

mi-mai, deux au 422^e Escadron et deux au 423^e Escadron. Le personnel d'entraînement fut impressionné par l'enthousiasme et l'excellent moral des Canadiens mais jugea que trois des équipages manquaient de discipline. Il n'était pas rare que sur ce plan les Canadiens et les Britanniques ne partagent pas les mêmes opinions. Le quatrième équipage – le même qu'avait interrogé le quartier général du 17^e Groupe – fut jugé supérieur à la moyenne à tous les égards. À la fin d'août 1944, 23 autres équipages de Canso étaient entrés à la 4^e UEO en vue de renforcer des escadrons de Sunderland de la RAF et de l'ARC. Grâce à la création de cette source d'appui, la proportion d'équipages aériens canadiens au sein du 422^e Escadron passa de 51,3 p.c. à la fin du mois de janvier 1944 à 78,7 p.c. en janvier 1945 pour atteindre finalement 84,4 p.c. le 30 avril; pour ce qui est du 423^e Escadron, les chiffres applicables aux deux dernières dates furent de 77,4 et 82,7 p.c. respectivement.⁶⁸

D'autres équipages de l'ARC furent versés dans la 131^e UEO du *Coastal Command*, au rythme d'environ deux par mois, en vue de s'entraîner à utiliser des Catalina et d'être affectés ensuite au 413^e Escadron au Ceylan. L'appui du 407^e Escadron fut assuré par des équipages de Ventura provenant du Canada; ceux-ci, au rythme de deux à trois chaque mois, s'entraînèrent à utiliser des Wellington à la 6^e UEO.⁶⁹ L'envoi régulier de ces équipages priva de leurs meilleurs éléments divers escadrons canadiens stationnés au pays, mais en 1944 des aviateurs chevronnés du *Coastal Command* furent aussi portés à l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, mesure que les commandants canadiens prônaient depuis trois ans. La méthode habituelle à laquelle on avait recours pour former des commandants de bord, tant au sein du *Coastal Command* que dans les escadrons canadiens stationnés au pays, consistait à renvoyer des copilotes chevronnés dans une UEO, où ils suivaient un nouvel entraînement comme commandants de nouveaux équipages. À partir de mars 1944, des copilotes provenant d'escadrons maritimes de l'ARC stationnés outre-mer furent envoyés à la 3^e UEO à Patricia Bay, où ils furent nommés commandants de bord au sein de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada. Il s'agissait là d'une solution judicieuse au problème que suscitait depuis longtemps le fait de transmettre l'expérience opérationnelle des Britanniques aux commandements canadiens.⁷⁰

Même si en 1944-1945 on en arriva à un niveau acceptable de "canadianisation" dans les escadrons de l'ARC qui faisaient partie du *Coastal Command*, il se trouvait encore bien des Canadiens dans des unités de la RAF, et ceux-ci étaient largement dispersés. Les autorités avaient eu l'intention de les concentrer dans huit escadrons britanniques "désignés", mais moins de 25 p.c. des Canadiens servant dans les unités de la RAF furent jamais versés dans ces unités.

Malgré les difficultés auxquelles on se heurta en faisant valoir le caractère national de la contribution canadienne, celle-ci fut impressionnante. Par rapport aux effectifs totaux du *Coastal Command*, qui, le 1^{er} août 1944, s'élevaient à 7 635 membres d'équipages navigants, les 1 433 membres de l'ARC représentaient environ 19 p.c. de ce nombre. Les services distingués que rendirent les Canadiens servant dans des escadrons de la RAF – près des deux tiers du nombre total de membres d'équipages navigants au sein du *Coastal Command* – méritent

une étude distincte. Toutefois, comme ce sujet ne se rapporte qu'indirectement à l'histoire de l'ARC en tant qu'institution nationale, leurs activités n'ont pas été décrites dans le présent ouvrage. Il a déjà été fait mention de la contribution du sous-lieutenant d'aviation M.S. Layton à une série d'attaques contre des *U-boats* en 1942, des attaques "sans pareilles dans les annales du *Coastal Command*". Le lieutenant d'aviation K.O. Moore fut aussi décoré de l'Ordre du Service distingué (DSO) et, de plus, reçut la Silver Star des États-Unis pour avoir détruit deux sous-marins en l'espace de 22 minutes le 7 juin 1944.

En combinant les équipages canadiens du *Coastal Command* avec ceux de la Région aérienne de l'Est (1 266), la proportion de membres de l'ARC au sein des effectifs aériens du Commonwealth britannique engagés dans la Bataille de l'Atlantique augmente à un tiers environ.⁷¹ Grâce à cet important effort, des escadrons de l'ARC, ainsi que des Canadiens servant au sein de la RAF, prirent part à presque tous les aspects de la guerre de l'Atlantique Nord. En 1943, les Liberator à grand rayon d'action du 10^e Escadron avaient été les premiers appareils de la Région aérienne de l'Est à opérer sur les deux côtés de l'Atlantique. En 1944, il serait juste de dire que sur le plan des escortes de convois la Région aérienne de l'Est était devenue le prolongement occidental du *Coastal Command*. Les méthodes relatives aux escortes étaient appliquées de la même manière qu'au sein du *Coastal Command*, et les succès obtenus étaient comparables.

Les méthodes employées se fondaient sur les *British Atlantic Convoy Instructions* (Instructions britanniques sur les convois naviguant dans l'Atlantique) que la Région aérienne de l'Est avait adoptées en mars 1943 et qui furent continuellement modifiées pour se conformer aux conditions régnant au Canada. La planification de la couverture aérienne commençait presque vingt-quatre heures à l'avance quand arrivaient les messages *Stipple* des Britanniques et *Otter* des Canadiens concernant le lendemain. Quelques heures plus tard, l'amiral de Terre-Neuve et le commandant du 1^{er} Groupe se réunissaient au quartier général interarmées de zone, à Saint-Jean, pour déterminer quelles opérations aériennes seraient nécessaires; au même moment, les commandants de la Marine et de l'Aviation faisaient de même à Halifax. Le lendemain, les deux quartiers généraux émettaient ensuite des ordres à l'intention des bases aériennes, afin d'organiser les équipages et de préparer les avions. Pendant ce temps, le quartier général de l'amiral Murray envoyait une liste de ses opérations aériennes prioritaires à Saint-Jean, où les états-majors de la Marine et de l'Aviation avaient l'occasion de discuter des différences dans les programmes décidés aux deux quartiers généraux et de modifier en conséquence les ordres transmis aux bases. Les équipages aériens qui devaient patrouiller aux premières lueurs de l'aube étaient debout la majeure partie de la nuit qui précédait la patrouille; ils prenaient un repas et, avant de décoller dans leurs appareils aux petites heures du matin, des officiers spécialistes leur donnaient des instructions sur des détails comme les conditions atmosphériques prévues dans le secteur de patrouille, les renseignements les plus récents sur la position de navires amis et de *U-boats*, les communications avec les bâtiments de la Marine et les méthodes de navigation.⁷²

Le problème le plus difficile auquel se heurtaient les avions escorteurs était

celui de repérer les convois océaniques qui se trouvaient en mer depuis plusieurs jours. Souvent, les navires n'étaient pas là où ils devaient être; si les conditions atmosphériques étaient mauvaises et si des navires marchands n'arrivaient pas à suivre l'allure du convoi, cela occasionnait des retards imprévus. De la même façon, à cause d'estimations erronées concernant la force et la direction des vents, les équipages calculaient souvent mal leur propre position. La Procédure "B", la méthode de radio ralliement air-mer adoptée par les forces canadiennes au printemps de 1943, avaient permis à 82 p.c. des avions affectés comme escorteurs de "rejoindre" au cours de l'été et de l'automne le convoi qui leur avait été désigné, mais l'état-major de la Région aérienne de l'Est pouvait encore taxer de "lamentable" l'"absence quasi complète" de communications air-mer.⁷³ En outre, cet hiver-là, le taux de succès du 1^{er} Groupe tomba au plus bas, soit à 58,3 p.c. en décembre 1943. Une instruction plus poussée sur l'application de la Procédure "B" et une analyse rigoureuse des rendez-vous manqués firent augmenter la proportion de convois "rejoints" à 96,1 p.c. en mai 1944 et, grâce à une vigilance continue, celle-ci demeura à ce niveau élevé.⁷⁴

La traversée vers l'ouest du convoi ONS 236, qui comprenait 113 navires marchands et neuf bâtiments d'escorte de la Marine, à la fin du mois de mai 1944, illustre bien à quel point les aviateurs de la Région aérienne de l'Est étaient devenus efficaces sur le plan des tâches d'escorte au cours de la dernière année de la guerre. Le 8 mai, le CRO du quartier général du Service naval avertit que l'U-1222 avait franchi le 40^e degré de latitude ouest, et repéra correctement le sous-marin aux abords de Halifax au cours des deux semaines qui suivirent, pendant que la Région aérienne de l'Est le pourchassait vainement. Pendant ce temps, comme nous l'avons vu plus tôt, les personnes chargées de pister les sous-marins avaient perdu toute trace de l'U-548 après que, le 7 mai, celui-ci avait envoyé par le fond le NCSM *Valleyfield*; le 14, le CRO recommanda d'accorder le maximum d'appui aérien possible à tous les navires naviguant à l'ouest du cap Race sans que cela nuise aux recherches concernant l'U-1222.⁷⁵

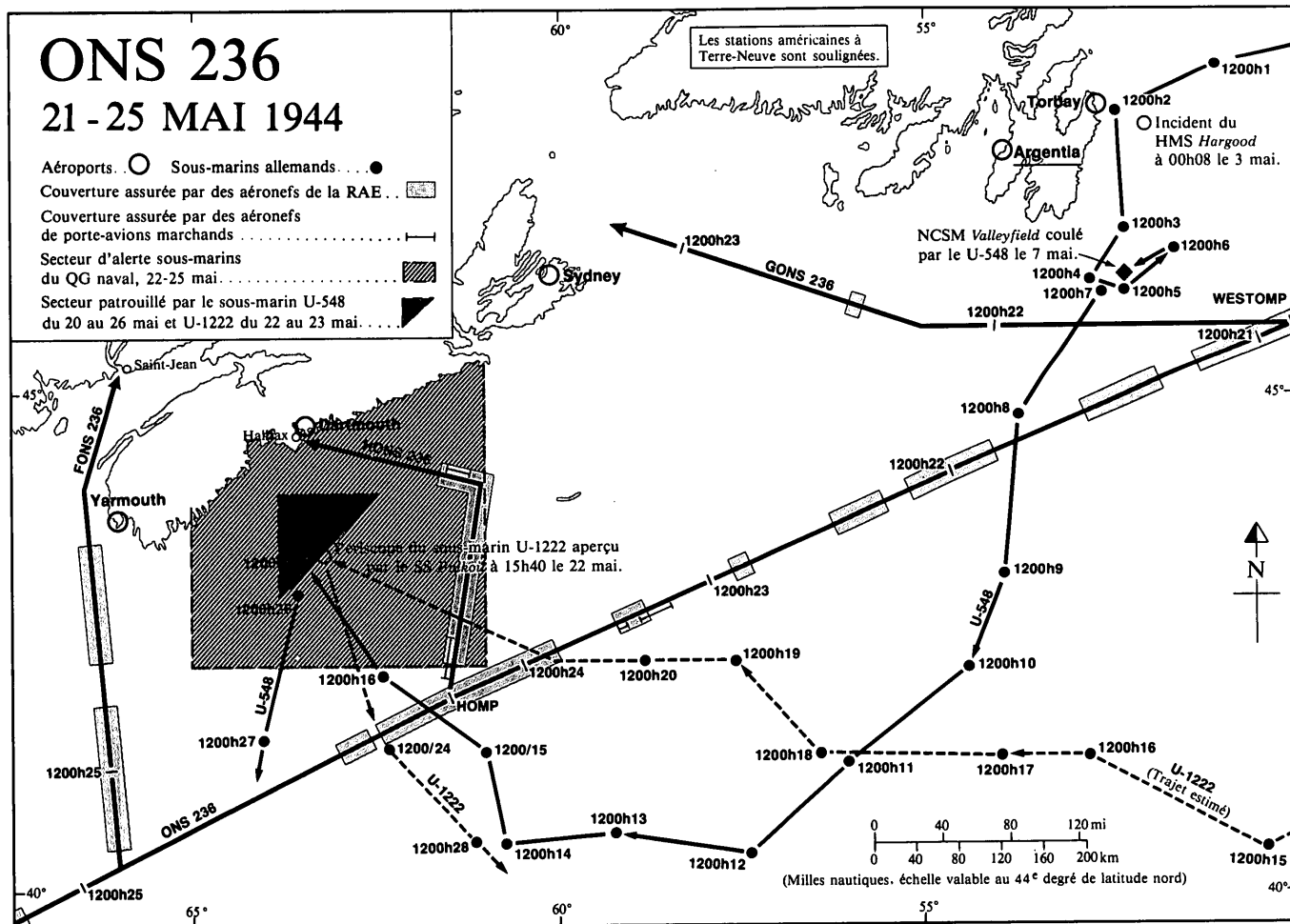
A Torbay, le 20 mai, juste avant 1 h00 du matin, heure locale, un Canso "A" du 5^e Escadron décolla pesamment dans l'obscurité pour effectuer les trois heures de vol qui le séparaient du convoi, lequel se trouvait à ce moment au nord du cap Flemish, à près de 500 km à l'est de la base. Guidé vers les navires en conformité avec les instructions relatives aux convois, le Canso resta près d'eux pendant cinq heures, exécutant les ordres de l'officier de Marine le plus élevé en grade de l'escorte: patrouiller tout autour du périmètre du convoi à une distance de 50 km et effectuer des recherches par la hanche bâbord. Ce genre de recherches, soigneusement élaborées à partir de calculs mathématiques liés aux possibilités et aux limites des *U-boats*, étaient identifiées par ce qu'on appelait le "code reptile".⁷⁶

Au milieu de la journée, trois heures après le départ du premier avion, un autre Canso "A" de Torbay fut guidé avec succès vers le convoi, qu'il accompagna pendant sept heures et demie, exécutant le même genre de patrouilles que son prédécesseur. L'équipage de cet appareil signala des "remous suspects" à une quinzaine de km à l'avant du convoi; le convoi ONS 236 se détourna d'urgence de sa route, pendant que l'*Empire McAlpine*, un des trois porte-avions

ONS 236

21 - 25 MAI 1944

- Aéroports... ○ Sous-marins allemands... ●
- Couverture assurée par des aéronefs de la RAE... [hatched box]
- Couverture assurée par des aéronefs de porte-avions marchands... [dotted line]
- Secteur d'alerte sous-marins du QG naval, 22-25 mai... [diagonal lines]
- Secteur patrouillé par le sous-marin U-548 du 20 au 26 mai et U-1222 du 22 au 23 mai... [solid line]



marchands qui accompagnaient le convoi, fit décoller deux Fairey Swordfish pour aider le Canso à patrouiller aux environs de l'endroit où les "remous suspects" avaient été aperçus. Deux bâtiments d'escorte s'approchèrent des avions qui décrivaient des cercles et lancèrent des grenades sur un contact asdic, mais ce dernier était incertain. Peu de temps après, un avion de transport américain signala deux *U-boats* à environ 260 km à l'avant du convoi. Étant donné que les appareils de ce type volaient à une altitude beaucoup plus élevée que les autres, les rapports qu'ils pouvaient faire lorsqu'ils pensaient avoir aperçu un sous-marin étaient notoirement douteux; toutefois, comme l'*U-548* n'avait pas été localisé, l'amiral Reid ne prit aucune chance. Deux Canso du 5^e Escadron surveillèrent le convoi ONS 236 pendant toute la nuit du 20 au 21 mai; un avion patrouilla autour du convoi à une distance de 25 km, tandis que l'autre balaya d'un côté et de l'autre la ligne de progression du convoi en effectuant un mouvement de va-et-vient. Aux premières lueurs de l'aube, un Hudson du 11^e Escadron de Torbay patrouilla pendant deux heures et demie.

Le 21, au milieu de la journée, 11 navires marchands mirent le cap sur Sydney et les ports du Golfe, sous la protection d'une corvette; le groupe ONS 236, c'est ainsi qu'il fut désigné, fut protégé pendant trois heures, au crépuscule, par un Hudson de Torbay et arriva sans encombre au large de Sydney dans l'après-midi du 23. Le gros du convoi ONS 236 poursuivit sa route sous la protection d'un Canso du 5^e Escadron qui l'accompagna jusqu'aux dernières lueurs du jour le 21. Le lendemain, deux Liberator du 10^e Escadron, le premier arrivant avant l'aube et le second partant après le crépuscule, assurèrent une couverture presque constante durant la traversée au sud du cap Race.

Le 23, aux premières lueurs de l'aube, un Ventura du 113^e Escadron de Sydney patrouilla d'un côté et de l'autre de la ligne de progression du convoi et, au crépuscule, un second Ventura, du 145^e Escadron de Dartmouth, et quatre Swordfish des porte-avions marchands firent des patrouilles similaires. Ensuite, durant la matinée du 24, un Ventura du 145^e Escadron patrouilla dès l'aube pendant que neuf navires, dont les trois porte-avions marchands, se séparèrent du groupe pour se rendre à Halifax, escortés par deux corvettes.

Pendant que le convoi ONS 236 passait au large de la Nouvelle-Écosse, une poursuite aérienne et maritime de grande envergure avait été mise en branle à environ 120 km au sud de Halifax quand l'*U-122* avait révélé sa présence, le 22 mai, en attaquant sans succès un pétrolier américain, le *Bulkoil*. À cause de cela, on assigna une route indirecte à suivre au groupe de navires (HONS 236) qui se dirigeaient vers Halifax; cette route passait à 130 km à l'est du port, à l'écart du secteur où l'on poursuivait l'*U-122*. Le 24, deux Canso "A" du 160^e Escadron de Yarmouth escortèrent les navires jusqu'au crépuscule; deux Swordfish des porte-avions marchands patrouillèrent aussi le matin et avant la tombée de la nuit. Aucune escorte aérienne rapprochée ne fut fournie durant les premières heures du 25, pendant que le convoi s'approchait de Halifax, mais un Liberator équipé d'un projecteur Leigh, du détachement du 10^e Escadron stationné à Sydney, effectua un balayage de nuit dans le secteur; le convoi HONS 236 entra sans incident dans le port le 25.

En fait, l'*U-122* s'était échappé au sud. Le 24, il était tapi à proximité de la

ligne de progression du convoi ONS 236, mais ne parvint pas à établir le contact, alors que les Canadiens avaient involontairement refoulé l'U-548, dont ils ne soupçonnaient même pas la présence. Le commandant consigna dans son journal qu'il aperçut des avions à sept reprises en quatre jours, entre le 21 et le 24 mai, et nota que le 22, au cours d'une période de sept heures, "presque toutes les demi-heures des bombes aériennes et des grenades anti-sous-marins semblent tout près de nous", tandis que la longue route du convoi HONS 236, qui passait à l'est de Halifax, tint ce dernier bien à l'écart du submersible.⁷⁷

Le 24, le gros du convoi ONS 236 bénéficia aussi d'une couverture aérienne constante. Un Canso "A" releva le Ventura qui avait décollé aux premières lueurs de l'aube et resta auprès du convoi jusqu'à ce qu'arrive un second Ventura pour patrouiller jusqu'au crépuscule. Le lendemain, après le lever du soleil, à 350 km environ au sud de Yarmouth, 13 navires en route pour Boston, Portland (Maine) et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) se séparèrent du convoi, escortés par une corvette. Deux Canso "A" couvrirent le groupe, qui portait maintenant la désignation FONS 236, jusqu'au crépuscule; un troisième appareil, probablement américain, effectua un balayage dans le secteur pendant une grande partie de l'après-midi. Les navires qui se rendaient à Boston et à Portland se détachèrent du groupe avant le coucher du soleil, et les autres arrivèrent à Saint-Jean le 26.

Pour les marins qui se trouvaient à bord des navires du convoi ONS 236, la traversée des eaux canadiennes avait été peu fertile en émotions. Cependant, sans la compétence et le dévouement des aviateurs de la Région aérienne de l'Est, leur voyage ne se serait peut-être pas passé de la même façon. Durant les cinq jours où les navires naviguèrent en eaux canadiennes, 13 avions couvrirent pendant un total de 71 heures le gros du convoi contre les attaques éventuelles de sous-marins; de plus, cinq appareils escortèrent pendant 29 heures les trois groupes de navires qui se séparèrent du convoi. La Procédure "B" n'échoua qu'une seule fois: il semble que la corvette qui escortait le convoi FONS 236 n'entendit pas les appels du Canso qui allait à sa rencontre, mais cela n'empêcha pas l'appareil de trouver le convoi. Les commandants des groupes d'escorte de la Marine qui accompagnèrent le convoi dans la zone canadienne louèrent les aviateurs de la Région aérienne de l'Est: l'un d'eux nota que "la collaboration était excellente" et un autre fit remarquer que "sur le plan de la collaboration avec les groupes de la Force d'escorte occidentale, le niveau qu'ont atteint les avions de l'ARC semble excellent". Les progrès avaient été non seulement marqués mais rapides: à peine deux mois plus tôt, un officier d'état-major de la Région aérienne de l'Est s'était demandé pour quelle raison que la procédure de radio-ralliement semblait échouer le plus souvent avec les bâtiments de la Force d'escorte occidentale.⁷⁸

Même si en 1944 les forces aériennes et navales qui escortaient les convois collaboraient de façon très efficace, les navires et les avions qui prenaient part aux opérations de poursuite de sous-marins non seulement coordonnaient mal leurs tâches mais semblaient souvent poursuivre des buts contraires. Ce contraste résultait principalement de la simplicité relative des méthodes ordinaires de convoiement, comparativement aux compétences complexes qui

étaient requises pour mener des recherches dans une zone étendue de l'Océan et, quand le contact avait été établi avec l'ennemi, poursuivre celui-ci jusqu'à épuisement. Il faut également se rappeler que les groupes d'escorte de la Marine qui accompagnaient les convois océaniques en 1944 avaient atteint des niveaux de compétence bien supérieurs à ceux des groupes d'escorte et de soutien nouvellement constitués qui étaient souvent affectés à des opérations offensives dans le nord-ouest de l'Atlantique.

Pendant que ces faits se déroulaient sur le théâtre d'opérations canadien, de l'autre côté de l'océan Atlantique les escadrons de l'ARC menaient en 1944 une guerre très différente. Dans les trois premiers mois de l'année, l'amiral Dönitz tenta de nouveau de réunir des meutes de *U-boats* aux abords ouest du Royaume-Uni, une stratégie qui demandait que les sous-marins effectuent des mouvements rapides en surface. Cette tentative échoua complètement. Les 422^e et 423^e Escadrons, qui, depuis Castle Archdale, s'occupaient déjà d'appuyer les navires naviguant dans l'océan, et le 407^e Escadron, qui déménagea à Limavady, en Irlande du Nord, à la fin de janvier, prirent part aux opérations qui anéantirent à cette occasion les projets de Dönitz.⁷⁹

Les balayages nocturnes qu'accomplirent les Wellington du 407^e Escadron équipés de projecteurs Leigh, donnèrent des résultats immédiats. Le 7 février, deux avions repérèrent au radar l'U-762, qui se déplaçait en surface à l'ouest de l'Irlande. Les deux appareils larguèrent des grenades qui semblèrent encadrer le sous-marin mais qui, en réalité, ne causèrent aucun dommage; dans la nuit du 10 au 11 février, un autre appareil de l'Escadron, qui avait repéré l'U-984 dans la zone de transit septentrionale, à mi-chemin environ entre l'Écosse et l'Irlande, vit ses grenades anti-sous-marins tomber loin de la cible. Toutefois, plus tard cette nuit-là, le lieutenant d'aviation P.W. Heron coula l'U-283 dans le même secteur général. Ce sous-marin avait déjà abattu un Wellington du 612^e Escadron de la RAF lorsque Heron plongea sur son objectif, alluma son projecteur Leigh à une distance de 500 mètres et largua six grenades qui détruisirent le sous-marin. Au dernier moment, il se heurta à des tirs antiaériens, mais déjà la coque du sous-marin "luisait rouge".⁸⁰ Heron reçut pour cet exploit la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Dans la journée du 10 mars, au cours d'une mission de balayage, le capitaine d'aviation S.W. Butler de la RAF, qui pilotait un Sunderland du 422^e Escadron, aperçut l'U-625 à huit km de distance. Pendant une dizaine de minutes au moins, le sous-marin tint l'ennemi à distance en faisant de violentes manœuvres et en tirant sur l'avion; Butler parvint finalement à larguer six grenades anti-sous-marins. Pendant que l'avion décrivait un cercle, l'*U-boat* plongea mais refit surface trois minutes plus tard. Une heure et vingt-huit minutes après l'attaque, son équipage adressa au Sunderland un message visuel ("FINE BOMBISH") et se précipita ensuite dans des canots pneumatiques peu avant que le sous-marin ne sombre. On ne revit jamais plus l'équipage; toutefois, avant d'abandonner le sous-marin, le radio avait transmis un signal de détresse et Dönitz envoya à la rescousse l'U-741 et l'U-256. Dans la nuit du 11 au 12 mars, un Wellington du 407^e Escadron, piloté par le lieutenant d'aviation E.M. O'Donnell, attaqua l'U-256 qui abattit rapidement l'appareil; aucun des Canadiens ne survécut.⁸¹

Pour son attaque réussie du 10 mars, le capitaine d'aviation Butler fut décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

L'autre escadron de l'ARC qui opérait dans le nord-est de l'Atlantique, le 162^e, qui était stationné à Reykjavik, fit une attaque infructueuse le 22 février 1944. L'occasion suivante se présenta dans la journée du 17 avril, quand le lieutenant d'aviation T.C. Cooke (qui avait suivi peu de temps auparavant un cours donné par le *Coastal Command* sur la lutte contre les sous-marins) effectuait un vol météorologique bien à l'ouest de l'Islande et que l'équipage aperçut l'U-342 à dix km de distance. Affrontant des tirs antiaériens légers, Cooke largua trois grenades anti-sous-marins d'une altitude de 150 mètres. L'*U-boat* donna l'impression d'être sur le point de plonger neuf minutes après l'attaque quand il se produisit une "violente explosion" à environ cinq mètres à l'avant du kiosque; le sous-marin "coula instantanément". Cooke fut décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation pour cette action et reçut plus tard aussi la Croix de l'Aviation pour son travail au sein du Service de livraison d'avions. Une semaine plus tard, un Sunderland du 423^e Escadron qui effectuait de jour une opération de balayage et aux commandes duquel se trouvait le capitaine d'aviation F.G. Fellows, aperçut l'U-672 à 25 km de distance. Au cours du passage d'attaque, l'armement lourd dont l'appareil était équipé à l'avant (quatre mitrailleuses fixes et deux mitrailleuses montées sur un affût de tourelle) fut en mesure de neutraliser complètement les défenses antiaériennes du sous-marin. L'explosion prématurée de l'une des six grenades anti-sous-marins rendit l'avion impossible à maîtriser pendant quelques minutes; l'équipage ne put ainsi voir clairement ce qui était advenu du sous-marin, qui plongea et ne laissa derrière lui que des traces de carburant. En fait, le sous-marin avait été gravement endommagé.⁸²

Le fait que Dönitz mit pratiquement fin aux attaques contre les routes de commerce de l'Atlantique Nord permit au 162^e Escadron – qui, à des fins administratives et d'entretien, faisait encore partie de la Région aérienne de l'Est, mais, sur le plan opérationnel, relevait du *Coastal Command* – de déménager à l'est et de se joindre à l'offensive que le *Coastal Command* avait lancée en 1944 dans les eaux de l'Arctique, au large de la Norvège. Entre le 23 et le 25 mai, le premier détachement de quatre Canso arriva à Wick, dans le nord de l'Écosse; à la fin du mois de juin, tous les avions de l'Escadron opéraient à partir de cette base et avaient déjà remporté de remarquables succès. Le 3 juin, aux petites heures du matin, le capitaine d'aviation R.E. McBride fit une attaque exemplaire contre l'U-477. "L'*U-boat* sembla se soulever tout entier et virer à bâbord, cessant presque d'avancer; il s'enfonça ensuite sur ses lignes d'eau . . . On aperçut au moins cinq survivants dans l'eau". Des nappes de carburant d'un mille de long marquaient la tombe du sous-marin lorsque le Canso "A" quitta les lieux près de quatre heures plus tard. Une semaine après, dans l'après-midi du 11 juin, le lieutenant d'aviation L. Sherman tomba sur l'U-980 qui naviguait en surface loin au nord des îles Shetland et, en dépit de tirs antiaériens précis, envoya le sous-marin par le fond en exécutant une attaque parfaite à la grenade anti-sous-marins.⁸³ McBride et Sherman reçurent tous deux la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Moins de deux jours plus tard, Sherman et son équipage payèrent chèrement leur esprit offensif. Le 13 juin, aux petites heures du matin, leur Canso "A" fut si gravement touché lors d'une attaque infructueuse contre l'U-480 que l'avion dut faire un amerrissage forcé. Pendant que l'avion sombrait, cinq des huit membres d'équipage parvinrent à prendre place à bord d'un canot gonflable. Le lieutenant d'aviation Sherman ne se trouvait pas parmi eux; il avait été gravement brûlé et les vagues le poussèrent loin de ses camarades qui se trouvaient dans le canot. Sherman et les deux autres membres d'équipage manquants furent peut-être ceux qui eurent le plus de chance. Le Service de contrôle des vols avait capté le message qu'avait émis le Canso après avoir aperçu le sous-marin et, entre le 13 et le 15 juin, dépêcha six avions pour fouiller le secteur; ils ne virent rien. Les survivants étaient dans un état désespéré; ils étaient privés de nourriture, d'eau et d'équipement de survie, et durent se servir d'une chaussure comme écope pour se débarrasser de l'eau que les hautes vagues ne cessaient de jeter dans leur canot. Après une semaine, l'un des hommes mourut de froid; pendant les quelques jours qui suivirent, trois autres, en proie à des hallucinations et au désespoir, se jetèrent à l'eau. Seul le sergent de section J.E. Roberts survécut, peut-être parce que, contrairement aux autres, il avait résisté à la tentation d'avaloir de l'eau de mer. Le 22 juin, un baleinier norvégien recueillit Roberts à environ 215 km au large de la côte norvégienne. Après avoir jeté l'ancre au port d'Alesund, le capitaine norvégien ne réussit pas à trouver un médecin compatissant et se trouva contraint de le "remettre aux bourreaux allemands". En fait, l'aviateur canadien fut bien traité, et se rétablit presque entièrement avant d'être libéré d'un camp de prisonniers de guerre près de Berlin, par les Russes et les Américains, en mai 1945.⁸⁴

La rencontre malheureuse de Sherman avec le sous-marin allemand ne fut que le début des aventures que vécut l'Escadron le 13 juin 1944. À la fin de la matinée, un Canso "A" piloté par le lieutenant d'aviation J.M. McRae, avec comme copilote le commandant de l'Escadron, le lieutenant d'aviation C.G.W. Chapman, aperçut le périscope de l'U-715 au nord des Shetlands. Le kiosque du sous-marin émergea de l'eau pendant que l'avion exécutait son attaque; les mitrailleuses du Canso abattirent trois membres d'équipage qui sortaient de l'écouille de la passerelle. Les ponts du sous-marin désarmé apparurent; le sous-marin s'enfonça ensuite par la proue et se stabilisa finalement; un mitrailleur allemand, agissant seul, fit cracher la lourde mitrailleuse de 3,7 cm et toucha le moteur bâbord de l'avion, ce qui obligea le Canso à faire un amerrissage forcé. Aucun des huit membres d'équipage n'était blessé, mais l'un des deux canots gonflables éclata; deux hommes prirent place dans le canot qui restait tandis que les six autres s'agrippèrent à ses flancs. Dans les Shetlands, le Service de contrôle des vols capta l'un des SOS que le Canso avait émis en amerrissant; il dépêcha aussitôt à sa rescousse une vedette rapide de sauvetage air-mer et dérouta des avions vers la position indiquée. Un Vickers Warwick du 281^e Escadron de la RAF largua un canot de sauvetage deux heures et demie après l'amerrissage; à ce moment, l'un des mécaniciens de bord était déjà mort de froid. Le sous-lieutenant d'aviation J.C. Waterbury, le navigateur de l'avion abattu, nagea courageusement jusqu'au canot, mais celui-ci fuyait tant que ce

n'est qu'en écopant sans arrêt qu'il fut possible de maintenir la tête des hommes les plus épuisés au-dessus de l'eau. La vedette de sauvetage arriva huit heures et demie après l'amerrissage, trop tard pour réanimer deux des opérateurs radio/mitrailleurs aériens.⁸⁵ Chapman fut fait membre de l'ordre du Service distingué en reconnaissance de ses "hautes qualités de direction et de ténacité"; McRae et Waterbury reçurent la Croix du Service distingué dans l'Aviation, et deux autres membres de l'équipage furent décorés aussi.

Le 24 juin, l'Escadron remporta une autre victoire, mais là encore au prix de pertes tragiques. Tard ce jour-là, à la fin d'une patrouille de 12 heures, un Canso "A", piloté par le capitaine d'aviation David Hornell et le lieutenant d'aviation B.C. Denomy, aperçut l'U-1225 se déplaçant en surface à environ 200 km au nord des Shetlands. Lorsque l'appareil amorça son attaque, il essuya un tir nourri et précis qui éteignit le moteur tribord; l'aile tribord prit feu. Malgré les violentes secousses qui agitaient l'appareil, Hornell tint ce dernier stabilisé pour pouvoir bien larguer ses grenades; cependant, le moteur tribord se sépara de l'aile et il fallut amerrir. Pendant que l'équipage abandonnait l'avion en feu, l'un des canots pneumatiques, trop gonflé, éclata, ce qui ne laissa qu'un canot pour les huit hommes; ces derniers se relayèrent deux par deux dans l'eau jusqu'à ce qu'après plusieurs heures tous se retrouvèrent plus ou moins assis, bras et jambes par-dessus les flancs du canot.⁸⁶

Les tirs antiaériens avaient endommagé l'équipement radio et le Canso n'avait pu signaler qu'il avait aperçu un sous-marin et émettre des signaux de détresse. Cependant, un Catalina du 333^e Escadron (norvégien) de la RAF survola le canot pneumatique cinq heures après l'amerrissage, et les occupants de ce dernier purent attirer son attention à l'aide de fusées éclairantes qui faisaient partie de l'équipement de survie. L'équipage du Catalina aperçut aussi une importante nappe de carburant dans laquelle flottaient trente-cinq ou quarante corps, ce qui prouvait de façon certaine que le Canso avait détruit l'U-1255. Une fois de plus, une vedette rapide des Shetlands, de même qu'un Warwick du 281^e Escadron de la RAF, transportant un canot de sauvetage, furent lancés à la rescousse de l'équipage du Canso.

La houle était trop forte pour que le Catalina puisse se poser, mais les Norvégiens veillèrent toute la nuit sur le canot pneumatique. Les deux équipes de sauvetage éprouvaient toutefois des difficultés qui les retardaient. Les fortes vagues et des problèmes de radio et de moteur ralentirent la vedette, tandis que l'avion, qui était aux prises avec de l'équipement qui fonctionnait mal, ne put atteindre le petit groupe que tard dans la matinée du 25, soit plus de 15 heures après l'amerrissage. Lorsque le canot de sauvetage que transportait l'avion fut finalement largué, les vagues le poussèrent hors de la portée des hommes qui se trouvaient dans le canot pneumatique. À ce moment, un des membres d'équipage était mort, et il fallut empêcher Hornell, qui était aux derniers stades de l'épuisement, de nager jusqu'au canot de sauvetage. La vedette finit par arriver mais à ce moment l'équipage se trouvait dans l'eau depuis 21 heures. Un second homme était mort et, malgré tous les efforts que l'on put faire pour réanimer Hornell à bord de la vedette, celui-ci ne reprit jamais conscience. Pour son attaque déterminée et habile en dépit de tirs meurtriers et pour son altruisme

après l'amerrissage, Hornell reçut la Croix de Victoria, la première à être attribuée à un membre de l'ARC.⁸⁷ Denomy fut fait membre de l'Ordre du Service distingué et quatre autres membres de l'équipage furent décorés.

Moins d'une semaine plus tard, dans l'après-midi du 30 juin, en patrouillant loin au nord-ouest des Shetlands, un Canso, dans lequel prenaient place le capitaine d'aviation R.E. McBride et son équipage (lesquels, le 3, avaient envoyé par le fond l'U-477), aperçut un périscope qui s'enfonça dans l'eau avant qu'il ne soit possible d'attaquer. McBride guida sur les lieux un Sunderland (qui atteignit bientôt sa limite prudente d'autonomie et dut rentrer) et deux Liberator pour bien couvrir le secteur. Trois heures plus tard environ, le Canso repéra l'U-478 naviguant en surface à 29 km de l'endroit où il avait été aperçu la première fois. L'appareil plongea tout en essayant un feu nourri qui toucha l'aile bâbord; il fit un passage de bombardement de premier ordre, mais ses grenades restèrent "accrochées" à leur support. Peu désireux de mettre en danger la vie de son équipage en se lançant dans ce qui pouvait être un second passage inutile, McBride guida vers lui l'un des Liberator du 86^e Escadron de la RAF, qui détruisit le sous-marin en larguant six grenades anti-sous-marins. L'équipage de McBride se vit attribuer officiellement une part de la victoire.⁸⁸

Le mois avait été remarquable. Sur les huit sous-marins qui furent détruits dans la zone de transit septentrionale, le 162^e Escadron en revendiqua quatre et prit part à la destruction d'un cinquième; ce résultat avait été obtenu au prix de trois avions abattus, de treize membres d'équipage tués et d'un autre fait prisonnier. Dans l'esprit de l'officier qui commandait le 18^e Groupe, il n'y avait aucun doute sur ce qui expliquait le succès de l'Escadron: "De l'entraînement et toujours plus d'entraînement. Cet Escadron avait un excellent système d'entraînement: chaque pilote, à intervalles réguliers, partait suivre un cours . . . et revenait ensuite de nouveau aux opérations. C'était là un exemple parfait de ce que l'on peut obtenir avec de l'entraînement, de la détermination et beaucoup de cran. À un moment, nous en étions vraiment arrivés à un point où, si les renseignements opérationnels étaient réellement bons, nous disions: 'Allez-y, nous mettrons le 162^e en plein milieu'".⁸⁹

Au cours du mois de juillet, c'est à partir de la base de Wick que se déroulèrent la plupart des vols des Canadiens, mais les appareils de l'Escadron n'aperçurent pas de sous-marins car moins d'entre eux traversèrent le secteur, Dönitz réduisit l'importance des patrouilles au large de la Norvège et les sous-marins qui se trouvaient en mer passèrent par prudence plus de temps sous l'eau. Toutefois, l'accalmie ne fut que temporaire. En août, les victoires des Alliés en France contraignirent les flottilles stationnées dans les ports du golfe de Gascogne à s'installer dans des ports de la Norvège, et des sous-marins équipés de schnorkels commencèrent à s'approcher des îles britanniques du Nord lorsque débuta la campagne près des côtes. Les 422^e et 423^e Escadrons entreprirent maintenant de patrouiller au-dessus des eaux septentrionales, tout en appuyant aussi les navires de l'Atlantique qui passaient à l'ouest de l'Irlande et en chassant au large de la côte de la France. A la fin du mois d'août, les deux escadrons envoyèrent des détachements à Sullom Voe pendant une brève période pour tenter d'attaquer les sous-marins du golfe de Gascogne qui se dirigeaient vers la

Norvège. Le 26 août, le 407^e Escadron quitta Chivenor et traversa de bout en bout les îles britanniques jusqu'à Wick pour deux mois de service dans le Nord.⁹⁰

Le 6 août, l'important détachement du 162^e Escadron qui se trouvait à Wick était rentré en Islande pour affermir la couverture assurée au-dessus des abords ouest de la zone de transit septentrionale. C'est l'apparition de l'U-300, deux jours plus tôt, au sud-est de l'Islande, qui avait précipité ce déménagement. À la fin de la matinée du 4 août, un Canso "A" qui opérait à partir de l'Islande et aux commandes duquel se trouvaient le lieutenant d'aviation W.O. Marshall et le sous-lieutenant d'aviation A.J. Beck tomba sur le sous-marin qui naviguait en surface; l'appareil largua trois grenades anti-sous-marins sur le sous-marin pendant que celui-ci plongeait en catastrophe. Un second Canso "A", guidé sur les lieux, lâcha des grenades anti-sous-marins dans une nappe de carburant que le sous-marin traînait derrière lui. Quelque temps plus tard, l'U-300 fit surface, tira en direction de ceux qui le harcelaient et s'évanouit dans le brouillard. Onze heures après la première attaque, un Liberator du 59^e Escadron de la RAF, venu prêter main-forte, aperçut le sous-marin à l'avant d'une longue nappe de carburant et attaqua lui aussi pendant que sa cible cherchait refuge sous l'eau. D'autres recherches qu'effectuèrent des avions et des navires ne donnèrent pas d'autre résultat, mais les trois attaques avaient endommagé assez gravement le sous-marin pour qu'il lui faille rentrer au port.⁹¹

À la fin de l'été 1944, la tâche excitante et dangereuse d'attaquer des sous-marins naviguant en surface, tâche toujours plus fréquente dans l'Atlantique Est que dans l'Atlantique Ouest, tirait à sa fin, même pour le *Coastal Command*. Les fonctions d'escorte ordinaires, qui étaient non moins indispensables pour vaincre les *U-boats*, allaient se poursuivre sans relâche. Depuis que la zone dénuée de protection aérienne était couverte, les routes de convoi de l'Atlantique étaient devenues relativement sûres. En 1943, 428 convois marchands, comptant en tout 13 788 navires, avaient traversé les eaux entre l'Angleterre et toutes les autres parties du globe. Cent vingt-quatre de ces navires furent coulés par des *U-boats*. En 1944, le nombre de ces convois s'élèverait à 476; sur les 16 702 navires que ceux-ci compteraient en tout, les *U-boats* n'allaient en couler que 17 avant la fin de l'année. Bien sûr, beaucoup d'autres navires furent détruits, mais la plupart d'entre eux naviguaient seuls ou s'étaient séparés de leur convoi. Les forces chargées d'escorter les convois jouèrent donc un rôle important dans l'efficacité réduite de la guerre au tonnage que mena Dönitz.⁹²

L'avènement de la guerre sous-marine moderne, 1944-1945

En août 1944, la Région aérienne de l'Est, de concert avec les services homologues de la Marine, défendait les navires de façon coordonnée et efficace. Les convois continuèrent d'être protégés avec succès jusqu'à la fin de la guerre et, en dépit de quelques actions exceptionnelles de la part des Allemands, les eaux canadiennes constituèrent pour ces derniers un terrain de chasse infructueux. L'ARC, toutefois, n'accomplissait pas encore de façon appropriée la tâche d'attaquer les *U-boats* opérant en solitaire, qui étaient toujours plus prudents et insaisissables. Ses faiblesses devinrent particulièrement évidentes quand des *U-boats* dotés d'un nouveau dispositif permettant de "respirer" sous l'eau, le schnorkel, commencèrent à faire des incursions régulières dans l'Atlantique Ouest.

