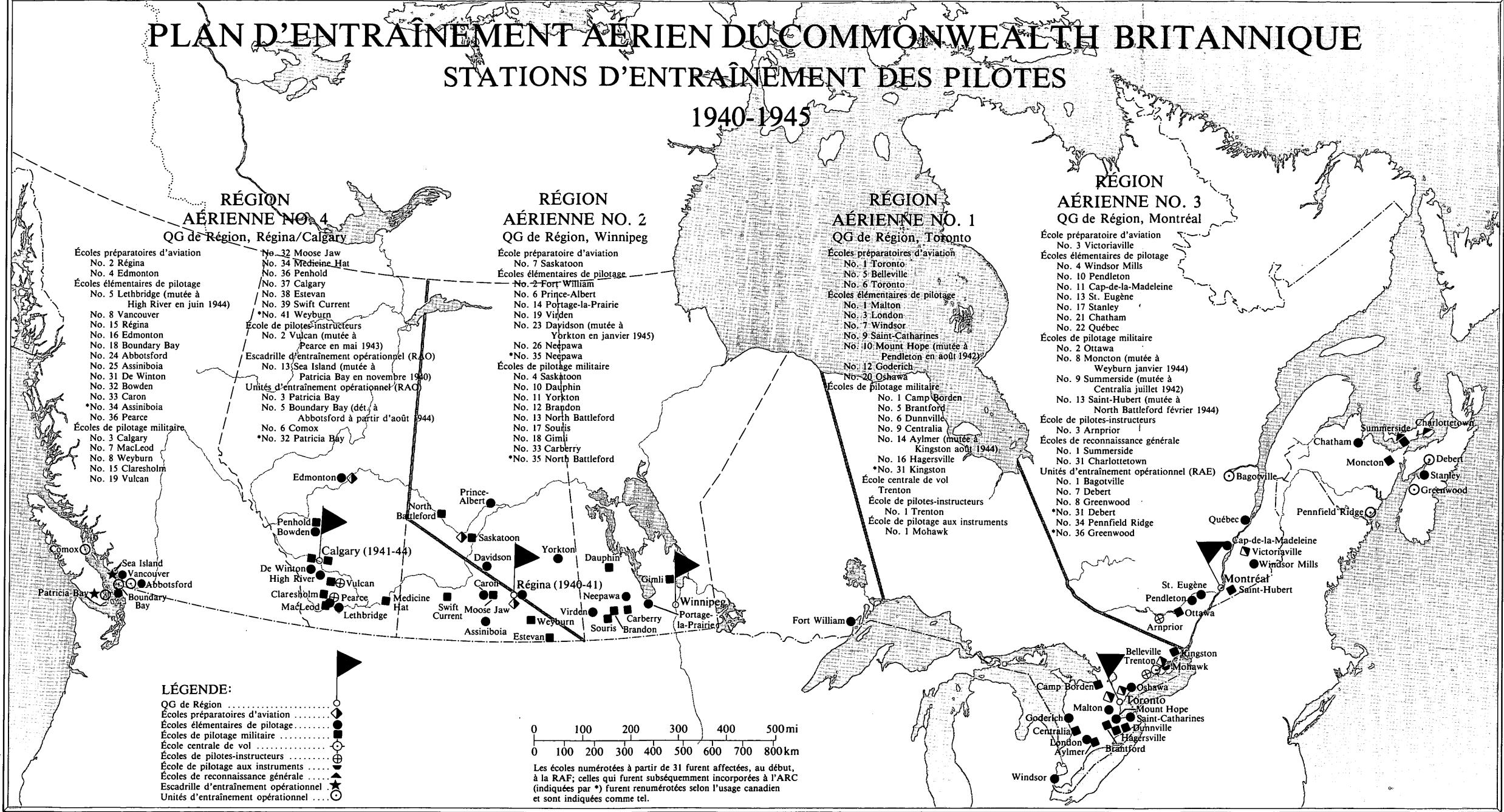


PLAN D'ENTRAÎNEMENT AERIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

STATIONS D'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

1940-1945



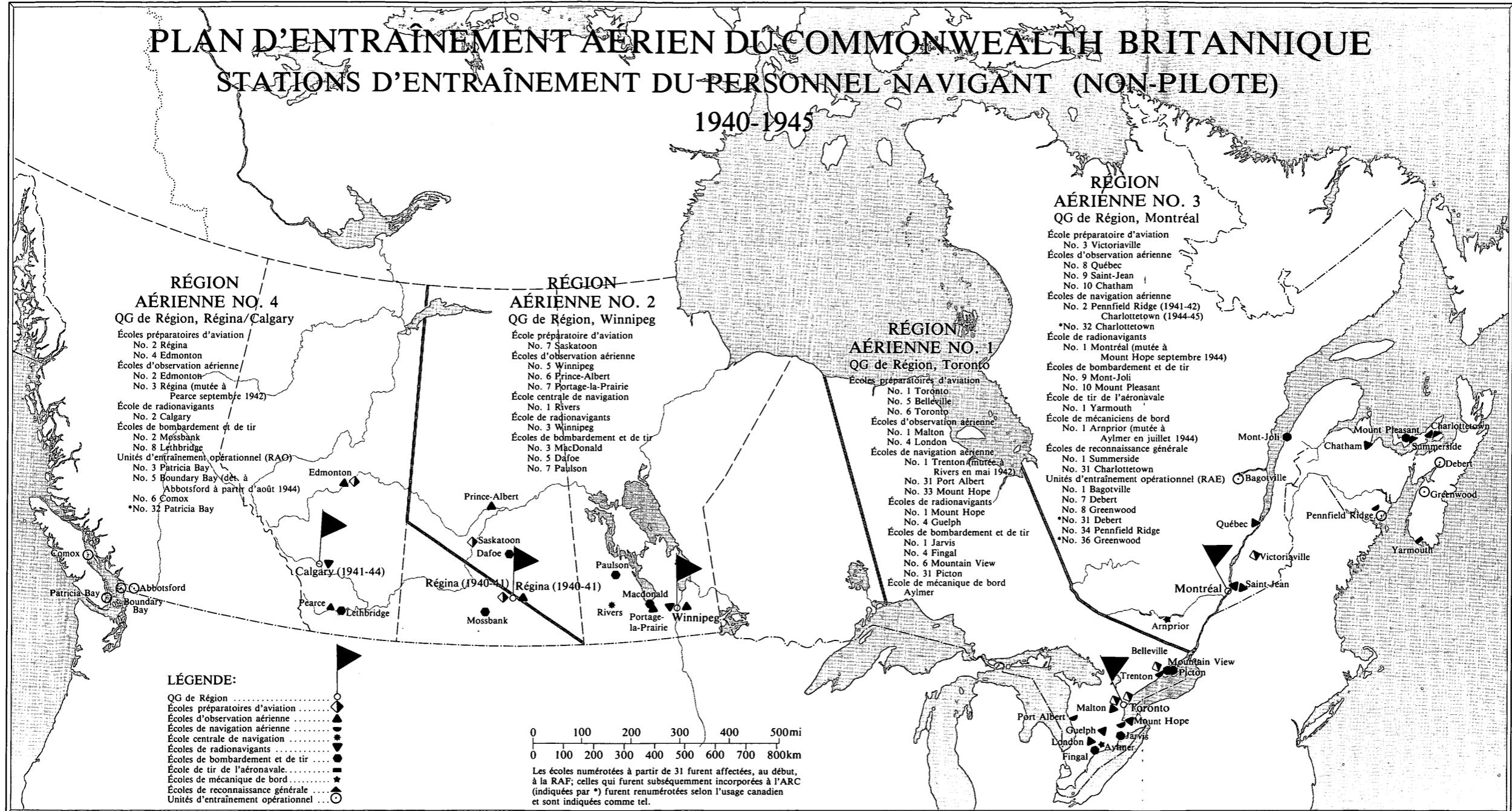
(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

STATIONS D'ENTRAÎNEMENT DU PERSONNEL NAVIGANT (NON-PILOTE)

1940-1945



(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

©Cartes et données établies par le cartographe du Service historique

Albert (Ontario) et la 31^e ERG (où des membres d'équipage aérien apprenaient les tactiques des patrouilles maritimes) à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard).⁵⁵

Les écoles britanniques constituaient une organisation distincte mais parallèle à celle du PEACB. Régies par les Lois sur les forces étrangères présentes au Canada et au Royaume-Uni, elles conservèrent leur identité nationale et, dans une mesure limitée, leur autonomie. Il était dit que les écoles opéraient "en combinaison" avec l'ARC, et celle-ci possédait sur elles des pouvoirs étendus. Un officier supérieur canadien commandant une région d'entraînement* du PEACB pouvait, par exemple, ordonner à une école britannique située dans sa région de modifier son programme d'entraînement ou d'exécuter des manœuvres spéciales, ou il pouvait affecter du personnel de la RAF à toute autre unité de la région du commandement, si cela était nécessaire. Tant les règles et règlements administratifs et disciplinaires de l'ARC que ceux de la RAF s'appliquaient. Après un an, en août 1941, les écoles de la RAF furent réorganisées pour que leur personnel et leur équipement deviennent, dans la mesure du possible, identiques à ceux des écoles du PEACB.⁵⁶

A mesure qu'augmenta le nombre d'écoles de la RAF qui déménageaient au Canada, le vice-maréchal de l'Air L.D.D. McKean, qui avait succédé à Brooke-Popham en tant que chef de la Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni, appréhenda de plus en plus que l'organisation d'entraînement ne devint trop étendue pour les Canadiens. En février 1941, il fit remarquer au maréchal de l'Air A.G.R. Garrod, le responsable de l'entraînement au sein de la RAF, que les vice-maréchaux et commodes de l'Air de l'ARC possédaient en fait moins d'expérience que la moyenne des colonels d'aviation de la RAF. À mesure que le programme d'entraînement prenait de l'ampleur, l'ARC aurait besoin d'encore plus d'officiers supérieurs et, craignait-il, ". . . il semble plutôt qu'ils ne puissent en créer qu'en ajoutant des galons aux manches d'officiers probablement déjà trop élevés en grade. J'ai constaté qu'à partir du niveau du chef de l'état-major de l'Air en descendant, ils traversent maintenant une période d'excès de confiance, peut-être, en leurs propres pouvoirs".⁵⁷ Comme contrepartie, McKean proposa que la RAF insiste pour exercer le plus de contrôle possible sur ses propres écoles. Quelques semaines s'écoulèrent et ce fut trop tard: l'ARC resserrait déjà son emprise sur les écoles transférées. Au début du mois d'avril, McKean nota "une indication claire que ce côté [le Canada] puisse faire de grands efforts dans un avenir rapproché pour obtenir la direction quasi totale" de l'entraînement, même jusqu'au point d'entendre des rumeurs à l'effet que "le gouvernement envisage sérieusement de proposer" que le PEACB absorbe toutes les écoles de la RAF. Une telle mesure pourrait faire perdre aux écoles de la RAF leur identité.⁵⁸ Ses craintes furent prématurées. Il fallut attendre une autre année avant que les Canadiens n'essaient réellement de prendre la direction complète de l'organisation d'entraînement dans leur propre pays.

Les écoles de la RAF ne furent pas les seules à s'installer au Canada après les

* *training command*

succès que remporta l'Allemagne en Europe de l'Ouest. Le gouvernement en exil de la Norvège, qui s'était installé à Londres et avait commandé des avions modernes aux États-Unis, demande l'autorisation de créer sa propre base d'entraînement. La Norvège obtint l'aéroport de l'île de Toronto et des terrains adjacents où elle établit le Centre d'entraînement de l'Aviation royale norvégienne, qui fut familièrement appelé "*Little Norway*" (La petite Norvège). Ce centre, qui déménagea plus tard à l'aéroport de Muskoka, près de Gravenhurst (Ontario), entraîna des pilotes à partir du mois de septembre 1940 jusqu'au début de l'année 1945. Même s'ils étaient indépendants du Plan d'entraînement et supportaient leurs propres dépenses, les Norvégiens bénéficièrent d'un appui considérable du PEACB pour leurs cours de pilotage.⁵⁹

Le général Charles de Gaulle proposa aussi de faire entraîner des membres des Forces françaises libres au Canada, de préférence au sein d'une organisation indépendante semblable à celle de la Norvège. En 1941, toutefois, le Canada n'était pas en mesure d'instruire des pilotes en français – ce qui suscita quelque embarras – et repoussa la proposition. Des membres des Forces françaises libres furent finalement envoyés au Canada, avec d'autres ressortissants de pays alliés, au début de l'année 1942, quand on transféra graduellement plus d'écoles de la RAF. Tous furent acceptés comme faisant partie du quota de la RAF.⁶⁰ La majorité d'entre eux furent entraînés à la 32^e EPM, à Moose Jaw (Saskatchewan), et à la 34^e EPM, à Medicine Hat (Alberta), qui bientôt devint très cosmopolite. La 53^e promotion, par exemple, qui commença à s'entraîner à Moose Jaw le 12 avril 1942, comprenait dix-huit Norvégiens, quatorze Canadiens, huit Britanniques, quatre Américains, trois Tchécoslovaques, trois Français, un Polonais et un Belge.⁶¹

Entre temps, à l'automne de 1940, des élèves provenant des autres *dominions* étaient arrivés au Canada, faisant du Plan d'entraînement un véritable programme du Commonwealth. Les premiers furent des Australiens. Une délégation officielle les accueillit à leur descente du paquebot *Awatea*, le 27 septembre 1940. Ils prirent ensuite le train pour la 2^e EPM, à Ottawa, où, reconnaissable à leurs uniformes bleu foncé, ils furent accueillis par les applaudissements d'aviateurs canadiens déterminés à "montrer à nos cousins Australiens combien nous nous réjouissons de leur présence parmi nous".⁶² Après avoir obtenu leur brevet le 22 novembre, ils partirent pour la Grande-Bretagne le 14 décembre 1940.

Alors que les premiers pilotes australiens brevetés s'en allaient outre-mer, les Canadiens, eux, restaient au pays. Le 30 septembre 1940, après que les premiers pilotes sortis des écoles du PEACB eurent reçu leur insigne à la 1^{re} EPM, au Camp Borden, la majorité d'entre eux furent affectés à des EPM comme instructeurs. Les promotions suivantes reçurent des affectations similaires. Des deux cent trois pilotes canadiens qui obtinrent leur brevet en 1940, vingt seulement furent envoyés en Grande-Bretagne. Quelques-uns furent versés dans les escadrons affectés à la défense du territoire, mais cent-soixante-cinq pilotes se retrouvèrent au sein du PEACB qui avait besoin de plus en plus d'instructeurs de pilotage et de pilotes-cadres.⁶³

D'autres membres d'équipage furent plus chanceux – ou c'est du moins ce

qu'il semblait à l'époque. Les premiers observateurs aériens, dont l'entraînement les amenaient de la 1^{re} EOA, à Malton, à la 1^{re} EBT, à Jarvis (Ontario), et de là à la 1^{re} ENA, à Trenton, terminèrent leur cours le 25 octobre. Trente-sept d'entre eux furent envoyés sur-le-champ en Grande-Bretagne, où ils arrivèrent le 25 novembre. Un an plus tard, la moitié d'entre eux avaient été tués et plusieurs des survivants étaient prisonniers de guerre. En décembre, deux autres promotions, composées de soixante-dix-sept observateurs aériens, s'embarquèrent pour le Royaume-Uni. Durant les mois de novembre et de décembre, cent quarante-neuf radionavigants (mitrailleurs aériens) et dix-neuf mitrailleurs aériens sortirent de la 1^{re} EBT, de la 2^e EBT à Mossbank (Saskatchewan) et de la 4^e EBT à Fingal (Ontario).⁶⁴ Tous furent affectés outre-mer; un grand nombre d'entre eux étaient destinés à grossir le nombre des victimes des premières années de l'offensive des bombardiers.

Il y eut pendant cette première année quelques changements importants dans la hiérarchie du Plan d'entraînement aérien. L'un des premiers à tomber au sein du haut personnel fut le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil, qui fut relevé de ses fonctions clés de chef de l'état-major de l'Air. Comme nous l'avons vu, l'expansion colossale de l'ARC, qui était en grande partie directement liée à la création du PEACB, avait mené à la nomination de C.G. Power comme ministre associé de la Défense nationale (Air) en mai 1940. Power, un Québécois jovial, qui fumait cigarette sur cigarette, buvait ferme et était un politicien accompli, avait de la difficulté à travailler avec Croil, qui n'avait pas le sens de l'humour, et qui était rigide et quelque peu puritain. Power ne mettait pas en doute la compétence de Croil, considérant que ce dernier était un "officier excellent, consciencieux, travailleur", mais il eut "l'impression, à tort ou à raison, qu'il serait difficile, voire impossible, d'obtenir de lui une collaboration amicale, sympathique, en raison de nos différences fondamentales de tempérament. Je désirais de l'amitié et de la collaboration; lui, j'imagine, s'attendait à ce que je n'exerce guère plus qu'une surveillance ordinaire, lui laissant le pouvoir incontesté sur les membres du service, et peut-être sur les fonctions purement civiles du Ministère. Il existait déjà... une certaine antipathie entre les membres en uniforme des forces et le nombreux personnel civil. Je considérais que l'influence de Croil pencherait trop du côté des membres en uniforme et perturberait ainsi l'équilibre qui devrait exister dans un ministère de ce genre". À la demande de Power, Croil démissionna à la fin du mois et fut aiguillé sur le poste spécialement créé d'inspecteur général de l'ARC. Il fut remplacé par L.S. Breadner – "un type d'homme tout à fait différent... grand, carré, chaleureux et sympathique, il devint presque aussitôt un ami intime ainsi qu'un précieux associé", écrivit Power.⁶⁵ Moins de deux semaines plus tard, le 10 juin 1940, le ministre de la Défense nationale, Norman Rogers, se tua dans un accident d'avion en se rendant d'Ottawa à Toronto. Il fut remplacé par J.L. Ralston, un Néo-Écossais austère et direct qui s'était distingué pendant la Première Guerre mondiale; il avait également détenu le portefeuille de la Défense de 1926 à 1930 et était ministre des Finances quand Rogers perdit la vie.

Ces changements aux échelons supérieurs eurent peu de répercussions sur le fonctionnement quotidien du Plan d'entraînement aérien, mais les nouveaux

arrivants eurent à s'occuper d'un certain nombre de questions de principe qui se trouvaient à l'arrière-plan; certaines d'entre elles existaient de longue date et d'autres résultaient d'incertitudes que la chute de la France avait suscitées. La plus grave de ces incertitudes avait trait aux vues des Britanniques sur l'avenir du PEACB, maintenant que l'ennemi dominait tout l'ouest de l'Europe continentale. Cet alignement radicalement révisé avait-il, par exemple, sensiblement modifié leurs perceptions quant à l'avenir de l'entraînement aérien en temps de guerre? Pour discuter de ces questions et d'autres avec les Britanniques, Ralston prit l'avion pour le Royaume-Uni à la mi-novembre. Voyageant dans un bombardier non chauffé, il prit un refroidissement sévère qui provoqua une crise de sciatique, de sorte qu'il dût mener la plupart de ses affaires assis dans un fauteuil roulant.⁶⁶ C.D. Howe, le ministre des Munitions et des Approvisionnements, qui prit le bateau pour rejoindre Ralston au début du mois de décembre, eut la malchance de voir son navire, le *Western Prince*, couler sous lui quelque part au sud de l'Islande. Il passa plusieurs heures dans une embarcation de sauvetage, ce qui n'est pas du tout l'endroit où se trouver l'hiver dans l'Atlantique nord, mais il s'en sortit sain et sauf.⁶⁷ A Londres, les deux hommes politiques furent rejoints par Breadner, le nouveau chef de l'état-major de l'Air, qui prit part aux discussions menant à l'accord Ralston-Sinclair; cet accord prévoyait la formation outre-mer de vingt-cinq escadrons de l'ARC avant le mois d'avril 1942, sujet qui sera analysé en détail dans le prochain tome, le troisième, de cette histoire de l'aviation canadienne. En même temps, la délégation canadienne convainquit le gouvernement britannique d'assumer la responsabilité financière des dépenses d'équipement qui étaient faites au Canada pour le compte du Royaume-Uni; les Britanniques demandèrent seulement que ces dépenses soient approuvées par la Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni avant d'être imputées sur leur compte.⁶⁸

Toutefois, les Canadiens furent incapables d'obtenir une évaluation précise quelconque de la manière dont les besoins aériens stratégiques étaient susceptibles d'influer sur l'organisation d'entraînement. Sir Archibald Sinclair, le secrétaire d'État à l'Air de la Grande-Bretagne, fit remarquer que l'*Air Ministry* était trop occupé à combattre l'offensive des bombardiers de nuit allemands contre la Grande-Bretagne et à préparer leurs propres opérations du printemps pour prendre aucune décision définie au sujet du PEACB. Il donna cependant l'assurance que toutes les écoles canadiennes d'entraînement aérien seraient pleinement utilisées et expliqua que la Grande-Bretagne envisageait de transférer plus d'écoles au Canada. Sinclair considéra qu'il était des plus importants que le Canada concentre ses efforts sur la fabrication d'avions Anson, un facteur qui limitait l'expansion du programme d'entraînement aérien.⁶⁹

Malheureusement, la fabrication des Anson se heurtait à des difficultés. Peu d'ingénieurs au Canada avaient une expérience de la conception et de la fabrication d'avions, et l'Anson II, nom que portait la version canadienne, était plus qu'une simple copie du modèle britannique. Outre ses instruments et son moteur américains, l'avion était doté d'une hélice canadienne, d'un cockpit plus spacieux, d'aéofreins hydrauliques et d'un train d'atterrissage relevable. Les

administrateurs de la nouvelle société de la Couronne, la *Federal Aircarft*, bien qu'ayant une expérience de la fabrication en général, connaissaient peu de choses de la conception d'avions et étaient, reconnut Howe, "un peu déboussolés". Ils avaient perdu la confiance des sous-traitants, qui rencontrèrent Howe à son retour d'Angleterre, en janvier 1941, et demandèrent que la *Federal Aircraf* soit dissoute et que ses fonctions soient prises en charge par la *De Havilland Aircarft of Canada*. Howe indiqua qu'il n'avait aucune intention de démanteler la société, donnant comme raison qu'une telle mesure ne mènerait qu'à d'autres retards et d'autres dépenses.⁷⁰ En fait, il avait probablement raison, et des progrès furent lentement accomplis. Le premier Anson de fabrication canadienne prit l'air avec succès en août 1941. Un seul avion fut livré ce mois-là, six en septembre, treize en octobre, seize en novembre et trente-quatre en décembre, date à laquelle il fut prévu avec exactitude que la production atteindrait rapidement le chiffre d'une centaine d'avions par mois. Malgré tout, le PEACB souffrit pendant toute l'année 1941 d'une grave pénurie de bimoteurs.⁷¹

Tout aussi important était le manque de pièces de rechange pour les avions fabriqués en Grande-Bretagne. Pendant l'année 1941, un grand nombre de ces appareils étaient censés subir d'importantes révisions, et un fort pourcentage était cloué au sol parce que l'on ne disposait pas de pièces essentielles.⁷² Au Royaume-Uni, le *Ministry of Aircraft Production* axait ses efforts sur la fabrication d'avions opérationnels, et avait tendance à négliger des choses essentielles moins évidentes, comme des avions d'entraînement et des pièces de rechange. Cette politique désorganisa complètement le programme d'entraînement, mais le problème était profondément enraciné dans le système de production britannique et il n'était pas facile d'en venir à bout.⁷³ En guise de concession, les Britanniques donnèrent à l'ARC plus de latitude pour déterminer ce qui pouvait être fabriqué au Canada. Des listes des pièces les plus nécessaires furent dressées et présentées au ministère des Munitions et des Approvisionnements, encore qu'il fallût de nombreux mois avant d'accumuler des stocks raisonnables. Dans l'intervalle, ce n'est que grâce aux qualités d'initiative et à la débrouillardise des mécaniciens et des hommes de métier de l'aviation que l'on tint les appareils en état de voler.

Aux inquiétudes que suscitait la construction aéronautique s'en ajoutèrent bientôt d'autres qui avait trait aux effectifs. En mars 1941, Power déclara à la Chambre des communes que bien qu'il n'y eût pas à ce moment de pénurie de candidats dans les catégories de membres d'équipage aérien, il n'était pas sûr que le Canada serait en mesure de satisfaire ses engagements futurs. Les membres d'équipage aérien provenaient principalement de la réserve nationale d'hommes âgés entre 18 et 28 ans, aptes à voler à haute altitude, jouissant d'une bonne vision et ayant suivi au moins deux années d'études secondaires. Le nombre de ces candidats éventuels s'élevait à 105 000, et chaque année il en entrait de 15 000 à 20 000 de plus dans cette catégorie.⁷⁴ Seuls des volontaires pouvaient être choisis, tous n'étaient pas à la disposition de l'aviation, et la marine, l'armée de terre et l'industrie recrutaient également des hommes parmi ce groupe choisi. Comme les besoins de l'ARC en 1941 – quelque 25 000

recrues – dépassaient le nombre de nouvelles inscriptions, il y avait lieu de s'inquiéter.

Les normes d'enrôlement pouvaient être assouplies, et elles le furent. Lorsque l'entraînement commença en avril 1940, les élèves devaient être âgés d'au moins 18 ans et d'au plus 28 ans pour ce qui était des futurs pilotes, et entre 18 ans et 32 ans pour les autres catégories de membres d'équipage. Au mois de septembre, pendant que l'on accélérerait le programme, la limite d'âge supérieure fut augmentée à 31 ans pour les pilotes. En janvier suivant, la limite applicable à toutes les catégories, sauf les pilotes, fut haussée à 33 ans. En octobre 1942, les limites d'âge furent étendues de nouveau; on réduisit la limite inférieure à 17 ans et demi pour toutes les catégories et on augmenta le mois suivant la limite supérieure à 33 ans pour les pilotes (à 35 ans pour les autres catégories de membres d'équipage), avec l'autorisation spéciale du quartier général de l'aviation. En même temps, la limite supérieure fixée pour les personnes qui étaient spécifiquement enrôlées comme mitrailleurs aériens passa à 39 ans. Au début, ce furent les normes de condition physique d'avant-guerre qui s'appliquèrent, mais celles-ci furent finalement abaissées, pour ce qui était de la tension artérielle, de la vision et des battements cardiaques, ce qui permit d'enrôler plus de futurs membres d'équipage.⁷⁵

Au début, on exigea de tous les candidats qu'ils fussent titulaires d'un diplôme de fin d'études collégiales. Cependant, comme cette exigence scolaire éliminait beaucoup trop de membres d'équipage éventuels, une mesure spéciale fut prise en octobre 1941 pour les candidats valables qui n'avaient pas l'instruction nécessaire. Les candidats signaient un document où ils acceptaient de s'enrôler pour servir comme membres d'équipage; ils touchaient ensuite chaque semaine une petite allocation de subsistance pendant qu'ils suivaient une formation scolaire préalable à l'entraînement du personnel navigant, sous les auspices du Programme fédéral-provincial de formation des jeunes, afin de leur permettre d'atteindre le niveau d'instruction désiré. À partir de 1942, les candidats furent effectivement enrôlés dans l'ARC, et en août, on leur accorda la solde et les allocations que touchait le personnel de l'aviation pendant qu'ils suivaient leur formation scolaire.⁷⁶ Jusqu'au mois de septembre 1941, le processus de recrutement reposa exclusivement sur le rendement scolaire réel plutôt que potentiel. Ensuite, le quartier général de l'aviation décrêta que tous les candidats devaient passer des tests d'aptitude et de capacité d'apprentissage qui avaient été établis depuis peu de temps. Ces tests s'inspiraient des travaux d'un sous-comité de sélection du personnel, composé de membres de l'ARC et de l'Université de Toronto. Ce sont des agents du personnel spécialement formés qui furent chargés de les faire passer; ces agents se joignirent à des agents médicaux et recruteurs en tant que membres des comités de sélection du personnel navigant que comptaient les centres de recrutement. Au début de l'année 1942, une version améliorée du test de capacité d'apprentissage, le test de classification, fut adoptée pour toutes les recrues, avec une note minimale pour chaque service et chaque spécialité. Peu de temps après, et conjointement avec un test de réussite scolaire, il remplaça les exigences officielles en matière d'instruction qui s'appliquaient à la sélection du personnel navigant, et créa pour le Plan d'entraînement une source nouvelle importante de candidats.⁷⁷

Dans d'autres secteurs, aussi, le recrutement devint plus facile. Quand la Loi du prêt-bail (*Lend-Lease Act*) fut adoptée en mars 1941, le gouvernement des États-Unis considéra que l'enrôlement de citoyens américains dans les forces britanniques et canadiennes s'inscrivait dans le cadre de sa politique d'aide et exempta ces recrues de la conscription. Au 8 décembre 1941 (le lendemain de l'attaque des Japonais sur Pearl Harbor), 6 129 Américains servaient dans l'ARC – plus de 6 p.c. des effectifs. La moitié d'entre eux étaient des stagiaires, représentant environ 10 p.c. des recrues régulières du PEACB; près de 900 Américains étaient déjà sortis des écoles du Plan d'entraînement. Six cent cinquante autres étaient employés comme pilotes-cadres et comme instructeurs d'EPM, tandis que 668 s'étaient enrôlés en tant que membres du personnel au sol. Une fois que les États-Unis eurent déclaré la guerre, environ le quart des Américains qui se trouvaient dans l'ARC choisirent de se joindre aux Forces aériennes de l'armée américaine*.⁷⁸

La nature de la guerre aérienne exerça une autre influence sur le PEACB. Winston Churchill était déterminé à porter la guerre chez l'ennemi après la chute de la France. Le seul moyen réalisable qui semblait s'offrir à lui, à part attaquer les forces italiennes en Afrique du Nord et en Méditerranée, était de bombarder des objectifs ennemis en Europe. Les raids diurnes s'étaient révélés par trop dangereux; les bombardements nocturnes s'avérèrent déplorablement imprécis. Pour améliorer la qualité des bombardements, l'*Air Ministry* britannique conçut en mai 1941 un nouveau programme d'instruction pour les observateurs aériens. Le PEACB mit en oeuvre le nouveau programme au cours des quelques mois qui suivirent. La théorie du bombardement et des exercices initiaux de bombardement furent inclus dans les cours donnés dans les EOA, et la durée de ces cours passa de douze semaines à quatorze pour tenir compte des changements. Par la suite, les élèves effectuèrent des exercices de largage de bombes à la fin de chaque exercice de navigation. Au cours suivant, qui se donnait à l'EBT, les élèves s'entraînaient maintenant au bombardement de nuit, et s'exerçaient à appliquer cette technique durant l'entraînement à la navigation auquel ils étaient soumis dans les ENA qu'ils fréquentaient par la suite.⁷⁹ Ensemble, ces changements élargirent les connaissances des observateurs aériens dans cette fonction secondaire, et accrurent leur niveau de compétence au moment de l'obtention du brevet. La quantité de même que la qualité furent ajustées. En octobre, les inscriptions dans les EOA furent haussées de 25 p.c. par rapport aux niveaux établis. Étant donné que même ce nombre était insuffisant, on prit des dispositions pour doubler la taille de neuf des dix EOA, ce qui eut pour effet qu'au mois de mars 1942, le groupe des stagiaires avait augmenté de 90 p.c.⁸⁰

Entre temps, une analyse réalisée par la RAF en 1941 conclut que la réduction d'urgence, apportée en 1940 à la durée du cours de pilotage, avait sérieusement diminué les normes d'entraînement et l'efficacité opérationnelle. Il y avait eu une augmentation alarmante du nombre d'accidents d'avion dans le système d'entraînement au Royaume-Uni, et, pendant l'hiver de 1940-1941, le nombre mensuel des victimes dans les escadrons opérationnels avait été égal à 20 p.c. de l'effectif. La cause fondamentale de cette situation semblait être que les

* *United States Army Air Forces (USAAF)*

compétences acquises lors de l'entraînement ne suffisaient plus lorsque les pilotes se retrouvaient aux commandes de types d'avions plus complexes. En outre, les pilotes du Canada arrivaient maintenant en Grande-Bretagne plus vite que les UEO pouvaient les accueillir. Pendant qu'ils attendaient, ce qui pouvait durer jusqu'à un mois ou plus, ils devenaient impatients et indisciplinés, et oubliaient fatallement une partie de ce qu'ils avaient appris. En réponse à ce problème, la RAF proposa d'augmenter la durée des cours de pilotage au Canada et d'utiliser les aérodromes en Grande-Bretagne que les écoles transférées de la RAF avaient libérés comme unités de pilotage avancé (UPA), où les pilotes fraîchement arrivés pouvaient s'habituer aux conditions de vol au Royaume-Uni et continuer de s'entraîner sans interruption excessive.⁸¹ Aussi, en octobre 1941, toutes les étapes du cours de pilotage furent prolongées: de sept semaines à huit dans les écoles préparatoires d'aviation (EPA) et les EEP et de dix semaines à douze dans les EPM. Au mois de novembre, l'autorisation fut donnée de doubler la taille de cinq écoles élémentaires. Au mois de décembre, à la suite d'une autre demande du Royaume-Uni, les cours de pilotage militaire furent prolongés une fois de plus, à seize semaines.⁸²

En dépit de tous les problèmes et de tous les retards qui survinrent en 1941, le Plan d'entraînement aérien continua de se développer. La dernière des seize EPM canadiennes qui avaient été initialement prévues ouvrit le 1er septembre, ce qui mit l'organisation d'entraînement des pilotes sept mois en avance sur le calendrier originel. En tout, trente-quatre écoles du PEACB furent ouvertes en 1941. À la fin du mois de décembre, le programme de construction d'écoles prévu dans l'accord était terminé, moins une EBT qui n'était pas encore requise, ce qui représentait un gain total de quatre mois pour ce programme. La formation du personnel navigant, bien sûr, était encore plus avancée. Le nombre de stagiaires admis depuis le mois d'avril 1940 s'élevait en tout à 39 609, comparativement au nombre initialement prévu de 25 120. La part du Canada était de 83,2 p.c., comparativement au taux de 80,6 p.c. qui avait été prévu dans l'accord de 1939.⁸³

En même temps, l'ARC était en train de venir à bout d'importants problèmes concernant la fourniture d'avions d'entraînement. Le dernier Anson I que le Royaume-Uni avait convenu de fournir, fut livré en avril 1942, mais l'ARC possédait maintenant 625 Anson II de fabrication canadienne et il y avait de bonnes chances que la commande de 1 000 avions soit terminée avant le mois d'octobre. Les derniers Harvard commandés par le Canada, qui furent aussi livrés ce mois-là, comblèrent les besoins jusqu'en avril 1943.⁸⁴ Au printemps de 1942, la vaste organisation du PEACB fonctionnait donc de façon satisfaisante, formant les catégories et les quantités voulues de personnel navigant.

La qualité était plus difficile à évaluer. Peut-être qu'une façon utile de le faire est de considérer comment le personnel réagissait à l'entraînement. Les candidats étaient d'abord enrôlés simplement comme "personnel navigant" et étaient répartis dans les diverses catégories à l'EPA. Là, ils apprenaient les notions élémentaires indispensables au pilotage et étaient séparés, à l'obtention du brevet, suivant leur catégorie particulière. Les cours de quatre semaines qui étaient dispensés dans les EPA furent graduellement étendus à dix semaines

entre les mois de janvier 1941 et d'octobre 1942.⁸⁵ Dès le début, les EPA eurent pour fonction principale de sélectionner les pilotes et les observateurs. Le principal outil utilisé était le *Link trainer*, un appareil d'entraînement qui pouvait simuler les mouvements d'un avion et qui servait à la fois à enseigner la théorie du vol et à déterminer si un candidat avait l'étoffe d'un pilote. Dans ce dernier rôle, l'appareil était très impopulaire. Les élèves s'opposaient à ce qu'on les élimine du cours de pilotage parce qu'ils obtenaient de faibles notes dans une machine qui ne quittait jamais le sol, les pilotes qui faisaient partie du personnel d'instruction de l'école n'éprouvaient aucun plaisir à faire passer les tests et à les noter et les instructeurs des EEP se plaignaient que les élèves prenaient de mauvaises habitudes qu'il fallait corriger plus tard. En dépit des efforts persistants qui étaient faits pour uniformiser les tests, les résultats étaient très inégaux. Dans une école, la 7^e EPA, à Saskatoon (Saskatchewan), on découvrit même que "le pourcentage d'échecs (durant les cours de pilotage) chez ceux qui ont obtenu de hautes notes dans le *Link* est plus élevé que chez ceux qui ont obtenu de faibles notes". Essentiellement, les appareils étaient trop capricieux pour qu'il soit possible d'appliquer un programme d'évaluation contrôlé de façon rigoureuse, et il n'y avait pas une corrélation assez étroite avec le pilotage élémentaire réel. Le *Link* allait se révéler plus utile pour enseigner les techniques du pilotage aux instruments à des hommes qui avaient déjà appris à voler. Les écoles de l'Ouest arrêtèrent d'entraîner leurs recrues au pilotage à vue dans le *Link* à la fin de l'année 1942, et en avril 1943 le programme de tests utilisant ce simulateur cessa d'être appliqué dans les EPA et fut placé sous l'autorité des comités de sélection du personnel navigant qui élevaient des dépôts des effectifs.⁸⁶

Comme l'accent était mis sur la sélection, les autorités accordèrent au début peu d'attention à la qualité de l'instruction qui était dispensée dans les EPA. Elles ne firent que publier les grandes lignes d'un programme avant le début du premier cours. Chaque école déterminait la matière qu'elle enseignerait, polycopiait son propre "précis" (série de notes à l'intention de l'instructeur), et établissait ses propres examens. De nouvelles matières, comme la navigation, furent ajoutées au cours en 1941, mais l'on ne fit pas appel en même temps à des instructeurs qualifiés, et la compétence du personnel devint de plus en plus coûteuse. Graduellement, les régions d'entraînement relevèrent et corrigèrent ces lacunes, mais pas avant que l'accord initial relatif au PEACB eût suivi son cours. L'ARC publia finalement un "précis" unifié en 1942, mais il fallut attendre jusqu'en 1943 pour que l'on règle le problème des instructeurs en confiant les écoles à des enseignants chevronnés et spécialement formés du Service de l'éducation de l'ARC.⁸⁷

Après l'EPA, les élèves-pilotes passaient à l'EEP et à leur premier contact véritable avec un avion. Au début, la capacité des écoles fut fixée à quarante-huit élèves, mais à mesure que l'on accéléra l'entraînement, les écoles s'accrurent graduellement jusqu'à ce qu'elles fussent classées comme simples ou doubles; dans le premier cas, leur capacité était de quatre-vingt-dix élèves et, dans le second, de cent quatre-vingts. À la fin de l'année 1941, le nombre d'écoles avait été stabilisé à vingt-deux (au lieu du nombre initialement prévu de vingt-six).

