répondant au gouvernement du Dominion. Cependant, cette explication

ne satisfît pas l'objection véritable de Hazen. Avant la réunion, il avait dit à Borden que le contrôle exercé sur l'école par le Canada serait purement nominal, car le 'War Office et l'Amirauté enverraient au Canada des représentants qui seraient chargés de choisir les élèves, de surveiller l'instruction et de faire passer les épreuves prescrites.' Il serait beaucoup mieux que les Britanniques financent et dirigent l'école parce que l'illusion d'un contrôle canadien 'entraînerait une foule de difficultés.'⁴⁸

D'après Innes-Ker, les Canadiens 'ronchonnaient' aussi parce que le coût de l'école dépasserait de beaucoup les subventions proportionnelles proposées et que, à leur avis, il n'était pas nécessaire, pour soutenir l'école, d'avoir une usine qui deviendrait inutile en temps de paix. 'J'ai essayé, écrivit-il, d'expliquer qu'un Service aérien impérial serait inévitablement créé,' tandis que Gordon faisait valoir que le coût d'une école d'aviation dépasserait à peine les frais de mobilisation d'un nouveau bataillon d'infanterie. Aucun de ces arguments n'enchantait le Comité qui se contenta d'accepter de se réunir à nouveau une semaine plus tard et, dans l'intervalle, d'obtenir les vues des ministères fédéraux intéressés.⁴⁹

Dans l'entre-temps, le vice-amiral Kingsmill porta un dur coup au projet. Dans une note préparée pour Hazen, mais qu'il fit aussi parvenir promptement (et à bon droit) au contre-amiral Vaughan Lee, il attaqua vigoureusement le projet de l'école d'aviation canadienne et ce qu'il croyait être son corollaire, le service aérien canadien. D'après lui, à cause du climat canadien et du manque d'officiers aviateurs expérimentés, la mise sur pied d'une école canadienne constituerait un processus long et coûteux. Il prévoit qu'il faudrait un an à cette école pour produire ses premiers pilotes diplômés et il croit que les Britanniques obtiendraient de bien meilleurs résultats s'ils aidaient financièrement les jeunes gens à s'entraîner aux États-Unis ou au Canada. Il manifeste son impatience à l'égard de ces nationalistes égarés qui demandent un corps d'aviation canadien: 'Certains citoyens de Toronto ont plaidé en faveur d'un Service aérien canadien parce que nos compatriotes veulent être reconnus comme Corps canadien. Je crois que cette idée n'existe que dans l'esprit de ceux qui désirent s'affairer et qui ont peut-être un certain intérêt à créer, pour diverses raisons, une école d'aviation dans notre pays.'⁵⁰ Ces gens ont prétendu que les Britanniques étaient sympathiques à l'idée d'un service canadien distinct. Pour refuter leur argument, il cite une lettre adressée à Perley par sir David Henderson, en juin, dans laquelle le chef du RFC déclarait: 'Je ne crois pas souhaitable de former des unités canadiennes. L'avancement est très rapide, les escadrilles changent constamment et ce ne serait pas viser à l'efficacité que d'être obligé de garder les officiers canadiens dans des escadrilles particulières; d'ailleurs, ces escadrilles ne seraient pas vraiment canadiennes, puisque le Corps ne compte qu'une faible proportion de mécaniciens canadiens. De plus, mon avis personnel est que plus les sujets d'origine britannique se mélangeront dans cette guerre, mieux ce sera. À l'avènement de la paix, vous aurez le noyau d'un excellent Service aérien canadien.'⁵¹ Pour toutes ces raisons, Kingsmill s'opposa fortement à l'école d'aviation. 'Ce serait une folie' déclara-t-il à Vaughan Lee.⁵²

La bordée lancée par Kingsmill décida l'Amirauté à se retirer complètement de la participation au projet canadien et renforça la détermination canadienne de ne pas se doter d'une école d'aviation. Hazen, Flavelle, White, Gordon, et Kingsmill

assistèrent à la deuxième rencontre avec Innes-Ker. On convint que l'école n'existerait que si elle était fondée par la Grande-Bretagne. Si l'enquête de l'IMB découvrait qu'il était nécessaire d'ajouter une usine à l'école et que son exploitation au Canada serait techniquement et financièrement possible, alors et alors seulement le gouvernement canadien envisagerait d'accorder une aide financière à son établissement. Les Canadiens refusèrent d'aller plus loin que cette position tout à fait aléatoire.⁵³

À ce point, tout le projet était dans une impasse. Il est significatif de voir que les Canadiens n'ont pas été suffisamment impressionnés par l'approche du *War Office* pour laisser tomber leur opposition déterminée à la participation directe du gouvernement à l'instruction aérienne. Ils n'ont fait preuve d'aucun enthousiasme à l'endroit de l'usine et l'engagement minimum qu'ils étaient prêts à accepter parut peu satisfaisant à l'*Air Board* et aux ministères qu'il représentait. L'IMB, grâce à sa persistance à pousser l'idée de la fabrique, à cause des avantages impériaux qui étaient censés en découler, avait réussi jusqu'à présent à garder la question sur le tapis, malgré la passivité du Canada. Cependant, l'IMB et l'*Air Board* ont gâché l'approche auprès du gouvernement canadien de trois façons. Ils ont proposé le projet d'une manière à laisser entendre qu'ils accordaient une faveur, calcul grossier sur l'attitude officielle des Canadiens. Ils ont présumé que le Canada répondrait positivement à un arrangement économique qui aiderait l'Empire, plutôt que les États-Unis; les Canadiens insistèrent pour percevoir le projet comme une proposition d'affaire. Enfin, ils ont masqué l'importance réelle du plan de guerre aérienne, en particulier en ce qui avait trait à la formation des pilotes. Il se peut que cela se soit produit parce que les représentants de l'IMB n'étaient pas suffisamment au courant des questions militaires en cause, mais à en juger par leur approche originelle, il est à peine surprenant que les Canadiens aient trouvé peu convaincant le déplacement d'accent du *War Office*.

Et pourtant, trois mois plus tard, les gouvernements britanniques et canadiens signèrent un accord satisfaisant, fondé sur des dispositions tout à fait différentes des premières, à cause d'événements étrangers aux négociations qui ont forcé les deux parties à abandonner leur position originelle. Le problème grandissant des renforts obligera éventuellement l'*Air Board* et le Trésor à changer d'idée. Tout aussi importants ont été les faits nouveaux qui ont délogé le gouvernement canadien de son retranchement de virtuelle immobilité. C'est l'attitude canadienne qui céda la première, non pas à cause de la situation aérienne sur le Front occidental, mais en vertu de considérations purement intérieures que les Britanniques n'ont jamais très bien comprises.

La première indication d'un changement possible dans les tactiques obstructionnistes des Canadiens apparut à une réunion de l'*Air Board*, le 24 août, au cours d'une discussion au sujet de l'école d'aviation canadienne. Henderson annonça à la commission que 'sir Sam Hughes prenait la chose en main, de sorte qu'elle devrait progresser.' En conséquence, selon lui, le gouvernement canadien devrait également aménager une usine. Henderson était bien renseigné, jusqu'à un certain point, et pourtant, lui et l'*Air Board* se sont fourvoyés. C'était vrai que Hughes allait s'occuper activement de la question de l'aviation, d'une façon qui n'exigerait pas une participation étendue de la part des Britanniques. La faute

parfaitement compréhensible qu'a commise la commission a été de conclure que Hughes représentait la position du gouvernement canadien. C'est ainsi qu'elle n'a pas accordé l'importance voulue à la situation décevante qu'Innes-Ker avait connue à Ottawa et elle a attendu les propositions définitives du Canada. Donc, le 31 août, lord Sydenham, qui servait de substitut à Curzon, à l'*Air Board*, annonça à ses collègues qu'il avait vu Hughes, la veille au soir, et qu'il avait 'tenté de le convaincre de la nécessité d'une fabrique et d'une école au Canada.' Le 8 septembre, Hughes présenta une proposition soit à l'*Air Board*, soit directement au *War Office*; par la suite, les fonctionnaires britanniques crurent que le Canada était en train de mettre au point un plan en vertu duquel il assumerait l'entière responsabilité de la formation des pilotes et de la fabrication d'avions. Jusqu'à la première semaine d'octobre, moment où la commission apprenait le retrait de l'Amirauté du projet, sir Paul Harvey jugea que 'pour le moment, le meilleur espoir de réussite de ce plan semble reposer sur l'intervention de sir S. Hughes,' à quoi Sydenham répondit: 'Oui, nous devons attendre les propositions de sir S. Hughes.'⁵⁴

Pour expliquer le comportement étrange du ministre canadien, si contraire à sa propre attitude antérieure sur la question de l'aviation comme à celle du gouvernement, il faut revenir sur nos pas. Il est vrai que Hughes s'était converti à l'aviation, mais non pas pour les raisons évidentes qui, à cette conjoncture de la guerre, auraient pu inciter un homme politique informé à abandonner ses vieux préjugés et à adopter des idées nouvelles.

L'agent de cette conversion a été un ami personnel, W. Grant Morden,* de Montréal, qui a virtuellement forcé le ministre à renverser sa position. En août 1914, Hughes nomma Morden lieutenant-colonel honoraire et membre du Comité de remonte. Comme dans le cas de bien des nominations que Hughes a prodiguées au cours des premiers mois de la guerre, l'amitié semble avoir été la première qualité requise: Morden avait été 'lieutenant provisoire dans une unité de cavalerie, mais n'avait jamais fait d'exercice.' C'était un homme d'affaires montréalais qui avait des relations financières à Londres; lorsqu'il fut affecté outre-mer, il ne tarda pas à établir des rapports impressionnants avec le monde politique, financier, et militaire de la capitale. C'était un homme qui nourrissait des ambitions immenses, quoique diffuses, et lorsque la fin de son bref séjour au Comité de remonte menaça de couper court à sa carrière militaire, il eut la chance que Hughes le nommât son 'Officier d'état-major personnel outre-mer.' Vaguement rattaché aux troupes canadiennes en Grande-Bretagne, il reçut diverses instructions de Hughes parmi lesquelles, déclarera-t-il plus tard, 'il m'a spécialement autorisé à faire une étude sérieuse sur l'aviation.' Les témoignages trouvés dans sa correspondance

* Walter Grant Morden, né dans le comté de Prince Edward (Ontario), en 1880, fit ses études à Toronto et à Harvard. Il mourut en Angleterre en 1932. De 1918 à 1931, il fut député unioniste de Brentford et Chiswick. Il a été administrateur de bon nombre de compagnies canadiennes et britanniques et fut l'un des fondateurs de *Canada Steamship Lines*. Hughes le nomma membre du Comité de remonte le 21 septembre 1914; le 21 octobre, il devint commandant en second du Dépôt de remonte avancé du CEC. Rentré au Canada en février 1915, il fut nommé officier d'état-major de Hughes en Angleterre, le 13 août (CP 1838), et plus tard, membre de la Commission des pensions et réclamations. Le 3 avril 1918, il fut détaché du QG FMCO au *War Office*.

subséquente avec le ministre indiquent qu'il n'y a aucune raison de douter de cette affirmation.⁵⁵