Le schnorkel, qui était fixé à un mât qu'un système hydraulique pouvait faire monter au-dessus de la surface de l'eau lorsque le sous-marin se trouvait au niveau d'immersion périscopique, permettait d'aspirer une petite quantité d'air frais dans la coque et d'évacuer les gaz d'échappement. Lorsque les vagues recouvraient le mât, des soupapes se fermaient pour empêcher que de l'eau n'entre dans le schnorkel. Les *U-boats* pouvaient ainsi se servir de leurs moteurs diesel aérobies soit pour se mouvoir soit pour charger leurs batteries, sans devoir pour cela faire surface. Ce dispositif, qui équipait les sous-marins de Type VII et de Type IX, améliorait les performances de ces derniers sous l'eau; il leur permettait d'obtenir en plongée une vitesse soutenue pouvant atteindre huit noeuds, et ce, aussi longtemps que l'équipage était capable de supporter les changements de pression dus à l'ouverture et à la fermeture des soupapes du schnorkel, ainsi que l'odeur nauséabonde des moteurs diesel et des corps humains après plusieurs jours de plongée.

Parfois le schnorkel tombait en panne, ce qui forçait le sous-marin à faire surface ou à se servir de ses moteurs électriques; parfois, semble-t-il, que cet équipement amenait les commandants de *U-boat* à rester sur place sans bouger ou à avancer avec une prudence excessive, plutôt que de pousser à fond leurs attaques contre des navires qu'il était beaucoup plus difficile de repérer au périscope qu'en haut d'un kiosque. Malgré ces contraintes, le schnorkel modifia radicalement le caractère de la guerre anti-sous-marins, privant souvent les avions de leurs principaux moyens de détection (contacts radar ou visuels) et

faisant pencher la balance en faveur des sous-marins. Le problème qu'avaient maintenant à résoudre les forces aériennes était celui de savoir comment exercer de manière efficace leur puissance sous la surface de l'océan.

Ce nouveau type de sous-marin fit sa première apparition importante dans les eaux canadiennes quand Dönitz dirigea l'U-802 et l'U-541 vers le golfe du Saint-Laurent en août 1944, espérant connaître les mêmes succès qu'en 1942. Le lecteur se souviendra que le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie, et le ministre de la Défense nationale (Air), C.G. Power, s'étaient opposés aux propositions visant à réduire les effectifs dans le Golfe, de sorte que le 161^e Escadron, dont les avions amphibies, des Consolidated Canso "A", se trouvaient à Summerside, à Gaspé et à une nouvelle base à Sept-Îles, vint s'ajouter aux Anson d'entraînement de Charlottetown et de Summerside. Cela était heureux parce que le démantèlement de la 31^e École de reconnaissance générale de Charlottetown et la diminution du nombre de nouveaux aviateurs dont avait besoin le *Coastal Command* de la RAF, fit en sorte que les instructeurs et les stagiaires moins chevronnés qui se trouvaient sur place étaient moins nombreux que ceux des années précédentes. Grâce à l'expansion des forces aériennes et navales sur la côte atlantique depuis 1942 et à l'amélioration des communications et des installations des bases dans le Golfe, il était possible de déployer des renforts importants avec beaucoup plus de facilité que deux ans auparavant.¹ Néanmoins, l'étagement des couches d'eau de mer et d'eau douce et les gradients de température marqués faisaient que les *U-boats* naviguant en plongée étaient particulièrement difficiles à repérer.

Le CRO lança des avertissements au sujet de la menace qui planait sur le golfe du Saint-Laurent, estimant qu'il était possible que l'U-802 arrive au large du détroit de Cabot dès le 22 août. Le 5^e Escadron, qui était stationné à Yarmouth, envoya aussitôt des Canso "A" renforcer Sydney et les bases du Golfe où jusqu'à sept appareils de cette unité continuèrent d'opérer pendant le mois qui suivit. Toutefois, l'importante couverture aérienne qu'assuraient les avions du *USS Bogue* au-dessus du Banc de Terre-Neuve persuada l'U-802 de se mettre en plongée le 19 août; le sous-marin ne refit surface que lorsqu'il atteignit le Golfe onze jours plus tard, soit le 30 août.² Des conditions atmosphériques défavorables aux avions permirent à l'U-541, par contraste, de naviguer en surface de nuit; il arriva dans le détroit de Cabot le 3 septembre, peu après minuit, soit plus d'un jour avant la date que le CRO avait prédite. Avant l'aube, le sous-marin torpilla un vapeur britannique, le *Livingstone*. Ce n'est que près de huit heures plus tard que l'on apprit la nouvelle de la destruction du navire, quand un convoi côtier tomba sur les rescapés; il fallut attendre encore trois heures de plus avant qu'un Canso "A" puisse décoller de Sydney pour entreprendre des recherches sous le plafond de nuages qui s'étendaient à 100 mètres d'altitude. Bientôt, cependant, le Détroit grouilla de navires de guerre de toutes sortes, depuis des Fairmile jusqu'à des frégates, que vinrent appuyer, aussi longtemps que les conditions atmosphériques le permirent, des Canso "A" et un Liberator du 10^e Escadron. L'U-541 traversa prudemment le Détroit en naviguant au schnorkel et arriva sans encombre dans le Golfe le matin du 5 septembre.³

Les renseignements canadiens sur la situation étaient maintenant confus. Le

CRO n'était pas sûr si l'U-802 avait quitté le Golfe et coulé le *Livingstone* ou si un autre sous-marin était arrivé. En fait, on ne savait avec certitude s'il se trouvait maintenant deux sous-marins dans le Golfe ou si deux sous-marins patrouillaient hors du Détroit de Cabot, au sud de Terre-Neuve. Des Fairmile avaient signalé avoir relevé des contacts qu'ils avaient attaqué près de Gaspé (et à une occasion passèrent tout près du U-802); toutefois, à cause de l'étagement des couches d'eau salée et d'eau douce, tous les contacts de ce genre étaient douteux, et le CRO ne prêta pas beaucoup attention à l'affaire.⁴ Le 7 septembre, à 20 heures, heure locale, l'U-541 aida à éclaircir la situation en faisant surface pour attaquer un cargo qui naviguait apparemment sans protection non loin de l'île d'Anticosti. La corvette qui l'escortait surprit le sous-marin; toutefois le canon de quatre pouces dont était armée la corvette s'enraya; elle ne réussit qu'à forcer le sous-marin à plonger et perdit ensuite le contact.⁵

Dans la nuit du 7 au 8 septembre, juste après minuit, lorsque le commandant en chef de la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, le contre-amiral L.W. Murray, déclencha une opération "Saumon", tous les avions et tous les navires disponibles convergèrent vers l'endroit où l'U-541 avait fait son attaque. Des nuages bas et du brouillard gênaient encore les avions; malgré tout, à partir de l'après-midi du 8 septembre jusqu'au milieu de la journée du 9, quand le commandant en chef mit fin à l'opération, les bases du Golfe tinrent en tout temps cinq Canso "A" au-dessus du secteur où se trouvait probablement le sous-marin, et le 10^e Escadron, qui était stationné à Gander, affecta un Liberator à la même tâche. Les Canso "A" effectuèrent par la suite des patrouilles de barrage constantes en travers des routes présumées du sous-marin jusqu'au 11 septembre, date à laquelle ils entreprirent un programme chargé de balayages nocturnes et diurnes dans des secteurs "Otter" au centre du Golfe et dans le passage de Gaspé.⁶ Même si le CRO n'était pas encore sûr qu'il y avait plus d'un sous-marin dans le Golfe, les recherches massives qui se déroulaient sur la mer et dans les airs portaient leurs fruits. Voici ce que nota dans son journal le commandant du U-802: "Il semble que l'ennemi a peut-être relevé ma présence. Après tout, il n'y a pas eu d'autre sous-marin dans ce secteur depuis deux ans. Peut-être a-t-il repéré mon schnorkel avec son équipement terrestre. Je trouve curieux que les avions aillent et viennent sans cesse au-dessus du secteur, dans la direction nord-sud, alors que pendant les sept derniers jours je me suis tenu au large et près de la côte, en suivant moi aussi la direction nord-sud. Je crois donc que la bonne chose à faire est de quitter l'entrée plus étroite du fleuve Saint-Laurent et de me poster . . . au sud-est de l'île d'Anticosti."⁷

Le 14 septembre, l'U-802 rencontra un groupe de frégates de la MRC et bien qu'il réussît à leur échapper en se cachant dans les "couches très denses d'eau de mer et d'eau douce", l'apparition régulière d'avions le 16 septembre convainquit le commandant de ne même pas oser naviguer au schnorkel de jour. Les mesures de défense semblaient si redoutables que, le 17 septembre, le sous-marin se laissa pousser silencieusement par le courant pour éviter que des navires ne le repèrent. Ni l'U-802 ni l'U-541 ne trouvèrent de navires marchands, et tous deux avaient quitté le Golfe le 25 septembre.⁸

A ce moment, l'U-1223 était en route pour les remplacer. Les conditions

atmosphériques obligèrent à réduire les vols, de sorte que l'on n'effectua pas de recherches concentrées pour repérer le nouvel arrivant avant le 4 octobre. Le CRO situa ensuite avec assez de précision le sous-marin aux abords du détroit de Canso, mais les appareils qui le cherchèrent rentrèrent bredouilles. Lorsque le mauvais temps cloua de nouveau les avions au sol trois jours plus tard, un groupe de frégates de la MRC partit pour Gaspé afin de couvrir l'embouchure du Saint-Laurent. L'U-1223 leur échappa tous et, le 14 octobre, attaqua la section du convoi ONS 33 qui se trouvait dans le Golfe lorsqu'elle passa à la hauteur de Pointe-des-Monts, en route vers Montréal. Une torpille à tête chercheuse détruisit la poupe du NCSM *Magog*; les forces de défense, dont un Canso "A" qui fut bientôt rejoint par trois autres, ne réussirent toutefois pas à trouver le sous-marin.⁹

Des recherches étendues, dans la mesure où les conditions atmosphériques le permirent, se poursuivirent jusqu'au 18 octobre, quand les activités menées dans le Golfe commencèrent à ralentir. Malheureusement, le 31 octobre, le CRO indiqua par erreur que le secteur était libre. En fait c'était l'U-1221 qui, après une patrouille peu mouvementée de quatre semaines au large de la Nouvelle-Écosse, avait envoyé un message pour dire qu'il s'en allait; le retrait des forces aériennes et navales du Golfe laissa le champ libre à l'U-1223. L'une des torpilles du sous-marin endommagea un navire marchand, le *Fort Thompson* près de Pointe-au-Père, le 2 novembre. Des Canso "A" retournèrent rapidement dans le Golfe, où un certain nombre d'entre eux restèrent jusqu'au 18 novembre; cependant, à ce moment-là, le sous-marin s'était éclipsé et se trouvait hors de leur portée.¹⁰

Comparativement au nombre de *U-boats* qui se trouvaient dans la région, la force d'avions et de navires qui s'opposait maintenant à eux était énorme. Mais la quantité à elle seule ne suffisait pas. Bien que cette force pût peut-être les maîtriser, elle ne pouvait pas les couler, et les maîtriser était une solution à court terme.

Le rendement des navires et des avions présentait en fait tant de lacunes évidentes face aux nouvelles tactiques d'"embuscade" dont usaient maintenant les sous-marins qu'il était difficile de savoir par où commencer pour les corriger. Lors d'une réunion qu'ils tinrent à Ottawa le 19 septembre, les membres du Comité Mixte (MRC-ARC) de lutte contre les sous-marins confirmèrent le besoin de créer une école d'instruction tactique interarmées dans le but d'améliorer les procédures de recherche employées lors des opérations menées conjointement par l'Aviation et la Marine; ce besoin faisait l'objet d'une étude sérieuse depuis le mois de juillet. Les membres du Comité apprirent que la Marine était en voie d'acquérir un second groupe de frégates pour créer pour la première fois une force de poursuite adéquate. Afin de déterminer les points faibles des opérations, ils demandèrent que les autorités de la Marine et de l'Aviation à Halifax présentent une analyse opérationnelle de chaque opération de recherche où la présence d'un sous-marin avait été établie. La composition du Comité fut élargie pour inclure les directeurs des transmissions des quartiers généraux de la Marine et de l'Aviation, ainsi que des représentants des états-majors du commandant en chef de la zone canadienne du nord-ouest de

l'Atlantique, de la Région aérienne de l'Est, du 1^{er} Groupe de Terre-Neuve et de l'École tactique interarmées, une fois que celle-ci fut créée. L'affaire irrita quelque peu les autorités de la côte. Le QG de la Région aérienne de l'Est reconnut qu'il y avait des problèmes, mais n'apprécia pas qu'Ottawa lui dise comment les régler; le commandant en chef des forces aériennes, le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, fit part du soupçon, et ce n'était pas la première fois qu'il le faisait, qu'Ottawa tentait de se mêler de la manière dont il dirigeait les opérations. En fin de compte, le QG de la Région aérienne de l'Est dut accepter l'assurance que les recommandations du Comité avaient pour but d'améliorer la collaboration entre les deux Services, et non pas de les centraliser.¹¹

De l'autre côté de l'Atlantique, au *Coastal Command*, la campagne des sous-marins équipés de schnorkels avait débuté lorsque l'U-482 avait envoyé par le fond quatre navires marchands et une corvette juste au nord de l'Irlande, entre le 30 août et le 8 septembre 1944. Dans ce secteur-là aussi, les *U-boats*, qui agissaient en "francs-tireurs", se révélèrent presque impossibles à attraper. La saturation de ce secteur au mois de septembre, au cours duquel les équipages aériens effectuèrent 7 501 heures de vol, ne fit aucun dommage à l'ennemi et, d'après ce que purent confirmer les recherches menées après la guerre, on n'aperçut des sous-marins qu'à deux reprises seulement.¹²

Deux unités de l'ARC, les 422^e et 423^e Escadrons, déployèrent le maximum d'efforts dans les eaux côtières du Nord; les aviateurs du 423^e Escadron eurent plus que leur part des combats limités qui se déroulèrent dans ce secteur. Une heure après avoir fait décoller son Sunderland de Castle Archdale le 3 septembre, le lieutenant d'aviation J.K. Campbell attaqua un sous-marin en plongée après avoir aperçu son schnorkel; toutefois, ses grenades anti-sous-marins ne se décrochèrent pas. Cette défaillance de l'armement fut des plus regrettables, parce que Campbell avait en fait établi le contact avec l'U-482. Le pilote guida vers lui des navires anti-sous-marins et ratissa avec eux le secteur pendant le reste de la journée, mais sans résultat.¹³

Au cours du mois de septembre, deux autres unités de l'ARC, le 407^e Escadron, qui continua de poursuivre l'offensive dans les eaux de la Norvège, et le 162^e Escadron, qui couvrit le secteur ouest de la zone de transit septentrionale et les eaux côtières de l'Islande, ne firent pas contact avec l'ennemi, malgré le nombre accru de *U-boats* qui se trouvaient dans la région. Le mois suivant, le 407^e Escadron entra en contact à deux reprises avec des sous-marins. Outre une attaque infructueuse qu'il fit de nuit, le 4 octobre, à l'est des Shetlands, contre un sous-marin en surface, le 30 octobre le lieutenant d'aviation J.E. Neelin attaqua l'U-1061, un transport de torpilles naviguant dans les eaux côtières de la Norvège; le submersible se trouvait en surface, à l'ouest de Bergen. Allumant son projecteur Leigh, le Wellington endommagea gravement le sous-marin, qui parvint néanmoins à éviter une autre attaque d'un Liberator du 224^e Escadron de la RAF et à regagner tant bien que mal sa base. Au début du mois de novembre, ayant appris du Service de renseignement que Dönitz étendait à la Manche et aux voies d'accès du sud-ouest la campagne côtière de ses sous-marins équipés de schnorkels, le *Coastal Command* redéploya des escadrons au sud. Quittant

Castle Archdale, le 422^e Escadron s'installa à Pembroke Dock, d'où il entreprit ses opérations le 7, tandis que le 407^e Escadron, qui se trouvait à Wick, rentra à Chivenor, où ses avions reprirent l'air le 12.¹⁴ Entre temps, après ce premier contact avec les tactiques d'"embuscade" dans les eaux côtières de la Grande-Bretagne, le Service de renseignement britannique reconnut que "l'apparition du sous-marin équipé du schnorkel aura profondément modifié l'équilibre des forces entre chasseurs et chassés. . ."¹⁵

Des messages radio déchiffrés indiquèrent que la force sous-marine allemande était encore loin de se laisser abattre et qu'elle mettait au point des innovations techniques inquiétantes. Les sous-marins de type XXI "en rodage" à l'été de 1944 étaient capables de maintenir en plongée une vitesse de 15 noeuds, ce qui était suffisant pour donner la chasse aux convois et semer presque tous les bâtiments d'escorte. Le fait que les mâts des schnorkels et des périscopes produiraient à cette vitesse un sillage bien plus visible était une maigre consolation. Le 6 novembre, le CRO de l'Amirauté britannique prédit que jusqu'à 15 de ces nouveaux submersibles pourraient être opérationnels avant le 1^{er} décembre, et 74 avant le 1^{er} avril 1945. Les problèmes de croissance inhérents à l'entrée en service d'un modèle radicalement nouveau et les perturbations causées par les bombardements des Alliés au-dessus de l'Allemagne ne permirent finalement pas à cette prophétie de se réaliser – un seul sous-marin de type XXI effectua réellement une patrouille de guerre – mais au milieu de l'année 1944 cette menace semblait réelle.¹⁶

A la suite des difficultés auxquelles se heurta le *Coastal Command*, les autorités à Halifax furent inondées d'avertissements, dont le plus intéressant fut peut-être une lettre que le maréchal en chef de l'Air Sir Sholto Douglas (le nouveau commandant en chef des forces aériennes du *Coastal Command*) écrivit au vice-maréchal de l'Air Johnson, après une réunion que ces deux hommes avaient tenue. Douglas fit mention de l'optimisme injustifié de ceux qui croyaient que la guerre serait bientôt terminée et donna des preuves que les Allemands prévoyaient de relancer leur offensive sous-marine. Cet avertissement, ainsi que la capacité qu'avaient démontrée les *U-boats* de ne pas se faire repérer en naviguant au schnorkel, exigeaient que des mesures énergiques fussent prises:

A mon avis, ce n'est certainement pas le temps de relâcher de quelque manière nos efforts – c'est en fait l'inverse qu'il faut faire.

Comme je vous l'ai dit, nous avons mis les scientifiques sur l'affaire et ceux-ci tentent de trouver un moyen rapide d'améliorer la capacité des divers types d'ASV de détecter les sous-marins naviguant au schnorkel et de diriger les avions vers ceux-ci. Par ailleurs, je vais mettre en branle une campagne d'entraînement intensive qui aura pour but de permettre à nos radaristes de détecter ces sous-marins et de diriger les avions vers eux, de jour comme de nuit. Mais quel que soit le succès de ces améliorations . . . il paraît évident que nous ne serons jamais capables de détecter ce type de sous-marin à la distance à laquelle nous avons l'habitude de repérer un sous-marin tout à fait émergé. Comme vous le savez, cela signifie qu'il faut plus d'avions pour couvrir de façon efficace un secteur quelconque, puisque le nombre d'avions requis est directement lié à la distance de

détection. Cela confirme une fois de plus la conclusion à laquelle je suis venu, à savoir qu'en supposant que la guerre en Europe dure encore six mois, nous aurons plutôt besoin d'avions plus nombreux et plus efficaces pour réussir à vaincre cette nouvelle menace des *U-boats*.¹⁷

Le 28 octobre, Johnson fit part à C.G. Power des conclusions de Douglas et recommanda de prendre des mesures spéciales pour soutenir et étendre les moyens d'action de la Région aérienne de l'Est.

Le maréchal en chef de l'Air Douglas avait vivement recommandé à l'ARC, et ce, dès juin 1944, de remplacer les Canso "A" du 162^e Escadron par des Liberator; quand le maréchal de l'Air prit finalement connaissance de la proposition en novembre, rien n'avait été fait, et il décida que comme la guerre serait probablement terminée avant que l'escadron ne reçoive de nouveaux appareils, il était maintenant trop tard pour mettre l'idée à exécution. Johnson parvint quand même à le convaincre de la nécessité d'obtenir pour les Canso le nouveau radar de bord ASD, dont la longueur d'onde était de 3 centimètres. À cause de difficultés d'approvisionnement, ces avions étaient encore équipés du vieil ASV Mark II à bande de 1,5 mètre, même si le *Coastal Command* avait déclaré longtemps avant que cet appareil était désuet à cause de la piètre manière dont il définissait les objectifs et de sa vulnérabilité aux récepteurs de recherche à bande métrique qu'utilisaient les Allemands. De plus, pendant l'hiver canadien, les grosses antennes aériennes avaient tendance à givrer assez fort pour rendre les vols difficiles et même, à l'occasion, empêcher complètement les Canso de prendre l'air. C'est pour cette raison qu'à l'automne de 1943, le quartier général de l'Aviation avait commandé des appareils ASB, un modèle intermédiaire possédant une longueur d'onde de 50 centimètres et doté d'une antenne compacte. En dépit des garanties de livraison rapide qui furent données, l'ASB ne fut pas disponible en grande quantité avant l'été 1944, période où l'ASD – déjà utilisé dans les Lockheed Ventura de la Région – étaient devenus bien plus populaires.¹⁸ Ottawa n'avait pas encore pris connaissance des études menées par le *Coastal Command* qui avaient permis de conclure que même le meilleur radar à ondes centimétriques était inefficace contre les schnorkels, à moins que la mer fût absolument calme. Johnson réussit ainsi à vaincre le scepticisme de Leckie, selon qui il n'était pas plus justifié à ce stade-ci de la guerre de dépenser un million de dollars pour ce nouvel équipement que d'acheter de nouveaux avions. Comme ce fut si souvent le cas, l'instinct de Leckie fut le bon; par suite d'un retard dans la conception de raccords permettant d'équiper les Canso de radars ASD, ce n'est que dans les dernières semaines de la guerre que les escadrons commencèrent à recevoir des avions équipés du nouvel appareil.¹⁹

D'autres tentatives de modernisation connurent également le même sort. Le déluge de demandes qui furent faites pour obtenir les aides radio les plus récents, comme le loran, submergea les unités techniques de la côte est. L'état-major reconnut qu'il y avait eu insuffisamment de planification, et les livraisons prirent du retard. Par exemple, à cause de la lenteur avec laquelle se déroulèrent les travaux de construction d'un atelier d'usinage dont on avait besoin pour fabriquer des ferrures d'assemblage à la 1^{re} Unité des transmissions techniques,

à Debert, en Nouvelle-Écosse, de l'équipement radio d'une valeur de deux millions de dollars resta entreposé jusqu'en avril 1945 au moins. De tels retards maintinrent hors de service des avions que l'on était censé remettre en état. En janvier, la Région disposerait d'une moyenne de 98 avions anti-sous-marins pour ses opérations; au mois de mars, ce nombre baisserait à 90. Entre temps, même si les escadrons continuèrent à remplir leurs engagements sur le plan de l'entraînement et des opérations, la perspective d'une intensification subite de l'offensive des *U-boats* n'inspira pas grand confiance aux autorités à Ottawa ou à celles de la Région aérienne de l'Est en la capacité qu'avaient leurs ressources à faire face à la situation.²⁰ Ce n'était que sur le plan des effectifs d'équipages aériens que la situation paraissait prometteuse. À la fin du mois d'octobre 1944, Johnson signala qu'il avait 200 de ses membres d'équipage à remplacer à la fin de leur tour de service et le QG de l'Aviation prit rapidement les dispositions requises pour faire augmenter le personnel nécessaire. Il avait aussi persuadé le quartier général qu'il ne fallait pas démanteler le 145^e Escadron, ainsi qu'on prévoyait de le faire.

Les événements justifiaient cette vigilance continue. En novembre 1944, le BdU affecta cinq *U-boats* au Golfe du Saint-Laurent et aux abords de Halifax. Les évaluations faites par les Allemands au sujet des moyens de défense du Canada n'étaient pas flatteuses: malgré ce qu'avaient indiqué l'U-802 et l'U-1221 ("couverture aérienne efficace de jour, couverture aérienne accrue de jour et de nuit durant passage de convoi"), Dönitz choisit de donner davantage foi au compte rendu de l'U-541, selon lequel il y avait dans le Golfe "peu d'activité aérienne" et les "groupes de recherche, composés de destroyers et de mouilleurs de mines, non dangereux", et une absence quasi complète de forces anti-sous-marins en dehors du Golfe.²¹

Les trois premiers sous-marins, l'U-1228, l'U-1231 et l'U-1230, auraient dû remporter des succès remarquables si Dönitz avait eu raison. En réalité, les attaques isolées qu'ils menèrent contre des navires furent sans grande importance. Des avions et des bâtiments canadiens cherchaient l'U-1228 en se basant sur les prévisions du CRO lorsque le sous-marin arriva aux abords du détroit de Cabot le 15 novembre. Ménageant un schnorkel qui fonctionnait mal, le commandant du sous-marin ne voulut pas prendre le risque d'entrer dans le Golfe; toutefois, dans la nuit du 24 au 25 novembre, il aperçut au clair de lune – ce fut probablement la seule nuit claire de ce mois tempétueux – le NCSM *Shawinigan* au large de Port-aux-Basques et l'envoya par le fond d'une seule torpille. À cause de ses problèmes de schnorkel, le sous-marin entreprit le voyage de retour le 4 décembre plutôt que de se joindre aux autres sous-marins qui avaient reçu l'ordre de se poster aux abords de Halifax. Le deuxième sous-marin, l'U-1231, atteignit le détroit de Cabot le 22 novembre et put entendre la déflagration lorsque le *Shawinigan* fut attaqué trois jours plus tard. Toutefois, au cours des deux semaines pendant lesquelles il patrouilla dans le Détroit et dans le Golfe, l'U-1231 n'aperçut aucune cible. Le 13 décembre, le sous-marin arriva au large de Halifax et fit montre d'une extrême prudence pendant les treize jours qui suivirent avant d'entreprendre le voyage du retour. À la fin du mois de novembre, le troisième sous-marin, l'U-1230, débarqua deux agents sur la côte

du Maine (qui furent presque aussitôt appréhendés par des agents du FBI) et, le 3 décembre, coula un cargo, le *Cornwallis*, qui naviguait seul dans le golfe du Maine. Après avoir réussi à ne pas se faire repérer pendant les trois semaines qui suivirent, le sous-marin mit le cap sur la base, sans avoir attaqué d'autre navires à cause d'ennuis techniques qui limitèrent sa capacité de plonger.²²

Ces résultats peu impressionnants étaient autant attribuables à la prudence des commandants des *U-boats* qu'à n'importe quoi d'autre. Ainsi qu'il allait être montré plus tard, avec les avantages que leur procurait le schnorkel, les commandants auraient pu trouver un grand nombre de cibles à attaquer aux abords du port, surtout au large de Halifax. Mais aucun des trois premiers sous-marins ne poussa à fond de telles attaques, même si en novembre les conditions atmosphériques limitaient considérablement la couverture aérienne que pouvait assurer la Région aérienne de l'Est. Ce mois-là, le temps fut si mauvais que Gander ferma pendant 17 jours et Sydney 10; les avions de Gander ne purent accomplir leurs patrouilles qu'un jour seulement durant le mois, et ceux de Sydney et du Golfe n'eurent que sept jours de vol convenables.²³ Le mois suivant, par contraste, la Région aérienne de l'Est fut en mesure d'organiser des recherches aériennes et navales massives. Lorsqu'on mit fin le 13 décembre aux recherches concernant l'U-1230 dans le golfe du Maine et dans la baie de Fundy, les appareils de l'ARC avaient exécuté plus de 45 missions de balayage en plus d'assurer une couverture aérienne considérable aux navires naviguant dans le secteur. Comme l'écrivit le rédacteur du journal du 5^e Escadron, "Certains équipages volaient pendant 12 heures et reprenaient l'air après 12 à 18 heures de repos. Les avions étaient utilisés encore plus. Il arrivait que des équipages se trouvent dans la salle de briefing, attendant que leur Canso, dans lequel prenait place un autre équipage, rentre de patrouille pour décoller aussitôt".²⁴ Les 17 et 18 décembre, des messages radio transmis au sud de l'île Sable, que le CRO interpréta, avec justesse probablement, comme la preuve que l'U-1230 avait pris le chemin du retour, permirent d'effectuer des relèvements radiogoniométriques qui mirent en branle une opération de recherche à laquelle prirent part des avions de Sydney, de Dartmouth, de Yarmouth et de Gander en collaboration avec deux groupes de destroyers américains placés sous le commandement des Canadiens. Les recherches se poursuivirent sans résultat, souvent dans des conditions atmosphériques pitoyables, jusqu'au 23 décembre, date à laquelle le sous-marin s'approchait des limites est de la zone canadienne.²⁵

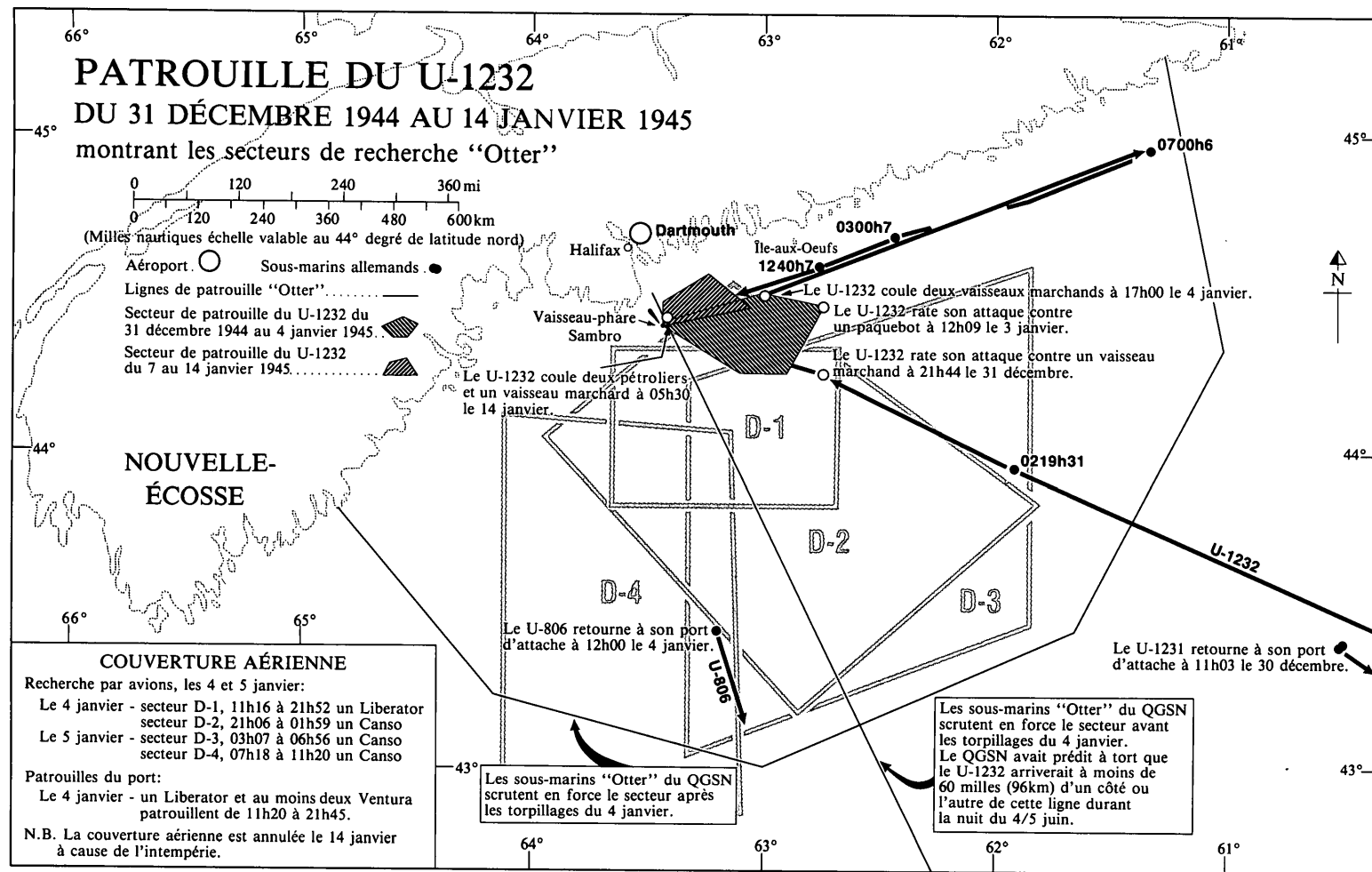
Le CRO continua de fournir des renseignements appropriés sur les mouvements des *U-boats*. Il y eut des périodes de doute, et quelques mauvaises intuitions, mais, à terre, les autorités de la Région ne furent pas prises tout à fait au dépourvu par les trois premiers sous-marins. L'U-806, par contre, asséna un rude coup aux Canadiens. La situation découla en partie du fait que *Bletchley Park* avait déterminé, à partir d'un message d'affectation émis le 13 novembre, que le "point d'approche" se situait au sud de Terre-Neuve; toutefois, ce ne fut pas le cas du secteur opérationnel auquel l'*U-boat* reçut l'ordre de se rendre le 4 décembre. Les *Liberator* de Gander passèrent trois jours à chercher le sous-marin pendant qu'il faisait son entrée dans les eaux canadiennes. Ensuite, pour une raison quelconque, le 5^e jour du mois, le CRO retira l'U-806 du

message Otter et le 10 décembre situa erronément le submersible dans le Déroit de Cabot. À partir du 13 décembre, le sous-marin se tint sans se faire repérer au large de Halifax jusqu'à ce qu'il torpilla le 21 décembre un *Liberty-ship* (navire de permissionnaires), le *Samtucky*, lequel faisait partie de la section du convoi HX 327 qui se dirigeait vers Halifax.

L'inspection du navire, après qu'on l'eut remorqué jusqu'à la côte, révéla que c'était une torpille plutôt qu'une mine qui l'avait endommagé; pourtant, on fit remarquablement peu d'efforts lors des recherches qui s'ensuivirent, les escadrons de Dartmouth ne patrouillant au-dessus de l'entrée du port qu'à l'aube et au crépuscule. Que ce soit par suite du fait qu'aucun sous-marin ne fut détecté pendant quelque temps ou d'un manque de collaboration entre les autorités de l'ARC – les preuves documentaires dont on dispose ne jettent aucune lumière sur la question – il semble que pendant les derniers mois de la guerre les escadrons stationnés à Terre-Neuve manquèrent sérieusement de confiance.

La veille de Noël, alors que les conditions atmosphériques clouaient au sol tous les avions, l'U-806 coula le NCSM *Clayoquot*, qui escortait un convoi à destination de Boston, juste au large du bateau-phare de Sambro. Deux heures plus tard, un Ventura du 145^e Escadron réussit à décoller des pistes verglacées de Dartmouth, tandis que des Canso "A" de Yarmouth et de Sydney étaient en route pour prendre part aux recherches.²⁶ Pendant ce temps, le sous-marin s'était tout simplement tapi au fond de la mer pendant douze heures; il s'éloigna ensuite sans bruit vers le sud, attendant même jusqu'au 25 décembre avant de remonter son schnorkel. À ce moment, une autre opération de poursuite avait été déclenchée après qu'un avion avait aperçu et attaqué un sous-marin à 120 km au sud de Halifax; cela fit penser au CRO que l'U-1231 avait peut-être été détecté lui aussi, mais ce dernier patrouillait également à proximité au port. Les recherches aériennes et navales se poursuivirent pendant cinq jours, sans succès toutefois, et les *U-boats* restèrent cachés.

Le cinquième *U-boat* entra en scène en même temps. Après que la salle de pistage des sous-marins eut relevé avec précision la progression du U-1232 dans la zone canadienne, un faux contact visuel signalé près du cap Flemish le persuada de situer le submersible beaucoup plus à l'est que l'endroit où il se trouvait réellement.²⁷ Le sous-marin arriva au large de Halifax le 31 décembre, soit près de six jours plus tôt que prévu, et le 4 janvier, malgré une couverture aérienne constante, il envoya par le fond deux navires du convoi SH 94, le *Nipiwana Park* et le *Polarland*, à une quinzaine de km au sud de l'île Egg. Ces incidents déclenchèrent d'autres recherches aériennes et navales massives qui se poursuivirent jusqu'au 12 janvier; seules des conditions de vol impossibles interrompirent les opérations entre le 7 et le 9 janvier. Le 14, tandis que les conditions atmosphériques immobilisaient de nouveau les avions sur les pistes, l'U-1232 coula deux pétroliers et un navire de commerce, le *British Freedom*, l'*Athel Viking* et le *Martin van Buren*, qui faisaient partie du convoi BX 141, lorsqu'ils passèrent devant le bateau-phare de Sambro en direction du port.²⁸ Dans le brouillard, la grêle et la neige, des navires et – quand les conditions atmosphériques s'améliorèrent brièvement le 16 janvier et entre le 20 et le 22 janvier – des avions de Dartmouth et de Sydney s'efforcèrent en vain de traquer



(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

le sous-marin. Le 23 janvier, des opérateurs de radiogoniomètre à haute fréquence, qui se trouvaient à bord des navires de recherche, et des stations côtières captèrent le message qu'émit l'U-1232 pour indiquer qu'il rentrait à sa base; le CRO situa le submersible au sud-est des *Virgin Rocks*, dans la bonne zone, mais quelque peu à l'ouest de sa position réelle. Les recherches qui se poursuivirent le long de la route probable du sous-marin, et que vinrent encore entraver des conditions de vol défavorables, n'eurent pas plus de succès que les précédentes.²⁹

Bien qu'il se produisit un certain nombre de faux contacts visuels en février, il fallut attendre jusqu'au 5 mars avant que ne survienne une autre incursion confirmée dans le nord-ouest de l'Atlantique. Le 5 mars 1945, l'U-866, qui se dirigeait vers Halifax, devint l'objet d'une opération de recherche aérienne et navale combinée, à laquelle prirent part des forces navales canadiennes et américaines. Le 18, après que des Canso "A" et des Liberator de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse eurent surveillé pendant deux semaines la route présumée du submersible, une formation de destroyers de la Marine des États-Unis repéra ce dernier au sonar et à l'issue d'une poursuite sans relâche de six heures le détruisirent à l'aide de leurs armes sous-marines. Un Canso "A" de Sydney qui avait été affecté à cette opération fut forcé par le mauvais temps de rentrer à la base avant que le submersible ne disparaisse pour de bon au fond de la mer.³⁰

En dépit de cette victoire, l'avenir était sombre. Il arrivait de plus en plus souvent que l'on ne parvienne pas à repérer et à détruire les *U-boats*. L'impasse dans laquelle se trouvaient les forces opérant dans l'Atlantique Est ne résultait que de la concentration de forces énormes dans les eaux territoriales de la Grande-Bretagne. Le 1^{er} janvier, 426 navires d'escorte étaient basés dans les ports britanniques, comparativement aux 89 bâtiments sur lesquels pouvaient compter l'amiral Murray dans la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique. Les groupes territoriaux du *Coastal Command*, lorsqu'ils atteignirent leurs effectifs maximaux en temps de guerre, comptèrent quelque 27 escadrons anti-sous-marins équipés en tout de 389 avions. La Région aérienne de l'Est, pour sa part, disposait de 94 avions répartis entre sept escadrons de bombardement et de reconnaissance.³¹

Dans un document daté du 6 janvier, le *First Sea Lord* souligna que ces forces importantes étaient tenues occupées par une flotte sous-marine dont les bouleversements liés à la perte des ports français et au déménagement en Norvège avaient considérablement réduit la capacité opérationnelle. Au cours des derniers mois de 1944, le nombre de sous-marins patrouillant en mer avait été d'une trentaine à peu près, dont six ou sept seulement dans les eaux côtières de la Grande-Bretagne. Selon les estimations du Service de renseignement, l'avancement des programmes de construction permettrait en quelques semaines aux Allemands de maintenir 70 sous-marins en patrouille, y compris 25 des nouveaux submersibles de type XXI. Au mois de juillet 1945, ce nombre s'élèverait à 90 sous-marins, dont 33 de type XXI. Le moral amélioré de la flotte sous-marine, comme en témoignait la détermination avec laquelle les Allemands avaient mené de récentes attaques, était tout aussi inquiétant. On pouvait s'attendre à une nouvelle offensive dès la mi-février, avertit le *First Sea Lord*, et

ses effets seraient si dévastateurs qu'elle restreindrait les opérations terrestres dans le nord-ouest de l'Europe. Au cours du printemps critique de 1943, la soixantaine de sous-marins en moyenne qui étaient en patrouille avaient envoyé 184 navires par le fond. Maintenant capables de saturer les eaux côtières et, grâce aux sous-marins de type XXI, d'attaquer de nouveau en meutes les navires qui traversaient l'océan, la flotte sous-marine allemande pourrait couler 284 navires au printemps de 1945 et 296 de plus à l'été.³²

Les navires équipés du schnorkel continuèrent jusqu'à la fin de la guerre de contrecarrer les efforts des avions anti-sous-marins des deux côtés de l'Atlantique. Les escadrons anti-sous-marins canadiens qui relevaient du *Coastal Command*, tout comme leurs unités soeurs britanniques, américaines et alliées, exécutèrent une quantité énorme d'heures de vol au cours desquelles ils entraperçurent de temps à autre des schnorkels (qui, plus souvent qu'autrement, n'en étaient pas) et firent quelques attaques qui n'infligèrent aucun dommage à des cibles aussi difficiles à atteindre. Le 407^e Escadron de l'ARC fut l'auteur de l'une des quelques victoires qui furent remportées au cours de cette période. Le 30 décembre, aux petites heures du matin, un Wellington piloté par le commandant d'aviation C.J.W. Taylor, DFC, obtint un contact radar pendant qu'il patrouillait au-dessus de la partie centrale de la Manche. Pendant que l'avion s'approchait de la cible, l'équipage put apercevoir à la clarté de la lune un schnorkel qui se découpait sur la mer tranquille. L'avion dut toutefois faire un second passage pour perdre de l'altitude. Allumant le projecteur Leigh, Taylor encadra le minuscule objectif de six grenades anti-sous-marins. L'U-772, qui, la veille, avait coulé un navire marchand et endommagé un autre, fut lui-même précipité au fond de la mer.³³ Taylor reçut par la suite une agrafe à ajouter à la Croix du Service distingué dans l'Aviation dont il avait déjà été décoré.