Quatre de ces écoles étaient doubles, et on avait obtenu l'autorisation d'augmenter cinq écoles de plus à ce niveau. Il y avait en tout temps deux groupes à l'instruction, et toutes les quatre semaines chaque école laissait partir un groupe et en accueillait un autre. Le programme initial de huit semaines prévoyait environ cent quatre-vingts heures d'instruction au sol et cinquante heures d'entraînement aérien, la moitié en double commande, période pendant laquelle un instructeur accompagnait l'élève, et l'autre moitié en solo. En vol, l'instruction se faisait au moyen d'un tuyau acoustique reliant l'instructeur à l'élève, ce qui était pour tous deux "une source d'irritation". Les élèves et les instructeurs qui utilisaient ce système considéraient qu'il était "très peu efficace... (il était) très difficile d'entendre – et d'enseigner". Néanmoins, on s'attendait à ce qu'un élève soit prêt à faire son premier vol solo peu après avoir suivi huit heures d'instruction en double commande.⁸⁸

La période de vol allouée de cinquante heures pouvait être étendue si on en avait le temps, et en 1942 le minimum était fixé à soixante heures. La période supplémentaire n'avait pas pour but d'aider ceux qui étaient lents à apprendre – "c'est à l'étape de l'entraînement élémentaire", pouvait-on lire dans le programme de cours de l'EEP, "que devraient survenir les échecs, plutôt qu'ultérieurement"⁸⁹ – parce que le but visé n'était pas simplement d'apprendre à voler. Le vice-maréchal de l'Air Leckie mit en garde contre le fait d'aider longuement un élève simplement "parce qu'il est bien sympathique".⁹⁰ Il fallait que les normes fussent sévères pour former des pilotes militaires potentiellement efficaces. Bien que la période fixée pour les vols en solo fût un minimum, "mon instructeur mentionna que je recevais, comme tous les autres, huit heures – huit heures seulement – d'instruction, après quoi on s'attendrait à ce que je vole en solo", a relaté Richard Gentil, qui suivit son entraînement à la 10^e EEP, à Hamilton (Ontario), en 1941. Gentil réussit, mais d'autres pas. "Un ou deux d'entre eux avaient besoin de cette heure de plus – cette heure supplémentaire refusée par le règlement militaire que les autorités observaient si strictement – et c'était, selon moi, bien regrettable; car qui sait quel talent cette règle très rigoureuse était susceptible de reléguer à des fonctions de moindre importance".⁹¹ Nombreux sont ceux qui obtinrent la période supplémentaire requise, mais le fait d'agir aussi strictement pendant toute la durée du programme permit aux instructeurs "d'éliminer les élèves faibles", s'est souvenu J.M. Godfrey, qui servit comme instructeur dans une EEP. Autrement, ils "étaient les premiers à périr" outre-mer.⁹² L'instruction au sol portait sur les moteurs, les cellules, la théorie du vol, la science aéronautique, la navigation, les transmissions et l'armement; tous les élèves passaient des examens écrits dans chacune de ces matières. La réduction de la durée du cours en juin 1940, qui passa de huit semaines à sept, ne s'accompagna pas d'une diminution du contenu; les instructeurs et les élèves durent simplement travailler plus fort, situation qui ne s'atténuua que lorsque le cours fut ramené à une durée de huit semaines en octobre 1941. Le cadre du programme demeura généralement le même pendant toute la durée de la guerre, même si en raison de l'accent que mit de plus en plus la RAF sur les bombardements nocturnes de longue distance et de la diversité de plus en plus grande d'avions opérationnels on consacra plus de temps à la navigation, à

l'entraînement aux armements, à la reconnaissance des avions et au vol aux instruments. "Mon horizon se limita au manche à balai au dessus noir, à la manette des gaz, aux pédales de palonnier et à la planche de bord qui se trouvait devant moi", écrivit plus tard Murray Peden. Ce genre de vols étaient vraiment ardu". Au printemps de cette année-là "nous commençâmes à faire faire aux élèves des vols de nuit en double commande, et plus tard pendant l'année nous dûmes les lâcher en solo", relata R.E. Baker, qui servit comme instructeur à la 13^e EEP, à Saint-Eugène (Ontario). "Ça, c'était dur."⁹³

En dépit du programme d'entraînement spécial qui avait été institué en 1940, les écoles élémentaires souffrissent d'un manque d'instructeurs pendant les trois premières années. Cette situation fut aggravée par le rythme accru avec lequel on ouvrit des écoles, le déménagement d'écoles de la RAF au Canada, l'agrandissement des écoles existantes et l'institution en 1942 d'un tour de service moyen d'une durée de douze mois pour les instructeurs. Pour combler les places vacantes, on donna la possibilité à des instructeurs compétents de l'ARC d'occuper ces postes en leur accordant un congé sans solde. En dépit des salaires plus élevés que touchaient les civils, il y avait trop peu de volontaires pour ce que beaucoup considéraient comme un emploi sans débouchés. On affecta donc à ces postes des pilotes qui touchèrent une solde de l'aviation et furent soumis à la discipline de cette dernière. Les pénuries temporaires furent comblées en prêtant des instructeurs d'autres écoles. Toutefois, la solution à long terme résidait dans la création d'autres écoles d'instructeurs de pilotage afin de garantir un courant ininterrompu de pilotes spécialement formés. Deux nouvelles écoles ouvrirent leurs portes en 1942, dont une, la 3^e EPI, à Arnprior (Ontario), était expressément destinée à l'entraînement d'instructeurs de niveau élémentaire.⁹⁴

Malgré les pénuries, il fut quand même possible d'augmenter graduellement les compétences des nombreux instructeurs de niveau élémentaire qui avaient été entraînés dans le cadre du programme abrégé spécial lancé en 1940. Ces instructeurs n'étaient qualifiés que pour dispenser un entraînement élémentaire et ne savaient piloter aucun des avions plus perfectionnés dans lesquels prendraient bientôt place leurs élèves, lesquels prenaient rapidement conscience de ces limites. Pour régler le problème, l'ARC proposa de rappeler ces instructeurs – un petit nombre à la fois, pour qu'ils servent au sein de l'aviation – de compléter leur entraînement et de leur donner le choix de retourner à leurs fonctions premières ou de servir ailleurs.⁹⁵ Les écoles s'opposèrent énergiquement à cette politique. "Notre école", écrivit avec colère le directeur de la 7^e EEP, à Windsor (Ontario), "a signé un contrat avec le gouvernement de Sa Majesté pour entraîner des pilotes. . . et l'on ne devrait pas nous demander de fournir et d'entraîner nos propres instructeurs pour que l'ARC vienne ensuite nous les enlever. Si l'on vient à instaurer un tel système, cela ne pourra avoir qu'un effet catastrophique. . ."⁹⁶ Les instructeurs, cependant, virent généralement d'un bon œil le programme et s'impatientèrent de la lenteur avec laquelle il était mis à exécution. Les activités de conversion commencèrent à la fin de 1941 et se poursuivirent pendant les deux années suivantes, sans effet catastrophique apparent. Environ la moitié des diplômés s'offrir pour retourner à l'école élémentaire d'où ils venaient, une fois leur nouvel entraînement terminé.⁹⁷

Au cours de l'hiver de 1941-1942, les conditions de service auxquelles étaient soumis les instructeurs de l'ARC en congé sans solde devinrent plus intéressantes. Par exemple, ils reçurent la permission de porter leur uniforme de l'ARC en dehors des heures de service. Au travail, ils étaient essentiellement des civils, et portaient l'uniforme bleu marine* de leur compagnie. À la demande de l'*Air Ministry*, tous les instructeurs des écoles élémentaires de pilotage de la RAF au Canada étaient des militaires, et au mois de juillet 1941, il y avait dans les EEP moins de trente instructeurs civils, la plupart d'entre eux trop âgés pour l'ARC.⁹⁸

Les diplômés des EEP passaient ensuite à une EPM. Chaque EPM était divisée en trois sections: le quartier général, le service d'entretien et le service d'entraînement. Dans les diverses réductions et améliorations dont le cours fut l'objet en 1940, le service d'entraînement, qui se composait à l'origine d'un escadron intermédiaire et d'un escadron avancé, devint une organisation composée de deux escadrons et de six escadrilles. Tous les vingt-quatre jours, l'école accueillait un nouveau groupe d'élèves, et celui-ci était divisé en deux escadrilles, une dans chaque escadron.⁹⁹ Au début, chaque EPM était censée enseigner aux élèves à piloter des monomoteurs et des bimoteurs, mais au début de l'année 1940, à cause de difficultés d'approvisionnement et d'un changement similaire au Royaume-Uni, on décida d'ouvrir deux catégories d'écoles, une pour le pilotage de monomoteurs et l'autre pour le pilotage de bimoteurs.¹⁰⁰ La majorité des premières étaient concentrées dans l'Est et la majorité des secondes dans l'Ouest.¹⁰¹ La plupart des élèves espéraient être envoyés dans une école de pilotage de monomoteurs pour devenir "un pilote de chasse, rien d'autre, un pilote de chasse". Après tout, le puissant Harvard était un "avion amusant" qui se prêtait à toutes les manœuvres acrobatiques; il n'était pas conçu pour "vous donner envie de faire des virages à 30° ou de descendre à une vitesse verticale de 500 pieds à la minute. Ça... (c'était bon) pour les pilotes d'Anson" dans les écoles de pilotage de bimoteurs.¹⁰²

Bien qu'il fut prévu dans les plans initiaux que le rapport entre les élèves qui s'entraîneraient à piloter des monomoteurs et ceux qui s'entraîneraient à piloter des multi-moteurs serait de 1 sur 2, et plus tard de 1 sur 6,5, en raison des pénuries de bimoteurs que connut au début l'ARC, quelques futurs pilotes de bombardier durent faire leur entraînement militaire aux commandes de Harvard et de Yale. Les cours dispensés dans les deux types d'écoles étaient similaires, mais dans les écoles de pilotage de monomoteurs on allouait moins de temps à la navigation et à l'armement. L'instruction au sol portait sur la science aéronautique, l'armement, la navigation, les cellules, les moteurs, la photographie et la reconnaissance, les transmissions et la météorologie, et comprenait des exercices en simulateur (Link). Le minimum d'heures de vol fut fixé à soixante-quinze, dont quarante en solo: ce minimum fut étendu à cent heures, dont la moitié en solo, quand on prolongea la durée du cours à douze semaines à la fin de 1941.¹⁰³ Avant de recevoir ses "ailes", chaque élève devait démontrer à l'instructeur en chef sa capacité "de décoller et d'atterrir sans endommager le matériel appartenant à Sa Majesté... de naviguer de jour ou de nuit, de piloter aux instruments et de manœuvrer nos avions dans toute situation moyenne".¹⁰⁴

* ou, comme on l'appelait en anglais, le "*Prairie Admiral's uniform*".

L'entraînement des observateurs aériens mettait l'accent sur la navigation, et la sélection de ceux qui feraient partie de cette catégorie vitale de personnel navigant se faisait à l'EPA. Étant donné que les mathématiques étaient indispensables à leur travail, on choisissait habituellement les candidats parmi les recrues qui avaient de grandes aptitudes sur le plan scolaire. Certaines recrues demandaient d'être affectées dans cette catégorie, mais la plupart voulaient devenir pilotes. "Nous savions au fond de nous-mêmes", a reconnu J.R. Wood, un observateur aérien qui s'entraîna en 1940, "que... les gars brillants en maths étaient désignés pour devenir observateurs. Mais secrètement, nous priions avec ferveur pour que l'on nous choisisse pour devenir pilote".¹⁰⁵

L'entraînement de spécialistes commençait dans une EOA. La durée du cours, qui était au début de douze semaines, fut augmentée à quatorze semaines en septembre 1941 et à dix-huit semaines en juin 1942. Il s'agissait principalement d'une formation intensive en navigation, ainsi les élèves y apprenaient aussi la météorologie, l'alphabet morse, et, à la fin, suivaient plus d'une semaine d'instruction sur les techniques de bombardement, en plus des inévitables périodes d'hygiène, d'exercice et d'entraînement physique. Il n'y avait pas de normes de passage strictes; il était difficile de déterminer si une erreur commise lors d'un exercice pratique était la faute de l'observateur ou de son pilote, qui n'avait peut-être pas dirigé son avion comme on lui disait de le faire. Les stagiaires étaient plutôt évalués en fonction de leur rendement général. Les instructeurs fraîchement formés, qui manquaient eux-mêmes d'expérience des opérations, étaient souvent incertains de la norme qu'ils devaient exiger. Cependant, à la fin du mois de juillet 1942, environ 16,5 p.c. des élèves avaient été éliminés du cours, ce qui correspond presque exactement au taux d'échec prévu dans l'accord relatif au PEACB.¹⁰⁶

La navigation était la tâche première de l'observateur aérien, mais l'utilisation du viseur de bombardement était la seconde. Le cours comprenait aussi un entraînement au tir aérien pour que l'observateur puisse lui aussi défendre de façon efficace son avion. Après avoir terminé le cours d'observation aérienne, les élèves suivaient six semaines de cours dans une EBT pour acquérir des compétences dans ces deux domaines. La partie "tir" du cours était similaire à celle que suivaient les mitrailleurs aériens et qui est décrite ci-après. L'instruction sur le bombardement, toutefois, était indispensable à leurs tâches opérationnelles. Au début, cette instruction était élémentaire, mais elle fit bientôt des progrès rapides à mesure que l'on étendit les installations et que l'on améliora les techniques. Dans le premier cours qui fut donné, chaque élève effectuait en moyenne treize heures d'exercices de bombardement et larguait trente-six bombes avec une erreur moyenne de deux cent cinquante mètres. À l'été de 1942, les observateurs volaient en moyenne pendant vingt-trois heures et larguait quatre-vingts bombes avec une erreur moyenne de cent vingt mètres. À la fin du cours de bombardement et de tir, les élèves brevetés étaient promus au grade de sergent et recevaient officiellement leur insigne d'observateur aérien.¹⁰⁷

L'entraînement des observateurs aériens se terminait par un stage intensif de quatre semaines à la 1^{ere} ENA, à Rivers, au Manitoba (déménagée de Trenton, en Ontario, en novembre 1940), ou à la 2^e ENA, qui ouvrit à Pennfield Ridge, au

Nouveau-Brunswick, en 1941. (Les deux écoles furent fusionnées en mai 1942 à Rivers et formèrent la 1^{re} École centrale de navigation (ECN)). Pendant ce stage, les observateurs étaient mis au courant des techniques et des progrès récents dans leur domaine et suivaient un cours d'astro-navigation. Au moment de la remise de leur brevet, un tiers des élèves étaient promus officier. On retenait aussi les services de diplômés choisis pour qu'ils passent la qualification d'instructeur d'EOA. Ces candidats suivaient pendant quatre semaines un cours d'instructeur de navigation, portant sur les méthodes d'instruction et de conduite d'une classe, avant d'être affectés au cadre des instructeurs. A partir du mois de juin 1940, quelques hommes clés suivirent un cours encore plus détaillé de navigateur spécialiste afin d'acquérir les compétences voulues pour occuper un poste d'instructeur chef et de commandant d'escadrille et de section au sein du PEACB.¹⁰⁸

Les radionavigants (mitrailleurs aériens) furent la troisième grande catégorie de membres d'équipage qui suivit un entraînement en vertu de l'accord de 1939. Exception faite des premiers groupes, les recrues étaient enrôlées directement dans cette catégorie. Au début, elles se rendaient dans une EPA avec d'autres futurs membres d'équipage, et, de là, dans une école de radionavigants pour y suivre un cours intensif où l'accent était mis sur la théorie des communications radio. Cependant, tout le monde était mécontent de cet arrangement et, en novembre 1940, on modifia radicalement le programme. Dans les écoles de radionavigants, on supprima une bonne part des notions théoriques, et l'on donna aux élèves les éléments essentiels du cours dispensé dans les EPA, plus deux semaines d'instruction sur le bombardement et le tir. Cette mesure permit de supprimer l'EPA de leur programme et augmenta l'instruction sur l'armement sans étendre la période d'entraînement subséquente à l'EBT. Ces changements, ainsi que d'autres, influèrent sur la durée du cours. Après avoir réduit cette durée, qui, aux premières étapes de la planification avait été fixée à vingt-quatre semaines, on détermina qu'un cours de radionavigant de seize semaines était nettement insuffisant et la durée fut prolongée pendant que le premier groupe d'élèves était encore à l'entraînement; la durée du cours fut fixée à dix-huit semaines et plus tard à vingt semaines en 1940, à vingt-quatre semaines en 1941 et finalement à vingt-huit semaines en 1942.¹⁰⁹

L'accent était mis surtout sur le travail technique en classe, et les stagiaires passaient trop peu d'heures en avion. La période consacrée à l'entraînement en vol était bien remplie. Les élèves devaient manoeuvrer l'antenne pendante, s'occuper du manipulateur, tenir à jour le journal de bord, tenir le pilote informé, etc." "Nous nous servions d'antennes pendantes pour une meilleure réception. . . Malheur à qui ne la rentrait pas avant l'atterrissement. On nous avait raconté des histoires de vaches mortes à proximité de l'aéroport et, bien sûr, nous étions assez naïfs pour y croire". Les stagiaires traversaient la plupart de ces difficultés avec le grade d'aviateur-chef, ayant été promus à leur sortie de l'EPA ou, quand on commença à affecter directement les élèves à l'école de radionavigants, après un mois d'entraînement spécialisé.¹¹⁰

Après l'école de radionavigants, les stagiaires passaient à l'école de bombardement et de tir et s'exerçaient à tirer en vol. Ce cours qui, à l'origine,

durait quatre semaines, fut lui aussi prolongé à six semaines en 1942. Les premiers élèves faisaient environ sept heures d'exercices de tir en vol, pendant lesquels ils s'efforçaient de "ne pas sectionner la queue ou le bout des ailes" en tirant entre mille et mille cinq cents coups avec une vieille mitrailleuse Lewis ou Vickers montée sur un affût libre dans le cockpit arrière ouvert d'un Fairey Battle, à l'instar, dans une grande mesure, des aviateurs de la Première Guerre mondiale. En 1941, les installations d'entraînement au tir furent améliorées par l'introduction des mitrailleuses Browning plus modernes et l'envoi par la Grande-Bretagne d'un certain nombre, malheureusement insuffisant, d'affûts-supports de tourelle hydraulique. Même au printemps de 1942, John K. Smith, qui s'entraînait à la 6^e EBT, à Mountain View (Ontario), ne vit qu'une seule Browning dans son unité; la mitrailleuse était "en montre dans une vitrine, et complètement démontée".¹¹¹

L'EBT interrompait les exercices de communications radio des nouveaux radionavigants (mitrailleurs aériens), et la durée du voyage et les longs délais qui précédaient leur arrivée dans leurs nouvelles unités outre-mer affaiblissaient davantage leurs compétences. Les Britanniques prirent des dispositions pour fournir de l'équipement sur les navires qui transportaient les hommes outre-Atlantique, et proposèrent que ceux-ci s'entraînent au dépôt d'embarquement et pendant la traversée. En conséquence, on décida en avril 1941 de soumettre le personnel breveté à un entraînement supplémentaire en attendant d'embarquer pour l'Angleterre, afin de maintenir les compétences acquises. On institua aussi dans les EBT des contrôles périodiques de l'efficacité, et l'on prit des dispositions pour donner des cours et faire passer des tests au cours du voyage outre-mer.¹¹²

Entre temps, les opérations outre-mer se développaient dans une mesure et à un rythme imprévis, même dans les estimations à long terme que la RAF, avait établies, pendant que les avions, le matériel et les tactiques aériennes devenaient tous de plus en plus complexes. En outre, il était évident depuis de nombreux mois que la guerre se prolongerait au-delà de 1943;¹¹³ en conséquence, les autorités tinrent à Ottawa une conférence sur l'entraînement aérien (dont il sera question au 7^e chapitre), aux mois de mai et de juin 1942, et élaborèrent à cette occasion un nouvel accord pour remplacer le Plan d'entraînement tel qu'il existait à l'époque. Le 30 juin 1942, le PEACB original prit fin.

Ses résultats étaient faciles à voir. En 1942, de nombreux pays autres que le Canada entraînaient du personnel navigant pour le compte de la RAF. L'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud avaient des écoles, tout comme l'Inde et la Rhodésie du Sud. Il y avait encore des écoles de pilotage au Royaume-Uni, et un certain nombre d'écoles aux États-Unis entraînaient des pilotes et des radionavigants (mitrailleurs aériens) pour la RAF. C'est cependant l'organisation canadienne qui avait la plus grande envergure et qui portait le plus de fruits. En tout, au 30 juin 1942, 23 802 membres d'équipage aérien, exception faite de ceux qui avaient suivi leur entraînement dans les écoles de la RAF transférées au Canada, étaient sortis de ses écoles. De ce nombre, 80 p.c., ou 17 464, étaient Canadiens: 8 868 pilotes, 2 991 observateurs aériens, 4 183 radionavigants (mitrailleurs aériens) et 1 422 mitrailleurs. La plupart d'entre eux

(un nombre nettement supérieur à 13 000) avaient été versés directement dans des escadrons de l'ARC ou de la RAF stationnés outre-mer. Environ 3 200 autres avaient réintégré le PEACB ou s'étaient joints au personnel des écoles de la RAF au Canada, et moins de 900 avaient été affectés à l'effectif de guerre chargé de la défense du territoire. Outre les Canadiens, 2 934 Australiens, 2 252 Néo-Zélandais et 1 152 Britanniques étaient sortis des écoles du PEACB. De nombreux autres étaient encore à l'entraînement.¹¹⁴

Les modifications apportées au PEACB vers le milieu de la guerre

En 1939, le gouvernement avait préféré mettre en oeuvre un programme d'entraînement aérien de grande envergure plutôt que d'envoyer de l'autre côté de l'Atlantique des unités constituées de l'ARC, acceptant le fait que la plupart des Canadiens qui sortiraient des écoles du PEACB seraient dispersés dans toute la RAF. Toutefois, le succès avec lequel le PEACB fut établi au Canada, n'exclut pas la nécessité de s'ajuster aux besoins en évolution de la guerre ou n'élimina pas des problèmes ayant trait à des objectifs politiques étendus et aux buts du Plan d'entraînement. La considération la plus impérieuse – et celle qui eut l'effet potentiel le plus important – fut la question de l'emploi d'aviateurs canadiens à l'étranger. À l'insistance d'Ottawa, l'accord original relatif au PEACB avait renfermé une clause reconnaissant qu'un nombre considérable d'escadrons (et peut-être de formations encore plus étendues) de l'ARC pourrait être constitué ultérieurement. Il s'agissait d'un énoncé vague, non d'une promesse précise, mais cela exprimait d'une façon concrète ce qui, autrement, aurait pu rester un faible espoir que l'ARC ait un engagement opérationnel important qui lui soit propre. Cette question de "canadianisation" domina toutes les discussions que tinrent les Anglais et les Canadiens au sujet de la guerre aérienne.

Il n'est pas facile de déterminer avec exactitude quand la question de l'organisation de l'ARC outre-mer devint un problème sérieux. La formation d'escadrons canadiens à l'étranger ne joua pas un rôle important dans la politique qu'appliqua Ottawa en matière d'aviation immédiatement après la chute de la France: et même si le Comité de guerre du Cabinet discuta de la question à l'automne de 1940, aucune décision ferme ne fut prise. Le conseil le plus sensé qui fut donné à cette époque est peut-être celui que formula le chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner, qui proposa que la constitution à l'étranger d'unités entièrement composées de Canadiens se fasse de manière graduelle. Emporté par la vision d'une puissance aérienne canadienne, Breadner laissa toutefois entendre avec optimisme qu'il pourrait être possible de constituer outre-mer jusqu'à soixante-dix-sept escadrons de l'ARC avant la fin de 1942.¹

Un si grand nombre d'escadrons aurait certainement grevé au-delà de la limite les ressources du Canada en personnel navigant et en personnel au sol, sans

parler des fardeaux qui auraient été imposés aux industries aéronautiques au Canada, aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Cependant, la note de service de Breadner illustra exactement combien la situation était insatisfaisante du point de vue du Canada. Cette question fut soulevée durant la visite que fit au Royaume-Uni le ministre de la Défense nationale, le colonel J.L. Ralston, pendant l'hiver de 1940-1941. Ayant réévalué le potentiel en hommes du Canada et estimé ce que coûterait la fourniture d'escadrons 100 p.c. canadiens, Ralston indiqua qu'il était réaliste de constituer outre-mer vingt-cinq escadrons de l'ARC qui s'ajouteraient aux trois se trouvant déjà en Angleterre. Le secrétaire d'État à l'Air, Sir Archibald Sinclair, accepta presque immédiatement la proposition, et les deux hommes signèrent un accord le 7 janvier 1941. Si tout se déroulait comme prévu, vingt-cinq escadrons de l'ARC se joindraient à l'ordre de bataille britannique avant le mois d'avril ou de mai 1942, et l'on affecterait à ces escadrons des officiers canadiens aussitôt que ces derniers auraient obtenu leur qualification. Ne furent pas pris notamment en considération le grand nombre de Canadiens qui resteraient encore dans les escadrons de la RAF après la formation de ces unités. Toute difficulté rencontrée dans la mise en œuvre de ce programme serait discutée au mois de septembre suivant.²

La question de la "canadianisation" fut de nouveau soulevée lors de la visite que le ministre de la Défense nationale (Air), C.G. Power, fit au Royaume-Uni en juin 1941. Insatisfait des progrès accomplis jusque là, le Ministre demanda instamment que l'on crée des groupes de chasse et de bombardement canadiens. Il s'efforça aussi d'augmenter le nombre d'escadrons canadiens stationnés outre-mer, soutenant que cela refléterait mieux le potentiel du *dominion*. Les Britanniques répondirent qu'il était bien possible que l'on forme un groupe de bombardement en 1942, quoiqu'un groupe de chasse soit douteux, et ils convinrent que faire de la place pour plus de vingt-cinq escadrons de l'ARC ne posait en principe aucune difficulté. Cependant, ils soulignèrent aussi qu'il était impossible de prendre des engagements fermes immédiats car la taille ultime de l'aviation dépendait de la disponibilité d'avions ainsi que de facteurs stratégiques et tactiques.³

Ces questions en restèrent là jusqu'au mois de septembre 1941, lorsque l'*Air Ministry* informa le gouvernement canadien qu'il n'y avait en fait aucun espoir de pouvoir créer outre-mer plus de vingt-cinq escadrons de l'ARC. À cause des engagements pris avec l'URSS en matière de prêt-bail et de la récente décision d'augmenter le nombre d'avions dans les escadrons de bombardement, il n'y avait aucun avion disponible pour de nouvelles unités. Le 9 octobre, Power promit au Comité de guerre du Cabinet qu'il mettrait tout en œuvre pour que cette décision soit renversée.⁴ Autrement, le rôle que jouerait l'ARC dans les opérations en Europe serait très limité. Le Canada, qui était capable de lever les effectifs nécessaires pour doter en personnel trente ou quarante escadrons destinés à servir outre-mer, n'avait aucun espoir que ce soit de former ces derniers. Indépendamment, tout à fait, de considérations de prestige national, les répercussions à long terme de la situation étaient claires. Comme Breadner le fit remarquer en octobre 1941:

... le Canada, avec ce qu'il fabrique actuellement comme avions (et l'insuffisance des moteurs sortant de ses usines) et son magnifique programme d'entraînement aérien, ne peut être considéré de quelque façon que ce soit comme une puissance aérienne, notamment parce que la majeure partie de l'effort qu'il déploie sur le plan de l'entraînement se situe au niveau élémentaire ou intermédiaire, et n'est pas opérationnel dans toute l'acception du terme. À l'étranger, ses effectifs sont graduellement organisés en escadrons canadiens, dont certains sont utilisés de façon active dans des opérations, encore que cela résulte non pas d'action indépendante quelconque de la part du Canada mais entièrement, ou presque, des efforts de la *Royal Air Force*.

La situation mondiale est telle que le fait de continuer de poursuivre cette politique, sans développer la puissance aérienne au Canada, peut mettre en péril la position du pays à l'avenir et limiter sa contribution à la cause générale.⁵

Un autre point irritant qui agissait sur la manière dont le Canada percevait l'accord relatif au PEACB, un point non moins important en termes d'estime de soi et d'identité, était la politique de promotion au grade d'officier. En décembre 1939, la question de savoir combien de membres d'équipage aérien devraient être promus au grade d'officier avait été laissée dans le vague, et l'on avait simplement prévu qu'"un certain nombre de pilotes et d'observateurs" seraient choisis comme officiers au sein du groupe des diplômés du PEACB. Des lignes directrices plus précises furent établies en juillet 1940, et l'on stabilisa les promotions faites au sein de l'effectif de guerre affecté à la défense du territoire pour qu'elles soient légèrement décalées par rapport à celles qui étaient accordées au sein de l'effectif outre-mer, l'état-major de l'aviation ne voulant pas que le personnel stationné au Canada jouisse d'un avantage quelconque sur leurs camarades qui servaient sur des théâtres plus actifs.⁶

Cependant, la RAF prit rapidement du retard sur le programme de promotion qui avait été établi pour les Canadiens affectés à des escadrons britanniques. Power fut vite conscient de la situation et des raisons qui l'expliquaient. Certains commandants d'escadron, apparemment, ignoraient les procédures à suivre pour promouvoir des sous-officiers canadiens, ou n'étaient pas sûrs de ce qu'il fallait faire, tandis qu'un grand nombre d'autres étaient simplement léthargiques. Ces erreurs pouvaient être corrigées avec le temps, et en diffusant de façon appropriée les règlements, mais il y avait une autre explication qui était difficile à excuser (du moins en ce qui concernait les Canadiens) et pour laquelle il n'existe pas aucune solution facile. La RAF, semblait-il, n'était pas du tout disposée à éléver au grade d'officier des aviateurs canadiens qui ne satisfaisaient pas aux normes fixées pour les officiers et non-officiers britanniques.⁷

Contrarié par l'incapacité de la RAF de tenir sa parole, par l'attitude des Britanniques envers les sous-officiers canadiens et par l'impuissance de son propre gouvernement à corriger la situation, Power s'était efforcé de faire modifier la formule de promotion au grade d'officier quand il avait rencontré les représentants de l'*Air Ministry* en juin 1941. Les efforts avaient été vains. Élever au grade d'officier la moitié des pilotes brevetés c'était "aller trop loin à l'heure actuelle", avaient déclaré les Britanniques; la politique devrait demeurer telle

quelle, quoique sa mise en oeuvre puisse être améliorée.⁸ Entre temps, Power continua de recevoir un flot de plaintes de la part d'aviateurs au pays et à l'étranger. Parmi ceux qui se trouvaient au pays, les plus méritants étaient les meilleurs diplômés des premières promotions du PEACB qui, affectés à des écoles de pilotage en qualité de sous-officiers instructeurs, voyaient maintenant d'anciens élèves revenir au Canada avec des galons d'officier.⁹ A l'instar de la question de la taille de l'ARC outre-mer, il ne s'agissait pas d'une affaire que l'on pouvait balayer facilement. Le gouvernement ne tenait pas non plus à ce que ce soit cela qui se produise.

La nécessité d'examiner en profondeur la politique d'entraînement aérien dans le courant de l'année 1942 ou au début de l'année 1943 était incluse dans l'accord initial relatif au PEACB, lequel accord devait venir à expiration automatiquement le 31 mars 1943. Il semble que ce soit le vice-maréchal de l'Air E. W. Stedman, le représentant des services de génie aéronautique de l'ARC, qui fut le premier à recommander officiellement, et ce, dès le 7 avril 1941, que l'on entame des négociations pour prolonger le plan d'entraînement. A cette époque, pour les Britanniques et leurs alliés du Commonwealth, les perspectives étaient sombres. La France, les Pays-Bas et la Scandinavie (à l'exception de la Suède qui était neutre) étaient tous tombés devant la poussée irrésistible des Allemands en 1940. La Roumanie et la Hongrie avaient été ralliées à la cause ennemie et – la veille seulement du jour où Stedman coucha sa recommandation sur papier – les Allemands avaient lancé des attaques contre la Yougoslavie et la Grèce. Les États-Unis étaient encore neutres et, apparemment, il était probable qu'ils le restent; Hitler n'avait pas encore commis la fatale erreur de se lancer contre l'Union soviétique; et il était maître de l'Europe. Ses alliés italiens menaçaient l'Île de Malte et ses amis espagnols discutaient pour savoir s'ils devaient attaquer ou non Gibraltar, les deux clés de la Méditerranée. Les lignes vitales de l'Atlantique qui maintenaient l'alliance britannique semblaient particulièrement précaires face aux attaques croissantes des sous-marins allemands.

Toutefois, Stedman ne se souciait pas du nombre ou des stagiaires qui auraient à passer par le programme d'entraînement ou de ce que l'on ferait d'eux par la suite, mais de la disponibilité future d'avions dans lesquels s'entraîner. Il fallait, fit-il remarquer, informer bien à l'avance les constructeurs des besoins à venir afin qu'ils ajustent ou ré-équipent leurs chaînes de fabrication pour fournir les appareils voulus quand on en aurait besoin. Ayant entendu dire que les carnets de commandes des usines américaines étaient remplis jusqu'au mois de juin 1943, il craignait que si l'on ne commandait au bon moment plus d'avions, le PEACB se retrouverait avec une pénurie d'avions d'entraînement.¹⁰ Le Canada ne pouvait pas passer aucune commande sans consulter ses partenaires.

“Chubby” Power donna suite au rapport de Stedman en juin, lorsqu'il se rendit au Royaume-Uni. Même si la raison première de son voyage était la situation future des forces outre-mer de l'ARC, il déclara au premier ministre Mackenzie King qu'il s'occuperaient aussi de près de la fourniture d'avions au PEACB.¹¹ Sur ce dernier plan, son voyage fut un grand succès; il fut facile de persuader l'*Air Ministry* du besoin pressant d'élaborer des modalités pour obtenir de nouveaux avions. Les Britanniques se proposèrent pour entrer en rapport avec les autres

pays participant au PEACB et déterminer leur opinion quant à la tenue de discussions sur la prolongation du plan d'entraînement du programme.¹² Le 23 octobre 1941, Malcolm MacDonald, le haut-commissaire de la Grande-Bretagne à Ottawa, déclara que la Nouvelle-Zélande et l'Australie seraient également invitées à une conférence à Londres.¹³

La réponse du Commonwealth soulagea grandement J.L. Ilsley, le ministre canadien des Finances. Toutes les décisions relatives à l'achat de nouveaux avions d'entraînement pouvaient maintenant être différées sans risque jusqu'à ce que l'on ait convenu d'une nouvelle formule de partage des frais, déclara-t-il au Comité de guerre du Cabinet. La proposition voulant que les discussions se tiennent à Londres étaient, cependant, une tout autre affaire, et à sa réunion du 29 octobre, le Comité décida de faire des démarches auprès de l'*Air Ministry* pour que la conférence proposée se déroule à Ottawa.¹⁴ La ferme attitude adoptée par le gouvernement à l'égard de cette question refléta l'importance qu'avait le PEACB en tant que symbole des réalisations du Canada pendant la guerre. "Comme vous le savez", écrivit plus tard Power à MacDonald, "il a fallu faire accepter au peuple canadien... le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth". "Il n'a pas été compris de façon générale", poursuivit-il, "et avant qu'il ne fonctionne réellement, il était considéré avec une dérision plus ou moins sceptique".¹⁵ Le Cabinet estimait sans aucun doute que la publicité qui découlerait d'une importante conférence sur l'entraînement aérien au Canada serait un moyen utile de corriger de telles attitudes. Toutefois, une fois que ce genre d'objectifs nationaux entraient en jeu, il était peu probable que toute réunion portant sur l'avenir du PEACB se limite à un simple rééquilibrage des comptes ou à la fourniture d'avions.

Le 3 novembre 1941, le gouvernement canadien indiqua au Royaume-Uni qu'Ottawa serait un endroit plus approprié où tenir une conférence pour prolonger l'accord, puisqu'il y avait tant d'activités d'entraînement aérien concentrées au Canada. Comme il n'y eut pas de réponse, la suggestion fut réitérée le 20 décembre. Le silence se poursuivit jusqu'au 20 maintenant que la conférence devrait être remise jusqu'à ce que l'on puisse évaluer l'effet de l'entrée en guerre du Japon et des États-Unis sur les besoins des forces alliées en matière d'entraînement aérien. L'opinion des Britanniques était logique. Il était tout à fait possible que l'Australie et la Nouvelle-Zélande aient à se retirer temporairement du PEACB afin d'affermir leurs propres moyens de défense contre le Japon. En outre, peu après l'entrée en guerre des Américains, il avait été convenu qu'une politique concernant l'attribution des avions serait une question qui ressortirait à l'*Anglo-American Munitions Assignment Board*.^{*} Une conférence réunissant uniquement des membres du Commonwealth, même au niveau gouvernemental, n'aurait donc peut-être aucun pouvoir pour appliquer une décision quelconque touchant la fourniture d'avions. C'était après tout la raison pour laquelle le Canada avait proposé en premier lieu de tenir des discussions. Cependant, une conférence limitée, au niveau des services, pourrait être utile sans entraver les plans anglo-américains établis à un niveau supérieur

* Comité interallié (anglo-américain) d'attribution des munitions.

ou heurter les sensibilités des *dominions*. MacDonald proposa que les discussions se fassent sur ces bases.¹⁶ Les conclusions qui en découleraient pouvaient être soumises à l'approbation des chefs d'état-major interarmées, à l'instar de toute autre étude destinée à l'état-major. Dans l'intervalle, l'*Air Ministry* tint à Londres, à la fin du mois de janvier sa propre Conférence impériale sur l'entraînement, à laquelle assistèrent des observateurs américains.¹⁷

Cela ne dissuada pas les Canadiens. Les faits mêmes qui prédisposaient l'ARC à remettre à plus tard un examen en profondeur de l'accord avaient en fait affermi le Canada dans son opinion qu'il fallait examiner sur-le-champ le PEACB. Le fait qu'il soit possible que les Australiens et les Néo-Zélandais réévaluent leurs engagements menaçait le fonctionnement continu du Programme aux niveaux d'effectifs existants, tout comme la fin probable de l'enrôlement d'Américains pour l'ARC. Il y avait aussi de grandes chances qu'il faille remettre quelques aérodromes du PEACB à l'ARC pour servir à des fins opérationnelles, ce qui signifiait qu'il allait peut-être falloir élaborer un programme de construction entièrement nouveau. Fait plus important encore, à la suite de l'attaque sur Pearl Harbor, les États-Unis avaient imposé à leurs alliés un embargo sur la fourniture d'avions, de moteurs et de pièces de rechange. Si cet embargo n'était pas levé, toute discussion sur la fourniture d'avions d'entraînement revêtirait un caractère purement spéculatif. Si l'embargo sur les expéditions était maintenu, indiqua Power à ses collègues du Cabinet de guerre, il était douteux que l'on puisse étendre le PEACB, ou continuer l'entraînement, pour les années 1943 et 1944. Enfin, il avait entendu dire qu'au Royaume-Uni les pénuries d'avions opérationnels occasionnaient un surplus de pilotes et que l'*Air Ministry* demanderait bientôt que l'on diminue le taux de "production" du PEACB.¹⁸ Le 7 février, Power dit aux Britanniques que le Canada avait donc tout avantage à tenir une conférence afin que les autorités aient une idée plus claire de l'avenir du PEACB.¹⁹

Une proposition concurrente avait déjà été présentée. Le 20 décembre 1941, les représentants américains siégeant à la Commission mixte permanente de défense avaient surpris leurs collègues canadiens en recommandant "que les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient considérer l'avantage qu'il y aurait à organiser une réunion à laquelle participeraient des représentants compétents de la Grande-Bretagne, du Canada et des États-Unis dans le but de formuler des recommandations appropriées concernant la coordination de l'ensemble des programmes d'entraînement aérien qui se déroulerait au Canada et aux États-Unis".²⁰ Les Américains avaient été vagues, n'indiquant ni le pourquoi ni la mesure dans laquelle il était souhaitable de collaborer. Lorsqu'on leur posa des questions, ils répondirent seulement qu'il était nécessaire d'examiner si l'on faisait le meilleur usage possible des installations en Amérique du Nord. Dans l'atmosphère raréfiée de la Commission permanente mixte de défense, il était peut-être malséant de trop insister, et les Canadiens avaient accepté la recommandation dans ces conditions. Il s'agissait cependant là d'une demande apparente de mesures qui pourraient faire obstacle au souhait qu'avait le Canada de tenir une conférence du Commonwealth sur l'entraînement aérien.

Les choses semblèrent un peu plus claires en janvier après que le chef de l'état-major de l'Air eut eu l'occasion de parler avec les chefs adjoints des états-majors de l'Air et de la Marine des États-Unis. Quand on leur demanda d'expliquer ce que "dissimulait" la 23^e recommandation de la Commission, ces officiers répondirent qu'il n'y avait rien d'"autre que peut-être l'idée que l'ARC pourrait vouloir profiter du climat tempéré de l'est des États-Unis et y établir des bases d'entraînement qui serviraient durant les mois d'hiver". Comme il n'en voyait pas l'utilité, Breadner se dit d'avis que le Canada "ne devrait pas amorcer la discussion sur ce sujet".²¹ Power était déjà arrivé à la même conclusion, et le Comité de guerre du Cabinet passa facilement sur la question à la réunion qu'il tint le 23 janvier.²² En fait, comme l'indiqua le 10 mars l'attaché de l'Air canadien, les motifs de l'intérêt des Américains étaient bien différents. Selon le major général Stanley Embick, le membre le plus élevé en grade des Forces américaines à la Commission permanente mixte de défense, les Américains craignaient qu'il y eût trop peu d'installations aux États-Unis pour appuyer l'expansion de ses propres forces aériennes. Plus tard, le 25 mars, il déclara que quoique les Américains eussent la place voulue pour leurs propres activités d'entraînement, ils voulaient transférer au Canada toutes les activités d'entraînement britanniques.²³

Entre temps, les préoccupations des Canadiens s'accrurent considérablement en février 1942 lorsqu'on apprit que la Marine américaine et la Marine britannique avaient parlé d'entraîner des pilotes de l'Aéronavale britannique aux États-Unis sans en informer Ottawa. En outre, le *War Department* avait émis au Général H.H. Arnold, le chef de la USAAF, une directive qui, aux yeux des Canadiens, donnait grandement l'impression que les États-Unis désiraient exercer une certaine emprise sur tout ce qui touchait l'entraînement aérien. Arnold proposa de tenir sa propre réunion de "responsables de l'entraînement aérien" des États-Unis et de la Grande-Bretagne dans le but d'examiner toutes les installations en Amérique du Nord.²⁴

Power fut extrêmement mécontent de ces initiatives américaines parce qu'elles allaient inévitablement "compliquer" les choses.²⁵ Si les Anglais et les Américains concluaient un accord distinct, ou si les Américains prenaient la tête d'un programme coordonné d'entraînement en Amérique du Nord, cela minerait le rôle de chef de file que jouait le Canada dans le domaine de l'entraînement aérien. La solution évidente était d'inviter des Américains à la conférence que l'on se proposait de tenir à Ottawa. Non seulement cette mesure satisferait-elle l'esprit de la 23^e recommandation de la Commission permanente mixte de défense, mais elle ferait aussi prendre davantage conscience aux Américains de l'étendue et de l'importance du PEACB au point où, espérait-on, il serait facile de les convaincre du besoin qu'avait ce dernier d'avions d'entraînement américains.

Malheureusement, les Britanniques ne furent pas d'accord. L'*Air Ministry* jugeait que l'élaboration d'un programme étendu concernant l'entraînement aérien en Amérique du Nord serait une mesure valable, mais seulement si ce programme se limitait "à coordonner les activités d'entraînement afin d'éviter les chevauchements et les doubles emplois" et ne mêlait pas les Américains à

toute décision relative au PEACB.²⁶ Incapable de concilier les approches incompatibles, encore incertain des objectifs visés par les Américains et peu disposé à sacrifier une conférence parrainée par le Canada en faveur de réunions à Washington, Power décida d'avertir son personnel: "en aucun cas... faire plus qu'écouter les suggestions".²⁷ L'ARC ne devait rien proposer et ne répondre à aucune suggestion qu'Arnold pourrait faire.