Au début de son étude sur l'aviation, Morden se lia d'amitié avec sir A. Trevor Dawson, l'un des administrateurs de Vickers. C'est grâce à l'aide de Dawson qu'il organisa une 'démonstration' de deux *Vickers Scouts*, à Joyce Green, le 4 avril 1916. Harold Barnwell, pilote en chef de la firme et un aviateur du RFC exécutèrent un spectacle acrobatique devant un certain nombre d'officiers canadiens supérieurs, y compris le major-général J.W. Carson et le brigadier-général David Watson.⁵⁶ Le but de Morden, dans ce qui autrement pourrait sembler avoir été une exhibition inutile, transparait dans un câblogramme de Carson à Hughes. Morden demandait au ministre l'autorisation de consulter les données sur l'aviation que possédaient l'Amirauté et le *War Office*. Au dire de Carson, il cherchait à: 'préparer un projet de création d'un Service aérien canadien en Angleterre et au Canada, qu'il se propose de vous soumettre. Naturellement, j'ai refusé de prendre une décision aussi sérieuse sans votre autorisation. Morden déclare que vous avez décidé de fonder une arme aérienne qui s'ajouterait au Corps expéditionnaire canadien et dont il serait le directeur.'⁵⁷ En dépit de rappels réitérés de la part de Carson, la seule réponse qu'il reçut de Hughes a été une promesse de 'câbler plus tard.' Aucun message subséquent n'apparaît dans les dossiers existants et Morden n'a pas obtenu alors l'accès aux documents qu'il demandait.⁵⁸

Aucunement ébranlé, Morden poursuit son étude. En juin, Walter Long, secrétaire britannique aux Colonies, le présenta à McCurdy. Après une brève discussion, Morden et McCurdy décidèrent de mettre leurs intérêts en commun. Leur projet s'articulait sur la création d'un service aérien canadien. Au pays, celui-ci consisterait en un établissement d'instruction doté de cent avions et de six instructeurs venant des services aériens britanniques. Cette organisation, en moins d'un an, produirait un millier de pilotes; pendant qu'on les formerait, on recruterait 10 000 mécaniciens qui les maintiendraient dans les airs lorsqu'ils se rendraient outre-mer. Au front, ils utiliseraient une flotte d'un millier d'appareils militaires, également construits au Canada. En moins de 13 mois, cette grande aviation nouvelle prendrait les airs pour combattre les Boches. Ses escadrilles relèveraient du commandement impérial, mais conserveraient leur identité canadienne. En sa qualité de directeur du Service aérien canadien, Morden resterait en Angleterre 'en rapport constant avec l'*Imperial Air Board*.'

La construction des avions d'instruction et de combat, ainsi que des moteurs qu'ils exigent, serait effectuée au Canada, celle des fuselages étant confiée à Curtiss et celle des moteurs, à la *Canadian Vickers*. McCurdy estimait le coût de cette force aérienne à \$10 million, dont la Grande-Bretagne pourrait assumer 90 pour-cent, déclarera-t-il plus tard à Borden. Les cent avions d'instruction coûteraient \$750 000 au Canada; il faudrait ajouter \$250 000 par année pour faire marcher l'école. Lorsqu'il présenta ce projet au premier ministre, le 10 juillet, il le pressa d'agir promptement, sinon l'usine Curtiss dotée d'un personnel hautement spécialisé devrait fermer ses portes, faute de commandes.⁵⁹ En même temps, Morden prévint Hughes que l'idée de l'IMB de faire construire une fabrique par le gouvernement était inacceptable: 'Ce serait une erreur fatale que d'établir une fabrique d'avions gouvernementale. L'aventure de la *Royal Aircraft Factory*, à Farnborough, a été des plus désastreuse ici. Ce serait également décourager les

manufacturiers indépendants, ce qui aurait les pires résultats. Je recommande donc le plus fortement que l'on confie la construction des avions à des manufacturiers privés et non pas à des fabriques gouvernementales.⁶⁰

Ce projet mal dégrossi fut présenté à l'*Air Board*, probablement le 20 juin. Les notes de Harvey révèlent que dans la forme où il a été alors rédigé, c'est le Canada qui en portait tous les frais. Les commentaires de Brancker à cet égard sont cinglants. Avec les cent appareils, plus les remplacements nécessaires non mentionnés dans le plan Morden-McCurdy, il estime qu'on pourrait peut-être former 400 pilotes par année, si l'on peut compter sur 20 instructeurs et 500 techniciens au sol. Aucune fabrique canadienne n'est en mesure de produire, en un an, mille avions et moteurs, sans parler des pièces de rechange. Sous sa plume, tout le projet s'envola en fumée. Et pourtant, le ministère des Munitions fut suffisamment troublé par cette proposition (après tout, Morden était l'officier d'état-major de Hughes) pour câbler à Ottawa un résumé de ce 'projet très ambitieux.' Lorsque le premier ministre confronta Hughes avec la réalité, celui-ci nia qu'il avait autorisé Morden à soumettre ce plan aux autorités britanniques, non sans avouer qu'il en avait reçu un exemplaire.⁶¹

Borden, à qui Hughes avait causé bien des inquiétudes en 1916, dut croire qu'il avait évité au moins une situation possiblement dommageable. Il avait tort. Lorsque McCurdy rentra au Canada, il rencontra Borden et White et, éternel optimiste, il sortit de ces entrevues persuadé que si le gouvernement britannique insistait pour dire qu'un corps d'aviation canadien 'aiderait considérablement l'Empire dans cette guerre,' le Cabinet d'Ottawa céderait. Toutefois, seul Hughes pouvait manœuvrer dans ce sens, 'car, dans le moment, le gouvernement semble avoir tendance à décourager les entreprises qui passent pour n'avoir en vue que des profits de guerre.' Il envoya donc à Morden un câblogramme disant que 'les circonstances ici exigent la puissante intervention d'un général de là-bas, pour des raisons impératives. Après cela, il se peut qu'Ottawa se rende.' Ce fut le signal de départ d'un battage extraordinaire, organisé par Morden, pour se gagner la faveur de sir Sam Hughes.⁶²

À la mi-juillet, la Commission royale d'enquête sur les contrats d'obus ayant exonéré Hughes de tout blâme, celui-ci reprit ses fonctions ministérielles qu'il avait dû abandonner pendant que le Comité des munitions subissait une enquête.* Il ne tarda pas à partir pour l'Angleterre et, presque aussitôt arrivé, il fut assiégé par Morden. On peut suivre le progrès de l'affaire dans les câblogrammes échangés entre Morden et McCurdy au cours du mois d'août.

Le 2 août, Morden rapporte qu'il s'entendait bien avec Hughes: 'son ignorance de tout le sujet est incroyable, mais je suis très confiant.' D'après lui, le ministre n'avait aucune idée de la croissance des services aériens mais 'je lui fais entrer cela

* Le 28 mars 1916, G.W. Kyte, député libéral, avait accusé des promoteurs américains de faire des profits énormes, à même des contrats accordés pour la fabrication de fusées et de cartouches par le Comité des munitions. Il prétendit également qu'un autre promoteur, J.W. Allison, que Hughes avait nommé colonel honoraire au début de la guerre, s'était servi de l'influence du ministre pour obtenir des contrats du Comité des munitions. La Commission royale exonéra Hughes et le Comité des munitions, mais blâma Allison pour ne pas avoir été franc dans ses relations avec eux. Voir G.W.L. Nicholson, *1^{er} Corps expéditionnaire canadien, 1914-1919* (Ottawa: Imprimeur de la reine, 1964) 207.

dans la tête, petit à petit, et nos amis ici y travaillent également.' L'un d'eux était le général Watson qui s'est 'arrangé pour que j'aie ma chance, à Bramshott, dimanche.' Une fois qu'il aurait gagné le ministre, pensait Morden, je n'aurai aucune difficulté avec l'*Air Board*, 'à la condition qu'il m'appuie de la façon que j'escompte.' Le 9 août, Morden fit préparer, pour le ministre, une démonstration aérienne exécutée par le capitaine K.E. Kennedy,* pendant qu'un certain nombre de relations commerciales de Morden exerçaient leurs talents de persuasion. De plus, Morden organisa une campagne de propagande écrite. Il fut en mesure de dire à McCurdy que 'sir Frederick Williams Taylor, John Aird, de la Banque canadienne de Commerce, Ashe, de l'*Union Bank*, G.McL. Brown, du chemin de fer Canadien Pacifique et d'autres Canadiens éminents avaient tous adressé au ministre des lettres très vigoureuses demandant la création immédiate de notre Service aérien.'⁶³

Un article, paru dans la *Gazette* de Montréal du 23 août, fournit la première indication que la campagne de Morden réussissait. Sous le titre 'La formation du Corps d'aviation canadien semble maintenant assurée,' le journal souligne la prééminence du rôle de Morden dans le 'mouvement' qui existe en faveur du Service aérien canadien. Nos compatriotes qui servent dans le RNAS et le RFC vont former 'le noyau splendide du corps d'aviation du Dominion,' tandis que le CEC 'accueillera avec joie la collaboration de ses propres aviateurs.' Au surplus, on peut prévoir des avantages industriels considérables. 'Le projet est maintenant complet et pourrait être mis en marche, affirme le col. Morden, d'ici à une semaine; on dépêcherait au Canada les officiers et les hommes déjà choisis qui sont tous Canadiens, à trois exceptions près. Le col. Morden déclare que le projet a l'appui de sir Robert Borden et de sir Sam Hughes, mais que les autorités impériales n'ont pas encore approuvé les propositions financières.'⁶⁴ Cet article a dû causer une certaine inquiétude au premier ministre; on en trouve une coupure dans ses dossiers.