Dans les eaux canadiennes, on s'attendait à ce qu'une nouvelle offensive soit lancée au printemps, et trois autres *U-boats* – d'après les preuves dont on dispose, il semble que ce furent l'U-857, l'U-879 et l'U-190 – confirmèrent ce que le CRO avait prévu. Les 14 et 15 mars, des Liberator de Gander patrouillèrent au-dessus de la position estimative d'un sous-marin, à quelque 800 km à l'est de Terre-Neuve, et le 15 tous les avions disponibles du 1^{er} Groupe entreprirent trois jours de recherches concentrées pour appuyer des bâtiments de la Marine des États-Unis au sud de *Virgin Rocks*. Les Canso "A" de Sydney vinrent se joindre à l'opération le 18 pendant que le sous-marin – l'U-857 probablement – s'approchait du continent; d'autres bases de la Nouvelle-Écosse affectèrent par la suite des avions aux recherches. Pendant ce temps, entre le 19 et le 22 mars, des Liberator du 10^e Escadron prêtèrent main-forte à deux autres groupes de la Marine qui poursuivaient l'U-879 et l'U-190 à l'est et au sud de Terre-Neuve. Les conditions atmosphériques empêchèrent les avions de prendre l'air pendant les quelques jours qui suivirent, mais le 26 mars un Liberator du 10^e Escadron, qui patrouillait au sud-ouest de l'île Sable, signala qu'il avait relevé un important contact radar qui disparaissait, ce qui déclencha une opération mer-air combinée qui dura plus de vingt-quatre heures. Les documents dont on dispose au sujet des *U-boats* ne permettent pas de déterminer s'il s'agissait bel et bien d'un sous-marin, encore que l'U-190 aurait pu se trouver dans le secteur.³⁴

En fait, l'U-857 et l'U-879, qui, selon les estimations du CRO, pouvaient se trouver à ce moment au large des abords de Halifax, s'étaient dirigés droit vers le Cap Hatteras. Malgré tout, la menace que représentaient ces *U-boats* pour les navires à destination ou en partance de Halifax, de même que plusieurs faux contacts visuels dans le golfe du Maine, tinrent la Région aérienne de l'Est en effervescence jusqu'à la fin du mois, quand on découvrit, en interceptant des messages radio Énigme, qu'une douzaine de sous-marins se dirigeaient vers l'Amérique du Nord en passant par la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique. Le 28 mars, un sous-marin, il s'agissait peut-être de l'U-853, apparut sur la carte du CRO près de la limite est de la zone. Deux autres submersibles, probablement l'U-548 et l'U-530, le suivirent le 7 avril. Six autres sous-marins de type IX, formés en un groupe appelé *Seewolf* et se trouvant au nord des Açores, se dirigeaient vers l'ouest pour tenter d'attaquer de nouveau en meute les routes de convoi avant de se séparer pour opérer seuls dans les eaux de l'Amérique du Nord. Le 5 avril, l'U-889 quitta la Norvège pour opérer dans les eaux canadiennes, suivi de l'U-881 et de l'U-1228.³⁵

Le Canada et les États-Unis réagirent tous deux avec énergie devant cette nouvelle menace, quoique les autorités canadiennes en charge des opérations sur la côte est ne prissent pas conscience de l'ampleur de l'effort des États-Unis avant le 24 avril. Ce jour-là, un bâtiment de la Marine des États-Unis qui avait jeté l'ancre à Saint-Jean annonça que quatre sous-marins du groupe *Seewolf*, l'U-1235, l'U-880, l'U-518 et l'U-546, avaient été détruits depuis le 15 avril.³⁶ Amené à croire que les Allemands se préparait à lancer de leurs sous-marins des bombes V-1 sans pilote et des fusées V-2 (une éventualité dont firent peu de cas les chefs d'état-major canadiens), le commandant en chef de l'*Atlantic Fleet* de la Marine des États-Unis avait mis sur pied deux groupes massifs de barrage pour intercepter les sous-marins pendant qu'ils s'approchaient des eaux nord-américaines. L'opération "Teardrop", affecta à chacun des groupes deux porte-avions d'escorte transportant 32 avions anti-sous-marins et six chasseurs, de même que 20 destroyers.

Un *U-boat*, l'U-190, tapi près de Halifax et ne laissant jamais paraître plus que son schnorkel, évita d'être repéré et, le 16 avril, torpilla un dragueur de mines, le NCSM *Esquimalt*, à huit km à l'est de *Chebucto Head*. Malgré la bonne visibilité, l'activité aérienne dans les environs et la circulation considérable de navires, on mit six heures avant de rendre compte de ce qui s'était passé; à ce moment, seuls 26 des 70 hommes que comptait l'équipage du bâtiment étaient encore en vie. Les recherches aériennes et navales qui s'ensuivirent manquèrent une fois de plus de conviction. Tous les navires disponibles prirent part aux recherches jusque dans la matinée du 18 avril; toutefois, aucune couverture aérienne spéciale n'avait été assurée avant l'aube du lendemain du torpillage, et il fallut même suspendre cette couverture lorsque le temps se gâta quelques heures plus tard. L'U-190 se tint, sans se faire repérer, au large des abords de Halifax jusqu'au 29 avril. Ce jour-là, les Canadiens mirent sur pied une opération de balayage combinée qu'exécutèrent des forces aériennes et navales pour contrer la dernière vague de sous-marins, mais aucun d'eux ne fut détecté. La dernière attaque que fit la les aviateurs de la Région aérienne de l'Est eut lieu le 3 mai 1945, quand un Canso "A" du 5^e Escadron, qui escortait un convoi au

large de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, largua une torpille acoustique après avoir relevé un contact radar et sono-bouée. Rien n'indique qu'il s'agissait bien d'un sous-marin;³⁷ il est possible que ce soit sur une baleine que tomba la dernière arme anti-sous-marine que larguèrent les forces canadiennes au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Le dernier sous-marin ennemi qui fut détruit dans les eaux de l'Amérique du Nord tomba sous les coups d'un groupement opérationnel de la Marine des États-Unis. Le 6 mai, avant que Bletchley Park eût déchiffré le message envoyé la veille par Dönitz pour donner l'ordre à tous les *U-boats* de cesser d'attaquer les forces américaines et britanniques, les destroyers qui escortaient le porte-avions USS *Mission Bay* repérèrent et détruisirent l'U-881 au sud-est du Grand Banc.³⁸

La Marine des États-Unis disposait de forces d'une telle envergure qu'en avril et en mai 1945, sans dégarnir les eaux américaines, elle était capable de maintenir, et maintint effectivement, presque autant de navires et d'avions dans la zone canadienne que tous les effectifs navals et aériens sur lesquels pouvait normalement compter le commandant en chef de la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique. Ce fait, ainsi que le brouillard qui s'étendait au-dessus du Grand Banc, aident à expliquer le rôle insignifiant que jouèrent les membres de la Région aérienne de l'Est dans ces dernières victoires des Américains sur les attaques de l'ennemi contre les navires. Les avions canadiens effectuèrent tout de même 3 454 heures de vol au cours du mois d'avril dans le cadre d'opérations anti-sous-marins qui se déroulèrent ailleurs dans la zone du nord-ouest de l'Atlantique, et exécutèrent des missions de balayage étendues contre l'U-853, l'U-530 et l'U-548. Les abords de Halifax firent l'objet d'une attention inhabituelle. Sur les 317 vols opérationnels qu'effectua le 3^e Groupe en avril 1945, il y eut 92 balayages au large du port, 45 patrouilles au-dessus de l'entrée du port et 46 missions menées dans les environs en collaboration avec des groupes de soutien de la MRC et de la USN.³⁹ En avril, seules 16 missions de balayage aérien faites à partir de bases situées sur le continent allèrent au-delà des abords de Halifax. Le reste de l'effort aérien – et son élément le plus important – se composa de 138 vols de convoiement, mission à laquelle les Canadiens continuèrent de donner la priorité jusqu'à la fin de la guerre.

La victoire des Alliés n'amena qu'une diminution graduelle des activités car il était possible que les *U-boats* encore en mer n'aient pas reçu d'instructions de reddition ou choisissent de ne pas en tenir compte. Conformément aux conditions relatives à la capitulation des Allemands, le quartier général des forces sous-marines commença le 8 mai à diffuser les instructions de reddition en clair. Les Canadiens qui faisaient partie du *Coastal Command* accomplirent leurs dernières missions entre le 31 mai et le 2 juin. Le 407^e Escadron fut dissout le 4 juin; le 162^e Escadron quitta l'Islande pour le Canada quelques jours plus tard. Les 422^e et 423^e Escadrons furent transférés au Commandement des transports et commencèrent à s'entraîner à utiliser des Liberator dans le Pacifique; toutefois, les deux unités furent dissoutes le 3 et le 4 septembre respectivement, quand le Japon capitula.⁴⁰

Les ordres de reddition signifièrent aussi la fin de la Bataille de l'Atlantique dans les eaux canadiennes. Le 9 mai, l'U-805, l'U-858 et l'U-1228 se rendirent à des navires de guerre américains dans la zone canadienne. Le 11 mai, l'U-190 fit

connaître sa position à la station radio du cap Race, et deux bâtiments escorteurs, le NCSM *Victoriaville* et le *Thorlock*, se séparèrent du convoi ON 300 pour amener le sous-marin dans la baie de Bulls, à Terre-Neuve.⁴¹ Pour la Région aérienne de l'Est, le dernier moment eut lieu le 10 mai, pendant que le *Liberator* "X" du 10^e Escadron, aux commandes duquel se trouvaient les capitaines d'aviation G.F. Clement et E.H. Bowser, rentrait d'une mission d'escorte auprès du convoi SC 175. À 17h55 HG, à environ 400 km au sud de Virgin Rocks, l'équipage aperçut l'U-889, avançant à toute vitesse en surface. "L'appareil amorça aussitôt son attaque; toutefois, le sous-marin hissa le drapeau noir de reddition, et l'on aperçut des membres de l'équipage ennemi monter en courant sur le kiosque et agiter frénétiquement les mains. Au moyen de signaux visuels, l'appareil indiqua au sous-marin de stopper et d'attendre ("*Halten Warteband*") et entreprit de communiquer par radio avec des bâtiments de surface (le groupe d'escorte W6) que l'équipage avait aperçus plus tôt à 80 km de là. En appliquant la procédure à la perfection, l'appareil guida les navires vers le sous-marin. À 19h50 HG, les escorteurs cernèrent de près le submersible, qu'ils remorquèrent jusqu'à Shelburne, en Nouvelle-Écosse. Après avoir tourné en rond dans le secteur pendant deux heures de plus, et s'étant assuré que la reddition du sous-marin était terminée, l'équipage de l'appareil mit le cap sur Gander, empli d'un sentiment d'exubérance et d'exultation devant le travail accompli ce jour-là".⁴²

Ces redditions furent peut-être satisfaisantes, mais le fait que les sous-marins aient survécu aux poursuites intensives qui eurent lieu au mois de mars et au début du mois de mai fit ressortir la capacité qu'avaient les sous-marins équipés d'un schnorkel d'éviter que les forces anti-sous-marins ne les détectent. Le succès avec lequel les navires et les avions des États-Unis repérèrent et détruisirent des *U-boats* durant la dernière année de la guerre, surtout dans les environs des secteurs que couvrait la Région aérienne de l'Est, résulta de la présence de groupements opérationnels d'une envergure exceptionnelle qui, presque toujours, faisaient contact la première fois avec des sous-marins naviguant en surface plutôt qu'en plongée. Ils bénéficièrent aussi de rapports très étroits entre les pilotes des avions embarqués et les navires qui protégeaient les porte-avions, lesquels rapports étaient le fruit de plusieurs années d'opérations conjointes continues, souvent dans des secteurs où il y avait une forte densité de sous-marins. Les succès remportés par les *U-boats* au large de Halifax dans les derniers mois de la guerre semblent avoir été le résultat, en partie du moins, du manque de rapports de ce genre entre les aviateurs et les marins canadiens.

Compte tenu des ressources dont elles disposèrent, l'ARC et la MRC apportèrent quand même la sécurité aux navires placés sous leur protection. Les navires coulés en 1944 et en 1945 sur le théâtre canadien du nord-ouest de l'Atlantique, si tragiques que fussent ces catastrophes, ne représentèrent que la plus petite fraction de ce dont l'Allemagne avait besoin pour justifier les efforts continus et désespérés que faisait le Service sous-marin. Ce n'est qu'à deux occasions seulement au cours de cette période que des attaques véritablement fructueuses furent menées contre des convois qu'escortaient des forces canadiennes, soit les attaques de l'U-1232 des 4 et 14 janvier 1945. Il s'agissait toutefois là d'exploits inhabituels, comme en témoigna la très grande joie du

grand amiral Dönitz devant l'audace du *kapitänleutnant* Kurt Dobratz, qui obtint ses succès en pénétrant plus loin que tout autre commandant de *U-boat* dans les voies d'accès de Halifax. Dans un message qu'intercepta comme de juste le Service de renseignement britannique, Dönitz indiqua ce qui suit: "Aujourd'hui, j'ai demandé personnellement au Führer de vous décerner la Croix du chevalier. Le Führer n'a dit qu'un mot: 'Immédiatement!' Toutes mes félicitations".⁴³

En 1941, le souhait qu'avait le Canada de jouer un rôle important dans la Bataille de l'Atlantique n'avait pas suscité de réaction particulièrement enthousiaste en Grande-Bretagne ou aux États-Unis, mais en 1945, les changements qu'avaient subis les effectifs de la Région aérienne de l'Est et le *Coastal Command* reflétaient une expansion des forces qui n'était pas loin de ce que les états-majors de l'Air à Halifax et à Ottawa avaient envisagé. Cette expansion ne s'était pas faite de manière ordonnée; ainsi qu'il a été indiqué ailleurs dans ce livre, les plans de l'ARC durant la Deuxième Guerre mondiale prêtèrent le flanc à de sérieuses critiques. L'importance qu'elle accorda à un effectif exagéré de chasseurs, alors qu'il manquait d'escadrons anti-sous-marins, semble indiquer que l'acquisition d'une force anti-sous-marine de taille respectable fut attribuable à la pression des événements plutôt qu'à la prévoyance des planificateurs. Néanmoins, si l'on avait laissé faire les Britanniques et les Américains en 1941, l'ARC aurait cédé à l'Aviation et à la Marine des États-Unis la responsabilité de toutes les opérations à grande distance menées à partir de Terre-Neuve et du Canada. C'est parce qu'elle résista à ces pressions et s'efforça de façon constante d'acquérir les types d'avions les plus récents, malgré l'opposition des Britanniques et des Américains, que l'ARC joua un rôle important dans l'échec des attaques allemandes contre les navires alliés. Pendant ce temps, les aviateurs canadiens avaient adopté tardivement les tactiques et les techniques du *Coastal Command*; conjointement avec le CRO à Ottawa, ils mirent aussi au point leurs propres innovations, adaptées aux circonstances particulières du Canada.

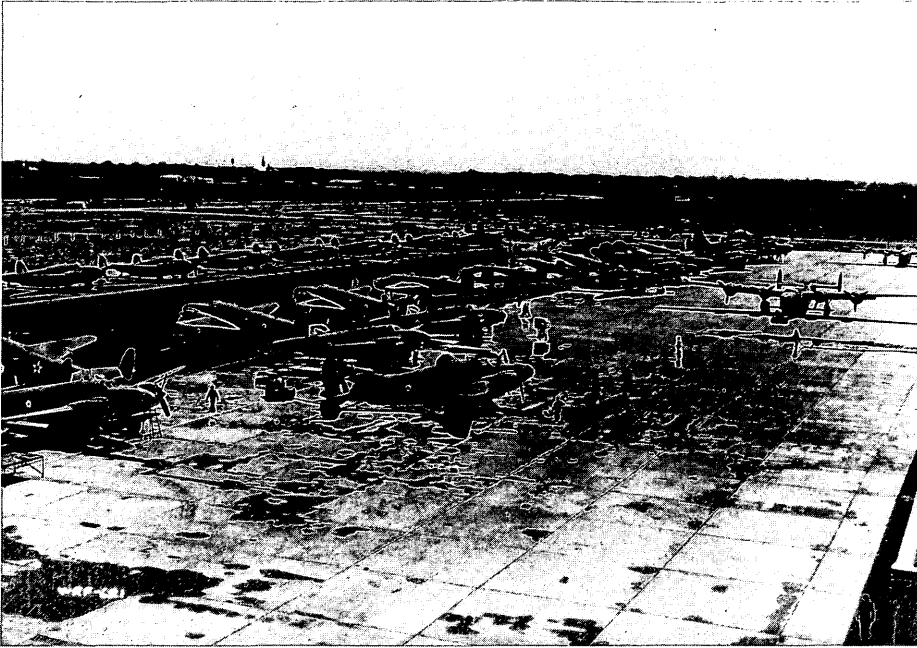
Quand les Allemands capitulèrent en mai 1945, les escadrons de l'ARC avaient détruit, seuls ou avec l'aide d'autres forces, 22 *U-boats*, soit plus de 10 p.c. des 197 victoires qui furent attribuées aux forces aériennes du Commonwealth et tout près de 9 p.c. des 245,5 sous-marins que détruisirent l'ensemble des avions alliés terrestres en près de six années de conflit. Les escadrons de la Région aérienne de l'Est remportèrent douze des victoires de l'ARC; six d'entre elles revinrent à des unités stationnées au Canada et les six autres au 162^e Escadron, à l'époque où celui-ci opérait à partir de l'Islande et de l'Écosse.

La contribution de l'ARC à la sécurité de la route maritime vitale de l'Atlantique Nord avait servi les intérêts du pays et de l'Alliance, et gagné le respect de tous, les amis comme les ennemis. Les activités opérationnelles qui se déroulèrent dans l'hémisphère ouest complétèrent les actions des forces de l'ARC stationnées outre-mer, actions dont certaines ont été relatées dans le présent ouvrage et dont d'autres seront décrites dans le troisième tome de cette série. Les réalisations de l'ARC au pays et à l'étranger lui apportèrent ce dont ses fondateurs avaient compris qu'elle aurait finalement besoin: une forte présence politique et militaire au Canada. En 1945, l'ARC était devenue, dans toute l'acception du terme, une aviation nationale.

Appendices



Au début du service du *Ferry Command* les pilotes, comme ces Américains à bord d'un navire dans le port de Montréal, en avril 1941, revenaient à leurs unités d'appartenance à bord de bâtiments à vapeur. (PA 141354)



Les files d'aéronefs en attente de livraison, comme celles-ci à Dorval (Québec), pouvaient s'expliquer par le manque d'équipages, les mauvaises conditions météorologiques ou la nécessité d'apporter des modifications aux appareils. (PA 114759)



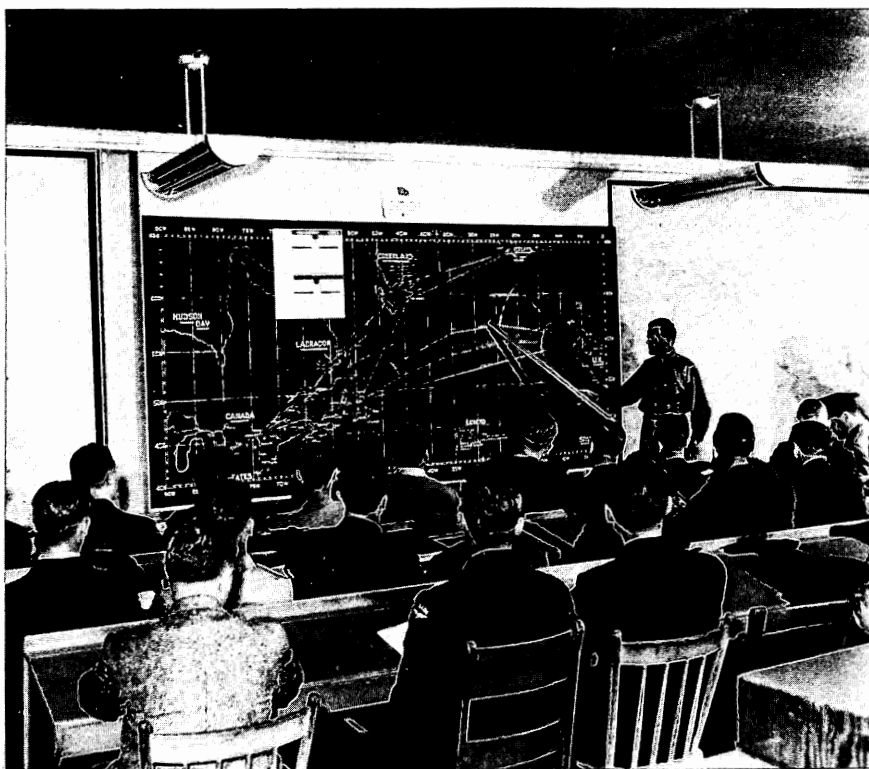
Le maréchal en chef de l'air Sir Frederick Bowhill, général d'aviation commandant le service du *Ferry Command* de la RAF, en mai 1942. (PA 141355)



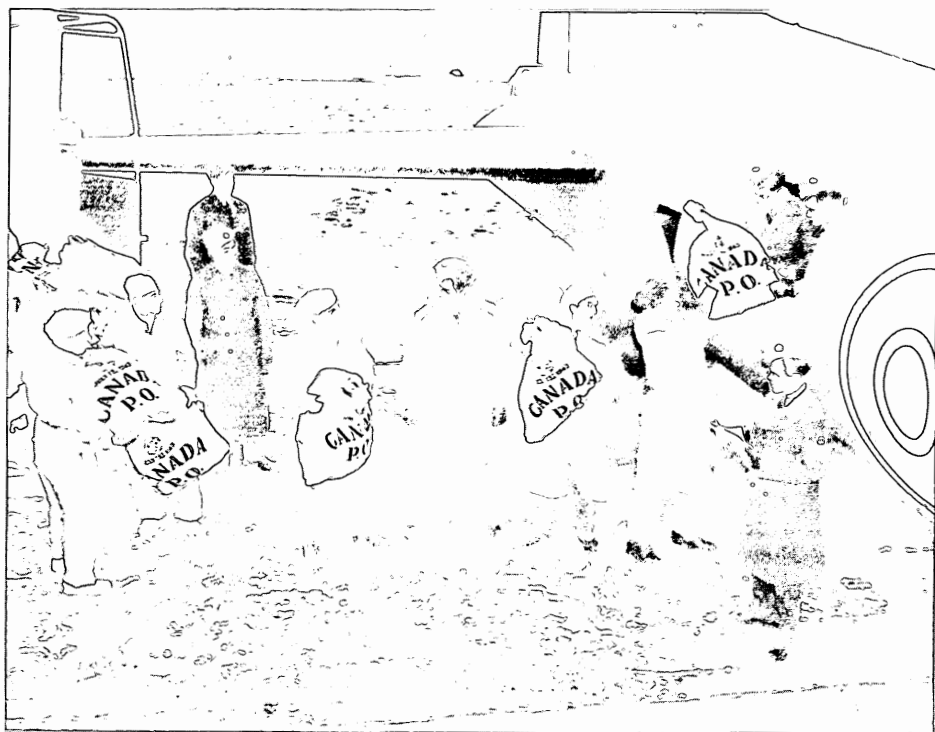
Modification du marquage d'un Douglas Dakota, à Dorval, en octobre 1943. (PA 141357)



En patrouille devant des Liberator et des Hudson à l'aéroport de Dorval. On gardait des chats afin qu'ils attrapent les souris qui rongeaient parfois la toile des aéronefs. (PA 114767)



Un capitaine d'aviation de la RAF donne des instructions à des équipages, à Dorval, avant un vol de livraison. (PA 114611)



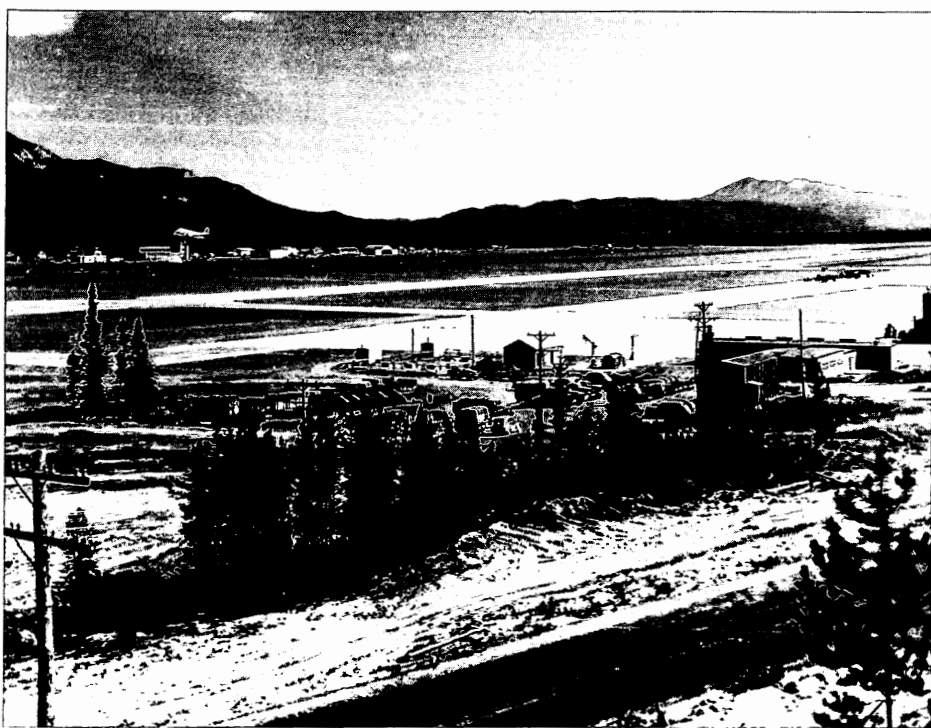
La poste par bombardier: chargement de sacs de courrier destinés aux troupes canadiennes outre-mer à bord d'un Flying Fortress du 168^e Escadron (TL). (PL 23230)



Des équipages de la RAF et de l'USAAF du service *Ferry Command* à bord d'un Liberator, en route pour Nassau, en juillet 1943. Le voyage était long et pénible; les passagers avaient les genoux qui se touchaient et certains dormaient dans la soute à bombes. Les militaires qui revenaient par ce moyen de transport se signaient mutuellement une sorte de carte de membre sur des billets de banque des pays visités. (PA 114612)



Le vice-maréchal de l'air H. Edwards et le général G. Brandy du USAAC portant un toast aux accords de Clayton Knight, en 1940. (PMR 80-64)



Whitehorse (Yukon), un des champs d'atterrissage sur la route à relais du Nord-Ouest, en août 1944. (PL 25572)

APPENDICE A

NOMINATIONS PRINCIPALES AU SEIN DE L'AVIATION AU CANADA

1920-1945

Les officiers sont indiqués avec le grade qu'ils détenaient le jour où ils ont quitté le poste en question. Aucune distinction n'est faite entre les grades provisoires et les grades confirmés.

CONSEIL DE L'AIR, 1919-1922

Un Conseil de l'Air fut constitué le 23 juin 1919 sous la présidence d'A.L. Sifton dans le but de formuler des recommandations sur l'organisation et l'administration de l'aviation d'après-guerre au Canada. Après avoir présenté leurs arguments en faveur de la création d'une aviation canadienne militaire et d'une organisation aérienne gouvernementale civile, toutes deux placées sous une même direction, les membres du Conseil démissionnèrent et furent remplacés le 19 avril 1920 par un nouveau Conseil de l'Air responsable à la fois de l'aviation civile et de l'aviation militaire. Les deux premiers présidents de ce nouveau Conseil furent les ministres de la Milice et de la Défense de l'époque. Quand fut formé le ministère de la Défense nationale, le 1^{er} janvier 1923, c'est à ce dernier que l'on confia la responsabilité de l'Aviation canadienne. Les nominations indiquées ci-dessous sont celles qui furent autorisées pour le quartier général de l'Aviation canadienne au cours de la période où celui-ci releva du Conseil de l'Air.

Président du Conseil de l'Air

H. Guthrie Avril 1920-décembre 1921

G.P. Graham Décembre 1921-avril 1923

Inspecteur-général de l'Aviation canadienne

Vice-maréchal de l'Air Sir W. Gwatkin Avril 1920-mars 1922

Officier général d'aviation commandant l'Aviation canadienne

Commodore de l'Air A.K. Tylee Mai 1920-mars 1921

Commandant de l'Aviation canadienne

Lieutenant-colonel d'aviation R.F. Redpath Mars-juillet 1921

Lieutenant-colonel d'aviation J.S. Scott Juillet 1921-juillet 1922

Directeur de l'Aviation canadienne

Lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon (nomination provisoire)

Juillet 1922-mars 1924

AVIATION ROYALE DU CANADA, 1923-1938

L'ARC vit le jour le 12 mars 1923, mais n'adopta officiellement son nouveau titre que le 1^{er} avril 1924. De 1923 jusqu'au mois de novembre 1938, l'ARC eut le statut d'un service semi-autonome des Forces armées responsable envers le chef de l'état-major général de la Milice. Certaines des nominations indiquées ci-dessous sont le reflet d'une réorganisation du quartier général de l'Aviation canadienne qui eut lieu en juillet 1922.

Ministre de la Défense nationale

G.P. Graham Décembre 1921-avril 1923

E.M. MacDonald Avril 1923-juin 1926

H. Guthrie Juin-septembre 1926

Colonel J.L. Ralston Octobre 1926-août 1930

Lieutenant-colonel D.M. Sunderland Août 1930-novembre 1934

G. Stirling Novembre 1934-octobre 1935

I.A. Mackenzie Octobre 1935-septembre 1939

Sous-ministre de la Défense nationale

G.J. Desbarats Janvier 1922-novembre 1932

Lieutenant-colonel (plus tard major général)

L.R. LaFlèche Novembre 1932-septembre 1939

Directeur de l'Aviation royale du Canada

Lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon Juillet 1922-mars 1924

Lieutenant-colonel d'aviation W.G. Barker Avril-mai 1924

(nomination provisoire)

Colonel d'aviation J.S. Scott Mai 1924-février 1928

(nomination provisoire jusqu'en avril 1925)

Lieutenant-colonel d'aviation L.S. Breadner Février 1928-avril 1932

(nomination provisoire)

Commandant d'aviation A.A.L. Cuffe Avril-octobre 1932

(nomination provisoire)

Officier supérieur de l'Aviation

Colonel d'aviation J.L. Gordon Novembre 1932-mai 1933

(nomination provisoire)

Lieutenant-colonel d'aviation Juin-décembre 1933

(nomination provisoire)

Vice-maréchal de l'air G.M. Croil Janvier 1934-décembre 1938

Directeur adjoint de l'organisation, de l'entraînement, des opérations et du personnel

Lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon Juillet-décembre 1922

Directeur adjoint de l'état-major de l'Air et du personnel de l'Aviation

Commandant d'aviation G.O. Johnson Janvier 1923-mai 1925

Lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon Juin 1925-juin 1927

Nominations principales au sein de l'Aviation au Canada, 1920-1945 711

Directeur adjoint de l'approvisionnement et de la recherche

Lieutenant-colonel d'aviation E.W. Stedman Juillet 1922-juillet 1927

Chef du génie aéronautique

Commodore de l'Air E.W. Stedman Juillet 1927-octobre 1939

Directeur adjoint et secrétaire (aviation civile)

J.A. Wilson Juillet 1922-juillet 1927

Contrôleur de l'aviation civile

J.A. Wilson Juillet 1927-octobre 1936

Directeur des opérations aériennes gouvernementales civiles

Colonel d'aviation J.L. Gordon Juin 1927-mai 1933

Officier d'état-major – personnel de l'Aviation

Lieutenant-colonel d'aviation N.R. Anderson Novembre 1932-juin 1938

Colonel d'aviation W.R. Kenny Juillet 1938-octobre 1939

Directeur adjoint – fonction de l'état-major de l'Air

Commandant de l'aviation A.A.L. Cuffe Janvier 1930-avril 1932

Officier d'état-major de l'Air

Lieutenant-colonel d'aviation G.O. Johnson Octobre 1932-janvier 1934

Commandant d'aviation G.V. Walsh Janvier 1934-février 1936

Commodore de l'air L.S. Breadner Mars 1936-octobre 1939

L'AVIATION ROYALE DU CANADA, 1938-1945: MEMBRES DU CONSEIL DE L'AIR ET OFFICIERS D'ÉTAT-MAJOR SUPÉRIEURS AU QUARTIER GÉNÉRAL DE L'AVIATION

Ministre de la défense nationale

I.A. Mackenzie Octobre 1935-septembre 1939

N. McL. Rogers Septembre 1939-mai 1940

Colonel J.L. Ralston Juillet 1940-novembre 1944

Général A.G.L. McNaughton Novembre 1944-août 1945

D.C. Abbott Août 1945-décembre 1946

Ministre de la défense nationale, Air

Major C.G. Power Mai 1940-novembre 1944

Général A.G.L. McNaughton Novembre 1944-mars 1945

(nomination provisoire)

C.W.G. Gibson Mars 1945-décembre 1946

Sous-ministre de la défense nationale

Major-général L.R. LaFlèche Novembre 1932-septembre 1939

Sous-ministre de la défense nationale (Marine et Air)

Lieutenant-colonel K.S. Maclachlan Septembre 1939-avril 1940

Sous-ministre de la défense nationale (Air)

J.S. Duncan Avril 1940-janvier 1941

S.L. DeCarteret Février 1941-avril 1944

H.F. Gordon Avril 1944-août 1947

Officier supérieur de l'Aviation

Vice-maréchal de l'Air G.M. Croil Janvier 1934-décembre 1938

Chef de l'état-major de l'Air

Vice-maréchal de l'Air G.M. Croil Décembre 1938-mai 1940

Maréchal de l'Air L.S. Breadner Mai 1940-décembre 1943

Maréchal de l'Air R. Leckie Janvier 1944-août 1947

Chef adjoint de l'état-major de l'Air

Commodore de l'Air H.L. Campbell Janvier 1944-avril 1945

Commodore de l'Air M. Costello Avril 1945-décembre 1946

Sous-chef de l'état-major de l'Air

Vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson Novembre 1940-juillet 1942

Vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson Août 1942-janvier 1944

Représentant de l'état-major de l'Air

Commodore de l'Air L.S. Breadner Octobre 1939-mai 1940

Vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe Juin 1940-février 1942

Vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson Février 1942-janvier 1944

Vice-maréchal de l'Air W.A. Curtis Janvier 1944-Juillet 1946

Représentant du personnel

Commodore de l'Air W.R. Kenny Octobre 1939-février 1940

Vice-maréchal de l'Air H. Edwards Février 1940-novembre 1941

Vice-maréchal de l'Air J.A. Sully Novembre 1941-avril 1945

Vice-maréchal de l'Air H.L. Campbell Avril 1945-novembre 1947

Représentant du génie aéronautique et de l'approvisionnement

Vice-maréchal de l'air E.W. Stedman Octobre 1939-novembre 1940

Représentant du génie aéronautique

Vice-maréchal de l'Air E.W. Stedman Novembre 1940-mars 1942*

Vice-maréchal de l'Air A. Ferrier Mars 1942-septembre 1944

Représentant de la recherche et du développement

Vice-maréchal de l'Air E.W. Stedman Mai 1945-janvier 1946

* Le vice-maréchal de l'Air Stedman fut directeur général de la recherche aérienne de mars 1942 à mai 1945.

Nominations principales au sein de l'Aviation au Canada, 1920-1945 713

Représentant de l'approvisionnement

Commodore de l'Air S.G. Tackaberry Novembre 1940-février 1942

T. Sheard Février 1942-août 1944

Représentant de l'organisation et de l'entraînement

Commodore de l'Air G.O. Johnson Mars-novembre 1940

Représentant de l'entraînement

Vice-maréchal de l'Air R. Leckie Novembre 1940-janvier 1944

Vice-maréchal de l'Air J.L.E.A. DeNiverville Janvier 1944-juillet 1945

Représentant de l'organisation

Vice-maréchal de l'Air A.T.N. Cowley Mars 1942-décembre 1943

Vice-maréchal de l'Air F.S. McGill Décembre 1943-novembre 1944

Représentant de l'approvisionnement et de l'organisation

Vice-maréchal de l'Air F.S. McGill Novembre 1944-octobre 1945

Représentant des comptes et des finances

Vice-maréchal de l'Air K.G. Nairn Décembre 1941-novembre 1944

Représentant des travaux et bâtiments

Vice-maréchal de l'Air R.R. Collard Janvier-avril 1944

Représentant du génie de la construction

Vice-maréchal de l'Air R.R. Collard Avril-novembre 1944

*Inspecteur général**

Vice-maréchal de l'Air G.M. Croil Juin 1940-janvier 1944

Inspecteur général adjoint

Vice-maréchal de l'Air A.E. Godfrey† Janvier 1942-janvier 1944

Vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe† Janvier 1943-janvier 1944

COMMANDANTS DE RÉGIONS ET DE GROUPES D'ENTRAÎNEMENT, ARC ET PEACB, 1938-1945

RÉGION D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN

Commandant

Colonel d'aviation A.E. Godfrey Octobre-décembre 1938

Colonel d'aviation A.A.L. Cuffe Décembre 1938-août 1939

* L'inspecteur général ne faisait pas partie de la hiérarchie officielle. Son rôle consistait à rapporter au Ministre l'état de l'ARC tel qu'il le constatait. Libre d'offrir des conseils, il n'avait aucun pouvoir de les mettre à exécution ni de veiller à l'application des politiques.

† À partir du mois de janvier 1943, le vice-maréchal de l'Air Godfrey fut responsable de l'Est du Canada et le vice-maréchal de l'Air Cuffe de l'Ouest.