Les intentions d'Arnold semblèrent un peu plus claires le 10 mars 1942, lorsque l'attaché de l'Air à Washington fit savoir que les Américains cherchaient probablement des installations d'entraînement supplémentaires au Canada.²⁸ Cependant, il n'était pas certain que le *dominion* pouvait les satisfaire, car les Canadiens avaient déjà beaucoup de difficultés à trouver de la place pour les écoles additionnelles de la R.A.F. que les Britanniques voulaient transférer au Canada. Comme il y avait des chances que la place disponible et les nouveaux avions d'entraînement soient très recherchés, il était encore plus nécessaire de tenir une conférence pour fixer les priorités.²⁹

Ce furent les Britanniques qui prirent l'initiative à ce moment. Tout en soutenant encore que les conditions n'étaient pas mûres pour une conférence sur l'entraînement aérien, ils offrirent le 10 mars de régler la question de l'acquisition d'avions à une réunion officieuse qui se tiendrait à Ottawa le mois suivant. Même si des représentants du ministère des Finances accompagneraient la délégation du Royaume-Uni, les discussions se feraient presque exclusivement entre services et se limiteraient à la fourniture d'avions d'entraînement au PEACB. Conscients que le gouvernement du Canada considérerait probablement cette réunion comme une demi mesure insatisfaisante, les Britanniques prirent soin de réitérer leur engagement vis-à-vis de la tenue d'une importante conférence de décision lorsque les conditions le permettraient. Ils promirent aussi qu'à la mini conférence proposée, toute décision prise relativement à l'acquisition d'avions ne porterait pas préjudice aux modifications qui pourraient être apportées ultérieurement à la formule de partage des frais du Plan d'entraînement. Ainsi protégé de la responsabilité financière entière de nouveaux avions d'entraînement, le Canada accepta la proposition des Britanniques.³⁰

Power, néanmoins, s'intéressait peu aux discussions qui allaient se tenir prochainement. Ainsi qu'il indiqua au Comité de guerre du Cabinet, le 18 mars, il y avait trop de questions de grande importance encore en suspens qui ne pouvaient être réglées qu'à une conférence de décision à l'échelon gouvernemental. Le Ministère proposa donc d'envoyer un câble à l'*Air Ministry* pour lui demander de reconSIDérer sa position.³¹ Il se trouve que, le lendemain, on reçut de Londres un message indiquant que les Britanniques étaient enfin disposés à servir le gouvernement canadien. Notant poliment que le *dominion* soulevait la question depuis l'automne de 1941, le premier ministre suppléant et secrétaire aux *dominions*, Clement Attlee, informa Mackenzie King qu'il était maintenant temps de discuter de la prolongation du PEACB au-delà du mois de mars 1943 et de trouver la meilleure façon d'effectuer le transfert d'écoles de la RAF au Canada. À Londres, ajouta-t-il, on commençait à penser que ces écoles pourraient être placées sous l'égide du plan d'entraînement.³²

Le tact dont Attlee fit preuve était opportun mais ne pouvait vaincre à lui seul les objections de longue date des Canadiens quant à la manière dont les Britanniques avaient abordé jusque là la question du besoin de modifier le Plan d'entraînement aérien. Impatient de clarifier ces questions avant de donner une réponse, de même que pour faire partie de sa propre frustration devant le manque de progrès accomplis, Power demanda à avoir un entretien avec Malcolm MacDonald. Le Canadien commença par déclarer en termes énergiques que ses collègues et lui-même n'étaient "nullement satisfaits" des discussions purement "militaires" qui se déroulaient à ce moment à Ottawa au sujet de la fourniture d'avions. Ainsi qu'il l'avait prévu, les discussions avaient inévitablement porté sur des questions de haute administration qui dépassaient la compétence des représentants de l'ARC, et elles avaient, de ce fait, peu de valeur. Power parla ensuite du fait que les Britanniques s'étaient entretenus avec les Américains sans en informer le Canada, mettant indirectement en doute la logique de l'empressement apparent avec lequel la Grande-Bretagne se rangeait du côté des États-Unis dans cette circonstance, quand, en même temps, l'*Air Ministry* s'opposait à ce que les Américains prennent part à la conférence sur l'entraînement aérien.³³ MacDonald reconnut qu'à bien des égards les Canadiens avaient raison d'être mécontents. Il y avait plusieurs questions à clarifier, notamment la situation de l'ARC outre-mer. À cette fin, dit-il, à Power, le projet de réponse rédigé par le Canada à l'intention d'Attlee – qui couvrait toutes les remarques que Power faisait maintenant, mais d'une manière un peu moins directe – touchait juste.³⁴

Power déclara ensuite au haut-commissaire que le Canada n'était pas pressé d'accueillir plus d'écoles de la RAF en raison du fardeau administratif que celles-ci lui imposeraient. Il serait nettement préférable d'intégrer ces écoles au PEACB au moment de leur transfert, à supposer bien sûr qu'un tel transfert se fasse. Finalement, le ministre aborda la question des commissions d'officier et de la fréquence insatisfaisante des promotions accordées aux Canadiens servant outre-mer.³⁵ MacDonald ne fit aucun commentaire sur cette doléance, mais fit rapport fidèlement du point de vue du Canada à son gouvernement, en faisant ressortir deux points: le Canada voulait que les écoles de la RAF soient intégrées au PEACB, et le Canada était déterminé à ce que les États-Unis soient représentés à toute conférence sur l'entraînement aérien.³⁶

Ce fut au tour de l'*Air Ministry* d'être contrarié. H.H. Balfour, le sous-secrétaire d'État de l'Air, estima (ainsi qu'il le dit dans une note de service interne de l'*Air Ministry*) qu'il était regrettable que le Canada adopte une position si ferme au sujet de la participation des États-Unis, car la majeure partie des discussions à tenir sur le PEACB revêtait un caractère "interne", n'intéressant que les membres du Commonwealth participant au Programme. Il avertit que l'intégration des écoles de la RAF au PEACB susciterait des problèmes de moral; pour autant qu'il pût le dire, le personnel de cadre et les stagiaires de ces unités préféreraient de beaucoup continuer à appartenir à la RAF. L'intégration des écoles de la RAF au PEACB augmenterait les coûts relatifs au personnel et occasionnerait à l'*Air Ministry* des problèmes de solde et d'indemnités. Balfour évalua ensuite de façon assez juste l'humeur des Canadiens; à en juger par les lettres récentes et la réunion de MacDonald avec Power, il était manifeste que ce

dernier était contrarié et que sur ce qu'il considérait comme des principes premiers, sa position était ferme. Pire encore, Balfour percevait qu'il y avait même un élément de méfiance dans l'attitude du *dominion* à l'égard de la mère patrie.³⁷

Le 4 avril, les Britanniques informèrent Norman Robertson, le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, qu'ils avaient enfin accepté la demande du Canada que les États-Unis soient représentés à la future conférence. Toutefois, MacDonald dut faire remarquer que ses supérieurs maintenaient toujours que rien n'obligeait les Américains à prendre part aux négociations entourant le transfert d'écoles de la RAF, le refinancement du PEACB ou toute autre question intérieure du genre. En conséquence, Londres recommandait que la conférence soit organisée en deux parties, la première pour traiter du PEACB et la seconde pour examiner des questions de plus grande portée, comme la coordination des activités d'entraînement en Amérique du Nord. Le Royaume-Uni laisserait néanmoins au Canada le soin de décider s'il s'agissait là de la meilleure voie à suivre.³⁸

Le souhait des Britanniques que la conférence fût tenue en deux parties ne plut pas aux autorités canadiennes. Étant donné que les États-Unis continuaient d'insister pour que l'on coordonne les activités d'entraînement en Amérique du Nord, et que le Canada dépendait de plus en plus des États-Unis pour ses avions, ses moteurs et ses pièces de rechange, il semblait incontestablement déraisonnable de donner l'impression qu'il y avait un "caucus" du Commonwealth dont l'objet était d'offrir aux Américains un "bloc" de positions soigneusement concoctées. Affirmant que c'était là un domaine où le Canada pouvait "à juste titre prendre l'initiative", Robertson conseilla à King de rejeter la solution des Britanniques et d'insister pour que les Américains soient inclus dès le début. Les Britanniques avaient raison de soutenir que les rouages internes du PEACB ne concernaient pas les États-Unis, mais il y avait une solution simple à ce problème. Au lieu de discuter de tout en séances plénières, il serait peut-être préférable de créer un certain nombre de sous-comités pour traiter de points particuliers à l'ordre du jour et de demander à ces groupes de rendre compte de leurs travaux en séance plénière. Il était possible d'exclure les Américains de l'essentiel et du fond des discussions intéressant purement le PEACB, sans les en écarter totalement. MacDonald jugea la proposition raisonnable.³⁹ Moins justifiable, selon le haut-commissaire de Grande-Bretagne, était la persistance des Canadiens à obtenir une politique plus généreuse en matière d'attribution de commissions d'officier. Par conséquent, même si Power (décrété par MacDonald comme étant "très chatouilleux" sur la question) offrait maintenant un léger compromis, indiquant qu'il serait satisfait si 50 p.c. des membres d'équipage aérien recevaient une commission d'officier au moment d'obtenir leur brevet du PEACB, Londres reçut le conseil de faire échec à la recommandation du Canada en instituant des dispositions strictes concernant la période de service au même grade.⁴⁰

Un message en provenance du Royaume-Uni croisa celui qui renfermait ce dernier conseil, et ne fit donc aucunement allusion aux propos les plus récents de Power concernant la politique d'attribution de commissions d'officier. Cepen-

dant, le message indiqua que le Royaume-Uni s'était au moins laissé flétrir sur la question de la participation des Américains à la conférence d'Ottawa. Les Britanniques acceptaient aussi la formule des sous-comités, même si, en pratique, une conférence en deux parties aurait quand même lieu en mai. Cela supprima une importante pierre d'achoppement.⁴¹ Cependant, de la manière dont les choses se passèrent, le fait le plus important au sujet de ce message fut probablement la date de son arrivée, soit le 11 avril. La réponse des Britanniques aida inconsciemment le Canada à "repousser" comme le dit MacDonald, une invitation officielle de la part des États-Unis à participer à une conférence multilatérale sur l'entraînement aérien, qui se tiendrait à Washington le 15 du mois.⁴²

Cette invitation, que le Général Arnold avait envoyée le 2 avril au vice-maréchal de l'Air Breadner, fut le dernier d'une série de faits quelque peu mystérieux et même bizarres reflétant l'intérêt intermittent des Américains pour ce qui est de la coordination des activités d'entraînement aérien en Amérique du Nord.⁴³ Les pressions exercées par Washington ayant diminué, les autorités canadiennes semblent avoir décidé que le mieux était de ne rien dire aux Américains au sujet de la conférence qui se tiendrait prochainement à Ottawa avant que les Britanniques aient approuvé leur participation. Arnold n'était donc pas au courant des plans du Canada. L'invitation subite, qu'il fit à Breadner pour donner suite, deux semaines plus tard, à la 23^e recommandation de la Commission permanente mixte de défense stupéfia l'état-major de l'Air, la moindre des raisons n'étant pas parce que la RAF était elle aussi invitée. L'invitation était également inopportun. Même si la tenue d'une conférence à Washington au mois d'avril n'empêcherait pas le Canada d'en tenir une lui aussi en mai, elle porterait néanmoins en grande partie sur les mêmes questions et diminuerait ainsi l'impact de la conférence d'Ottawa. La conférence de Washington pourrait aussi menacer la position symbolique du Canada en tant que chef de file dans le domaine de l'entraînement aérien des Forces alliées, notamment si le lieu de la rencontre facilitait la conclusion d'accords anglo-américains touchant le PEACB.

On ne sait avec certitude si Ottawa crut que la meilleure façon de répondre à cette invitation inopportun était de l'ignorer, ou si cela prit simplement du temps pour composer une réponse appropriée. En fait, rien ne fut fait avant la réunion de la commission permanente mixte de défense, le 8 avril, date à laquelle les Américains adoptèrent une position dure, annonçant que Washington "[se préoccupait] grandement de la non-application de la recommandation [de la Commission permanente mixte de défense]". Les Canadiens répondirent aussitôt que la question pouvait être réglée à Ottawa en mai, mais cela ne satisfit pas le Général Embick ou son état-major. En fait, comme l'avertit le représentant de la Marine des États-Unis, l'embargo sur les expéditions d'avions et de moteurs continuerait jusqu'à ce que des mesures aient été prises.⁴⁴ L'invitation d'Arnold et la dureté de la position des Américains laissèrent Breadner perplexe. Pourquoi, demanda-t-il, les services américains étaient-ils si inflexibles au sujet de la tenue d'une conférence à Washington, au mois d'avril? Il fallut quatre jours pour trouver la réponse; apparemment, tout le programme

d'entraînement américain avait été suspendu en attendant de connaître le résultat de la conférence proposée. À ce moment, le Canada avait refusé l'invitation des Américains et les Etats-Unis avaient décidé d'agir tous seuls, avec ou sans conférence des Forces alliées.⁴⁵

Malcolm MacDonald avait probablement raison lorsqu'il déclara que les Canadiens étaient soutenus par l'accord des Britanniques à l'égard de la tenue d'une conférence en mai à Ottawa, et que cela avait influencé leur décision de ne pas se rendre à Washington. Il est plus difficile de déterminer si cela influençait son tour la décision que prirent les Américains d'agir indépendamment et de mettre en oeuvre leur propre programme d'entraînement. Une chose est sûre: dans la réponse qu'il donna à Arnold, Breadner avait souligné que le Canada ne fermait pas la porte à des discussions multilatérales sur l'entraînement aérien; c'était simplement que le gouvernement canadien insistait pour que ces discussions se déroulent à l'échelon politique plutôt qu'entre représentants des forces armées. Tout cela serait expliqué beaucoup plus clairement lorsque Mackenzie King rendrait visite au Président Roosevelt une semaine plus tard. Dans l'intervalle, proposa Breadner, Arnold et son état-major devraient visiter des installations du PEACB au Canada en vue de se préparer pour la conférence qui se tiendrait à Ottawa en mai.⁴⁶ Arnold, qui discutait à ce moment d'attribution d'avions avec les dirigeants britanniques d'avions, refusa l'invitation. Toutefois, le major général Barton K. Yount, le chef du Commandement de l'entraînement aérien de l'USAAF, accompagné d'une petite équipe, arrivèrent à Ottawa le 22 avril pour une visite rapide des installations d'entraînement des environs.

La visite du premier ministre à Washington joua un rôle crucial dans la définition du caractère de la conférence sur l'entraînement aérien qui allait se tenir prochainement. Invité à assister à la première réunion du *Pacific War Council* (Conseil de guerre du Pacifique) – une tribune purement politique mise sur pied pour permettre aux représentants des puissances alliées d'importance secondaire d'entendre de temps à autre des exposés confidentiels sur le cours de la guerre – King fut aussi invité à se rendre à la Maison blanche le soir du 15 avril pour passer avec le Président Roosevelt “une soirée tranquille ensemble”.⁴⁷ Roosevelt fut “en veine d'épanchements”, proclamant que le Canada devrait avoir un siège au *Munitions Assignment Board* (Conseil de répartition des munitions), une offre qui ne fut jamais réitérée. King tira pleinement parti de l'occasion pour décrire le PEACB ainsi que les avantages qu'il y aurait à ce que les Américains participent à la conférence du mois de mai.⁴⁸ Roosevelt déclara plus tard à Churchill qu'il avait accepté la proposition du Canada parce qu'il n'en résulterait probablement “aucun mal, et probablement beaucoup de bien”, et parce que King était si “impatient d'avoir quelque chose à montrer à la suite de sa visite à Washington”.⁴⁹

King proposa que les réunions se tiennent à Ottawa, pas à Washington, et qu'à celles-ci participent des ministres et des représentants de services. Roosevelt était disposé à exaucer ces deux demandes. Toutefois, le Président était également décidé à ce qu'il y ait le plus de participants possible à ces réunions, de sorte que quand le premier ministre affirma que l'Afrique du Sud, l'Australie

et la Nouvelle-Zélande allaient devoir participer à la conférence, le président répondit qu'il fallait aussi inviter "d'autres pays des Nations unies. . . entraînant des pilotes sur ce continent". La Norvège, la Chine et les Pays-Bas furent mentionnés ce soir-là, mais le lendemain matin la liste des participants s'était considérablement allongée. Le communiqué de presse qu'émirent les deux dirigeants expliqua que "Le Premier ministre du Canada et le Président ont annoncé aujourd'hui que, à l'invitation du premier ministre, il se tiendra à Ottawa, au début du mois de mai, une conférence à laquelle seront conviés tous les membres des Nations unies ayant mis sur pied un programme d'entraînement aérien. . . la Conférence est née de la reconnaissance de l'opportunité de coordonner de façon plus étroite le Plan d'entraînement aérien. . . du Commonwealth britannique avec les programmes d'entraînement aériens grandement étendus qu'ont mis en oeuvre les États-Unis et les autres. . . Nations unies. . . ces pays comprendront la Chine, la Norvège, les Pays-Bas et plusieurs autres. . . déjà en guerre avec les puissances de l'Axe".⁵⁰ Étant donné que les deux dirigeants faisaient ressortir la nécessité de coordonner les activités d'entraînement aérien en Amérique du Nord, Roosevelt était en mesure d'appliquer la 23e recommandation de la Commission permanente mixte de défense. King bien sûr avait sa conférence.

Cette expansion imprévue de la conférence, qui s'étendait maintenant à toute une série de puissance d'importance secondaire, surprit véritablement les autorités canadiennes. Le représentant du Canada à Washington mit en doute le caractère judicieux de la dernière phrase du communiqué, mais craignit qu'il était "trop tard pour pouvoir la changer". Il allait donc falloir lancer une invitation à la Pologne, la Tchécoslovaquie, l'Afrique du Sud, la Yougoslavie, l'Inde et l'URSS, ainsi qu'aux pays mentionnés dans le communiqué. En outre, il allait falloir demander à Washington de recommander quels pays d'Amérique latine viendraient à la conférence, tandis que Londres fournirait des renseignements sur "quels autres membres des Nations unies ont mis sur pied des programmes d'entraînement aérien".⁵¹ À la fin, les Belges et les Français libres furent ajoutés à la liste parce qu'ils étaient représentés dans les écoles de la RAF.⁵² La Grèce fut un cas exceptionnel: les organisateurs de la conférence durent retenir l'invitation qu'ils allaient lancer au gouvernement en exil de la Grèce parce qu'ils prirent tout à coup conscience qu'ils ne savaient pas si la Grèce avait une aviation.

Le problème était celui de savoir quoi faire de toutes ces délégations, dont la plupart ne menaient pas leur propre programme d'entraînement aérien, mais fournissaient simplement de futurs membres d'équipage que d'autres entraînaient. Le Canada espérait que la majorité des pays se contenterait de n'envoyer que des observateurs. Comme on pouvait s'y attendre, toutefois, un certain nombre d'entre eux s'opposèrent à ce qu'on les relègue ainsi au deuxième rang. Comme le firent remarquer les Norvégiens, les pays occupés faisaient face à un problème unique que l'on allait gérer un jour. Privés d'un débit garanti de recrues, il leur serait impossible de maintenir les effectifs de leurs escadrons au niveau requis à moins d'avoir l'autorisation d'exploiter de nouvelles sources – les ressortissants habitant maintenant aux États-Unis, au Canada et dans les autres puissances

alliées. Étant donné que des représentants de tous ces pays se réuniraient à Ottawa, la conférence du mois de mai semblait l'occasion rêvée de parler de cette question. A Ottawa, les organisateurs, qui ne voulaient pas donner à tous un statut égal étaient sensibles à la doléance des Norvégiens, décidèrent de former un sous-comité spécial qui discuterait de la situation à laquelle faisaient face toutes les puissances d'importance secondaire. Les autres sous-comités, dont le Canada et la Grande-Bretagne avaient accepté la constitution quelque temps plus tôt, s'occuperaient de grands sujets, dont la production d'avions, les méthodes d'instruction et la coordination de l'entraînement. On prit soin, néanmoins, de s'assurer que la direction de la conférence demeurerait entre les mains des "grandes" puissances. Un "comité de conférence", composé de représentants du Canada, de la Grande-Bretagne, des États-Unis, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et d'un pays d'Europe, conduirait les affaires et agirait comme intermédiaire entre ces sous-comités et les réunions plénières.⁵³

En tant que pays hôte, le Canada devait préparer l'ordre du jour, fait qui lui donna l'avantage de s'assurer que l'on discuterait des questions qui revêtaient pour lui une importance primordiale. En ce qui concernait le PEACB lui-même, trois problèmes particuliers ressortaient, le plus important étant la fourniture d'avions après le mois de mars 1943. Il allait falloir fixer une formule de partage des frais avec les Britanniques, tout en informant parfaitement les États-Unis de l'ampleur des activités du Canada en matière d'entraînement aérien (et, de préférence, en les impressionnant par cette ampleur) pour qu'il n'y ait aucune méprise sur le besoin d'avions. Le gouvernement canadien avait aussi quelques inquiétudes au sujet de rumeurs voulant que les cours soient prolongés pour diminuer le surplus d'équipages aériens outre-mer, craignant qu'il surgisse de graves problèmes de moral si l'on forçait les stagiaires à attendre encore davantage avant de terminer leur entraînement. Le Canada aurait à en subir les conséquences, et le secrétaire du Cabinet, Arnold Heeney, demanda à Mackenzie King d'insister pour obtenir une explication complète avant d'entériner tout changement proposé au calendrier d'entraînement.⁵⁴ Enfin, il y avait la question de savoir si la capacité d'entraînement au Canada pouvait être accrue, et comment elle pouvait l'être, pour répondre aux besoins supplémentaires des Britanniques et à ceux qu'entraînerait le déménagement possible de certaines écoles américaines au Canada. Allait-il intégrer les écoles de la RAF au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique? Et, si les États-Unis désiraient entraîner des stagiaires au Canada, cela voulait-il dire qu'il faudrait coordonner entièrement les programmes britannique, américain et canadien, permettant ainsi d'échanger librement du personnel? Même si cette perspective semblait de moins en moins probable, il n'y avait eu de la part des Américains aucune déclaration autorisée indiquant qu'ils ne voulaient pas entraîner des stagiaires au Canada, et les rumeurs à cet effet persistèrent.

Ces questions ne pouvaient être discutées dans le vide. Le nombre d'aviateurs entraînés dans les écoles du PEACB dépendrait en fin de compte de la disponibilité d'avions opérationnels et des équipages aériens requis outre-mer, de même que de la fourniture d'avions d'entraînement. Il semblait donc essentiel que les Américains et les Britanniques dévoilent leurs plans stratégiques, leurs

attributions futures d'avions, leurs ressources en personnel et leurs estimations concernant les pertes afin d'asseoir les délibérations de la conférence sur des données statistiques sûres. Cela posait des difficultés aux Britanniques comme aux Américains, qui, c'était compréhensible, hésitaient tous deux à faire part de leurs intentions à un public aussi varié, particulièrement lorsqu'eux-mêmes n'étaient pas pleinement d'accord. À la fin, chacune des deux parties demanda au Canada de ne pas les presser de fournir de tels détails, et les renseignements qu'elles mirent à la disposition du Canada furent très limités. Ceux-ci, par exemple, ne portaient pas sur les niveaux prévus de production et d'attribution d'avions.⁵⁵

Les Canadiens ne s'intéressaient pas seulement à ces questions d'entraînement. Il était également important de s'assurer que les États-Unis et la Grande-Bretagne appuient l'expansion récemment approuvée de l'effectif de guerre affecté à la défense du pays, car ce sont eux qui auraient à fournir la plupart des avions nécessaires. Enfin, il y avait la question des escadrons de l'ARC stationnés outre-mer. La politique d'attribution des commissions d'officier et la constitution d'escadrons canadiens à l'étranger étaient deux questions qui continuaient de tracasser le gouvernement et l'état-major de l'Air, et comme les deux résultaient de l'accord relatif au PEACB, le Canada estimait qu'il devrait pouvoir être possible de discuter de ces questions et de les renégocier à la conférence. Ainsi que Sydney de Carteret, le sous-ministre de la Défense nationale (Air), le dit à Norman Robertson, il fallait faire prendre conscience aux Britanniques du désir qu'avait le Canada de contrôler au maximum les forces de l'ARC stationnées outre-mer, et ce, d'une manière qui soit "compatible avec l'efficacité maximale de nos efforts unis", et avec le principe que "le quota d'escadrons du Canada devrait être augmenté en proportion des fonds et des efforts accrus que le Canada consacre à l'entraînement".⁵⁶

Il fut presque garanti que la délégation canadienne ferait montre d'une attitude ferme à la conférence lorsque le vice-maréchal de l'Air Harold "Gus" Edwards reçut l'autorisation d'y prendre part. Edwards, qui commandait depuis le mois de novembre 1941 les forces de l'ARC stationnées outre-mer, était un défenseur résolu et parfois ardent de la "canadianisation", et il annonça que son objectif principal était de s'étendre sur les "nombreuses difficultés" auxquelles il s'était buté en tentant d'appliquer les politiques du gouvernement canadien.⁵⁷ Bien que ces questions "extérieures" allaient jouer un rôle important dans les discussions qui se déroulèrent à Ottawa, elles ne se rapportèrent pas directement au rôle et à l'administration du PEACB et seront analysées de façon détaillée dans le troisième tome de cette histoire de l'Aviation royale du Canada.

Les Britanniques, naturellement, avaient leurs propres attentes. Comme le Canada, ils accordaient beaucoup d'importance à la coordination des activités d'entraînement aérien en Amérique du Nord, quoique leurs motifs fussent bien différents: alors que l'ARC espérait voir fixer une norme commune, quelle qu'elle puisse être, pour que des Américains puissent s'entraîner au pays, l'*Air Ministry* et l'*Admiralty* aspiraient à convaincre les Américains d'adopter les méthodes britanniques pour que les stagiaires de la *RAF* et de la *Royal Navy* qui

s'entraînaient aux États-Unis soient prêts à être mutés dans une unité opérationnelle peu après avoir terminé leur instruction. Bien plus sérieuse était l'insistance que mettait le Canada à vouloir soulever la question des commissions d'officier. Si, comme prévu, le *dominion* demandait des commissions pour tous les membres d'équipage aérien, la position de l'*Air Ministry* serait d'autant plus inconfortable, mais personne à Londres ne pouvait faire quoi que ce soit.⁵⁸

La Conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien débuta le matin du 19 mai. Après avoir passé en revue une garde d'honneur de l'ARC, Mackenzie King souhaita la bienvenue aux délégués dans la Salle des séances du Sénat. Notant qu'"il serait utile à la cause commune de tirer le plus grand parti possible de l'expérience acquise au Canada dans le domaine de l'entraînement aérien coopératif", King rappela aux délégués l'importance de l'Amérique du Nord pour la guerre. C'était, déclara-t-il un centre de gravité à cause de ses voies de communication intérieures. Les autres chefs de délégation firent écho à ces propos. Balfour, qui représentait la Grande-Bretagne, parla du Canada comme du "pivot de l'entraînement aérien autour duquel tourne le cercle sans cesse grandissant de la guerre mondiale", tandis que Robert A. Lovett, des États-Unis, mentionna dans son allocution l'expression que le président Roosevelt avait employée pour décrire le Canada: l'"aérodrome de la démocratie". Le reste des pays participants adressèrent à leur tour des félicitations au Canada et ensuite, conformément à ce qui avait été organisé au préalable, Power fut élu comme président de la conférence et Arnold Heeney comme secrétaire.⁵⁹

La première question à l'ordre du jour fut l'établissement des divers comités que le Canada, les États-Unis et la Grande-Bretagne avaient acceptés plus tôt. Power dirigea le Comité de la conférence, celui qui revêtait la plus haute importance et qui coordonnerait les travaux de l'ensemble des participants; le Baron Silvercruys, de la Belgique, dirigea le Comité de l'entraînement général, qui fut formé pour permettre aux pays occupés de discuter de leurs problèmes; la présidence du Comité de l'uniformisation de l'entraînement fut confiée au maréchal de l'Air A.G.R. Garrod, le responsable de l'entraînement au sein de l'*Air Ministry*; et son homologue canadien, le vice-maréchal de l'Air Robert Leckie, se trouva à la tête du Comité de la composition des équipages aériens. Les deux autres comités spéciaux, soit celui de la coordination de la capacité d'entraînement et celui des ressources en effectifs, furent tous deux confiés à des Américains, soit le capitaine A.W. Radford, directeur de l'entraînement au sein du *Bureau of Aeronautics* de la *U.S. Navy*, et le colonel R.E. Nugent, de l'état-major général du *War Department*, respectivement.⁶⁰

Contrairement à ce qu'avait suggéré le Royaume-Uni lorsqu'il avait accepté que les États-Unis participent à la Conférence, on discuta en premier des questions intéressant tous les participants, laissant à plus tard les questions qui concernaient purement le PEACB. Ces premières réunions révélèrent qu'il y avait de nombreuses similitudes dans l'entraînement que dispensaient le Canada, les États-Unis et la Grande-Bretagne, et que les différences élevées ne mettaient pas en doute les méthodes de base employées par l'un quelconque des programmes d'entraînement. Il y eut peu d'efforts pour uniformiser les divers programmes d'entraînement ou tenter de les coordonner. Les Britanniques

rejetèrent carrément la responsabilité de cet échec sur les États-Unis et sur sa détermination à mettre sur pied une force aérienne totalement indépendante. Les représentants américains, semblait-il, avaient reçu des instructions si “rigides” qu’elles rendaient impossible toute tentative honnête de coordination. Toutefois, la RAF était tout aussi convaincue de l’efficacité de son programme d’entraînement aérien, n’était pas plus ouverte aux conseils et était aussi peu disposée à faire des changements.⁶¹ La seule note prometteuse fut lorsque le Comité spécial de la coordination et de l’entraînement recommanda la création d’un comité permanent chargé de mieux uniformiser les programmes d’entraînement aérien des puissances alliées.⁶² La résolution reçut l’appui unanime des participants en séance plénière: on établirait un comité consultatif à Washington, présidé par un officier supérieur américain, afin de veiller à l’utilisation efficace de la capacité d’entraînement en Amérique du Nord et à la coordination maximale des efforts. Le Canada, les États-Unis et la Grande-Bretagne en seraient les seuls membres permanents, mais des représentants d’autres pays pouvaient se présenter devant le comité pour faire des demandes ou trouver une solution à leurs problèmes.⁶³

Le communiqué de presse qui fut émis à la fin de la conférence indiqua que “Les participants à la Conférence ont considéré avec le plus grand soin possible les moyens de coordonner la capacité d’entraînement des Nations unies. Des changements dans les besoins. . . peuvent modifier en tout temps la position, ce qui implique des ajustements considérables sur le plan de l’entraînement. Compte tenu de cette probabilité, et dans le but supplémentaire de garantir un échange rapide et efficace d’information au sujet de l’entraînement en général, les participants ont approuvé la constitution d’un Comité interallié de l’entraînement aérien”.⁶⁴ Il se révéla que cet échange d’informations ne fut guère “rapide”. Les Canadiens agirent avec célérité, choisissant leur représentant, le vice-maréchal de l’Air Leckie, en juillet, mais ils se heurtèrent à un mur de désintérêt à Washington.⁶⁵ Au début, les Américains expliquèrent que le gouvernement n’avait pas encore approuvé le rapport de la conférence; ensuite, l’entrée en guerre du Mexique vint apparemment “compliquer” les choses.⁶⁶ Finalement, le 23 septembre 1942, l’ambassadeur des États-Unis à Ottawa déclara que le Comité avait été approuvé, que le major général Yount le présiderait et que le capitaine Radford représenterait la Marine des États-Unis.⁶⁷ Cela ne signifiait pas qu’une réunion était plus près d’avoir lieu. Les Britanniques ne voulaient pas en convoquer une parce que, selon eux, c’était aux États-Unis à le faire puisque le Comité avait été établi “principalement en réponse à l’annonce du président Roosevelt que la Conférence d’Ottawa favoriserait la coordination de l’entraînement aérien”.⁶⁸ Les Américains, pour leur part, n’étaient pas plus disposés à le faire. Lorsque le Général Yount fit savoir en janvier 1943 que seul le directeur de l’entraînement individuel était habilité à convoquer une réunion, cet officier répondit que c’était aux chefs de l’état-major interallié qu’il appartenait d’en faire la demande.⁶⁹ Ceux-ci ne le firent pas: il ne se produisit donc rien jusqu’aux 26 et 27 avril 1943, dates auxquelles le comité se réunit finalement à Washington. Le groupe se rencontra par la suite à sept occasions au moins avant la fin de la guerre, alternativement au Canada et aux États-Unis.

L'efficacité de ce comité est critiquable. C.P. Stacey soutient que les travaux de ce dernier furent utiles mais très limités, car “les installations d'entraînement en Amérique du Nord ne furent jamais mises en commun il n'y eut pas de programme d'entraînement des Forces aériennes et... américaines au Canada”.⁷⁰ La Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni conclut toutefois que le Comité interallié “a été un lien des plus utiles... et a, sans aucun doute, grandement stimulé le développement de l'entraînement aérien, développement qui a reposé sur un fondement des plus solides et à peu près commun”.⁷¹ “À peu près”: ici, c'est manifestement ces trois petits mots qui sont importants. Les installations d'entraînement en Amérique du Nord ne furent pas mises en commun, pas plus que les programmes d'entraînement firent l'objet d'une étroite coordination. La seule réalisation du Comité interallié semble donc d'avoir échangé simplement des informations. Pour ce qui est du Canada, le comité a échoué dans un autre domaine – rien n'indique qu'il a rendu les États-Unis mieux disposés à l'égard des demandes faites par le *dominion* pour obtenir des avions d'entraînement.

Quand commença le 22 mai la partie de la conférence consacrée au PEACB, les participants furent unanimes à dire qu'il fallait prolonger le Plan d'entraînement au-delà du mois de mars 1943. On considéra qu'il allait peut-être falloir réduire d'une certaine façon l'entraînement à cause des pénuries d'avions opérationnels outre-mer et, par suite des changements apportés à la composition des équipages de bombardier, d'une diminution des besoins en pilotes.⁷² Dans une telle éventualité, le rôle du Canada en tant qu’“aérodrome de la démocratie” serait protégé par la transformation de certaines écoles de pilotage en unités d'entraînement opérationnel. Dans l'avenir immédiat, le besoin de pilotes de bombardier mieux entraînés créerait quelques écoles de pilotage de plus. Grâce à ces écoles et à d'autres unités nouvelles et transférées, le PEACB comprendrait soixante-treize écoles d'entraînement (dont vingt et une ayant deux fois le nombre habituel de places) et quatre unités d'entraînement opérationnel de la RAF.⁷³ On estima donc qu'il serait possible d'entraîner chaque mois 3 000 membres d'équipage aérien au niveau requis pour obtenir leurs “ailes”.

En outre, toute cette activité relèverait du Canada. Même si les Britanniques considéraient “que l'ARC n'avait pas les ressources administratives nécessaires pour supporter ce fardeau additionnel” et avaient espéré que les écoles de la RAF continueraient d'être indépendantes du PEACB, ils se plieront à la fin aux souhaits des Canadiens. Ces écoles seraient intégrées au PEACB et le personnel des EEP serait remplacé par des civils; toutefois, l'emploi d'instructeurs de la RAF en uniforme présenterait le caractère national de ces écoles.⁷⁴ Le Canada assumait ainsi la responsabilité entière de l'entraînement aérien, ce qu'il avait toujours voulu, tandis que la RAF conservait au moins une partie de son identité distincte.

Les coûts projetés étaient renversants (ceux-ci avaient été évalués à 1 446 318 000 \$ pour poursuivre l'entraînement jusqu'au 31 mars 1945); malgré tout, la formule de partage des frais fut facilement établie. La comptabilité énorme que cela supposait convainquit les responsables canadiens d'accepter une formule plus simple. Power penchait peut-être déjà vers cette solution. Il

avait déclaré à la Chambre des communes, le 13 mai, que la voie la plus simple était de considérer les comptes existants comme "réglés" et de recommencer en appliquant une formule peu compliquée de partage global ou liée au nombre d'élèves.⁷⁵ Au bout du compte, la Grande-Bretagne accepta de payer la moitié du coût total (en nature surtout), moins les quote-parts reposant sur le nombre d'élèves de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, qui, à elles deux, équivalaient à 5 p.c. Le Canada se chargerait du reste. Contrairement aux conditions de l'accord initial, le Canada avait maintenant le pouvoir d'acheter, sans consulter ses partenaires, tout l'équipement et toutes les fournitures dont il aurait besoin. Toute dépense excédant les estimations acceptées serait réglée après la guerre.⁷⁶

La plupart des conférences impliquent des conflits et des compromis et la Conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien ne fut pas une exception. Mais avant que celle-ci ne prît fin – à 1 heure 15 du matin, le 3 juin 1942 – le Canada avait obtenu plus de pouvoirs sur le PEACB, y compris l'intégration des écoles britanniques, et cette deuxième conférence du Commonwealth sur l'entraînement aérien avait fait avancer l'ARC dans la voie menant à la maturité et à l'indépendance. De plus, cela s'était fait dans un esprit de collaboration amicale, malgré la méfiance et le ressentiment qui avaient marqué certaines des négociations préliminaires. S'étant attendu au pire, Malcolm MacDonald fut surpris et enchanté de l'attitude "constructive" dont Power fit preuve pendant toute la durée des travaux; en fait, déclara-t-il à Clement Attlee, il semblait que l'antipathie "irlando-française" du ministre canadien envers l'*Air Ministry* s'était atténuée, et que le Royaume-Uni s'était fait un nouvel ami.⁷⁷ Power quitta la conférence d'autant bonne humeur, et ses remarques finales concernant la "bonne volonté", la "tolérance" et l'"esprit d'amitié et de camaraderie" qui avaient marqué la conférence avaient l'accent de la sincérité.⁷⁸ Ces qualités indispensables dans toute guerre de coalition, étaient tout aussi importantes pour le fonctionnement harmonieux d'une relation anglo-canadienne qui pouvait être tenue pour acquise trop facilement.

Le nouvel accord relatif au PEACB fut ratifié à Ottawa le 5 juin 1942 et entra en vigueur le 1er juillet. Cet accord prolongea la durée du programme jusqu'au 31 mars 1945. L'Australie et la Nouvelle-Zélande convinrent de maintenir des quotas annuels de 2 912 et 1 841 stagiaires, respectivement. Le Royaume-Uni s'engagea à envoyer suffisamment de recrues pour occuper 40 p.c. des places destinées aux effectifs interalliés; le quota britannique devait comprendre les stagiaires provenant d'autres parties du Commonwealth et de pays alliés, dont certains avaient déjà commencé à arriver avec les écoles de la RAF transférées au Canada.⁷⁹

L'accord révisé régla aussi à la satisfaction des Canadiens la question de la politique d'attribution des commissions d'officier. Les limites de pourcentage furent supprimées rétroactivement pour les pilotes, les observateurs, les navigateurs et les bombardiers aériens de l'ARC. Tous les Canadiens ayant obtenu un brevet dans ces catégories et possédant les qualités requises pouvaient être nommés officiers, encore que cela fût soumis à des règles conçues pour provoquer outre-mer le moins de perturbations possible au sein de la RAF. Les pourcentages relatifs aux radionavigants (mitrailleurs aériens) de l'ARC et aux

mitrailleurs aériens demeurèrent inchangés, sauf que l'on assouplit encore quelque peu les règlements. Ces dernières limites furent supprimées deux ans plus tard, en juin 1944, mais étant donné que les normes avaient été élevées considérablement pendant ces deux années, le pourcentage de ceux qui furent nommés officiers au sein de ces deux catégories de membres d'équipage aérien resta relativement le même. Lorsque la première promotion de mécaniciens de bord de l'ARC obtint son brevet cette année-là, un pourcentage d'entre eux furent nommés officiers en conformité avec les normes en vigueur. À la fin de 1944, les normes furent haussées une dernière fois afin de réduire davantage le pourcentage de commissions attribuées aux stagiaires de l'ARC sortant des écoles du PEACB. Tous ces changements ne s'appliquèrent qu'aux Canadiens; les membres de la RAF, de la RAAF et de la RNZAF continuèrent d'être soumis aux limites de pourcentage en vigueur avant le mois de juin 1942, quoique les accords subséquents confirmassent le droit de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande de déterminer aussi leurs propres normes en matière d'attribution de commissions d'officier.⁸⁰

Entre temps, les catégories de membres d'équipage aérien furent modifiées pour refléter les changements apportés à la composition des équipages de bombardier au sein de la force opérationnelle de la RAF. Le *Bomber Command* se développait encore et avait de la difficulté à obtenir suffisamment de pilotes de ses unités d'entraînement opérationnel. Dès avril 1941, il avait été suggéré, pour résoudre le problème, de n'utiliser qu'un seul pilote dans les bombardiers moyens et lourds, et c'est finalement cette solution qui fut retenue en mars 1942 après avoir mis à l'essai des mesures provisoires qui se révélèrent inefficaces et peu rentables. Après quelques discussions, les mécaniciens de bord, qui faisaient maintenant partie des équipages d'un grand nombre de types de gros avions, furent choisis pour assister les pilotes en cas d'urgence. Les fonctions des autres membres d'équipage des bombardiers furent elles aussi réexaminées. La RAF décida de n'utiliser dans ses bombardiers moyens et lourds qu'un seul radionavigant breveté au lieu de deux,⁸¹ et, dans un geste plus radical, scinda la catégorie des observateurs aériens en ses deux principales fonctions: la navigation et les visées de bombardement. L'entraînement allait dorénavant former des spécialistes pour chacune de ses deux tâches. Ce dernier changement, qui était conçu pour la force des bombardiers aériens moyens et lourds, était insatisfaisant ailleurs, et il fallut continuer de donner certains cours pour l'équivalent des observateurs aériens – les navigateurs-B, qui rempliraient les deux fonctions, ainsi que pour un nouveau groupe combinant le navigateur et l'opérateur radio, les navigateurs-W.⁸²

Ces changements opérationnels trouvèrent rapidement leur reflet dans le PEACB. L'entraînement des navigateurs débuta en mars 1942 avec l'élimination graduelle de la catégorie des observateurs aériens. Après l'EPA, les navigateurs stagiaires passaient dix-huit (plus tard vingt) semaines dans une EOA, où ils suivaient un cours qui intégrait les notions d'astro-navigation auparavant enseignées à l'ECN. L'entraînement des navigateurs-B commença à peu près à la même époque. Après l'EPA, les stagiaires de cette catégorie

faisaient un stage de six semaines (plus tard, de huit semaines) dans une EBT (la partie “tir” du cours fut supprimée en février 1944). Les élèves suivaient ensuite le cours de navigateur dans une EOA. Les navigateurs-B étaient destinés essentiellement à exécuter des opérations côtières, et la plupart d’entre eux suivaient un cours de reconnaissance générale d’une durée de six semaines avant d’être versés dans une unité d’entraînement opérationnel.⁸³

La décision de n’utiliser qu’un seul pilote dans de nombreux bombardiers, et les changements coïncident que l’on apporta aux cours dispensés dans les UEO, firent augmenter momentanément le surplus de pilotes nouvellement brevetés au Royaume-Uni et obligèrent à ralentir le flot de stagiaires sortant des EPM.⁸⁴ La durée des cours dispensés dans ces écoles fut étendue en mai. Pour la première fois depuis l’abandon, au début du plan d’entraînement, du système des escadrons intermédiaires/avancés, les écoles d’entraînement au pilotage de monomoteurs firent maintenant suivre à leurs élèves des cours de bombardement et de tir. Par la suite, on mit davantage l’accent sur ce sujet dans toutes les EPM. Les cours subirent d’autres modifications à mesure que la guerre avançait, dont l’addition, en mars 1944, de l’entraînement à l’approche sur faisceau* – une aide radio fournie au moment de l’atterrissement pour se placer dans l’axe de la piste lorsque la visibilité était mauvaise.⁸⁵

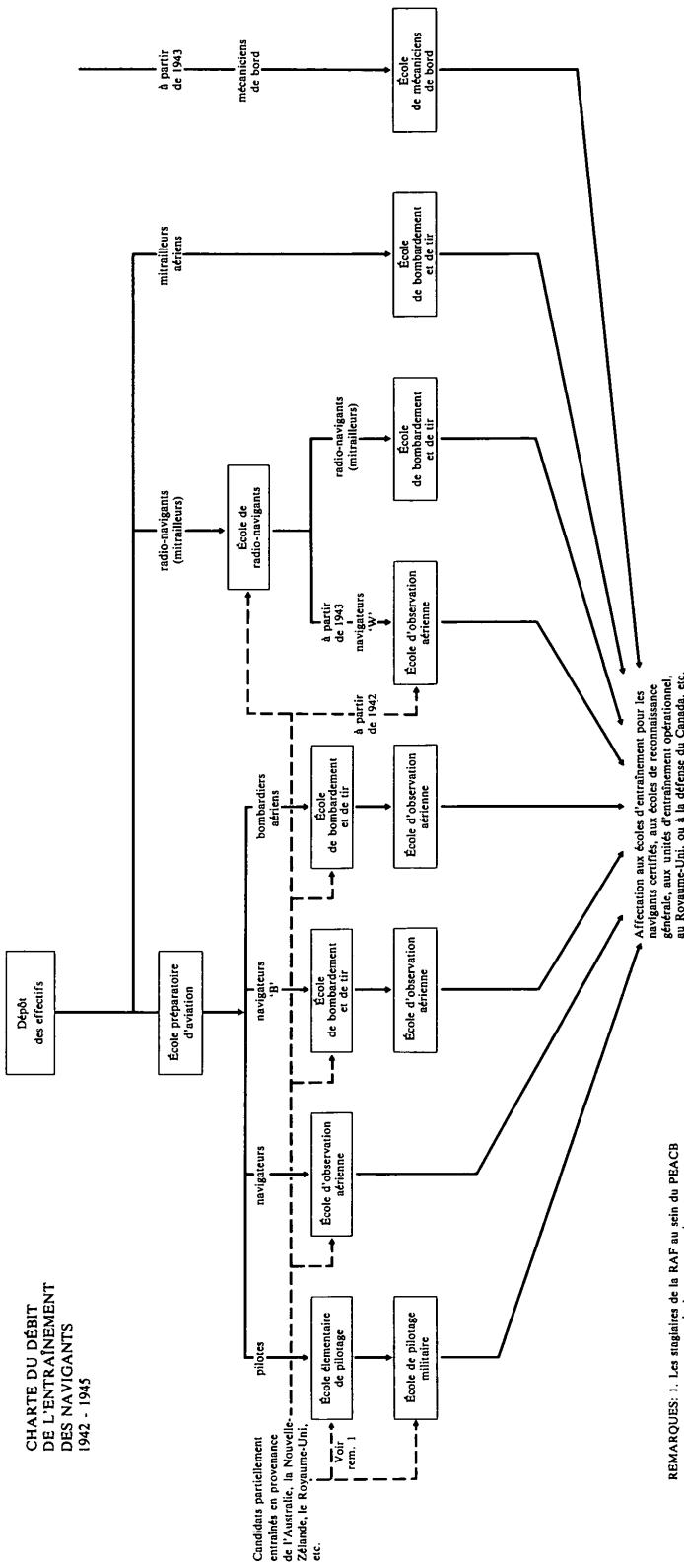
Les premiers bombardiers aériens commencèrent à s’entraîner en août 1942. Après l’EPA, ils suivaient un stage de huit semaines (plus tard, de douze) dans une EBT où ils s’entraînaient au bombardement et au tir. Comme ce fut le cas pour les navigateurs-B, après le mois de février 1944 la partie “tir” fut abandonnée. Les bombardiers aériens terminaient leur entraînement par un stage de six semaines (plus tard, de dix) dans une EOA. Ils agissaient également comme aide-pilotes dans les avions où il n’y avait pas de mécaniciens de bord et étaient entraînés à suivre en ligne droite et à l’horizontale un cap donné, en cas d’urgence.⁸⁶

Pour ce qui est des navigateurs-W, l’entraînement commença à l’automne de 1942; le but était de former une combinaison de navigateur, de radionavigant et de mitrailleur aérien d’urgence pour les chasseurs-intercepteurs de nuit. Au début, les élèves, se composèrent entièrement de membres de la RAF, qui suivaient au Royaume-Uni un cours de radionavigation d’une durée de dix-huit semaines avant d’arriver au Canada pour vingt-deux semaines d’entraînement à la navigation. Les premiers navigateurs-W de l’ARC commencèrent à s’entraîner en décembre 1943, après avoir été choisis parmi les meilleurs élèves-radionavigants (mitrailleurs aériens) sortant des écoles de radionavigation.⁸⁷

A la même époque environ, on commença à entraîner au Canada des mécaniciens de bord, suite à une demande de l’*Air Ministry* qui avait besoin de tels spécialistes pour les équipages de bombardiers lourds de l’ARC. Le cours était d’une durée de vingt-trois semaines et était suivi d’un cours d’entraînement de sept semaines dans des avions de type particulier en Grande-Bretagne. Cet entraînement commença au Canada à partir de juillet 1944, avec des avions

* *Standard beam approach*

CHARTES DU DÉBIT
DE L'ENTRAÎNEMENT
DES NAVIGANTS
1942 - 1945



REMARQUES: 1. Les stigmates de la RAF au sein du PEACB sont compris dans cet organigramme.