Borden aurait été encore beaucoup plus troublé s'il avait été au courant d'une réunion tenue au *War Office*, le 26 août. Des représentants de l'Australie, de l'Afrique du Sud, et du Canada y assistaient; elle portait sur les dispositions à prendre en vue de l'acceptation d'escadrilles du RFC, offertes par les gouvernements des dominions.' Grant Morden était le représentant canadien, mission que seul Hughes avait pu lui confier. Les porte-parole des dominions discutèrent avec Brancker et d'autres officiers de l'État-major du RFC, de questions telles que la solde des officiers, les insignes d'efficacité et autres marques distinctives, mais ils consacrèrent plus de temps à l'organisation et aux conditions de service des unités aériennes des dominions. D'après les remarques de Morden, on peut voir que ses premiers plans avaient subi de sérieuses coupures. Le procès-verbal mentionne: 'Le colonel Grant Morden insiste sur la capacité et la volonté du Canada de fournir éventuellement quatre escadrilles actives et deux escadrilles de réserve.' D'après

* Le capitaine Kennedy, de Sherbrooke (Québec), était l'un des officiers choisis par Morden pour faire partie de son service aérien. Capitaine d'artillerie dans le premier contingent du CEC, il muta au RFC après avoir été blessé, en avril 1915. Il passa son certificat d'observateur en juin puis, après du service au front, fit son cours de pilote en Angleterre; il reçut son brevet en février 1916. Il servit ensuite, à titre d'instructeur, dans les rangs du RFC au Canada.

la façon dont il a exposé la proposition canadienne, les deux premières escadrilles actives seraient formées à même une escadrille de réserve de Toronto; celles-ci se rendraient outre-mer accompagnées d'une escadrille de réserve qui remplacerait les pertes. On mettrait les deux autres escadrilles sur pied de la même manière. Brancker le prévint que, les pertes de pilotes à l'instruction étant de 10 pour-cent, et au combat de '240%', la demande d'effectifs sera élevée. Pour ce qui est de la proposition canadienne, on convint que le Canada fournirait des avions Curtiss à ses escadrilles de réserve, mais que le gouvernement britannique équiperait les unités actives. On réglerait plus tard les détails du programme financier.⁶⁵

Il est clair que Morden avait accompli des pas de géant. Néanmoins, il ne relâcha pas sa pression sur Hughes. Le 29 août, il offrit un grand dîner en l'honneur du duc de Devonshire qui devait se rendre sous peu au Canada exercer les fonctions de gouverneur général; Hughes partageait la place d'honneur avec le futur vice-roi. Parmi la liste de brillants invités, qui comptait les noms du général sir William Robertson, de l'amiral Beresford, de Walter Long, et d'un certain nombre de pairs, figuraient des hommes vivement intéressés à l'aviation, tels que le comte de Derby, lord Montague de Beaulieu, lord Sydenham, sir Trevor Dawson, et le premier ministre de l'Ontario, W.H. Hearst, qui était devenu l'un des supporters de Morden. Il ne fait pas de doute que Morden a déployé toute cette cour, en partie pour convaincre le ministre de faire le dernier saut. Le 4 septembre, il déclara à McCurdy qu'il espérait recevoir 'des décisions définitives la semaine prochaine.'⁶⁶

C'est entre cette date et le 8 septembre que la campagne de Morden a enfin porté fruit. Sir Sam Hughes engagea le Canada envers le projet de Morden ou envers une version quelconque de ce projet (aucun document n'existe à cet égard). Le 8 septembre, le *War Office* écrivit à Hughes une lettre officielle 'relative à l'offre du gouvernement du Dominion de lever un certain nombre d'escadrilles du *Royal Flying Corps* et de les mettre à la disposition du gouvernement impérial.' Le ministre avait nettement pris sur lui de renverser la politique établie de son gouvernement, mais il avait négligé d'en avertir ses collègues. Tout ce qu'il dit à Borden au sujet de l'aviation parut dans un câblogramme en date du 9 septembre, informant le premier ministre que 'le général sir David Henderson et le général Brancker, chefs de l'*Army Air Service* m'ont tous les deux consulté en vue de presser la formation d'escadrilles de réserve.' Il ne montra pas la lettre qu'il avait reçue du *War Office*, confirmant qu'une offre avait été faite. La copie de cette lettre ne parvint à Ottawa qu'en décembre, par la voie du haut commissaire. Comme le déclara alors le général Gwatkin: 'Avant de lire la correspondance ci-jointe, j'ignorais totalement que le gouvernement du Dominion (qui, si je comprends bien, s'appelle sir Sam Hughes) avait offert de lever des escadrilles pour le *Royal Flying Corps* et de les mettre à la disposition du gouvernement impérial.'⁶⁷

Même si Gwatkin n'avait pas eu vent de l'affaire, des rumeurs voulant que Hughes ait pris une sorte d'engagement envers l'aviation commençaient à s'infiltrer au Canada. Tout en émoi, C.B. Gordon, vice-président de l'IMB, craignant que Morden et McCurdy aient contourné son organisme, câbla à Londres pour demander plus de renseignements.⁶⁸ Le 28 septembre, Perry lui transmit tout ce qu'il savait: 'Le général Brancker nous informe que Hughes a maintenant présenté une proposition visant la formation d'une escadrille de réserve par le gouverne-

ment du Dominion. Ce projet exigera une école qu'il inclura probablement. Brancker croit qu'il faudra également une fabrique locale, quoique cette dernière ne doive pas nécessairement relever de la même autorité. Bien entendu, si le gouvernement du Dominion a l'intention de mettre sur pied une escadrille de réserve comprenant une école d'aviation, il est inutile de donner suite au projet d'un établissement distinct.⁶⁹ À la suite de cette nouvelle, cette série de négociations décousues et peu prometteuses aboutit à une intervention rapide de l'IMB pour couper le renouvellement des contrats de Curtiss et à un mouvement aussi précipité du Cabinet canadien pour barrer la route au ministre de la Milice.

Le 4 octobre, Gordon passa en revue toute la série de négociations pour le compte de Hazen et lui dit que C.S. Wilcox, président du Conseil de la *Steel Company of Canada*, avait examiné la possibilité d'acquérir l'usine Curtiss et de l'agrandir. Wilcox était convaincu que si l'on pouvait compter sur une mise de fonds initiale de \$1 million du gouvernement fédéral et sur une commande britannique garantie, une fabrique exploitée par l'IMB constituait une entreprise réalisable qui permettrait à Ottawa de recouvrer son capital. Fort de ce jugement, l'IMB recommanda donc qu'on procède à l'aménagement de l'usine et il était confiant que, si le Canada se décidait rapidement, l'*Air Board* serait capable de trouver les fonds supplémentaires nécessaires pour combler les déficits d'une école d'aviation installée au Canada. Le lendemain, Hazen transmet le rapport de Gordon à Borden, en lui demandant de le présenter au Cabinet en vue d'obtenir une prompté décision.⁷⁰

Pendant ce temps, Hughes se préparait à faire face à ses collègues sur la question de l'aviation. Le 9 octobre, il eut une longue conversation avec McCurdy. En réponse à une série de questions posées par le ministre, McCurdy prépara un rapport, remis le même jour, qui résumait la situation courante de l'aviation au Canada et en Grande-Bretagne, qui contenait une brève proposition touchant un service aérien canadien ainsi qu'une critique contre les fabriques d'État, et qui tentait de prédire l'importance probable, après la guerre, d'une aviation au Canada. Entre autres choses, McCurdy apprenait à Hughes que *Curtiss Aeroplanes Ltd* était maintenant entièrement entre les mains de Canadiens et qu'elle était en train de se réorganiser en vertu d'une charte canadienne. Au cours de la période d'après-guerre, cette société canadienne, si elle était bien soutenue pendant le conflit, pourrait s'occuper de fabriquer des avions pour la surveillance des forêts, les patrouilles d'incendies, le courrier aérien et l'exploration du nord. Durant la guerre, un service aérien canadien, qui utiliserait des avions Curtiss, sauverait les aviateurs canadiens de la situation où ils se trouvent 'ayant complètement perdu leur identité canadienne et leur solde canadienne.' Il affirme que 'les pilotes canadiens regrettent infiniment d'être encadrés par des Anglais et de ne pas recevoir les promotions auxquelles ils ont droit; ils pensent tous qu'ils pourraient travailler beaucoup mieux s'ils étaient organisés en un corps canadien, s'ils étaient commandés par des officiers canadiens et s'ils relevaient d'une direction canadienne.' McCurdy le savait, c'était là rien de plus que le principe que Hughes avait défendu dans le cas du CEC. Il conclut donc: 'Je crois, Monsieur, que, si vous vous occupez personnellement de l'organisation et de la conduite du Service aérien canadien, ce sera un succès et que le public va voir cette nouvelle d'un très bon œil.'⁷¹

Il ne semble pas que Hughes ait eu l'occasion de se battre en faveur d'un corps d'aviation canadien. Le gouvernement prit sa décision le 12 octobre au niveau, non pas du Cabinet, mais d'un de ses sous-comités, probablement présidé par Hazen, dont Hughes peut fort bien ne pas avoir fait partie. Il est peu probable que sa présence eût changé quoi que ce soit. Ses activités dans d'autres domaines de son ministère avaient déjà causé beaucoup de soucis au gouvernement, surtout à Borden, et elles avaient fatalement compromis sa position. Son appui connu à la cause d'une aviation canadienne suffisait maintenant en soi à ruiner le projet. Le fait que Hughes lui-même se soit laissé entraîner dans des transactions avec des individus dans lesquels le gouvernement n'avait aucune raison d'avoir confiance a rendu doublement dangereuse la possibilité qu'il prenne l'initiative de créer une aviation. Un arrangement fait en coulisse avec Curtiss et avec Vickers pourrait aboutir à la même sorte de scandale qu'avaient provoqué les contrats de munitions. Ne pouvant avoir confiance en Hughes, il fallait lui couper l'herbe sous le pied.

Nous connaissons les motifs du Cabinet d'après un résumé que Flavelle crut bon de présenter à l'*Air Board*, le 27 octobre. En expliquant la décision prise par le gouvernement canadien, il souligne la position cardinale de Hughes. Lorsque le ministre des Finances avait appris que l'usine et l'école étaient devenues des éléments considérés comme étant de très haute importance par les autorités britanniques, il avait conclu que, dans ces circonstances, il était de son devoir de trouver l'argent nécessaire à cette fin. Toutefois, lui et les autres ministres étaient d'avis qu'il 'n'était pas souhaitable de placer l'école sous l'autorité du ministre de la Milice; ils avaient peur de la situation qui pourrait en résulter.' Ainsi, même avant le retour de Hughes de l'Angleterre, ils étaient en faveur d'une solution selon laquelle Ottawa avancerait l'argent nécessaire pour l'aménagement de l'usine avec l'entente que la Grande-Bretagne dirigerait et administrerait l'école. Lorsque Hughes rentra au Canada et qu'il eut l'air de donner suite à l'intervention qu'il avait déjà faite en matière de politique aéronautique, Flavelle avait appris que 'aux fins d'empêcher d'autres écarts, ils avaient adopté un décret du conseil autorisant le projet susmentionné.'⁷²

Du point de vue des autorités britanniques, la décision canadienne n'avait guère fait avancer les choses. Lorsqu'elles l'apprirent, Flavelle n'avait pas encore fourni ses explications et elles étaient portées à se fier à Hughes. Comme Harvey le fit observer, si l'offre de Hughes était acceptée, 'le gouvernement canadien aurait alors besoin de sa propre école et il voudrait sans doute la faire construire à nos frais.' D'accord sur ce point, Sydenham, par principe d'ordre général, se dit opposé à fonder une école impériale au Canada.⁷³ Même lorsque Flavelle détrompa la commission au sujet de Hughes, celle-ci refusa catégoriquement d'approuver le plan canadien. Les membres s'entendaient pour garantir des commandes à l'usine, mais ils se refusaient à endosser l'idée d'une école à direction britannique. Comme l'exposa Sydenham, d'après le procès-verbal de la réunion, 'la tournure que prenait la question de l'école était le résultat de considérations politiques. En dehors de cela, il demande si le gouvernement canadien désire vraiment que le gouvernement impérial construise et administre une école au Canada. Serait-il sage de créer, au cœur du Canada, un établissement impérial qui resterait la

propriété de l'Empire après la guerre? ... Ce sont les Canadiens qui feraient marcher l'usine, mais l'école serait dirigée par des officiers impériaux. Il indique les difficultés et les frictions qui pourraient surgir, si l'on confiait la discipline de l'école à l'autorité britannique.'