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air A.A.L. Cuffe Septembre-décembre 1939

PREMIÈRE RÉGION D'ENTRAÎNEMENT

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air A.A.L. Cuffe Janvier-juin 1940

Vice-maréchal de l'Air G.E. Brookes Juin 1940-juillet 1942

Vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson Juillet 1942-janvier 1943

Vice-maréchal de l'Air F.S. McGill Janvier-décembre 1943

Vice-maréchal de l'Air A.T.N. Cowley Décembre 1943-janvier 1945

DEUXIÈME RÉGION D'ENTRAÎNEMENT

Général d'Aviation Commandant

Vice-maréchal de l'Air A.B. Shearer Avril 1940-janvier 1943

Vice-maréchal de l'Air T.A. Lawrence Janvier 1943-juin 1944

Vice-maréchal de l'Air K.M. Guthrie Juin 1944-novembre 1944

TROISIÈME RÉGION D'ENTRAÎNEMENT

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air C.M. McEwen Avril 1940-mars 1941

Commodore de l'Air G.V. Walsh Mars-novembre 1941

Vice-maréchal de l'Air J.L.E.A. deNiverville Novembre 1941-novembre 1943

Vice-maréchal de l'Air A. Raymond Novembre 1943-janvier 1945

QUATRIÈME RÉGION D'ENTRAÎNEMENT

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air L.F. Stevenson Avril-septembre 1940

Commodore de l'Air A.T.N. Cowley Octobre 1940-mars 1942

Vice-maréchal de l'Air G. Howsam Mars 1942-novembre 1944

PREMIER COMMANDEMENT AÉRIEN

(formé le 15 janvier 1945, après la fusion des
1^{re} et 3^e régions d'entraînement)*Général d'Aviation Commandant*

Vice-maréchal de l'Air A. Raymond Janvier-juin 1945

Vice-maréchal de l'Air E.E. Middleton Juin 1945-février 1947

DEUXIÈME COMMANDEMENT AÉRIEN

(formé le 1^{er} décembre 1944, après la fusion des
2^e et 4^e régions d'entraînement)*Général d'Aviation Commandant*

Vice-maréchal de l'Air K.M. Guthrie Décembre 1944-février 1946

DOUZIÈME GROUPE D'ENTRAÎNEMENT OPÉRATIONNEL

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air L.L. MacLean, RAF Juillet 1942-mai 1943

Nominations principales au sein de l'Aviation au Canada, 1920-1945 715

Commodore de l'Air W.J. Seward, RAF Mai 1943-octobre 1944

Colonel d'aviation G.T. Richardson, RAF Octobre 1944-janvier 1945

COMMANDEMENTS OPÉRATIONNELS DE L'ARC ET GROUPES AU CANADA, 1938-1945

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST

Commandant

Colonel d'aviation N.R. Anderson Décembre 1938-août 1939

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air N.R. Anderson Septembre 1939-mars 1941

Commodore de l'Air A.E. Godfrey Mars-juillet 1941

Vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson Août 1941-février 1942

Vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe Février 1942-janvier 1943

Vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson Janvier 1943-avril 1943

Général Commandant en chef de l'Aviation

Vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson Avril 1943-mars 1945

Vice-maréchal de l'Air A.L. Morfee Mars 1945-mars 1947

PREMIER GROUPE

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air C.M. McEwen Août 1941-décembre 1942

Vice-maréchal de l'Air F.V. Heakes Décembre 1942-mai 1944

Vice-maréchal de l'Air A.L. Morfee Mai 1944-mars 1945

Commodore de l'Air F.G. Wait Mars-juin 1945

CINQUIÈME GROUPE DU GOLFE*

Commandant

Colonel d'aviation W.A. Orr Mai-novembre 1943

Lieutenant-colonel d'aviation F.J. Ewart Mai-novembre 1944

Colonel d'aviation W.E. Kennedy Avril-juillet 1945

RÉGION AÉRIENNE DE L'OUEST

Commandant

Colonel d'aviation G.O. Johnson Avril 1938-août 1939

* Aucun quartier général distinct ne fut établi pour le 5^e groupe. La base de l'ARC à Gaspé remplit cette fonction durant la saison de navigation, et le commandant de la base agit comme commandant de groupe.

Les escadrons stationnés en Nouvelle-Écosse furent organisés en un "3^e groupe" en 1943-1945, mais aucun quartier général distinct ne fut établi; c'est le quartier général du commandement qui remplit ces fonctions.

Général d'Aviation Commandant

Commodore de l'Air G.O. Johnson Septembre-octobre 1939

Commodore de l'Air A.E. Godfrey Octobre 1939-mars 1941

Colonel d'aviation C.R. Slemon Mars-juillet 1941

Commodore de l'Air A.E. Godfrey Juillet 1941-décembre 1941

Vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson Janvier 1942-juin 1944

Vice-maréchal de l'Air F.V. Heakes Juin 1944-février 1946

2^e GROUPE*Général d'Aviation Commandant*

Commodore de l'Air E.L. Macleod Janvier 1943-mars 1944

4^e GROUPE*Commandant*

Colonel d'aviation R.C. Gordon Janvier 1942-janvier 1943

Colonel d'aviation R.H. Foss Janvier 1943-mars 1944

RÉGION AÉRIENNE DU NORD-OUEST

Général d'Aviation Commandant

Vice-maréchal de l'Air T.A. Lawrence Juin 1944-septembre 1946

9^e GROUPE DE TRANSPORT, BASE DE L'ARC DE ROCKCLIFFE*Général d'Aviation Commandant*

Colonel d'aviation Z.L. Leigh (nomination provisoire) Février-juin 1945

Commodore de l'Air J.L. Plant Juin 1945-février 1946

APPENDICE B DÉPENSES ENGAGÉES AU TITRE DE LA DÉFENSE 1919-1947

TABLEAU 1
Dépenses du ministère de la Défense nationale avril 1919-août 1939 (\$)

Année financière	ARC (militaire)	ARC (civile)	Total des services aériens	Total des services de la Milice	Total des services de la Marine	Total des dépenses du MDN ^a
1919-20			109,464	4,630,573	2,635,292	337,971,818 ^b
1920-21			2,007,728	9,892,754	3,387,523	32,799,493 ^b
1921-22			1,659,842	11,015,824	3,356,477	25,517,983 ^b
1922-23			1,004,983	9,796,291	1,390,892	15,467,472
1923-24			1,249,178	9,674,226	1,360,807	14,283,210
1924-25			1,377,328	8,820,243	1,400,132	13,386,999
1925-26			1,880,615	9,131,260	1,448,907	14,462,912
1926-27			2,197,645	9,158,593	1,667,848	15,077,346
1927-28	1,669,639	2,222,222	3,891,861	10,166,706	1,725,195	17,696,760
1928-29	1,697,653	3,342,852	5,040,505	11,047,233	1,836,488	19,787,754
1929-30	1,947,347	3,973,323	5,920,670	11,163,170	3,013,396	21,981,754
1930-31	2,342,033	4,804,985	7,147,018	11,026,363	3,597,591	23,732,151
1931-32	1,934,532	2,185,258	4,129,790	9,700,464	3,043,201	18,372,563
1932-33	1,554,400	176,820	1,731,220	8,718,880	2,167,328	14,145,361
1933-34	1,402,885	281,677	1,684,562	8,773,545	2,171,210	19,629,498
1934-35	1,926,684	331,458	2,258,142	8,888,030	2,226,439	22,305,299
1935-36	2,875,817	901,503	3,777,320	10,141,230	2,380,018	27,378,541
1936-37	4,208,579	1,613,245	5,821,824	11,345,751	4,763,294	26,669,942
1937-38	9,664,515	353,589	10,108,104	17,222,804	4,371,981	32,835,289
1938-39	10,863,372	352,683	11,216,055	15,768,166	6,589,714	34,799,192
1939-40 ^c	4,835,277	16,266	4,851,503	5,977,312	1,869,162	13,327,451

SOURCE: Canada, ministère du Service naval, *Report of the Department of the Naval Service, 1920-22* (Ottawa 1920-22); Canada, ministère de la Défense nationale, *Report of the Department of National Defence, 1923-47* (Ottawa 1923-47)

^aComprend la démobilisation, les services généraux et les frais administratifs du Ministère.

^bLe total s'applique au ministère du Service naval et au ministère de la Milice et de la Défense.

TABLEAU 2
Dépenses engagées au titre de la défense 1939–1947 (\$)

Année financière	Opérations dans l'hémisphère ouest	Services aériens outre-mer	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique	Total des services aériens ^a	Total des services généraux et de l'Armée	Total des services de la Marine	Total des dépenses au titre de la défense ^b
1939–40	28,561,303		4,257,081	32,818,384	68,192,594	11,341,459	125,679,888
1940–41	49,415,465	5,362,067	121,501,922	176,279,454	383,234,590	88,162,512	647,922,940
1941–42	108,768,628	13,699,336	248,067,693	370,648,736	511,169,248	129,367,632	1,011,451,064
1942–43	226,550,150	23,665,980	366,895,831	617,234,635	1,037,790,407	210,182,445	1,865,622,615
1943–44	312,760,999	383,888,079	233,893,142	930,665,808	1,328,804,799	369,556,013	2,629,094,792
1944–45	227,942,394	759,069,682	272,341,805	1,259,456,625	1,261,754,887	417,098,883	2,938,377,688
1945–46	108,031,379	197,075,936		524,329,032	949,578,204	241,759,022	1,715,792,801
1946–47	37,697,311	4,799,181		99,267,176	218,877,539	64,848,288	387,336,198

SOURCE: Canada, ministère de la Défense nationale, *Report of the Department of National Defence, 1947* (Ottawa 1947), 78-81

^aComprend les frais liés à l'administration du Ministère et des frais divers

^bComprend les frais liés à l'administration du ministère, les frais relatifs aux recherches en matière de défense et des frais divers

TABLEAU 3
Dépenses relatives

Année financière	Total des dépenses du gouvernement fédéral (arrondi à 100 000\$)	Dépenses au titre de la défense en pourcentage des dépenses totales du gouvernement	Total des services aériens en pourcentage des dépenses totales du gouvernement	Dépenses des services aériens en pourcentage des dépenses au titre de la défense	Dépenses de la Milice (1919-1939) et des services généraux et de l'Armée (1940-1947) en pourcentage des dépenses au titre de la défense	Dépenses du Service naval en pourcentage des dépenses au titre de la défense
1919-20	740,100,000	45.7	.01	.03	1.4	.8
1920-21	528,900,000	6.2	.4	6.1	30.2	10.3
1921-22	476,300,000	5.4	.4	6.5	43.2	13.2
1922-23	441,200,000	3.5	.2	6.5	63.3	9.0
1923-24	371,800,000	3.8	.4	8.7	67.7	9.5
1924-25	352,200,000	3.8	.4	10.2	65.8	10.5
1925-26	355,600,000	4.1	.5	13.0	63.1	10.0
1926-27	359,200,000	4.2	.6	14.6	60.7	11.1
1927-28	379,800,000	4.7	1.0	22.0	57.5	9.7
1928-29	394,100,000	5.0	1.3	25.2	55.8	9.3
1929-30	405,300,000	5.4	1.5	26.9	50.8	13.7
1930-31	441,600,000	5.4	1.6	30.1	46.5	15.2
1931-32	448,700,000	4.1	.9	22.5	52.8	16.6
1932-33	532,400,000	4.1	.3	12.2	61.6	15.3
1933-34	458,200,000	2.6	.4	8.6	44.7	11.1
1934-35	478,100,000	4.3	.5	10.1	39.8	10.0
1935-36	532,600,000	4.7	.7	13.8	37.0	8.7
1936-37	532,000,000	5.1	1.1	21.8	42.5	17.9
1937-38	534,400,000	6.1	1.9	30.8	52.5	13.3
1938-39	553,100,000	6.3	2.0	32.2	45.3	18.9
1939-40	680,800,000	18.5	5.5	30.0	59.0	10.5
1940-41	1,246,600,000	52.0	14.1	27.2	59.2	13.6
1941-42	1,885,000,000	53.7	19.7	36.7	50.5	12.8
1942-43	4,387,100,000	42.5	14.1	33.1	55.6	11.3
1943-44	5,322,200,000	49.4	17.5	35.4	50.5	14.1
1944-45	5,245,600,000	56.0	24.0	42.9	43.0	14.2
1945-46	5,136,200,000	33.4	10.2	30.6	55.4	14.1
1946-47	2,634,200,000	14.7	3.8	25.6	56.5	16.7

SOURCE: M.C. Urquhart, (éditeur), *Historical Statistics of Canada*, (Toronto 1965), 202.

APPENDICE C

Le comité Clayton Knight

Lorsque le président Franklin Delano Roosevelt déclara le 3 septembre 1939 que les États-Unis resteraient neutres, il ne s'attendait pas à ce que, ni n'exigeait que "chaque américain reste neutre en pensée". "Même celui qui est neutre a le droit de tenir compte des faits", déclara-t-il à ses concitoyens dans ce qui fut appelé son "*Fireside Chat*" (causerie au coin du feu). "Même à celui qui est neutre on ne peut demander qu'il ferme son esprit ou sa conscience".¹ La direction dans laquelle sa conscience le mènerait n'était un mystère pour personne. Le président était clairement antifasciste, pro-français et pro-britannique, mais il ne pouvait aisément traduire ses sentiments personnels en un programme d'action public. Outre l'opposition importante que l'on manifestait dans tout le pays, et non le moins au Congrès, à l'égard de la belligérance des États-Unis, il y avait aussi ceux qui ne partageaient pas l'avis que la préservation des États-Unis et de ses valeurs dépendait d'une victoire des Alliés. Dans le meilleur des cas, Roosevelt pouvait seulement espérer rendre la neutralité des États-Unis aussi bienveillante que possible pour la Grande-Bretagne et la France.²

D'autres Américains, certains peut-être rien de plus que des aventuriers, certains véritablement préoccupés de la survie des valeurs démocratiques, manifestèrent à leur propre manière leur appui aux Alliés. Marchant sur les traces des milliers de ressortissants américains qui s'étaient portés volontaires pour lutter contre l'Allemagne dans la Première Guerre mondiale (dont quelque 1 500 Américains dans l'Aviation britannique), des recrues commencèrent à traverser la frontière canadienne peu de temps après que le Dominion eut déclaré la guerre. Certains, notamment W.A. Bishop, cet as de l'aviation canadienne qui avait combattu lors de la Première guerre mondiale, avait reconnu avant que les hostilités éclatent l'existence de cette source potentielle de personnel pour l'ARC et la RAF. Convaincu que le nombre de personnes qui se présenteraient ne poserait aucune difficulté, Bishop se préoccupait principalement d'exploiter aussi efficacement que possible cette source d'aviateurs sans enfreindre les dispositions législatives qui, aux États-Unis, interdisaient de recruter des Américains dans des forces armées étrangères. Toutefois, lorsqu'il lui sembla, après la visite qu'il fit à la Maison Blanche en mars 1939, que ces obstacles législatifs ne seraient peut-être pas insurmontables, Bishop commença à s'attaquer à des problèmes d'organisation et d'administration.³

Un jour – on ne sait pas exactement quand – Bishop entra en rapport avec un autre Canadien, Homer Smith, un vétéran du *Royal Naval Air Service* qui avait hérité d'une fortune amassée grâce au pétrole, et obtint sa promesse d'un appui financier. Bishop s'entretint aussi avec Clayton Knight, un artiste américain spécialiste de l'aviation qui, au cours de la Première Guerre mondiale, avait combattu avec les aviateurs britanniques sur le front occidental. Knight, qui avait des liens étendus avec les milieux de l'aviation aux États-Unis, serait un atout précieux pour ce qui était d'exécuter des tâches de relations publiques et de déterminer la tendance de l'opinion américaine. Les trois hommes convinrent qu'en raison de la réaction enthousiaste que susciterait probablement le projet, il serait important de maintenir l'ordre en filtrant tous les candidats avant de les diriger vers le Canada.⁴

Le 4 septembre 1939, soit le lendemain du jour où la Grande-Bretagne déclara la guerre et six jours avant que le Canada ne fasse de même, Bishop téléphona à Clayton Knight, qui assistait à des courses d'avions à Cleveland, et l'informa qu'il était temps de se mettre au travail. En dépit de la mise en garde que lui fit à l'occasion d'un dîner le procureur général de l'Ohio, Thomas J. White, selon qui il était incontestablement illégal de "passer en fraude" des pilotes au Canada, Knight trouva que l'idée enthousiasmait généralement ses collègues mais avertit Bishop qu'il serait sage de sonder de façon plus générale les aviateurs américains avant de prendre un engagement quelconque. Le 9 septembre, le ministre de la Défense Ian Mackenzie nomma Homer Smith au grade de lieutenant-colonel d'aviation dans l'ARC et lui confia la responsabilité du sondage que Knight avait proposé. Peu de temps après, Smith loua à l'hôtel Waldorf Astoria de New-York une enfilade de chambres qui lui serviraient de bureau principal et accompagna ensuite Clayton Knight dans une tournée d'écoles de pilotage américaines.⁵

À Ottawa, les autorités ne manifestèrent pas autant d'enthousiasme que Bishop, Smith, Knight (et peut-être Ian Mackenzie), à l'égard du projet. Le gouvernement souhaitait éviter toute activité qui pourrait mettre le président Roosevelt dans l'embarras et, à part la nomination de Smith, quelques communications "clandestines" entre Knight et "madame Bishop" et "M. P. Jones" (le nom de code du colonel d'aviation Harold Edwards, qui, à l'époque, était l'officier d'état-major le plus élevé en grade de l'ARC), le ministère de la Défense nationale demeura résolument distant.⁶

Pendant tout le temps que dura la "drôle de guerre", le quartier général de l'Aviation ne montra encore aucun empressement à obtenir les services de pilotes américains. Cet état de choses "incertain" contraria Clayton Knight, qui avait déjà commencé à recruter des volontaires, bien qu'à titre non officiel, et il s'en plaignit amèrement au maire de New-York, Fiorella LaGuardia – un autre pilote de la Première Guerre mondiale – et aux autorités à Ottawa. Ces protestations ne donnèrent rien. L'organisation embryonnaire que Smith et lui-même avaient établie ne se développerait pas davantage pour le moment, et dépendrait entièrement de la générosité de Smith pour continuer de fonctionner.⁷

Les combats aériens qui suivirent l'attaque des Allemands contre la France en mai 1940 changèrent tout. Le développement du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) fut accéléré, créant dans le Dominion une

grave pénurie d'instructeurs de pilotage, surtout ceux qui avaient une expérience des bimoteurs. Convoqués à une réunion spéciale du Conseil de l'Air, à laquelle prirent aussi part des représentants des grandes compagnies aériennes du Canada, Smith et Knight écoutèrent tranquillement pendant que l'on informait l'état-major de l'Air qu'il serait peut-être possible d'obtenir deux douzaines d'instructeurs de source canadienne. Les deux hommes rompirent ensuite le silence qui suivit cette sombre nouvelle en annonçant qu'ils avaient en mains une liste de 300 pilotes américains, tous chevronnés, qui étaient impatients de venir au Canada. Sceptique au début, l'état-major de l'Air finit par se ranger à cette solution, et c'est ainsi que vit le jour le Comité Clayton Knight. Son mandat était simple: trouver des pilotes américains compétents et les orienter au Canada une fois qu'il aurait été déterminé que de telles activités ne contrarieraient pas le gouvernement des États-Unis.⁸

C'était une sage précaution. Même si l'attaque de l'Allemagne contre l'Europe de l'Ouest avait mobilisé plus fortement derrière le président les forces pro-alliées aux États-Unis, bien des gens s'opposaient encore à ce que l'on collabore davantage avec les Britanniques et les Français, de crainte que cela n'entraîne l'Amérique dans la guerre. Certains, dont des fonctionnaires du *War Department*, avaient déjà commencé à tenir la Grande-Bretagne et la France pour des causes perdues, affirmant qu'il serait irresponsable d'affaiblir le potentiel de guerre des États-Unis en détournant des ressources vers ces deux pays. La défense plus énergique de l'hémisphère, soutinrent-ils, était la clé de la sécurité du pays.⁹

Ce n'était pas ce que l'on pensait à la Maison Blanche ou au *State Department*. En mai, l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Washington avait demandé quelle serait la réaction des Américains si les Alliés recrutaient des pilotes; on lui avait assuré qu'il y aurait peu de difficultés si cela se faisait discrètement. Le ministre canadien entendit la même chose quelques jours plus tard; l'information, affirma-t-on, émanait de "la plus haute sphère". Tout ce que le *State Department* demandait c'était que les ressortissants américains ne soient pas tenus de prêter un serment d'allégeance qui leur ferait perdre leur citoyenneté. Le Conseil privé canadien renonça à cette exigence, la remplaçant par un serment d'obéissance aux officiers supérieurs; ensuite, en novembre, il fut convenu que les Américains qui servaient au sein de toutes les forces du Commonwealth britannique devraient avoir le droit de joindre les forces de leur propre pays si jamais celui-ci entraînait en guerre.¹⁰

Knight découvrit néanmoins que la loi interdisant le recrutement était toujours en vigueur. Il se rendit à Washington pour voir le major général H.H. Arnold, le chef du USAAC, et l'amiral J.H. Towers, qui dirigeait le bureau de l'Aéronavale. Tous deux furent d'un grand secours, malgré le fait qu'ils commençaient à élargir leurs programmes d'entraînement au pilotage. Knight découvrit que les critères étaient si sévères qu'un nombre considérable d'aviateurs, qui auraient été acceptés au sein de la RAF et de l'ARC, ne pouvait pas être enrôlé dans les forces aériennes américaines; Arnold lui dit aussi d'examiner avec attention ceux qui avaient échoué aux programmes américains d'entraînement au pilotage. Qu'ils "lèvent le coude" de temps à

autre, qu'ils soient des casse-cou invétérés ou qu'ils se soient révélés juste un brin indisciplinés, ces hommes, reconnu Arnold, étaient "le genre de ceux que je voudrais garder. . . si j'étais engagé dans une guerre". En gage de bonne foi, il promit de fournir à Knight une liste des candidats refusés.¹¹

Fort d'une collaboration aussi généreuse, sinon d'une acceptation officielle de ses activités, le Comité Clayton Knight se mit au travail pour de bon, sa première tâche consistant à trouver la centaine de pilotes que Breadner avait demandée en avril. Les chambres du somptueux Waldorf Astoria continueraient de servir de bureau principal – Smith ne voulait pas se cacher dans un endroit "miteux" – et d'autres bureaux furent ouverts à Spokane, San Francisco, Los Angeles, Dallas, San Antonio, Kansas City, Cleveland, Atlanta et Memphis, tous dans des hôtels de luxe, et tous dirigés par des amis pilotes de Knight. On embaucha des secrétaires, qui touchèrent de 20 \$ à 50 \$ par semaine, et l'on nomma des recruteurs interviewers qui furent payés de 100 \$ à 150 \$ par semaine. Au mois de décembre, le nombre d'employés rémunérés travaillant à temps plein était passé à 34. L'ARC supportait les dépenses par l'entremise d'un compte en banque ouvert au nom de Homer Smith.¹²

Incapables de faire de la publicité dans les médias, les recruteurs du Comité se reposaient sur le "bouche à oreille" et sur des brochures envoyées à des écoles d'aviation et des aéroports; dans ces brochures, il était indiqué simplement que le Comité Clayton Knight aiderait les personnes intéressées aux nombreux postes disponibles au sein de l'Aviation britannique et de l'Aviation canadienne. Par exemple, le Comité prendrait les dispositions requises pour faire passer aux candidats des examens médicaux et des tests de pilotage, et s'occuperait des documents à remplir avant que quiconque puisse être admis au sein des forces alliées. Publiquement, il fut toujours souligné que le Comité était à la recherche de civils qui agiraient comme instructeurs de pilotage ou pilotes cadre dans les écoles élémentaires de pilotage et les écoles d'observation aérienne du PEACB. Il était toutefois entendu que de nombreux américains préféreraient se joindre à l'ARC et servir à un niveau plus avancé, en qualité d'instructeurs ou pilotes cadres dans des écoles de pilotage militaire et des écoles de bombardement et de tir, ou même voler dans des unités combattantes. Pour cette raison, il était nécessaire de juger tous les candidats en fonction de leur aptitude à recevoir une commission d'officier.¹³

Pendant ces premiers mois, toutefois, le souci premier du Comité ne fut pas de trouver des hommes désireux de s'enrôler. En fait, Knight et ses collègues n'eurent rien à voir avec la formation du premier *Eagle squadron* (Escadron des aigles), un groupe de pilotes de chasse qui s'enrôlèrent directement dans la RAF, et ils s'opposèrent énergiquement à ce que l'on poursuive cette pratique. D'une part, la publicité qui entourait ce groupe pouvait contrarier les éléments isolationnistes et mener à des récriminations en justice contre le Comité Clayton Knight. D'autre part, il était possible que les appels lancés en vue d'obtenir des pilotes de chasse portent préjudice à la tâche relativement ennuyeuse, mais néanmoins indispensable, de recruter de simples instructeurs.¹⁴

Bien que les critères de base de l'ARC concernant l'âge, la condition physique et l'instruction fussent moins stricts que ceux des forces américaines, on exigeait

des futurs instructeurs de pilotage et des pilotes cadre qu'ils jouissent de connaissances et d'une expérience étendues, et cela se comprend. Pour être pris en considération en vue d'un emploi immédiat, les volontaires devaient détenir un certificat valide émis par la *US Civil Aviation Authority* et avoir un minimum de 300 heures de vol à leur actif, dont un grand nombre sur bimoteur. Pour ceux que les services britannique ou transatlantique de livraison d'avions intéressaient – des emplois lucratifs dans les deux cas – les pilotes devaient posséder toutes les qualités requises en matière de pilotage aux instruments. Ceux qui avaient à leur actif entre 100 et 300 heures de vol furent refusés, mais on promit de conserver leur nom en cas d'assouplissement des critères canadiens. Les limites d'âge étaient de 18 à 40 ans (aux États-Unis, la limite supérieure était fixée à 30 ans), et le Canada accepterait les hommes mariés. Alors que les forces américaines exigeaient deux années d'études universitaires et une vision de 20 sur 20 sans porter de lunettes, le Canada pour sa part n'exigeait qu'un diplôme de fin d'études secondaires et une vision de 20 sur 40 pouvant être corrigée à 20 sur 20. Pour ce qui était du Service britannique de livraison d'avions (entre les usines et les aérodromes), la rémunération versée était de 150 \$ (US) par semaine; au Service transatlantique, elle était de 600 \$ par voyage pour les chefs de groupe, de 500 \$ pour les commandants de bord, de 400 \$ pour les copilotes et de 300 \$ pour les opérateurs radio, avec deux voyages garantis par mois, plus les frais.¹⁵

Au mois de septembre 1940, 197 pilotes civils avaient été envoyés au Canada et reçus (44 d'entre eux se joignirent finalement au Service de livraison d'avions) et des centaines d'autres avaient présenté leur candidature. A la fin de l'année, le nombre de volontaires acceptés par les autorités canadiennes était passé à 321 (105 autres avaient été refusés); on avait aussi envoyé 41 volontaires de plus, qui étaient destinés à la RAF, suivre des cours de recyclage organisés conjointement avec une poignée d'écoles de pilotage aux États-Unis. Tout cela avait coûté 213 738,26 \$, somme qui avait servi en partie à payer les salaires et les frais généraux, mais principalement les tests médicaux et de pilotage, les allocations de transport et l'indemnité journalière de subsistance de 5 \$ versée aux recrues potentielles attendant qu'une décision soit prise après leur arrivée au Canada. Compte tenu de la promesse qui avait été faite en mai de recruter 300 personnes par année, cet effort de six mois fut un remarquable succès.¹⁶

Il n'y avait aucune raison de croire que le nombre de personnes qui présentaient leur candidature diminuerait dans l'avenir prévisible. La nouvelle des activités du Comité Clayton Knight continuait encore de se répandre, tandis que la réaction de ceux qui avaient été envoyés au Canada était extrêmement favorable. Il s'agissait là de la meilleure sorte de publicité que l'on pouvait avoir, et des lettres écrites par des recrues, qui louaient la manière dont les Canadiens traitaient les volontaires américains, "comme... des princes" put-on lire, furent copiées à l'intention de tous les bureaux.¹⁷

Les autorités canadiennes étaient véritablement satisfaites de ce premier succès, mais elles recommandèrent quand même d'agir avec prudence jusqu'à ce que les élections américaines de novembre 1940 aient été tenues. Roosevelt briguait un troisième mandat, et il ne fallait pas le mettre dans l'embarras avant

les élections. Malgré la popularité apparente du "*Destroyers-For-Bases Deal*", la campagne de plus en plus acharnée et isolationniste du candidat républicain Wendell Wilkie semblait gagner en force. A la mi-octobre, Charles Lindbergh prononça un vigoureux discours contre Roosevelt, le jour-même où commença le controversé programme de conscription en temps de paix du président. Les Démocrates, dit-il, mèneraient le pays à la guerre dans les mois qui suivraient leur réélection. Wilkie fit à son tour une attaque tout aussi critique deux jours plus tard; le 25 octobre, John L. Lewis, chef du *Congress of Industrial Organizations*, et autrefois partisan inconditionnel de Roosevelt et de son *New Deal*, fit la promesse de démissionner si les travailleurs syndiqués ne votaient pas pour les Républicains. Néanmoins, le président remporta facilement les élections en novembre, et se sentit assez confiant après la victoire pour demander d'aider de façon bien plus considérable la Grande-Bretagne, déclarant le 29 décembre dans sa "causerie au coin du feu" qu'en fournissant toute l'aide nécessaire, sauf faire la guerre, les États-Unis deviendraient l'"arsenal de la démocratie".¹⁸

Ce qui aurait dû être un feu vert pour Clayton Knight et ses collègues ne le fut pas. À la fin du mois de novembre, le département d'État se plaignit que la sollicitation ouverte de pilotes américains commençait à poser des difficultés. Toujours soucieux des sentiments de Washington, le gouvernement de Mackenzie King songea sérieusement à démanteler l'organisation de Knight, allant jusqu'à ébaucher un ordre du Cabinet à cet effet. Toutefois, sur l'avis du sous-ministre de l'Aviation J.S. Duncan, qui soutint qu'il était indispensable pour l'avenir du PEACB de pouvoir compter sur un flot constant de pilotes américains, les autorités reportèrent la décision finale. Un examen plus approfondi de la situation indiqua que les hauts fonctionnaires intéressés du Département d'État avaient agi de leur propre chef, sans consulter la Maison Blanche. Il fallait néanmoins que les activités de recrutement se poursuivent discrètement, même si, à la suite d'articles nombreux et des plus favorables parus dans les journaux, le Comité était maintenant bien connu. "Fichtrement inconsiderés" dit un haut-fonctionnaire du Département d'État, qui connaissait les vues de Roosevelt, au sujet de certains de ces articles. Le conseil qu'il donna, à savoir que l'organisation de Knight devrait "ralentir et diminuer d'ardeur", ne fut-ce qu'en apparence, fut pris au sérieux. Cela étant fait, le Consul général principal du Canada à Washington indiqua que le gouvernement américain continuerait de fermer les yeux sur les activités qui contrevenaient légèrement à la loi, tandis que les doléances des isolationnistes recevraient une "réponse bureaucratique vide de sens".¹⁹

Encore soucieux de l'opinion américaine, et peut-être persuadé qu'Ottawa devrait contrôler davantage le recrutement d'Américains, le gouvernement canadien fit plus que ce que Washington exigeait. La *Dominion Aeronautical Association* (DAA), une société de la Couronne dont Homer Smith serait l'administrateur principal et Clayton Knight le directeur de la publicité, fut constituée pour servir de tampon entre le Comité et l'ARC. Comme l'engagement des volontaires allait maintenant se faire par l'entremise de la DAA, un organisme civil, il serait dorénavant plus facile de soutenir l'argument que

Clayton Knight n'enfreignait pas la loi américaine. Le fait que les bureaux de la DAA fussent situés juste à côté du quartier général de l'Aviation à Ottawa – mesure conçue spécialement pour les candidats qui souhaitaient se joindre à l'ARC, ou pour qui il n'existait pas d'emploi dans le civil – ne fut pas annoncé, et, aux États-Unis, on fit ressortir dans la presse le besoin que l'on avait de pilotes civils.²⁰

Même si les membres des Escadrons des aigles et les autres volontaires qui avaient rejoint par leurs propres moyens les forces armées en Grande-Bretagne et au Canada faisaient les sujets d'articles les plus intéressants, Clayton Knight et ses collègues professaient que les pilotes cadres et les instructeurs de pilotage affectés au programme d'entraînement contribuaient de façon tout aussi valable à l'effort de guerre en libérant des Canadiens qui pouvaient servir outre-mer.²¹

En mai 1941, il était devenu évident que la qualité (mais non la quantité) des volontaires américains qui présentaient leur candidature avait sensiblement diminué. Les motifs n'en sont pas tout à fait clairs, mais il semble qu'il y eut deux facteurs en cause. Le nombre de pilotes qui avaient 300 heures de vol à leur actif et qui étaient disposés à servir en Grande-Bretagne ou au Canada était manifestement limité, et il est fort possible que les agents de recrutement eussent déjà vu la plupart des intéressés. En même temps, le président Roosevelt avait commencé à amener les États-Unis plus près d'une participation active à la guerre; il se peut que des recrues éventuelles aient peut-être préféré attendre l'entrée en guerre, inévitable à leurs yeux, des États-Unis.²²

Quel que fût le motif, Stuart Armour, le directeur de la DAA, s'inquiéta des résultats en baisse du Comité Clayton Knight. La solution, pensa-t-il, était de commencer à accepter des volontaires qui seraient soumis à un entraînement général plutôt que de limiter les candidatures aux pilotes chevronnés. Ayant déjà obtenu le feu vert du général Arnold et de l'amiral Towers, il proposa aussi que l'ARC fasse un effort concerté pour recruter de récents diplômés du programme d'entraînement au pilotage de la *United States Civil Aviation Authority* (USCAA). La proposition d'Armour, si elle était mise en oeuvre, représenterait un changement d'orientation audacieux pour le Comité Clayton Knight. Le commodore de l'Air Robert Leckie, le représentant de l'entraînement, convint que l'idée valait la peine d'être examinée, mais ne voulut pas prendre de mesures immédiates malgré les signes grandissants que l'ARC manquait gravement de membres d'équipages aériens. Il y avait encore, fit-il remarquer, un bon nombre de Canadiens sur les listes d'attente de l'Aviation, et c'était eux qui devaient passer en premier.²³ L'indécision de l'équipe mit en colère un grand nombre de partisans du Comité Clayton Knight, qui, semble-t-il, étaient parfaitement au courant du plan d'Armour. Bogart Rogers, chef du bureau de Los Angeles, protesta: "Nous sommes des gens téméraires, impétueux, qui voulons faire les choses rapidement – obtenir des pilotes pour la Grande-Bretagne – et nous croyons vraiment qu'en intensifiant un peu nos efforts il nous est possible de vous aider dans une grande mesure à convaincre les Canadiens".²⁴

Leckie changea d'attitude peu de temps après. En juin 1941, il était statistiquement démontrable que la pénurie de main-d'oeuvre était une probabilité plutôt qu'une possibilité. Le même mois, le président Roosevelt assura ses

concitoyens que la *Neutrality Act* (loi sur la neutralité) n'empêchait pas les ressortissants américains de se rendre au Canada pour s'enrôler. Il souligna même que l'on accorderait un sursis d'appel aux Américains qui offraient leurs services aux forces armées du Commonwealth, sous réserve de rappel, toutefois, si les États-Unis avaient un jour besoin de leurs services.²⁵

Armour profita des déclarations de Roosevelt et de la diminution récente du nombre d'engagés pour faire de nouveau pression pour que l'on adopte son programme. Mettant en doute la nécessité de poursuivre les activités du Comité Clayton Knight si celui-ci ne recherchait que des pilotes chevronnés – dont on avait maintenant aussi besoin aux États-Unis – il demanda au commodore de l'Air Leckie (qui occupait maintenant le poste de chef intérimaire de l'état-major de l'Air, en l'absence du vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner) de convoquer une réunion spéciale du Conseil de l'Air pour décider de l'avenir du Comité. Cette réunion fut tenue le 9 juillet. Leckie reconnut que l'on ne manquait plus de pilotes cadres et d'instructeurs de pilotage qualifiés, et convint que le recrutement de pilotes n'était plus une question aussi vitale qu'elle l'avait déjà été. De ce fait, il était disposé à souscrire aux arguments présentés par Armour et le colonel d'aviation J.A. Sully (directeur du personnel de l'Aviation), selon lesquels le Comité Clayton Knight devrait commencer à recruter des Américains qui seraient soumis à un entraînement général; l'objectif visé serait de 2 500 recrues avant le mois de septembre. Comme cela mettait toutefois en cause d'importantes questions de principe, Leckie refusa d'agir avant que Breadner et le ministre de la Défense nationale (Air), C.G. Power, fussent rentrés du Royaume-Uni. Entre temps, le Comité Clayton Knight allait changer de nom et s'intituler le *Canadian Aviation Bureau* (Bureau canadien de l'Aviation) afin de dissimuler les efforts qu'il allait bientôt faire pour recruter de façon plus directe des candidats.²⁶

Pendant ce temps, Armour partit pour Washington. Impatient de rendre la décision de Power aussi peu compliquée que possible, il voulait confirmer que l'on ne s'opposerait pas officiellement à ce que l'ARC recrute des ressortissants américains qui serviraient dans les forces actives. Il découvrit que, à l'instar de ce qui s'était passé en mai 1940, les récentes déclarations du Président n'avaient pas eu d'effet sur la loi. Clayton Knight risquait toujours d'être poursuivi, notamment si l'on pouvait démontrer que les volontaires étaient payés pour se rendre jusqu'au Canada; cependant, l'administration Roosevelt ne se hâterait pas d'intenter des poursuites contre le Comité. Armour se rendit ensuite au siège de la USCAA, où on l'accueillit avec beaucoup plus de chaleur. La CAA était disposée à remettre une liste de 55 000 universitaires qui avaient récemment suivi un entraînement élémentaire au pilotage. Il n'y avait pour cela que deux conditions à remplir: l'ARC ne devait pas entrer en rapport avec les diplômés de programmes plus avancés, auxquels s'intéressaient à la fois l'Aviation et la Marine des États-Unis, et il fallait qu'il soit visible que les recrues éventuelles payaient leur passage jusqu'au Canada.²⁷

Le rapport que fit Armour suffit pour convaincre Leckie, Breadner, Power et le sous-ministre Sydney de Carteret d'aller de l'avant. Au début du mois d'août 1941, le mandat du Comité Clayton Knight (le nouveau nom "*Canadian*

Aviation Bureau” ne prit jamais en dehors de la bureaucratie) fut modifié pour inclure le recrutement de pilotes de combat et d’autres membres d’équipages aériens aux États-Unis, et des lettres annonçant les nouvelles règles furent bientôt adressées aux milliers de jeunes hommes qui avaient obtenu des brevets de base dans le cadre du programme d’instruction de pilotes civils de la USCAA.²⁸

Des plaintes concernant ce recrutement non déguisé d’Américains fusèrent presque aussitôt; la plus sérieuse émana d’un membre du Congrès, le représentant de l’Orégon, qui exigea la tenue d’une enquête approfondie sur les activités de l’ARC.²⁹ Visant à désamorcer la situation avant que les départements d’État ou de la Justice ne soient contraints de prendre des mesures contre lui, le Comité Clayton Knight prit l’offensive, et en moins de quelques jours, la presse américaine publiait toutes sortes de démentis. “La plupart des hommes avec qui nous entrons en rapport sont orientés vers des organismes civils”, put-on lire dans les journaux.³⁰ Le département d’État, pour sa part, cita l’invitation qu’avait lancée le Président en juin pour que des Américains se joignent aux forces du Commonwealth britannique. Suite à cette réponse il semble que l’opposition s’écroula, et pendant les quelques mois qui suivirent, on ne posa que de temps à autre des questions sur le bien-fondé des activités de recrutement du Comité lorsque des parents affolés sollicitèrent l’aide du Congrès pour convaincre leurs garçons d’âge mineur de rentrer au bercail. Peut-être que la question de l’engagement de ressortissants étrangers revêtait maintenant moins d’importance par rapport à la quasi-belligérance de la Marine des États-Unis dans l’Atlantique Nord ou à la déclaration d’objectifs de guerre communs qu’avaient faite, tard cet été-là, le président Roosevelt et le premier ministre Churchill à l’issue de la réunion d’Argentia, à Terre-Neuve.

Le principal problème auquel se heurtait le Comité Clayton Knight était celui de veiller à ce que les volontaires demeurent satisfaits de leur sort. Cela avait posé jusque là peu de difficultés car, à cause de la grande pénurie de pilotes chevronnés, on envoyait les recrues au Canada aussitôt qu’elles avaient passé les examens requis et que les documents étaient en règle. Même si certains maugréaient contre le fait de devoir passer quelque temps dans un dépôt des effectifs – pour apprendre les manières des officiers et des *gentlemen* de l’ARC – et si d’autres, notamment les instructeurs et les pilotes cadre civils étaient contrariés par les difficultés qu’ils avaient à trouver un logement pour leur épouse, il semble que la majorité de ces premiers volontaires fut bien satisfaite.