- Les écoles de navigation aérienne de la RAF au Canada, omises de cette charte, étaient comparables aux écoles d'observation

enne de l'ARC. Les radio-navigateurs furent aussi entraînés pour l'aéronavale de la Royal Navy lors du seul cours.

multi-moteurs fournis par l'*Air Ministry*. Les mécaniciens de bord destinés à être versés dans des unités côtières suivaient pendant six semaines de plus un cours de tir aérien.⁸⁸

Ces changements dans les cours et les catégories de membre d'équipage n'occasionnèrent pas de grandes difficultés. Les premières années très mouvementées étaient terminées. À la fin de 1942, les problèmes les plus importants de construction, d'approvisionnement et d'instruction avaient tous été réglés, et, dans chaque catégorie de membre d'équipage, on formait des diplômés en nombre satisfaisant. La guerre de l'entraînement au Canada avait été gagnée.

Le Plan en pleine maturité

Entraîner un aviateur, spécialement lorsqu'il était destiné à remplir la fonction clé de pilote, était une tâche plus complexe que pour toute autre catégorie de combattant; cela nécessitait une vaste infrastructure qui exigeait des dépenses considérables de temps et d'argent. Cependant, l'arme aérienne connaissait une croissance telle que l'on avait besoin chaque année de milliers d'équipages aériens de plus. Les fondateurs du PEACB, s'étaient surtout occupés, forcément, de proposer le système à former les effectifs en quantité nécessaire.

Toutefois, l'aspect de la quantité n'était que la moitié de l'équation de l'entraînement. Toute évaluation du PEACB doit aussi comprendre un examen de la qualité de l'instruction que reçurent ceux qui sortirent de ses écoles. Le Plan était censé former un type d'aviateur de base; ainsi, en ce qui concerne les pilotes, ceux-ci devaient être capables de piloter un avion d'entraînement avancé à vue et aux instruments. L'entraînement opérationnel et la conversion aux avions militaires à hautes performances incombait aux unités d'entraînement opérationnel. Celles-ci se trouvaient principalement en Grande-Bretagne, où la RAF s'occupait d'amener à un niveau de compétence commun les diplômés provenant des diverses zones d'entraînement et de les préparer au combat. Dans une organisation aussi vaste et diversifiée que le Programme d'entraînement aérien de l'Empire, il y avait fatalement quelques différences dans l'entraînement. Les programmes d'instruction, qui étaient établis au Royaume-Uni, étaient les mêmes pour tous les pays du Commonwealth qui participaient au PEACB, mais chacun de ces derniers était responsable de la mesure dans laquelle ces programmes étaient suivis de près et appliqués fidèlement.

Au Canada, c'était l'École centrale de pilotage (ECP) de Trenton qui fixait les normes relatives au pilotage et en surveillait l'observation. En août 1940, l'ECP institua un programme permettant de rendre compte de la qualité de l'instruction dispensée dans les écoles du PEACB.¹ Des équipes d'instructeurs de l'ECP firent régulièrement des tournées d'inspection, soumettant à des tests le personnel d'instruction et les élèves de chaque école de pilotage pour relever leurs points faibles et proposer des mesures correctrices. Grâce à ce programme, le commandant de l'ECP fut en mesure de signaler, au début de l'année 1942, que "le niveau attendu (d'un instructeur de catégorie I) augmente considérablement et l'on exige donc aujourd'hui un degré de compétence supérieur à ce qui était possible il y a deux ans".²

La plupart des stagiaires sélectionnés pour être envoyés à une école de pilotes-instructeurs (EPI) s'y rendaient aussitôt après avoir terminé leur entraînement militaire. Bien que ces élèves fussent les meilleurs diplômés des écoles de pilotage militaire, ils pouvaient être affectés comme instructeurs brevetés après moins de 300 heures de vol, la plupart d'entre elles passées à exécuter des suites de mouvements et des exercices d'entraînement. Ces pilotes n'avaient pas le degré d'expérience de vol qui leur aurait bien fait comprendre l'importance de chaque suite de mouvements. Comme le fit remarquer la 1^{re} Équipe itinérante d'instructeurs en avril 1943, un "pourcentage important d'instructeurs n'ont piloté que des avions d'entraînement et ne sont donc pas conscients de la nécessité et de la valeur de certains aspects de l'entraînement au pilotage. Ils deviennent aussi quelque peu déçus, troublés et déroutés lorsque certains de leurs anciens élèves leur écrivent d'outre-mer, qu'ils pilotent tel ou tel type d'avion militaire et leur parlent de caractéristiques de vol dont ces instructeurs n'ont aucune connaissance". En conséquence l'instruction était souvent sclérosée. Il fut noté, aussi dans les EEP que dans les EPM "que les instructeurs ont fortement tendance à enseigner des séries de mouvements plutôt qu'à se servir de ces dernières et de leurs démonstrations pour enseigner aux stagiaires comment voler. . ." L'instructeur devint "artificiel et peu convaincant, ennuyeux et stéréotypé parce qu'il ne fait pas de lien entre la démonstration qu'il fait et ce qui se passe réellement en vol. Un grand nombre d'instructeurs ne donnent pas à leurs élèves l'entraînement que ceux-ci devraient recevoir parce qu'ils ont peu ou pas de connaissances sur la manière d'enseigner, et ne font que présenter à leurs élèves des séries de mouvements qui leur ont été enseignées à l'EPI."³

Malheureusement, la solution la plus évidente au problème, soit d'affecter à des EPM au Canada des pilotes ayant servi dans des commandements opérationnels et terminé leur tour de service, était impossible. Les pilotes qui avaient la chance de survivre à un tour de service au sein d'une unité opérationnelle et qui semblaient posséder des qualités d'instructeur étaient normalement affectés outre-mer à des UEO, ou à des unités de pilotage avancé où l'on avait un besoin plus pressant de leur expérience des opérations.⁴ La seule solution que pouvait offrir l'ECP, c'est-à-dire la création d'une escadrille itinérante d'avions militaires pour faire faire aux instructeurs des vols de familiarisation, était insuffisante et pouvait difficilement résoudre le problème de base découlant du fait que des pilotes talentueux mais inexpérimentés enseignent à des stagiaires des exercices de pilotage qu'eux-mêmes avaient appris mais n'avaient jamais eu à appliquer.⁵

Ces problèmes ne pouvaient être surmontés en s'en tenant strictement aux manuels d'instruction de la RAF, même si l'on soulignait qu'il fallait considérer ces ouvrages comme "la bible du pilote". Ainsi, en 1941, l'escadrille itinérante d'instructeurs déclara que "dans plusieurs EPM, les vrilles préoccupaient beaucoup les instructeurs, ceux-ci étant manifestement inquiets à l'idée d'effectuer un rétablissement de leur avion après une vrille de plus de deux tours".⁶ Trois ans plus tard, le problème était toujours le même, et l'on jugea que les pilotes-cadres manquaient de "confiance durant la vrille et le rétablissement. . . Dans de nombreux cas, l'officier-examinateur a dû prendre les

commandes pour effectuer le rétablissement".⁷ Crante à part, les instructeurs ne comprenaient pas parfaitement le but de l'exercice. "Les instructeurs donnent invariablement l'impression d'enseigner comment mettre un avion en vrille, plutôt que comment reconnaître les conditions qui pourraient provoquer une vrille et comment rétablir l'avion aussi vite que possible. Les démonstrations sont souvent imparfaites et loin de ressembler à ce qui pourrait se produire dans la réalité". De même, on apprenait aux stagiaires "à faire décrocher un avion, plutôt qu'à reconnaître les conditions qui provoquent le décrochage et à se rétablir avant de perdre la maîtrise de l'appareil".⁸

Les démonstrations faites avec des monomoteurs et à basse altitude présentaient aussi des lacunes. "Dans toutes les écoles, la série de mouvements relative aux vols à basse altitude par mauvais temps est la seule qui est démontrée et exercée. Un grand nombre d'instructeurs s'attardent à des faits apparents, comme les dérapages, les glissades, les vitesses accrues et réduites, etc., dans des conditions dépourvues de vent. Ces faits ne devraient être signalés que lorsqu'ils sont clairement visibles. . . Les démonstrations des instructeurs et les vols effectués par les stagiaires en monomoteur révèlent que la compréhension des exercices faits en monomoteur laisse beaucoup à désirer. La 1^{ère} EPI enseigne correctement ces exercices. Les principaux points notés étaient que les élèves se mettaient à s'agiter dans le cockpit quand un moteur tombait en panne, effectuant une forme de contrôle qui, de toute évidence, ne signifiait pas grand chose ou rien pour eux". En outre, l'inexpérience et un moral bas menaient également à un certain manque de dévouement de la part de quelques instructeurs: "en dépit de l'accent mis sur l'importance du vol aux instruments, de nombreux instructeurs n'entretiennent pas leurs propres connaissances dans ce domaine et, lorsqu'ils enseignent, ont tendance à flanquer le temps voulu leurs élèves sous le capot "sans leur enseigner comment voler aux instruments".⁹

Ces conditions étaient loin d'être idéales mais, au PEACB, on n'avait pas d'autre choix que d'utiliser les éléments inexpérimentés, souvent frustrés, qui sortaient de ses propres écoles. Toutefois, ce sont les stagiaires eux-mêmes qui remédiaient en partie à ces lacunes institutionnelles en passant une bonne partie de leur entraînement à voler en solo, s'exerçant à exécuter les séries de mouvements dont leurs instructeurs avaient fait la démonstration. Comme le découvrit la RAF en 1940-1941 quand elle réduisit à dix semaines seulement le cours qui était donné dans les EPM, le facteur le plus important qui influençait la qualité des diplômés était simplement le nombre d'heures de vol qui leur avait été alloué. Cependant, la durée des cours n'était pas du ressort de l'ARC: la période d'entraînement était fixée au Royaume-Uni en fonction des besoins en effectifs de la RAF.¹⁰ A la fin de 1941, le responsable britannique de l'entraînement, le maréchal de l'Air A.G.R. Garrod, prit plusieurs mesures pour améliorer la qualité de l'entraînement, dont la prolongation des cours, tout en reconnaissant encore le besoin de former plus de membres d'équipage aérien. Il s'était récemment rendu au Canada, où il avait noté que le niveau de l'instruction "était bon et les instructeurs étaient généralement. . . de haut calibre. . . le personnel des écoles avait fait montre de beaucoup d'enthousiasme et de dynamisme dans leurs fonctions d'instruction". Il avait visité à la fois des écoles

transférées de la RAF et des écoles canadiennes, déclara-t-il à Londres aux membres du Comité du Programme d'entraînement aérien de l'Empire, et découvert que "dans l'ensemble, rien ne distingue les deux types d'écoles au point de vue de l'efficacité de l'instruction".¹¹ Tant que le PEACB formait la quantité voulue de pilotes de qualité suffisante pour satisfaire la RAF, il y aurait peu de plaintes de la part de la Grande-Bretagne.

Au début, les observations formulées par la RAF au sujet des pilotes entraînés au Canada furent très favorables. Ils avaient un "niveau de discipline et d'enthousiasme bien supérieur à la moyenne et une bonne influence sur le personnel des unités".¹² Le vice-maréchal de l'Air Robert Leckie, le responsable de l'entraînement, ne fut pas satisfait, toutefois, et demanda que l'on sonde les UEO pour obtenir des "critiques franches". "Il doit y avoir des défauts", nota-t-il, "et j'aimerais pouvoir m'y attaquer le plus rapidement possible".¹³ A la fin du mois d'avril 1941, le chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner, reçut une note de la RAF indiquant que les pilotes "font bonne impression, les seules lacunes (sont) les connaissances de base en navigation, qui sont inférieures à la norme au Royaume-Uni, et la faiblesse des connaissances et des compétences dans le domaine des transmissions".¹⁴ Deux mois plus tard, la RAF informa l'ARC que d'autres rapports provenant d'UEO indiquaient que, sur le plan du pilotage, le niveau général "est demeuré bon". Cependant, "il a été souligné que les élèves n'ont jamais trop de cours de pilotage aux instruments, compte tenu de la difficulté qu'ils ont à s'habituer au *black-out*". (Pendant la guerre, les rues en Grande-Bretagne n'étaient jamais éclairées. Les véhicules qui se déplaçaient après la tombée de la nuit n'avaient pour seul éclairage que l'étroit faisceau de lumière qu'émettaient leurs phares occultés, et quiconque laissait échapper la moindre lueur des portes ou des fenêtres du lieu où il vivait ou travaillait commettait une grave infraction. Le but de cette mesure était de rendre la navigation plus difficile pour les équipages des bombardiers ennemis, mais les équipages alliés qui volaient la nuit en souffraient aussi.) Les UEO indiquèrent aussi que, sur le plan de la navigation, le niveau général des pilotes était "satisfaisant et, en général, les lacunes semblent découler principalement d'un manque de connaissance de l'équipement moderne. C'est l'[in]expérience de la lecture de cartes qui continue d'être la principale difficulté".¹⁵ Un an plus tard, l'instructeur en chef d'une unité aérienne de la RAF déclara au colonel d'aviation R.A. Cameron, l'officier de liaison de l'ARC, que "les pilotes arrivant du Canada n'avaient besoin d'effectuer qu'un ou deux atterrissages de nuit avant de pouvoir être lâchés en solo, malgré le *black-out*. Cette observation m'a naturellement beaucoup intéressé après toute l'histoire qu'on a faite à propos des conditions d'entraînement aux vols de nuit au Canada".¹⁶

Au printemps de 1943, les Britanniques intensifièrent leurs efforts pour obtenir des renseignements sur la qualité des membres d'équipages aériens sortant des écoles du Programme d'entraînement aérien de l'Empire. En mai, l'*Air Ministry* demanda au *Flying Training Command*, qui était responsable de tout ce qui se faisait au Royaume-Uni comme entraînement de membres d'équipages aériens avant le niveau des UEO, de lui faire part de ses

commentaires sur les pilotes qui avaient suivi un entraînement militaire outre-mer et recevaient maintenant un entraînement plus avancé en Grande-Bretagne. À ce moment, bien sûr, le PEACB sortait tous les mois de ses écoles un grand nombre de diplômés, et il semblait assuré que les Alliés seraient finalement victorieux; l'*Air Ministry* pouvait se permettre d'être plus difficile sur le plan de la qualité. Un rapport trimestriel dut être présenté, afin que l'*Air Ministry* puisse être en mesure "de formuler des critiques constructives aux centres d'entraînement outre-mer".¹⁷

Le premier rapport qui fut présenté à l'*Air Ministry* – et qui concernait en majeure partie le 21^e Groupe, dont les neuf unités de pilotage avancé (UPA) préparaient des pilotes qui seraient affectés à des UEO de bombardement, et, pour le reste, les quatre UPA du 23^e Groupe – indiqua de façon générale que l'aptitude au pilotage des pilotes entraînés au Canada "était faible par rapport aux heures de vol effectuées". En outre, la navigation était "faible", les acrobaties aériennes "généralement mal exécutées", le pilotage aux instruments était "généralement en-deçà de la norme", et la compétence démontrée durant les vols de nuit n'était pas "en accord avec les heures de vol de nuit consignées dans les livrets de bord". Par contraste, les pilotes formés en Australie étaient "d'un niveau élevé", tandis que le niveau des pilotes de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud était "presque aussi élevé" que celui des Australiens. Le commandant du 21^e Groupe, le vice-maréchal de l'Air R.P. Willock, considéra que les rapports "contribuent à confirmer ce que je soutiens, à savoir que la qualité de l'entraînement, aux États-Unis comme au Canada, laisse encore beaucoup à désirer; je suis en outre d'avis que nous ne devrions nous laisser ni tromper par des méthodes de formation quantitatives ni abuser par des considérations diplomatiques ou politiques".¹⁸

Les rapports subséquents continuèrent d'indiquer que la qualité des pilotes formés au Canada était inférieure à celle de leurs collègues du Commonwealth. Un point qui préoccupait particulièrement les Britanniques était le manque de discipline que l'on signalait chez les Canadiens. Le directeur du programme d'entraînement au pilotage au Royaume-Uni, le commodore de l'Air D.V. Carnegie, écrivit à la Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni à Ottawa que les "remarques qui me préoccupent le plus sont celles qui figurent sous la rubrique "observations générales" au sujet et de l'entraînement au vol et de l'entraînement au sol, et celles-ci ont trait au faible niveau de discipline". En fait, il avait été noté auparavant que les niveaux de discipline étaient "très élevés" au Canada, que ce n'est qu'outre-mer que celle-ci se détériorait.¹⁹

Néanmoins, cette façon de percevoir les pilotes de l'ARC influenza manifestement la confiance qu'avait la RAF en la capacité des Canadiens d'être des commandants de bord efficaces. Dans son premier rapport trimestriel, Willock avait noté que "les officiers (australiens) ont été sélectionnés en tenant davantage compte des qualités requises".²⁰ Cette attitude reflétait la conviction de l'*Air Ministry* que les *gentlemen* font les meilleurs membres d'équipage".²¹ L'*Air Ministry* avait été préoccupé, plus tôt, par la diminution du nombre de membres d'équipages aériens britanniques provenant "des classes moyennes et supérieurs, [ces jeunes hommes] qui sont la force de ce pays, lorsqu'ils sortent

des grandes écoles d'enseignement secondaire.”²² Comme l'a fait remarquer l'historien britannique Max Hastings, l'attitude de la RAF vis-à-vis de la discipline des membres d'équipages aériens différait quelque peu de celle de ses collègues du Commonwealth, qui “étaient d'avis que c'étaient leurs relations étroites avec leurs équipages, leur indifférence vis-à-vis du grade qui en faisaient souvent des équipes si fortes dans les airs”.²³ Ce que nous voulons faire ressortir ici c'est que les Britanniques ne considéraient pas la discipline comme une question qui ne concernait que la manière de se comporter au sol; plus exactement, elle influençait directement l'idée qu'ils se faisaient d'un aviateur en tant que pilote opérationnel.

Des normes de discipline différentes ne signifiaient pas en elles-mêmes que la compétence des pilotes était inférieure. Peu de temps après avoir reçu la première série de rapports trimestriels des 21^e et 23^e Groupes, l'*Air Ministry* demanda au *Coastal Command* (dont les équipages habituellement passaient directement des EPM aux UEO) s'il avait noté “aucune différence marquée. . . entre les pilotes entraînés au Royaume-Uni, au Canada, en Rhodésie du Sud, en Australie, etc. Si tel était le cas, nous vous saurions gré de nous faire de brèves observations sur la situation”. La réponse fut on ne peut plus brève. “Le Groupe d'entraînement du *Coastal Command* n'a pas relevé de différences marquées entre ces pilotes”.²⁴

Cette conclusion était sans aucun doute liée au fait qu'aucun des diplômés d'EPM n'avait piloté auparavant les avions opérationnels qu'utilisaient les UEO du *Coastal Command*. Cela n'était pas le cas des UPA qui se servaient de bimoteurs, des Airspeed Oxford, le même avion qu'employaient les écoles militaires de Nouvelle-Zélande, d'Afrique du Sud, et de Rhodésie ainsi que de nombreuses écoles militaires d'Australie. Les pilotes canadiens s'entraînaient dans des Avro Anson ou des Cessna Crane, et étaient donc désavantagés au début.²⁵ Une autre explication du jugement formulé par le *Coastal Command* peut être que l'on choisissait les meilleurs diplômés des EEP pour les EPM utilisant des monomoteurs (c'est-à-dire des chasseurs), et que les meilleurs diplômés des EPM utilisant des bimoteurs étaient affectés aux écoles de pilotes-instructeurs ou inscrits à des cours de reconnaissance générale qui les orientaient automatiquement vers des fonctions de patrouille maritime. “Le fait que la moitié inférieure de chaque promotion est immédiatement envoyée au Royaume-Uni après sa sortie de l'EPM,” peut-on lire dans une note de service du *Bomber Command* datée du mois de décembre 1943, “se voit à la proportion relativement petite d'officiers-pilotes à l'instruction à l'UEO (de bombardement), et ce, en dépit du fait que l'on octroie librement et facilement les commissions d'officier dans les EPM. . . la tendance consiste en très grande part à affecter les meilleurs pilotes aux écoles d'instructeurs-pilotes et les pilotes les plus doués et les plus compétents aux écoles de reconnaissance générale.”²⁶

En répondant à cette plainte, le maréchal de l'Air Sir Peter Drummond, qui était représentant du personnel au sein du Conseil de l'Air britannique, admit à Sir Arthur Harris, commandant en chef du *Bomber Command*, que “lorsque j'ai assumé mes fonctions. . . j'ai été horrifié de découvrir que la pratique qui consistait à sélectionner les meilleurs élèves pour les entraîner comme

instructeurs, pratique qui sans aucun doute fut entreprise à titre de mesure d'urgence, était maintenant considérée comme normale. Je fais de mon mieux pour que cette pratique cesse le plus possible, mais, bien sûr, la difficulté réside dans le fait qu'un si petit nombre de pilotes est renvoyé des commandements opérationnels aux commandements d'entraînement". Il ajouta que l'on avait "considérablement réduit" le nombre de cours de reconnaissance générale donnés au Canada et que l'on n'y acceptait maintenant qu'une petite proportion des diplômés d'EPM. En outre, l'un des officiers d'état-major de Drummond s'était récemment rendu au Canada, et s'était entendu avec Leckie pour "que la majeure partie des meilleurs pilotes sortis des EEP soient orientés vers les EPM utilisant des bimoteurs".²⁷ Il n'ajouta pas, car Harris, sans nul doute, le savait déjà, qu'il faudrait attendre au moins neuf mois, voire une année, avant que ces changements ne se fassent sentir à la "pointe de la pyramide".

Comme les Britanniques en étaient bien conscients, les rapports trimestriels étaient subjectifs²⁸ et s'appuyaient sur les évaluations faites par des instructeurs au sujet d'élèves choisis au hasard dans plusieurs unités d'entraînement différentes. Un officier d'état-major avait noté sur le premier rapport trimestriel que "ces rapports trimestriels sont les premiers que nous avons demandés. Nous ne pouvons agir à ce stade, car nous devons voir d'abord si les rapports subséquents confirment les suppositions générales des 21^e et 23^e Groupes".²⁹ Les rapports manquaient aussi de cohérence. Dans le premier rapport, l'entraînement en Australie était jugé "d'un niveau élevé"³⁰, et "encore faible" ou "plutôt en-deçà de la moyenne" dans le suivant.³¹ L'Air Ministry décida qu'il fallait un test objectif.

C'est à l'automne de 1943 que la Section de recherche de l'École centrale de pilotage de l'Empire institua un tel test, que l'on fit passer par la suite à sept cent soixante-quatre pilotes provenant des programmes d'entraînement outre-mer et tous sortis d'une EPM au printemps et à l'été de 1943 et sur le point d'entamer le cours de pilotage avancé. Le nombre d'élèves provenant de chaque programme d'entraînement était approximativement proportionnel à l'importance de ce dernier – cent cinquante-trois d'entre eux étaient sortis d'écoles élémentaires et militaires de l'ARC, cent cinquante-deux d'écoles de la RAF au Canada, cent cinq d'écoles de la Rhodésie du Sud, cinquante-six d'écoles de l'Afrique du Sud, cent onze d'écoles de la RAAF, cinquante-trois d'écoles de la RNZAF, quaranteneuf d'écoles de pilotage britanniques établies aux États-Unis et quatre-vingt-cinq ayant suivi leur entraînement dans divers *dominions*, comme les pilotes australiens qui avaient suivi le cours de pilotage élémentaire dans leur pays et le cours de pilotage militaire au Canada. Pour diverses raisons techniques, cent trente-deux des élèves ci-dessus furent finalement supprimés des comparaisons.

Les pilotes furent testés par groupes de douze, chacun deux fois le même jour, par quatorze instructeurs en tout. "On prit grand soin de veiller à ce que les officiers appliquent une norme d'évaluation commune. On discuta à fond avec eux du test; ils volèrent les uns avec les autres et par groupes de deux avec des pilotes provenant d'une UPA, et l'on fit des comparaisons et des recouplements jusqu'à ce qu'il ait été déterminé que tous appliquaient une norme d'évaluation

satisfaisante".³² Les candidats qui avaient été entraînés en monomoteur passèrent les tests en Miles Master II, des appareils qu'aucun d'entre eux n'avait pilotés auparavant, tandis que les pilotes de bimoteur utilisèrent des Airspeed Oxford. Ceux-ci étaient les mêmes appareils qu'on employait dans les UPA. Tous les pilotes de Nouvelle-Zélande, d'Afrique du Sud et de Rhodésie s'étaient déjà entraînés dans ces appareils, tandis que la très grande majorité des pilotes formés au Canada n'avaient piloté que des Avro Anson ou des Cessna Crane. En conséquence, les pilotes furent séparés en deux groupes: ceux qui avaient déjà piloté un Oxford et ceux qui s'étaient entraînés dans des Anson. Heureusement pour la comparaison entre le Canada et le reste du Commonwealth, les pilotes australiens furent répartis presque également entre les deux groupes. Les notes furent indiquées en chiffres, les chiffres furent disposés en tableaux, et une analyse statistique fut effectuée.

Dans l'ensemble, l'"impression générale qu'eurent les officiers-évaluateurs était que. . . le niveau de rendement était bon et que le moral des pilotes était élevé". Les officiers-évaluateurs découvrirent que les faiblesses les plus notables, et celles qui nécessitaient le plus d'attention, se retrouvaient chez tous les pilotes, quel que fût l'endroit où ils avaient reçu leur entraînement. "C'est dans les catégories 'roulement au sol', 'décollage et montée' que le niveau était le plus élevé, et dans les catégories 'utilisation générale du moteur et acrobatie' que le niveau était le plus faible. Les catégories 'pilotage aux instruments et science aéronautique' étaient également en deçà du niveau général. Les points les plus faibles relevés dans l'ensemble du test étaient 'l'utilisation de la manette des gaz, le débit d'air chaud, le réglage de richesse, etc., l'utilisation du moteur lors de manœuvres acrobatiques et la remise des gaz aux instruments'. La 'surveillance de la vitesse de descente aux instruments' était faible elle aussi, tout comme 'le maniement des commandes de servitude après l'atterrissement'.³³ Parmi les pilotes qui avaient suivi tout leur entraînement au sein de l'ARC, la seule catégorie qui fut toujours en deçà du niveau d'autres stagiaires était "la vérification des mesures vitales avant et après le décollage. Ils ont montré aussi qu'il était possible qu'ils n'atteignent pas le niveau escompté en Angleterre pour d'autres exercices et procédures, et il semble qu'il serait utile que les responsables de l'entraînement accordent à ces points une attention spéciale. Si l'on excepte de ce qui précède, rien n'exige d'observations particulières".³⁴

Contrairement aux rapports trimestriels que les 21^e et 23^e Groupes avaient présentés à la même époque, le rapport de l'École centrale de pilotage de l'Empire indiqua que les pilotes d'Anson entraînés au sein de l'ARC étaient aussi bons que les pilotes d'Anson de la RAAF et légèrement supérieurs à ceux qui avaient reçu leur entraînement dans les écoles de la RAF utilisant ce type d'appareil. Les résultats obtenus par les pilotes de Harvard de l'ARC étaient quelque peu inférieurs à ceux des pilotes rhodésiens, qui eux-mêmes étaient en deçà du niveau des pilotes de Harvard de la RAF. Ces différences sont intéressantes lorsqu'on considère comment les écoles de la RAF et de l'ARC étaient constituées. Même si les écoles de la RAF établies au Canada avaient été placées sous l'autorité administrative de l'ARC lors de la Conférence sur l'entraînement aérien qui avait eu lieu à Ottawa, elles conservèrent leur identité

britannique pendant toute la durée de la guerre et continuèrent d'être dotées presque exclusivement d'officiers et de sous-officiers de la RAF. Les écoles de l'ARC, pour leur part, étaient dotées presque entièrement d'officiers de l'ARC.³⁵ Le fait que les écoles de la RAF qui utilisaient des Harvard fussent capables de former les pilotes de monomoteur les plus compétents reflète peut-être la familiarité plus grande de la *Royal Air Force* avec l'utilisation de chasseurs monomoteurs à haute performance pendant l'entre-deux-guerres.

Lorsque les évaluateurs comparèrent les pilotes de la RAAF qui s'étaient entraînés en Anson en Australie avec ceux qui s'étaient entraînés au Canada, il apparut des différences précises sur le plan des compétences.

... Les pilotes formés en Australie étaient d'un niveau inférieur dans la catégorie Contrôle dans le poste de pilotage; ils avaient tendance à être plutôt moins bons dans la catégorie Roulement au sol, et notamment dans la catégorie Observation. Leurs mesures d'observation dans les virages serrés et les virages sur un moteur (piloter un bimoteur en n'utilisant qu'un moteur) étaient inférieures au niveau des élèves formés au Canada. Leurs mesures de vérification de l'aire à signaux avant de rejoindre le circuit étaient très inférieures, et la qualité de leurs atterrissages n'était pas non plus égale au niveau des Canadiens.

Par contre, les élèves formés en Australie étaient bien supérieurs dans la catégorie Mesures vitales après le décollage, et leur façon de procéder lors des vols sur un moteur était également meilleure. Ils ont montré qu'ils avaient un avantage dans les mesures vitales préalables à l'atterrissement ainsi que dans la procédure de remise des gaz aux instruments. La façon dont ils ont utilisé les commandes de servitude était incontestablement meilleure, tout comme la façon dont ils se sont servis du moteur de façon générale pendant toute la durée du test.³⁶

Évidemment, l'idéal était de bien faire dans toutes les catégories qui exigeaient des compétences. Le pilote dont les 'mesures vitales' au moment du décollage étaient en deçà de la moyenne, ou dont les 'mesures d'observation' et celles de 'vérification de l'aire à signaux' étaient médiocres, pouvait facilement se tuer lui-même et tuer son équipage soit lors d'un vol d'entraînement ordinaire soit lors d'une mission opérationnelle. Mais lorsqu'un pilote se faisait prendre par des projecteurs au-dessus d'Essen, ou qu'un chasseur de nuit se lançait à ses trousses au-dessus de Dortmund, le fait de bien surveiller les instruments serait, sur le coup, moins important que la capacité de se mettre hors de danger en effectuant une vrille; de plus, avec un moteur (ou deux) mis hors d'usage par la *flak**, le fait de prendre les mesures appropriées pour voler avec le ou les moteurs fonctionnant encore importerait bien moins que celui d'être capable de faire tenir dans les airs son avion estropié.

La RAF semble avoir été raisonnablement satisfaite de l'"entraînement de base"³⁷ que reçurent les diplômés du PEACB, en dépit de ce que l'École centrale de pilotage de l'Empire avait plus tôt appelé "les erreurs et oubli mineurs habituels" relevés chez les élèves-pilotes.³⁸ Les préoccupations des Britanniques

* Défense antiaérienne allemande. NDLR.

à l'égard du niveau de discipline démontré par les Canadiens une fois qu'ils quittaient l'Amérique du Nord étaient une autre histoire. Le directeur de l'entraînement des pilotes estimait que les UPA étaient en partie responsables du problème et laissa entendre que les Canadiens avaient besoin d'être "traités d'une main plus ferme" car ils avaient tendance à se relâcher "après la discipline stricte à laquelle ils ont été habitués" dans les écoles canadiennes. "Il semble que ce soit les Canadiens qui jettent leurs manuels par-dessus bord en ayant l'impression qu'ils n'en auront plus besoin. Lorsqu'ils sont dans cet état d'esprit, ils ont probablement d'autant plus de difficulté à s'habituer aux longues périodes d'entraînement qui les attendent encore".³⁹ La discipline mise à part, au mois d'octobre 1944, la RAF avait informé le Canada que "les principales lacunes dans l'entraînement dispensé outre-mer ont été éliminées, et il devient de plus en plus difficile de faire une différence entre les niveaux d'entraînement d'un pays à un autre".⁴⁰

Bien qu'on ne sache nullement avec exactitude combien des autres évaluations faites par la RAF au sujet du niveau des Canadiens furent jamais portées à la connaissance des autorités du PEACB,⁴¹ le rapport de la Section de recherche de l'École centrale de pilotage de l'Empire fut envoyé à Ottawa au milieu du mois de septembre 1944. Toutefois, à cette époque, le PEACB ralentissait rapidement, et il y avait dans les écoles un énorme surplus de pilotes. Tous les élèves-pilotes, sauf ceux qui avaient des résultats quasi parfaits, étaient "éliminés" afin de diminuer le flot des diplômés.⁴² Le rapport semble avoir disparu dans les limbes de la bureaucratie, puisque rien n'indique que des mesures aient été prises pour corriger les faiblesses précises qui y étaient exposées. Seule la lettre qui accompagnait le rapport se trouve aujourd'hui aux archives publiques du Canada.⁴³

La RAF avait peut-être préféré transmettre ses critiques de façon non officieuse et de vive voix. Cependant, quarante ans plus tard, le vice-maréchal de l'Air T.A. Lawrence, qui, entre 1940 et 1944, occupa une série de postes importants au sein du PEACB (le dernier à titre de commandant pendant dix-huit mois de la 2^e Région d'entraînement), n'a pu se souvenir d'une "rétroaction" quelconque de la part des commandements opérationnels de la RAF: "Il y a peut-être des commentaires et des critiques qui ont été transmis à l'officier de liaison de la RAF en poste à Ottawa, qui les a peut-être adressés au quartier général de l'ARC, mais aucun n'a été transmis au niveau de la Région. Le personnel de la 2^e Région d'entraînement était 'pas mal' laissé à lui-même, et même le quartier général de l'ARC le laissait tranquille tant que le quota d'entraînement était respecté". Lawrence rencontra l'officier de liaison de la RAF à Ottawa qu'une fois seulement, lorsqu'il demanda la destitution de deux commandants d'école de la RAF parce que les quotas qui leur avaient été fixés n'étaient pas atteints. "Les officiers furent révoqués", se souvient-il, "sans que l'on fasse un tas d'histoires".⁴⁴

Ainsi que l'on aurait pu s'y attendre, le PEACB connut également des problèmes d'entraînement avec d'autres membres d'équipages aériens. Parfois, les pressions qui étaient exercées pour que l'on forme la quantité nécessaire de membres d'équipages aériens signifiaient que l'on faisait passer certains élèves

juste pour atteindre les quotas fixés. En août 1943, par exemple, l'officier qui commandait le 12^e Groupe d'entraînement opérationnel de l'ARC se plaignit aux commandants de ses deux écoles de reconnaissance générale qu'"il a été noté dans de récents rapports de cours qu'on laisse certains navigateurs sortir avec succès de leur école de reconnaissance générale alors qu'ils ont apparemment échoué aux examens de navigation. . . À l'avenir, toutes les unités doivent s'assurer que les observateurs sont compétents en navigation avant de les considérer comme aptes à être affectés à une UEO".⁴⁵

Il est possible que, dans ce cas, le problème était en partie imputable à la bureaucratie militaire et à cet accent qui était mis sur une "aviation de pilotes" et que déplorèrent si souvent les autres catégories de membres d'équipage aérien au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Au mois d'octobre, le directeur de l'entraînement opérationnel de l'ARC nota que la restriction des établissements destinés aux instructeurs de navigation, notamment à ceux ayant le grade de capitaine ou de commandant d'aviation, signifiait que l'on ne pouvait recourir aux services de nombreux hommes compétents.⁴⁶ Ce fut un problème qui continua d'affliger les cours de navigation pendant toute la durée de la guerre – une situation inextricable qui semblait décréter que si un homme était idéalement qualifié pour faire un travail, il était par définition trop élevé en grade pour le faire et ne pouvait donc être utilisé.

Dans les autres catégories de membres d'équipage aérien, le manque d'instructeurs ayant une expérience des opérations fut un facteur, mais les problèmes découlèrent principalement de l'équipement désuet que l'on imposa aux écoles. Il fallut ainsi attendre que l'année 1942 soit bien avancée pour que les écoles de bombardement et de tir commencent à disposer d'avions munis de tourelles.⁴⁷ Lorsque cela se produisit, une EBT fit rapidement état que "en général, les résultats sont inférieurs de 25 p.c. dans le cas des avions munis de tourelles". L'École d'armement aérien (dont le rapport avec les EBT était similaire à celui qui existait entre l'École centrale de pilotage et les EEP et les EPM), à Mountain View, en Ontario, découvrit que "les difficultés que nous avons avec les tourelles sont imputables à toutes sortes de raisons et vont de la mauvaise conception des tourelles jusqu'à l'inexpérience des instructeurs eux-mêmes quant aux arrêts de fonctionnement et aux difficultés que l'on est susceptible de rencontrer dans un exercice d'utilisation de tourelles".⁴⁸ En mai 1943, le chef de l'état-major de l'Air dut dire à ses officiers qui commandaient les régions d'entraînement que la RAF avait fait des remarques au sujet de "l'insuffisance des connaissances" sur l'harmonisation des pièces de tourelles (c'est-à-dire la manière de régler les pièces pour que les balles se dispersent et se groupent d'une certaine façon à une distance fixe) et des mitrailleuses Browning qui, avec leur cadence de tir plus rapide, étaient maintenant universellement montées dans les tourelles d'avions opérationnels. Les diplômés du PEACB s'entraînaient encore avec la vieille Vickers.⁴⁹

A ces difficultés sur le plan des activités de tir s'ajouta une erreur concernant l'affectation d'hommes au cours de mitrailleurs, comme le responsable, le vice-maréchal de l'Air Robert Leckie, qui représentait les services d'entraînement en 1943, fut le premier à l'admettre. "Lorsqu'on commença à recruter des

stagiaires, je suis bien conscient que je laissai entendre qu'il n'était pas nécessaire de fixer des niveaux d'instruction requis et que les garçons des agriculteurs de l'endroit qui savaient se servir d'un fusil et avaient le cran nécessaire devraient faire de bons mitrailleurs. L'expérience semble maintenant montrer que sur ce plan j'avais tout à fait tort... Lorsqu'on avait planifié les cours de mitrailleurs aériens, on avait évalué le taux d'échec à 10 p.c. Au 9 octobre 1942, le taux d'échec cumulatif était de 6,5 p.c. Depuis, le taux a graduellement augmenté, passant de 6,5 p.c. à 11,1 p.c., soit le dernier chiffre dont on dispose, et il continue de monter. Je suis donc contraint de remanier les cours dispensés dans les écoles de bombardement et de tir et prendre pour base un taux d'échec anticipé de 20 p.c.". ⁵⁰

Le PEACB eut aussi au début des difficultés avec ses radionavigants (mitrailleurs aériens). Les 600 premiers qui débarquèrent au Royaume-Uni étaient "nettement en deçà de la norme" et durent être soumis à un entraînement de recyclage spécial avant d'être versés dans une UEO. ⁵¹ La RAF imputait la faiblesse de leur niveau de compétence à une mauvaise instruction, à de l'équipement désuet et à un manque d'enthousiasme de la part des stagiaires, facteurs tous aggravés par des retards inhérents à l'entraînement. ⁵² L'école de bombardement et de tir interrompait les exercices de communication radio que faisaient les nouveaux radionavigants, et le temps de voyage et les longs délais qu'il leur fallait subir avant d'arriver à leurs nouvelles unités outre-mer diminuaient encore davantage leurs compétences. Les Britanniques prirent des mesures pour fournir de l'équipement sur les navires qui transporteraient les radionavigants vers le Royaume-Uni, et proposèrent que des cours soient donnés au dépôt d'embarquement et pendant la traversée. ⁵³ En conséquence, il fut décidé de soumettre les diplômés à un entraînement complémentaire, pendant qu'ils attendaient d'embarquer dans un navire, afin de maintenir leur niveau de compétence. On institua aussi des contrôles périodiques de l'efficacité dans les écoles de bombardement et de tir, et l'on prit des dispositions pour donner des cours et faire passer des tests aux diplômés pendant le voyage vers le Royaume-Uni.