Flavelle protesta en vain en disant que la situation était 'anormale' et qu'il était 'impossible de séparer la question des considérations politiques de l'heure.' L'*Air Board* était prêt à recommander au Trésor d'accepter le projet d'usine, mais Hughes restait le problème du Canada. C'est le Dominion qui doit faire fonctionner l'école, selon le moyen qu'il choisira, et le gouvernement britannique versera une subvention proportionnelle qui couvrirait tous les frais d'exploitation.⁷⁴

Dans cette décision, la commission avait l'appui du *War Office* ou, du moins, du général Henderson. Bien qu'absent de la réunion du 27 octobre, Henderson manifesta peu de temps après son désaccord avec l'attitude du Canada. Selon lui, les conditions financières étaient beaucoup trop favorables au Canada et, pour une raison quelque peu différente, il se rangea du côté de Sydenham, à propos de l'école: 'À son avis, il n'était pas du tout souhaitable d'être obligé d'accepter les pilotes formés par cet établissement. Des pressions locales s'exerceront sur les autorités de l'école pour faire admettre toutes sortes de gens qui pourraient n'être pas, dans tous les cas, des membres désirables au *Royal Flying Corps*.' La seule solution acceptable était donc une école canadienne, au lieu d'une école du RFC. Celui-ci conserverait le droit d'écarter les coloniaux mal dégrossis ou, comme Henderson le dit, 'le pouvoir de demander le renvoi de tout élève, à n'importe quel moment.'⁷⁵

Flavelle était dans l'embarras. Il reconnaissait que les Britanniques étaient hésitants parce qu'ils craignaient des conflits possibles avec les autorités militaires canadiennes, et en particulier avec Hughes, mais, en même temps, il savait que le Cabinet n'autoriserait jamais un service aérien canadien, surtout, s'il relevait du ministère de la Milice. En câblant à Ottawa un résumé de la position britannique, il recherchait donc une déclaration qui ferait disparaître les scrupules et les appréhensions de Londres: 'Ce projet semble ... nécessairement comporter d'autres négociations avec le ministère de la Milice. Connaissez-vous l'attitude de Hughes à l'égard du projet dans sa forme actuelle et croiriez-vous sage de présenter ces considérations au premier ministre? S'il pense qu'une école relevant directement du gouvernement anglais ne créerait aucune difficulté, veuillez me le laisser savoir.'⁷⁶

La réponse arriva un peu plus d'une semaine après. Le 11 novembre, Borden confia à Gordon qu'une école à direction britannique ne créerait 'aucune difficulté.' 'Autant qu'on puisse en juger, écrivit-il, il n'existe aucune probabilité de friction avec le ministère de la Milice et de la Défense dans la mise en œuvre de cette entreprise.'⁷⁷ Il avait une bonne raison de le croire. Ce jour-là, sir Sam Hughes, en un geste de défi, avait remis sa démission à Borden.

Dans l'échange de correspondance qui précéda la demande que fit Borden à Hughes pour obtenir sa démission, le seul reproche particulier que le premier ministre lui fit à propos de ses activités récentes porta sur la création d'un sous-conseil de la Milice qu'il avait créé en Angleterre sans avoir demandé l'autorisation du Cabinet et sans avoir mis ses collègues au courant. Et pourtant, le

premier ministre a certainement dû subsumer les initiatives unilatérales du ministre en matière de politique aéronautique dans ce qu'il appelle un penchant à administrer son ministère 'comme s'il s'agissait d'un gouvernement en soi, distinct et autonome.' Les manigances de Hughes dans le domaine de l'aviation ont contribué à épuiser, jusqu'à la dernière goutte, la tolérance presque surhumaine de son chef à l'égard de son comportement erratique.⁷⁸

Lord Sydenham trouva l'assurance globale de Borden insuffisante et, en fait, incompréhensible. Comment le premier ministre d'un dominion autonome accepterait-il calmement le rétablissement, dans son pays, d'un commandement impérial indépendant de l'autorité de son gouvernement? Même si les Canadiens faisaient peu de cas des principes sous-jacents à l'évolution de l'auto-gouvernement colonial, la Grande-Bretagne devait-elle le suivre dans cette voie? En réalité, il se demande 'si, depuis le retrait de la garnison impériale du Canada, il nous était même possible d'exercer le commandement sur les troupes britanniques restées au pays.' La situation était pleine de dangers. Les Canadiens étaient bien connus pour leur indiscipline et les pilotes canadiens s'étaient montrés encore moins soumis aux règles britanniques qu'il n'était souhaitable. 'Nous avons eu des difficultés avec les Canadiens ici, observa-t-il tristement; ce sera encore pire là-bas.'⁷⁹

Ce fut le général Brancker qui écarta en un tournemain ces subtilités constitutionnelles et qui persuada son chef de prendre le taureau par les cornes. Dès le 20 octobre, irrité outre mesure par la confusion sans fin des négociations canadiennes, et de plus en plus inquiet des perspectives de l'ordre de bataille du RFC sur le Front occidental en 1917, il s'était exclamé devant Harvey: 'Nous *devons* faire quelque chose. Nous avons joué avec ce projet depuis plus de 18 mois maintenant. Si on l'avait traité hardiment au début nous en retirerions de grands avantages aujourd'hui.'⁸⁰

Le lendemain, il commença à exercer des pressions sur Henderson, faisant valoir que 'nous demandons au Corps expéditionnaire d'accroître ses effectifs et nous devons fonder au Canada un établissement d'instruction où nous pourrions tirer tout le profit possible des appareils d'exercice canadiens et américains.' Trenchard insistait sur une augmentation de 20 escadrilles actives et 35 de réserve; 'l'affaire est très urgente car, si l'on veut obtenir un bon rendement des pilotes et des appareils, le printemps prochain, il faut se mettre au travail sur-le-champ.'⁸¹

Comme nous l'avons vu, Henderson n'était pas encore convaincu par ces arguments au moment de sa rencontre avec Flavelle, le 27 octobre. Peu de temps après, Brancker attira son attention sur le fait qu'il faudrait probablement installer 20 des 35 nouvelles escadrilles de réserve au Canada, ou ailleurs en dehors de la Grande-Bretagne, parce qu'on ne pouvait plus trouver de terrains d'instruction. En outre, étant donné la forte demande de production d'avions britanniques, il était vital d'utiliser la capacité nord-américaine pour la fabrication des appareils d'exercice. Évidemment, il coûterait beaucoup moins cher de garder ces machines au Canada que de payer leur transport outre-atlantique. Ces arguments puissants opérèrent une transformation dans l'esprit de Henderson. Il fut sensible au raisonnement de Brancker en ce qui avait trait à la pénurie de terrains d'instruction en Angleterre et aux avantages économiques qu'il y avait à profiter de la produc-

tion nord-américaine au Canada, mais ce qui réussit le mieux à le persuader fut l'échelle même des opérations d'instruction maintenant jugées nécessaire à cause de la crise à laquelle le RFC faisait face sur le Front occidental. La tâche envisagée, pensait-il, était simplement trop grande pour être confiée aux Canadiens. À une conférence qu'il eut avec les membres de l'*Air Board*, le 20 novembre, il annonça sa conversion: 'Si l'établissement d'instruction projeté doit avoir cette envergure, il faut qu'il soit dirigé par les autorités impériales. Nous aurons à envoyer un si grand nombre d'officiers supérieurs qu'ils travailleront plus efficacement sous les ordres d'un gouvernement supérieur ... Si elle doit avoir les dimensions envisagées, l'école ne peut être laissée entre les mains des Canadiens.'⁸² Lorsque l'*Air Board* au complet se réunit, le 22 novembre, en vue d'étudier ce changement d'attitude du *War Office*, on n'entendit plus parler des scrupules constitutionnels de Sydenham. Comme l'observa lord Curzon, 'une nouvelle situation apparaissait' à la suite de la demande de 20 autres escadrilles actives de la part de Haig et de Trenchard. Ainsi, la commission accepta la recommandation de Henderson et de Brancker voulant qu'il soit 'indispensable' qu'un si grand établissement d'instruction relevât du contrôle impérial. Au début de décembre, Curzon avait gagné le Trésor à sa cause en soulignant l'envergure du projet et la crise militaire qui le rendait nécessaire.⁸³

Le 23 décembre, le haut commissaire canadien fut prévenu officiellement qu'un grand établissement britannique d'instruction serait bientôt fondé au Canada. C'était le début du plan du RFC Canada, fait unique le plus important jusque-là dans l'histoire de l'aviation du pays. Des Canadiens, sous la tutelle britannique, seraient désormais formés non pas par centaines, mais par milliers, à la guerre aérienne et pour l'ère naissante de l'avion. Quant à l'avenir de l'aviation canadienne, la présence du RFC au Canada constituait un avantage précieux. Aux yeux du gouvernement canadien du temps, c'était un moyen qui répondait aux besoins militaires britanniques et qui permettait d'éviter la création d'une aviation canadienne sous des auspices désagréables.⁸⁴

Voilà comment le gouvernement canadien en est arrivé à se créer un statut de dépendance coloniale en matière d'aviation. Bien des facteurs y avaient contribué. Le gouvernement et ses conseillers ignoraient la nouvelle importance de la puissance aérienne. Les partisans du rôle que le Canada devait jouer dans le domaine de l'aéronautique n'étaient pas non plus très impressionnants; aux yeux de Borden et de ses collègues, ils avaient l'air d'être des importuns bien intentionnés ou des promoteurs intéressés. L'IMB, si franc et si déterminé à sauvegarder ce que ses membres percevaient comme les intérêts économiques de l'Empire, n'a pas vu dans un service aérien canadien une cause digne de combat. Sir Sam Hughes, à la fois par ses tactiques et par son association à un projet que ses collègues trouvaient à bon droit politiquement dangereux, a réussi à éliminer la faible possibilité que le gouvernement puisse reconsidérer ses priorités. Non seulement le premier ministre n'a fait preuve d'aucune initiative, mais il a recherché la forme d'engagement la moins onéreuse. En conséquence, la tournure des événements au front a surpris le Canada en pleine indécision et il devint de nouveau l'hôte d'un pouvoir militaire impérial sur un plan que le Cabinet ne pouvait guère prévoir. Et pourtant, jusqu'au stage final des négociations, si un autre ministre que Hughes avait adopté le projet d'un corps d'aviation canadien avec la même vision, la même détermination, et les

mêmes principes qui ont marqué l'attitude du gouvernement envers le CEC, il n'y a aucune raison de supposer qu'on n'eût pu créer un service canadien en 1916. Peu importe les préférences de sir David Henderson, étant donné l'exemple de l'Australie et les besoins urgents du RFC, les Britanniques n'étaient pas en mesure de refuser.

Expansion du RFC et organisation de l'instruction aérienne au Canada

Le vaste programme d'instruction, mis en œuvre au Canada pendant les deux dernières années de la guerre, a eu une origine insolite et un statut anormal, mais il devait exercer une influence vitale sur la guerre de l'air et produire des effets décisifs sur l'évolution de l'aviation canadienne.

Le RFC Canada (ou l'*Imperial Royal Flying Corps* comme le désignaient sa papeterie et sa publicité) bénéficia de la coopération et de l'appui du gouvernement canadien; toutefois, il demeura assez autonome. Les autorités canadiennes compétentes furent au courant de son activité et de ses besoins, mais le commandant du RFC Canada répondait directement au *War Office* (subséquemment au ministère de l'Air), à Londres. Cet organisme britannique, concentré en Ontario, avait son quartier général à Toronto; il recrutait ses troupes dans tout le Canada et aux États-Unis. Il ne fut jamais considérable – le total de son personnel et de ses recrues n'atteignait pas tout à fait 12 000, le jour de l'armistice – mais il eut certainement son importance comparativement aux effectifs de l'aviation militaire du temps et il mit rapidement en place une structure de soutien élaborée.