Après le mois d’août 1941, toutefois, l’ARC avait limité le nombre d’Américains qui pouvaient être acceptés, en espérant que ses agents américains puissent en régler le flot. Cela se révéla bientôt irréaliste. Lorsque les agents de recrutement de Knight se conformèrent aux règles, ils découvrirent qu’un grand nombre de ceux qui se trouvaient “au-delà des quotas” se désintéressaient de l’affaire ou, alors, déclaraient qu’ils se rendraient par leurs propres moyens au Canada, convaincus que l’ARC ne pouvait se permettre de les refuser. Le bon sens persuada Knight et ses collègues de ne pas tenir compte des quotas et de laisser l’Aviation s’inquiéter des conséquences.³¹

Cette décision aggrava peut-être le surcroît d'élèves dont souffrit de temps à autre le PEACB. Les volontaires américains se trouvèrent bientôt à faire du sur-place dans des emplois sans rapport avec l'aviation, "passant le balai dans des hangars ou agissant comme des larbins", et certains menacèrent de rentrer au pays.³² D'autres furent cruellement déçus par la perspective d'être affectés de façon permanente à une école de pilotage. Clayton Knight s'est souvenu de l'avertissement que donna un jeune Texan: "J'ai demandé d'aller là où l'on se bat. . . et je passe mes journées à faire monter des élèves dans un foutu ascenseur".³³ Comme l'indiqua un jeune Américain, il y avait toujours une minorité de ses compatriotes qui estimaient que le statut spécial dont ils jouissaient en donnaient "la priorité, ainsi que la liberté de se vanter à l'excès, de mépriser l'autorité . . . et le sentiment intolérable d'être au-dessus des autres . . ."³⁴ De plus, certains Américains souffrirent d'un léger choc culturel. Un volontaire se plaignit que la société canadienne était "si conservatrice que c'en est insupportable",³⁵ tandis qu'un autre fit remarquer que, quoiqu'il fût "enchanté du Canada et de ses habitants", il avait néanmoins l'impression de détonner, "sans moustache, sans pipe et sans complet gris". "Ces gens semblent se plaire à refréner toute émotion excessive", poursuivit-il, "ou, quant à cela, quoi que ce soit d'excessif".³⁶

Tout cela contribua peut-être aux 248 cas de désertion que l'on enregistra parmi les 3 009 volontaires qui furent envoyés au Canada. Dans l'ensemble, toutefois, les témoignages que l'on trouvait dans les dossiers du Comité Clayton Knight faisaient habituellement mention de l'ARC en termes chaleureux ("la meilleure aviation au monde"); l'entraînement semblait être le meilleur disponible, et les gens étaient "sensationnels". Bref, la majorité des volontaires étaient très satisfaits de leur sort.³⁷

Après l'attaque des Japonais contre Pearl Harbor en décembre 1941, les aviateurs américains qui désiraient prendre activement part au conflit purent rejoindre les forces armées de leur pays. Ainsi qu'il avait été convenu préalablement, les 6 129 membres d'équipage aérien américains qui servaient au sein de l'ARC eurent également tous l'occasion de retourner au pays. Environ 2 000 d'entre eux demandèrent d'être transférés, et, en mai, un train spécial quitta Washington pour traverser le Canada d'un bout à l'autre et prendre à son bord ceux qui voulaient rentrer aux États-Unis. Lorsque le train retraversa la frontière, il avait recueilli 1 759 nouveaux membres des forces américaines, y compris la plupart des pilotes cadre et des instructeurs civils (qui, semble-t-il, étaient impatients d'exécuter des tâches moins monotones et de toucher les soldes plus élevées qui étaient versées aux États-Unis). À la fin de la guerre, 2 000 ressortissants américains de plus sur les 8 864 qui s'étaient enrôlés dans l'ARC avaient été transférés. Toutefois, 5 067 Américains terminèrent leur période de service au sein de l'ARC, un service étranger où les barèmes de solde étaient moins intéressants qu'aux États-Unis. Il est impossible de dire si ces hommes avaient écouté le président Roosevelt lorsque celui-ci avait affirmé qu'ils pouvaient servir tout aussi bien la cause de l'Amérique en restant au Canada, s'ils avaient acquis un sentiment de responsabilité et d'appartenance ou s'ils ne voulaient tout simplement pas prendre le risque de voir ce que les forces aériennes américaines pourraient leur offrir.³⁸

Washington n'interdit pas non plus à ses ressortissants à s'engager comme volontaires au sein de l'ARC ou de la RAF après l'attaque de Pearl Harbor. En fait, de temps à autre, le gouvernement américain conseilla vivement à l'ARC de continuer d'accepter les candidatures de volontaires américains. Au printemps de 1942, le nombre moyen de demandes que recevait le *Canadian Aviation Bureau* avait augmenté à 3 000 par mois; un grand nombre de ces demandes émanaient de personnes qui souhaitaient ne pas être versées dans les forces terrestres des États-Unis et croyaient qu'elles ne trouveraient pas de place au sein de l'Aviation ou de la Marine des États-Unis. Selon le commodore de l'Air G. V. Walsh, l'attaché de l'Air canadien à Washington, ce serait un déplorable gaspillage si l'ARC ne tenait aucun compte de ces hommes. En conséquence, il recommanda vivement aux autorités canadiennes et américaines de trouver un moyen quelconque d'empêcher que ces personnes soient sous-employées dans l'Armée des États-Unis. Le quartier général de l'Aviation ne s'intéressa pas au plan de Walsh. Il y avait suffisamment de Canadiens pour subvenir aux besoins futurs, affirma Breadner, et, de toutes façons, le Comité mixte permanent de la défense avait récemment recommandé de ne plus recruter d'Américains au sein de l'ARC. En fait, Breadner semble presque s'être principalement préoccupé du grand risque qu'il y avait à entraîner plus de volontaires américains. Qu'est-ce qui les empêcherait, demanda-t-il, d'exiger d'être transférés aux États-Unis après que l'Aviation canadienne aurait consacré du temps et de l'argent à leur faire suivre des cours de pilotage?³⁹

En conséquence, les activités canadiennes du Comité Clayton Knight cessèrent au mois de février 1942 et ne furent pas reprises, malgré la pénurie de main-d'œuvre que connut l'ARC environ un an plus tard. Les Britanniques continuèrent d'utiliser les ressources de l'organisation jusqu'en mai 1942, quand il fut convenu, à l'occasion de la Conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, que la RAF pouvait choisir au moins 600 recrues bénéficiant d'un sursis d'appel approprié parmi la liste des candidats qui avaient déjà été acceptés pour son groupe d'entraînement aux États-Unis.⁴⁰ Les bureaux secondaires de Clayton Knight fermèrent leurs portes le mois suivant, et le bureau principal de New-York ne resta ouvert que pour mettre de l'ordre dans les comptes et envoyer des lettres d'excuses aux centaines d'Américains qui demandaient encore de s'engager dans l'ARC et la RAF – principalement pour éviter d'être enrôlés dans un service autre que l'Aviation au sein des forces armées de leur pays.

Les statistiques montrent en partie l'importance qu'eurent les activités de recrutement du Comité Clayton Knight. Selon ses propres estimations, le Comité s'occupa du cas de quelque 49 000 Américains, et, au mois de février 1942, avait envoyé à l'ARC 900 membres d'équipages navigants chevronnés et 1 450 stagiaires dont la plupart avaient une certaine expérience de l'aviation. En outre, 300 pilotes de plus furent envoyés au Canada pour la RAF, et quelques douzaines d'autres avaient été affectés à des écoles de pilotage aux États-Unis avant de partir pour la Grande-Bretagne.⁴¹ Plus important encore peut-être, il y eut les centaines d'instructeurs de pilotage et de pilotes cadre civils qui permirent au PEACB de former un nombre supérieur de stagiaires et ce, beaucoup plus tôt que prévu.

APPENDICE D

LE FERRY COMMAND

L'un des remarquables exploits de la Deuxième Guerre mondiale, la livraison d'avions outre-Atlantique, ne fait pas à proprement parler partie de l'histoire de l'ARC. Cette activité eut néanmoins des répercussions évidentes sur l'aviation civile et militaire au Canada, et aucun exposé historique sur l'ARC ne serait complet s'il n'y était pas fait mention des origines, de la création et de l'influence du *Ferry Command*.

Conformément à l'usage des services britanniques, l'*Air Ministry* favorisa entre les deux guerres un programme consistant à obtenir de sources nationales les appareils dont il avait besoin. Bien que l'on soulevât de temps à autre la possibilité d'utiliser les commandes des Britanniques pour développer l'industrie aéronautique dans les divers dominions (et notamment au Canada), l'autre solution logique – l'achat aux États-Unis – était moins attrayante. Rien ne garantissait que les commandes passées en temps de paix seraient livrées une fois que la guerre éclaterait, et cette incertitude à elle seule signifiait que les Britanniques hésitaient à s'engager à acquérir des avions fabriqués dans ce pays. Mais, comme le dit le proverbe, nécessité fait loi, et cette attitude changea soudain en 1938, surtout après les rumeurs de guerre qui précédèrent l'Accord de Munich. Face à une aviation allemande en expansion, que l'on croyait déjà beaucoup plus importante que la RAF, ainsi qu'à la perspective que la capacité industrielle nationale atteigne bientôt la limite de ses possibilités, les autorités britanniques n'eurent pas d'autre choix que de se tourner vers les États-Unis pour obtenir l'aide dont elles avaient besoin. L'*Air Ministry* passa donc une commande de 250 avions de reconnaissance Lockheed Hudson et de 400 avions d'entraînement North American Harvard. Même si les livraisons se poursuivirent après le début des hostilités, il fut hors de question de passer d'autres commandes avant novembre 1939, date à laquelle le président Franklin Delano Roosevelt persuada le Congrès de modifier les lois du pays en matière de neutralité pour permettre le commerce de matériel de guerre en libre service. La Grande-Bretagne et la France se hâtèrent toutes deux de tirer avantage de ce changement de position; à la fin du printemps 1940, ces deux pays avaient commandé auprès de sources américaines quelque 10 800 avions et un nombre encore plus élevé de moteurs d'avions.¹

À la suite des victoires remportées par les Allemands en mai 1940, les

Français rompirent leur engagement, mais la RAF reprit la part non livrée des commandes de la France et demanda 4 200 avions de plus. Lorsqu'il fut évident que même cela était insuffisant, l'*Air Ministry* demanda 12 000 appareils additionnels, soulignant qu'il ne s'agissait là que de la première partie d'un programme d'expansion de bien plus grande envergure. En tout, à l'été de 1940, les commandes passées par les Britanniques aux États-Unis s'élevaient à plus de 26 000 avions, à livrer au rythme d'un millier par mois. Les chiffres augmentèrent encore plus lorsque les Américains indiquèrent qu'ils étaient disposés à ouvrir de nouvelles usines capables de produire 3 000 avions de plus par mois.² Pour les logisticiens, la situation était cauchemardesque. Le transport par voie maritime n'était plus un moyen de livraison sûr ou efficace. Des *U-boats* rôdaient dans l'Atlantique; l'espace limité qui était disponible à bord des navires était très recherché car il y avait d'autres fournitures de guerre critiques à expédier; et les délais que comportaient le démontage, la mise en caisse, l'embarquement, le débarquement, le déballage et le remontage des avions envoyés par bateau devenaient inacceptables.

Une solution était de faire voler jusqu'en Grande-Bretagne le plus grand nombre possible d'avions. Le commodore de l'Air N.R. Anderson, qui commandait la Région aérienne de l'Est de l'ARC, fit une telle recommandation en avril 1940, en faisant ressortir les avantages qu'il y avait à utiliser l'aéroport de Terre-Neuve (c'est le nom que portait à l'époque l'aéroport de Gander) comme base de rassemblement. Aucune suite ne fut donnée à sa suggestion, pas plus qu'à un plan semblable proposé en Angleterre. L'*Air Ministry* et la RAF considéraient que ce serait "un vrai suicide" de livrer de cette façon des avions à partir de l'Amérique du Nord, surtout l'hiver. Les vols transatlantiques en étaient encore à leurs débuts, et les difficultés que présentaient le fait de traverser l'océan en avion avec peu d'aides à la navigation et sans aucun terrain d'urgence en cours de route paraissaient insurmontables.³

Ni l'*Air Ministry* ni la RAF n'avaient compté sur l'intervention du ministre de la Production aéronautique, le magnat de la presse d'origine canadienne, Lord Beaverbrook. Ce fonceur, qui méprisait la bureaucratie et le fonctionnarisme, désirait vivement contrôler la livraison des avions ainsi que leur fabrication. Il rencontra donc G.E. Woods Humphery, ancien administrateur délégué de l'*Imperial Airways*, pour savoir ce qu'il pensait de l'idée de créer un service de livraison transatlantique. Lorsque ce dernier lui indiqua qu'un tel projet serait réalisable et accepta même d'organiser le service s'il pouvait travailler au sein d'une structure existante, Beaverbrook n'eut pas besoin d'être encouragé davantage. En juillet, il fit des démarches officielles auprès de la société des chemins de fer Canadien Pacifique, sans même en souffler mot aux autorités canadiennes.⁴

Nul ne sait pourquoi Beaverbrook choisit la société CPR, et s'il avait ou non l'autorisation du Cabinet britannique (ou de Churchill) de le faire. Il est toutefois probable que Beaverbrook fut influencé par son amitié de longue date avec Sir Edward Beatty, le président du Canadien Pacifique, ainsi que par l'intérêt grandissant de cette société à l'égard de l'aviation. Beatty, pour sa part, fut sans aucun doute intéressé par la possibilité de percer le monopole des vols

transatlantiques que détenaient alors la *British Overseas Airways Corporation* (BOAC) (le nouveau nom que l'on avait donné récemment à l'*Imperial Airways*) et la *Pan American Airways*. En fait, le 16 août 1940, des représentants du *Ministry of Aircraft Production*, du Canadien Pacifique et Woods Humphery signèrent une entente visant à créer un service de livraison transatlantique. Humphery serait chargé d'organiser le service; le Canadien Pacifique s'occuperait de fournir le personnel cadre et des équipages aériens chevronnés, et rembourserait en outre au Canadien Pacifique toutes les dépenses engagées, à l'exception des salaires.⁵

Les travaux préliminaires, qui avaient été entrepris deux semaines plus tôt sous la direction du colonel H. Burchall, ancien directeur général de l'*Imperial Airways*, accélérèrent. D.C.T. Bennett et A.S. Wilcockson, deux commandants d'hydravion à coque expérimentés de l'*Imperial Airways*, nommés directeur général des vols et directeur général des opérations respectivement, se mirent au travail dans les bureaux du Canadien Pacifique de la gare de Windsor, ainsi qu'à l'aérodrome de Saint-Hubert, à l'est de Montréal. À la même époque environ, le commandant d'aviation G.J. Powell, l'officier de navigation principal de la Région aérienne de l'Est et lui aussi un ancien de l'*Imperial Airways*, fut envoyé à Gander pour examiner les installations qui s'y trouvaient. Peu de temps après, le ministère des Transports mit à la disposition du Service sa section météorologique, dont l'un des membres – P.D. McTaggart-Cowan – devint le principal météorologue du Service de livraison d'avions en Amérique du Nord.⁶

La contribution officielle du Canada lors de ces premières étapes fut peu importante. C.D. Howe, le ministre des Munitions et des Approvisionnements, ainsi que C.G. Power, le ministre de la Défense nationale (Air), étaient tous deux impatients d'aider Beaverbrook, mais celui-ci exerçait une telle emprise qu'ils n'avaient presque aucun contact avec les Britanniques et ne connaissaient certainement pas de façon détaillée ce qui était prévu pour plus tard.⁷ Finalement, toutefois, l'ARC put ouvrir des hangars à Saint-Hubert et à Gander et recruter, par l'entremise du Comité Clayton Knight (voir l'Annexe C) des membres d'équipages navigants volontaires provenant des États-Unis. Le ministère des Transports affecta pour sa part au Service un certain nombre d'opérateurs radio (leur nombre s'éleva à plus de 200 en 1944). Quelque temps plus tard, ce ministère entreprit la construction d'un important aérodrome à Dorval, juste à l'ouest de Montréal, où seraient situés les bureaux principaux du Service de livraison. Malgré tout, le rôle que jouèrent le ministère des Transports, le Canadien Pacifique et l'ARC ne changèrent pas le fait que la création de Beaverbrook fut une organisation britannique du début jusqu'à la fin.

Le fait que le départ des premiers Hudson fût fixé à la fin du mois d'août, soit deux semaines à peine après la signature de l'entente de livraison, témoigne du dynamisme de Beaverbrook, de son attitude positive et de sa foi en l'industrie aéronautique américaine. Les faits démontrèrent que cette prévision était des plus optimistes. En réalité, ce n'est qu'à la mi-octobre que les Hudson commencèrent à arriver à Montréal, et aucun d'eux ne fut prêt à entreprendre l'étape suivante du voyage jusqu'en Grande-Bretagne avant la fin du mois.

Le niveau de risque était considéré comme très élevé. Certains de ceux qui

défendaient le programme étaient prêts à déclarer que l'opération serait couronnée de succès si trois appareils seulement sur les sept premiers arrivaient à destination sans encombre. Bennett, qui se préparait avec soin à mener le premier groupe de l'autre côté de l'océan, était convaincu qu'il pouvait faire mieux que cela. On ajouta à l'équipement dégivreur des Hudson une substance antigel dont on enduisit les bords d'attaque des ailes; les avions voleraient en formation, à portée de vue les uns des autres, afin de compenser le fait que seul l'avion de tête avait à son bord un navigateur; de plus, si les conditions atmosphériques obligeaient les pilotes à rompre la formation, ils devaient le faire selon un plan soigneusement établi au préalable et conçu pour limiter le risque de collision. Après cela, toutefois, les pilotes seraient laissés à eux-mêmes; ils auraient à se fier aux talents quelconques qu'ils possédaient pour fixer le cap voulu et le suivre, et à décider s'ils rebroussaient chemin ou s'ils poursuivaient leur route vers l'Irlande du Nord ou l'Écosse.⁸

Lorsque le groupe de Bennett quitta Terre-Neuve, tard le 10 novembre 1940, les conditions atmosphériques étaient bonnes, le ciel était dégagé et éclairé par la lune et les vents soufflaient vers l'est; toutefois, ces conditions presque idéales ne durèrent pas longtemps. Un système météorologique actif couvrait les deux derniers tiers de la route et quelques pilotes se séparèrent du groupe. Bennett et trois autres restèrent ensemble. En dépit des conditions difficiles, les quatre se posèrent à Aldergrove, près de Belfast, en Irlande du Nord, un peu plus de onze heures après le décollage. Les autres, qui avaient effectué le voyage séparément, arrivèrent environ une heure plus tard.⁹ Ce succès montra que l'opération était réalisable, à condition de bien s'entraîner, de se préparer minutieusement et de disposer de membres d'équipage compétents. La situation tracassait néanmoins Bennett. Son groupe était peut-être arrivé sans encombre, mais, il le savait, la chance y était pour beaucoup. On allait se heurter plus tard à des difficultés si les pilotes n'avaient pas de navigateurs pour les aider, mais personne, Beaverbrook moins que tous, ne partageait son inquiétude.

Ce n'est qu'après le quatrième vol en formation, qui eut lieu les 28 et 29 décembre 1940, lorsqu'un Hudson s'écrasa au sol au décollage, sans faire de victime, mais bloquant la piste pour un autre, et qu'un troisième dut revenir à Gander à cause d'ennuis de moteur, que Beaverbrook admit qu'il en demandait trop. Dorénavant, chaque avion aurait à son bord un navigateur récemment diplômé du PEACB et ayant reçu un entraînement supplémentaire dispensé par du personnel de la BOAC à Montréal. Trois mois plus tard, Bennett se sentit assez confiant pour mettre fin aux vols en formation, qui pouvaient être dangereux parce qu'ils obligeaient les avions à voler très près les uns des autres.¹⁰ Il y eut bien sûr des accidents. Sir Frederick Banting, qui avait obtenu avec un autre scientifique le prix Nobel pour la découverte de l'insuline, devint l'une des trois premières personnes à perdre la vie au sein du Service de livraison quand l'appareil dans lequel il avait pris place s'écrasa près de Gander dans la nuit du 20 au 21 février 1941.¹¹ Néanmoins, si l'on considère qu'il ne survint qu'un petit nombre d'écrasements fatals pendant le reste de l'année 1941, les opérations de livraison demeurèrent beaucoup moins coûteuses que ce que même les optimistes avaient prédit.

La nouvelle année fut aussi témoin d'importants changements au sein du personnel et de l'organisation. Woods Humphery et Burchall démissionnèrent en janvier, en partie à cause d'un désaccord concernant la route que devaient suivre les hydravions à coque Consolidated PBY Catalina à travers le Canada durant l'hiver lorsqu'il y avait de graves risques de givrage. Un ancien pilote de brousse et le directeur général des opérations nordiques de la *Canadian Airways*, C.H. Dickins, devint vice-président des services aériens du Canadien Pacifique et directeur général adjoint de la *British Air Commission* à Washington.¹² La maladie contraignit ensuite Beatty à prendre sa retraite et sa place fut prise en mars par le représentant spécial de Beaverbrook en Amérique du Nord, Morris Wilson, qui présidait la Banque Royale du Canada. Comme certains des pionniers avaient disparu et que le projet prenait rapidement de plus en plus d'ampleur, le *Ministry of Aircraft Production* annula en mai l'accord passé avec le Canadien Pacifique et prit lui-même la direction de l'*Atlantic Ferry Organization*, ou ATFERO, comme le disaient les employés du Service.¹³

Pendant les quelques mois qui suivirent, le Service se préoccupa principalement de ses effectifs. Bien que Beaverbrook eût toujours compté campagnes de recrutement menées au Canada et aux États-Unis se révélèrent très décevantes. L'effort de guerre avait déjà attiré la plupart des pilotes canadiens en âge d'être enrôlés, tandis que peu de ceux qui restaient possédaient les aptitudes requises pour effectuer de longs vols au-dessus de l'océan. Entre temps, aux États-Unis, le Comité Clayton Knight avait peu de difficulté à trouver des pilotes, mais il ne pouvait en envoyer que quelques uns à Beaverbrook. La plupart de ces pilotes semblaient préférer se joindre à l'Aviation (en dépit du montant minimum de 1 000 \$ US par mois qui était versé aux pilotes civils qui livraient des avions outre-atlantique), tandis que la majorité de ceux qui se montraient intéressés ne satisfaisaient pas aux critères de base que Bennett avait fixés. Par conséquent, pour l'année 1940 au moins, l'ATFERO dut se débrouiller avec des membres d'équipage provenant de la BOAC, de la *British Air Transport Auxiliary* et d'une RAF fort peu enthousiaste. Cependant, compte tenu du nombre estimatif de 674 Hudsons, 83 Catalinas, 58 Consolidated B-24 Liberators et 20 "forteresses volantes" Boeing B-17 que le Service était censé recevoir avant le mois de juin 1941, il était évident que les trois chefs de groupe, les 35 pilotes principaux et les 11 copilotes qu'il comptait en janvier 1941 allaient avoir bien du mal à suivre l'expansion soudaine qu'allait connaître, prévoyait-on, la production américaine.¹⁴

Livrer par bateau tous les appareils, sauf les bombardiers quadrimoteurs, comme l'avait recommandé le chef de l'état-major de l'Air de la RAF, Sir Charles Portal, aurait aidé à atténuer la pression qui s'exerçait sur le Service, tout comme le fait de recourir aux services de diplômés du PEACB ayant été affectés outre-mer (ce qui aurait ainsi permis d'envoyer à la fois des avions et des membres d'équipage sur le théâtre d'opérations), mais Beaverbrook rejeta ces deux options. Il était impensable de compter une fois de plus sur le transport de surface – maintenant encore plus rare qu'auparavant – tandis que le fait d'utiliser des équipages du Plan d'entraînement aérien aurait donné à l'*Air Ministry* plus d'emprise sur le Service de livraison que Beaverbrook n'était

disposé à accepter. Churchill soutint son fantasque collègue, réaffirmant le 1^{er} mars 1941 que le Service de livraison continuait de relever exclusivement de Beaverbrook. En mai, toutefois, les divergences de vues entre l'*Air Ministry* et Beaverbrook au sujet de la production aéronautique avaient finalement amené ce dernier à donner sa démission, chose qu'il avait souvent menacé de faire auparavant.¹⁵ Maintenant que l'élément moteur du Service de livraison transatlantique civile était parti, il semblait inévitable que la RAF allait prendre la relève.

D'autres voix durent toutefois se faire entendre avant qu'on en arrive à cette décision. Même si le gouvernement américain réussissait, généralement parlant, à faire face aux critiques concernant son appui envers la Grande-Bretagne, Roosevelt était embarrassé par les rumeurs selon lesquelles des centaines d'avions américains "dormaient" dans des aérodromes canadiens, attendant que des équipages les emmènent outre-mer. Si ces appareils étaient vraiment si indispensables, demandèrent ses adversaires, comment les Britanniques pouvaient-ils tolérer de tels retards? Ces avions ne seraient-ils pas plus utiles dans les forces armées des États-Unis au lieu d'être prêtés, loués, vendus ou donnés à un pays qui, manifestement, ne savait pas comment en tirer parti? Le réarmement des États-Unis pâtissait-il de la générosité peu judicieuse des Américains? Tant que les Liberator, les "Forteresses volantes", les Catalina et les Hudson restaient sur les aires d'embarquement à Montréal et à Gander – attendant souvent qu'on leur apporte des modifications essentielles que n'effectuaient pas les fabricants – il n'y avait aucune réponse convaincante à donner. Les chefs des forces américaines, quant à eux, s'inquiétaient du fait qu'en s'efforçant de réduire l'accumulation des avions non livrés la RAF ne disperse ses effectifs opérationnels. Après de longues discussions, au cours desquelles les Américains ne cachèrent pas leur inquiétude, il fut entendu que des pilotes militaires des États-Unis livreraient les avions des usines jusqu'au Canada, tandis que la RAF s'occuperait de leur faire traverser l'Atlantique.¹⁶

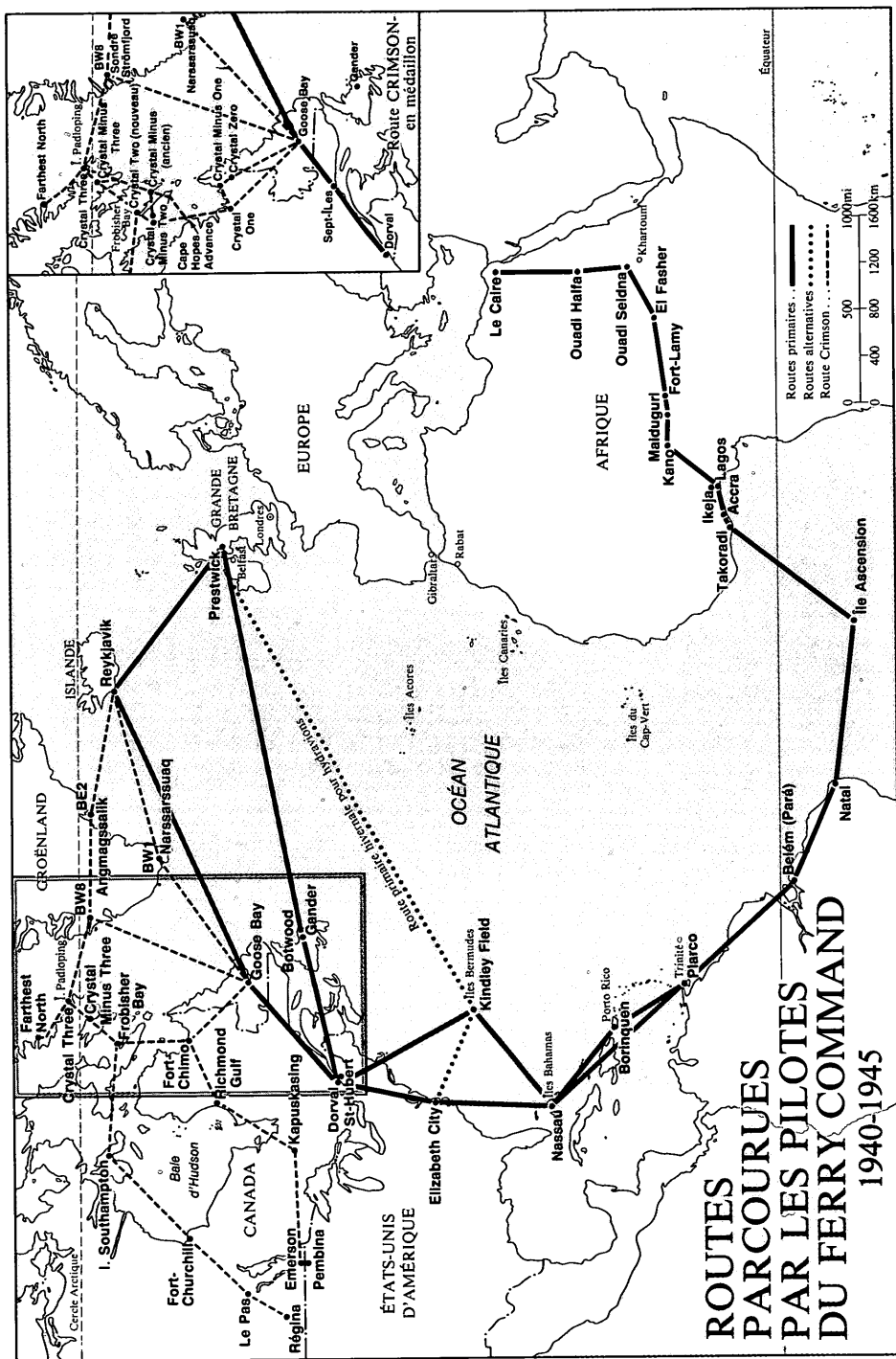
La RAF prit officiellement la relève de l'ATFERO quand le *Ferry Command* fut formé, le 20 juillet 1941; ce dernier fut placé sous la direction du maréchal en chef de l'Air sir Frederick Bowhill. Bien que cette réorganisation menât à la démission de Bennett – qui jugea sa position intenable au sein de l'organisation militaire proposée, ayant à travailler sous les ordres d'un homme, qui, au début, s'était fortement opposé au Service de livraison – il y en eut peu d'autres, et le commandement de Bowhill conserva une grande partie de son caractère civil. L'élément militaire, qui se trouvait au quartier-général de Dorval, demeura restreint; sur les 400 membres d'équipage aérien portés à l'effectif juste après le changement, on comptait 207 civils.¹⁷ A ce groupe vinrent bientôt s'ajouter des pilotes civils américains dont la tâche de livrer des avions au Canada avait été confiée à des militaires; toutefois, au cours de la seconde moitié de 1941, la grande majorité des nouveaux membres d'équipage provint du PEACB. Après une série de faux départs, il fut finalement décidé de donner à des diplômés choisis, qui étaient destinés au *Coastal Command*, une certaine expérience pratique de la navigation et des vols à grande distance en leur faisant prendre part à des opérations de livraison d'avions avant de recevoir leur première affectation

opérationnelle. Après avoir suivi un entraînement intensif à la 31^e ERG, à Charlottetown, et à la 31^e UEO de la RAF, à Debert, en Nouvelle-Écosse, des pilotes, des navigateurs et des opérateurs radio firent une ou deux traversées avant d'être versés dans leurs escadrons respectifs.¹⁸

Certains membres d'équipage chevronnés de l'ARC, provenant dans de nombreux cas de la Région aérienne de l'Est, finirent aussi par obtenir une affectation outre-mer en livrant des avions. Les écoles d'observation aérienne furent une autre source de personnel; ces écoles comptaient en effet un important groupe de pilotes civils dont la tâche consistait à piloter les avions à bord desquels prenaient place les stagiaires du PEACB pour les exercices de navigation en vol. Après avoir passé un an ou deux à servir de "chauffeurs de taxi" pour des élèves-navigateurs, un grand nombre de ces pilotes offraient leurs services au *Ferry Command*. En plus des équipages opérationnels que le *Coastal Command* prêta de temps à autre, la combinaison de la participation directe des États-Unis et d'une exploitation plus complète des ressources disponibles du Commonwealth permit au *Ferry Command* de faire face à la production accrue des constructeurs américains. Ainsi qu'on l'avait prévu, le nombre d'accidents augmenta avec l'afflux d'aviateurs moins expérimentés, mais jamais au point de remettre en question le concept de la livraison d'avions.¹⁹

Le projet continua de prendre de l'ampleur. En fait, au printemps de 1941, la nécessité de livrer des avions à rayon d'action moyen, comme le Douglas DB-7 Boston et le Martin B-26 Marauder, avait incité à établir une deuxième route, aux étapes plus rapprochées, qui passait par le Groënland et l'Islande. La Grande-Bretagne avait déjà des bases à Reykjavik et à Kaldaharnes en Islande, mais le Groënland ne possédait pas d'aérodromes et la construction de telles installations suscitait des problèmes qui exigeaient des solutions diplomatiques et techniques. À la suite de négociations internationales compliquées, les États-Unis firent du Groënland un protectorat et y bâtirent des terrains d'atterrissage.²⁰ L'initiative des États-Unis contraria le gouvernement britannique et le gouvernement canadien, mais tous deux étaient impatients d'aider à la réalisation de ce projet parce qu'il permettrait d'activer la livraison des avions. Bien que le gros aéroport de Narssarssuaq (nom de code: Blue West 1) fût un projet presque exclusivement américain, les Canadiens participèrent de près à l'étude qui désigna Goose Bay, au Labrador, comme la principale base de transit nord-américaine de cette seconde route de livraison; en outre, Ottawa contribua la somme de 20 millions de dollars au projet et des Canadiens supervisèrent la construction de l'aérodrome.²¹

Lorsque les États-Unis entrèrent en guerre, les travaux étaient déjà bien avancés à Goose Bay. Durant l'été de 1942, quelque 650 avions de la 8^e Aviation des États-Unis, en route pour la Grande-Bretagne, passèrent par Goose Bay, Blue West 1 et Reykjavik; la plupart de ces avions étaient conduits par des pilotes d'escadron ordinaires plutôt que par des spécialistes du Service de livraison. À la fin de l'année, 882 des 920 avions militaires américains qui avaient entrepris la traversée de l'Atlantique étaient arrivés sans encombre au Royaume-Uni. Pour ce qui est des Britanniques, le total s'éleva cette année-là à 994.²²



La livraison de plus de 1 900 appareils en 1942 signifia que le Service anglo-américain de livraison commençait à avoir un effet appréciable sur la guerre aérienne qui se livrait dans le ciel de l'Europe. En plus des chasseurs et des bombardiers de la 8^e Aviation, des avions de remplacement destinés à la 12^e Aviation des États-Unis étaient aussi passés par Goose Bay, et près de la moitié des avions que possédait le *Coastal Command* à la fin de 1942 avait été acheminés jusqu'en Grande-Bretagne. L'année suivante, l'effort fut encore plus important: les Britanniques firent traverser à eux seuls, de l'autre côté de l'océan, plus de 2 000 appareils. En même temps, la route aérienne de l'Atlantique-Nord servit de plus en plus à transporter des passagers, du courrier et des fournitures de guerre indispensables, dont des médicaments, du matériel technique, des vivres et parfois même des munitions.²³

Cet accroissement et cet élargissement des fonctions mena au dernier changement d'envergure qui fut apporté à l'organisation initiale. Reconnaissant que la livraison d'avions et le transport de marchandises et de passagers constituaient en fait deux activités parallèles, la RAF décida en mars 1943 de réunir toutes les opérations de transport aérien sous la direction d'un quartier général fonctionnel. Le *Ferry Command* devint donc le 45^e groupe du nouveau *Transport Command* de la RAF et comprit des escadres et des escadrons auxiliaires dans toute l'Amérique du Nord. En outre, une deuxième UEO (à l'origine, la 32 UEO de la RAF et, ensuite, la 6^e UEO de l'ARC) fut établie à Patricia Bay, en Colombie-Britannique, afin de préparer des équipages supplémentaires à effectuer des opérations de transport, d'approvisionnement et de livraison à grande distance.²⁴

Le programme, qui ne cessait de s'étendre, exigeait plus d'équipages aériens. Aux États-Unis, la fabrication d'avions pour le compte de la RAF atteignant presque son point culminant – 3 726 avions seraient livrés en 1944 – et 390 Avro Lancaster X et 626 de Havilland Mosquito, que l'on avait commandés au Canada, commençaient à sortir des chaînes de montage de la société *Victory Aircraft*. À mesure que ces avions de fabrication canadienne furent livrés au *Bomber Command*, la proportion de Canadiens au sein du 45^e Groupe augmenta. Outre les quelque 200 opérateurs radio du ministère des Transports et les pilotes civils canadiens qui restaient, au mois de juin 1944, 634 des 1 330 membres d'équipage militaires du Groupe appartenaient à l'ARC.²⁵ Ces aviateurs continuèrent néanmoins à faire partie d'un service britannique.

Le Service de livraison permit toutefois au Canada de faire son entrée officielle dans le domaine de l'aviation internationale. La demande initiale que fit C.D. Howe pour que la société *Trans-Canada Airlines* (TCA) participe aux vols de retour, qui ramenaient des pilotes en Amérique du Nord, se solda par un échec. Les États-Unis, lui dit-on, pourraient s'élever contre le fait qu'une société aérienne civile, plus particulièrement une société d'État, utilise à son avantage des Liberator alloués dans le cadre d'un programme de prêt-bail. Il était donc sage de tenir la TCA et la BOAC à l'écart, pour le moment du moins. Lorsque la BOAC obtint finalement la responsabilité des vols de retour, elle offrit à la TCA de se charger d'une part des opérations à une date ultérieure, non précisée. Howe, toutefois, n'aimait pas l'idée que la société canadienne agisse comme

satellite d'une société mère britannique – en utilisant des appareils de la BOAC sur lesquels on rajoutait les marques distinctives de la TCA, par exemple, ou en suivant des horaires de la BOAC fixés à Londres.²⁶

Tous les efforts que firent les Canadiens pour acheter des avions de transport aux États-Unis échouèrent aussi. Il fallut attendre jusqu'en mars 1943, quand l'*Air Ministry* donna au Canada le bombardier Lancaster envoyé à la société *Victory Aircraft* comme modèle de fabrication, pour que les chances de créer au Canada un service aérien transatlantique indépendant augmentent. Après qu'on l'eut modifié pour transporter des passagers et des marchandises, et arborant les marques distinctives de la TCA, cet appareil effectua son vol inaugural jusqu'en Angleterre le 22 juillet 1943. Achetant deux autres versions "transport" du bombardier, la Société aérienne entreprit d'offrir en 1944 trois vols aller-retour par semaine. A la fin de l'année, elle avait transporté plus d'un million de livres de courrier et deux mille passagers entre le Canada et le Royaume-Uni, frayant la voie à un réseau de routes aériennes internationales qui verrait le jour après la guerre.²⁷

Le Service de transport militaire de l'ARC dérivait aussi du *Ferry Command*. L'ARC, qui n'avait au début de la guerre qu'une seule escadrille de transport léger (élevée, en juin 1940, au rang de 12^e Escadron des communications), laquelle servait à transporter des officiers supérieurs du quartier général jusqu'aux divers commandements, ne se montra nullement intéressée à étendre cette fonction jusqu'au moment où, à l'été 1942, le Canada accepta de se charger de la construction de la base de Goose Bay. A l'époque de l'année où il faisait chaud, la plupart des matériaux de construction pouvaient être transportés par bateau, mais pendant les longs mois que durait l'hiver au Labrador, l'endroit n'était accessible que par avion, et quand les plans relatifs à l'établissement d'un service américain de transport de marchandises échouèrent, ce fut l'ARC qui en assumait la responsabilité.²⁸ En juillet, le lieutenant-colonel d'aviation Z.L. Leigh, pilote de brousse chevronné et instructeur de la TCA, fut amené en toute hâte au quartier général où il reçut l'ordre "d'organiser un service de transport spécialisé".²⁹ Au début, le *Combined Munitions Assignment Board* hésita à allouer pour cette tâche des avions convenables: on manquait d'avions de transport, comme de tout le reste d'ailleurs, sur les théâtres d'opérations, qui avaient tous la priorité sur l'effectif de guerre de l'ARC affecté à la défense du Canada. En janvier 1943, toutefois, un certain nombre de Lockheed Lodestars furent mis à la disposition d'une unité récemment constituée, le 164^e Escadron de transport, qui entreprit sur-le-champ de transporter l'arriéré de 663 200 livres de marchandises destinées à Goose Bay. Au printemps, l'Escadron obtint de meilleurs avions, des Douglas C-47 Dakota (la version militaire du DC-3), qui lui permirent de transporter jusqu'à un million de livres de fournitures et de courrier et 2 200 passagers par mois.³⁰ Une deuxième unité de transport, le 165^e Escadron, avait été établie en avril, et à la longue ces deux unités plus les 12^e, 166^e et 167^e Escadrons des communications, et les 70^e et 124^e Escadrons de livraison d'avions furent fusionnés et placés sous l'autorité de la Direction du commandement du transport aérien de l'ARC. Malgré leurs réalisations considérables, les unités nationales de transport et de livraison de l'ARC furent

vite surpassées par le 168^e Escadron de transport lourd, qui fut constitué en octobre 1943, expressément dans le but de fournir un service fiable de "livraison du courrier par bombardier" aux Forces canadiennes stationnées outre-mer. A la fin de la guerre, ces Dakota, Liberator et "Forteresses volantes" avaient volé jusqu'en Écosse, à Gibraltar, en Italie, dans le Nord-Ouest de l'Europe, au Maroc et en Égypte, traversant l'Atlantique 636 fois.³¹

En 1945, grâce aux opérations de transport et de livraison principalement, les vols transocéaniques étaient devenus presque monnaie courante – il s'agissait-là d'un énorme pas en avant, qui avait été accompli en moins de cinq ans. Outre ce legs général, le Service britannique de livraison contribua de manière importante à l'effort de guerre de la RAF, et ce fait peut être illustré au moyen de quelques statistiques. Les 9 027 avions qui furent livrés aux escadrons de bombardement, de chasse, de transport et de patrouille maritime en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient, en Inde et dans le sud-est asiatique représentèrent 8,9 p.c. de la production aéronautique britannique totale entre les mois de janvier 1939 et de septembre 1945, et 12,8 p.c. de ce total, si l'on exclut les avions d'entraînement et des appareils divers. Sous un angle légèrement différent, le nombre total d'avions qui traversèrent l'Atlantique correspondirent à un peu plus du quart de ceux qui furent livrés de l'Amérique du Nord aux commandements outre-mer du Royaume-Uni, et à 35 p.c. de ce total une fois que l'on soustrait les avions d'entraînement.³²

Le PEACB établit un réseau d'aérodromes améliorés dans le sud et le centre du Canada, et, à cause des besoins de transport et de livraison, on en créa un autre dans le Nord. Dans le Nord-Ouest, par suite de la nécessité de livrer des appareils américains à l'Union Soviétique dans le cadre du programme de prêt-bail, ainsi que d'approvisionner et de défendre l'Alaska, les États-Unis aidèrent à améliorer les aérodromes de Grande Prairie, en Alberta; de Fort St-John, Fort Nelson, Smeaton River et Smith River, en Colombie-Britannique; et de Watson, Whitehorse, Teslin, Aislik, et Snag au Yukon – tous ces aérodromes formèrent les diverses étapes de ce qui fut appelé la route du nord-ouest.³³ Dans l'est, le succès de Goose Bay convainquit les USAAF qu'il était possible d'amener de petits avions de chasse de l'autre côté de l'Atlantique-Nord en leur faisant traverser par étapes le centre et l'est du Canada et les Territoires du Nord-Ouest jusqu'au Groënland et en Islande. Même si très peu d'appareils furent livrés de cette façon, le projet des Américains donna lieu à la création d'une série de trois routes aériennes connues sous le nom de "*Crimson Route*" ou "*North East Staging Route*", que les États-Unis construisirent au coût de 40 millions de dollars: de Fort Chimo, au Québec, à l'île Padloping, en passant par Frobisher Bay; de Régina à l'île Southhampton, en passant par Le Pas et Fort Churchill; et de Kapuskasing au Golfe de Richmond.³⁴ Lorsque, près de la fin de la guerre, l'ARC commença une fois de plus à aider à ouvrir le Nord canadien, elle découvrit qu'il y avait moyen de tirer parti de bon nombre de ces pistes. Certaines d'entre elles occupèrent une place importante dans les premiers plans qui furent dressés en vue de la défense aérienne de l'Amérique du Nord après la guerre.