Le bombardement aérien était une nouvelle spécialité, qui n'avait été introduite qu'au moment où l'on avait séparé la fonction d'observateur entre les navigateurs et les bombardiers aériens au début de l'année 1942. Le partage des responsabilités eut un effet immédiat sur l'efficacité des bombardements aériens: une erreur moyenne de 150 mètres pour les bombardements diurnes à haute altitude (10 000 pieds) et de 160 mètres pour les bombardements nocturnes tomba rapidement à 115 mètres pour les exercices de jour et à 140 mètres pour les exercices de nuit. Pour ceux qui faisaient partie de la nouvelle catégorie de bombardiers spécialistes, la précision augmenta rapidement à un niveau même supérieur – l'erreur moyenne diminua à 100 mètres le jour et à 125 mètres la nuit. ⁵⁴ L'*Air Ministry*, cependant, était mécontent de la précision des opérations de bombardement, et avisa l'ARC en décembre 1942 que "le niveau de l'entraînement des bombardiers aériens est insuffisant et supporte mal la comparaison avec celui des bombardiers américains". ⁵⁵

L'ARC elle-même était mécontente de la méthode d'entraînement qu'utilisait

la RAF pour les bombardiers aériens et estimait qu'il y avait certains aspects de l'entraînement américain qui, si on les adoptait au Canada, auraient des effets bénéfiques. Les Canadiens se préoccupaient particulièrement de la qualité de l'analyse des exercices de bombardement aérien. En septembre 1942, l'officier de liaison de l'ARC à Londres rendit compte de ses constatations après avoir examiné la manière dont fonctionnait une école de la RAF:

Je me suis réservé de faire des commentaires jusqu'à ce que j'aie pu voir ce qui se faisait au Royaume-Uni, car je me retrouvais toujours devant l'argument que "si cela fonctionnait bien au Royaume-Uni c'était donc probablement juste une question de manque d'expérience". Et bien maintenant j'ai vu, et je suis convaincu que les écoles du Royaume-Uni n'obtiennent rien de plus de leurs sections d'analyse que nous, *mais* tout le monde croit qu'elles fonctionnent sans problèmes, et donnent des résultats. J'ai pris la peine de m'asseoir et de surveiller ce qui se passe, et ce que j'ai vu n'est pas impressionnant du tout – en dépit de ce que les gens disent. . . je recommande que nous essayions ce que font les Américains. . . ils amènent en classe les résultats des exercices aériens avec l'instructeur, et c'est là qu'ils font l'analyse plutôt qu'au poste de conduite du tir. . . j'ai parlé de ce système à des personnes d'expérience au Royaume-Uni et ceux-ci sont unanimement d'avis que "l'analyse doit être faite immédiatement après l'atterrissement si l'on veut qu'elle soit d'une utilité quelconque". Lorsque je leur rétorque qu'après 15 ans d'efforts dans le même sens, sans obtenir de succès spectaculaires, il vaut presque la peine d'essayer quelque chose d'autre qui *pourrait* fort bien donner des résultats, la seule réponse que j'obtiens est: "Peut-être bien". . . Je dis donc, nouveau ou pas, américain ou pas, mettons le système à l'essai.⁵⁶

Certaines des difficultés d'entraînement furent sans aucun doute causées par le fait que lorsqu'on scinda l'observation aérienne en deux nouvelles spécialités, soit la navigation et le bombardement aérien, les recrues les plus fortes en mathématique furent sélectionnées pour suivre le cours de navigateur, tandis que les autres deviendraient bombardiers aériens. Pour aider à surmonter ces problèmes, la durée du cours de bombardier aérien que dispensaient les EBT fut prolongé de huit semaines à douze en 1942.⁵⁷ Les stagiaires passèrent plus de temps à s'exercer et larguèrent plus de bombes, tandis que l'accent fut mis non plus sur des "exercices de bombardement de précision", qui jugeaient la proximité de bombes individuelles par rapport à un objectif déterminé, mais sur des "exercices de groupement", où la mesure de succès était le rayon d'un cercle imaginaire englobant six bombes. Des groupements serrés mesuraient l'uniformité plutôt que la précision et reflétaient davantage les éléments essentiels de la technique du "bombardement de zone" qui obséda le *Bomber Command* dans son offensive aérienne stratégique contre l'Allemagne. Pour réussir le cours, les bombardiers aériens devaient enregistrer au moins deux groupes "rapprochés" dont le rayon mesurait au plus soixante-quinze mètres (converti à une altitude de 10 000 pieds) en six exercices.⁵⁸

L'*Air Ministry* ne demanda pas avant le mois de mai 1944 de rapports trimestriels de ses unités d'observation avancée (UOA) sur le niveau de l'entraînement à la navigation et au bombardement aérien. Il reçut le premier de

ces rapports au mois de septembre. Les UOA ne trouvaient pas de grandes différences entre les diverses zones d'entraînement, que ce soit dans la catégorie des navigateurs ou dans celle des bombardiers aériens. Les navigateurs étaient en général lents dans les travaux pratiques mais connaissaient raisonnablement bien la théorie de la navigation. Le problème le plus important découlait de leur ignorance des conditions en Europe, relativement à la lecture de cartes, la météorologie et les aides à la navigation disponibles au Royaume-Uni. Les unités découvrirent aussi que, "à quelques exceptions près, les élèves ne se rendent pas compte au début de la nécessité du cours dispensé dans les UOA et considèrent celles-ci simplement comme un autre "centre d'attente".⁵⁹ Les résultats obtenus par les bombardiers aériens lors des exercices de bombardement étaient jugés satisfaisants "mais en moyenne, l'élève ordinaire n'est considéré que comme un bombardier aérien assez bon. Le temps qui s'écoule entre les périodes d'entraînement peut expliquer ce fait jusqu'à un certain point". La lecture de cartes était "médiocre au début" et les instructeurs de la RAF pouvaient trouver peu de signes évidents que les bombardiers aériens avaient suivi auparavant un entraînement à la navigation. À l'instar des autres membres d'équipage aérien, les bombardiers aériens formés dans les *dominions* eurent de la difficulté à s'adapter aux conditions en Europe.⁶⁰

Ceux qui désirent prendre connaissance d'autres statistiques et d'autres faits concernant le PEACB, avec tout ce qu'il comporte d'éléments vastes et complexes, en trouveront beaucoup dans une autre publication du ministère de la Défense nationale intitulée, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie*, de F.J. Hatch.⁶¹ Toutefois, le meilleur moyen de se faire une idée générale de la façon dont fonctionnait le Plan d'entraînement consiste peut-être à relater les expériences et les impressions de deux élèves, le premier de 1940 à 1941, quand le PEACB faisait encore ses premiers pas, et le second de 1943 à 1944, quand le Plan d'entraînement venait tout juste de passer son point culminant. Nous avons choisi deux pilotes parce que c'est cette catégorie qui était la plus nombreuse, parce que leur entraînement était plus compliqué, coûteux et long que celui de tout autre membre d'équipage aérien et parce que le pilote était le membre le plus important de chaque équipage. En définitive, le succès du Plan d'entraînement s'appuyait sur la qualité de l'entraînement des pilotes.

Le recrutement pour le PEACB commença au début du printemps de 1940. Andrew Robert MacKenzie fut l'un des premiers à présenter sa candidature, attiré, comme la plupart de ses contemporains, par le "prestige de l'aviation".⁶² Les stagiaires devaient être de sexe masculin, être en bonne condition physique, être âgés entre 18 et 28 ans, et avoir leur immatriculation. * "Andy" MacKenzie était âgé de 19 ans, et avait obtenu son immatriculation au Québec; la plupart de ses camarades étaient âgés entre 18 et 19 ans – quelques-uns au début de la vingtaine – et avaient terminé leurs études secondaires. À cette époque, le Plan d'entraînement n'existant que depuis quelques semaines, et il y avait beaucoup de confusion et d'incertitude au sujet des systèmes d'enrôlement et d'entraînement. On savait qu'il existait des contingents pour les diverses catégories de

* Junior Matriculation. NDLR.

membres d'équipage et MacKenzie retarda son enrôlement d'une semaine afin d'éviter un contingent de mitrailleurs aériens que, croyait-il, on était en train d'établir à ce moment; il trouva plus tard que ce délai était "tout à fait absurde parce que nous étions tous recrutés comme membres d'équipage. La sélection se faisait à l'EPA... plus tard".

Le 7 juin 1940, MacKenzie fut envoyé au 1^{er} Dépôt des effectifs; ce fut une expérience "solitaire, quoique excitante" pour un jeune homme qui n'était jamais parti de chez lui auparavant – "mille deux cents hommes, tous dans la même salle" du palais équestre, sur le terrain d'exposition de Toronto. Il reçut un nouvel uniforme mal ajusté et, avec d'autres qui en avaient les moyens, le fit immédiatement retoucher "pour avoir l'air un peu mieux", une coquetterie qui coûta à chacun d'eux environ 50 \$. Deux semaines plus tard seulement, le 24 juin 1940, il fut affecté directement à la 1^{re} EPA, qui était située au Club de chasse de Toronto,* pour y suivre un cours de quatre semaines. L'école avait pour principale fonction de faire la sélection des futurs membres d'équipage aérien, et le principal outil dont on se servait pour sélectionner les élèves-pilotes était le *Link trainer*, un simulateur électromécanique grossier qui permettait de tester la coordination des mains et des yeux. La plupart des volontaires voulaient devenir pilotes et ils s'efforçaient donc d'obtenir de bons résultats dans le *Link*. Quelques-uns préféraient devenir observateurs, encouragés en cela par les "rumeurs... que le poste de prestige était celui du navigateur". Au bout du compte, environ la moitié des camarades de promotion de MacKenzie furent choisis comme mitrailleurs aériens. Ce sont eux qui furent les plus déçus. "Certains avaient beaucoup de chagrin. Ils pleuraient". "Ils défilèrent dans l'avenue Eglinton... en scandant...: "On nous a eus; nous sommes des mitrailleurs aériens".† Le problème, s'est souvenu MacKenzie, c'est que "nous voulions tous devenir pilotes, et les navigateurs, en cherchant après coup une justification, se disaient qu'ils étaient les plus brillants et qu'ils indiquerait aux pilotes où voler. Les mitrailleurs aériens, pour leur part, n'avaient aucune excuse. Tout ce qu'ils feraient c'est rester assis dans la queue... ce n'était tout simplement pas ce qu'ils désiraient". Toutefois, pas un des élèves ne considérait qu'il pouvait se plaindre, car "aucun d'entre nous ne savait réellement quels étaient les critères" de sélection concernant les diverses catégories de membres d'équipage.

MacKenzie fut choisi pour suivre le cours de pilote et fut affecté à la 4^e EEP, à Windsor Mills, au Québec, le 21 juillet 1940. Cette école, comme les autres EEP, était dirigée par des civils. Les instructeurs étaient civils et "la nourriture était bonne. Ils avaient des traiteurs civils". L'entraînement au sol se poursuivit, et comprit d'autres périodes d'entraînement dans le *Link*. "C'était certainement utile... axé un peu plus sur le vol aux instruments... Un peu plus avancé. Je crois que nous nous y attendions et nous trouvions cela plutôt agréable, même si le *Link* ne pouvait jamais remplacer un avion".

MacKenzie n'était "jamais monté dans un avion". L'école était équipée de

* *Toronto Hunt Club*

† "We've been screwed; we are air gunners".

Fleet Finch, l'un des deux types d'avion d'entraînement élémentaire que l'ARC utilisa au début. Ce biplan entoilé possédait deux cockpits ouverts en tandem; il était propulsé par un moteur en étoile refroidi à l'air et sa vitesse maximale était de 113 milles (180 km) à l'heure. Il s'agissait d'un "petit avion, agréable et docile", quoique l'équipement Gosport primitif servant à l'instruction en double commande dans les airs fût "absolument atroce. Il s'agissait en fait d'un tuyau, d'un tuyau souple" par lequel l'instructeur parlait "dans vos oreilles. . . comme si vous écoutiez quelqu'un vous parler du bout d'un tuyau d'arrosage". MacKenzie fut lâché en solo après dix heures de vol. Son premier atterrissage solo fut difficile. Alors qu'il s'approchait du terrain d'atterrissement, il aperçut d'autres avions qui décollaient devant lui, ce qui le força à faire trois fois le tour du terrain. "Jamais je ne me poserai", pensa-t-il. Ses sentiments changèrent une fois qu'il fut au sol. "C'était fantastique. J'exultais".

Même si on donnait aux pilotes des manœuvres précises à effectuer dans les airs, "99 p.c. d'entre nous décollions et faisions des acrobaties. . . au lieu de nous exercer à effectuer les évolutions prescrites". Les vols à basse altitude étaient particulièrement excitants: "nous faisions du rase-mottes, nous effleurions la cime des arbres, nous volions comme si nous avions entre les mains une automobile très rapide". La seule partie déplaisante du cours c'est lorsqu'un camarade de promotion était "éliminé". "En rentrant dans les quartiers, vous aperceviez un type en train de plier ses bagages", s'est souvenu MacKenzie. "Il n'y avait pas de fête d'adieu. Vous ramassiez vos affaires et . . . vous vous éclipsiez . . . C'était froid et très triste".

L'entraînement élémentaire était suivi de l'instruction militaire, soit comme pilote de monomoteur soit comme pilote de bimoteur. Il n'y avait pas de "clique spéciale de pilotes de chasse" parmi les élèves, mais MacKenzie avait toujours voulu piloter des chasseurs et demanda de suivre l'entraînement au pilotage de monomoteurs. En septembre 1940, époque à laquelle la Bataille d'Angleterre faisait rage, cela ne posait aucun problème. En ce qui avait trait à la formation de pilotes, la proportion était censée être d'un pilote de monomoteur contre deux pilotes de bimoteur (proportion que l'on avait déjà prévu de modifier à 1 contre 6,5), mais il y avait une forte pénurie de bimoteurs d'entraînement, et les premières EPM ouvrirent en tant qu'écoles de pilotage de monomoteurs. MacKenzie fut affecté à la première EPM de la RAF à être transférée au Canada, la 31^e, que l'on était en voie d'établir à Kingston, en Ontario, et qui était destinée à entraîner des pilotes de l'Aéronavale britannique. Les premiers élèves britanniques n'étaient pas censés arriver avant la fin de l'année 1940, et, dans l'intervalle, deux promotions régulières du PEACB furent formées dans cette école. MacKenzie fit partie de la première des deux; il arriva à l'école le 6 octobre 1940 et commença l'entraînement deux jours plus tard.

MacKenzie trouva que l'école était efficace et la discipline "assez évidente" et que les instructeurs étaient d'un abord difficile. Ce fut la nourriture "vraiment étrange" des Britanniques qui causa le plus grand choc. "Par exemple, l'un des petits déjeuners qu'ils préfèrent se compose de bacon à demi cuit, de tomates et de toasts. Alors, si vous décollez. . . et livrez combat. . . après avoir avalé des tranches de bacon grasses et des tomates cuites, attention: il est bien difficile

d'empêcher que tout cela ne remonte". Ce choc culturel ne touchait pas que les Canadiens. La personne qui tenait le journal de guerre de la 31^e EPM, un Britannique, parla du problème de façon différente.

... Notre ordinaire au mess des pilotes est insatisfaisant, d'une part parce que les aliments sont mal cuits et d'autre part, et ceci est la raison principale, parce qu'il y a une différence dans les vivres distribués, comparativement au Royaume-Uni. Il n'y a pas d'élément en espèces et les vivres ne comprennent ni foie, ni rognons, ni fruits en conserve, ni moutarde, de sorte que ces mets populaires ne figurent jamais au menu. Nous recevons cependant du riz, des macaronis et des pruneaux – des aliments qui ont fort peu de succès au sein des troupes britanniques.

Le Canada est le seul pays qu'il m'aît été donné de servir où les barèmes de solde et l'ordinaire sont différents de ce qui se fait habituellement. Il n'y a pas de doute que les hommes n'apprécient pas ces changements.

... Ces coups d'épingle sont en somme une affaire sérieuse.⁶³

A Kingston, MacKenzie pilota des Harvard. Cet appareil, un monoplan à revêtement métallique, était doté de cockpits fermés, d'une hélice à pas variable, d'un train d'atterrissement escamotable et de volets, et sa vitesse maximale était de 180 milles (290 km) à l'heure. Passer à cet avion plus gros "était un pas de géant. . . Cela vous flanquait carrément la frousse". Ce sentiment ne dura pas longtemps, car la seconde promotion canadienne s'entraîna dans des Battle. "Le Fairey Battle avait deux fois la taille du Harvard. Une fois que nous nous étions habitués à piloter un Harvard et étions remis du choc causé par le fait de passer d'un Fleet Finch à un Harvard, alors le Fairey Battle était tellement plus gros que nous étions un petit peu jaloux de la promotion qui nous suivait. . . (Leurs appareils avaient) pris part à la Bataille d'Angleterre et à la chute de la France et. . . étaient de vrais avions de guerre". Lent et insuffisamment armé, le Fairey Battle s'était toutefois révélé une catastrophe sur le plan opérationnel, et était relégué au statut d'avion d'entraînement aussi vite que la RAF pouvait trouver de meilleurs appareils.

L'entraînement dans le *Link* se poursuivit, et fut axé principalement sur le pilotage aux instruments. Pour la première fois, MacKenzie vola de nuit et trouva l'expérience exaltante. "C'était excitant. . . C'était bien plus agréable que d'aller à une soirée". Le pilotes avaient maintenant plus de liberté lorsqu'ils volaient. Officiellement, on leur donna à entendre qu'ils seraient punis s'ils faisaient des acrobaties, mais en tant que futurs pilotes de chasse, ils étaient aussi "presque encouragés" à faire des expériences avec les avions. Ils prirent inévitablement des risques. Un jour, MacKenzie et deux autres lurons firent en formation un looping autour du pont des Milles-îles qui enjambe le fleuve Saint-Laurent, un coup dont, des années plus tard, "le souvenir me donne des sueurs froides". Au cours de l'année 1941, il y eut cent soixante-dix accidents d'entraînement fatals, dont une quarantaine furent mises sur le compte d'acrobaties et de vols à basse altitude non autorisés qu'avaient effectués des pilotes dont l'habileté n'était pas à la hauteur de leur audace.⁶⁴ Pour MacKenzie et ses camarades dans les écoles d'entraînement au pilotage de monomoteurs, "liberté et bravade" étaient les marques de bons aviateurs. Ils se procurèrent des

écharpes blanches et des lunettes de vol et, au sol comme dans les airs, conduisirent leurs avions “comme le Baron rouge canadien”. À cette époque, l’aviation était encore teintée de l’esprit d’aventure et du romantisme de la Première Guerre mondiale, et il régnait une atmosphère d’improvisation excitante.

Bien que des mesures fussent déjà prises pour réduire à un cours homogène de dix semaines l’entraînement dispensé dans les EPM, l’école où se trouvait MacKenzie n’avait pas encore mis en oeuvre ces changements. Le cours que suivaient les élèves à la 31^e EPM durait treize semaines et comportait deux étapes, aux niveaux intermédiaire et avancé; l’entraînement avancé était principalement axé sur le vol en formation et l’acrobatie et était dispensé dans une section distincte dirigée par des instructeurs différents. Conformément à ce qui s’était fait avant la guerre et au début de celle-ci, les élèves recevaient leurs ‘ailes’ de pilote après le cours intermédiaire. MacKenzie obtint les siennes sans cérémonie quelques jours plus tard. “Nous reçûmes nos insignes pendant le cours de navigation. Notre entraînement, voyez-vous, n’arrêtait pas. . . Le colonel d’aviation (A.) Shekleton [de la RAF, commandant la 31^e EPM] entra dans la classe et dit: ‘Eh bien messieurs, vous vous êtes montrés à la hauteur et avez passé avec succès votre examen’. Il tenait. . . une boîte de carton contenant des insignes de la RAF, et il dit: ‘Approchez-vous; si vous avez 22 cents en poche, c’est ce qu’il faut pour payer l’insigne. Chacun de vous peut en prendre un; toutes mes félicitations messieurs. Vous vous êtes tous bien débrouillés’. C’est ainsi que se déroula notre cérémonie de remise d’insignes”.

En obtenant leur brevet, tous les élèves étaient promus au grade de sergent et un tiers d’entre eux étaient nommés officiers immédiatement après. MacKenzie demeura au grade de sergent. Le PEACB se développait encore à un rythme de plus en plus rapide et, à l’instar de la grande majorité des Canadiens qui obtinrent leur brevet à cette époque, tous les membres de la promotion furent désignés pour suivre le cours d’instructeur. “Nous fûmes très étonnés. . . on nous expliqua assez gentiment que c’était une mesure nécessaire, [que] nous avions besoin d’instructeurs dans le Plan d’entraînement aérien collectif. . . Ce fut un des cours les plus décevants de ma vie. Cependant, une fois que nous arrivâmes à Trenton [où se trouvait l’ECP] et que nous commençâmes le cours d’instructeur, nous n’eûmes pas d’autre choix que de nous résoudre à faire là aussi du bon boulot”.

MacKenzie passa deux années comme instructeur dans les EPM de Yorkton, en Saskatchewan, et de Hagersville, en Ontario, ainsi qu’à l’ECP de Trenton, et obtint son brevet d’officier en mars 1942. Il entraîna pendant ce temps de nombreux pilotes qui furent affectés à des théâtres d’opérations. En février 1943, il se rendit finalement outre-mer, dans une UEO au Royaume-Uni, où il pilota des Spitfire. Il effectua ensuite un tour de service opérationnel, période pendant lequel on lui attribua 8½ victoires et il fut décoré de la *Distinguished Flying Cross*. MacKenzie demeura dans l’ARC après la guerre, servit en Corée en tant que pilote d’échange au sein de la *Fifth Air Force* des États-Unis, fut abattu pendant qu’il effectuait une patrouille au sud de la rivière Yalu et fut détenu par les Chinois pendant deux années. Il quitta finalement l’ARC en 1966, au grade de commandant d’aviation.

A l’automne de 1942, époque où MacKenzie était instructeur principal à la

16^eEPM, à Hagersville, en Ontario, un adolescent de 17 ans qui étudiait au niveau secondaire, Sydney Francis Wise, ainsi que 14 autres membres de l'équipe de football du *Riverdale Collegiate* de Toronto, décidèrent tous ensemble de s'engager comme volontaires dans l'aviation. À cette époque, l'ARC était le seul service canadien qui portait la guerre sur le territoire de l'ennemi; des comptes-rendus d'opérations offensives de chasse et de missions de bombardement emplissaient les ondes et les colonnes des journaux, faisant de la guerre aérienne un tableau où se mêlaient l'aventure et le prestige. Il fallut toutefois attendre plusieurs mois avant qu'un des élèves ne soit enrôlé. Cela ne les surprit pas; on les avait prévenus qu'il y avait une liste d'attente pour les membres d'équipage aérien et ils étaient au courant de la popularité de l'ARC. Wise subit un examen médical, au cours duquel on releva des taches sur ses poumons; cela l'obligea à retarder encore davantage son engagement, et il ne se joignit pas au reste de l'équipe. Il fut finalement enrôlé le 12 mai 1943, à l'âge de 18 ans et demi.

Wise fut affecté au 5^e Dépôt des effectifs, à Lachine, au Québec. Comme tous les garçons de son âge qui fréquentaient une école secondaire, il avait fait partie d'un corps de cadets et ne fut donc pas surpris par l'organisation et la discipline militaires qui régnait au dépôt. Il fut cependant étonné de découvrir "l'emprise totale qu'exerçaient les officiers subalternes sur votre vie. Ce fut un choc, parce qu'on nous avait donné l'impression... que nous étions la crème". Ses nouveaux maîtres semblaient loin d'être de cet avis.

On pourrait penser qu'à ce stade de la guerre presque tous les membres d'équipage aérien étaient des adolescents. Ce n'était pas le cas. "Les exceptions se faisaient remarquer. C'était des personnes que nous pensions beaucoup plus âgées nous-mêmes. En général, elles représentaient environ 30 p.c. des recrues. Il s'agissait de personnes qui avaient un diplôme universitaire ou avaient suivi des études universitaires partielles ou qui, en fait, avaient été sur le marché du travail pendant quelques années. Maintenant que j'y repense, ils étaient manifestement dans le milieu de la vingtaine. Mais ils paraissaient très âgés à nos yeux, nous qui n'avions que 18 ou 19 ans. Naturellement, ils assumaient... une position sociale plus élevée que nous autres adolescents. Ils étaient les pères confesseurs et fixaient les normes pour le groupe et ainsi de suite. Pas les sous-officiers."⁶⁵ Lorsque les stagiaires recevaient, après l'entraînement de base, la bande blanche portée au calot qui les désignait comme futurs membres d'équipage aérien, "nous en étions très fiers... nous considérions que cela nous distinguait des autres... un petit symbole distinctif peut vous donner l'impression d'abord de faire partie d'un groupe et ensuite d'être quelqu'un de spécial". C'était aussi bien qu'ils voient les choses de cette façon car les tâches qui les attendaient après leur séjour au dépôt étaient incontestablement ordinaires. En 1941 et 1942, toutes les recrues qui attendaient de commencer leur entraînement avaient été affectées à des fonctions de service au sol* – il s'agissait de corvées et de fonctions de garde interne qui n'avaient parfois rien à voir avec l'aviation. En 1943, on avait baissé les niveaux d'instruction requis afin de maintenir les taux

* appelées en anglais *tarmac duties*, NDLR.

d' enrôlement, et une bonne proportion des nouvelles recrues n'avaient pas le niveau d'instruction exigé pour suivre l'entraînement destiné aux futurs membres d'équipage aérien. Maintenant, le temps que les recrues passaient dans les dépôts était vraisemblablement consacré aux études, pour améliorer leurs connaissances en mathématique et en physique, mais ceux qui, comme Wise, n'avaient pas besoin de le faire étaient encore affectés à ces fonctions.

La promotion de Wise resta au dépôt des effectifs pendant deux semaines environ; accomplissant "des tâches diverses, pelleter du charbon, peindre des bâtiments et autres choses du genre". Bien qu'un programme de cours ait été établi en décembre 1941 pour entraîner les élèves pendant cette période d'attente, le groupe de Wise ne passa que peu de temps sur le terrain d'exercice. Les efforts que certains faisaient pour éviter les pires corvées pouvaient facilement se retourner contre eux. "Un jour, notre sergent de section, un Canadien français, se présenta devant nous et dit: "Ça me prend deux peintres". Nous pellettions du charbon et c'était un travail sacrément salissant. Deux types... du genre tire-au-flanc se portèrent volontaires. C'est la dernière fois qu'on les vit, parce que la section fut affectée à une EPA, de là à une EEP et ensuite à une EPM. Le jour où je reçus mes "ailes" à Centralia, je quittais le camp lorsque je les croisai à la barrière... Ils arrivaient. Ils n'avaient jamais pu lâcher leurs pinceaux... ils avaient pris six mois de retard sur nous, parce qu'à cette époque le cours donné dans les EPM durait de 20 à 24 semaines.

Le recrues, quelques-unes à la fois, partirent pour l'école préparatoire d'aviation. Wise arriva à la 3^e EPA, à Victoriaville, au Québec, en juin 1943. Le cours, qui durait quatre semaines lorsque MacKenzie l'avait suivi en 1940, avait été prolongé à dix semaines et son contenu avait été amélioré. Le manuel d'instruction avait été standardisé et l'on fournissait des instructeurs bien entraînés. Il y avait beaucoup de mathématiques, et Wise trouva que le cours était "le défi intellectuel le plus dur que j'avais eu à relever jusque là". Pendant le cours "vous saviez qu'il fallait faire des efforts... Soudainement, vous preniez conscience du rapport qui existait entre le rendement qu'il y avait à fournir et la manière dont vous alliez être sélectionné à la fin du cours. Vous saviez que les résultats scolaires allaient avoir un rapport avec la sélection. Vous saviez aussi que l'on examinait vos qualités d'officier, et ainsi de suite. Vous étiez donc à l'essai, et je crois que le groupe tout entier en était conscient".

La dernière étape du cours était celle où les élèves se présentaient devant un comité de sélection de futurs membres d'équipage. "Nous considérions tous que cette étape, qui durait quinze minutes, était décisive. Vous vous retrouviez devant un groupe d'officiers qui eux-mêmes avaient servi dans des unités opérationnelles. C'était vraiment la première fois que nous nous étions jamais trouvés devant ce que j'appellerais la "véritable" aviation, la véritable aviation combattante, plutôt que l'aviation d'entraînement... Ces officiers n'étaient peut-être pas si âgés que cela, mais, Dieu que leur visage était vieux. C'était une affaire extrêmement sérieuse... Je me souviens que je transpirais... Le comité demandait à la plupart des stagiaires s'ils consentiraient ou non à devenir mitrailleurs aériens, parce que ceux-ci étaient en grande demande. La bonne réponse était oui, et vous aviez alors une chance d'être choisi pour quelque chose

d'autre". Wise avait le sentiment que l'aviation n'était plus vraiment intéressée à sélectionner des pilotes et s'intéressait davantage aux autres catégories de membres d'équipage. Quelle que fût la décision prise, toutefois, les élèves s'y soumettaient. "Nous étions désolés, en tant que groupe, pour ceux qui étaient choisis comme mitrailleurs aériens. . . D'abord parce que nous pensions que les tâches vraiment passionnantes se trouvaient ailleurs et, ensuite, parce que nous savions alors quels étaient les taux de pertes. Nous le savions très bien!" En fait, les taux de pertes chez les pilotes du *Bomber Command* étaient les plus élevés de toutes les catégories de membres d'équipage aérien, peut-être parce que, lors d'une situation d'urgence pendant l'entraînement ou en cours de mission, le pilote devait habituellement "rester avec l'avion" jusqu'à ce que tous les autres membres d'équipage aient sauté. En général, à ce stade de la guerre, les radionavigants et les mitrailleurs aériens passaient directement du dépôt des effectifs à l'entraînement de spécialistes, de sorte que les personnes choisies parmi les camarades de promotion de Wise, à l'EPA, avaient probablement été jugées inaptes à continuer de s'entraîner pour devenir pilote, navigateur ou viseur de bombes. La réorientation de ces élèves se faisait de façon constante dans tout le système, mais "cela se faisait de façon très humaine". L'impression que l'on donnait était que ces hommes avaient été sélectionnés, et non refusés.

De Victoriaville, Wise fut envoyé à la 11^e EEP, au Cap-de-la-Madeleine, au Québec, le 19 septembre 1943. Ces deux communautés étaient francophones, mais si Victoriaville était hostile – il y avait eu un certain nombre d'accrochages entre les habitants de la ville et les militaires – la ville du Cap-de-la-Madeleine était ouverte et amicale. Des membres de l'ARC avaient à présent remplacé les instructeurs civils au sein du système de l'entraînement élémentaire au pilotage, mais de nombreux aspects de l'organisation civile originale avaient été conservés. La nourriture était excellente, et était servie sur des tables individuelles recouvertes de nappes à carreaux, par de séduisantes serveuses civiles. Wise continua de s'entraîner dans le *Link*; ce qu'il fit était toutefois différent du premier contact qu'il avait eu avec cet appareil qui, à ses yeux, était une "forme de torture très spécialisée" qui "ne semblait pas avoir beaucoup de rapport avec ce que nous faisions dans les airs". Le simulateur était beaucoup plus complexe qu'au temps de MacKenzie, et maintenant, on mettait davantage l'accent sur l'entraînement à la navigation, qui se faisait "dans le noir", le capot fermé, pour se préparer à utiliser des dispositifs comme le radiophare d'alignement. Le *Link* était maintenant "un moyen très important d'éprouver la concentration et la capacité de réagir à de nouvelles informations", et était "plus utile. . . que, je crois, nous le réalisions tout à fait à l'époque".

Sa promotion fut la première à piloter le Fairchild Cornell, l'avion d'entraînement élémentaire qui était censé remplacer le Finch et le DH Moth. Wise n'avait pas encore pris l'air. Maintenant "nous étions pleins d'enthousiasme et savourions à l'avance ce qui nous attendait. . . le petit Cornell. . . me paraissait énorme". "Comme c'était agréable, quel magnifique petit avion" pensa-t-il après les premières heures de vol. Les pilotes chevronnés considéraient que cet appareil manquait de puissance, mais Wise et les autres néophytes avec qui il se trouvait l'utilisèrent bien en deçà de ses limites, sans

jamais lui faire subir d'efforts excessifs, et le trouvèrent très stable et facile à piloter. Ce fut peut-être aussi bien qu'ils ne poussèrent pas leurs Cornell, puisque "pendant la seconde moitié de l'année 1943, il se produisit une série de défaillances de structure des ailes, au moins six cas dans l'ARC. . . Le problème fut corrigé en renforçant le longeron principal de la voilure médiane".⁶⁶

Le premier instructeur de Wise étant tombé malade, il eut à la place une série de suppléants et prit du retard. Pour se rattraper, il fut lâché en solo avant d'être vraiment prêt, mais il réussit. À l'instar des promotions précédentes, on l'envoya ensuite souvent s'exercer seul à effectuer des mouvements déterminés. Il reçut aussi un entraînement de quelques heures au pilotage de nuit en double commande. Le *Bomber Command* de la RAF opérait beaucoup la nuit, et l'on avait inclus dans le programme d'instruction plus d'entraînement de ce genre, qui fut même dispensé au niveau élémentaire. En dépit des connaissances qu'avait Wise sur la navigation aérienne avant de s' enrôler, le pilotage de nuit était une expérience nouvelle et surprenante. "Très franchement, je ne pensais pas que cela pouvait se faire. Cela ne m'était pas venu à l'esprit. La première fois que je grimpai dans le ciel avec mon instructeur et que je vis les feux rouges et bleus, je trouvai cela très beau. . . Mais je pensai aussi que la situation était plutôt ridicule. Ce qui fut remarquable c'est la découverte qu'il était possible d'atterrir la nuit. Je trouvai l'expérience quelque peu énervante et ce n'est qu'assez longtemps après avoir obtenu mon insigne de pilote que je finis par m'habituer".

Wise obtint ce qu'il avait demandé: un entraînement au pilotage de bimoteurs – c'est probablement vers cette voie qu'on l'aurait aiguillé de toute façon – et fut ensuite affecté à la 9^e EPM, à Centralia, en Ontario, en novembre 1943. Là, il s'entraîna dans des Anson II. Il lui fallut un certain temps pour s'habituer à utiliser deux moteurs, et il attrapa la grippe, "manqua quelques heures indispensables d'instruction. . . et sortit de l'hôpital, encore fiévreux, pour passer ce qui était en fait un test d'élimination" destiné à justifier de façon officielle son exclusion de l'école de pilotage. Après un vol rapide, l'instructeur, à la surprise de Wise, le lâcha en solo. "Un tel verdict de la part de l'instructeur chef, qui, je suppose, se fichait éperdument du fait que j'avais eu quelque chose comme 102°(F) de fièvre, était énormément réconfortant. Je décollai et entrepris immédiatement mon solo. Lorsque mes roues touchèrent de nouveau le sol. . . j'étais transporté de joie, et la section aussi. Ils étaient tous là, devant le bâtiment de la section, et ils m'avaient apporté un gâteau. Lorsque je sautai hors de l'appareil, l'anneau en D de mon parachute s'accrocha à la porte et le parachute s'ouvrit. . . Il y a une magnifique photo où l'on voit toute la section qui se tord de rire et moi, avec ce parachute qui traîne par terre. Ce fut une journée magnifique, vous savez. Ensuite je suis retourné à l'hôpital".

Le cours de pilotage militaire que suivit Wise durait vingt et une semaines, comparativement à douze à l'époque de MacKenzie. Cette période prolongée comportait plus d'exercices nocturnes et de longs vols de navigation. L'entraînement dans le *Link* se poursuivit également. Celui-ci était de plus en plus complexe, mais "la plupart d'entre nous considérions que le *Link* nous divertissait de notre raison d'être, qui était d'accumuler un grand nombre d'heures de vol".

Ces heures n'étaient pas passées à foncer dans tous les azimuts. Pendant que MacKenzie, en 1940, formait le projet de faire des loopings autour d'un pont, un de ses contemporains, Arthur Wahlroth, apprenait que "les mouvements acrobatiques que je perfectionnais laborieusement (à l'EPM) ne donneraient rien, car à l'étape suivante de l'entraînement, l'avion que l'on allait utiliser était l'Avron Anson, un appareil qui avait de bonnes manières".⁶⁷ Trois ans plus tard, Wise trouva aussi que "le banal Anson II n'est pas un avion avec lequel on peut s'amuser beaucoup". Il eut cependant le loisir de faire des expériences dans les airs. "Nous étions autorisés à soumettre cet avion à tout ce qu'il était conçu pour supporter et à le pousser jusqu'aux limites de ses possibilités et pas un pouce de plus. C'est ce que nous fîmes. Il faut se rappeler que nous pilotions à deux et que nous étions entraînés à voler avec précision, en ligne droite et en palier. Nous savions que nous piloterions des bombardiers, que nous dirigerions des équipages comprenant des navigateurs, des radionavigants, et nous mettions donc l'accent sur la précision". Par contraste avec la "liberté et bravade" qui, à l'époque de MacKenzie, étaient la marque des écoles d'entraînement au pilotage de monomoteurs, Wise et ses pairs étaient conditionnés à voler avec précision et avec "un sentiment de professionnalisme. Pas le professionnalisme militaire, mais le professionnalisme en tant que pilote. Le sentiment que vous étiez entraîné pour accomplir une tâche hautement spécialisée. Ce n'est pas un sentiment qu'un militaire devrait ressentir, et pourtant c'est vrai. Je crois que l'un des effets du PEACB fut de créer cette sorte de sentiment de professionnalisme; la fierté d'être pilote. L'endoctrinement renforça ce sentiment. L'endoctrinement avait moins de rapport avec l'ARC en tant qu'unité combattante qu'avec la création d'un esprit d'équipe où le professionnalisme occupait une place importante".

Au moment où il obtint son brevet, Wise avait enregistré plus de 250 heures de vol. La cérémonie de remise des 'ailes' de pilote fut pour lui une expérience à la fois joyeuse et exceptionnellement pénible, car la réalité toujours présente des accidents fatals durant l'entraînement intervint ce jour-là (quoique le taux d'accidents fatals du PEACB ait diminué de un accident en 11 156 heures de vol en 1940-1941 à un accident en 20 580 heures en 1943-1944).⁶⁸ Environ deux heures avant la cérémonie, il fit un dernier vol avec son instructeur.

Nous nous approchions du circuit et pouvions voir un Anson qui décollait. Nous entendîmes le contrôleur dire quelque chose, un mot d'avertissement, et il y eut une collision entre l'appareil qui décollait et un avion qui faisait un autre tour . . . Je dis à mon instructeur: "regardez les morceaux de papier". "Des morceaux d'avion", répondit-il. Les deux avions et les quatre personnes qu'ils transportaient, deux instructeurs et deux élèves, tombèrent . . .

Il n'y eut aucun survivant. . . Chaque fois qu'il se produisit un accident fatal sur une base, il règne une certaine atmosphère, et c'est donc dans ce contexte que se déroula la cérémonie de remise des insignes de pilote. Ces quatre personnes font donc partie du souvenir que j'ai du jour où j'ai obtenu mes "ailes". Par contre, lorsque nous quittâmes la base, je portais des galons de sergent et mes "ailes", et il me semblait que le monde entier me regardait.

Tout nouveau pilote qui était promu au grade de sergent, et ceux qui étaient choisis pour être nommés officier – la plupart d'entre eux, comme résultat de la Conférence d'Ottawa en 1942 – en étaient informés quelques jours plus tard. Wise fut nommé officier, sans avoir reçu de préparation ou d'instruction en vue de ce nouveau statut. Il ne fit que revêtir l'uniforme. Lorsqu'il reçut le document indiquant qu'il était promu au grade d'officier, il "le lut très soigneusement", car il n'était pas sûr de ce que cela impliquait. Heureusement, on l'envoya ensuite suivre un cours de commandos et de défense locale dirigé par des sous-officiers de l'armée, à la 1^{re} École d'entraînement de membres d'équipages aériens brevetés, à Maitland, en Nouvelle-Écosse. À cette époque, c'est-à-dire au milieu de l'année 1944, les membres d'équipage excédentaires entravaient le système et des cours comme ce dernier relancèrent quelque peu les secteurs où il y avait du ralentissement. C'est là où Wise commença à apprendre ce qu'étaient les responsabilités d'un officier. La base avait un petit effectif d'officiers, et ceux-ci instruisaient les élèves sur ce que c'était que d'être un officier dans l'aviation et d'être un commandant de bord en situation opérationnelle.

On retrouvait dans cette école toutes les catégories de membres d'équipage aérien, pas seulement des pilotes, et ils étaient déjà conscients que même s'ils étaient affectés outre-mer ou à une UEO au Canada ou en Grande-Bretagne, les chances qu'ils avaient d'être versés dans un escadron opérationnel étaient "très minces". En fait, la plupart des camarades de Wise finirent par se rendre en Grande-Bretagne après avoir quitté l'école. Peu d'entre eux, si tant est qu'il y en eût, furent versés dans une unité opérationnelle. Les autres languirent dans des unités de pilotage avancé et dans d'autres établissements d'instruction de niveau inférieur. Wise lui-même fut affecté à la 2^e ENA, à Charlottetown, l'Île-du-Prince-Édouard, où il servit pendant le reste de la guerre comme pilote-cadre, aux commandes d'avions dans lesquels des élèves navigateurs apprenaient à exercer leur art. Libéré de l'ARC en octobre 1945, Wise entra à l'université, suivit une carrière universitaire et occupa le poste de directeur du Service historique du ministère de la Défense nationale de 1966 à 1973. Il est l'auteur du premier tome de cette histoire, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale* (Toronto, 1980).