La situation unique du RFC Canada, le fait qu'il disputait des recrues au Corps expéditionnaire canadien, à un tournant particulièrement difficile de la guerre, et son implication profonde dans les services armés des États-Unis et dans l'engagement de recrues américaines auraient bien pu susciter des tensions avec ses hôtes canadiens. Il y eut, certes, des frictions mais, dans l'ensemble, les rapports entre ce prolongement des services britanniques, le gouvernement du Canada, et les Canadiens furent remarquablement faciles et harmonieux. Le gouvernement avait adopté certaines mesures visant à satisfaire les censeurs de sa politique aéronautique en donnant son appui au financement de l'usine d'avions, des terrains, et des aménagements nécessaires aux écoles et aux champs d'aviation; il avait également fourni une aide directe par le biais du ministère de la Milice. Le grand public reconnut progressivement le rôle important de l'aviation dans la guerre et il s'enorgueillit de la participation des Canadiens. Le programme d'instruction souleva des critiques, mais elles furent peu nombreuses.

Une bonne part du succès de l'entreprise du RFC Canada est attribuable à la diplomatie et aux dons d'exécutant de son commandant, le lieutenant-colonel (ultérieurement brigadier-général) Cuthbert G. Hoare. Il avait obtenu son certificat de pilote en 1911; quand la guerre éclata, il était capitaine et faisait partie d'un

petit groupe d'officiers de l'*Indian Air Corps*, récemment constitué et cantonné à Farnborough (avant 1911, il avait servi dans le *39th Central India Horse*). Il fut immédiatement affecté à une escadrille du RFC en France et, plus tard, il commanda la 7^e Escadrille à Saint-Omer, avant de recevoir le commandement d'une escadre, en 1916.

Quand Hoare fut chargé de diriger le RFC Canada, bon nombre de détails de l'entreprise canadienne avaient déjà été arrêtés au cours de plusieurs réunions de l'*Air Board*, auxquelles avaient assisté des représentants de l'*Imperial Munitions Board*. Il fut décidé de ne fournir au Canada qu'un stage préliminaire de l'instruction au sol et dans les airs. Les élèves devraient terminer leur formation en Angleterre. À une réunion tenue le premier de l'an 1917, on convint d'envoyer le plus tôt possible un détachement avancé que rallierait, à intervalles déterminés, des groupes d'officiers et d'hommes expérimentés et qui constituerait le noyau des 20 escadrilles d'instruction et des unités terrestres de soutien. Il incomberait alors au commandant du RFC de recruter non seulement les cadets qu'il devait former, mais aussi la masse du personnel nécessaire à la mise en œuvre du plan d'instruction.¹

Quant au reste, on donna virtuellement carte blanche à Hoare. On avait songé à situer provisoirement son quartier général à Toronto où l'on fabriquait les appareils d'instruction, mais il était libre de s'installer ailleurs s'il le désirait. L'IMB devait se charger d'aménager les terrains d'aviation, mais il appartenait à Hoare de décider de leur nombre et de leur emplacement; on le chargea de nombreux détails, tels que le nombre et le genre de construction des hangars, casernes, mess, et autres bâtiments nécessaires. Il devait pourvoir au logement de son personnel, établir des dépôts de matériel et d'autres unités de soutien, organiser une campagne de recrutement, fournir les vivres, les uniformes, et les installations médicales, et satisfaire la multitude des besoins inhérents au projet. Avec le concours de son personnel, il accomplit toutes ces tâches à une allure remarquable.

Le personnel dont Hoare s'entoura était presque entièrement britannique. Il comprenait le major Dermott L. Allen, antérieurement pilote à la 3^e Escadrille, qui devint officier d'état-major principal de Hoare, au Canada. Le seul Canadien du groupe d'origine fut le lieutenant John K. Aird, de Toronto. Son père, sir John Aird, directeur général de la Banque canadienne de Commerce, s'était vivement intéressé aux questions d'aviation; le frère de John Aird était dans le *Royal Naval Air Service*. Aird lui-même faisait partie du RFC, depuis le début de 1916. Il joua un rôle de chef de file lors de l'inauguration de l'entraînement aérien et, subséquemment, il commanda une escadrille d'instruction.²

Hoare mit ses officiers au travail pendant la traversée au Canada; ils ébauchèrent ensemble les grandes lignes du plan d'instruction. Dès l'arrivée du groupe à Saint-Jean (Nouveau Brunswick), le 19 janvier, Hoare se rendit à Ottawa, tandis que les autres partirent pour Toronto. Dans la capitale, Hoare rencontra les hauts fonctionnaires du ministère de la Milice ainsi que les représentants de l'IMB et de certains autres organismes. Sa visite la plus importante eut lieu chez le major-général Willoughby Gwatkin. Le chef de l'État-major général se révéla l'un des meilleurs amis du RFC Canada; maintes fois, il s'est porté au secours de Hoare et de son personnel quand ils se trouvaient dans des situations pouvant devenir

menaçantes. Cependant, le premier contact de Hoare avec Gwatkin ne fut pas de bon augure.

Ma première rencontre avec le général Gwatkin en arrivant au Canada s'est terminée plutôt abruptement. Il me demanda combien d'hommes je voulais. Quand je lui répondis qu'il m'en fallait 500 pour commencer, il me dit que je ne pourrais pas trouver 500 hommes en six mois, puis il ajouta: 'Ce que vous avez de mieux à faire, mon ami, c'est de rentrer tout droit chez vous et de dire à vos gens qu'ils vous ont envoyé décrocher la lune.' Quelque peu irrité, je répliquai que le moment de rentrer au pays viendrait *après*, et non pas *avant* ma tentative. Et sur ce, je pris congé. Subséquemment, nous sommes devenus les meilleurs amis et il nous a aidés par tous les moyens. Il n'a jamais été question entre nous de notre premier contact.³

Malgré ce début fracassant, Gwatkin eut tôt fait de prouver sa détermination d'aider le RFC Canada. Hoare arriva à Ottawa dans la soirée du 21 janvier et, le 23, Gwatkin informa ses commandants de districts militaires de l'arrivée du chef du RFC; il leur demanda de se préparer à lui 'fournir toute l'assistance possible.' Quand Hoare partit pour Toronto, le 25 janvier, il avait déjà l'assurance formelle que le ministère de la Milice était disposé à prêter son concours au recrutement, aux services administratifs, à la fourniture de logements et d'autres bâtiments pour ses hommes; il savait aussi qu'il disposerait de terrains du gouvernement pour établir ses aérodromes. Il obtint les locaux de son quartier général dans l'*Imperial Oil Building*, au 56, rue Church, à Toronto; le RFC Canada était à l'œuvre.⁴

On espérait que l'entraînement aérien pourrait commencer au début d'avril, mais il y avait beaucoup à faire et nombre de problèmes à résoudre. La campagne enneigée et le sol gelé compliquaient la mise en chantier des travaux. Le seul aérodrome de la région, et de tout le Canada du reste, était le petit terrain d'atterrissage de Long Branch, doté de plusieurs hangars. C'était l'emplacement qu'avait utilisé l'École Curtiss, en 1915 et 1916, mais il ne convenait pas aux besoins d'un grand champ d'aviation du RFC. Il fallut donc choisir et aménager d'autres pistes et obtenir des avions. On dut aussi recruter non seulement des élèves pilotes, mais encore le personnel nécessaire au fonctionnement et à l'évolution du plan de formation.

La première tâche de Hoare fut de choisir l'emplacement des ses champs d'aviation. Les plans du RFC prévoyaient le groupement des 20 escadrilles en quatre escadres, chacune d'elles comprenant 5 escadrilles. Trois de ces escadres devaient se trouver dans la grande région de Toronto et on tenta de loger la quatrième dans une région du pays où l'on pourrait voler en hiver, de préférence sur le littoral occidental. Chaque escadre disposerait d'un ou de deux aérodromes complètement pourvus des aménagements nécessaires au personnel et aux appareils.⁵

Le 26 janvier, lendemain de son arrivée à Toronto, Hoare visita le camp Borden; le ministère de la Milice lui avait laissé entrevoir la possibilité d'y établir sa première escadre. La perspective n'était pas engageante; quand il entreprit de parcourir 70 milles à partir de Toronto, le sol était enneigé et la température, bien

au-dessous du degré de congélation. Hoare était accompagné du major-général W.A. Logie, officier général commandant le District militaire N° 2 de Toronto et de plusieurs autres officiers d'état-major. En arrivant à Angus, ils constatèrent que la ligne de bifurcation vers Borden était fermée pour l'hiver. Le groupe dut se déplacer en traîneau et il fallut près de deux heures pour parcourir cinq milles depuis la voie ferrée principale. De fait, Hoare ne fut pas enthousiasmé par ce qu'il vit en arrivant au camp Borden. Il inspecta 'ce qu'il put' de ce secteur, mais il fut incapable d'établir jusqu'à quel point le sol était plat. Sur une grande partie du terrain, des souches perçaient la couche de neige. Hoare avait aussi entendu dire que toute la région était 'réputée pour ses tempêtes de sable.' Néanmoins, suivant les conseils du général Logie, Hoare décida d'accepter l'emplacement. Il appartenait au gouvernement canadien qui l'offrait gratuitement au RFC. Il était situé à proximité de Toronto. En outre, on y avait déjà installé une centrale électrique, un réseau d'aqueduc, et d'égouts et un embranchement de chemin de fer à l'usage des 30 000 hommes du Corps expéditionnaire canadien, cantonnés en cet endroit en 1916. Cette journée d'hiver du début de 1917 fut donc à l'origine de ce que devait devenir la première station aérienne du Corps d'aviation royal canadien.⁶

Une fois la décision prise, Hoare revint à Toronto; les quelques journées suivantes furent chargées. Le 27 janvier, il écrivit plusieurs lettres à Gwatkin. Il voulait entreprendre, sans tarder, le recrutement. Il demandait de quoi loger mille hommes dans la région de Toronto. Il sollicitait l'habillement et les 'nécessités régimentaires' pour ses recrues. Il désirait savoir si le ministère de la Milice pouvait assurer les services médicaux et dentaires à ses hommes et effectuer l'examen médical des recrues en divers endroits au Canada. À ce moment, le ministère de la Milice avait déjà reçu, par câblogramme, une demande de fournir la plupart de ces services à titre onéreux et, le 30 janvier, Gwatkin informa le *British Army Council* de la décision favorable.⁷