APPENDICE E

BASES OPÉRATIONNELLES DE L'EFFECTIF DE GUERRE AFFECTÉ À LA DÉFENSE DU CANADA, 1939-1945

Cette annexe présente la liste des bases opérationnelles de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, ainsi que les escadrons (esc.), les escadrilles et les détachements (dét.) qui firent partie de leurs effectifs.

Des avions d'unités d'entraînement opérationnel et d'écoles de reconnaissance générale, bien que ne faisant pas partie de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, accomplirent aussi de temps à autre des missions à partir des bases suivantes:

Debert, Nouvelle-Écosse	Bagotville, Québec
Greenwood, Nouvelle-Écosse	Patricia Bay, Colombie-Britannique
Pennfield Ridge, Nouveau-Brunswick	Comox, Colombie-Britannique
Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard	Boundary Bay, Colombie-Britannique
Summerside, Île-du-Prince-Édouard	Abbotsford, Colombie-Britannique

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

Botwood	7 juil.-15 nov. 1941	Dét., 116 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	31 mai-31 juil. 1942	Dét., 116 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	1 ^{er} août-12 nov. 1942	116 ^e Esc. (BR)
	12 juin-14 nov. 1943	116 ^e Esc. (BR)
	4 mai-7 juin 1944	Dét., 116 ^e Esc. (BR) (tous les avions prov. de Gander, T.-N.)
Gander	16 juin 1940-10 avr. 1941	Dét., 10 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	11 avr. 1941-15 nov. 1942	10 ^e Esc. (BR) (voir aussi Yarmouth, N.-É.)
	20 août 1942-23 juil. 1943	127 ^e Esc. (C)

	2 nov. 1942-9 mai 1943	5 ^e Esc. (BR) (voir aussi Torbay, T.-N.)
	27 déc. 1942-28 fév. 1943	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	15 mars-7 mai 1943	Dét., 10 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	8 mai 1943-10 juin 1945	10 ^e Esc. (BR)
	27 juil. 1943-31 mai 1944	126 ^e Esc. (C) (voir aussi Bagotville, Qué.)
	15 nov. 1943-7 juin 1944	116 ^e Esc. (BR) (voir aussi Goose Bay, Lab., et Botwood, T.-N.)
	3 juin-30 sept. 1944	129 ^e Esc. (C) (voir aussi Québec, Qué.)
Goose Bay	9 avr.-15 oct. 1943	129 ^e Esc. (C)
	28 juil.-9 août 1943	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Torbay, T.-N.)
	6-23 oct. 1943	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	26 oct. 1943-15 mars 1944	130 ^e Esc. (C)
	15 nov. 1943-7 juin 1944	Dét., 116 ^e Esc. (BR) (de Gander, T.-N.)
Stephenville (base américaine)	24 sep.-6 oct. 1943	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth et Dartmouth, N.-É.)
Torbay	26 nov. 1941-31 mai 1942	Dét., 11 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	1 ^{er} janv. 1942-15 juil. 1943	5 ^e Escadrille de (CAC)
	18 mai 1942-19 oct. 1943	45 ^e Esc. (BR)
	9 juin 1942-25 juin 1943	125 ^e Esc. (C)
	hiver 1942-3	Dét. occasionnels, 5 ^e Esc. (BR) (de Gander, T.-N.)
	24 avr.-9 mai 1943	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Gander, T.-N.)
	10 mai 1943-31 juil. 1944	5 ^e Esc. (BR) (voir aussi Goose Bay, Lab.)
	26 juin 1943-15 mars 1944	128 ^e Esc. (C)
	15 juil. 1943-1 ^{er} avr. 1945	Dét., 1 ^{er} (Poly)

28 oct. 1943-17 juin 1944	11 ^e Esc. (BR)
21 juin-23 août 1944	113 ^e Esc. (BR)
3 août 1944-15 juin 1945	160 ^e Esc. (BR)
17 août 1944-10 mai 1945	Dét., 145 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
1 ^{er} avr.-30 juin 1945	1 ^{er} Esc. (Poly)
11 juin-15 août 1945	10 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Summerside	30 avr.-30 nov. 1944	Dét., 161 ^e Esc. (BR) (de Gaspé, Qué.)
------------	----------------------	--

NOUVELLE-ÉCOSSE

Dartmouth	avant-guerre-1 ^{er} nov. 1942	5 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gaspé, Qué., North Sydney et Sydney, N.-É.)
	4 nov. 1939-27 oct. 1943	11 ^e Esc. (BR) (voir aussi Torbay, T.-N., et Mont-Joli, Qué.)
	6 nov. 1939-8 juin 1940	1 ^{er} Esc. (C)
	31 mars-27 sept. 1940	Dét., 118 ^e Esc. (C) (de Saint-John, N.-B.)
	15 juin 1940-10 avr. 1941	10 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gander, T.-N.)
	27 sept. 1940-15 août 1943	2 ^e Escadrille (CAC)
	7 juin-14 août 1941	Dét., 119 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	28 juin 1941-31 juil. 1942	116 ^e Esc. (BR) (voir aussi Botwood, T.-N.)
	16 juil. 1941-5 juin 1942	118 ^e Esc. (C)
	15 déc. 1941-30 sept. 1945	121 ^e Esc. (Poly)
	27 avr. 1942-26 juil. 1943	126 ^e Esc. (C) (voir aussi Bagotville, Qué.)
	1 ^{er} juil.-17 août 1942	127 ^e Esc. (C)
	28 août 1942-8 avr. 1943	129 ^e Esc. (C)
	4 nov.-28 déc. 1942	Dét., 116 ^e Esc. (BR) (de Shelburne, N.-É.)
	16 nov. 1942-7 mai 1943	10 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gander, T.-N.)

	1 ^{er} déc. 1942-30 avr. 1943	117 ^e Esc. (BR)
	29 déc. 1942-13 fév. 1943	116 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} avr. 1943-8 mai 1944	161 ^e Esc. (BR)
	24 juil.-23 déc. 1943	127 ^e Esc. (C)
	15 août 1943-1 ^{er} oct. 1945	167 ^e Esc. (Comm)
	1 ^{er} oct. 1943-4 janv. 1944	162 ^e Esc. (BR) (voir aussi Goose Bay et Stephenville, T.-N., et Mont-Joli, Qué.)
	30 oct. 1943-30 juin 1945	145 ^e Esc. (BR) (voir aussi Torbay, T.-N. et Yarmouth, N.-É.)
	30 déc. 1943-1 ^{er} juin 1944	129 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} juin 1944-30 mai 1945	126 ^e Esc. (C)
	18 juin 1944-19 mai 1945	11 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} oct. 1945-après-guerre	164 ^e Esc. (T)
Debert	18 fév. 1942-29 nov. 1943	123 ^e Esc. (ECA) (voir aussi Sydney, N.-É.)
Halifax	27-31 août 1939	2 ^e Esc. (CA)
	1 ^{er} -5 sept. 1939	3 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} sept.-30 oct. 1939	Dét., 2 ^e Esc. (CA) (de Saint-John, N.-B.)
	5 sept. 1939-14 juin 1940	10 ^e Esc. (BR)
	28 oct. 1939-30 mars 1940	Dét., 118 ^e Esc. (C) (de Saint-John, N.-B.)
North Sydney	27 août 1939-8 fév. 1941	8 ^e Esc. (BR) (dét. déployé à St-John, T.-N., pas encore une base, 4-13 sept. 1939)
	30 juil.-18 déc. 1940	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	1 ^{er} août-27 oct. 1941	117 ^e Esc. (BR)
	27 avr.-30 nov. 1942	117 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gaspé, Qué.)
	1 ^{er} mai-28 nov. 1943	117 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gaspé, Qué.)
Shelburne	13 nov.-28 déc. 1942	116 ^e Esc. (BR) (voir aussi Dartmouth, N.-É.)
	14 fév.-11 juin 1943	116 ^e Esc. (BR)
	29 nov.-15 déc. 1943	117 ^e Esc. (BR)
Sydney	9 fév.-26 déc. 1941	8 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} avr. 1941-1 ^{er} nov. 1943	4 ^e Escadrille (CAC)

	26 mai-24 sept. 1941	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	7 juin-8 août 1941	Dét., 119 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	31 déc. 1941-9 janv. 1942	Dét., 119 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	10 janv. 1942-3 mai 1943	119 ^e Esc. (BR) (voir aussi Chatham, N.-B. et Mont-Joli, Qué.)
	20 avr.-8 juin 1942	125 ^e Esc. (C)
	7 juin 1942-25 juin 1943	128 ^e Esc. (C)
	8 oct. 1942-27 janv. 1943	Dét., 123 ^e Esc. (ECA) (de Debert, N.-É.)
	10 mai 1943-20 juin 1944	113 ^e Esc. (BR)
	26 juin-22 déc. 1943	125 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} déc. 1943-15 mars 1944	119 ^e Esc. (BR) (voir aussi Chatham, N.-B.)
	8 juin 1944-20 juin 1945	116 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} nov. 1944-25 avr. 1945	Dét., 161 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	22 mai-10 juin 1945	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Gaspé, Qué.)
	14 juin-7 août 1945	162 ^e Esc. (BR)
Yarmouth	18 juil. 1940-10 janv. 1942	119 ^e Esc. (BR) (voir aussi Sydney et Dartmouth, N.-É.)
	15 déc. 1941-1 ^{er} nov. 1943	6 ^e Escadrille (CAC)
	15 fév. 1942-9 mai 1943	113 ^e Esc. (BR) (voir aussi Chatham, N.-B. et Mont-Joli, Qué.)
	20 mars-9 juin 1942	Dét., 10 ^e Esc. (BR) (de Gander, T.-N.)
	19 mai 1942-30 sept. 1943	162 ^e Esc. (BR) (voir aussi Gander et Stephenville, T.-N. et Mont-Joli, Qué.)
	4 juil. 1943-2 août 1944	160 ^e Esc. (BR)
	26 mai-9 juin 1944	Dét., 161 ^e Esc (BR) (de Gaspé, Qué.)
	1 août 1944-8 mai 1945	5 ^e Esc (BR) (voir aussi Mont-Joli, Qué.)
	5 nov. 1944-31 mai 1945	161 ^e Esc (BR) (voir aussi Sydney, N.-É.)

11 mai-8 juin 1945	Dét., 145 ^e Esc (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
17-31 juil 1945	Dét., 10 ^e Esc (BR) (de Torbay, T.-N.)

NOUVEAU-BRUNSWICK

Chatham	9 sept-13 déc 1942	Dét., 113 ^e Esc (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	24 avril-2 déc 1943	Dét., 119 ^e Esc (BR) (de Sydney, N.-É. et Mont-Joli, Qué.)
Moncton Saint-Jean	20 janv. 1943-30 sept. 1945	164 ^e Esc. (T)
	1 ^{er} sep.-1 ^{er} nov. 1939	2 ^e Esc. (CA) (voir aussi Halifax, N.-É.)
	1 ^{er} nov. 1939-27 sept. 1940	118 ^e Esc. (C) (voir aussi Halifax et Dartmouth, N.-É.)
	1 ^{er} sept. 1940-1 ^{er} avr. 1944	1 ^{re} Escadrille (CAC)

QUÉBEC

Bagotville	14 juin-31 juil. 1942	Dét., 126 ^e Esc. (C) (de Dartmouth, N.-É. et Gander, T.-N.)
	14 juil. 1942-24 oct. 1943	130 ^e Esc. (C)
Gaspé	26 oct.-28 déc. 1943	129 ^e Esc. (C)
	17 juin-25 oct. 1940	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	10 juin-23 nov. 1942	Dét., 117 ^e Esc. (BR) (de North Sydney, N.-É.)
	18 mai-31 oct. 1943	Dét., 117 ^e Esc. (BR) (de North Sydney, N.-É.)
	9 mai-3 nov. 1944	161 ^e Esc. (BR) (voir aussi Summerside, I.-P.-É., Sept-Îles, Qué. et Yarmouth, N.-É.)
	9 mai-15 juin 1945	5 ^e Esc. (BR) (voir aussi Mont-Joli, Qué. et Sydney, N.-É.)

Mont-Joli	1 ^{er} mai-13 juil. 1942	130 ^e Esc. (C)
	12 mai-11 juin 1942	Dét., 11 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	6 juil.-3 août 1942	Dét., 113 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	2 août-1 ^{er} nov. 1942	Dét., 119 ^e Esc. (BR) (de Sydney, N.-É.)
	16 sept.-23 déc. 1942	Dét., 113 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	10 oct.-30 nov. 1942	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	24 avr.-3 mai 1943	Dét., 119 ^e Esc. (BR) (de Sydney, N.-É.)
	4 mai-30 nov. 1943	119 ^e Esc. (BR) (voir aussi Chatham, N.-B.)
	24 oct.-26 nov. 1943	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	19 avr.-21 mai 1945	Dét., 5 ^e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É. et Gaspé, Qué.)
Montréal	avant-guerre-31 oct. 1939	118 ^e Esc. (C)
	avant-guerre-26 mai 1940	115 ^e Esc. (C)
Québec	2-23 sept. 1944	Dét., 129 ^e Esc. (C) (de Gander, T.-N.)
Sept-Iles	4 juil.-1 ^{er} nov. 1944	Dét., 161 ^e Esc. (BR) (de Gaspé, Qué.)
Saint-Hubert	10 sept.-5 nov. 1939	1 ^{er} Esc. (C)
	1 ^{er} mars 1944-après-guerre	124 ^e Esc. (Livr)

ONTARIO

Hamilton Rockcliffe (Ottawa)	avant-guerre-4 janv. 1940	119 ^e Esc. (BR)
	avant-guerre-10 sep. 1939	7 ^e Esc. (Poly)
	3-20 oct. 1939	11 ^e Esc. (BR)
	2 nov.-16 déc. 1939	2 ^e Esc. (CA)
	17 déc. 1939-13 fév. 1940	110 ^e Esc. (CA)
	7 fév.-7 juin 1940	112 ^e Esc. (CA)
	28 juin 1940-après-guerre	12 ^e Esc. (Comm)
	13 déc. 1940-15 juil. 1941	118 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} août-10 oct. 1941	115 ^e Esc. (C)
	22 oct. 1941-16 fév. 1942	123 ^e Esc. (ECA)
	1 ^{er} nov.-13 déc. 1941	111 ^e Esc. (C)

	1 ^{er} janv. 1942-29 fév. 1944	124 ^e Esc. (Livr) (voir aussi Winnipeg, Man.)
	2 janv.-25 mars 1942	14 ^e Esc. (C)
	14 avr.-3 juin 1942	132 ^e Esc. (C)
	18 oct. 1943-après-guerre	168 ^e Esc. (TL)
	12 juin 1944-après-guerre	14 ^e Esc. (Photo)
Uplands (Ottawa)	21 oct.-3 nov. 1939	11 ^e Esc. (BR)
Weston	avant-guerre-16 déc. 1939	110 ^e Esc. (CA)

MANITOBA

Winnipeg	avant-guerre-6 fév. 1940	112 ^e Esc. (CA)
	15 nov. 1942-28 fév. 1944	Dét., 124 ^e Esc. (Livr) (de Rockcliffe, Ont.)
	1 ^{er} mars 1944-30 sept. 1945	170 ^e Esc. (Livr)

SASKATCHEWAN

Mossbank	15 juin-3 oct. 1942	135 ^e Esc. (C)
Régina	avant-guerre-6 nov. 1939	120 ^e Esc. (BR)

ALBERTA

Calgary	avant-guerre-2 sept. 1939	1 ^{er} Esc. (C)
	avant-guerre-1 ^{er} oct. 1939	113 ^e Esc. (C)
Lethbridge	3 juin-4 oct. 1942	133 ^e Esc. (C)

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Alliford Bay	15 mai 1940-22 avr. 1944	6 ^e Esc. (BR) (voir aussi Bella Bella, C.-B.)
	19 nov.-2 déc. 1942	9 ^e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Bella Bella, C.-B.)
Bella Bella	23 avr. 1944-25 juil. 1945	7 ^e Esc. (BR)
	8 déc. 1941-1 ^{er} sept. 1944	9 ^e Esc. (BR) (voir aussi Alliford Bay, C.-B.)
	19 nov.-2 déc. 1942	6 ^e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Alliford Bay, C.-B.)

Boundary Bay	5 oct. 1942-30 juin 1943 1 ^{er} juil. 1943-9 mars 1944 24 sept. 1943-20 janv. 1944	133 ^e Esc. (C) 132 ^e Esc. (C) 14 ^e Esc. (C)
Coal Harbour	11 déc. 1941-1 ^{er} mai 1944 26 janv.-8 fév. 1943	120 ^e Esc. (BR) (voir aussi Ucluelet, C.-B.) 4 ^e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Ucluelet, C.-B.)
Patricia Bay	23 avr. 1944-7 août 1945 22 oct. 1939-15 mai 1940 16 mai 1940-1 ^{er} fév. 1941 1 ^{er} août 1940-10 déc. 1941 1 ^{er} nov. 1940-1 ^{er} nov. 1942 15 fév. 1941-9 janv. 1942 15 oct. 1941-25 avr. 1942 10 janv. 1942-30 avr. 1945 19 janv.-3 juin 1942 18 juil.-15 oct. 1942 1 ^{er} oct. 1942-16 août 1943 8 oct. 1942-14 août 1943 19 août 1943-20 janv. 1944 21 août 1943-16 mars 1944 10 janv.-15 mars 1944 12 mars 1944-10 sept. 1945 20 mars 1944-25 mai 1945 18-21 août 1944 22 août 1944-10 sept. 1945 20 mai-15 sept. 1945 27 août-15 sept. 1945	6 ^e Esc. (BR) Dét. 111 ^e Esc. (CAC) (de Sea Island, C.-B.) 111 ^e Esc. (CAC/C) 120 ^e Esc. (BR) 13 ^e Esc. (EO) 3 ^e Escadrille (CAC) 115 ^e Esc. (C) 122 ^e Esc. (Poly) (voir aussi Sea Island et Port Hardy, C.-B.) 111 ^e Esc. (C) 132 ^e Esc. (C) 149 ^e Esc. (TB/BR) 135 ^e Esc. (C) 111 ^e Esc. (C) 115 ^e Esc. (BR) 163 ^e Esc. (C) 135 ^e Esc. (C) (voir aussi Tofino, C.-B.) 8 ^e Esc. (BR) (voir aussi Terrace, C.-B.) 132 ^e Esc. (C) 133 ^e Esc. (C) (voir aussi Tofino, C.-B.) 11 ^e Esc. (BR) 122 ^e Esc. (Poly)
Port Hardy	14 mai 1943-30 avr. 1945 19 oct.-11 déc. 1943 11 déc. 1943-19 mars 1944 1 ^{er} mai-26 août 1945	Dét. 122 ^e Esc. (Poly) (de Patricia Bay, C.-B.) Dét. 8 ^e Esc. (BR) (de Sea Island, C.-B.) 8 ^e Esc. (BR) 122 ^e Esc. (Poly)
Prince Rupert Sea Island (voir aussi Jericho Beach)	8 déc. 1941-22 avr. 1944 avant-guerre-15 mai 1940	7 ^e Esc. (BR) 111 ^e Esc. (CAC) (voir aussi Patricia Bay, C.-B.)

	7 nov. 1939-31 juil. 1940	120 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} mai-31 oct. 1940	13 ^e Esc. (EO)
	14 déc. 1941-18 janv. 1942	111 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} janv.-2 juin 1942	8 ^e Esc. (BR)
	27 mars 1942-16 fév. 1943	14 ^e Esc. (C)
	4 juin-17 juil. 1942	132 ^e Esc. (C)
	1 ^{er} juil. 1942-1 ^{er} mars 1943	147 ^e Esc. (BR) (voir aussi Tofino, C.-B.)
	1 ^{er} mars-10 déc. 1943	8 ^e Esc. (BR) (voir aussi Tofino et Port Hardy, C.-B.)
	1 ^{er} mars 1943-9 janv. 1944	163 ^e Esc. (CA/C) (dét. déployé à Wainwright, Alberta, pas une base, 27 juil.-15 oct. 1943)
	15 mars-14 juil. 1943	Dét., 122 ^e Esc. (Poly) (de Patricia Bay, C.-B.)
	3 mai-28 juin 1943	160 ^e Esc. (BR)
	13 juil. 1943-31 oct. 1945	165 ^e Esc. (T)
	15 juil. 1943-1 ^{er} nov. 1945	166 ^e Esc. (Comm)
	20 août-1 ^{er} nov. 1943	118 ^e Esc. (C)
	11 mars-21 août 1944	133 ^e Esc. (C)
	22 août-30 sept. 1944	132 ^e Esc. (C)
Smithers	20 janv.-1 ^{er} mars 1944	Dét. 149 ^e Esc. (BR) (de Terrace, C.-B.)
	20 janv.-9 mars 1944	Dét. 135 ^e Esc. (C) (de Terrace, C.-B.)
Terrace	17 nov. 1943-11 mars 1944	135 ^e Esc. (C) (voir aussi Smithers, C.-B.)
	18 nov. 1943-15 mars 1944	149 ^e Esc. (BR) (voir aussi Smithers, C.-B.)
	22-27 juin 1944	8 ^e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Patricia Bay, C.-B.)
Tofino	16 oct. 1942-30 juin 1943	132 ^e Esc. (C)
	4 nov. 1942-1 ^{er} mars 1943	Dét. 147 ^e Esc. (BR) (de Sea Island, C.-B.)
	2 mars 1943-15 mars 1944	147 ^e Esc. (BR)
	1 ^{er} juil. 1943-10 mars 1944	133 ^e Esc. (C)
	14-25 oct. 1943	Dét., 8 ^e Esc. (BR) (de Sea Island, C.-B.)
	10 mars-17 août 1944	132 ^e Esc. (C)

	17 mars-23 août 1944	115 ^e Esc. (BR)
	18-24 août 1944	135 ^e Esc. (C) (exercice de mobilité à partir de Patricia Bay, C.-B.)
	27 août 1944-7 août 1945	4 ^e Esc. (BR)
	8 oct. 1944-5 août 1945	Dét., 135 ^e Esc. (C) (de Patricia Bay, C.-B.; à tour de rôle toutes les quatre semaines avec dét. 133 ^e Esc.)
	11 oct. 1944-30 juin 1945	Dét., 133 ^e Esc. (C) (de Patricia Bay, C.-B.; à tour de rôle toutes les quatre semaines avec dét. 135 ^e Esc.)
Ucluelet	12 sept. 1939-30 avr. 1940	Dét., 6 ^e Esc. (BR) (de Jericho Beach, Vancouver, C.-B.)
	3 mai 1940-26 août 1944	4 ^e Esc. (BR) (voir aussi Coal Harbour, C.-B.)
	26 janv.-8 fév. 1943	120 ^e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Coal Harbour, C.-B.)
Vancouver (Jericho Beach) (voir aussi Sea Island)	avant-guerre-2 mai 1940	4 ^e Esc. (BR)
	avant-guerre-13 mai 1940	6 ^e Esc. (BR) (voir aussi Ucluelet, C.-B.)
	8 janv.-15 juil. 1940	119 ^e Esc. (BR)
	31 oct.-20 nov. 1941	117 ^e Esc. (BR)

ALASKA

Ile Adak	21 sept.-8 oct. 1942	Dét. aux., 111 ^e Esc. (C) (du dét. Fort Glenn, Ile Umnak)
	31 mars-16 avr. 1943	Dét., 14 ^e Esc. (C) (de Fort Glenn)
	4-14 mai 1943	Dét., 111 ^e Esc. (C) (de Kodiak)
	3-8 juil. 1943	Dét., 14 ^e Esc. (C) (de Fort Glenn)

Ile Amchitka	17 avr.-15 mai 1943	Dét., 14 ^e Esc. (C) (de Fort Glenn)
	15 mai-9 juil. 1943	Dét., 111 ^e Esc. (C) (de Kodiak)
	9 juil.-26 août 1943	Dét., 14 ^e Esc. (C) (de Fort Glenn)
Ile Annette	5 mai 1942-18 août 1943	115 ^e Esc. (C/BR)
	21 juin 1942-15 août 1943	118 ^e Esc. (C)
	15 août-17 nov. 1943	135 ^e Esc. (C)
	15 août-17 nov. 1943	149 ^e Esc. (BR)
Chiniak Point	6 nov. 1942-24 avr. 1943	Dét., 111 ^e Esc. (C) (de Kodiak)
Elmendorf Field (Anchorage)	7 juin 1942-27 fév. 1943	8 ^e Esc. (BR) (voir aussi Kodiak, Nome, Yakutat)
	8 juin-30 oct. 1942	111 ^e Esc. (C) (voir aussi Fort Glenn, Ile Umnak; Ile Adak)
Fort Glenn, Île Umnak	16 juil.-10 oct. 1942	Dét. 111 ^e Esc. (C) (de Elmendorf Field; voir aussi Île Adak)
	18 mars-21 sept. 1943	14 ^e Esc. (C) (voir aussi Îles Adak et Amchitka)
Kodiak	31 oct. 1942-12 août 1943	111 ^e Esc. (C) (voir aussi Iles Adak et Amchitka, et Chiniak Point)
	30 déc. 1942-4 fév. 1943	Dét., 8 ^e Esc. (BR) (de Elmendorf Field)
Nome	18 juil.-5 déc. 1942	Dét., 8 ^e Esc. (BR) (de Elmendorf)
Yakutat	3-6 juin 1942	8 ^e Esc. (BR)
	26 oct.-2 nov. 1942	Dét., 8 ^e Esc. (BR) (de Elmendorf)

ISLANDE

Reykjavik	6 janv. 1944-13 juil. 1945	162 ^e Esc. (BR) (voir aussi Wick, Écosse)
-----------	----------------------------	---

ÉCOSSE

Wick	24 mai-7 août 1944	Dét., 162 ^e Esc. (BR) (de Reykjavik, Islande)
------	--------------------	--

Renvois

CHAPITRE I: LA NAISSANCE DE L'ARC

- 1 Voir S.F. Wise, *Les aviateurs dans la Première Guerre mondiale* (Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada, I; Toronto 1980) 579-620.
- 2 Wilson à Kennedy, 12 juil. 1919, QG 866-1-53 partie 1, APC RG 24, vol. 3577
- 3 C.C. MacLaurin, "Memorandum Regarding the Formation of a National Canadian Air Service", 28 janv. 1919, QG 866-25-8, *ibid.*, vol. 3525
- 4 Lott à Gibson, 14 juin 1919, OS 10-0-27 partie 3, APC RG 9 III, vol. 81
- 5 Biggar à Gibson, 7 juil. 1919, QG 866-25-16 partie 1, APC RG 24, vol. 3526
- 6 Borden à Montagu, 15 déc. 1917, Archives de R.L. Borden, APC MG 26 H, vol. 80, dossier OC 374(1). Voir aussi Robert Craig Brown, *Robert Laird Borden: a Biography*, II: 1914-1937 (Toronto 1980), 131; *Robert Laird Borden: His Memoirs*, Henry Borden, (éditeur) (Toronto 1938), II, 759.
- 7 Borden à Montagu, 15 déc. 1917, Archives de Borden, APC MG 26 H, vol. 80, dossier OC 374(1)
- 8 Télégramme, Borden à Ballantyne, 24 nov. 1918, NS 63-10-1, S Hist 77/58, vol. 20
- 9 Borden à Kemp, 24 fév. 1919, Archives de A.E. Kemp, APC MG 27 II D 9, vol. 132, dossier C-18
- 10 "Memorandum by Minister of Customs and Inland Revenue", 29 avr. 1919, R.A. McKay (éditeur), *Documents on Canadian External Relations*, II: *The Paris Peace Conference of 1919* (Ottawa 1969), 136-8
- 11 "Memorandum by Minister of Customs and Inland Revenue", 3 mai 1919, *ibid.*, 143. Voir aussi Margaret S. Mattson, "The Growth and Protection of Canadian Civil and Commercial Aviation, 1918-1930" (Thèse de doctorat, University of Western Ontario, 1978)
- 12 "Convention Relating to International Air Navigation", and the Canadian regulations adapted from it, Canada, *Air Regulations*, 1920 (Ottawa 1920)
- 13 Aero Club of Canada à White (premier ministre suppléant), 5 fév. 1919, Archives de Borden, APC MG 26 H, vol. 74, dossier OC 329(2). La correspondance concernant les règlements en temps de guerre se trouve dans QG 6978-2-57, APC RG 24, vol. 2036
- 14 Flavelle à Gwatkin, 7 janv. 1919, QG C284I partie 5, SHist 77/57

- 15 Voir Frank Ellis, *Canada's Flying Heritage* (Toronto 1954)
- 16 O'Reilley à Gwatkin, 2 juin 1919, QG C2841 partie 5, SHist 77/57
- 17 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 28 juil. 1919, SHist 181.009 (D6780)
- 18 Gwatkin au secrétaire militaire, 9 janv. 1919, QG C2841 partie 5, SHist 77/57
- 19 Décret inactif du Conseil privé, CP 461, 26 fév. 1919, APC RG 2, série 3, vol. 21. Voir aussi Mewburn à White, 23 fév. 1919, QG C2841 partie 5, SHist 77/57
- 20 Gwatkin, "Memorandum Relating to the Proposed Formation of a Canadian Flying Corps", s.d., dans Kemp à Borden, 22 juin 1917, P-5-94, APC RG 25 A 2, vol. 267
- 21 Gwatkin à Macallum, 8 fév. 1919, QG C2841 partie 5, SHist 77/57
- 22 Agent général de l'Ontario à Gibson, 10 fév. 1919, Lott à Gibson, 24 fév. 1919, OS 10-9-27 partie 2, APC RG 9 III, vol. 81; Patullo au ministre de la Milice et de la Défense, 9 janv. 1920, NS 63-1-1, partie 1, APC RG 24, vol. 5666
- 23 Deville au sous-ministre, 14 nov. 1918, NS 63-1-5, SHist 77/58, vol. 3; Macallum à Gwatkin, 8 janv. 1919, QG C2841 partie 5, SHist 77/57
- 24 McArthur à Meighen, 29 mars 1919, NS 63-1-5, SHist 77/58, vol. 3
- 25 Canada, Chambre des Communes, *Débats*, 7 mars 1919, 317
- 26 Un exemplaire du document de Wilson se trouve dans HQ 045-4 partie 1, PARC 826453. MacLaurin a envoyé une copie de son document au président de la Commission de recherche industrielle et un autre, plus tard, au Conseil privé. Pour le premier document voir HQ C2841, partie 5, SHist 77/57; pour le second, HQ 866-25-8, APC RG 24, vol. 3525
- 27 Wilson à Grey, 12 juin 1923, Archives de J.A. Wilson, APC MG 30 E 243, copie dans SHist 76/271, dossier E2
- 28 J.A. Wilson, "Civil Aviation To-Day", *Canadian Defence Quarterly*, I, avr. 1924, 23-4
- 29 Wilson, "Air Policy", s.d., Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier E3
- 30 Reproduit dans le *Ottawa Citizen*, 24 avr. 1919
- 31 La correspondance et le texte du projet de loi se trouvent dans QG 866-25-8, APC Rg 24, vol. 3525. Voir aussi les "*Proceedings of the Naval and Military Committee*", 11 avr. 1919, HQS 1009 partie 3, PARC 394884
- 32 Canada, *Statuts*, 9 et 10 Geo V, chap. 2 (1919), "An Act to Authorize the Appointment of an Air Board for the Control of Aeronautics", exemplaire, sanction royale donnée le 6 juin 1919, dans "*Statutory Authorities*", SHist 77/451
- 33 Chambre des Communes, *Débats*, 5 mai 1919, 2133
- 34 Voir Sifton à Borden, 29 novembre 1919, Archives de Borden, APC MG 26 H, vol. 74, dossier 329(2)
- 35 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 25 juin 1919, SHist 181.009 (D6780)
- 36 Wilson, "Proposed Air Board Act", 2 avr. 1919, HQ 866-25-8, APC RG 24, vol. 3525
- 37 Télégramme, Biggar à Gibson, 23 juil. 1919, HQ 866-25-16 partie 1, *ibid.*, vol. 3526
- 38 Biggar à Gibson, 7 juil. 1919, Biggar à Sifton, 4 juil. 1919, *ibid.*
- 39 Mulock à de Dombasle, 13 juin 1919, dossier biographique de R.H. Mulock, SHist

- 40 James Eayrs, *In Defence of Canada, I: From the Great War to the Great Depression* (Toronto 1964), 194-6
- 41 Chambre des Communes, *Débats*, 4 avr. 1922, 685
- 42 Voir H. Montgomery Hyde, *British Air Policy between the Wars, 1918-1939* (Londres 1976), 56-61; et Robin Higham, *Armed Forces in peacetime: Britain, 1918-1939, a Case Study* (Londres 1962), 147-8
- 43 Secrétaire d'État aux colonies au gouverneur général, 4 juin 1919, HQ 6978-2-159, PAC RG 24, vol. 2045
- 44 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 614-20
- 45 Turner à Gibson, 25 juin 1919, OS 10-9-27 partie 3, APC RG 9 III, vol. 81
- 46 Gibson à Biggar, 16 juil. 1919, HQ 866-25-16 partie 1, APC RG 24, vol. 3526
- 47 MacLaren à Gibson, 25 juil. 1919, OS 10-9-27 partie 3, APC RG 9 III, vol. 81
- 48 MacLaren à Gibson, 25 juil. 1919, *ibid.* Deuxième lettre portant la même date.
- 49 Wilson à Biggar, 16 oct. 1919, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier A11
- 50 Biggar à Cominster, 11 juil. 1919, HQ 866-25-16 partie 1, APC RG 24, vol. 3526. Voir aussi Biggar à Mewburn, 22 mars 1919, Archives de Borden, APC MG 26 H, vol. 80, dossier OC 374(1), et MacLaren au chef de l'État-major général (CGS), 13 sept. 1919, OS 10-9-27 partie 4, APC RG 9 III, vol. 81
- 51 Tel que transmis par Lott au directeur des services aériens, 15 juil. 1919, OS 10-9-27 partie 3, APC RG 9 III, vol. 81
- 52 MacLaren à Wilson, 23 oct. 1919, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier A11
- 53 Quartier général, section de la Canadian Air Force (CAF) à l'officier de liaison du Canada (Londres), 12 mai 1921, HQ 1021-3-12, APC RG 24, vol. 5087. Ces chiffres sont tirés de ce qui semble être l'inventaire définitif de l'équipement mis en caisses et expédié au Canada par la CAF; ces chiffres diffèrent de ceux indiqués dans Wise, *Les aviateurs canadiens*, 614, et dans F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper No 2; Ottawa 1972), 407
- 54 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 28 juil. 1919, SHist 181.009 (D6780)
- 55 Biggar à Gibson, 7 juil. 1919, HQ 866-25-16 partie 1, APC RG 24, vol. 3526
- 56 Chambre des Communes, *Débats*, 16 juin 1920, 3546
- 57 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 28 nov. 1919, SHist 181.009 (D6780)
- 58 PC 395, 18 fév. 1920
- 59 *Ibid.*
- 60 *Ibid.*
- 61 Stephens au directeur du Service naval, 22 juin 1921, SHist 181.009 (D5685)
- 62 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 314-20
- 63 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 17 mai 1920, SHist 181.009 (D6780); dossier biographique de Mulock, SHist; Hitchins, *Air Board*, 12
- 64 Hitchins, *Air Board*, 12
- 65 "The Air Board, General Progress Report No 3, Part II, Canadian Air Force", s.d., 75/300; procès-verbal du Conseil de l'Air, 19 août 1920, SHist 181.009 (D6780)
- 66 *Regulations for the Canadian Air Force* (Ottawa 1920), sections 19-20, cité dans Hitchins, *Air Board*, 17

- 67 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 21 juin 1920, SHist 181.009 (D6780)
- 68 Association de l'Aviation canadienne (CAFA), procès-verbal de la section des Maritimes, SHist 181.003 (D4713)
- 69 Cité dans Hitchins, *Air Board*, 13. Voir aussi procès-verbal du Conseil de l'Air, 19 août 1920, SHist 181.009 (D6780)
- 70 *Regulations, 1920*, article 68, cité dans Hitchins, *Air Board*, 19
- 71 "Minutes of Meeting of Delegates of Provincial Executive Committees, CAFA, Winnipeg, 3 juil. 1920," SHist 75/524
- 72 Hitchins, *Air Board*, 18
- 73 *Regulations, 1920*, article 109-110; Weekly Order Da 1, SHist
- 74 Hitchins, *Air Board*, 1920
- 75 "Minutes of Meeting of Delegates of Provincial Executive Committees, CAFA, Winnipeg, 3 juil. 1920", SHist 75/524
- 76 Logan à Manning, juin 1960, Archives R.A. Logan, SHist 76/117, dossier 26. Voir aussi Logan à Hitchins, 12 juil. 1955, *ibid.*
- 77 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 18-19
- 78 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 28 juil. 24 déc. 1919, SHist 181.009 (D6780). Le transfert officiel fut retardé jusqu'au 5 juil. Hitchins, *Air Board*, 16
- 79 "General progress Report, Camp Borden Air Station", 62, HQ 889-2-8 partie 2, 74/284
- 80 Rapport d'activités hebdomadaires, *ibid.*
- 81 Hitchins, *Air Board*, 17
- 82 R.A. Logan, "Group Instructional Section, CAF", Archives de Logan, SHist 75/117, dossier 26
- 83 Wise, *Canadian Airmen*, 105
- 84 Hichins, *Air Board*, 21; *Report of the Air Board, 1921* (Ottawa 1922), 20
- 85 Logan à Hitchins, 6 août 1955, Archives de Logan, SHist 75/117, dossier 26. Voir aussi Logan à Manning, 30 mai 1960, *ibid.*
- 86 Logan à Manning, 30 mars 1960, *ibid.*
- 87 *Report of the Air Board, 1921*, 11; Hichins, *Air Board*, 22
- 88 "Proceeding of CAFA Convention, Camp Borden, 22-6-1921", SHist 181.003 (D2716)
- 89 Harris et Leonard à Guthrie, 3 fév. 1921, SHist 74/273
- 90 Procès-verbal du comité ministériel (air), 4 avr. 1921, SHist 181.003 (D5392)
- 91 Wilson à l'inspecteur général de l'Aviation canadienne, 8 fév. 1921, SHist 74/273
- 92 "Proceedings of CAFA Convention, Camp Borden, 22-6-1921", SHist 181.003 (D2716)
- 93 *Ibid.*
- 94 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 14 mars 1921, demande no 145, SHist 181.009 (D6780)
- 95 "Proceedings of CAFA Convention, Camp Borden, 22-6-1921", SHist 181.003 (D2716)
- 96 C.P. 395, 18 fév. 1920
- 97 Chambre des Communes, *Débats*. 30 juin 1920, 4553-6
- 98 Gwatkin à Trenchard, 14 déc. 1921, 601-43-8 partie 1, APC RG 24, vol. 4964
- 99 Eayrs, *In Defence of Canada*, I, 224-5; MacBrien au ministre, "Memorandum on

- Necessity for Ministry of Defence", 19 déc. 1921, Archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 1, vol. 60; MacBrien, "Memorandum on a Future Military Force for Canada", s.d., OS 20-8-57, APC RG 9 III, vol. 78; "Minutes of Defence Committee", 15 déc. 1921, HWS 1009 partie 3, PARC 394884
- 100 Currie à King, 19 déc. 1921, Archives de King, APC MG 26 J 13
- 101 Fiset à King, 15 déc. 1921, *ibid.*, vol. 60
- 102 Journal de King, 15 déc. 1921, Archives de King, APC MG 26 J 13
- 103 *Ibid.*, 28 déc. 1921
- 104 *Ibid.*, 13 fév. 1922
- 105 Chambre des Communes, *Débats*, 4 avr. 1922, 695
- 106 Canada, *Statutes*, 12 et 13 Geo. V, c. 34, s. 1 (1922), "An Act Respecting the Department of National Defence". Voir aussi PC 2445, 24 nov. 1922
- 107 Wilson à Leckie, 19 fév. 1922, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier A11
- 108 Canada, *Statutes*, 12 et 13 Geo. V., c. 34, s. 7 (1922), "An Act to Authorize the Control of Aeronautics"
- 109 La loi sur la défense nationale, 1922, par. 4-6
- 110 Gwatkin à Biggar, 14 janv. 1920, Biggar à Gwatkin, 27 janv. 1920, Gwatkin à Biggar, 29 janv. 1920, Gwatkin au secrétaire du comité naval et militaire, 17 sept. 1920, MacBrien à Gwatkin, 9 oct. 1920, HQ 866-17-3, APC RG 24, vol. 3517
- 111 Gwatkin à MacBrien, 20 août 1921, HQ 126-1-1, APC RG 24, vol. 5937. Voir aussi "Minutes of Defence Committee", 15 déc. 1921, HQS 1009 partie 3, PARC 394884
- 112 Gwatkin à Trenchard, 14 déc. 1921, 601-43-8 partie 1, APC RG 24, vol. 4964
- 113 Gwatkin à MacBrien, 31 déc. 1921, HQ 186-1-1, *ibid.*, vol. 5937
- 114 MacBrien, "Memorandum on a Future Military Force for Canada", OS 10-8-57, APC RG 9 III, vol. 78. Voir aussi McNaughton à CGS, 4 mars 1922, Archives de A.G.L. McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109
- 115 Memorandum, "Reorganization of the Canadian Air Force", janv. 1922, Archives de McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109
- 116 MacBrien à Gwatkin, 4 janv. 1922, HQ 186-1-1, APC RG 24, vol. 5937
- 117 McNaughton à CGS, 4 mars 1922, Archives de McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109
- 118 *Ibid.*
- 119 Memorandum, "Reorganization of Canadian Air Force", 26 janv. 1922, *ibid.* Voir aussi Eayrs, *In Defence of Canada*, I, 224-56; et Norman Hillmer et William McAndrew, "The Cunning of Restraint: General J.H. MacBrien and the Problems of Peacetime Soldiering", *Canadian Defence Quarterly*, VIII, printemps 1979, 40-7
- 120 McNaughton à CGS, 27 janvier 1922, Archives de McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109
- 121 Procès-verbal du Comité ministériel (Air), 9 janv. 1922, SHist 181.003 (D5392)
- 122 Graham à Desbarats, 14 fév. 1922, cité dans Eayrs, *In Defence of Canada*, I, 232. Voir aussi Diaries, 15 fév. 1922, Archives de G.J. Desbarats, APC MG 30 E 89, vol. 6
- 123 Graham à Biggar, 24 février 1922, cité dans Eayrs, *In Defence of Canada*, I, 233