Dans un sens très réel, piloter un avion est toujours une situation "opérationnelle", qui oppose le pilote à un élément étranger dans un combat qui peut facilement être aussi fatal qu'un combat entre humains. Mais dans la terminologie militaire le mot "opération" s'entend d'un combat contre un ennemi humain. Dans ce sens, Wise ne devint jamais un pilote opérationnel et ne connut donc jamais la dernière étape de l'entraînement au pilotage de combat dans une UEO, contrairement à MacKenzie, lorsqu'il se rendit finalement outre-mer en 1943. À ce moment, il aurait pu être affecté dans une UEO de chasse au Canada, chose qui était impossible lorsqu'il était sorti de l'EPM en avril 1941. Les UEO furent le dernier élément et, pour des raisons que nous expliquerons, l'élément le moins efficace qui fut mis en place dans le système d'entraînement des membres d'équipage aérien.

Durant la Première Guerre mondiale et pendant une grande partie de l'entre-deux-guerres, il n'y avait eu que des différences modérées entre le

maniement et les performances des avions d'entraînement et des avions opérationnels. Les améliorations qui caractérisaient ces derniers pourraient être maîtrisées en une seule étape, sans trop de difficulté. Les membres d'équipage pouvaient passer directement d'une EPM ou d'une école équivalente, à un escadron opérationnel, et ils le firent. On s'attendait à ce que les pilotes et les observateurs terminent leur entraînement en apprenant sur le tas, sous la supervision de commandants d'escadrille chevronnés et des membres d'équipages plus anciens.

Cependant, les progrès considérables qui furent accomplis dans le domaine de la conception aéronautique au milieu des années 1930 signifièrent que l'écart technologique qui existait entre le secteur de l'entraînement et celui des opérations se creusa notablement et que le pilotage et la navigation des appareils les plus récents imposèrent des tensions bien plus fortes sur le plan psychologique. Ainsi, quelqu'un qui avait appris à piloter un Avro Tutor, l'avion d'entraînement ordinaire de la RAF entre le début et le milieu des années 1930, pouvait facilement combler l'écart qui existait entre cet appareil et le Gloster Gauntlet, qui était encore le chasseur le plus répandu en 1937. Tous deux étaient des biplans à cockpit ouvert et à recouvrement de toile, et la charge alaire du Gauntlet n'était supérieure que de 5 p.c. à celle du Tutor. Même les bombardiers lourds de nuit de l'époque, comme le Vickers Virginia et le Handley Page Heyford, étaient dotés de cockpits ouverts. En fait, la charge alaire et les performances du Virginia étaient quasi identiques à celles du Tutor; c'était un avion beaucoup plus gros, bien sûr, et qui était équipé de deux moteurs. Les performances du Heyford, qui demeura en service en première ligne jusqu'en 1939, étaient fort semblables à celles du Gauntlet, mais le Hawker Hurricane – le premier des chasseurs monoplans armés de huit mitrailleuses – qui entra en service en 1937 avait une charge alaire, une vitesse et une capacité de montée presque trois fois supérieures à celles du Tutor. Le Vickers Wellington, qui commença à remplacer le Heyford comme bombardier lourd de la RAF en 1938, avait une charge alaire quatre fois supérieure à celle du Tutor lorsqu'il supportait sa charge totale de bombes et, même si sa vitesse de montée n'était pas supérieure, il pouvait voler deux fois plus vite que le Tutor.⁶⁹

Les problèmes posés par ces progrès spectaculaires touchaient de toute évidence les pilotes, surtout les pilotes de bombardiers, et au mois de mai 1938, la RAF en était venue à reconnaître que "l'entraînement n'avait pas suivi les demandes accrues imposées aux pilotes qualifiés, à cause de l'accroissement de la complexité des bombardiers modernes. Il y a une 'période de prédisposition aux accidents' qui suit immédiatement l'arrivée d'un pilote dans son escadron après son départ de l'école de pilotage. Il devrait y avoir entre les deux une période d'entraînement intermédiaire."⁷⁰ Cette étape fut établie en 1939 par la création d'unités de transit opérationnelles (appelées, au début, *group pools*) destinées à fournir des réserves immédiates aux escadrons maritimes, de chasse et de bombardement situés en première ligne, tout en dispensant l'entraînement avancé nécessaire. Leur nom fut changé pour celui d'"unités d'entraînement opérationnel" au printemps de 1940.⁷¹

Dans l'ARC, le problème de concilier les techniques anciennes et nouvelles et les normes opérationnelles et d'entraînement ne se posait presque pas. À

l'exception de sept Hurricane affectés au 1^{er} Escadron en février 1939, les Canadiens ne disposaient d'aucun des nouveaux appareils et – se trouvant fort éloignés du théâtre des hostilités – n'avaient pas besoin d'entraînement opérationnel au sens tactique du terme. Toutefois, les exigences atmosphériques et topographiques des vols effectués sur la côte du Pacifique, qui étaient techniquement opérationnels, susciterent suffisamment de préoccupations pour que l'aviation juge souhaitable de former sur la côte ouest une école de reconnaissance pour équipages d'hydravions à coque et de bombardiers (l'école était équipée de Fairchild⁷¹, de Noorduyn Norseman et de Vickers Vancouver et Vedette). Lorsqu'il fut décidé d'ajouter des avions terrestres, l'école changea de nom en juillet 1940 et devint le 13^e Escadron d'entraînement opérationnel.⁷² L'escadron n'entraînait que des pilotes, pas des équipages complets, et les avions et l'équipement étaient très différents de ceux qui étaient utilisés sur des théâtres entièrement opérationnels. Aucun des instructeurs n'avait une expérience de combat et les stagiaires ne reçurent aucun entraînement tactique véritable.

Dès le mois de décembre 1940, toutefois, le vice-maréchal de l'Air Breadner déclara à l'état-major de l'Air britannique que l'ARC était impatiente de mettre sur pied de véritables services d'entraînement opérationnel, et demanda s'il était possible d'inclure des UEO dans les écoles de la RAF qui étaient sur le point d'être transférées au Canada. Le maréchal de l'Air Garrod avait répondu que la politique en vigueur consistait à garder les UEO au Royaume-Uni parce que la RAF considérait que plus l'entraînement opérationnel était éloigné du théâtre des opérations, moins il était efficace. Cela était certainement vrai, et le principe de la chose était donc fondé. Comme le nota Garrod à l'époque, toutefois, la pression exercée par les opérations dans l'espace aérien d'une base aussi limitée sur le plan géographique que la Grande-Bretagne pourrait un jour obliger à transférer quelques UEO.⁷³

En fait, des circonstances non opérationnelles étaient sur le point de forcer la main de l'état-major de l'Air. Dix jours seulement après la réunion entre Breadner et Garrod, le représentant spécial de l'*Air Ministry* aux États-Unis, le commodore de l'Air J.C. Slessor, signala au chef de son état-major de l'Air les problèmes que posait le fait de livrer outre-Atlantique par voie aérienne un vaste nombre d'avions opérationnels fabriqués aux États-Unis. Il pensait qu'il serait nécessaire de trouver les équipages de ces avions au sein de commandements britanniques ("L'Aviation Royale du Canada peut être en mesure d'aider en fournissant du personnel administratif, mais c'est la RAF qui doit trouver les pilotes-instructeurs et la majeure partie du personnel au sol"), lorsque les équipages auraient besoin de suivre un entraînement supplémentaire dans des avions américains avant de tenter la traversée de l'Atlantique Nord. Cela exigerait "une organisation capable de dispenser deux mille heures d'entraînement par mois avec, disons, une quarantaine d'avions semblables à ceux que livreraient les États-Unis".⁷⁴

Quelqu'un dans l'état-major de l'Air trouva une solution plus économique. Dans une note non signée, datée du 7 janvier 1941 et jointe au document de Slessor, il fut noté que "le meilleur moyen d'y répondre [au besoin d'une telle organisation] sera de constituer une ou deux UEO au Canada". Des diplômés choisis du PEACB "seraient affectés à ces UEO et suivraient tout le cours. À la

fin, chaque personne serait disponible pour effectuer un vol de transport... l'organisation d'entraînement provisoire et les UEO devraient, selon nous, être dirigées par l'ARC. Il semble que le vice-maréchal de l'Air Breadner soit en faveur du fait que l'on établisse des UEO au Canada, indépendamment de cette affaire de livraison d'avions".⁷⁵

Ce conseil fut suivi et, comme la route de transport était maritime, il était logique que la première UEO de la RAF à être transférée se spécialise en reconnaissance maritime. La 31^e UEO traversa l'Atlantique jusqu'à Debert, en Nouvelle-Écosse, au mois de mai 1941 et fut en mesure de commencer l'entraînement, dans des Lockheed Hudson, au mois d'août. Étant donné que le *Ferry Command* de la RAF, nom qui fut donné en juillet à l'*Atlantic Ferry Organization* (voir l'Annexe D), avait un si grand besoin d'équipages et que l'aérodrome de Debert n'était pas complètement aménagé, le cours complet d'entraînement opérationnel fut suspendu jusqu'à la fin de l'année. L'unité s'attacha à préparer des pilotes, des observateurs et des radionavigants (mitrailleurs aériens) à effectuer leurs vols transatlantiques, en mettant l'accent sur les compétences qu'il fallait posséder pour ce voyage en matière de pilotage aux instruments, de navigation et de communications.⁷⁶

L'entraînement opérationnel proprement dit commença en décembre; le programme prévoyait un cours de douze semaines pour les pilotes et les radionavigants (mitrailleurs aériens) et de huit semaines pour les observateurs, car l'entraînement avait été étendu pour inclure le pilotage et la navigation longue distance, les techniques de bombardement, la photographie et ce que l'on appelait des fonctions d'"affiliation avec la chasse", c'est-à-dire la défense contre les attaques de chasseurs ennemis et la collaboration avec les escortes de chasseurs. A la fin de chaque cours, les équipages considérés comme compétents pour effectuer le voyage outre-mer étaient affectés au *Ferry Command*, à Dorval et, par la suite, étaient désignés pour livrer un avion outre-mer; les autres, à l'exception de ceux qui étaient versés dans les escadrons de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada et ceux qui, simplement ne réussissaient pas le cours étaient envoyés au Royaume-Uni par mer.⁷⁷

Pour ce qui est de la 31^e UEO, le souhait qu'avait exprimé l'état-major de l'Air britannique que les UEO soient situées à proximité des zones opérationnelles fit plus que se réaliser le 20 avril 1942, lorsque "la base devint d'abord opérationnelle". Un sous-marin ayant été signalé "dans la baie de Fundy, des bombes furent obtenues du 16^e X (Dépôt d'explosifs) et deux avions furent envoyés à sa recherche". Les sorties ne donnèrent peut-être aucun résultat, mais l'ambiance opérationnelle qu'elles créèrent était inestimable et les stagiaires canadiens acquéraient une expérience probablement tout aussi réaliste que celle que procuraient les UEO installées au Royaume-Uni.

Le 20 du mois et les jours suivants, au moins trois avions furent envoyés tous les jours à Dartmouth, où ils furent chargés de bombes et effectuèrent les exercices prescrits. Seize avions (sur les 74 de la Base) furent affectés à cette tâche et considérés comme pleinement opérationnels.

Cela permit de faire faire aux élèves des exercices de patrouille opérationnelle mais on

eut quelques difficultés à trouver des pilotes-cadres pour les accompagner, en raison du manque de personnel affecté à l'entraînement intensif déjà en cours à la Base.⁷⁸

Un précédent avait été tout ce qu'il fallait pour démontrer la pertinence de situer les UEO loin d'une zone opérationnelle. La seconde UEO à traverser l'Atlantique commença à arriver à Patricia Bay, en Colombie-Britannique, au début du mois d'août 1941, mais, apparemment, on avait déjà abandonné l'idée d'utiliser les UEO juste pour entraîner des équipages du *Ferry Command* dans des avions américains. La 32^e UEO fut désignée comme unité de torpillage et de bombardement et équipée de Bristol Beaufort conçus (et fabriqués) en Grande-Bretagne. Cela occasionna toutes sortes de retards dans la fourniture d'avions et de pièces de rechange, et l'unité fut incapable de commencer quelque entraînement que ce soit avant le 5 décembre, et même alors, il ne s'agit que d'entraînement de conversion de pilotes. Les autorités espéraient commencer l'entraînement opérationnel avec des équipages complets avant le 1^{er} janvier 1942,⁷⁹ mais quand les Japonais attaquèrent Pearl Harbor, toutes les activités d'entraînement cessèrent pendant que l'unité se tint prête à remplir des fonctions opérationnelles. Au 19 décembre, lorsque le vent de panique était tombé et que l'entraînement avait pu reprendre, le personnel d'instruction avait effectué trente-six sorties opérationnelles. Ainsi que nous le verrons au 11^e chapitre, il n'y eut aucun contact avec l'ennemi.⁸⁰

En raison des craintes que suscitaient les intentions et les moyens d'action des Japonais, une force de première ligne, composée de Beaufort, fut maintenue en état d'alerte à Patricia Bay durant les douze mois qui suivirent, pendant que des Handley Page Hampden – un autre avion de conception britannique, dont quelques exemplaires furent fabriqués au Canada – prirent leur relève. On commença à dispenser un peu d'entraînement opérationnel à la date prévue, en janvier 1942, mais à cause de la lenteur des livraisons et du manque inévitable de pièces de rechange, les Hampden ne jouèrent pas un rôle important avant le mois de juin. Lorsqu'ils entrèrent finalement en service, les taux d'accident furent excessivement élevés et la qualité de l'instruction fut vraiment en deçà de ce qu'elle aurait pu être. Le Hampden, qui était conçu comme un bombardier moyen volant à haute altitude, était plus rapide et plus maniable que la plupart des appareils du même type, mais il n'était pas équipé de doubles commandes, ce qui était un grave inconvénient lorsque l'on apprenait à des hommes à plonger presque au ras des vagues et à lancer ensuite une torpille de 1 600 livres (725 kg). Qui plus est, "aucun des officiers faisant partie du personnel de cette UEO n'avait déjà lâché une torpille d'un Hampden en situation opérationnelle", signala le commandant de l'unité à la fin de 1942.⁸¹ Néanmoins, la 32^e UEO devint et demeura la principale source de remplacement d'équipage pour les trois escadrons de torpillage et de bombardement du *Coastal Command* qui étaient stationnés au Royaume-Uni, soit le 144^e Escadron (RAF), le 408^e Escadron (ARC) et le 455^e Escadron (RAAF).

La 34^e UEO, constituée comme unité de bombardiers légers équipée de Lockheed Ventura, commença ses activités à Pennfield Ridge, au Nouveau-Brunswick, en juin 1942. La 2^e ENA avait quitté Pennfield Ridge à cause de la

pluie et du brouillard persistants qui enveloppaient la base; c'était une bizarrerie de la nature qui, dans des limites raisonnables, en faisait un endroit particulièrement approprié pour les équipages qui s'entraînaient en vue d'effectuer des opérations à partir du Royaume-Uni. Mais à cause des conditions atmosphériques défavorables, conjuguées à une pénurie d'instructeurs et de Ventura à doubles commandes, et d'une pléthore de problèmes d'entretien, la première promotion de pilotes n'effectua le premier mois que 25 p.c. des heures de vol prévues. Lorsque les premiers équipages complets terminèrent le cours, ils n'avaient fait aucun vol nocturne longue distance "en raison du manque d'appareils à double commandes dans la section de conversion", et n'avaient effectué aucun exercice de tir air-air à cause d'un "manque de dispositifs de remorquage et aussi à cause du fait que les appareils de remorquage disponibles – des Lysander – sont trop lents pour ce travail".⁸² Cela importait peu. La RAF n'aimait pas les Ventura et seuls trois escadrons opérationnels furent équipés de ces appareils. En général, les diplômés de la 34^e UEO qui étaient affectés au Royaume-Uni se rendaient dans des UEO équipés de Boston ou de Wellington après leur arrivée dans ce pays et ils étaient par la suite versés dans des escadrons utilisant ces types d'appareils.

La quatrième et dernière UEO de la RAF à être transférée au Canada fut la 35^e, qui ouvrit ses portes à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, en mai 1942 et "lâcha" ses premiers équipages le 1^{er} août. À l'instar de la 31^e UEO, il s'agissait d'une unité de reconnaissance côtière équipée de Hudson, mais il semble qu'elle ait connu bien moins de problèmes ce qui reflétait la force grandissante des Alliés sur le plan des effectifs et du matériel. Au milieu de l'année 1942, le Hudson était un avion très répandu; les pièces de rechange étaient facilement disponibles et son entretien fut dès le début plus facile et s'améliora progressivement. La plupart des instructeurs affectés à l'unité avaient effectué un tour de service opérationnel au sein du *Coastal Command* et avaient une expérience des Hudson. Faisant rapport sur la qualité de l'entraînement en novembre 1942, le directeur de l'entraînement à l'*Air Ministry* conclut que "les équipages (provenant de la 36^e UEO) sont d'un niveau très satisfaisant pour ce qui est du pilotage du Hudson et des tâches de navigation et de reconnaissance générale".⁸³

Après l'entrée en vigueur de l'accord révisé concernant le PEACB, à l'été de 1942, toutes les écoles et UEO de la RAF se trouvant déjà au Canada furent rapidement intégrées au Plan; elles conservèrent leur identité et leur désignation de la RAF mais relevèrent de l'ARC pour ce qui est de l'administration et de la comptabilité, ainsi que de l'entraînement au pilotage. Entre temps, les premiers escadrons américains étaient arrivés au Royaume-Uni en mai 1942 et il était probable qu'ils seraient suivis de nombreux autres; il fut donc évident que l'espace aérien et les installations au sol dans ce pays allaient certainement devenir très encombrés. Quels que fussent les mérites théoriques de situer les UEO à proximité du théâtre d'opérations où leurs diplômés seraient susceptibles d'être employés, il n'y aurait bientôt plus de place pour le faire. Il faudrait en tout 127 aérodromes dont certains étaient à ce moment utilisés par la RAF et d'autres restaient encore à construire, pour pouvoir accueillir la Huitième Aviation des

États-Unis.*⁸⁴ Lorsque les forces aériennes du Commonwealth eurent besoin d'autres UEO, il fallut les établir à l'extérieur du Royaume-Uni; celles que l'on créerait au Canada relèveraient de l'ARC et seraient identifiées en conséquence.⁸⁵

Paradoxalement, peut-être, la première unité du genre qui fut établie en vertu de l'accord révisé n'était pas réellement nécessaire. Lorsque la 1^{re} UEO, de chasse de l'ARC fut formée le 14 juillet 1942, le nombre de pilotes de monomoteurs de chasse sortant des UEO au Royaume-Uni excédait déjà la demande.⁸⁶ Vraisemblablement (il semble n'exister aucune pièce documentaire directe à cet effet), l'ARC désirait établir une UEO de chasse pour être vraiment considérée comme une aviation complète et équilibrée,⁸⁷ et donna pour prétexte qu'elle pouvait entraîner des pilotes pour les douze escadrons de chasse additionnels de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada que le Cabinet avait approuvés en mars 1942, de même que tous remplacements nécessaires. Cependant, même les escadrons supplémentaires dont il était question dans les plans d'expansion existants pouvaient difficilement absorber plus de dix-huit ou vingt pilotes par mois. Le nombre prévu de pilotes sortant de la première UEO était de quarante-cinq par mois et, bien que ce chiffre ne fût jamais atteint, l'unité sortit en moyenne, au cours de l'année 1943, quarante pilotes par mois, ayant tous fait leur entraînement dans des Hawker Hurricane fabriqués au Canada.⁸⁸ Les diplômés de cette unité étaient pour la plupart envoyés outre-mer, où ils poireautaient pendant des mois dans les unités de pilotes de chasse ou se "convertissaient" au pilotage de multi-moteurs. Il est maintenant facile de voir que, dans le contexte canadien, une UEO de chasse complète n'était pas justifiée. Elle utilisait des hommes et du matériel qui auraient été mieux employés ailleurs. Le mieux que l'on puisse dire en sa faveur est qu'elle occupa un nombre considérable de diplômés d'EPM qui, autrement, seraient restés au Canada sans avoir rien à faire. Toutefois, la décision de créer une organisation complexe plutôt qu'une entité moins ambitieuse – une section dans une UEO de bombardement, par exemple – était caractéristique de la politique que l'ARC appliquait en 1942. L'effectif de guerre affecté à la défense du Canada revêtait une importance exagérée aux yeux de l'état-major de l'Air, et ce, pour des motifs que nous analyserons au chapitre suivant.

À la fin de 1943, une nouvelle demande de pilotes de monomoteurs de hautes performances commença à fournir un débouché pour une partie de l'important surplus de cette catégorie de pilotes qui s'accumulait au Royaume-Uni. La RAF, devant la preuve irréfutable de la valeur et de l'importance de la fourniture d'un appui aérien étroit aux forces terrestres – preuve acquise en Méditerranée – s'était accommodée finalement, bien qu'à contrecœur, du besoin d'inclure dans ses forces aériennes tactiques un important élément de chasseurs-bombardiers et de chasseurs lance-fusées. Cela nécessiterait un entraînement spécialisé bien différent que recevaient habituellement les pilotes de chasse, même si les spécialistes de l'appui terrestre auraient encore besoin d'une certaine compétence dans les techniques du combat aérien. Au mois de juin, quelqu'un proposa

* U.S. *Eighth Air Force*

que la 1^{er} UEO s'attache à former des pilotes pour “soutenir l’armée”, mais les autorités britanniques pressentirent que cela poserait des difficultés. Une telle spécialisation ne serait pas “souhaitable. . . à l’heure actuelle, [parce que] cela aurait pour résultat de “canadianiser” toutes les opérations de soutien de l’armée”.⁸⁹ Au lieu de cela, “tous les escadrons de chasse opérant de jour devraient connaître le rôle des chasseurs de soutien de l’armée” et le *Fighter Command* préférerait “inclure quelques notions de soutien de l’armée dans toutes les UEO équipées de Spitfire et considérablement plus dans les UEO équipées de Hurricane”. Quant aux diplômés de la première UEO, ceux “qui n’ont pas encore servi dans un escadron canadien au Canada, devraient être répartis entre les UEO [du Royaume-Uni] et suivre un cours d’acclimatation d’une durée d’un mois, comprenant 25 heures de vol. Cela présenterait l’avantage d’inculquer aux pilotes d’UEO canadiennes les notions les plus récentes qui étaient enseignées dans les UEO et atténuerait aussi les problèmes d’entretien de chaque UEO en diminuant les admissions”.⁹⁰

L’ARC donna suite à ces suggestions en établissant un autre stage de seize semaines dans les UEO quand le programme fut étendu pour englober l’utilisation de roquettes air-sol et les bombardements en piqué. “À titre de mesure temporaire. . . ‘le cours doit être prolongé à douze semaines et une instruction sur l’utilisation de roquettes sera ajoutée dès que l’équipement nécessaire sera disponible’. . . En outre un cours de quatre semaines, qui portera entre autres sur la tactique avancée. . . doit être ajouté”.⁹¹ Les élèves devaient passer deux semaines de ce cours avancé au Camp Borden, pour découvrir au sol comment les formations blindées étaient équipées, organisées et utilisées et obtenir un petit aperçu des possibilités d’appui aérien rapproché, ainsi que deux autres semaines à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, sur le tir air-sol, les vols en formation longue distance et à basse altitude, et – sinistrement – des exercices d’évasion.⁹²

Le sursis fut bref. Même si les escadrons de chasseurs-bombardiers et de chasseur lance roquette allaient subir de lourdes pertes durant les premiers mois de la campagne dans le nord-ouest de l’Europe, le surplus de pilotes de chasse qualifiés qui se trouvaient dans le système était tel qu’au mois d’août 1944, l’*Air Ministry* ne voulait plus en accepter du Canada. L’effectif de guerre affecté à la défense du Canada ne pouvait absorber que six remplacements par mois. Le maréchal de l’Air Robert Leckie (qui, le 1^{er} janvier 1944, avait succédé à Lloyd Breadner en tant que chef canadien de l’état-major de l’Air) chercha désespérément un moyen d’empêcher la fermeture de l’UEO de chasse, mais dut finalement se rendre à l’évidence; les “remplacements destinés à nos escadrons affectés aux opérations de l’hémisphère ouest ne justifient pas le maintien de l’école, même à l’échelle la plus petite possible”.⁹³ La 1^{re} UEO ferma ses portes le 28 octobre 1944.

À cette époque, une grande partie des activités de l’organisation d’entraînement s’était arrêtée. En octobre 1943, quand le conseil de surveillance du PEACB avait étudié, à sa réunion mensuelle régulière, une demande de l’*Air*

* *Army Support*

Ministry pour que le plan soit encore étendu afin de former un nombre additionnel de soixante-dix pilotes et cent trente-six navigateurs toutes les deux semaines et de cent dix-sept bombardiers aériens toutes les six semaines, Sir Patrick Duff, le haut-commissaire adjoint de Grande-Bretagne, prit tout le monde par surprise lorsqu'il déclara que les Britanniques voulaient maintenant que les arrangements s'arrêtent temporairement pendant qu'ils réévaluaient leurs besoins.⁹⁴ Ensuite, en décembre, vint la nouvelle que "l'*Air Ministry* du Royaume-Uni a maintenant indiqué que le nombre de pilotes émanant du programme d'entraînement interallié [existant] peut être diminué".⁹⁵

Les pilotes étaient le cœur même du Plan, et il devenait évident que les Britanniques n'avaient qu'une très vague idée de la quantité de membres d'équipage aérien dont ils disposaient réellement, du nombre de ceux qui étaient à l'entraînement ou du nombre de ceux qui étaient maintenant nécessaires. Ils s'étaient appuyés jusque là sur le principe raisonnable que plus le Plan pouvait former de membres d'équipage, mieux ce serait, et qu'ils ne pourraient en avoir trop. Cependant, un examen rapide révéla maintenant que non seulement ils pourraient en avoir trop, mais c'était bel et bien le cas. La supériorité aérienne quasi complète qui avait été établie signifiait que les taux de pertes étaient maintenant bien en deçà des prévisions, et la *Luftwaffe* s'affaiblissait progressivement. L'opération *Overlord* – nom de code donné à l'invasion du nord-ouest de l'Europe – restait encore à venir, mais il semblait peu vraisemblable que les taux de pertes augmentent de nouveau.

En février 1944, Harold Balfour, le sous-secrétaire d'État à l'Air de la Grande-Bretagne, et Sir Peter Drummond, le responsable du personnel au sein de la RAF, furent envoyés à Ottawa pour négocier d'importantes réductions du nombre de diplômés sortant des écoles. C'était une affaire délicate, qui nécessitait des évaluations de l'effet de ces normes sur l'économie canadienne, sur l'enthousiasme de la population à l'égard de la poursuite de la guerre – qui était encore loin d'être gagnée au sol – et sur le moral des hommes qui suivaient le programme d'entraînement de membres d'équipage aérien, ou qui étaient sur le point de le faire. Toutefois, après bien des discussions avec le gouvernement canadien, un accord fut conclu pour réduire le Plan d'environ 40 p. c. au cours de l'année suivante.⁹⁶ Il est probable que le seul événement qui aurait pu entraîner une révision à la hausse aurait été l'apparition chez les Allemands d'une arme aérienne nouvelle et exceptionnellement dévastatrice. Même les nouveaux avions-fusées et turbo-réactés que les Allemands commencèrent à utiliser ne parvinrent pas à infliger les dommages qu'ils auraient pu faire en raison du succès de l'offensive de bombardement des forces alliées.⁹⁷ La demande de nouveaux équipages aériens continua donc à flétrir. Le 27 juin 1944, dans une lettre qu'il écrivit au maréchal de l'Air Leckie, Drummond reconnut "que nous sommes allés aussi loin que possible pour ce qui est de prolonger les cours et de mettre sur pied des cours spéciaux et que si d'autres surplus se produisent... alors nous ne pouvons plus nous permettre de les garder mais devons les affecter aux catégories où ils peuvent être facilement utilisés, ou même à des fonctions au sol dans les forces aériennes ou en dehors de celles-ci. . .".⁹⁸

Power et Balfour avaient effectué leur réduction de 40 p.c. en prenant pour

base un élément de 47 escadrons de l'ARC qui seraient affectés à la guerre contre le Japon, guerre qu'il resterait encore à gagner après avoir remporté la victoire en Europe. Toutefois, le gouvernement était en train de diminuer discrètement la contribution proposée à la guerre du Pacifique et il était évident que, pour cette guerre-là aussi, l'ARC disposait déjà d'assez de membres d'équipage aérien. Il restait encore quelques obligations auxquelles il fallait satisfaire, relativement à l'entraînement de stagiaires de la RAF, mais les autres *dominions* n'avaient plus besoin des installations canadiennes pour former leurs propres effectifs réduits. Le 19 octobre 1944, le gouvernement décida que le Plan prendrait fin à la date d'échéance de l'accord en vigueur, soit le 31 mars 1945. Toutes les admissions que l'ARC avait faites pour les cours qui ne seraient pas terminés à cette date furent annulées sur-le-champ. Les élèves qui se trouvaient déjà dans le système et qui avaient passé l'étape de l'EPA termineraient leurs cours, mais les élèves des EPA et les 4 200 futurs membres d'équipage aérien de 17 ans qui se trouvaient dans les dépôts des effectifs furent promptement libérés afin d'être ultérieurement enrôlés (soit volontairement soit obligatoirement) dans l'armée, qui avait encore désespérément besoin du genre d'hommes en parfaite condition physique et relativement bien instruits que l'aviation amassait avec tant de soin.⁹⁹ L'Australie et la Nouvelle-Zélande cessèrent d'envoyer des stagiaires au Canada en octobre 1944 et attachèrent plutôt à alimenter leurs propres forces dans le Pacifique; leurs diplômés rentrèrent au pays, à l'exception du petit nombre de ceux qui étaient encore nécessaires pour remplacer les pertes subies en Europe par les escadrons visés à l'article 15 de l'Accord.¹⁰⁰

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Canada prit fin en mars 1945; de ses écoles étaient sortis 131 553 des 159 340 stagiaires qui y étaient entrés. Le chiffre total comprenait 42 110 membres d'équipage aérien de la RAF (y compris les ressortissants des pays alliés), 9 606 Australiens et 7 002 Néo-Zélandais; le nombre de diplômés de l'ARC fut de 72 835 sur 91 166 recrues, dont 25 747 pilotes, 12 855 navigateurs, 6 659 bombardiers aériens, 12 744 radionavigants (mitrailleurs aériens), 12 917 mitrailleurs aériens et 1 913 mécaniciens de bord.¹⁰¹ Toutefois, le PEACB n'avait pas été sans faute. Le Plan avait éprouvé des difficultés principalement parce que, les deux premières années, son taux d'expansion n'avait pu être concilié avec des normes d'entraînement élevées. La disponibilité limitée d'instructeurs bien chevronnés, les pénuries inévitables d'équipement et les erreurs humaines de jugement sont des facteurs qui contribuèrent tous à entraver son développement.

Nous ne saurons jamais combien de pertes auraient pu être évitées dans la guerre aérienne si les normes d'entraînement avaient été plus élevées. Mais on pourrait tout aussi bien demander combien d'autres auraient pu se produire, tant dans les airs qu'au sol, si le fait d'insister sur des normes élevées avait mené à une diminution du nombre des diplômés? Et quel effet cela aurait-il eu sur le cours de la guerre dans son ensemble si l'imposition de limites à la fourniture de membres d'équipage aérien avaient restreint l'offensive des bombardiers stratégiques, entravé les opérations anti-sous-marines dans l'Atlantique Nord, ou limité l'appui aérien apporté aux forces terrestres dans les campagnes menées en Italie et dans le nord-ouest de l'Europe? Il est impossible de répondre à ces

questions. Il est évident, toutefois, qu'en dépit des imperfections dont souffrit au début le PEACB, le nombre de diplômés contribua de façon importante à établir la supériorité aérienne des forces alliées à une époque où *Festung Europa** semblait inexpugnable par voie de terre. La qualité des équipages aériens allemands diminua au cours de la guerre (surtout les deux dernières années) tandis que le niveau des diplômés du PEACB s'accrut progressivement sans subir de pertes correspondantes sur le plan quantitatif.

* "Forteresse Europe"

TROISIÈME PARTIE

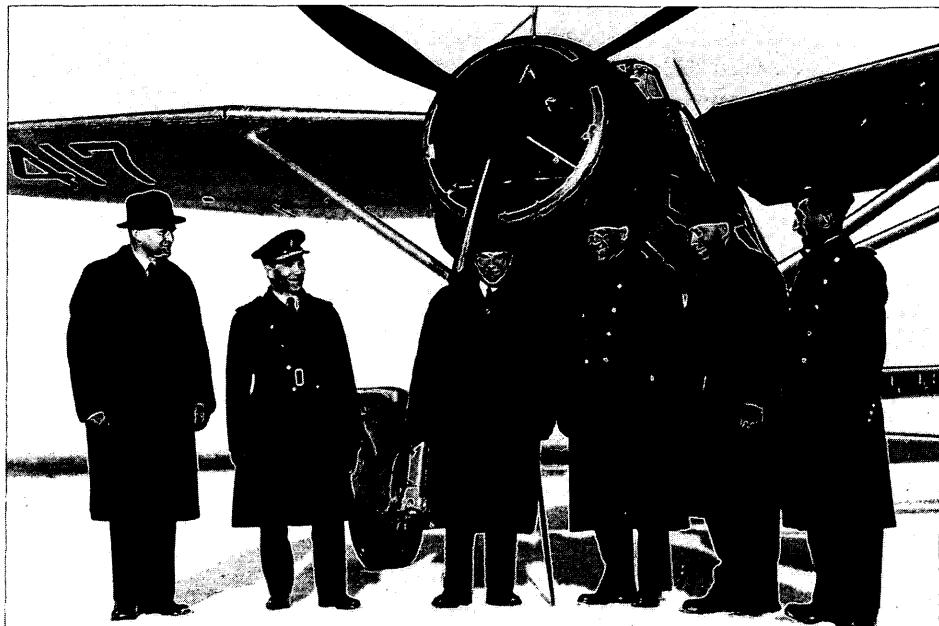
La défense aérienne du Canada, de 1939 à 1945



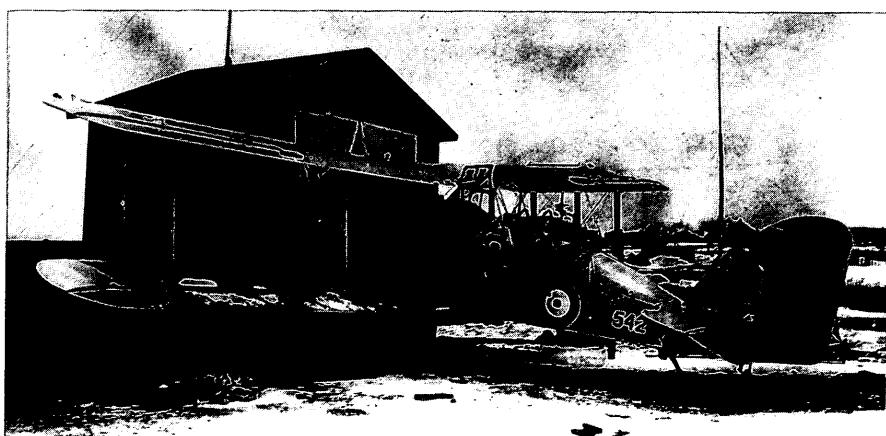
Ian Mackenzie, ancien ministre de la Défense nationale, sur le point de monter à bord d'un Grumman Goose, en 1939. (PA 63538)



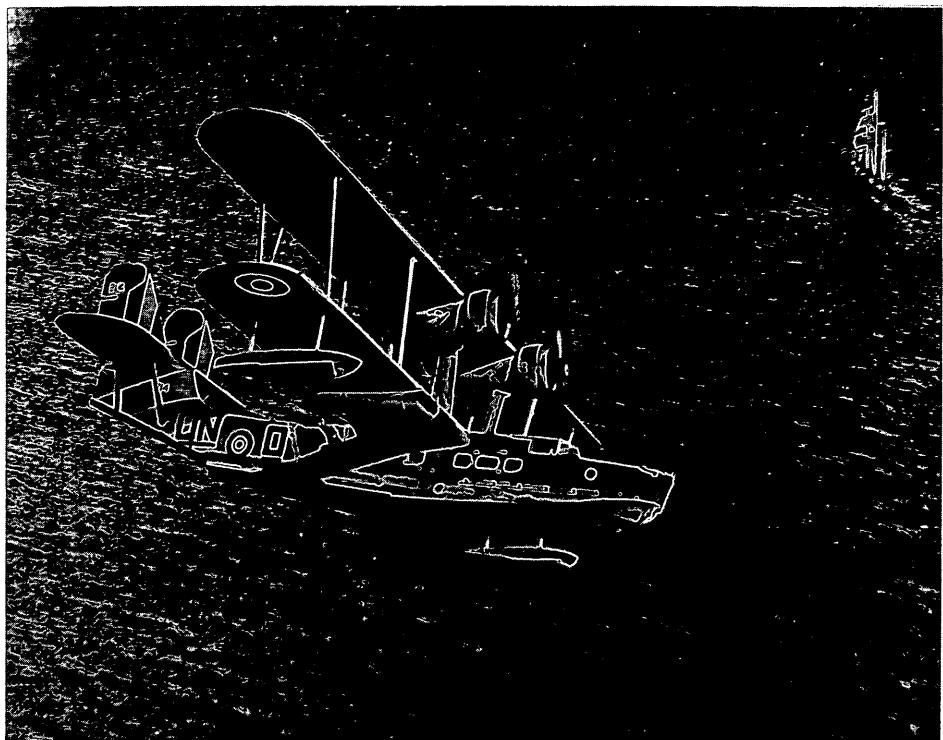
Équipage au sol du 8^e Escadron (BR) s'affairant sur un Northrop Delta à Sydney (Nouvelle-Écosse) au cours de l'hiver 1940-1941. Les Delta furent remplacés par les Bristol Bolingbroke dont on peut voir un modèle à gauche de la photo. (RG 20608-1)



Départ vers l'Europe du 110^e Escadron (CA) de la station de l'ARC à Rockcliffe (Ontario), au printemps 1940; de gauche à droite: K.S. MacLachlan, sous-ministre de la Défense nationale (air); le vice-maréchal de l'air G.M. Croil, chef de l'état-major de l'air; le Premier ministre W.L.M. King; le commandant d'escadron W.D. Van Vliet; N. McL. Rogers, ministre de la Défense nationale; et le lieutenant-colonel d'aviation A.J. Ashton. (PA 63634)



Ce Westland Wapiti, aéronef utilisé à toutes les sauces au cours de la Première Guerre mondiale, était toujours en service en mars 1940 au 10^e Escadron (BR) de Halifax (Nouvelle-Écosse). Son nez était recouvert d'un hangar qui tenait le moteur au chaud et au sec pendant l'hiver. (PA 141379)



Un Supermarine Stranraer du 5^e Escadron (BR) survolant un voilier sur la côte est, le 3 avril 1941. (PL 2729)

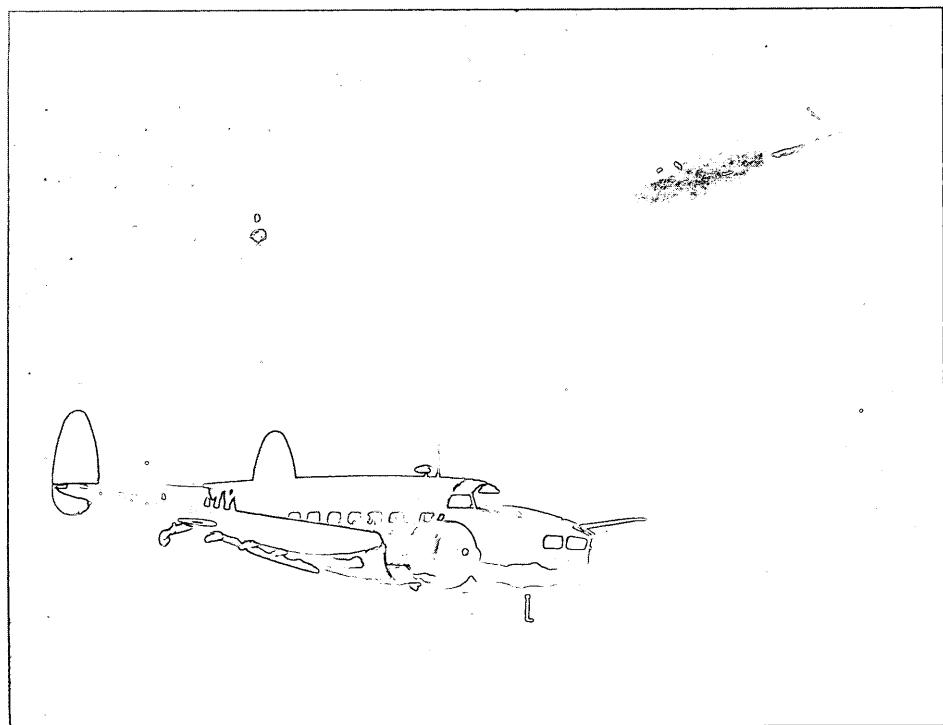


Rencontre d'un groupe d'officiers généraux de l'ARC et de la RAF, avec des fonctionnaires du *Ferry Command* de la RAF, à l'automne 1941. À l'extrême gauche, le maréchal de l'air L.S. Breadner; le maréchal de l'air W.A. Bishop, deuxième à gauche; à l'extrême droite, le vice-maréchal de l'air G.M. Croil et le deuxième en partant de la droite, le vice-maréchal de l'air E.W. Stedman. (PMR 85-54)



Des Grumman Goblin fabriqués au Canada – surnommés les “grosses grenouilles” – du 118^e Escadron (C) photographiés le 18 septembre 1941; ils ont été, pendant un certain temps, les seuls avions de combat de la Région aérienne de l'Est. (PL 5955)

Le commodore de l'air G.O. Johnson,
sous-chef de l'état-major de l'air, en 1941.
(PA 141377)



Un Lockheed Hudson Mk 1, le premier bombardier de reconnaissance contemporain obtenu par la Région aérienne de l'Est, est photographié au-dessus d'un bâtiment dragueur, en 1940. (PL 1183)