L'IMB obtint du ministère de la Milice la permission d'entreprendre les travaux de construction et d'effectuer certains autres ouvrages, à Borden. Le 27 janvier, on signa les contrats. Huit jours après, on déneigea la voie ferrée conduisant au camp et, par une température glaciale, une équipe de 400 hommes entreprit d'essoucher le terrain et de le préparer en vue de la construction. Une semaine plus tard, 1 700 hommes étaient à l'œuvre et, la nuit, le travail se poursuivait à l'aide de puissantes lampes à arc. Six semaines après la visite du secteur par Hoare, la plupart des hangars demandés étaient terminés; on disposait d'assez de locaux pour y former une escadrille d'instruction et entreprendre le montage des appareils. Le 2 juin, on avait réalisé le projet initial du camp. Hoare spécifia que les bâtiments de Borden devaient être de 'nature semi-permanente'; il exigea 'les constructions appropriées les moins dispendieuses, eu égard à leur résistance ... et à la nécessité de les chauffer l'hiver suivant.' Malgré ces conditions et l'allure effrénée de la réalisation des travaux, ces bâtiments durent être bien construits, puisque la plupart des 15 hangars dressés par le RFC Canada ont subsisté jusqu'à nos jours; ils servent aux Forces armées canadiennes, au camp Borden.⁸

En quatre mois, les entrepreneurs avaient construit 57 bâtiments, essarté et régalié 850 acres, ensemencé le gazon, aménagé près de 5 milles de route macadamisée, et prolongé les égouts et les voies de garage. Ils avaient installé un réseau

d'électricité, posé des lignes téléphoniques de liaison entre le camp, Toronto, et les villes avoisinantes. Les bâtiments conçus avec tant de succès pour Borden servirent de modèle normalisé pour les aérodromes que le RFC construisit subseqüemment.⁹

L'allure de l'évolution du projet impressionna vivement Hoare. Il signala, dans un rapport au *War Office*, que 'le travail semble s'accomplir à un rythme insoupçonné en Angleterre.' La cadence d'exécution des travaux résultait des efforts de nombreux organismes et individus, dont le ministère de la Milice, le District militaire N° 2 (Toronto), et le colonel R.S. Low, de la Société *Bate, McMahon and Company* d'Ottawa, chargée de la construction des bâtiments à Valcartier, à Connaught Ranges, et à d'autres camps militaires. Une grande partie du mérite revient aussi au Service aéronautique de l'IMB, créé en vue de satisfaire aux nombreux besoins du RFC Canada, y compris la construction et les achats. Joseph Flavelle, président du Conseil, avait d'abord nommé E.R. Wood à la direction de ce service mais, en raison du mauvais état de santé de ce dernier, il dut le remplacer presque immédiatement, en janvier 1917, par F.W. Baillie. Quand Baillie devint président de la *Canadian Aeroplanes Ltd*, son adjoint, G.A. Morrow, le remplaça, peu de temps après, au Service aéronautique.¹⁰

Le Service aéronautique, dont le bureau principal était situé à Toronto, pourvoyait à presque tous les besoins matériels et financiers du RFC Canada, y compris les avions fabriqués par la *Canadian Aeroplanes Ltd*. Il aida Hoare et son personnel à trouver les emplacements appropriés des aérodromes et des écoles, il fit le nécessaire pour les utiliser, il fournit les plans des divers genres de bâtiments voulus, et, enfin, il surveilla ou effectua les travaux de construction. Ce service s'occupa aussi de la location et de l'affermage de nombreux locaux et il se chargea de les modifier au besoin. Il confia d'abord la construction des bâtiments à des entrepreneurs mais, à compter de l'automne de 1917, il assuma lui-même le contrôle de ces travaux. Le nombre de travailleurs de la construction atteignit son maximum de 2 800 hommes, au printemps de 1917; au moment de l'armistice, plus de 2 200 employés figuraient encore sur les feuilles de solde de la section de Génie de ce service.¹¹

Même avant le début de la construction, à Borden, on visita et on acheta d'autres emplacements d'aérodromes. Deseronto, située à 130 milles à l'est de Toronto, devint le lieu d'une nouvelle base aérienne de deux aérodromes, l'un sur la ferme Rathburn et l'autre, le Mohawk, dans la réserve indienne de Tyendinaga, que le ministère des Affaires indiennes mit à la disposition des intéressés. Les aérodromes de North Toronto, troisième base aérienne, se trouvaient à Armour Heights et à Leaside; cette dernière ville et la *York Land Company* offrirent les terrains à titre gratuit. Le 26 janvier, on signa, à Toronto, le contrat de construction d'une nouvelle grande usine qui devait loger la *Canadian Aeroplanes Ltd*. Avant la fin de janvier, on prit aussi des mesures permettant au RFC Canada d'utiliser l'aérodrome de Long Branch.¹²

Le plan d'expansion minutieusement préparé par Hoare comportait, entre autres choses, la formation progressive de 20 escadrilles d'instruction, les futures Escadrilles de réserve (canadiennes) 78 à 97; elles furent mises en place à mesure que les 'noyaux d'escadrille' d'officiers et d'hommes expérimentés arrivèrent de

Grande-Bretagne à intervalles que déterminaient les dates probables de disponibilité des aérodromes et des avions. Ce programme à étapes successives évolua avec une souplesse étonnante, bien que Hoare fût toujours disposé à emprunter des raccourcis, au besoin. Le 24 février, moins d'un mois après son arrivée à Toronto, pendant que l'on construisait les nouveaux aérodromes et que les membres des premiers noyaux d'escadrille étaient encore au milieu de l'Atlantique, Hoare résolut soudainement de commencer à voler. Cette décision, prise le samedi au cours d'un déjeuner paisible, a tellement interloqué son personnel qu'un de ses officiers se rappela clairement les propos de Hoare: 'Nous avons deux avions à Long Branch. Nous avons enrôlé quelques cadets et aviateurs. Pourquoi diantre ne volons-nous pas? Je veux que l'entraînement aérien commence dès lundi!' Le lundi, sous les ordres du lieutenant John Aird, un détachement entreprit le montage du premier JN4, à Long Branch; le 28 février, l'unité appelée Escadrille 'X' commençait à voler. À la mi-mars, neuf cadets poursuivaient leur entraînement aérien à Long Branch.¹³

Pendant son commandement, Hoare devait s'écarter maintes fois des formules orthodoxes, et presque toujours avec profit. En même temps, il mit au point une structure administrative efficace et forcément compliquée, parce que le RFC Canada devait effectuer lui aussi les tâches dont s'acquittait le *War Office* en Grande-Bretagne à l'égard des formations d'instruction du même genre. Le quartier général, installé à Toronto, assurait la direction de l'entreprise. Deux divisions répondaient directement à Hoare: l'Organisation aérienne, sous le commandement du major Allen, avait la charge de l'administration, de l'instruction, et du personnel; l'autre, le Matériel aérien, que dirigeait le frère de Hoare, le lieutenant-colonel F.R. Gurney Hoare, s'occupait des questions de technique et d'approvisionnement.

Ce quartier général fut à l'origine d'une série d'unités qui étayèrent le fonctionnement du programme d'instruction et qui grandirent avec lui. En février 1917, on établit le Dépôt du matériel; il servit en général de centre de réception, de distribution, et d'échange pour le RFC Canada. Au cours de cette année-là, on acquit ou fit construire plusieurs bâtiments à proximité de la *Canadian Aeroplanes Ltd*, rue Dufferin. Son personnel manutentionnait et entreposait le matériel, inspectait les produits qu'achetait le Service aéronautique de l'IMB et il pourvoyait aux besoins des nombreuses unités du RFC Canada. Le dépôt renfermait plus de 20 000 articles différents, depuis les chaussettes jusqu'aux hélices d'avion. Au moment de l'armistice, son personnel comptait 17 officiers, 217 hommes, et 184 employés féminins.¹⁴

Au printemps de 1917, on constitua le Parc de réparation de moteurs qu'on logea d'abord dans des locaux de l'avenue Atlantic, évacués par la *Canadian Aeroplanes Ltd*. Le Parc dut former une grande partie des sujets qu'on lui envoya, d'où les retards à effectuer les remises en état et les réparations de moteurs provenant des escadres d'instruction. À ses débuts, en juillet 1917, sa production fut modeste: il expédia quatre moteurs remis à neuf. Par la suite, son rendement s'accrut rapidement: il atteignit une cote mensuelle de 60, avant la fin de l'été. À l'armistice, l'unité avait effectué la remise en état complète de 1325 moteurs d'avion, tous des Curtiss OX, sauf 35, soit une moyenne mensuelle supérieure à 69. Chacune de ces

réparations représentait quelque 300 heures-hommes de travail. Le RFC Canada était enthousiaste du Curtiss OX mais, à son avis, le coût des moteurs et des pièces de rechange était 'démessurément élevé'; en outre, les livraisons lui causaient parfois des ennuis. Conséquemment, au cours de 1918, le Parc de réparation de moteurs se lança dans la production et le montage de l'OX; avant la fin de la guerre, on en était au point où l'on ne devait acheter qu'une vingtaine de pièces parmi les centaines que comptait l'OX. Le Parc produisait le reste et il effectuait le montage en utilisant les pièces détachées qu'il achetait. Le Parc resta dans ses locaux de l'avenue Atlantic jusqu'en septembre 1918, date où il emménagea dans un bâtiment plus spacieux et mieux équipé, rue King, à Toronto. À la fin de la guerre, il s'y trouvait 125 personnes en uniforme.¹⁵

On avait d'abord envisagé de faire réparer les avions dans les escadres aériennes mais, dès que le vol commença sur les nouveaux aérodromes, on se rendit compte que celles-ci ne pouvaient pas entreprendre toutes les réparations, surtout les grands travaux résultant d'accidents graves. À la fin de juillet, plus de 50 appareils avaient été réformés; afin de satisfaire ce pressant besoin, on installa au début d'août, une unité de réparations dans les édifices de la Prison centrale. Le Parc de réparation d'avions devait s'occuper des épaves d'accidents graves et effectuer les grandes remises en état indispensables après 400 heures de vol des appareils. Dans ce cas, il fallait démonter complètement l'avion. On examinait toutes les pièces, on les remplaçait ou les réparait au besoin, avant de remonter l'appareil. La formation de cette unité fit diminuer considérablement le nombre d'avions 'radiés,' puisqu'on envoyait au Parc de réparation toutes les machines dont les avaries excédaient les moyens des escadres. On les démontait au complet, comme celles qu'on remettait en état après 400 heures de vol. On en examinait toutes les pièces, on réparait ce qui était réparable, et on utilisait les diverses pièces à la reconstruction de machines qu'on renvoyait aux escadres. On réussit éventuellement à récupérer 60 pourcent des appareils gravement avariés envoyés au Parc. Celui-ci parvint à fabriquer lui-même plusieurs pièces de JN4; au début de l'été de 1918, la récupération et la production d'éléments atteignirent de telles proportions que l'école n'eut plus à commander de JN4 complets de la *Canadian Aeroplanes Ltd.* L'usine d'avions ne fournissait plutôt au Parc qu'une série limitée de pièces et celui-ci était en mesure de produire assez de JN4 pour répondre aux besoins du programme d'instruction. Les travaux de l'unité atteignirent un sommet, en juillet 1918, mois où l'on reconstruisit 130 machines. Dans une certaine mesure, le Parc de réparation d'avions partagea avec les unités aériennes la responsabilité du bon état de fonctionnement des appareils qui, au cours de 1917, s'établit à une moyenne inférieure à 40 pourcent. Par la suite, ce taux augmenta régulièrement pour atteindre la cote très enviable de 79 pourcent.¹⁶