- 124 Graham au sous-ministre et au chef de l'État-major de l'Air, 13 mars 1922, Archives de McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109. Voir aussi procès-verbal du Comité ministériel de l'Air, 8 mars 1922, SHist 181.003 (D5392)
- 125 Canada, ministère de la Défense nationale, *Report of the Department of National Defence, 1923* (Ottawa 1923), 5-8, 37-45; note de service de McNaughton, "Steps Recommended for the Reorganization of the Canadian Air Force", s.d., Archives de McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109; MacBrien au sous-ministre, 8 août 1923, HQ 045-4 partie 1, PARC 826453; Hitchins, *Air Board*, 93-5
- 126 Cité dans Andrew Boyle, *Trenchard* (New-York 1962), 415. Voir aussi Hyde, *British Air Policy*, 105-6
- 127 Gwatkin à MacBrien, 11 avr. 1922, Archives Wilson, SHist 76/271, dossier A11
- 128 Juge-avocat général (JAG) au chef de l'état-major général (CE-MG), 24 oct. 1922, HQ 420-18-74, APC RG 24, vol. 6522
- 129 Ibid.
- 130 Ibid.
- 131 CE-MG au JAG, 12 déc. 1922, HQ 462-2301, APC RG 24, vol. 6523
- 132 Clarke à l'adjudant-général (AG), 10 janv. 1922, *ibid.*
- 133 CE-MG à AG, 23 janv. 1923, *ibid.* Voir aussi JAG au directeur des approvisionnements et du transport, 27 fév. 1923, *ibid.*
- 134 CE-MG au ministre, 14 sept. 1923, SHist 76/37
- 135 CE-MG, "Memorandum Respecting the Royal Canadian Air Force", 30 janv. 1924, *ibid.*
- 136 "Proceedings of the CAFA Convention, Camp Borden, 22-6-1921", SHist 181.003 (D2716); Procès-verbal du Comité ministériel de l'Air, 4 et 8 juil. 1921, SHist 181.003 (D5392)
- 137 Gwatkin à MacBrien, 10 mai 1922, AFHQ dossier 045-3, cité dans Hitchins, *Air Board*, 98
- 138 Sous-ministre intérimaire au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 5 janv. 1923, cité dans *ibid.*
- 139 CAF/RCAF Weekly Orders, Nos 21/23, 26/23, 38/23, SHist; PRO, Air 2/337/857405/28. Voir aussi Hitchins, *Air Board*, 99
- 140 C.F. Hamilton, "Lieut.-General Sir Willoughby Gwatkin, An Appreciation", *Canadian Defence Quarterly*, II, avril 1925, 229
- 141 Hitchins, *Air Board*, 71
- 142 Voir, notamment, Barker au chef de l'état-major, 26 mars 1924, dossier biographique de W.G. Barker, SHist
- 143 Renseignements de carrière tirés de dossiers biographiques, SHist. Voir aussi Hitchins, *Air Board*, 116-21, 264, 280
- 144 "Organization and Policy of the Royal Canadian Air Force, 1924", SHist 180.009 (D21)

CHAPITRE 2: L'ARC ET L'AVIATION CIVILE

- I Biggar à Leckie, 6 mars 1920, HQ 866-8-1 partie 1, APC RG 24, vol. 2929; procès-verbal du Conseil de l'Air, 25 juin 1919, SHist 181.009 (D6780)

- 2 Ellwood Wilson, rapport, non daté, 28-31, SHist 77/58, vol. 4; Ellwood Wilson, "The Use of Aircraft in Forestry and Logging", *Aeroplane*, XIX, nov. 1920, 730-6
- 3 *Report on the Air Board, 1921* (Ottawa 1921), 6
- 4 Ministère de la Milice et de la Défense, "Flight, Trans-Canada, 1920", HQ 1008-1-35, APC RG 24, vol. 4888; R.V. Manning, "the First Trans-Canada Flight – 1920", *Canadian Geographical Journal*, LXIX, sept. 1964, 78-87, brouillons, observations, photographies et documentation de base dans SHist 75/311; F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper No 2; Ottawa 1972), 41-53
- 5 Conseil de l'Air du Canada, Rapports d'activités, 1921-2, Rapport N° 5, SHist 74/285. Voir aussi contrôleur de l'aviation civile au commandant de l'Aviation canadienne (CAF), 3 janv. 1921, HQ 866-1-13 partie 1, APC RG 24, vol. 2929
- 6 International Joint Commission, "St. Lawrence River investigation", SHist 76/102; *Report of the Air Board, 1921*, 11; Hitchins, *Air Board*, 56-64, 69-83
- 7 Gwatkin à MacBrien, 28 mars 1922, Archives de J.A. Wilson, APC MG 30 E 243, exemplaire dans SHist 76/271, dossier A11
- 8 Wilson à Mulock, 14 août 1922, *ibid.*
- 9 "Reorganization of the Canadian Air Force", 26 fév. 1922, Archives A.G.L. McNaughton, APC MG 30 E 133, vol. 109
- 10 "Departmental Committee Minutes", 28 avr. 1922, HQ 866-17-1, APC RG 24, vol. 3517; John Swettenham, *McNaughton, I: 1887-1939* (Toronto 1968), 212 *et seq.*
- 11 Chambre des Communes, *Débats*, 12 mai 1922, 1722
- 12 *Ibid.*, 1725
- 13 *Ibid.*, 1732
- 14 Journal de King, 26 octobre 1923, Archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 13
- 15 Procès-verbal du Comité interministériel, 15 nov. 1923, HQ 866-2519, APC RG 24, vol. 3577
- 16 Wilson à Grey, 15 nov. 1923, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier E2
- 17 *Report on Civil Aviation, 1923* (Ottawa 1924), 27
- 18 Procès-verbal du Comité interministériel, 15 nov. 1923, HQ 866-2519, APC RG 24, vol. 3577
- 19 *Ibid.*
- 20 *Ibid.*
- 21 Cité dans Hutchins, *Air Board*, 167
- 22 William Arthur Bishop, *The Courage of the Early Morning: the Story of Billy Bishop* (Toronto 1965), 168
- 23 "Air Board Statement on Development of Civil Aviation in Canada", mai 1921, HQ 866-1-13 partie 1, APC RG 24, vol. 2928
- 24 Note de service, "Development of Civil Aviation", avec Biggar à Wilson, 27 mai 1921, HQ 866-20-2 *ibid.*, vol. 2930
- 25 Sénat canadien, 2^e session, 13^e Parlement, 1919, Projet de loi 22, "An Act Resurrecting the Canadian Pacific Railway Company," 29 mai 1919

- 26 *Report on Civil Aviation, 1928* (Ottawa 1929), 14; 1930 (Ottawa 1931), 16-18; 1931 (Ottawa 1932), 17
- 27 D.R. MacLaren, "Development and Control of Civil Aviation in Canada", 1926, HQ 866-1-13 partie 1, APC RG 24, vol. 2928
- 28 Wilson au directeur de l'ARC, 11 mars et 27 déc. 1926, *ibid.*
- 29 *Ibid.*; Wilson au directeur de l'ARC, 26 oct. 1926, McNaughton au directeur de l'ARC, 2 nov. 1926, HQ 866-1-13 partie 2, APC RG 24, vol. 2929
- 30 Scott à MacBrien, 18 mars 1927, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B2
- 31 PC 1978, 24 sept. 1927; *Report on Civil Aviation, 1928*, 41; 1929, 37; 1930, 41; L.B. Stevenson, "The Cape Breton Flying Club," *CAHS Journal*, VI, automne 1978, 68-70
- 32 Scott à MacBrien, 24 septembre 1926, brouillons, HQ 1008-2-6 partie 9, APC RG 24, vol. 4901
- 33 *Ibid.*
- 34 MacBrien au JAG, 29 septembre 1926, et JAG au chef de l'état-major, 1^{er} oct. 1926, avec note à l'intention du directeur de l'A.R.C., 3 oct. 1926, *ibid.*
- 35 Note de service de Gordon à Scott, 18 janv. 1927, HQ 1008-1-185, APC RG 24, vol. 4898
- 36 Scott à MacBrien, 18 janv. 1927, *ibid.*
- 37 Note de service, 5 août 1927, HQ 895-1 partie 1, PARC 429218. Voir aussi Norman Hillmer, "The RCAF in 1927: Organizing for the Air Defence of Canada", *High Flight*, II, 3, 86-90
- 38 MacBrien au ministre, 28 janv. 1927, HQ 1008-1-185, APC RG 24, vol. 4898
- 39 Note de service de Salisbury, 2 oct. 1923, Bibliothèque de l'Université de Cambridge, Archives de Baldwin, vol. 96, fol. 31-2. Voir aussi journal de King, 1^{er} oct. 1923, APC MG 26 J 13, et Norman Hillmer, "Mackenzie King, Canadian Air Policy, and the Imperial Conference of 1923", *High Flight*, I, 5, 189-93, 196
- 40 Journal de King, 25 oct. 1926, APC MG 26 J 13
- 41 Conférence impériale, extraits du procès-verbal, 28 oct. 1926, A.I. Inglis (éd.), *Documents on Canadian External Relations* (DCER), IV: 1926-1930 (Ottawa 1971), 112
- 42 Chambre des Communes, *Débats*, 11 avr. 1927, 2278-80; Hitchins, *Air Board*, 179
- 43 Journal de King, 12 fév. 1927, APC MG 26 J 13
- 44 Chambre des Communes, *Débats*, 11 avr. 1927, 2278-80
- 45 Voir Norman Hillmer et William McAndrew, "The Cunning of Restraint: General J.H. MacBrien and the Problems of Peacetime Soldiering", *Canadian Defence Quarterly*, VIII, printemps 1979, 40-7
- 46 MacBrien au ministre, 11 avr. 1927, HQ 895-1 partie 1, PARC 829218
- 47 Wilson à Grey, 11 août 1927, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier E2
- 48 Pour ce qui est du partage des avions et du matériel entre les services, voir la correspondance dans HQ 1021-1-19 parties 2 et 3, APC RG 24, vol. 5062, et Hitchins, *Air Board*, 181-2
- 49 Ordre général de l'Aviation no 51, 9 juil. 1927, cité dans Hitchins, *Air Board*, 181
- 50 Hitchins, *Air Board*, 177ff

- 51 *Report on Civil Aviation, 1927* (Ottawa 1928), 6-7
- 52 Chambre des Communes, *Débats*, 4 juin 1929, 3221-2
- 53 R.F. Futrell, *Ideas, Concepts, Doctrines: a Study of Basic Thinking in the United States Air Force* (Maxwell Air Force Base, Alabama 1971), 55
- 54 “Aileron”, “Air Transportation”, *Canadian Defence Quarterly*, janv. 1927, 150
- 55 Cité dans K.M. Molson, *Pioneering in Canadian Air Transport* (s.é. 1974), 59
- 56 J.A. Wilson, “Air Transport Policy”, 17 mars 1933, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B16
- 57 Wilson à MacBrien, 17 avr. 1922, HQ 866-1-13 partie 1, APC RG 24, vol. 2928
- 58 “Aileron”, “Air Transportation”, 150
- 59 Voir, par exemple, Wilson au sous-ministre, note de service sur le développement aérien (“Airway Development”), 25 nov. 1929, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B19; aussi “Minutes of a Meeting Held at 8:30 am, on Wednesday, Feb. 1, 1928, in the Office of the Postmaster General”, *ibid.*, dossier B3
- 60 Wilson au directeur, 27 déc. 1926, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B2, et Wilson au député-ministre, “Airway Development”, 25 nov. 1929, *ibid.*, dossier B19
- 61 Voir James Eayrs, *In Defence of Canada, I: From the Great War to the Great Depression* (Toronto 1964), 221-2
- 62 *Report on Civil Aviation, 1927* 33-5; Wilson, “Civil Aviation in Canada,” Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B19. Voir aussi Francis W. Rowse, “Air Mail Development in Canada”, *Canadian Air Review*, novembre 1930, 12-39
- 63 “Air Mail Services – Historical,” 30 mars 1932, “Air Mail Service – Maritime Provinces”, 30 mars 1932, et Wilson au sous-ministre, 30 nov. 1932, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier BB1
- 64 Wilson au sous-ministre, “St. Hubert Airport and Airship Base”, 18 sept. 1931, *ibid.*, dossier B19; *Report on Civil Aviation, 1929*, 62-4
- 65 “The Trans-Canada Airway System”, s.d., “Air Mail Services - Historical”, 30 mars 1932, “Air Mail Service – Maritime Provinces”, 4 juin 1932, et Wilson au député-ministre, 19 nov. 1928, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossiers BB1, B14, C10. Voir aussi *Report on Civil Aviation, 1929*, 11-13
- 66 Cité dans Molson, *Pioneering in Canadian Air Transport*, 98
- 67 *Report on Civil Aviation, 1926* (Ottawa 1927), 40-2; 1930, 14-16
- 68 Wilson au sous-ministre, 25 nov. 1929, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B19
- 69 “Minutes of the Inter-Departmental Committee on Civil Government Air Operations”, 15 janv. 1932, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier C6
- 70 *Ibid.*
- 71 Rapporté par Mulock à Richardson, 2 avr. 1930, tel que cité dans Molson, *Pioneering in Canadian Air Transport*, 130
- 72 Wilson, “Civil Government Air Operations”, 19 janv. 1932, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier BB1
- 73 “Belle Isle Air Mail Services”, 25 juin 1932, et “Air Mail Connection with Trans-Atlantic Mail Steamers in the Straits of Belle Isle,” 9 mai 1932, *ibid.*; F.J. Hatch, “The Ship-to-Shore Air Mail Service of the 1920s”, *Canadian Geographic Journal*, XCVII, août-sept. 1978, 56-61

- 74 Hitchins, *Air Board*, 246-7
- 75 MDN, *Rapport*, 1933 (Ottawa 1934), 77
- 76 Note de service de Desbarats, 2 mars 1932, HQ 895-1 partie 1, PARC 829218; note de service du chef de l'état-major général (CGS), 24 octobre 1932, SHist 76/37; Hitchins, *Air Board*, 263-5
- 77 Procès-verbal du Interdepartmental Committee on Air Mails, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier B3
- 78 Wilson au sous-ministre, 16 juil., 21 oct., 27 nov. 1931, *ibid.*, dossiers B15 et B19; G.M. LeFresne, "The Royal Twenty Centers: the Department of National Defence and Federal Unemployment Relief: 1932-1936" (thèse de maîtrise, Collège militaire royal du Canada, Kingston, 1962), *passim*
- 79 "Conversation with Admiral Sir Roger Keyes, Memorandum, 10 September 1934", cité dans Norman Hillmer, "Canadian Air Policy, 1923-1939, II: 1930-1935, The Bennett Years", exposé inédit (1977), 78, SHist 85/281

CHAPITRE 3: DES PILOTES DE BROUSSE EN UNIFORME

- 1 Entrevue avec C.R. Slemon, 20 oct. 1978, SHist 79/128
- 2 Entrevue avec Lawrence, 11 oct. 1973, dossier biographique de T.A. Lawrence, SHist
- 3 Canada, Ministère de la Défense nationale (MDN), ARC "Information Relating to Pay; Allowances, Qualifications, General conditions of Service, Future Prospects, etc.", (Ottawa, 1928), exemplaire dans SHist 181.009 (D21); C.P. 1655, 26 sept. 1925, exemplaire dans SHist 181.006 (D68); "Technical Training of Boys and Airmen by Technical Schools", s.d., *ibid.*; F.H. Hitchins, *Air Board*, *Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper No 2; Ottawa 1972), 184
- 4 Note de service de Croil, 21 déc. 1928, HQ 886-9-8 partie 1, APC RG 24, vol. 3512
- 5 Hitchins, *Air Board*, 99-100; Canada, MDN, *Report of the Department of National Defence, 1923* (Ottawa 1923), 38; 1924 (Ottawa 1924), 50; 1925 (Ottawa 1925), 51-3
- 6 Hitchins, *Air Board*, 184
- 7 Scott à l'officier de liaison, 26 août 1927, officier de liaison au secrétaire du MDN, 28 sept. 1927, SHist 74/282
- 8 *The Canada Year Book, 1922-1923* (Ottawa 1924), 310-41; "Memorandum, Conference on Forest Conservation", 12 janv. 1924, SHist 75/151
- 9 Wilson à Grey, 2 fév. 1923, Archives de J.A. Wilson, APC MG 30 E 243, exemplaire dans SHist 76/271, dossier E2
- 10 "Memorandum, Conference on Forest Conservation," 12 janv. 1924, SHist 75/151; ministère de l'intérieur, "Report of Departmental Committee on Air Operations", 14 nov. 1924, SHist 75/152
- 11 Earl MacLeod, "Early Flying in British Columbia," *CAHS Journal*, XII, hiver 1974, 100-13, 127; ministère de l'intérieur, Service des Forêts, "Memorandum", 15 janv. 1923, SHist 75/152; Canada, MDN, *Report on Civil Aviation, 1924* (Ottawa 1925), 56-65; 1926 (Ottawa 1927), 50-3; 1929 (Ottawa 1930), 44

- 12 Ministère de l'intérieur, Service des Forêts, "Memorandum", 15 janv. 1923, SHist 75/152
- 13 Ministère de l'intérieur, "Report of the Departmental Committee on Air Operations", 14 nov. 1924, *ibid.*; souvenirs du vice-maréchal de Stevenson au commandant de la base de l'ARC à Victoria Beach, 18
- 14 juin 1924, SHist 75/151
- 15 Stedman au CE-M, 20 nov. 1923, HQ 1021-1-19 partie 1, APC RG 24, vol. 5061
- 16 Note de service, 31 mai 1921, HQ 1008-6-3 partie 1, *ibid.*, vol. 4907
- 17 Entrevue avec Howsam, août 1975, SHist 76/120
- 18 Stedman au directeur de l'ARC, 13 nov. 1923, HQ 1021-1-19 partie 1, APC RG 24, vol. 5061
- 19 "Progress Report", 16 oct. 1921, journal quotidien de la base de Vancouver, SHist
- 20 Stedman au CE-M, 20 nov. 1923, HQ 1021-1-19 partie 1, APC RG 24, vol. 5061
- 21 Robert Leckie, "Flying Conditions in Canada and Class of Work upon which Aircraft will be employed", 11 août 1920, Stedman à Leckie, 20 déc. 1920, Leckie à Stedman, 22 déc. 1920, HQ 1021-1-15 partie 1, *ibid.*, vol. 5059
- 22 *Vickers Ltd* au secrétaire du Conseil de l'Air, 29 déc. 1920, HQ 1021-1-5, *ibid.*; C.F. Andrews, *Vickers, Aircraft since 1908* (New-York 1969), 489-94
- 23 Procès-verbal de Stedman et Leckie, 17 janv. 1921, HQ 1021-1-5, APC RG 24, vol. 5059
- 24 Wilson à *Vickers Ltd*, 3 fév. 1921, *ibid.*
- 25 Wilson au Service aéronautique de la Vickers, 14 fév. 1921, Acland à Wilson, 25 fév. 1921, *Vickers Ltd* à Scott, 19 août 1921, Scott à Caddell, 26 nov. 1921, et Caddell à Scott, 12 déc. 1921, *ibid.*
- 26 E.W. Stedman, *From Boxkite to Jet: the Memoirs of an Aeronautical Engineer* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper No 1; Ottawa 1972), 70
- 27 Stedman CE-M de l'Air, 20 nov. 1923, HQ 1021-1-19 partie 1, APC RG 24, vol. 5061
- 28 Gordon au CE-MG, 4 oct. 1922, HQ 1021-1-15 partie 2, *ibid.*, vol. 5059
- 29 "Canadian Air Force, Conference No. 2", 18 oct. 1922, Gordon au CE-MG, 19 oct. 1922, note de service du CE-MG au ministre, "Canadian Air Force Estimates, 1923-4", 27 oct. 1922, *ibid.*
- 30 C.P. 2417, 20 nov. 1922; Stedman au directeur des marchés, 29 nov. 1922, HQ 1021-1-15 partie 2, APC RG 24, vol. 5059; *Ottawa Car Manufacturing Co* au directeur des marchés, 13 janv. 1923, Stedman au CE-M, 5 fév. 1923, HQ 1021-1-15 partie 3, *ibid.*; vol. 5060
- 31 Stedman au CE-M, 5 et 9 fév. 1923, HQ 1021-1-15 partie 3, APC RG 24, vol. 5060
- 32 Scott au directeur de l'ARC, 19 mars 1923, HQ 1021-1-15 partie 4, *ibid.*
- 33 M. Wright, "Vickers "Viking" V, No 156, Handling Report", 22 déc. 1922, HQ 1021-1-15 partie 3, *ibid.*
- 34 Scott au directeur de l'ARC, 9 mars 1923, *ibid.*
- 35 T.F. Cooper, "Trials and Tribulations of the Ground Crew: Reflections on the 20's and 30's by a Jack of All Trades", *Roundel*, XI, janv.-fév. 1959, 9
- 36 Alex J. Milne, "Pioneer Survey Flights in Northern Manitoba and Saskatchewan", *CAHS Journal*, XXI, hiver 1983, 104

- 37 Stedman au CE-M, 25 oct. 1923, Higgins au directeur, 14 nov. 1923, HQ 1021-1-19 partie 1, APC RG 24, vol. 5061
- 38 Stedman au directeur, 8 oct. et 13 nov. 1923, Stedman au CE-M, 25 et 16 oct. et 20 nov. 1923, Johnson au directeur, 3 nov. 1923, *ibid.*; Chambre des Communes, *Débats*, 11 avr. 1923, 1748-51, 12 avr. 1923, 1774-8, 21 mai 1923, 2970; Hitchins, *Air Board*, 206; Norman Hillmer, “Mackenzie King, Canadian Air Policy, and the Imperial Conference of 1923”, *High Flight*, I, 5, 189-93, 196
- 39 K.M. Molson, “Canadian Vickers Vedette”, *Canadian Aeronautics and Space Aircraft*, X oct. 1964, 253-8; Andrews, *Vickers Aircraft*, 489-90; Wilson à Winterbotham, 28 mai 1926, Archives de Wilson, SHist 76/271, dossier A6
- 40 Stedman, “Specifications for Forestry Survey and Fire Detection Seaplane”, HQ 1021-2-18, APC RG 24, vol. 5075; exemplaire de la spécification C4/24, Stedman au directeur des marchés, 17 avr. 1924, gestionnaire général, *Canadian Vickers Ltd* au directeur des marchés, 7 mai 1924, HQ 1021-1-19 partie 1, *ibid.*, vol. 5061
- 41 Stedman, “Specifications for Forestry Survey and Fire Detection Seaplane”, HQ 1021-2-28 partie 1, APC RG 24, vol. 5075; Molson, “Canadian Vickers Vedette”, 254-5
- 42 Stedman au directeur, 18 sept. 1926, HQ 1021-2-47 partie 1, APC RG 24, vol. 5076; Cowley au secrétaire de l’ARC, 10 nov. 1925, HQ 1021-1-28, *ibid.*, vol. 5065; Hobbs au directeur, 7 nov. 1924, HQ 1021-2-29 partie 1, *ibid.*, vol. 5075
- 43 Hobbs au directeur, 14 mai 1925, HQ 1025-2-29 partie 2, APC RG 24, vol. 5075
- 44 Wait à la *Canadian Vickers Ltd*, 1^{er} oct. 1925, HQ 1021-2-46, *ibid.*, vol. 5076; Tackaberry au commandant de la base de Winnipeg, 7 fév. 1930, HQ 1021-2-47 partie 5, *ibid.*, vol. 5077; Molson, “Canadian Vickers Vedette”, 256
- 45 Scott à Barker, 7 janv. 1925, HQ 1021-2-47 partie 5, APC RG 24, vol. 5077; Scott au CE-M, 19 sept. 1924, HQ 1021-1-19 partie 2, *ibid.*, vol. 5062; Hume au directeur, 15 déc. 1924, HQ 1021-1-19 partie 1, *ibid.*, vol. 5061; Hitchins, *Air Board*, 156
- 46 T.F. Cooper, “Trials and Tribulations”, *Roundel*, XI, janv.-fév. 1959, 10
- 47 Ministère de l’intérieur, Service des Forêts, “Memorandum”, 15 janv. 1923, SHist 75/151
- 48 Ministère de l’intérieur, “Report of the Departmental Committee on Air Operations”, 14 nov. 1924, SHist 75/152
- 49 *Ibid.*; 14 déc. 1926, SHist 75/24; *Report on Civil Aviation, 1924*, 92-103
- 50 B.F. Johnson, “Air Operations and Air Routes in Canada”, exposé au Collège d’état-major de la RAF, 1934, SHist 75/325
- 51 Canada, MDN, *Report on Civil Aviation, 1927* (Ottawa 1928), 43-4
- 52 Canada, MDN, *Report on Civil Aviation, 1931* (Ottawa 1932), 5-62
- 53 Rapports annuels de la base de Winnipeg, 1928-30, Base de Winnipeg, journal d’unité, SHist
- 54 Hitchins, *Air Board*, 228; H.A. Halliday, “Wings over the Wilderness: forestry Patrols and Aerial Surveys”, exposé inédit (1968), SHist 74/279
- 55 Le compte rendu qui précède, ainsi que celui qui suit, sont tirés des rapports annuels de la base de Winnipeg, 1925-6, Base de Winnipeg, journal d’unité, SHist

- 56 Ibid.
- 57 "Memorandum re Ice Patrol on Hudson Straits", 22 janv. 1920, HQ 1008-1-29 partie 1, APC RG 24, vol. 4884; R.A. Logan, "Report of Investigations on Aviation in the Arctic Archipelago carried out during the Summer of 1922", SHist 74/414
- 58 Logan, "Report of Investigations", SHist 74/414
- 59 C.P. 85, 22 janv. 1927. Voir aussi A. Lewis, "Adrift on Ice-Floes: a Story of the Hudson Straits Expedition", SHist 181.001 (D6); Stedman au directeur, 18 fév. 1927, HQ 1008-1-29 partie 1, Lawrence au directeur, 8 mars 1927, HQ 1008-1-29 partie 2, APC RG 24, vol. 4884; T.A. Lawrence, "Report to the Director Civil Government Air Operations, Department of National Defence, on the Hudson Strait Expedition, 1927-8", SHist 73/1018; Entrevue avec T.A. Lawrence, 12 avr. 1973, SHist 73/1411; Entrevue avec Lawrence, juin 1980, dossier biographique de T.A. Lawrence, SHist
- 60 Lawrence, "Report. . . on the Hudson Strait Expedition", SHist 73/1018; entrevue avec Lawrence, juin 1980, dossier biographique de T.A. Lawrence, SHist
- 61 QG de l'ARC, ordres R37, 13 avr. 1927, HQ 1008-1-29 partie 4, Lawrence au commandant de la 1^{re} École de pilotage, Camp Borden, 1^{er} avr. 1927, HQ 1008-1-29 partie 8, APC RG 24, vol. 4885; Lawrence, "Report. . . on the Hudson Strait Expedition", SHist 73/1018
- 62 Entrevue avec Lawrence, juin 1980, dossier biographique de T.A. Lawrence, SHist
- 63 Lawrence, "Report. . . on the Hudson Strait Expedition", SHist 73/1018
- 64 Lewis, "Adrift on Ice-floes", SHist 181.001 (D6)
- 65 Lawrence, "Report. . . on the Hudson Strait Expedition", SHist 73/1018
- 66 Ibid.
- 67 Ibid.
- 68 Lewis, "Adrift on Ice-floes," SHist 181.001 (D6)
- 69 Ibid.
- 70 Ibid.
- 71 Lawrence, "Report. . . on the Hudson Strait Expedition," SHist 73/1018
- 72 Ibid.
- 73 "Aircraft Construction Programme", 16 août 1927, HQ 1021-1-19 partie 2, APC RG 24, vol. 5062
- 74 Ibid.; Hitchins, *Air Board*, 174, 220
- 75 Gordon à l'officier de liaison, Londres, 4 juil. 1929, et réponse du 23 juil. sous-ministre à Field, 17 déc. 1929, HQ 1021-1-19 partie 3, APC RG 24, vol. 5062
- 76 K.M. Molson et H.A. Taylor, *Canadian Aircraft since 1909* (Stittsville, Ont. 1982), 305
- 77 Hitchins, *Air Board*, 242
- 78 Molson et Taylor, *Canadian Aircraft*, 308, 310-11
- 79 Hitchins, *Air Board*, 242
- 80 Dossier biographique de F.J. Mawdesley, SHist; Molson et Taylor, *Canadian Aircraft*, 313
- 81 Molson et Taylor, *Canadian Aircraft*, 104-6; Hitchins, *Air Board*, 254

- 82 Morfee à Bowdery, 1^{er} avr. 1962, dossier biographique, SHist
- 83 J.M. Swaine, "Memorandum on a Proposed Plan for Airplane Dusting on a Spruce Bud Worm Outbreak in Cape Breton Island of Nova Scotia during the Summer of 1927", 20 janv. 1927, HQ 1008-17-2 partie 2, APC RG 24, vol. 4912; William J. McAndrew, "RCAF Crop Dusting in the Early Days," *CAHS Journal*, XXIII, hiver 1985, 106-11
- 84 Voir l'échange de notes de service entre le directeur de l'A.R.C. et le chef de l'État-major en février et au début de mars 1927, dans HQ 1008-17-2 partie 2, APC RG 24, vol. 4912
- 85 Stedman à Mutt-Doland Airplanes, Inc., 4 mars 1927, Coad à Wilson, 25 avril 1927, *ibid.*
- 86 *Report on Civil Aviation, 1927* 64-72
- 87 Bath au directeur, "Report on Use of Keystone Puffer for Dusting the Forests", 28 mars 1928, HQ 1008-17-2 partie 2, APC RG 24, vol. 4912
- 88 D.L. Bailey et F.J. Greaney, "Aeroplane Dusting in Manitoba for the Control of Wheat Stem Rust", *Report on Civil Aviation, 1927*, 73-4
- 89 Les documents de l'ARC sur le Service de la prévention se trouvent dans QC 1008-19-1, PARC 826309; des exemplaires des dossiers pertinents de la GRC se trouvent dans SHist 73/615. Voir aussi D.R. Keane, "Royal Canadian Air Force Assistance to the Royal Canadian Mounted Police, 1927-1939", exposé inédit (1968), SHist 74/35; "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), SHist 74/2; Robin Bassett, "Liquor Smuggling in the Maritimes, 1932-1938", document inédit se trouvant dans les dossiers de l'historien de la GRC; commodore de l'Air W. Clements, "Preventive Operations by the RCAF for the RCMP, 1932-36", *CAHS Journal*, XVII, printemps 1979, 3-10; et Grey à Wilson, 24 mars 1933, archives de Wilson, SHist 76/271, dossier E2
- 90 Johnson au commissaire de la G.R.C., 22 nov. 1933, HQ 1008-19-1, PARC 826309
- 91 Commandant de la division "H" au commissaire de la GRC, 29 janv. 1936, SHist 73/615
- 92 Leckie à Wilson, 8 août 1924, archives de Wilson, SHist 76/271, dossier A12

CHAPITRE 4: VERS LA CRÉATION D'UNE AVIATION MILITAIRE

- 1 F.H. Sykes, *Aviation in Peace and War* (Londres 1922), 100 et 103
- 2 Guilio Douhet, *The Command of the Air*, (trad. vers l'anglais par Dino Ferrari, Washington 1983), 20 et 23
- 3 *Ibid.*, 5 et 213
- 4 "Memorandum by the Chief of the Air Staff for the Chiefs of Staff Subcommittee, on the War Object of an Air Force", 2 mai 1928, dans Charles Webster et Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany, 1939-1945, IV: Annexes and Appendices* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1961), 72
- 5 Douhet, *The Command of the Air*, 179
- 6 J.L. Gordon, "Air Superiority", *Canadian Defence Quarterly*, IV, juil. 1927, 480-2. Voir aussi Gordon "Limitations of Aircraft in Naval Warfare: a Reply to Lieutenant-Commander Ballou", *ibid.*, III, juil. 1926, 413-19

- 7 G.E. Wait, "Aims and Objects: a Study in Doctrines", *Canadian Defence Quarterly*, X, avr. 1933, 349-53
- 8 G.R. Howsam, "Canada's Problem of Air Defence", *ibid.*, VIII, avr. 1931, 356-60
- 9 Entrevue avec Howsam, août 1975, SHist 76/120
- 10 Directeur de l'ARC au CE-MG, 5 août 1927, cité dans James Eayrs, *In Defence of Canada, I: From the Great War to the Great Depression* (Toronto 1964), 216
- 11 F.K. Gobeil, "Siskin Pilot", *CAHS Journal*, XV, printemps 1977, 3-9
- 12 Dossier biographique de E.A. McNab, SHist
- 13 Note de service de McNaughton, 21 déc. 1931 et 29 janv. 1932, HQS 5902 partie 1, APC RG 24, vol. 2740
- 14 Sir Maurice Hankey, "Impressions of Canadian Defence Policy – December 1934", PRO, Cab 63/81. Voir aussi R.A. Preston, *The Defence of the Undefended Border: Planning for War in North America, 1867-1939* (Montréal 1977)
- 15 MDN, "Geneva Disarmament Conference: Analysis of Draft Convention and Summary of Discussion before Preparatory Commission", 1931-3, SHist 73/664; Donald Clarke Story, "The Foreign Policy of the government of R.B. Bennett: Canada and the League of Nations, 1930-1935" (thèse de doctorat, Université de Toronto, 1971)
- 16 Gordon au CE-M, 11 mai 1933, 045-4 partie 1, PARC 826453
- 17 Sous-ministre au ministre, 2 mars 1932, 895-1 partie 1, PARC 829217
- 18 Walsh à Gordon, "Memorandum – Peace Organization and Establishment of the RCAF Considered Necessary to Meet Minimum Requirements for National Defence", 18 juil. 1932, SHist 76/46
- 19 *Ibid.*
- 20 Note de service de McNaughton, 29 janv. 1932, HQS 5902 partie 1, APC RG 24, vol. 2740
- 21 Walsh, "Memorandum", SHist 76/46
- 22 Hankey, "Impressions", PRO, Cab 63/81
- 23 "Minutes of a Special Meeting of the Joint Staff Committee", 8 août 1929, PARC 266198
- 24 Matthews à McNaughton, 19 fév. 1932, cité dans Eayrs, *In Defence of Canada, I*, 290
- 25 Cité dans *ibid.*, 274-5
- 26 *Ibid.*
- 27 *Ibid.*
- 28 Officier supérieur de l'Air (OSA) au sous-ministre, 7 juil. 1938, archives de I.A. Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, X-47. Voir aussi sous-ministre au Haut-Commissaire du Canada à Londres, HQ 1021-1-19, APC RG 24, vol. 5062
- 29 McNaughton, "The Defence of Canada," 28 mai 1935, SHist 74/256, vol. 1
- 30 *Ibid.*
- 31 *Ibid.*
- 32 "Hearing before the Committee on Military Affairs, House of Representatives, 74th Congress, First Session on H.R. 6621 and H.R. 4130. Air Defence Bases; to Authorize the Selection, Construction, Installation and Modification of Permanent Stations and Depots for the Army, Air Corps, and Frontier Air-Defence

- Bases generally. February 11, 12, 13, 1935", dossier SAO, SHist 74/256, vol. 2.
 Voir aussi William J. McAndrew, "Canadian Defence Planning between the Wars: the Royal Canadian Air Force Comes of Age", *Aerospace Historian*, XXIX, 2, été/juin 1982, 81-9; et John F. Shiner, *Foulois and the U.S. Army Air Corps, 1931-1935* (Washington 1983), 252
- 33 "Report of Inspection of Brig General Wm. Mitchell, Assistant Chief of Air Service during Winter-1923", s.d., SHist 82/982
 - 34 "Hearings before the Committee on Military Affairs", 72, SHist 74/256, vol. 2
 - 35 Ibid., 51-6
 - 36 Ibid., 17, 22
 - 37 Lettres des Affaires extérieures dans APC RG 25 G 1, vol. 1746, dossier 408
 - 38 "Note, from a Canadian Aspect, on a Report of the Hearings before the Committee on Military Affairs, House of Representatives, on H.R. 7022, 14 May 1935", SHist 74/256, vol. 2
 - 39 *Ottawa Evening Citizen*, 30 avril 1935
 - 40 H.H. Arnold, *Global Mission* (New-York 1949), 145-7; Ray H. Crone, "The Bombers are Coming", *CAHS Journal*, XVII, printemps 1979, 24-30; James N. Eastman, jr, "The Development of Big Bombers", *Aerospace Historian*, SSV, hiver, déc. 1978, 211-19
 - 41 "Appreciation of Canada's Obligations with Respect to the Maintenance of Neutrality in Event of War between the United States of America and Japan", 14 oct. 1936, 13-14, SHist 74/256, vol. 2
 - 42 "Conversations of Defence Questions", 25 janv. 1938, SHist 112.3M2009 (D22). Voir aussi C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements: les politiques de guerre du Canada, 1939-1945* (Ottawa 1970), 95-8
 - 43 M.A. Pope, *Soldiers and Politicians: the Memoirs of Lt.-Gen. Maurice A. Pope* (Toronto 1962), 91
 - 44 "The Co-ordination of Canadian Defence", 28 sept. 1935, 3, SHist 74/256, vol. 1
 - 45 "Canada's Present Defence Policy", juil. 1938, SHist 181.002 (D107)
 - 46 Chambre des Communes, *Débats*, 19 fév. 1937, 1050-1
 - 47 Journal de King, 25 août 1936, Archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 13
 - 48 H.B. Neatby, *William Lyon Mackenzie King, III: 1932-1939: the Prism of Unity* (Toronto 1976), 170-85
 - 49 Ibid., 180
 - 50 Journal de King, 26 août 1936, APC MG 26 J 13
 - 51 Ibid., 23 oct. 1936
 - 52 C.P. Stacey, *Canada and the Age of Conflict: a History of Canadian External Policies, II: 1921-1948, The Mackenzie King Era* (Toronto 1981), 201
 - 53 Journal de King, 24 nov. 1936, APC MG 26 J 13
 - 54 Procès-verbal du Comité d'état-major interarmées, 27 juil. 1936, SHist 193.009 (D53)
 - 55 James Eyars, *In Defence of Canada, II: Appeasement and Rearmament* (Toronto 1965), 138
 - 56 Journal de King, 26 nov. 1936, APC MG 26 J 13
 - 57 C.P. Stacey, *Six années de guerre: l'armée au Canada, en Grande-Bretagne et dans le Pacifique* (Histoire officielle de l'Armée canadienne dans la Seconde Guerre mondiale, I; Ottawa 1955), 11-12

- 58 Chambre des Communes, *Débats*, 15 fév. 1937, 893, 896
- 59 Ibid., 19 fév. 1938, 1050
- 60 C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 71
- 61 Pope, *Soldiers and Politicians*, 124
- 62 CE-M au ministre, 14 sept. 1923, SHist 76/37; William McAndrew, “From Integration to Separation: the RCAF Evolution to Independence”, *Revue internationale d'histoire militaire*, n° 54, 1982, 131-58
- 63 Quartier-maître général (QMG) au CE-MG, 11 juil. 1935, SHist 76/37
- 64 QMG au CE-MG, 15 janv. 1936, avec note du CE-MG, *ibid.*
- 65 “An Outline of a Plan recommended an Basis for a General Scheme of Mobilization”, et réponses de Walsh du 13 et du 18 mars 1935, HQC 1050-71, APC RG 24, vol. 2500
- 66 OSA au CE-MG, 27 août 1935, HQ 895-1, partie 1, PARC 829218
- 67 Ibid.
- 68 AG au Cmdt du DM n° 4, 16 nov. 1935, SHist 76/37
- 69 OSA au ministre, 19 sept. 1938, HQC 7674, APC RG 24, bobine de microfilms C5103
- 70 Ibid.
- 71 AG au sous-ministre, 29 avr. 1936, avec notes du CE-MG, du QMG et du maître-général de l'artillerie, HQ 650-77-1, APC RG 24, vol. 6541. Pour ce qui est du Conseil de la Défense, voir Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 67-8
- 72 CE-M de la Marine au sous-ministre, 22 mai 1936, HQ 650-77-1, APC RG 24, vol. 6541
- 73 OSA au sous-ministre, 27 mai 1936, *ibid.*
- 74 CE-MG au ministre, 9 juil. 1936, SHist 112.1 (D77); PC 1742, 17 juil. 1936
- 75 OSA au CE-MG, exemplaire dans SHist 76/37
- 76 Note du CE-MG, *ibid.*
- 77 “Memorandum on a Canadian Organization for the Higher Direction of National Defence”, document ébauché par les lieutenants-colonels M.A. Pope et H.D.G. Crerar, 8 mars 1937, HQS 5199K, APC RG 24, vol. 2697
- 78 Croil au président du Comité d'état-major interarmés, s.d., *ibid.*
- 79 Ibid.
- 80 Note de service au ministre, 1^{er} juin 1937, SHist 112.3M2 (D511)
- 81 OSA au CE-MA, 27 août 1935, et au sous-ministre, 3 nov. 1937, cité dans “Western Air Command”, exposé inédit, 1945, SHist 74/3, vol. 1
- 82 Les réunions furent tenues les 16 fév., 5 mars et 21 juil. 1938, *ibid.*
- 83 L'ordre général n° 30 du 15 mars 1938 autorisa la création de la Région aérienne de l'Ouest (RAO). Voir OSA au Cmdt de la RAO, 21 juil. 1938, exemplaire dans *ibid.*
- 84 “Minutes of Meeting of Defence Council, 12 September 1938”, archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 32, X-52
- 85 Ibid.
- 86 OSA au sous-ministre par l'entremise du CE-MG, 21 sept. 1938, avec, en annexe, projet d'ordre général, exemplaire dans 045-4 partie 1, PARC 826453
- 87 Projet approuvé de l'ordre général de l'Aviation n° 2, dans QG 895-1 partie 1,