L'état-major de l'air est photographié avec d'autres officiers supérieurs de l'aviation, probablement à l'automne 1941. Assis, de gauche à droite, le commodore de l'air A.E. Godfrey, inspecteur général adjoint; le commodore de l'air A.T.N. Cowley, commandant de la 4^{eme} Région d'entraînement aérien; le vice-maréchal de l'air E.W. Stedman, directeur du génie aéronautique au Conseil de l'Air; le vice-maréchal de l'air G.M. Croil, inspecteur général; S.L. de Carteret, sous-ministre de la Défense nationale (air); C.G. Power, ministre de la Défense nationale (air); le vice-maréchal de l'air L.S. Breadner, chef de l'état-major de l'air; le commodore de l'air W.R. Kenny, responsable de la liaison canadienne du Conseil de l'Air, à Washington; debout, de gauche à droite, le commodore de l'air A.A.L. Cuffe, directeur de l'état-major de l'air au Conseil de l'Air; le commodore de l'air A.B. Shearer, commandant de la 2^{eme} Région d'entraînement aérien; le commodore de l'air G.V. Walsh, commandant de la 3^{eme} Région d'entraînement aérien; le commodore de l'air N.R. Anderson, général d'aviation commandant la Région aérienne de l'Est; le commodore de l'air G.E. Brookes commandant de la 1^{ere} Région d'entraînement aérien; le commodore de l'air C.M. McEwen, général d'aviation commandant le 1^{er} Groupe, Terre-Neuve; le commodore de l'air S.G. Tackaberry, directeur de la division de l'approvisionnement au Conseil de l'Air; le commodore de l'air G.O. Johnson, sous-chef de l'état-major de l'air; le vice-maréchal de l'air H. Edwards, directeur du personnel au Conseil de l'Air; et le commodore de l'air R. Leckie, directeur de l'entraînement au Conseil de l'Air. (PMR 82-152)



Le maréchal en chef de l'air Sir Charles Portal, chef de l'état-major de l'air, RAF, à droite, écoute les propos du commandant d'escadron S.A. Green, à gauche, au cours d'une visite à la 2^{eme} École de pilotage militaire, à Uplands; le chef de l'état-major de l'air canadien, le maréchal L.S. Breadner est attentif à la conversation.
(PL 6497)



Trois officiers supérieurs de l'ARC au cours d'une visite à la base de l'ARC de Trenton (Ontario) en 1941: les colonels d'aviation F.S. McGill, W.A. Curtis et J.L.E.A. de Niverville. (PL 5754)



Des pilotes du 118^e Escadron (C) au pas de course vers leurs appareils Kittyhawk, à Dartmouth, le 4 avril 1942. (PL 8353)



Noël 1942: le Père Noël arrive en Harvard au 1^{er} Escadron (CA) de Saint John (Nouveau-Brunswick). On aperçoit, à la partie supérieure, un Westland Lysander, le principal appareil utilisé pour toutes les opérations de collaboration avec l'artillerie côtière. (AH 67-5)



Le sergent-chef Kay Russell, de Vancouver, à la station de l'ARC de Rockcliffe. (PL 8963)



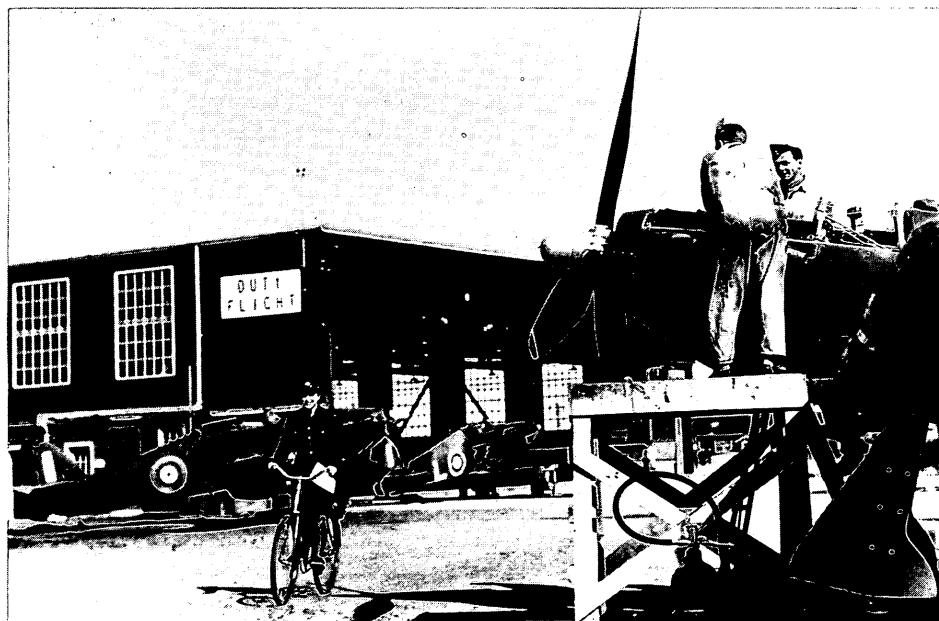
La défense aérienne de Terre-Neuve: des Hawker Hurricane du 127^e Escadron (C), à Gander, en décembre 1942. Ces Hurricane fabriqués au Canada se distinguaient par leur grande hélice de fabrication américaine sur laquelle on ne pouvait installer la coupole caractéristique que l'on retrouvait sur les Hurricane britanniques. (PL 14155)



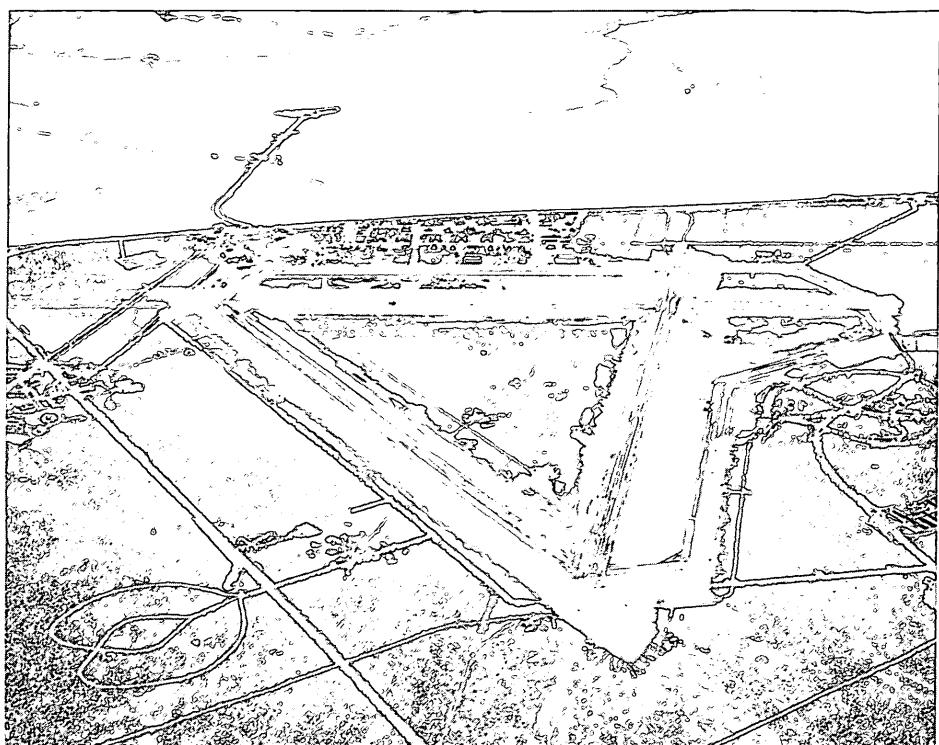
Le colonel d'aviation F.V. Heakes, directeur adjoint du personnel militaire au Conseil de l'Air, le 19 janvier 1942. (PL 6636)



Le commodore de l'air C.A. Ferrier, directeur du génie aéronautique au Conseil de l'Air, mars 1942. (PL 8176)



Une estafette passe à bicyclette devant des mécaniciens à l'oeuvre sur un Hurricane de fabrication canadienne au 133^e Escadron (C) de Lethbridge (Alberta), en septembre 1942. (PL 12324)



Goose Bay (Labrador), en juin 1943: maillon essentiel de la route aérienne transatlantique et aérodrome de dégagement pour les aéronefs des bases de Terre-Neuve. Les installations de l'ARC se trouvent à la partie supérieure de la photo et celles de l'U-SAAF, à droite. (RE 64-1720)



La "rue principale" de la station de l'ARC à Goose Bay (Labrador) en mai 1943. (PA 141356)



Étudiants en train de fabriquer des maquettes d'aéronefs dans une classe atelier d'une école de la région de Montréal, en juin 1942. (PL 9479)



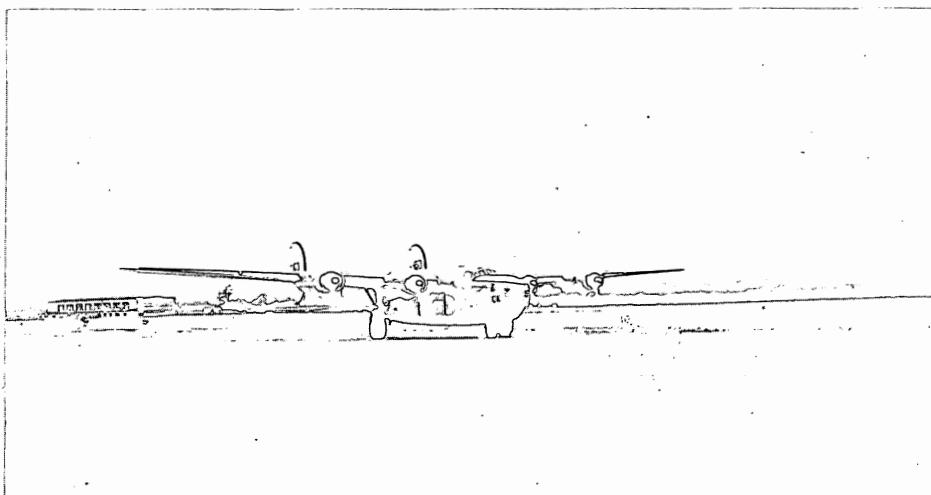
Deux femmes-signaleurs à la 2^{eme} École de pilotage militaire de Uplands, en octobre 1943. (PL 21486)



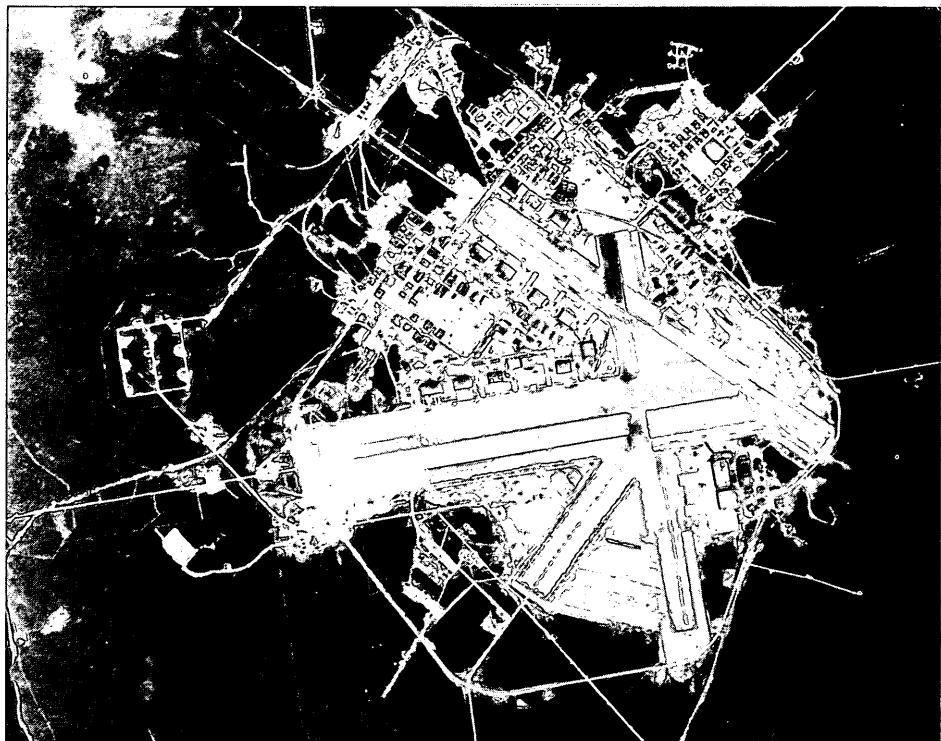
Entoileuses du Service féminin effectuant une couture piquée, à la 6^eme École de bombardement et de tir, à Mountain View (Ontario), en août 1942. (PL 9847)



Station de l'ARC de Yarmouth, le principal aérodrome opérationnel au sud de la Nouvelle-Écosse. On aperçoit également, à la partie supérieure, les installations de la 1^{re} École de tir de l'Aéronavale britannique. (PMR 77-208)



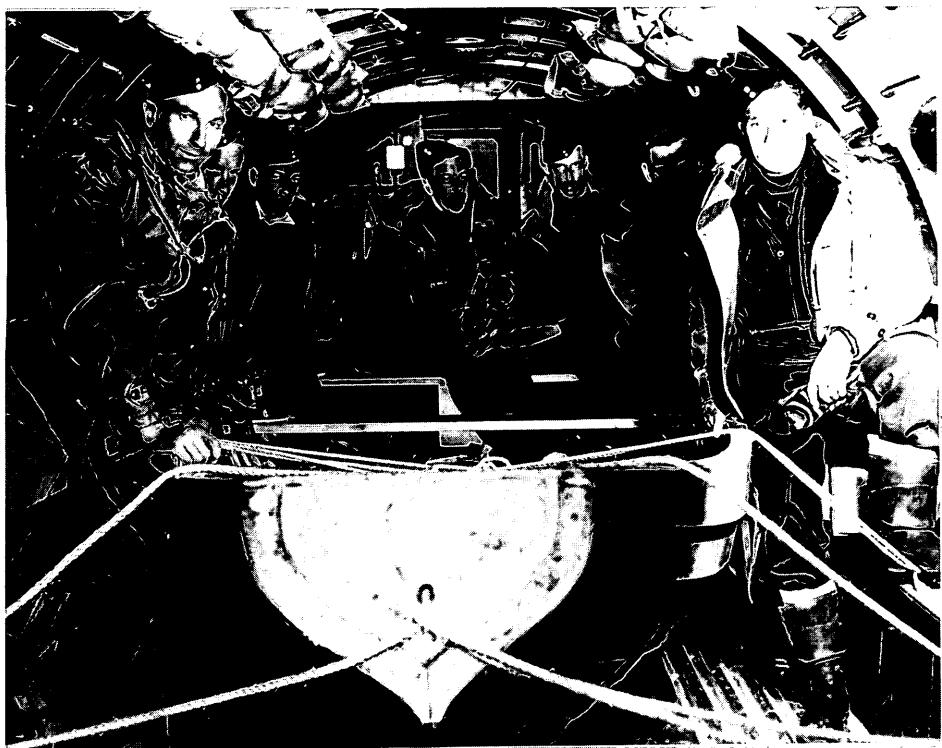
Un aéronef de transport Liberator du 168^e Escadron (TL), chargé du courrier destiné aux militaires outre-mer, se prépare à décoller de Rockcliffe. (PL 37627)



L'aérodrome de Gander (Terre-Neuve). Les aéronefs regroupés du côté américain du terrain d'atterrissement sont en route vers l'Europe, dans le cadre des opérations du *Ferry Command* de la RAF. (RE 64-1578)



Dans la mesure du possible, les équipes de sauvetage récupéraient les aéronefs écrasés, tel ce Ventura que l'on extirpe d'un boisé, en septembre 1943. (PL 20868)



Canot à glace du service maritime de L'ARC et son équipage dans la soute à cargaison d'un aéronef, en 1945. (PL 28529)



Le vice-maréchal de l'air R. Leckie à la veille de sa promotion à titre de chef de l'état-major de l'air, en janvier 1944. (PL 23609)

Le maréchal de l'air L.S. Breadner alors qu'il était le général commandant en chef de l'aviation, ARC outre-mer, en mars 1945. (PL 35325)

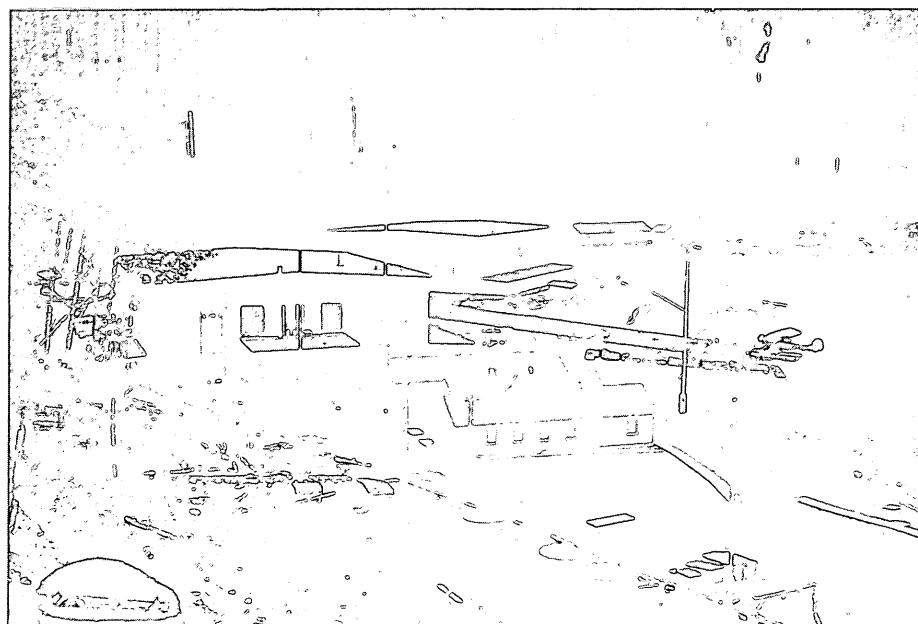


Un pigeon voyageur sur le point d'être lancé d'un Canso, en janvier 1944. Les pigeons constituaient un système de communication d'urgence hautement efficace. (PL 23625)





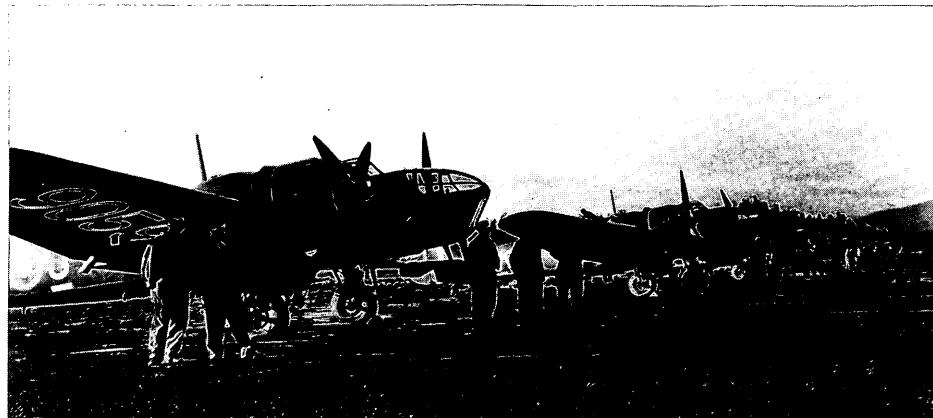
Aéronefs de guerre mis au rancart à Scoudouc (Nouveau-Brunswick), en juin 1945.
(PA 103048)



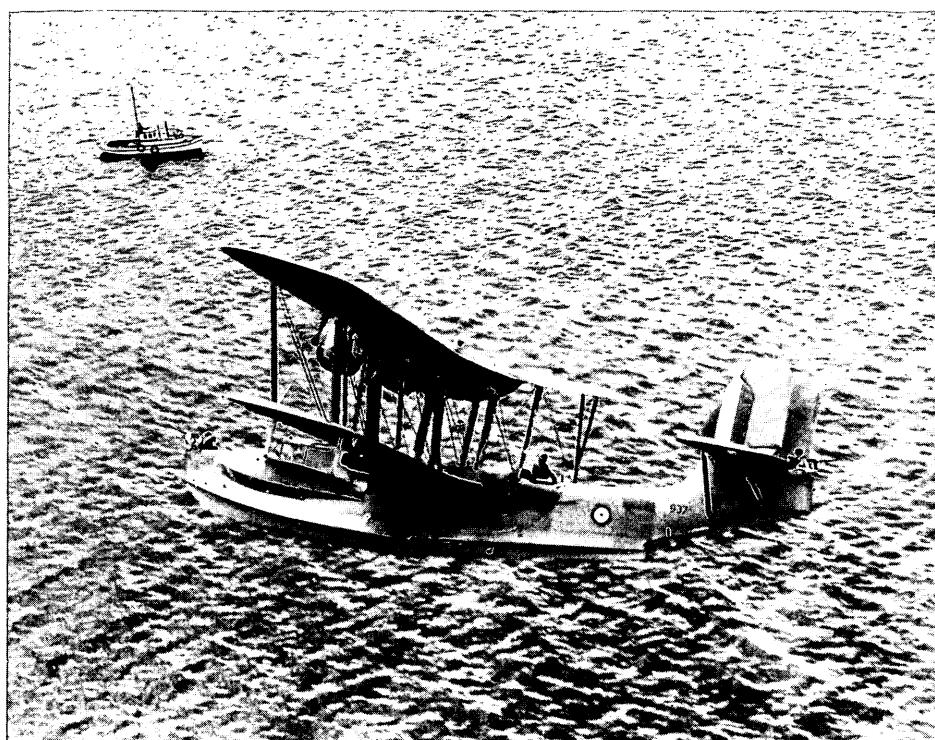
La station de l'ARC d'Alliford Bay (Colombie-Britannique), installée à l'abri dans l'anse Skidegate, constituait la station la plus à l'ouest du système de défense aérienne sur la côte du Pacifique. (PA 141383)



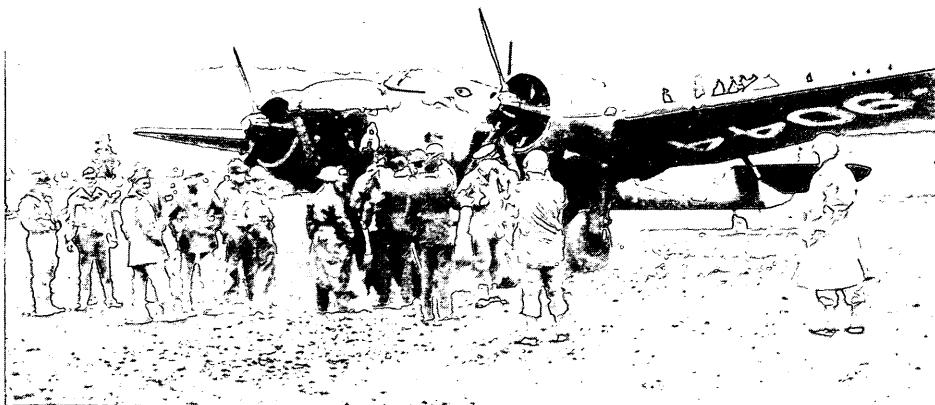
Le ministre de la Défense nationale (air), G.C. Power, deuxième à gauche, et le chef de l'état-major de l'air, le vice-maréchal de l'air L.S. Breadner, au centre, au cours d'une visite sur la côte ouest, en juillet 1941. Figurent également le colonel d'aviation F.V. Heakes, directeur adjoint du personnel militaire au Conseil de l'Air, à gauche, et le vice-maréchal de l'air L.F. Stevenson, général commandant la Région aérienne de l'Ouest, deuxième à droite. (RE 13833)



Aéronefs Bolingbroke du 115^e Escadron (C) à Patricia Bay (Colombie-Britannique), le 28 janvier 1942. On aperçoit, directement sous le fuselage, l'ensemble fusil-mitrailleur caractéristique de la version de combat du Bolingbroke. (PA 140638)



Un Supermarine Stranraer du 9^e Escadron (BR) de la Région aérienne de l'Ouest, en juillet 1942. Les trois postes de mitrailleur de l'aéronef sont occupés et l'on peut apercevoir des grenades sous-marines installées sous l'aile. (PL 9601)



Un Bolingbroke du 8^e Escadron (BR) suscite l'intérêt d'un groupe d'Américains préposés à l'entretien, à Seward (Alaska), au cours du déplacement de l'escadron vers Anchorage. (PMR 77-98)



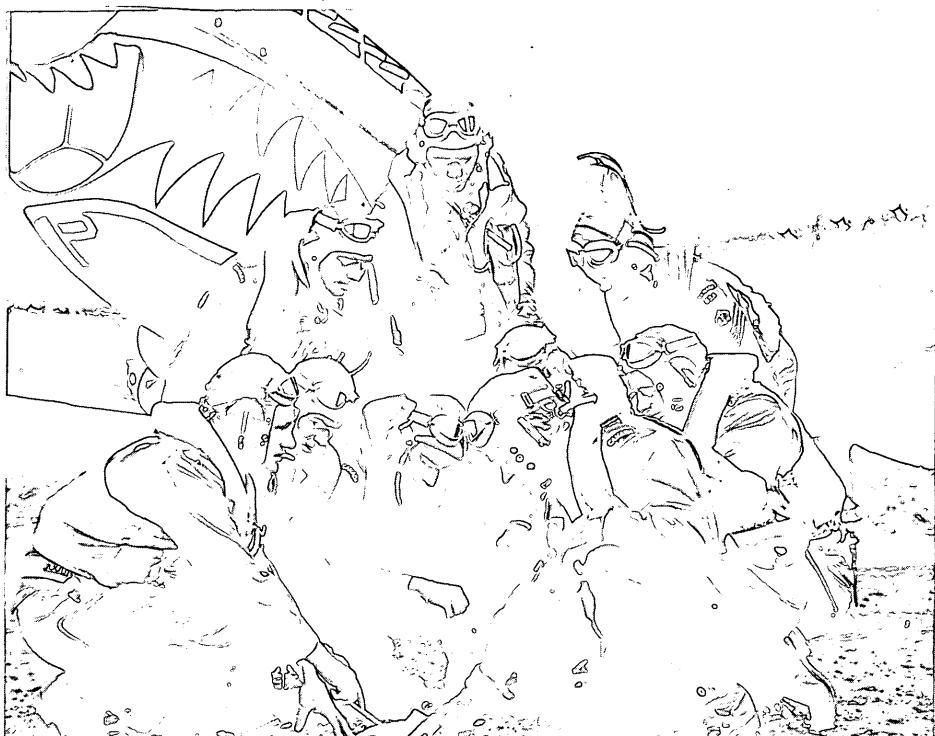
Des pilotes soviétiques affectés au transport d'aéronefs vers l'URSS posent en compagnie d'aviateurs alliés à Nome (Alaska), en 1942. (PMR 79-617)

Le secteur de maintenance des aéronefs de combat à Amnête Island (Alaska), en septembre 1942. La structure dénudée de l'une des tentes témoigne d'un incendie récent. (PA 140643)

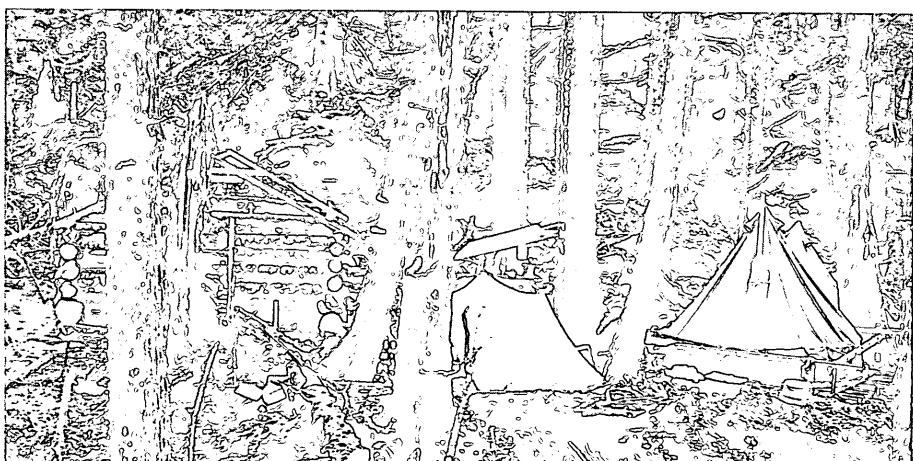


Cette photo du Service des relations publiques en temps de guerre, prise à Amnête Island, présente une salle d'alerte. On aperçoit un aéronef sur le tarmacadam à l'extrêmeur. (PA 140656)





Le capitaine d'aviation A. Grimmons, qui avait effectué des vols avec les escadrons de chasse de l'USAAF, donne des instructions à ses collègues pilotes du 14^e Escadron (C) avant une mission en Alaska, le 26 octobre 1942. On aperçoit l'un des Kittyhawk à queue de requin de l'escadron, au second plan. (PL 13098)



Un détachement de surveillance côtière de la station de l'ARC d'Alliford Bay (Colombie-Britannique) en phase initiale de construction, en septembre 1942. (PA 141360)



Le vice-maréchal de l'air L.F. Stevenson, photographié ici à titre de commodore de l'air au moment où il assumait le commandement de l'ARC outre-mer, fut rappelé de Grande-Bretagne en janvier 1942 pour prendre charge de la Région aérienne de l'Ouest, poste qu'il occupa jusqu'en juin 1944. (PL 4311)



Le commandant d'escadron K.A. Boomer, du 111^e Escadron (C), qui abattit un hydravion japonais Zéro au-dessus de Kiska, le 24 septembre 1942, la seule victoire aérienne du service territorial et la seule victoire d'un escadron de l'ARC contre les Japonais. Boomer fut tué le 22 octobre 1944 au cours d'une mission au-dessus du Nord-Ouest de l'Europe. (PMR 76-596)



Un Bolingbroke et une tente de travail du 8^e Escadron (BR) à Nome (Alaska), en 1942. C'était la station la plus septentrionale utilisée par un escadron de l'ARC pendant la guerre. (PMR 79-465)



Appareils Kittyhawk du 111^e Escadron (C), à Kodiak (Alaska), aux environs de 1942-1943. (PMR 80-197)

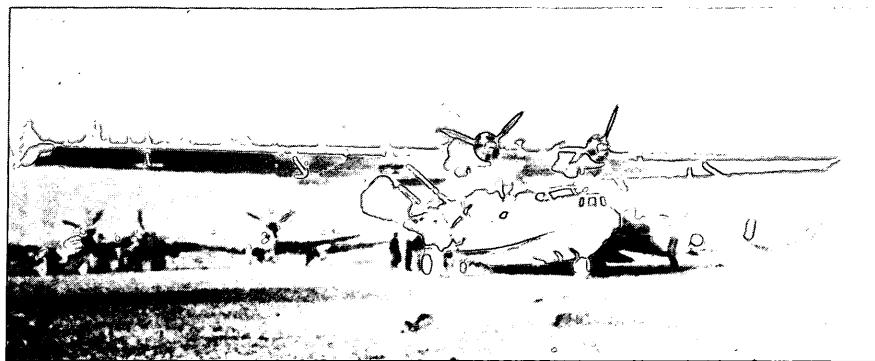
Le lieutenant-colonel d'aviation E.M. Reyno, commandant le 115^e Escadron, et le capitaine d'aviation R.A. Ashman font une promenade sur les fameux trottoirs de bois d'Annette Island. (PMR 79-568)



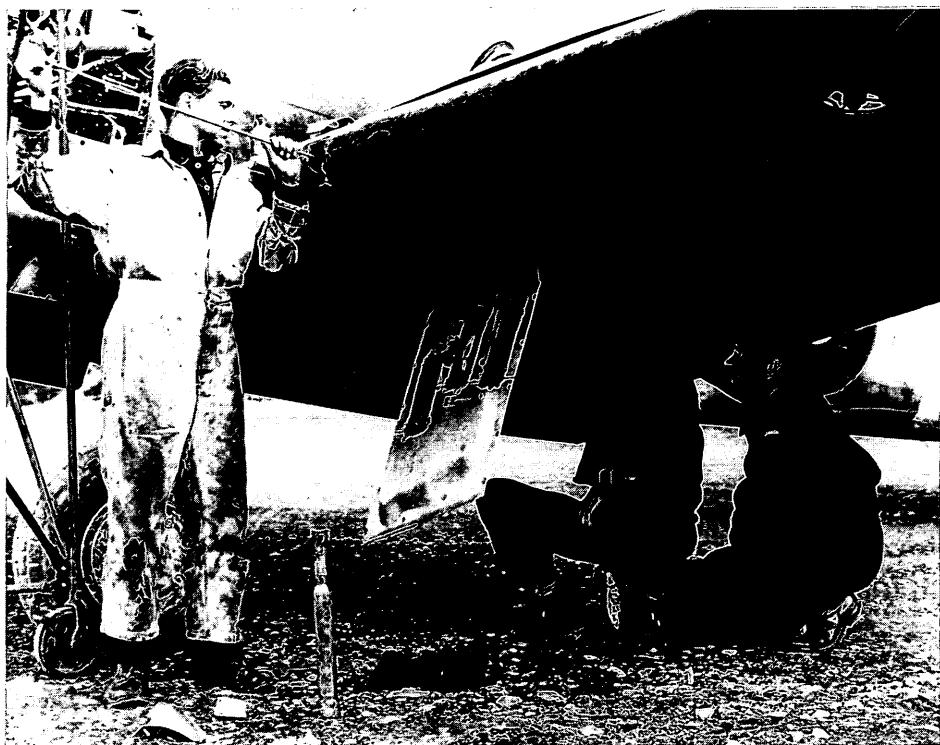
Un Bolingbroke de l'ARC, à Annette Island, au cours de l'hiver 1942-1943. (PMR 79-778)



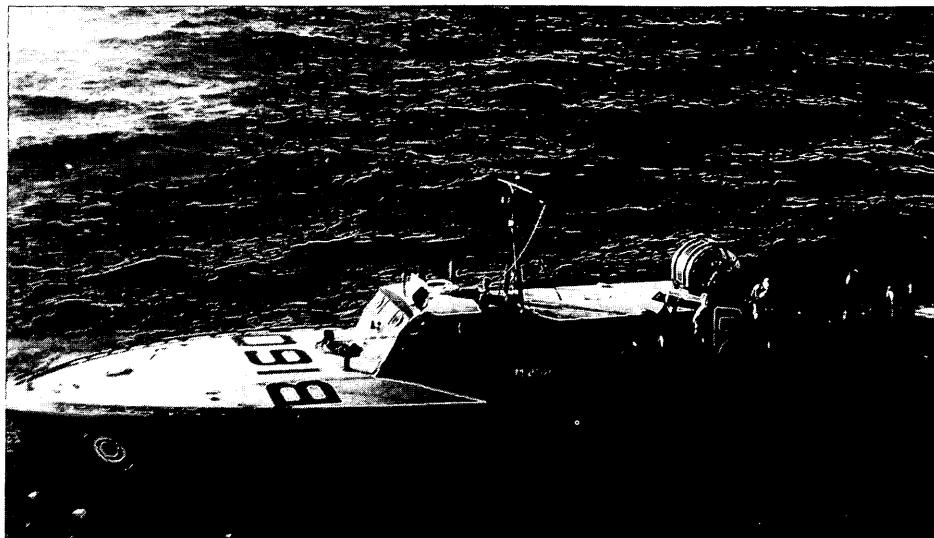
Un membre souriant du corps de repérage d'aéronefs occupé, pour l'instant du moins, à des besognes beaucoup plus terre-à-terre. Juin 1943. (PL 17189)



Un Canso "A" et des Kittyhawk du 14^e Escadron (C) cloués au sol par le brouillard, à Yakutat. Mars 1943. (PMR 76-382)



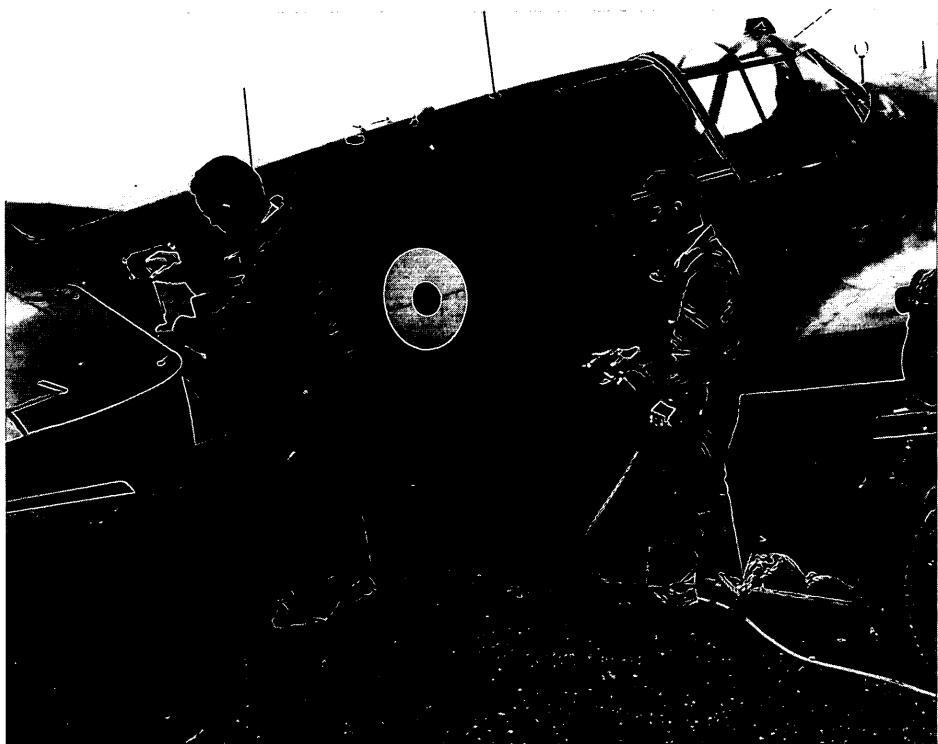
Des armuriers du 111^e Escadron (C) effectuent l'entretien des mitrailleuses .5" d'un P-40, à Kodiak (Alaska), en juin 1943. (PL 13129)



Une embarcation de sauvetage du service maritime cueille l'équipage d'un Anson tombé en mer, sur la côte ouest, en août 1943. (PL 23075)



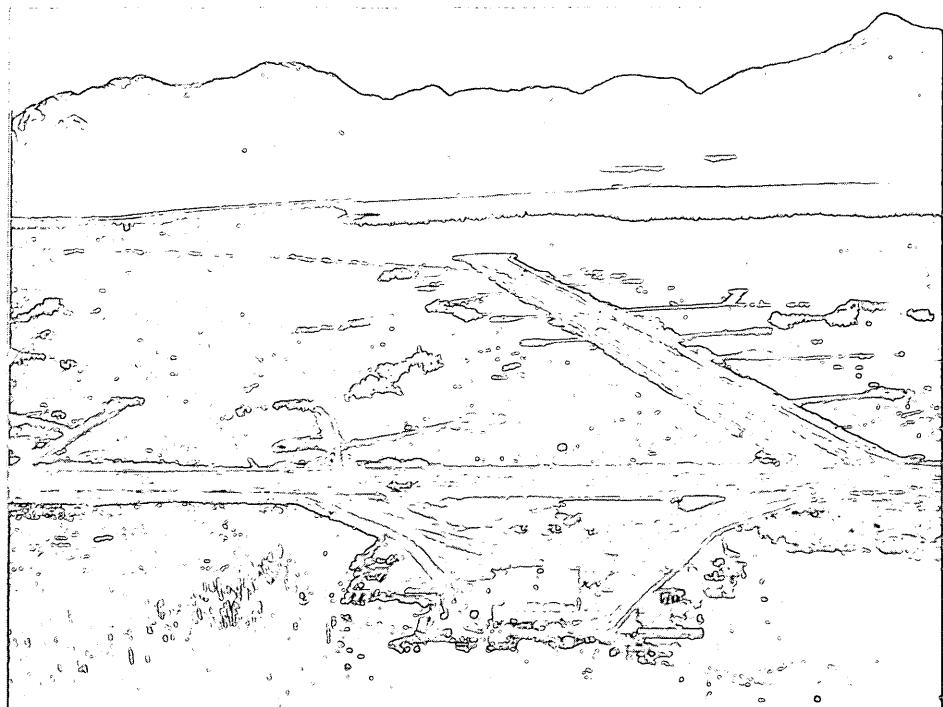
Des Kittyhawk, des Bolingbroke, un Harvard et un Beechcraft du 132^e Escadron (C) de Boundary Bay (Colombie-Britannique), en 1943. Cet escadron a connu une existence plutôt brève. (PMR 76-123)



Un équipage au sol en Alaska, probablement du 111^e Escadron (C), en train de peindre un numéro d'identification canadien sur un P-40 obtenu récemment de l'USAAF.
Septembre 1943. (PL 13146)



Le sergent Jim Chapman offrait un service de baignoire à ses collègues au cours de la campagne des Aléoutiennes, en 1943. Sur la photo, son client est le sergent D.D. Harris. (PL 13082)



Le terrain d'atterrisseage d'Annette Island était réputé pour son sol marécageux, son gravier dispersé sur les pistes et son manque total d'attrait; cette photo d'octobre 1943 en témoigne abondamment. (PA 140636)



Des P-40 américains, aux commandes desquels on retrouvait des pilotes du 14^e Escadron (C) et du 111^e Escadron (C) de l'ARC au cours de la campagne des Aléoutiennes, en attente et dispersés sur l'île Amchitka. (PMR 76-386)



Entretien d'un Kittyhawk sur le terrain, en Alaska, le 29 octobre 1943. (PL 13206)



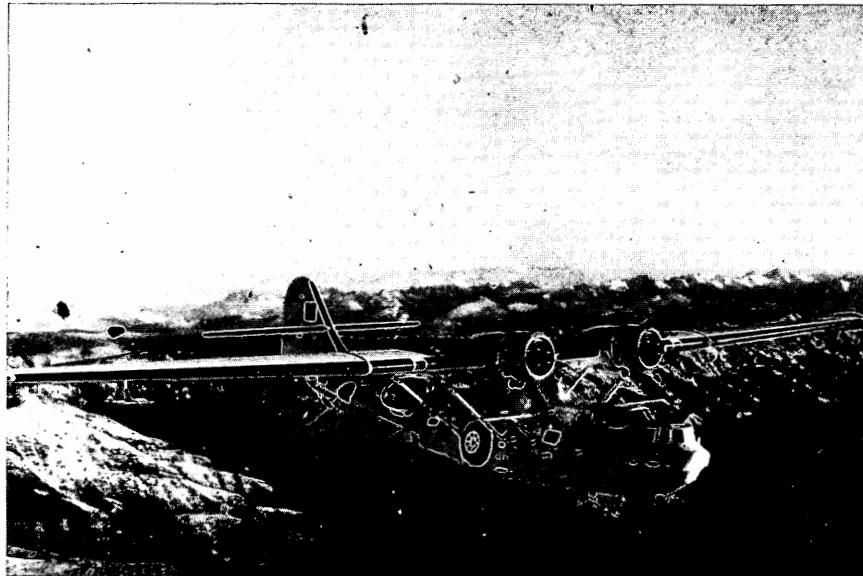
Tentes de l'ARC servant de logement à Fort Glenn (Alaska) à l'été 1943. Le paysage arctique offrait peu de protection contre les éléments ou contre l'ennemi. (PMR 80-248)



Un baraquement pour aviateurs sur l'île Umnak (Alaska), en 1943: la commodité l'emporte manifestement sur le décorum militaire. (PMR 79-538)



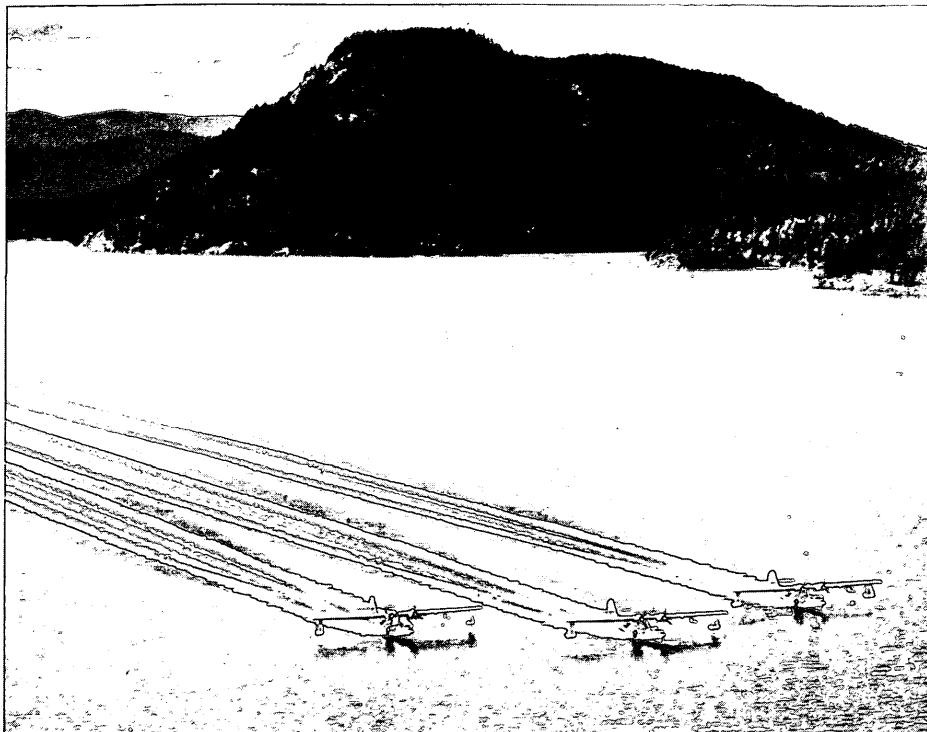
Un Canso "A" du 4^e Escadron (BR) de la Région aérienne de l'Ouest, sur la côte de la Colombie-Britannique, en novembre 1943. (PL 21933)



Un Canso en vol au-dessus des montagnes de la côte ouest. (PMR 77-14)



La station Tofino (Colombie-Britannique) de l'ARC, l'un des plus importants terrains d'atterrissement sur la côte ouest en temps de guerre. Au début de 1945, cette station assurait le soutien aux aéronefs de combat, aux bombardiers de reconnaissance et aux aéronefs qui assuraient une protection contre les montgolfières japonaises.
(PA 140651)



Appareils Canso de la Région aérienne de l'Ouest. (P 36716)



Appareils Ventura du 149^e Escadron (BR), bien alignés sur le tarmacadam, à Terrace (Colombie-Britannique), en 1944. (PA 139554)



Ces nombreux Canso "A" "désœuvrés", sur une base non identifiée de la Région aérienne de l'Ouest, en février 1945, illustrent bien le ralentissement des opérations et le surplus d'équipement au cours des derniers mois de la guerre. (PA 136642)

INTRODUCTION

La défense du territoire canadien fut la principale raison d'être de l'ARC après 1935. Les engagements outre-mer n'étaient pas vus d'un bon oeil et seuls quelques escadrons, destinés à appuyer un corps expéditionnaire de l'armée, figuraient dans les plans de l'ARC. Toutefois, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique devint la tâche principale aussitôt après que la Deuxième Guerre mondiale éclata, et les succès obtenus par les Allemands en Europe au cours de 1940 firent ressortir davantage l'importance de la puissance aérienne – le seul instrument d'envergure dont les Alliés disposèrent pour attaquer les centres stratégiques de l'Axe jusqu'au milieu de l'année 1943 – puissance qui créa une demande de plus en plus forte d'équipages aériens. La défense du Canada tomba maintenant au dernier rang des priorités, au dernier rang sur le plan des effectifs, des avions et d'autres équipements opérationnels. L'effectif de guerre affecté à la défense du Canada (EGADC) finit par devenir une force considérable, mais uniquement à un moment où le danger que des attaques fussent portées contre l'Amérique du Nord s'amenuisait rapidement. En fait, de 1939 à 1945, le trait marquant du problème que la défense du Canada posa à l'ARC fut son côté paradoxal.