En mars 1917, on constitua, à Toronto, une Section de transport mécanique dont le personnel comptait un officier et 15 gradés et hommes de troupe. La Section devait assurer les services de transport motorisé à tout le programme d'instruction, par l'intermédiaire de sous-sections établies auprès des escadres et des autres unités isolées. Ces unités d'escadre et d'autres éléments de transport mécanique effectuaient les réparations ordinaires, tandis que l'établissement central de Toronto entreprenait les grandes remises en état. La Section occupa d'abord

des locaux loués dans le garage Wolseley et, en août 1917, elle emménagea dans un nouveau bâtiment plus spacieux, rue Dupont; en octobre 1918, elle obtint un bâtiment encore plus grand sur l'Avenue Road et l'immeuble de la rue Dupont devint un atelier de réparation. À cette époque, la Section utilisait environ 400 véhicules, soit des voitures d'état-major, des camions de divers modèles, des camions citernes à essence, des camions à incendie, des motocyclettes, et des ambulances. Ces dernières étaient des véhicules lourds, de fabrication spéciale, montés sur châssis de Packard, munis de haches, de scies, de grosses cisailles à fil métallique, d'extincteurs, et d'autres dispositifs servant à évacuer les occupants d'un avion écrasé au sol. Les règlements exigeaient qu'on stationne une de ces ambulances en bordure de l'aérodrome pendant toute la durée des vols; les cadets eurent tôt fait de les appeler les 'Vieilles affamées'.¹⁷

En 1917, on forma aussi une Section du Génie royal qui fit partie du quartier général; on la chargea de réparer et d'entretenir les nombreux bâtiments et installations que le RFC Canada occupait. On avait déjà envoyé deux officiers du Génie, peu après l'arrivée du détachement d'avant-garde. Le major Osborne C. Macpherson, d'Ottawa, diplômé du RMC en 1891, assumait le commandement de la Section, en 1918. On affecta à diverses stations du RFC des spécialistes au sol appartenant à cette Section; ils servirent sous les ordres des sous-officiers du Génie royal. La Section du Génie royal, dont les effectifs autorisés s'élevaient à 135, resta jusqu'en août 1918; alors, en raison d'une pénurie d'hommes d'âge militaire initiés aux métiers dont on avait besoin, le Service aéronautique de l'IMB assumait les fonctions du Génie royal.¹⁸

On mit en lumière la structure organisationnelle du RFC Canada parce que sa nature faisait ressortir non seulement la configuration normale de tout établissement d'instruction militaire, mais aussi les exigences particulières découlant de l'application à la guerre d'une nouvelle forme de technologie. L'organisme avait un double but: enseigner le pilotage à des jeunes gens dont la plupart ignoraient tout de l'aviation et en faire des combattants aéroportés en nombre suffisant pour satisfaire les besoins inexorables de la guerre aérienne.

L'appareil choisi à cette fin fut le JN4 que devait fabriquer la *Canadian Aeroplanes Ltd*. La compagnie en entreprit la production dans un local loué de la *John Inglis Company*, antérieurement occupé par la *Curtiss Aeroplanes and Motors Ltd*. Entre-temps, en février, on entreprit la construction d'une nouvelle usine sur un emplacement de neuf acres, rue Dufferin; la *Canadian Aeroplanes Ltd* s'y installa au début de mai. Longtemps auparavant, en janvier, un ancien instructeur de la Curtiss, Bert Acosta, avait effectué les essais de vol du prototype que le RFC accepta officiellement.¹⁹

Le JN4 était un biplan biplace, mû par un Curtiss OX, moteur de huit cylindres en V refroidi à l'eau, fabriqué aux États-Unis. Sa vitesse maximum était d'environ 75 mph et sa vitesse de croisière, de 60 mph; il avait une autonomie d'un peu plus de deux heures. L'avion avait une longueur hors tout de 27 pieds, son aile supérieure mesurant un peu plus de 43 pieds et l'aile inférieure, 9 pieds de moins. Le JN4 était une version modifiée du Curtiss américain JN3; ce modèle comportait plusieurs corrections introduites à la demande du RFC. Ainsi, les ailes inférieures étaient munies d'ailerons qui assuraient la direction, sans la flexion des ailes. Le

fuselage et les ailes étaient faits de sapin Sitka et de frêne; l'ensemble de la queue était composé de tubes d'acier, tandis que le capot du moteur et l'encadrement de la cabine de pilotage étaient en aluminium.²⁰

L'appellation de l'avion de fabrication canadienne suscita beaucoup de confusion à cette époque; la compagnie Curtis des États-Unis avait aussi mis au point un avion appelé JN4. On désigna alphabétiquement les modèles américains successifs, de JN4A jusqu'à JN4H inclusivement. Dans la terminologie des Américains le 'Jenny' canadien s'appelait le JN4D et les 'cabotins' américains qui le pilotèrent après la guerre l'appelaient le 'Canuck'.²¹

Contrairement à ce qu'on s'était d'abord proposé, le JN4 demeura l'appareil d'apprentissage pendant toute la durée du programme d'instruction du RFC Canada. Au début de 1917, on avait commencé à fabriquer, en Grande-Bretagne, le DH6 spécialement conçu comme appareil d'instruction élémentaire. L'*Air Board* et la Division de l'aéronautique du *War Office* jugèrent l'un et l'autre que le DH6 était supérieur, surtout du fait qu'on pouvait y installer plusieurs modèles de moteurs avec lesquels les pilotes devaient se familiariser pendant leur cours. En outre, les fonctionnaires britanniques croyaient que les coûts de production du DH6 seraient moins élevés. Par conséquent, on demanda à l'IMB de prendre les mesures préliminaires nécessaires à la fabrication du DH6 au Canada.²² La *Canadian Aeroplanes Ltd* fut réfractaire au changement de production et, après une évaluation des qualités du JN4, Hoare le préféra au DH6. Il ne considérait pas le JN4 comme l'appareil d'instruction idéal, mais il le trouvait 'assez satisfaisant.' À la fin de juillet 1917, la *Canadian Aeroplanes Ltd* avait fabriqué plus de 150 JN4 pour le compte du RFC Canada.²³

Les avions, les aérodromes, et les établissements de soutien avaient tous leur importance, mais le recrutement demeurerait la base du succès ou de l'échec du RFC Canada. Il eut été difficile de lancer le projet à un moment moins propice. Au cours de 1916, sir Sam Hughes avait engagé le Canada à fournir une cinquième division au Corps expéditionnaire canadien et il avait parlé inconsidérément d'une sixième. En octobre, on ne pensait plus du tout à la sixième division, car il devenait évident que l'enrôlement volontaire ne suffirait pas à soutenir cinq divisions en campagne. Sir Robert Borden ne prit qu'en mai 1917 la décision fatidique d'imposer la conscription, mais longtemps auparavant, Hoare avait constaté que l'enrôlement dans le CEC était virtuellement paralysé; il avait conclu que le pays était 'tari'.²⁴

Au début, il ne fut pas difficile de trouver des élèves-pilotes. En août 1916, le RFC avait cessé d'exiger un certificat de pilote des sujets recrutés et, par conséquent, lord Innes-Ker avait pu rassembler, sans trop de peine, un grand nombre de candidats dont quelques-uns seulement avaient été envoyés outre-mer. Il y avait donc un surplus de cadets impatients de commencer leur entraînement aérien.

La réelle difficulté était de trouver le nombre voulu de spécialistes au sol. Le général Gwatkin en avait prévenu Hoare au cours de leur premier entretien. Hoare évaluait ses besoins à quelque 3 000 spécialistes pour compléter les effectifs des 20 escadrilles d'instruction et de leurs unités de soutien. On manquait surtout d'ajusteurs de moteurs et de gréeurs mais, en général, le RFC avait besoin de plus de 20

catégories de spécialistes. Ces hommes étaient très recherchés dans l'industrie où ils touchaient de bons salaires. D'autre part, le RFC n'avait à offrir que l'enrôlement pour la durée de la guerre et l'obligation de servir outre-mer, au besoin, moyennant une solde variant entre \$1.10 par jour, pour un mécanicien d'avions de troisième classe, et \$2.80 pour un sous-officier breveté de 1^{re} classe, plus une prime d'éloignement allant de \$20 à \$30 par mois.²⁵

Le ministère de la Milice ne pouvait pas être d'un grand secours. Hoare signala au *War Office* qu'il 'avait assisté à une réunion de 200 officiers ... ils sont unanimes à croire qu'en ce qui concerne la Milice, la campagne de recrutement est terminée et que rien de moins que l'adoption de la Loi de la Milice permettra de lever d'autres troupes.' Il ne restait qu'un recours: lancer une campagne de recrutement en concurrence avec l'industrie et le ministère de la Milice; Hoare décida de s'y engager tout en prévenant le *War Office* 'qu'il éprouvera beaucoup de difficultés.' Avant la fin de janvier, le RFC ouvrit, à Toronto et à Hamilton, des bureaux de recrutement munis du nécessaire pour faire subir des épreuves de spécialisation; subseqüemment, on en ouvrit d'autres à Montréal, à Winnipeg, et à Vancouver. Dans le contexte de l'époque, le pessimisme de Hoare était compréhensible; à la longue, cependant, le RFC a magnifiquement réussi à recruter des spécialistes au sol; en juillet 1918, il en avait attiré environ 6 000.²⁶

L'unité de base de formation des aspirants était l'Escadre des cadets, établie le 27 février 1917. Selon sa constitution d'origine, elle accueillait les cadets et leur dispensait l'entraînement au sol, tandis qu'en Grande-Bretagne l'Escadre des cadets, l'École d'aéronautique militaire, et l'École d'armement étaient trois organismes distincts. L'Escadre des cadets de Hoare correspondait approximativement aux établissements d'équipages aériens que fournissaient les dépôts d'effectifs et les écoles d'instruction de base du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique de la Deuxième Guerre mondiale. Dès le début, il se créa une grande sympathie entre l'Escadre des cadets et l'*University of Toronto*. Le premier groupe de cadets fut effectivement attaché au Corps-école d'officiers canadiens de l'université. Hoare et Allen visitèrent sir Robert Falconer, président de l'université et s'enquirent de la possibilité d'utiliser les bâtiments et les installations de l'université aux fins du programme d'instruction. 'Au départ, le climat de l'entretien fut glacial, rappelle Allen, mais graduellement, sir Robert se défigea en percevant la demande dans sa vraie perspective. Il finit par accepter, en principe. En sortant, Hoare, se tournant vers moi, me dit: "Savez-vous, j'ai eu la même sensation que j'éprouvais quand le proviseur de Harrow m'envoyait chercher."'²⁷

L'Escadre des cadets commença avec une classe de 52; son personnel modeste initia les cadets à l'exercice et à la discipline militaire; il leur enseigna aussi diverses notions, telles que l'observation du tir, le gréage des avions, et les moteurs d'avion. À ce moment-là, la pénurie d'instructeurs et de matériel d'enseignement approprié entravèrent gravement l'instruction, bien que le *War Office* et le ministère de la Milice du Canada eussent promis à Hoare un plus grand nombre d'enseignants.²⁸