La défense aérienne du Canada aurait dû être une tâche simple. Les forces aériennes ennemis constituaient une faible menace; le seul danger que prévoyaient invariablement les militaires dans leurs évaluations modérées de la situation était celui d'attaques navales contre les navires marchands et de raids côtiers isolés. Le véritable problème était la défense contre les navires de surface et les sous-marins ennemis, et l'ARC poussa ses patrouilles loin au-dessus de l'Atlantique pour défendre les navires contre une campagne sous-marine allemande qui vint près de rompre la ligne maritime vitale menant à la Grande-Bretagne.

La chute de la France en juin 1940 créa la possibilité d'une menace plus sérieuse pour le territoire canadien. Il sembla que la Grande-Bretagne pouvait tomber elle aussi, ce qui aurait éliminé le bouclier que la *Royal Navy* et la *Royal Air Force* offraient à l'Amérique du Nord. Ce danger amena le Canada et les États-Unis (encore une puissance neutre) à collaborer d'une façon importante sur le plan militaire, ce qui comprit l'élaboration de plans de défense conjoints. Le Canada, dans l'intervalle, envoya de l'aide à la Grande-Bretagne au détriment de

ses propres mesures de défense au pays. Bien lui en prit. À l'automne de 1940, la RAF fit échouer de façon décisive l'offensive de jour de la *Luftwaffe* contre l'Angleterre, tandis que l'Amérique du Nord demeura un théâtre d'hostilités inactif. Jusqu'en décembre 1941, le danger fut concentré dans l'Atlantique Nord, où le Canada avait assumé la responsabilité de la défense de Terre-Neuve.

L'équipement et les effectifs de l'EGADC s'améliorèrent lentement jusqu'au jour où les Japonais attaquèrent Pearl Harbor. Contrairement aux événements de 1940, cette catastrophe entraîna une expansion extraordinaire de l'EGADC, expansion qui fut attribuable autant à l'atmosphère de quasi-panique qui s'empara de la Colombie-Britannique qu'à la menace militaire réelle qui pesa sur le pays. Les États-Unis, maintenant en guerre, avaient à assumer d'énormes responsabilités globales et ne pouvaient défendre toute la côte ouest de l'Amérique du Nord sans renoncer à quelques-unes d'entre elles. L'ARC dépêcha des escadrons pour aider à contrer une poussée des Japonais le long de la chaîne éloignée des îles Aléoutiennes juste au moment où des attaques de *U-boats* allemands, près de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse, et profondément dans le Golfe du Saint-Laurent, imposaient d'énormes fardeaux à l'Effectif de guerre stationné sur la côte est du pays.

L'état-major de l'Air aspira à créer au pays une aviation suffisamment puissante pour, d'une part, défendre les côtes contre les attaques ennemis et, d'autre part, mener des opérations anti-sous-marines dans l'Atlantique Nord. Les plans que dressèrent les autorités pour la défense aérienne du Canada exigèrent un nombre d'escadrons bien supérieur à celui qui était vraiment nécessaire, et les officiers supérieurs de l'Air persistèrent dans leurs demandes même après que la victoire de la Marine des États-Unis à la Bataille de Midway, en juin 1942, eut annihilé réellement toute menace pour la Colombie-Britannique.

L'ARC considéra que la défense directe du territoire canadien était une question qui intéressait purement le Canada, mais se trouva continuellement lié par les contraintes qu'imposait une guerre de coalition. Si l'on considère que les Américains et les Britanniques ne s'entendaient pas sur la manière de répartir les ressources peu abondantes dont ils disposaient entre les théâtres d'opérations en Europe et dans le Pacifique, et qu'ils se faisaient concurrence pour celles qui étaient disponibles, les demandes que fit l'ARC en vue d'obtenir plus d'escadrons et plus d'avions parurent souvent étranges. En raison de l'incapacité du Canada à créer sa propre industrie de fabrication de moteurs d'avions, l'ARC se trouva en position de dépendance, incapable de réclamer, juste de quémander, les avions dont elle avait besoin pour équiper ses escadrons. L'EGADC prit malgré tout trop d'ampleur durant la Deuxième Guerre mondiale, notamment sur le plan des avions de chasse. C'est ainsi qu'apparut le paradoxe d'une force comptant un nombre exagéré d'escadrons de chasse pour lesquels n'existait aucun emploi raisonnable, mais manquant d'effectifs et de matériel pour remplir ses fonctions anti-sous-marines vitales quand la guerre menée contre les *U-boats* dans l'Atlantique atteignit son point culminant en 1942-1943.

Programme d'action et approvisionnement

Pendant que le monde apprenait la nouvelle de la signature du pacte germano-soviétique de non-agression, le 24 août 1939, les membres du cabinet de Mackenzie King se réunissaient pour discuter de l'aggravation de la situation internationale. "Le Canada participerait" à un conflit général mettant en cause la Grande-Bretagne, fut-il décidé, encore que "le Parlement déciderait" de la nature précise de son engagement.¹ Dans les quelques jours qui suivirent, les trois services armés avaient déployé des unités sur les deux côtes, et les chefs d'état-major avaient présenté au ministre de la Défense nationale leurs recommandations concernant les opérations militaires. La Milice et la Marine royale du Canada (MRC) préconisèrent fortement que le Canada aide directement la Grande-Bretagne. Le chef de l'état-major général, le major-général T. V. Anderson, proposa un corps expéditionnaire d'une division au moins, et le contre-amiral Percy Nelles demanda instamment que la Marine soit mise à la disposition de la *Royal Navy*. Le vice-maréchal de l'Air G. M. Croil, le chef de l'état-major de l'Air, se souciait moins d'un engagement outre-mer que des responsabilités que l'ARC avait assumées à l'égard de la défense directe du Canada. Sur les 23 escadrons à mobiliser, 17 resteraient au pays et seraient situés pour la plupart sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Les six autres escadrons – trois de bombardement et trois de collaboration avec l'armée – pourraient servir à appuyer un corps expéditionnaire.²

Les huit escadrons permanents existants étaient déjà en train de prendre leur poste de guerre, et, au 5 septembre, onze escadrons auxiliaires avaient été mis en service actif. Aucune des unités n'était entièrement dotée en personnel ou équipée. Au 5 septembre, l'aviation ne comptait que 4 153 officiers et aviateurs, ce qui était bien loin de son effectif autorisé de 7 259 hommes.³ Sur les 53 avions "en mesure de servir activement", dont 8 sur la côte ouest et 36 dans l'est, il y avait de nombreux appareils civils que l'on avait muni de flotteurs pour effectuer des missions de patrouille; la plupart des autres étaient désuets.⁴ De plus, l'éclatement de la guerre menaçait de restreindre l'approvisionnement en avions de l'ARC. Les dispositions législatives en matière de neutralité en vigueur aux États-Unis pourraient interdire tout à fait d'exporter du matériel de guerre de ce pays, et vu la possibilité que les besoins de la RAF excèdent la capacité de production des usines britanniques, les commandes canadiennes ne pouvaient être garanties. Même si l'on pouvait développer rapidement l'industrie

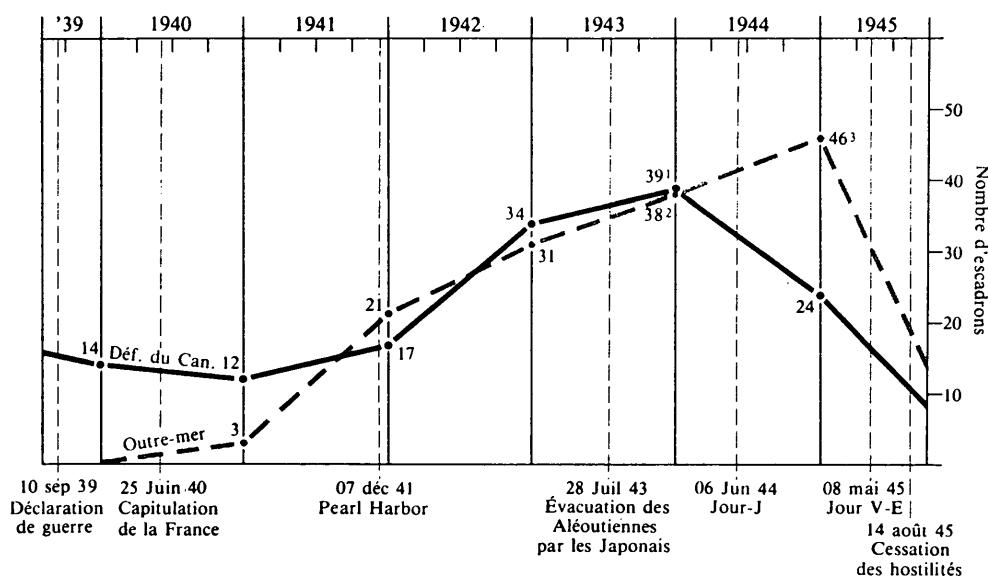
aéronautique canadienne, ainsi que le proposa le chef du génie aéronautique, le commodore de l'Air E.W. Stedman, le Canada ne fabriquait aucun moteur d'avion et les stocks britanniques étaient insuffisants.⁵

Les limites financières vinrent aussi compliquer la situation. Le gouvernement enjoignit aux trois services de faire en sorte que leurs estimations ne dépassent pas "un niveau très modéré", et réduisit ensuite considérablement ces dernières. La demande initiale en temps de guerre de 136 millions de dollars qu'avait présentée l'aviation pour la période prenant fin le 30 août 1940 fut réduite à 77 millions de dollars, somme qui, dans le meilleur des cas, ne permettait d'acquérir que 167 avions, soit moins du tiers des 574 prévus dans les plans d'avant-guerre, et suffisait à peine pour obtenir l'équipement initial nécessaire à 16 escadrons, sans rien prévoir pour les réserves, les pertes ou les appareils d'entraînement.⁶

Devant le peu d'espérance de mettre en oeuvre le programme complet de 23 escadrons, le quartier général de l'aviation répartit son équipement et ses effectifs limités entre 15 escadrons et, au début du mois de novembre, avait dissous le reste.⁷ Parmi les unités qui demeurèrent inscrites à l'ordre de bataille, plusieurs étaient destinées initialement à appuyer un corps expéditionnaire. Étant donné que les auteurs des plans d'avant-guerre avaient conclu que la défense du territoire canadien nécessiterait au moins 17 escadrons, il fallait décider si l'on pouvait se passer de l'un quelconque d'entre eux pour accompagner l'armée en Europe.

Pendant que Croil se débattait avec ce problème durant les trois premiers mois de la guerre, la proposition que firent les Britanniques au sujet de l'établissement au Canada d'un vaste programme d'entraînement remania fondamentalement les plans de l'ARC. Lorsqu'il se réunit avec les membres du Conseil d'urgence du Cabinet, le 5 septembre, le chef de l'état-major de l'Air déclara que bien qu'aucun engagement ferme n'ait été pris pour envoyer des escadrons canadiens outre-mer, il n'y avait également aucune raison de garder au pays toutes les unités de l'ARC. Il pourrait bien tomber "une ou deux bombes ici et là", mais la menace qui pesait sur le *dominion* n'était pas assez grave pour justifier le fait que l'aviation soit entièrement concentrée en Amérique du Nord. Dix jours plus tard, après avoir entendu les Britanniques dire que l'entraînement était la meilleure contribution que le Canada pouvait faire, il informa le Conseil de défense (l'organisme consultatif du ministre de la Défense nationale) que tous les hommes entraînés de l'ARC devraient rester au Canada en tant qu'instructeurs, même au prix de l'affaiblissement des escadrons affectés à la défense du territoire. Le 25 septembre, dans une autre évaluation, Croil annonça que trois escadrons pourraient se rendre outre-mer en dépit des engagements de l'ARC au pays en matière d'entraînement.⁸ Lorsque Norman Rogers (qui succéda à Ian Mackenzie au poste de ministre de la Défense) se plaignit le 3 octobre que le fait de n'envoyer que trois unités à l'étranger ne satisferait pas "l'opinion publique", Croil répliqua que l'on ne pouvait affaiblir davantage l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada (c'est ainsi que s'appelaient maintenant les unités stationnées au pays).⁹ Dans les semaines qui suivirent, toutefois, Croil se rangea apparemment à l'avis de son ministre. "(Il est) préjudiciable au prestige du

L'EFFECTIF DES ESCADRONS DE L'ARC 1939 - 1945



REMARQUES: 1. Ce nombre comprend 3 escadrons affectés à la défense du Canada, qui s'apprêtaient à aller outre-mer.
 2. Ce nombre comprend 3 escadrons antérieurement affectés à la défense du Canada et récemment allés outre-mer.
 3. Ce nombre comprend le 162^e Escadron en Islande.

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

Canada en tant que pays", écrivit Croil à Rogers, le 23 novembre 1939, "de limiter son effort officiel dans le domaine de l'aviation" à des activités d'entraînement ou de permettre que sa contribution outre-mer soit absorbée dans la RAF. Les Canadiens, par tempérament, préféreraient "se trouver au front" dans des unités canadiennes. Douze escadrons au moins devraient partir.¹⁰

A cette époque, le contexte plus étendu dans lequel se développerait l'ARC se transformait fondamentalement. Les discussions que tinrent les gouvernements canadien et britannique au sujet de l'article 14 de l'Accord relatif au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique garantirent finalement à l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada un approvisionnement limité en personnel navigant et, du même coup, le maintien des escadrons stationnés au Canada. Fait plus important, les négociations concernant l'article 15 de l'Accord semblèrent indiquer que l'on formerait outre-mer un certain nombre d'escadrons canadiens composés de diplômés du PEACB. Il paraît vraisemblable que Croil jetait les fondements qui permettraient de créer outre-mer des escadrons de l'ARC, et non seulement des escadrons de la RAF dotés de personnel navigant

canadien. Il s'agissait certainement là de la voie que préférait de nombreux membres de l'état-major de l'Air, qui regrettaient qu'il n'y avait pas eu outre-mer d'escadrons nettement canadiens avant la toute fin de la Première Guerre mondiale. Si Croil s'était converti à l'idée de créer à l'étranger une aviation nationale, le gouvernement, lui, ne fut pas convaincu. Bien qu'il convînt d'envoyer le 110e Escadron de collaboration avec l'armée pour appuyer la 1re Division canadienne, aucune autre unité de l'ARC ne devait être envoyée outre-mer.¹¹

A la fin de l'année 1939, il y avait 13 escadrons en service actif au Canada – le 110e Escadron s'apprêtait à partir pour l'Angleterre, et le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée avait été démantelé le 16 décembre pour compléter l'effectif des 110^e et 112^e Escadrons. Seuls le 1^{er} Escadron de chasse, qui possédait sept Hawker Hurricane, et le 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, avec ses dix Lockheed Hudson, étaient équipés de façon appropriée. Croil présenta donc des prévisions pour la création d'une force opérationnelle de 252 avions de combat, dont 20 Hurricane, 18 Bristol Blenheim, 34 Bristol Bolingbroke, 20 Douglas Digby, 30 Supermarine Stranraer, 24 Hudson, 66 Westland Lysander et 36 hydravions à coque et avions amphibiies modernes (ces avions amphibiies étaient des hydravions à coque munis de train d'atterrissement leur permettant de décoller et de se poser sur terre et sur eau). Pour ce qui était des hydravions à coque et des avions amphibiies, l'état-major de l'Air porta son choix sur un appareil de la marine des États-Unis, le Consolidated P.B.Y., qui fut connu sous le nom de Catalina dans la RAF et, dans la version construite plus tard d'après les exigences de l'ARC, de Canso ou Canso A, la version amphibia. Pour couvrir les pertes subies lors des opérations, il allait falloir faire l'acquisition de 315 avions de combat; Croil espérait que le programme puisse être terminé au cours de l'année 1942. Comparativement aux 4 000 avions et plus dont on avait besoin pour le PEACB, la demande était assez modeste, mais il se révéla difficile de la satisfaire.¹²

Malgré les dispositions législatives en matière de neutralité qui étaient en vigueur, quelques avions américains arrivèrent quand même au Canada. Comme il était expressément interdit de faire des livraisons directes par voie aérienne, au mois de décembre des pilotes américains aux commandes des deux premiers avions atterrissent dans un champ à Sweet Grass, au Montana, où ils les laissèrent pour être remorqués de l'autre côté de la frontière. Un Canadien qui était présent sur les lieux rappelle ce qui s'est passé: "Ils se posèrent sur le sommet d'une colline où nous attendions et roulèrent ensuite jusqu'à une clôture de fil de fer barbelé qui séparait un champ situé au Canada, à Coutts, en Alberta, du champ adjacent qui se trouvait aux États-Unis. Les Américains descendirent des avions et échangèrent une poignée de main avec (le commandant d'aviation) Gordon; tout le monde était habillé en civil. On sectionna ensuite le fil de fer barbelé et on lança une corde de l'autre côté de la frontière; on fixa la corde aux avions, et un équipage de chevaux les tira du côté canadien. Le sol penchait de notre côté et le premier Digby commença à rouler assez rapidement, ce qui inquiéta beaucoup les spectateurs. Heureusement, quelqu'un réussit à sauter sur le marchepied de l'avion et, après bien des efforts, parvint à actionner le frein".¹³ Dix-huit autres

Digby traversèrent la frontière à Emerson, au Manitoba, et le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance devint, en juin 1940, la première unité opérationnelle équipée de Digby.¹⁴

La frontière internationale était le moindre des problèmes avec lequel l'aviation était aux prises. Le système d'achats en temps de guerre du gouvernement canadien constitua un obstacle important, notamment avant que le ministère des Munitions et des Approvisionnements ne fût formé sous C.D. Howe, en avril 1940. Avant cette date, ni le Conseil des achats de la Défense ni l'organisme qui lui succéda, le Conseil des approvisionnements de guerre, n'avaient passé assez de commandes, même si l'on disposait des fonds nécessaires, et quelques usines canadiennes furent donc forcées de mettre à pied des travailleurs. Cette situation était due en partie à une loi rigide, la Loi de juin 1939 sur les achats et le financement de la Défense et sur le contrôle des bénéfices, qui rendait difficile de déterminer le coût des contrats.¹⁵ En même temps, les autorités, qui étaient liées par la politique de limitation des dépenses qu'appliquait le gouvernement pour éviter d'encourir de lourds déficits, trouvaient que le coût de la fabrication de cellules d'avion pour répondre aux seuls besoins du Canada était souvent prohibitif. Le ministère des Munitions et des Approvisionnements avait la ferme intention de rationaliser toutes les activités de fabrication et d'achat – ce qui était une grande amélioration – mais l'accent mis par Howe sur la fabrication en grande quantité n'était pas toujours des plus avantageux pour l'ARC. L'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada avait besoin de plusieurs types d'avions en nombre limité plutôt que de quelques types d'avions seulement en très grand nombre.

Fait plus troublant peut-être, quoique non surprenant, l'*Air Ministry*, à Londres, favorisait les besoins de la RAF au détriment de l'ARC. Il y eut peu de retards dans les livraisons d'avions d'entraînement, nota le vice-maréchal de l'Air Croil en avril 1940, parce que la RAF était directement intéressée au succès du PEACB.¹⁶ Le Canada et la Grande-Bretagne, toutefois, se faisaient concurrence pour l'obtention des stocks limités de chasseurs, de bombardiers et d'avions de patrouille maritime disponibles aux États-Unis et au Royaume-Uni. Les Britanniques jugèrent inévitablement et avec raison que leur situation militaire était plus précaire que celle d'un *dominion* situé outre-mer et loin de la portée de la *Luftwaffe*, et après la chute de la France en juin, il était évident que la bataille qui allait être livrée dans le ciel de la Grande-Bretagne serait probablement cruciale. Personne ne pouvait nier que l'ARC avait besoin d'avions de remplacement, et pourtant l'ARC devait elle aussi prendre de l'envergure, et (comme ce fut le cas) sur une échelle bien plus grande que prévue.

L'expansion s'accompagna de la nomination, le 23 mai 1940, du major C.G. Power au poste de ministre de la Défense nationale pour l'Air. En droit, il y avait toujours un seul ministère de la Défense nationale dont le ministre, le colonel J.L. Ralston, détenait les pouvoirs primordiaux, mais celui-ci se limita aux questions relatives à l'armée de terre. Power, on s'en souviendra, trouva qu'il ne pouvait travailler avec Croil et affecta le chef de l'état-major de l'Air au poste d'inspecteur général, le 28 mai, choisissant le vice-maréchal de l'Air Lloyd S.

Breadner comme nouveau chef professionnel de l'ARC. Au début du mois de juin, les représentants du personnel, de l'organisation et de l'entraînement, de l'état-major de l'Air et du génie aéronautique (le colonel d'aviation Harold Edwards et les commodes de l'Air G.O. Johnson, A.A.L. Cuffe et E.W. Stedman, respectivement) se joignirent à Power et à Breadner en qualité de membres d'un Conseil de l'Air ayant pour fonction de coordonner les politiques, les opérations, l'administration, la gestion et l'instruction. Cet organisme remplaça un conseil antérieur dont ne faisait pas partie le ministre. Bien que les décisions de principe fondamentales semblent encore avoir été laissées entre les mains du chef de l'état-major de l'Air et de son ministre, le nouveau Conseil de l'Air offrit néanmoins à Power le moyen d'avoir facilement accès à tous ces officiers supérieurs dans une atmosphère collégiale qu'il semblait apprécier.¹⁷

À mesure que la nouvelle administration prenait forme, la situation de plus en plus périlleuse dans laquelle se trouvait la Grande-Bretagne vint à bout de la résistance du gouvernement à envoyer outre-mer d'autres escadrons. Le 1^{er} Escadron de chasse et le 112^e Escadron de collaboration avec l'armée furent envoyés en Angleterre le 9 juin, et tous les Hurricane sortant des usines canadiennes furent détournés vers la RAF. En dépit des demandes faites par l'*Air Ministry* pour obtenir du personnel navigant entraîné de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, afin de combler les pertes récentes au sein de l'aviation britannique, ni Power ni le premier ministre ne voulaient faire plus. Soucieux de l'effet que cela aurait sur l'opinion publique, ils ne voulaient pas accepter ce que proposaient les Britanniques, à savoir détourner des escadrons de la côte ouest ou reléguer ceux de la côte est au statut d'unité d'entraînement opérationnel.¹⁸

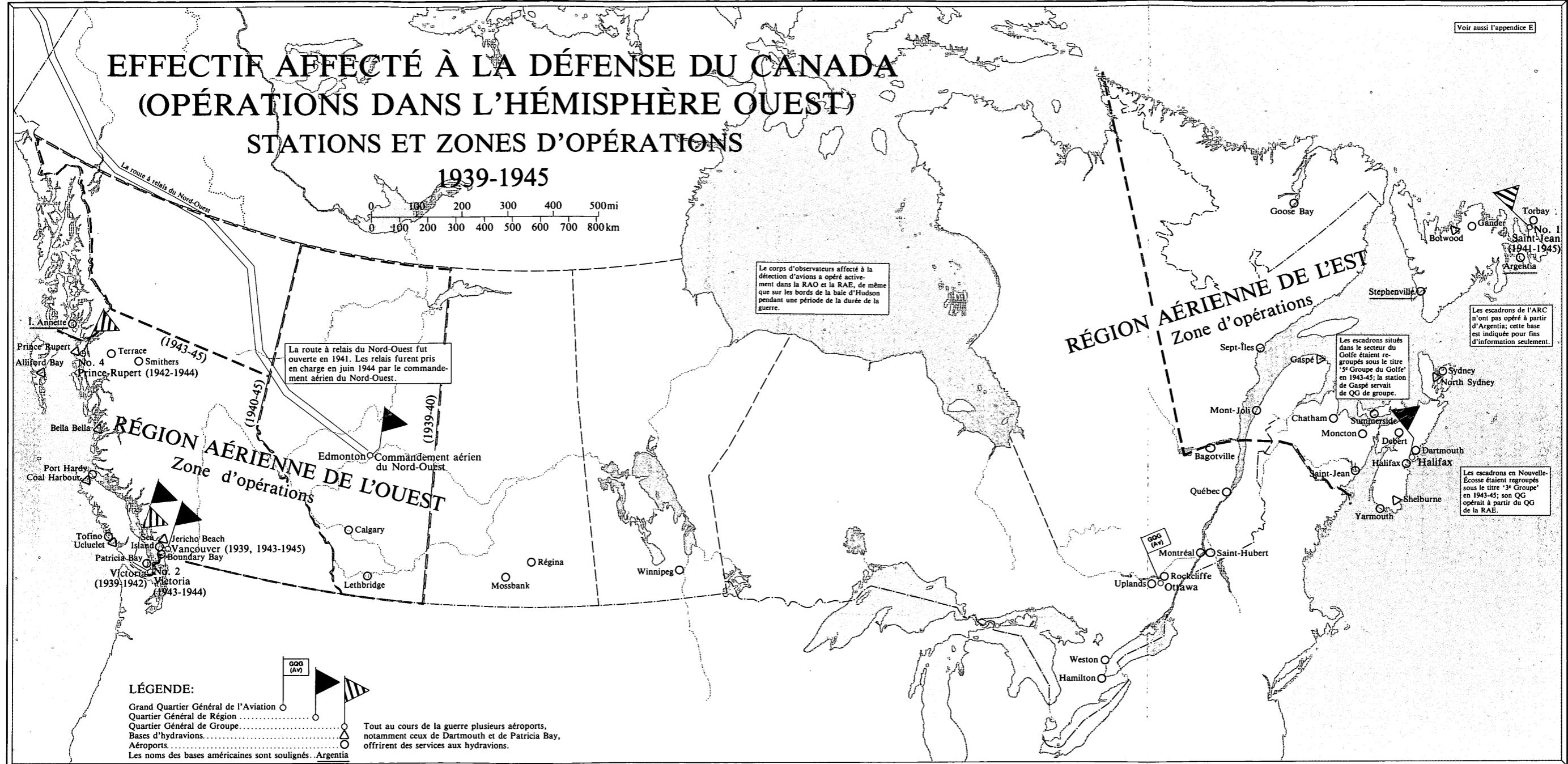
L'état-major de l'Air partagea au moins quelques-unes des préoccupations du gouvernement au sujet de l'état de défense du Canada. Le PEACB et les demandes d'outre-mer avaient limité la croissance de l'EGADC à un point tel que seuls six escadrons étaient réellement efficaces, et cela n'était pas suffisant. Le 21 mai, Breadner confia au commode de l'Air Cuffe la tâche de trouver des avions américains pour remplacer les Hurricane qui avaient été offerts à la Grande-Bretagne, et dorénavant le représentant de l'état-major de l'Air, ou le chef-adjoint de l'état-major de l'air, assuma la responsabilité de l'EGADC. Ce mois-là, Breadner recommanda aussi que l'on ajoute dans la Région aérienne de l'Est cinq escadrons – deux de chasseurs et trois d'hydravions à coque – pour qu'elle en compte onze, et que la Région aérienne de l'Ouest soit augmentée à huit escadrons, ce qui représentait un total de dix-neuf. Il s'agissait essentiellement d'une continuation du plan d'avant-guerre inachevé, avec l'addition sur la côte est d'un escadron de chasse et de patrouille maritime, ce qui reflétait la nouvelle responsabilité de l'ARC relativement à la défense de Terre-Neuve.¹⁹

L'évaluation de Breadner traduisait les vues des chefs de l'état-major de la marine et de l'état-major général. Le Canada aurait "tôt ou tard. . . à faire face au niveau d'attaque maximum" prévu dans les évaluations d'avant-guerre – un bombardement par deux croiseurs équipés de canons de huit pouces ou un cuirassé et le débarquement de petits groupes de commandos – et les trois services convinrent que l'ARC était "insuffisante" pour contrer la menace. Les

EFFECTIF AFFECTÉ À LA DÉFENSE DU CANADA (OPÉRATIONS DANS L'HÉMISPHÈRE OUEST)

STATIONS ET ZONES D'OPÉRATIONS

1939-1945



(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

chefs d'état-major conclurent que l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada devait être étendu, mais non au détriment du PEACB ou des engagements outre-mer qu'avait déjà pris l'aviation. Les nouveaux escadrons recommandés par Breadner ne seraient donc pas constitués avant le mois de septembre au plus tôt, et plus tard si l'on avait besoin ailleurs d'avions et de personnel navigant.²⁰

Les jours sombres des mois de mai et de juin s'étaient quelque peu éclaircis au mois d'août. La réunion que tinrent Mackenzie King et le président Roosevelt à Ogdensburg ouvrit non seulement la porte à une collaboration militaire avec les États-Unis, mais confirma aussi que le Canada n'aurait pas à se défendre seul contre l'Allemagne si la Grande-Bretagne venait à tomber. La promesse d'aide des Américains signifiait que l'état-major de l'Air pouvait continuer de plaider en faveur de l'envoi de renforts supplémentaires en Grande-Bretagne. Le moral s'améliora encore en septembre après la défaite de l'offensive de jour de la *Luftwaffe* contre le Royaume-Uni. Néanmoins, le besoin d'aider les Britanniques se faisait encore sentir, et l'ARC était d'avis que toute augmentation du nombre d'escadrons au Canada entraînerait inutilement l'envoi de personnel navigant outre-mer. Le quartier général de l'aviation trouva un appui auprès de la Commission mixte permanente canado-américaine de défense (CMPD), un organisme qui avait été créé à la suite de la réunion d'Ogdensburg. Le gouvernement américain, qui était pessimiste quant aux chances de survie de la Grande-Bretagne, croyait que les puissances de l'Axe lancerait sous peu une attaque d'envergure contre l'hémisphère occidental. Toutefois, après avoir entendu les déclarations canadiennes minimisant la menace qu'encourrait l'Amérique du Nord, les membres américains de la Commission convinrent qu'il n'était pas nécessaire de stationner sur le continent des forces assez considérables. À condition de préparer des installations pour les forces aériennes américaines à Terre-Neuve et dans les provinces maritimes du Canada, l'ARC pouvait fixer ses propres priorités et dresser ses propres plans.²¹

La situation fut révisée 1^{er} octobre 1940, quand le vice-maréchal de l'Air Breadner présenta les grandes lignes du programme de 1941 de l'ARC. Bien qu'il spécifiait que l'entraînement aérien, les engagements outre-mer et la construction des aérodromes demandés par la CMPD devaient passer en priorité, il nota aussi qu'il était maintenant temps de commencer à appliquer le plan de 19 escadrons qui avait été présenté en juin. Il demanda notamment 200 Martin B-26 Marauder pour remplacer les Bolingbroke (moins efficaces) des 8^e et 119^e Escadrons, ainsi que de nouvelles unités. Cependant, les avions destinés à remplacer les Hurricane envoyés en Grande-Bretagne et les vieux avions torpilleurs Blackburn Shark et hydravions à coque Vickers Vancouver qui se trouvaient dans l'Ouest pouvaient attendre.²² Malheureusement, la demande de Breadner ne tint pas tout à fait compte de la mesure dans laquelle le Canada dépendait de la Grande-Bretagne et des États-Unis pour ses avions et tous ses moteurs d'avion. La planification des besoins en matière d'aviation ne pouvait se faire isolément.

En s'inspirant d'une évaluation antérieure de l'ARC, l'*Air Ministry* à Londres avait établi un "programme cible pour les dominions" peu de temps après que

Breadner avait présenté ses propositions le 1^{er} octobre. En se fondant sur les évaluations stratégiques britanniques, l'*Air Ministry* conclut que l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada ne pouvait être limité à plus de neuf escadrons, et peut-être à aussi peu que sept, avec un effectif initial de 72 avions.²³ Ce qui aurait pu être perçu comme une tentative de la part des Britanniques pour imposer au Canada une politique de défense de son territoire national provoqua une réponse modérée mais ferme. L'ARC, écrivit Breadner, ne demanderait plus d'avions aux Britanniques mais s'efforcerait plutôt de répondre à ses besoins en obtenant des avions fabriqués au Canada et aux États-Unis (à l'exception des moteurs, qui devaient encore provenir de la Grande-Bretagne). En même temps, toutefois, il informa l'*Air Ministry* que dans la mesure où les conditions le permettaient l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada s'étendrait jusqu'à 19 escadrons entièrement équipés, et ce, parce qu'un raid ennemi fructueux contre le Canada, situation que les ressources insuffisantes de l'ARC rendaient possible, pouvait perturber l'"effort de guerre du Canada" et ainsi agir sur les craintes exagérées de la population que cela entraînerait "le mouvement de personnel et de matériel vers la Grande-Bretagne". En même temps, les attaques intensifiées des Allemands contre les navires marchands avaient accru le besoin d'assurer une protection aérienne dans l'Atlantique Ouest.²⁴

Il y avait peu de chances que ceux qui étaient habitués à voir des bombes allemandes tomber sur Londres accueillent avec sympathie l'affirmation de Breadner selon laquelle quelques avions portant la croix gammée pouvaient attaquer des points vitaux dans les Maritimes et qu'il était possible que l'ennemi construise des bases aériennes à des endroits isolés sur la côte est. Lors des discussions relatives au plan A.B.C. qui se tinrent à Washington entre les mois de janvier et de mars 1941, à la conférence "Riviera" d'Argentia, à Terre-Neuve, au mois d'août, et à la conférence "Arcadia" en décembre – toutes des conférences auxquelles les Canadiens brillèrent par leur absence – les états-majors tant britannique qu'américain convinrent que l'Amérique du Nord était un théâtre de guerre inactif. Ils accordèrent peu d'importance aux questions intéressant purement le Canada; le *dominion* pouvait être approvisionné dans des proportions réduites.²⁵

Au Canada, on mettait aussi en doute le jugement de Breadner. Ralston et Power, les deux ministres de la Défense, furent stupéfaits lorsque, en janvier 1941, le chef de l'état-major de l'Air rejeta l'offre des Britanniques de donner au Canada soixante Hurricane. Le ministre de la production aéronautique en Angleterre, un Canadien expatrié, Lord Beaverbrook, avait déclaré plus tôt que l'attribution de chasseurs aussi modernes à l'Amérique du Nord serait "un crime contre l'empire", mais Ralston l'avait convaincu d'une manière ou d'une autre de changer d'idée. Breadner avait peut-être bien raison de considérer que le P-39 Airacobra de la société Bell ou le P-40 Kittyhawk de la société Curtiss, deux chasseurs américains qui seraient bientôt disponibles, étaient supérieurs au Hurricane I et qu'il valait donc la peine de les attendre. Avec leur autonomie restreinte, les Hurricane étaient peut-être plus utiles en Grande-Bretagne, mais quelles que fussent leurs limites, ils étaient supérieurs au petit nombre de biplans

Grumman FF-1 Goblin à l'entraînement à Halifax, et il n'existant pas d'autres chasseurs au pays. Power annula la décision de Breadner et demanda à Ralston d'obtenir les Hurricane.²⁶

Le manque apparent d'intérêt de la part de Breadner au sujet de l'expansion rapide de l'EGADC – en dépit de son engagement vis-à-vis de l'idée d'établir dix-neuf escadrons – se poursuivit pendant tout le mois de février. À la fin de ce dernier, deux jours après que le Comité des chefs d'état-major eut réaffirmé dans une évaluation le besoin de renforcer les défenses aériennes du pays, Breadner réitéra l'engagement pris par l'ARC de prêter assistance à la RAF outre-mer. Il était vrai, reconnaît-il, que les escadrons canadiens étaient insuffisants et inexpérimentés à cause des limites imposées au nombre de diplômés du PEACB versés dans l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, mais il s'attendait à combler avant le mois de mai toutes les pénuries de personnel. Ce qui est plus curieux (vu ce qu'il savait de l'offre des Hurricane en janvier), c'est que le chef de l'état-major de l'Air nota aussi que l'on ne gagnerait rien à mettre sur pied en toute hâte ces escadrons puisqu'il y avait si peu d'avions disponibles.²⁷

Breadner était aux prises avec des pressions antagonistes. Déterminé à maintenir le flot de personnel navigant envoyé en Grande-Bretagne, il lui fallait minimiser la menace qui pesait sur le Canada dans ses rapports avec ses maîtres politiques. Toutefois, pour persuader les Britanniques et les Américains de fournir au Canada des moteurs et des cellules d'avion, il était nécessaire de faire ressortir les dangers que courait le pays. Des messages aussi contradictoires incitèrent les hommes politiques du Canada à prendre leur propre parti, et comme ils étaient d'accord en général que les défenses aériennes du Canada étaient trop faibles, il était inévitable qu'ils mettraient l'accent sur la défense du pays. Le 2 mars 1941, le premier ministre intervint directement dans les délibérations visant à obtenir des Britanniques qu'ils approuvent le programme des dix-neuf escadrons affectés à la défense du Canada. Citant la récente évaluation faite par le Comité des chefs d'état-major, Mackenzie King déclara à Churchill qu'il s'attendait à ce qu'on livre rapidement les avions nécessaires pour compléter l'effectif des dix-neuf unités.²⁸ Les Britanniques furent insensibles à cette demande. La Grande-Bretagne, répondit le premier-ministre britannique, devait être “tout à fait prête à faire face à une tentative d'invasion de grande envergure”, alors que le Canada n'était exposé qu'à des raids éclair.²⁹

L'opinion de King prévalut finalement. Au cours d'un voyage en Angleterre, au mois d'avril, le commodore de l'Air Cuffe se servit d'une recommandation de la CMPD, selon laquelle l'aluminerie d'Arvida, au Québec, nécessitait une couverture de chasse, pour persuader le vice-maréchal de l'Air Sir John Slessor de la RAF que l'on avait immédiatement besoin de Hurricane pour constituer un nouvel escadron destiné précisément à cette fin. “Il s'agit évidemment d'une affaire très importante”, concéda Slessor, “et il ne faudrait pas qu'à cause de son éloignement nous nous endormions dans une fausse sécurité”.³⁰ En mai, ainsi que nous le verrons au chapitre 12, les activités des sous-marins allemands au sud du Groenland donnèrent au Canada d'importantes responsabilités dans le nord-ouest de l'Atlantique, et après des démarches énergiques de la part du QG de la Région aérienne de l'Est, les Britanniques prêtèrent neuf Catalina à l'ARC.