Peu après le début de l'instruction au sol et dans les airs, Hoare modifia profondément la nature du programme du RFC. À son départ d'Angleterre, on lui avait demandé de préparer ses cadets jusqu'à l'étape de sept heures de vol en solo; ils devaient recevoir leur instruction avancée outre-mer. À la mi-février, après

avoir fait le point, il informa le *War Office* que, dès que toutes les escadrilles d'instruction fonctionneraient, leur capacité excéderait la demande éventuelle de cadets. Il recommanda la mise en place d'un programme complet d'instruction permettant aux diplômés de se présenter directement aux escadrilles de service, dès leur arrivée outre-mer. Afin d'obvier au manque d'avions d'instruction avancée, il laissa entendre que la *Canadian Aeroplanes Ltd* serait peut-être en mesure de fabriquer un monoplace de perfectionnement en utilisant un moteur Curtiss. En raison de ses économies évidentes, cette formule fut accueillie favorablement au *War Office* et on demanda à Hoare de reprendre ses plans de manière à dispenser au Canada tout le programme d'instruction de pilotage qui se donnait alors en Grande-Bretagne. On prit pour acquis que les Canadiens diplômés au pays n'auraient besoin que de quelques heures d'instruction à bord des appareils d'ordonnance des escadrilles auxquelles ils seraient affectés.^{*29}

Les nouvelles dispositions imposèrent aux cadets un entraînement aérien plus long et plus varié, de même qu'un programme d'instruction au sol beaucoup plus complet. En apportant les changements nécessaires, Hoare fit montre de son habituelle souplesse administrative; il créa de nouvelles unités dont les cadres et les programmes modestes pourraient s'élargir rapidement dès qu'arriveraient d'Angleterre les instructeurs et le matériel promis. Il fallut obtenir d'Angleterre des instructeurs spécialisés pour former les cadets non seulement au pilotage, mais aussi au vol de randonnée, au sans-fil, à la photographie aérienne, au tir aérien, et à la coopération avec l'artillerie. Entre-temps, on augmenta le nombre d'heures de vol des élèves. Après l'arrivée, en avril, d'un groupe d'officiers et de sous-officiers spécialisés en tir d'artillerie, on créa, le 1^{er} mai, une école de tir aérien au camp Borden. Elle débuta modestement; une première classe de 18 cadets effectua quelques exercices de tir au sol, à l'aide d'un des deux fusils-mitrailleurs de l'école. Celle-ci se développa à mesure que l'équipement arriva de Grande-Bretagne et que l'on forma de nouveaux instructeurs. On fit de la 80^e Escadrille une unité de tir; le tir aérien au fusil-mitrailleur Lewis commença au début de juin. Les mitrailleuses-photo arrivèrent en juillet puis, à l'automne, on fixa à trois semaines la durée du cours de tir aérien. Les cadets s'exerçaient au tir aérien avec des mitrailleuses Vickers fixes, après qu'on eut conçu pour le JN4 un synchronisateur permettant de tirer vers l'avant de l'avion, à l'intérieur du cercle de révolution de l'hélice.³⁰

Un processus identique marqua l'expansion de l'instruction au sol. Vu l'impossibilité d'établir sans retard une école d'aéronautique militaire inspirée de celles de Reading et d'Oxford, en Angleterre, Hoare ouvrit à l'*University of Toronto* une école provisoire que dirigea le sous-lieutenant Brian A. Peck, montréalais qui avait servi pendant deux ans dans les rangs du Corps expéditionnaire canadien, avant de s'enrôler dans le RFC et de piloter pendant peu de temps, sur le Front occidental, à

* Le *War Office* finit par ignorer la proposition de Hoare en faveur d'un appareil d'instruction avancée. C'est donc dire qu'il fallut poursuivre tout le programme en utilisant un appareil d'instruction élémentaire, le JN4. Voilà sans doute pourquoi les diplômés du RFC Canada eurent besoin de plus de 'quelques heures' d'instruction réglementaire. Cinquante pilotes formés au Canada, qui arrivèrent en Angleterre en fin de juillet 1917, subirent un entraînement supplémentaire d'au moins deux mois avant de rallier les escadrilles de service en France.

l'automne de 1916. Cet établissement devint l'École d'aéronautique militaire n° 4, seulement le 1^{er} juillet, après l'arrivée du personnel nécessaire. À compter de cette date, elle dispensa toutes les disciplines d'instruction au sol qu'on jugeait nécessaires, soit les moteurs d'avion, le gréage, le sans-fil, l'observation du tir d'artillerie, les mitrailleuses, les instruments aéronautiques, et les bombes. L'école surveillait aussi la formation de spécialistes qu'on donnait à la *Lippincott Technical School*, de Toronto, à plusieurs sujets enrôlés en vue de tâches au sol.³¹

À ce moment, le RFC occupait deux autres bâtiments de l'université, soit le *Burwash Hall* et la *East Residence* de *Victoria College*. Afin de réduire l'encombrement, on détacha l'Escadre des cadets de l'École d'aéronautique militaire à l'aérodrome de Long Branch où ils logèrent sous la tente pendant tout l'été. Dans ce nouvel établissement, l'Escadre des cadets initia les recrues à la discipline et au droit militaires, à la manœuvre, à la culture physique ainsi qu'aux éléments de topographie et de sans-fil.³²

Comme nous l'avons déjà vu, le pilotage avait débuté à Long Branch à la fin de février. Bien que le RFC n'eût pris officiellement possession de son nouvel aérodrome de camp Borden que le 2 mai, le pilotage commença beaucoup plus tôt. Les noyaux des trois escadrilles arrivèrent au début de mars; le 16 mars, on constitua la 79^e Escadrille de réserve, au camp Borden, et le personnel d'état-major s'y installa le même jour. Le montage du premier JN4 destiné à Borden coïncida exactement avec l'arrivée du premier groupe de cadets, le 28 mars; le pilotage commença deux jours plus tard. Le 10 avril, cinq escadrilles étaient en place, soit depuis la 78^e Escadrille jusqu'à la 82^e Escadrille; leurs effectifs étaient nettement déficients au moment de leur formation, mais on les augmenta en gardant les diplômés à titre d'instructeurs et en y affectant quelques officiers et hommes en provenance de Grande-Bretagne et du Canada.³³

Le camp Borden, le plus vaste établissement d'aviation du RFC, fut le premier des nouveaux aérodromes à commencer l'instruction, mais les autres le suivirent de près. Le quartier général de l'escadre emménagea à Deseronto, le 24 avril; la construction n'y avait commencé que le 20 avril. Le 1^{er} mai, l'Escadrille 'X' passa de Long Branch au camp Rathbun et, au milieu du mois, on y avait formé cinq escadrilles. L'Escadrille 'X' partagea le camp Rathbun avec la 86^e Escadrille, tandis que les 83^e, 84^e, et 87^e Escadrilles étaient au camp Mohawk. Pendant l'été, tous les militaires logèrent sous la tente.* Le pilotage commença aux deux aérodromes de North Toronto, au début de juillet; les effectifs comprenaient l'Escadrille 'Y' de Long Branch, ainsi que les 88^e, 89^e, et 90^e Escadrilles qui avaient été formées à Deseronto avant le déménagement de la 91^e Escadrille.³⁴

Au moment où la première unité déménagea à North Toronto, tous les cadets suivant le cours de pilotage recevaient leur instruction aérienne avancée qu'exigeait désormais le RFC Canada. Deseronto et North Toronto se consacraient à l'instruction élémentaire, tandis qu'on avait assigné aux escadrilles du camp

* Le personnel comprenait le capitaine Vernon Castle qui, avec sa femme Irene, avait constitué une fameuse équipe de danseurs, dans les années d'avant-guerre. Castle qui avait l'expérience du Front occidental eut le commandement d'une escadrille au camp Mohawk. Il perdit la vie en 1918, dans un accident d'aviation, au Texas, mais sa personnalité, son singe apprivoisé, et sa *Stutz Bearcat* reviennent souvent à la mémoire de ceux qui pilotèrent à Mohawk en 1917.

Borden des tâches particulières d'instruction avancée. La 80^e Escadrille demeura une unité de tir aérien; les 78^e et 82^e Escadrilles se spécialisèrent en sans-fil et en observation du tir d'artillerie; les 79^e et 81^e Escadrilles s'occupèrent de photographie aérienne, de vols en formation, et de vols de randonnée.

Le programme d'instruction n'était pas encore lancé à fond qu'il produisait déjà ses premiers diplômés. Au terme de leur cours, 18 élèves se rendirent outre-mer, le 16 juin, date de leur brevet de sous-lieutenant. 'En tant que pilotes, ils sont ... bien au-dessus de la moyenne,' écrivit Hoare au *War Office*. 'Tous ont plus de 50 heures de vol, plusieurs d'entre eux "bouclent" bien, ils ont de bonnes connaissances générales, et je suis sûr qu'ils seront une acquisition pour le Corps.' Cinq semaines plus tard, un autre contingent de 50 cadets partit pour outre-mer; ils avaient tous suivi le programme d'instruction avancée de Borden. Ces départs devinrent bientôt coutumiers. Toutefois, les diplômés ne traversèrent pas tous. Le RFC Canada avait décidé de garder les pilotes aptes à devenir instructeurs; des 167 cadets qui avaient terminé leur instruction à la fin d'août, 50 restèrent au Canada.³⁵

Le RFC Canada s'était d'abord appliqué au recrutement de spécialistes au sol. En mai, cependant, il entreprit ce que Hoare appela une 'campagne appropriée' de recrutement de cadets. Son principal allié fut l'*Aero Club of Canada*, formé en décembre 1916, sous la présidence du colonel William Hamilton Merritt en vue 'de stimuler les divers aspects de l'aviation, de développer l'aéronautique et les sciences connexes, de délivrer des permis de pilote aux aviateurs compétents et d'aider ceux qui souhaitaient s'enrôler dans l'aviation militaire.' Par l'intermédiaire de l'*Aero Club*, le RFC mit en place un organe national de recrutement assez semblable à celui qu'avait utilisé le Corps expéditionnaire canadien. Des comités de citoyens se constituèrent progressivement dans toutes les localités de plus de 10 000 habitants (dans les centres moins importants, on installa des comités d'un seul membre). Enfin, on partagea le Canada en cinq districts de recrutement ayant chacun leur quartier général à Halifax, Montréal, Toronto, Winnipeg, et Vancouver. Chaque district comptait deux agents recruteurs; les comités interviewaient les candidats qui, une fois recommandés, subissaient un examen médical devant un comité local permanent et à plein temps, dont les services étaient assurés par le ministère de la Milice. On fournissait aux candidats choisis le transport à Toronto.³⁶

Le RFC avait, vis-à-vis de l'armée, certains avantages marqués dans sa course aux recrues. Les lourdes pertes chez les aviateurs militaires étaient moins bien connues que celles que subissaient les subalternes du CEC. En outre, le pilotage militaire avait encore un certain éclat qu'Ypres et la Somme avaient dissipé du côté de l'armée. D'autre part, le public était inégalement renseigné sur les services de l'air. Il y avait beaucoup de vérité dans l'observation de Hoare: 'en dehors de Toronto, on sait bien peu de choses sur le RFC.' Bien des gens persistaient à croire qu'il était très onéreux de devenir pilote et qu'il fallait encore détenir un certificat. Afin de dissiper tout malentendu, le RFC déclencha une campagne de publicité et d'orientation, dirigée tout particulièrement vers les collèges et les universités. L'état-major organisa des visites de journalistes dans les camps d'instruction,