- PARC 829218. L'OGA n° 1, diffusé en même temps, autorisait l'ARC à publier des ordres généraux.
- 88 Exemple dans *ibid.*
- 89 Note de service du Comité d'état-major interarmées, 13 déc. 1938, *ibid.*
- 90 OSA au CE-MG, "The Direct Defence of Canada Considered from an Air Force Aspect", 22 avr. 1937, SHist 74/256, vol. 1
- 91 OSA au sous-ministre, 16 sept. 1938, avec note de service annexée, SHist 76/40
- 92 "The Direct Defence of Canada Considered from an Air Force Aspect", SHist 74/256, vol. 1
- 93 Officier supérieur de l'Air au ministre, 2 déc. 1938, Archives de F.S. McGill, SHist 74/628, dossier A4
- 94 *Ibid.*
- 95 "The Direct Defence of Canada Considered from an Air Force Aspect", SHist 74/256, vol. 1
- 96 OSA au ministre, 2 déc. 1938, Archives de McGill, SHist 74/628, dossier A4
- 97 "Wapitis", 9 mai 1973, dossier biographique de C.R. Dunlap, SHist
- 98 Carl Vincent, *The Blackburn Shark* (Canada's Wings, I; Stittsville, Ont. 1974); K.M. Molson et H.A. Taylor, *Canadian Aircraft since 1909* (Stittsville, Ont. 1982), 109-10
- 99 Molson et Taylor, *Canadian Aircraft*, 438-41
- 100 *Ibid.*, 102-6, 449-54; officier de l'état-major de l'Air à l'OSA, 17 janv. 1939, SHist 76/198
- 101 OSA au ministre, 7 oct. 1938, Archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, X-47
- 102 Procès-verbal du Comité d'état-major interarmées, 15 sept. 1938, SHist 193.009 (D53); "Canadian Defence Requirements", 15 juil. 1938, Archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 29, X-4
- 103 Procès-verbal du Comité d'État-major interarmées, 13, 15, 17 et 29 sept., 1^{er} et 6 oct. 1938, SHist 193.009 (D53)
- 104 OSA au ministre, 7 oct. 1938, Archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, X-47
- 105 Stedman, notes en prévision du mardi 29 sep. 1938, dans "Daily Diary, 1st Air Mission to the United States re: Purchase of Military Aircraft", SHist 78/477
- 106 *Ibid.*; OSA au ministre, 7 oct. 1938, Archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, X-47
- 107 Croil à Stedman, 29 sept. 1938, SHist 78/477
- 108 Breadner (à l'intention de l'OSA) au ministre, 26 janv. 1939, Archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 32, X-52A. Voir aussi Croil à Pirie, 2 juin 1939, Archives de G.M. Croil, SHist 79/104, dossier C.
- 109 Secrétaire d'État à l'Air, "Creation of a War Potential for Aircraft Production in Canada; C.P. 224 (38)", 13 oct. 1938, PRO Cab 21/671
- 110 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 82-5, 105-7; H. Duncan Hall, *North America Supply* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1955), 24-37; journal de King, 16 mai 1938, APC MG 26 J 13
- 111 Bell-Irving à Curtis, 8 mars 1939, SHist 76/122. Voir aussi PC 1903, 10 août 1938

- 112 Voir, par exemple, Bell-Irving à Curtis, 13 fév. 1939, McGill à Bell-Irving, 20 juil. 1939, SHist 76/122, et McGill à Bishop, 12 déc. 1938, archives de McGill, SHist 74/628, dossier A2
- 113 Entrevue avec Slemon, 26 sep. 1976, dossier biographique de Slemon, SHist
- 114 Croil au Cmdt du DM n° 10, 15 août 1935, QG 898-1-113, APC RG 24, vol. 3505
- 115 “Royal Canadian Air Force Officers – Permanent Who are Qualified in Specialist Duties”, s.d., SHist 74/256, vol. 2
- 116 F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper N° 2; Ottawa 1972), 267, 282, 337, 366
- 117 Rapport de Sampson sur la période du 1^{er} sept. au 1^{er} nov. 1937, QG 1004-3-33-3, APC RG 24, vol. 3568
- 118 Ibid., sept.-déc. 1937 et mars-sept. 1938; dossier biographique de Sampson, SHist
- 119 Rapports de Lewis, 12 mai 1936, QG 1004-3-33, APC RG 24, vol. 3567; et 9 mars 1937, QG 1004-3-33-1, ibid., vol. 3568
- 120 Rapport de Lewis, 9 mars 1937, QG 1004-3-33-1, APC RG 24, vol. 3568; 3^e Escadron, rapport annuel de 1938, QG 2019-3-29, ibid., vol. 3572
- 121 Croil à l’officier de liaison, 27 sept. 1937, QG 1004-3-33-3, APC RG 24, vol. 3568. Voir aussi dossier biographique de M.M. Hendricks, SHist.
- 122 H.R. Allen, *The Legacy of Lord Trenchard* (London 1972), 201
- 123 H.J. Parkam et E.M. Belfield, *Unarmed into Battle* (Winchester 1956), 9
- 124 Shelford Bidwell et Dominick Graham, *Fire-Power: British Army Weapons and Theories of War, 1904-1945* (Londres 1982), 260-75
- 125 Les rapports de McNab se trouvent dans QG 1044-3-33-2, APC RG 24, vol. 3568, exemplaires dans SHist 75/360
- 126 OSA au sous-ministre, 16 sept. 1938, et note de service annexée, SHist 76/40; R.S. Reid, “The Development of the Royal Canadian Air Force as a Military Service during the 1930s”, exposé inédit, fév. 1970, SHist 74/34
- 127 CE-MA, “Development of the RCAF – Bulletin N° 4”, 30 mars 1939, Bulletin n° 6, 29 mai 1939, SHist 181.009 (D2); Hitchins, *Air Board*, 364
- 128 Voir dossier biographique M.M. Hendricks, SHist.
- 129 Le manuel d’instruction de base de la RAF, l’“*Air Publication 847*”, fut publié en décembre 1928. Voir aussi la collection de programmes dans SHist 181.006 (D524-540): “Bombing Syllabus for 1938”, “Air Firing Syllabus for 1938”, et “Training Syllabus for Pilots of Army Cooperation Squadrons”
- 130 MDN, *Report, 1938* (Ottawa 1939), 96-102. Voir aussi les dossier d’entraînement dans SHist 181.006 (D530-534) sur les 1^{er} (C), 2^e (CA), 3^e (B), 4^e (hydravions à coque) et 4^e (RG) Escadrons
- 131 7^e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-7-29, APC RG 24, vol. 3572
- 132 8^e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-8-29, ibid.
- 133 3^e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-2-29, ibid.
- 134 2^e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-2-21, ibid.
- 135 Voir les rapports trimestriels du 2^e Escadron, dans ibid.

- 136 Hitchins, *Air Board*, 380-1; commandant de la RAO au secrétaire du MDN, 4 mars 1939, exemplaire dans archives de McGill, SHist 74/628, dossier A18
- 137 CE-MA, "Development of the RCAF – Bulletin N° 8," 31 juil. 1939, SHist 181.009 (D2)
- 138 Hitchins, *Air Board*, 381
- 139 "Joint Staff Committee Plan for the Defence of Canada", 27 juin 1938, app. IV, SHist 181.004 (D39)
- 140 E.W. Stedman, *From Boxkite to Jet: the Memoirs of an Aeronautical Engineer* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper N° 1; Ottawa 1972), 171
- 141 Décret 2500, 2 sept. 1939; décret 2511, 3 sept. 1939; décret 2532, 5 sep. 1939; ordres généraux de l'aviation n° 43 et 45, 1939; officier de l'état-major de l'Air au CE-MA, 12 sept. 1939, SHist 181.009 (D2)

CHAPITRE 5: LES ORIGINES

- 1 S.F. Wise, *Les aviateurs*, xi, 117, 593, 634
- 2 Journal de King, 20 oct. 1923, archives de W.L.M. King, APC KG 26 J 13. Voir aussi Norman Hillmer, "Mackenzie King, Canadian Air Policy, and the Imperial conference of 1923", *High Flight*, I, 5, 190
- 3 Conférence impériale de 1923, 10^e réunion des délégués principaux, 19 oct. 1923, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 82, dossier "Imperial Conference, 1923," C 62784
- 4 Heakes, "Liaison Notes", 8 fév. 1939, archives de Heakes, SHist 77/51
- 5 Cité dans Heakes, "Canadianization", s.d., *ibid.*
- 6 J.A. Wilson, *Development of Aviation in Canada, 1879-1948* (Ottawa, s.d.), 59. Voir aussi secrétaire des dominions au gouverneur-général, 19 mars 1927, joint à télégramme, PRO DO 114/13
- 7 "Report of the Chief of the General Staff on the Imperial Conference 1930", 2 déc. 1930, SHist 112.1 (D142)
- 8 F.J. Hatch, "The British Commonwealth Air Training Plan, 1939-1945" (thèse de doctorat, Université d'Ottawa, 1969), 22; secrétaire des dominions au gouverneur général, 19 mars 1927, PRO DO 114/13; C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements: les politiques de guerre du Canada, 1939-1945* (Ottawa 1970), 81; *Dominions Office* au gouvernement du Canada, 22 oct. 1929, PRO DO 114/13
- 9 Grandy au secrétaire du MDN, 22 oct. 1931, SHist 78/502
- 10 Lawrence au secrétaire du MDN, 4 août 1932, et résumé des dossiers relatifs aux brevets de la RAF, *ibid.*
- 11 Canada, MDN, *Report of the Department of National Defence, 1933* (Ottawa 1934), 47; 1934 (Ottawa 1934), 82
- 12 "Note of a Meeting held at the Dominions Office on the 25th March, 1936", PRO DO 35/174
- 13 Thomas au gouvernement du Canada, 3 nov. 1934, PRO DO 114/52; sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures des dominions, no 154, 5 juin 1935,

- Alex I. Inglis (éd.), *Documents on Canadian External Relations* (DCER), V: 1931-1935 (Ottawa 1973), 100-1
- 14 Secrétaire des dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, no 486, 28 nov. 1935, PRO DO 114/60, imprimé dans DCER, V, 104-5; note de service de Christie, "Canadian Defence Commitments", 3 mars 1936, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243 partie 1 (II-B-84); note de service de l'*Air Ministry*, "Training in Canada of Pilots for the Royal Air Force, Revised Proposals", 5 nov. 1938, PRO, Air 20/331
- 15 Secrétaire des dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, n° 486, 28 nov. 1935, PRO DO 114/60, DCER, V, 105
- 16 Note de service, "Canadian Defence Commitments; Canadian Government Cooperation in Recruiting Canadians for Royal Air Force", 5 mai 1936, joint à document de Christie à Skelton, 5 mai 1936, John A. Munro (éd.), DCER, VI: 1936-1939 (Ottawa 1972), 173-5
- 17 Massey à Skelton, 27 mars 1936, *ibid.*, 173
- 18 "Canadian Defence Commitments", 5 mai 1936, *ibid.*, 174-5
- 19 Christie à Skelton, 5 mai 1936, *ibid.*, 173
- 20 Note de service de Leckie (mai 1936), note de service de Tedder, 23 mai 1936, "A Background to History", *Roundel*, II, déc. 1949, 14-15
- 21 Note de service de Tedder (mars 1936), dossier biographique de Ian Mackenzie, SHist; Mackenzie à King, 4 sept. 1936, archives de King, APC MG 26 J 1, vol. 220, 189790; Norman Hillmer, "Defence and Ideology, the Anglo-Canadian Military 'Alliance' in the 1930s", *International Journal*, été 1978, 604-5
- 22 Mackenzie à King, 4 sept. 1936, archives de King, APC MG 26 J 1, vol. 220, 189790
- 23 Note de service de Pickering, 11 sept. 1936, *ibid.*, séries J 4, vol. 151, dossier F1274, C109341
- 24 Notes de service du Comité d'état-major interarmées, 6 et 9 mai 1937, *ibid.*, vol. 178, dossier F1641, C126700-2, et C126729-31; James Eayrs, *In Defence of Canada, II: Appeasement and Rearmament* (Toronto 1965), 92
- 25 Secrétaire aux dominions, note de service, "Canadian Co-operation in Defence", 3 juin 1936, PRO DO 35/174
- 26 Note de Batterbee, 3 juin 1936, *ibid.*
- 27 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au secrétaire aux dominions, 25 mars 1937, DCER, VI, 179-80. Voir aussi PRO DO 114/78, et Breadner au Cmdt du DM n° 2, 23 juin 1937, SHist 78/502
- 28 Secrétaire aux dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 2 avr. 1937, DCER, VI, 192. Voir aussi PRO DO 114/78
- 29 Secrétaire d'État intérimaire aux Affaires extérieures à Massey, 21 mai 1937; Massey au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 21 juin 1937, DCER, VI, 195-6, 203-4
- 30 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 82; Massey au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 23 nov. 1937, DCER, VI, 204
- 31 Gouvernement du Canada au Dominions Office, 21 déc. 1937, PRO DO 113/78
- 32 Skelton à King, "Recruitment of Canadians for U.K. Air Force (Short Service Commissions)", 19 mars 1938, DCER, VI, 204-5

- 33 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux dominions, 22 mars 1938, *ibid.*, 205
- 34 Canada, MDN, *Report of the Department of National Defence, 1939* (Ottawa 1939), 108-9
- 35 F.J. Hatch, *Le Canada, aérodrome de la démocratie – Le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945*, (MDN, SHist, monographie n° 1; Ottawa, 1983), 5. Voir aussi SHist 181.005 (D270), qui dresse la liste de 446 officiers canadiens et de 441 aviateurs.
- 36 Charles Webster et Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany, 1939-1945, I: Preparation* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1961), 109
- 37 Note de service de Leckie (mai 1936), "A Background to History", *Roundel*, II, déc. 1949, 15
- 38 Procès-verbal du Cabinet, 30 mars 1938, PRO Cab 23/93
- 39 Procès-verbal du Cabinet, 29 juin 1938, PRO Cab 23/94
- 40 Dominions Office à Floud, 13 mai 1938, PRO DO 114/85
- 41 Note de service de King, 13 (sic) mai 1938, DCER, VI, 206-8
- 42 Floud au Dominions Office, 16 mai 1938, PRO DO 127/28
- 43 Note de service de King, 13 (sic) mai 1938, DCER, VI, 206-8
- 44 *Ibid.*; journal de King, 16 mai 1938, APC MG 26 J 13. Voir aussi Street, "Training of RAF Pilots in Canada", 11 nov. 1938, PRO Prem 1/397
- 45 Floud au Dominions Office, 16 mai 1938, PRO DO 114/85
- 46 *Ibid.*
- 47 Procès-verbal du Cabinet, 29 juin 1938, PRO Cab 23/94
- 48 Dominions Office à Floud, 18 mai 1938, PRO DO 127/28
- 49 Floud au Dominions Office, 18 mai 1938, *ibid.*
- 50 Batterbee à Floud, 20 mai 1938, PRO DO 127/30
- 51 Note du Dominions Office, 29 nov. 1938, PRO DO 127/34
- 52 Note de service de King, 13 (sic) mai 1938, DCER, VI, 206-8. Voir aussi Floud à King, 24 juin 1938, PRO DO 127/31
- 53 Journal de King, 15 juin 1938, APC MG 26 J 13; Canada, Parlement, Sénat, *Débats*, juin 1938, 502-3, 520-1
- 54 DCER, VI, 211-19; Floud au Dominions Office, 24 juin 1938, PRO DO 35/547
- 55 Journal de King, 24 juin 1938, APC MG 26 J 13
- 56 *Ibid.*, 27 juin 1938. Voir aussi note de service de Skelton, 2 juil. 1938, DCER, VI, 217-18
- 57 Journal de King, 1^{er} juil. 1938, APC MG 26 J 13
- 58 *Ibid.*
- 59 Chambre des Communes, *Débats*, 1^{er} juil. 1938, 4527, 4529. Voir aussi l'exemplaire de la note de service de Christie, "The Imperial-Flying School-in-Canada Idea," 19 juin 1938, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 151, dossier F1274
- 60 Floud au *Dominions Office*, 5 juil. 1938, PRO DO 14/85. Voir aussi "RAF Scheme – Introductory Note," s.d., archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, dossier X-41
- 61 Cité dans la note de service (de Christie), "Air Force Training Schools Question",

- 12 août 1938, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243 partie 1 (II-B-84); Floud à King, 7 juil. 1938, DCER, VI, 218-19
- 62 Note de service de Street, 11 nov. 1938, PRO Prem 1/397. Voir aussi note du Dominions Office, 29 nov. 1938, PRO DO 127/34
- 63 Note de service de Skelton, "Training of Air Pilots," 11 août 1938, DCER, VI, 219-20
- 64 Ibid.
- 65 King à Floud (ébauche), 15 août 1938, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243 partie 1 (II-B-84)
- 66 Croil au sous-ministre, "Training Scheme of Pilots for the RAF", 19 juil. 1938, SHist 76/144
- 67 LaFlèche à Skelton, 8 août 1938, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243, vol. 1 (II-B-84)
- 68 Journal de King, 9 août 1938, APC MG 26 J 13
- 69 Floud à King, 3 sepp. 1938, DCER, VI, 222-3. Voir note de service de King, "Re: U.K. Training Scheme," 5 sept. 1938, *ibid.*, 223-4. Pour ce qui est du rapport proprement dit, voir "Summary of Plan for Training of Pilots for Royal Air Force in Canada", 2 sept. 1938, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243 partie 1 (II-B-84), et PRO Air 20/434
- 70 Note de service, "Training of RAF Pilots in Canada", 11 nov. 1938, PRO Prem 1/397; King à Floud, 6 sept. 1938, note de service de Skelton, "Training of Air Pilots," 9 sept. 1938, DCER, VI, 225-7
- 71 Note de service de Skelton, "Training of Air Pilots", 9 sept. 1938, DCER, VI, 226-7
- 72 Note de service de Christie, "Canadian Air Force Program", 5 sept. 1938, APC RG 25 D 1, vol. 755, dossier 243 partie 1 (II-B-84)
- 73 Note de service de Croil au ministre, 15 sept. 1938, SHist 76/40
- 74 Note de service du MDN, "RAF Scheme: Introductory Note", s.d., archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, dossier JX-41
- 75 Note de service de Street, "Training of RAF Pilots in Canada", 11 nov. 1938, PRO Prem 1/397
- 76 Note du Dominions Office, 29 nov. 1938, PRO DO 127/34
- 77 Webster et Frankland, *The Strategic Air Offensive against Germany*, I, 110
- 78 Campbell à King, 9 déc. 1938, et note de service annexée, PRO DO 114/85, imprimé dans DCER, VI, 228-30
- 79 Journal de King, 15 déc. 1938, APC MG 26 J 13
- 80 Ibid., 15 et 16 déc. 1938
- 81 King à Campbell, 31 déc. 1938, Campbell à King, 10 janv. 1939, DCER, VI, 230-2, 233-4
- 82 W.K. Stevenson, "The Origins of the British Commonwealth Air Training Scheme from 1923 to December 1939" (thèse de doctorat, Birkbeck College, 1980), 172-3; Croil au sous-ministre, 5 et 19 juil. 1938, SHist 76/144; Chambre des Communes, *Débats*, 26 avr. 1939, 3258-9; LaFlèche à Campbell, 11 avr. 1939, SHist 78/483. Pour ce qui est des négociations qui ont mené à l'accord, voir ce dossier et la note de service du MDN, "RAF Scheme: Introductory Note", s.d., archives de Mackenzie, APC MG 27 III B 5, vol. 31, dossier X-41

- 83 *Air Ministry*, "Memorandum on the Possibility of Increasing Training in Canada for the Royal Air Force", 2 sept. 1939, PRO Air 2/3206
- 84 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au Secrétaire aux dominions, 3 sept. 1939, Secrétaire aux dominions au Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 6 sept. 1939, Haut-Commissaire du Royaume-Uni au Sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 6 sept. 1939, Campbell à Skelton, et, en annexe, 6 sept. 1939, DCER, VI, 1287-8 et 1301-5
- 85 Note de service de Croil au ministre, 10 sept. 1939, 5199-5 partie I, PARC; Mackenzie à Skelton, 10 sept. 1939, DCER, VI, 1314; King à Campbell, 12 sept. 1939, cité dans Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 18
- 86 "Minutes of a Meeting. . . on September 10th, 1939, to Discuss Flying Training Expansion", PRO Air 20/331
- 87 Note de service de Croil au ministre, 15 sept. 1939, 5199-5 partie I, PARC; journal de King, 18 sept. 1939, APC MG 26 J 13; Comité des chefs d'état-major, "Action by the Armed Forces of Canada", 17 sept. 1939, App. C, SHist 112.3M2009 (D36)
- 88 PRO DO 121/6; journal de Vincent Massey, 23 sept. 1939, Massey College, Université de Toronto; Vincent Massey, *What's Past in Prologue: the Memoirs of the Right Honourable Vincent Massey*, C.H. (Toronto 1963), 303-6; Earl of Avon, *The Eden Memoirs: the Reckoning* (Londres 1965), 70; Cecil Edwards, *Bruce of Melbourne: Man of Two Worlds* (Londres 1965), 257-8, 278-80; Paul Hasluck, *the Government and the People, 1939-1941* (Canberra 1952), 70
- 89 "Note of Meeting on. . . Dominion Training Scheme", 22 sept. 1939, "Notes of a Meeting. . ." 4 oct. 1939, PRO Air 2/3206; "Notes of a Special Meeting. . .", 23 sept. 1939, PRO Air 20/333; journal de Massey, 25, 29 sept. 1939; secrétaire aux dominions à Chamberlain, 25 sept. 1939, PRO Prem 1/397
- 90 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 19
- 91 Journal de Massey, 23 et 25 sept. 1939. King n'eut connaissance du rôle joué par Massey qu'en 1946, lorsque Anthony Eden en fit mention dans un article de journal. King nota dans son journal: "Ce qui est scandaleux c'est que Massey, en tant que représentant du gouvernement n'aurait pas dû, en premier lieu, le proposer au gouvernement d'ici". Journal de King, 9 mars 1946, APC MG 26 J 13. Voir aussi Norman Hillmer, "Vincent Massey and the Origins of the British Commonwealth Air Training Plan," *Canadian Defense Quarterly*, 16, 4 (printemps 1987) 49-56
- 92 J.L. Granatstein, *Canada's War: the Politics of the Mackenzie King Government, 1939-1945* (Toronto 1975), 59
- 93 Journal de King, 27 sept. 1939, APC MG 26 J 13
- 94 King à Chamberlain, 28 sept. 1939, David R. Murray, (éd.), DCER, VII: 1939-1941, Part 1 (Ottawa 1974), 556-7
- 95 "Minutes of Emergency Council (Committee on General Policy) of Cabinet", 28 sept. 1939, *ibid.*, 552-5
- 96 Skelton à King, note de service, "Air Training Scheme", 29 sept. 1939, *ibid.*, 557-9
- 97 "Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet", 28 sept. 1939, *ibid.*, 554
- 98 Skelton au haut-commissaire du Royaume-Uni, 8 oct. 1939, "Memorandum by USSEA", 8 oct. 1939, *ibid.*, 569

- 99 Procès-verbal du Cabinet de guerre, 10 oct. 1939, PRO Cab 65/1
- 100 Campbell à Skelton, 9 oct. 1939, Skelton à Campbell, 9 oct. 1939, note de service de Skelton, 10 oct. 1939, DCER, VII, 574-8
- 101 Procès-verbal du Cabinet de guerre, 10 oct. 1939, PRO Cab 65/1
- 102 "Air Training Statement", 10 oct. 1939, DCER, VII, 577-8
- 103 "The War Finance of Canada", s.d., exemplaire dans PRO T 160/1340. Voir aussi Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 12
- 104 Cité dans Granatstein, *Canada's War*, 62. Voir aussi Hector Mackenzie, "Mutual Assistance: the Finance of British Requirements in Canada during the Second World War" (thèse de doctorat, Université de Oxford, 1981), chap. 2; et "Note of a meeting held in the Secretary of State's room at 6:30 p.m. on Tuesday, September 26th, to discuss the co-ordination of United Kingdom purchases and financial requirements in Canada", PRO DO 35/1069
- 105 Harold Balfour, *Wings over Westminster* (Londres 1973), 114
- 106 "Memorandum from Chairman, Air Mission of Great Britain to Prime Minister", 13 oct. 1939, DCER, VII, 580-1. Voir aussi le rapport de Riverdale au ministre de l'Air, 19 oct. 1939, PRO Air 20/338
- 107 Stedman, "The British Commonwealth Air Training Plan", 2, SHist 80/412
- 108 Ibid., 4
- 109 Secrétaire aux dominions au haut-commissaire du R.-U., 27 oct. 1939, PRO DO 35/1028
- 110 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire aux dominions, 1^{er} nov. 1939, *ibid.*
- 111 Gilbert, "Dominion Air Training Scheme", 28 oct. 1939, PRO T 160/987
- 112 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire aux dominions, 24 oct. 1939, PRO DO 35/1028
- 113 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire aux dominions, 27 oct. 1939, PRO T 160/987
- 114 Campbell à Machtig, 19 oct. 1939, PRO DO 35/1028
- 115 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire d'État aux Affaires des dominions, 24 oct. 1939, *ibid.*
- 116 Gilbert, "Dominion Air Training School", 28 oct. 1939, PRO T 160/987; note de Simon, 30 oct. 1939, *ibid.*; procès-verbal du Cabinet de guerre, WM65(39), PRO Cab 65/1
- 117 "Revised Record of an Informal Meeting held on 25th October, 1939. . . to discuss arrangements for British and French purchases in Canada", s.d., PRO DO 35/1028
- 118 Street à Machtig, 27 oct. 1939, *ibid.*
- 119 Riverdale à Wood, 19 oct. 1939, PRO Air 20/338
- 120 Riverdale à Wood, 6 nov. 1939, *ibid.*
- 121 Note de service du sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures au premier ministre, 1^{er} nov. 1939, DCER, VII, 592. Voir aussi Eayrs, *In Defence of Canada*, II, 108; Arnold Heeney, *The Things that are Caesar's* (Toronto 1972), 61; et Dexter à Ferguson, 7 nov. 1939, archives de J.W. Dafoe, APC MG 30 K 45, vol. 11
- 122 Journal de King, 17 oct. 1939, APC MG 26 J 13
- 123 Mission aérienne du R.-U., "Notes of meeting on 31 October with members of the Canadian War Cabinet", SHist 181.009 (D786); "Minutes of Emergency

- Council (Committee on General Policy) of Cabinet,” 31 oct. 1939, DCER, VII, 586-91
- 124 J.W. Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I: 1939-1944 (Toronto 1960), 42-3
- 125 “Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet”, 31 oct. 1939, secrétaire d’État aux Affaires extérieures au secrétaire aux dominions, 3 nov. 1939, DCER, VII, 590, 598
- 126 Riverdale à Wood, 30 nov. 1939, PRO Air 20/338; Riverdale, “Office Memorandum”, s.d., PRO Air 8/280
- 127 “Memorandum for United Kingdom Mission presented on behalf of Australian Mission and submitted to Canadian sub-committee on 22 November 1939”, exemplaire dans SHist 181.009 (D786); “Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet”, 14 nov. 1939, “Memorandum by Prime Minister”, 25 nov. 1939, DCER, VII, 604-7, 612-18
- 128 Les estimations de Stedman figurent dans SHist 80/462. Voir aussi Riverdale à Wood, 30 nov. 1939, PRO Air 20/338, qui compte erronément deux fois une partie de la contribution du R.-U.
- 129 “Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet”, 27 nov. 1939, DCER, VII, 623-7; Granatstein, *Canada’s War*, 65; Mackenzie, “Mutual Assistance”, chap. 2; Phillips, “Note of Interview with Graham Towers, 1 December 1939”, PRO T 160/1340
- 130 “Memorandum by Prime Minister”, 25 nov. 1939, DCER, VII, 612-18
- 131 “Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet”, 27 nov. 1939, *ibid.*, 623-7
- 132 Procès-verbal du Cabinet de guerre, WM94(39) et WM96(39), PRO Cab 65/2. Voir aussi Gilbert, “The Finance of the Dominion Air Training Scheme”, 17 nov. 1939, PRO T 160/987; et Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 24
- 133 Wood, “Dominion Air Training Scheme”, 18 nov. 1939, PRO Cab 67/2; procès-verbal du Cabinet de guerre, WM94(39), PRO Cab 65/2
- 134 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire aux dominions, 5 déc. 1939, PRO T 160/987
- 135 Procès-verbal du Cabinet de guerre, WM96(30), PRO Cab 65/2
- 136 Chamberlain à King, 27 nov. 1939, DCER, VII, 622-3. Pour ce qui est des examens de Crerar sur la question du blé, voir R.J. Hammond, *Food*, III: *Studies in Administration and Control* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1962), 522
- 137 “Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet”, 27 nov. 1939, DCER, VII, 623-7; King à Chamberlain, 28 nov. 1939, *ibid.*, 635-6
- 138 Chamberlain à King, 1^{er} déc. 1939, DCER, VII, 637; King à Chamberlain, 5 déc. 1939, Chamberlain à King, 7 déc. 1939, *ibid.*, 640-1; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 24-5
- 139 Mission aérienne de la Nouvelle-Zélande au président de la Mission aérienne de la Grande-Bretagne, 28 nov. 1939, “Draft Memorandum of Agreement between Great Britain, Canada, Australia and New Zealand”, s.d., DCER, VII, 628-634
- 140 Riverdale, “Office Memorandum”, s.d., PRO Air 8/280
- 141 Chamberlain à King, 26 sept. 1939, DCER, VII, 549-52
- 142 Street à Barlow, 24 sept. 1939, “Notes of a Special Meeting. . .” 23 sept. 1939, PRO T 160/987

- 143 Haut-commissaire du R.-U. au secrétaire aux dominions, 19 déc. 1939, PRO Prem 1/397
- 144 "Minutes of Emergency Council. . . of Cabinet", 6 nov. 1939, DCER, VII, 600-3
- 145 Chef de l'état-major de l'Air au ministre, 23 nov. 1939, QGA 927-1-1 partie 2, exemplaire dans SHist 180.009 (D12)
- 146 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 18
- 147 Chef de l'état-major de l'Air au ministre, QGA 927-1-1 partie 2, exemplaire dans SHist 180.009 (D12)
- 148 Note de service du sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures au premier ministre, 13 déc. 1939, DCER, VII, 648
- 149 Rogers à Riverdale, 8 déc. 1939, Riverdale à Rogers, 8 déc. 1939, *ibid.*, 641-2
- 150 Heeney, "Air Training Scheme – Organization of Canadians in RCAF Units and Formations", 11 déc. 1939, *ibid.*, 642-5
- 151 *Ibid.*
- 152 "Minutes of the Cabinet War Committee", 14 déc. 1939, *ibid.*, VII, 649-52
- 153 *Ibid.* Voir aussi Heeney, *The Things that are Caesar's*, 62-3
- 154 "Minutes of Cabinet War Committee", 14 déc. 1939, DCER, VII, 649-52; Brooke-Popham à MacLachlan, 15 déc. 1939, QGA 927-1-1 partie 2, exemplaire dans SHist 180.009 (D12)
- 155 Heeney, *The Things that are Caesar's*, 63
- 156 C.G. Power, *A Party Politician: the Memoirs of Chubby Power*, Norman Ward, (éd.), (Toronto 1966), 204
- 157 "Minutes of Cabinet War Committee", 14 déc. 1939, DCER, VII, 649-52; Heeney, *The Things that are Caesar's*, 63
- 158 King à Chamberlain, 16 déc. 1939, Chamberlain à King, 21 déc. 1939, DCER, VII, 662, 667. Voir aussi *ibid.*, 660-2
- 159 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 53
- 160 Heeney, "Re: British Commonwealth Air Training Plan, Negotiations of December 15-16, 1939", 22 déc. 1939, DCER, VII, 667-71
- 161 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 50
- 162 Heeney, "Re: British Commonwealth Air Training Plan. . .", 22 déc. 1939, DCER, VII, 667
- 163 *Ibid.*, 668
- 164 *Ibid.*; Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 50; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 25-8
- 165 Procès-verbal du Cabinet de guerre, WM118(39), PRO Cab 65/2
- 166 Riverdale à King, s.d., reproduit dans secrétaire d'État aux Affaires extérieures à secrétaire aux dominions, 16 déc. 1939, DCER, VII, 658
- 167 L.B. Pearson, *Mike: the Memoirs of the Rt. Hon. Lester B. Pearson* (Toronto 1972-5), I, 152
- 168 King à Chamberlain, 16 déc. 1939, DCER, VII, 656-9. Voir aussi Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 51
- 169 Heeney, "Re: British Commonwealth Air Training Plan. . .", 22 déc. 1939, DCER, VII, 669-71
- 170 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 54
- 171 King, "Comments by Col. Ralston", 16 déc. 1939, DCER, VII, 662-4

- 172 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 56
- 173 Ibid., 57. La version définitive figure dans Riverdale à Rogers, 16 déc. 1939, DCER, VII, 664. Pour ce qui est de l'ébauche détaillée de la lettre, voir "Memorandum by Prime Minister", 16 déc. 1939, *ibid.*, 662-4
- 174 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I, 57. Pour bien comprendre les révisions qui ont été apportées à ce paragraphe avant la signature de l'accord, voici comment il se lit en anglais: "On the understanding that the numbers to be incorporated or organized at any time will be the subject of discussion between the two Governments, the United Kingdom Government accepts in principle as being consonant with the intention of Paragraph 15 of the Memorandum of Agreement, that the United Kingdom Government, on the request of the Canadian Government, would arrange that the Canadian pupils, when passing out from the Training Scheme, would be incorporated in or organized as units and formations of the Royal Canadian Air Force in the field. The detailed methods by which this can be done would be arranged by an Inter-Governmental Committee for this purpose under Paragraph 15". NDLR.

CHAPITRE 6: L'ÉDIFICATION DU PLAN D'ENTRAÎNEMENT

- 1 Canada, Air Historical Section, *RCAF Logbook: a Chronological Outline of the Origin, Growth and Achievement of the Royal Canadian Air Force* (Ottawa 1949), 58-60; J.R.M. Butler, *Grand Strategy*, II: *September 1939-June 1941* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1957), 33, 39; Canada, *Agreement Relating to Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and their Subsequent Service between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand signed at Ottawa, December 17, 1939* (Ottawa 1941), Table F (appelé ci-après *BCATP Agreement, 1939*; reproduit dans C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, Annexe D). Pour une estimation des coûts, voir les notes de travail de Stedman, SHist 80/462, vol. 3
- 2 J.A. Wilson, "Aerodrome Construction for the British Commonwealth Air Training Plan 1940", dans Canada, ministère des Transports, *Development of Aviation in Canada, 1879-1948: Articles by J.A. Wilson, CBE* (s.l. s.d.), 27, 30-1, exemplaire au SHist 75/114
- 3 Note de service jointe au document de Croil au sous-ministre, 14 octobre 1939, HQ 103-74/68 partie 1, APC, RG 24, vol. 4775
- 4 Wilson, "Aerodrome Construction," 30-1
- 5 Canada, Air Force, *Notes for the information of Men Desirous of Enlisting in the Royal Canadian Air Force, (Permanent)* (Ottawa 1935), exemplaire au SHist 75/29; F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper N° 2; Ottawa 1972), 331-2; "Airmen's Technical Training, 1920-1944", exposé inédit (1945), 6-21, SHist 74/21; "Technical Training, Pre-entry, Dominion-Provincial Youth Training, 1939-1944", exposé inédit (1945), *ibid.*; entretien avec Christie, 22 août 1981, dossier biographique de A.G. Christie, SHist
- 6 "History of the RCAF (Women's Division), 1941-1971", exposé inédit, 26 mai 1971, SHist 78/517

- 7 *BCATP Agreement, 1939*, articles 4, 5, 9, 14, 16 et Ann. I (EFTS, AOS, WS intake figures)
- 8 Ibid., Ann. II; MacLachlan au secrétaire de la Mission aérienne du R.-U., 21 déc. 1939, Jones au sous-ministre et pièce jointe “Extracts from Air Ministry Memorandum. . .”, 29 janv. 1940, 927-1-1, SHist 80/408, vol. 1
- 9 Canada, Air Force, *Final Report of the Chief of the Air Staff to the Members of the Supervisory Board British Commonwealth Air Training Plan* (Ottawa, 16 avr. 1945), 26, exemplaire au SHist l’entraînement, *Notes on the History of RAF Training, 1939-44* (s.l. janv. 1945), 119, 287, exemplaire au SHist 81/720; procès-verbal du Supervisory Board, 8 juil. 1940, 4-5, SHist 73/1558, vol. 2; Jerrold Morris, *Canadian Artists and Airmen, 1940-45* (Toronto s.d.), 32
- 10 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 102-1; C.G. Power, *A Party Politician: the Memoirs of Chubby Power*, Norman Ward, (éd.) (Toronto 1966)
- 11 Grande-Bretagne, Air Ministry, *Flying Training, I: Policy and Planning* (s.l. 1952), 69; Empire Air Training Scheme (EATS), procès-verbal du Comité, PRO, Air 20/1379A
- 12 Correspondance, 27 novembre 1939-16 janv. 1940, jointe en tant qu’annexes 3 et 4 au procès-verbal du Supervisory Board, 24 janv. 1940, SHist 73/1558, vol. 1; L.D.D. McKean, “History of the UKALM – Canada”, exposé inédit, 30 mars 1945, 1-2, SHist 80/395
- 13 Wise, *Les aviateurs canadiens*, chap. 4; entretien avec Seymour, 14-15 mai 1975, dossier biographique de M.A. Seymour, SHist; A.G. Sutherland, *Canada's Aviation Pioneers: 50 Years of McKee Trophy Winners* (Toronto 1978), 115-21
- 14 G.L. Apedaile, “History of Civil Flying Schools”, exposé inédit, 30 déc. 1946, SHist 181.009 (D3); “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training Schools: the Civilian-Operated Schools”, 2-3, SHist 181.009 (D89A); au procès-verbal du Supervisory Board, 24 janv. 1940, Ann. 5, 8 avr. 1940, Ann. III, rapport du CAS, Ann. F, SHist 73/1558, vol. 1
- 15 Procès-verbal du Supervisory Board, 8 juil. 1940, Ann. I, rapport du chef de l’état-major de l’Air, 3, SHist 75/1558, vol. 2; “Canadian Flying Clubs Association Annual Report For the Year 1940”, 29 nov. 1940, 3-4, SHist 75/252, chemise 5; Rayner à Douglas, 19 juin 1981, dossier biographique de G.B. Rayner, SHist
- 16 Apedaile, “History of Civil Flying Schools”; procès-verbal du Supervisory Board, 8 avr. 1940, Ann. III, rapport du CE-MA, ann. G, 6 mai 1940, 3, SHist 73/1558, vol. 1; J.J.B. Pariseau, “My BCATP Experience”, 1969, dossier biographique de Pariseau, SHist; J.R. Wood, “My War Memoirs”, 4 déc. 1980, dossier biographique de Wood, SHist
- 17 Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 24, 33-4; “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training Schools: Syllabus of Instruction”, 1, “Service Flying Training: Syllabus of Instruction”, 2, SHist 181.009 (D89A)
- 18 Procès-verbal du Supervisory Board, 24 janv. 1940, ann. 5, rapport du CE-MA, 2, SHist 73/1558, vol. 1; “Central Flying School”, s.d., dossier de référence permanent sur l’ECP, SHist
- 19 Entretien avec le sénateur Godfrey, 22 fév. 1977, dossier biographique de J.M. Godfrey, SHist

- 20 Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 5-6, 87-90, 118; W.G. Goddard, "The History of Air Navigation Training in Canada", exposé inédit (1945), 3-5, 41, SHist 74/17
- 21 Wilson, "Aerodrome Construction", 29-31; Canada, ministère des Transports, "The Selection and Development of Airports", s.d., 2-9, SHist 80/395; "Armament Activity", exposé inédit, 4 avr. 1945, 1317, *ibid.*
- 22 F.J. Hatch, "Mackenzie King and No. 6 Air Observer School", *High Flight*, II, 2, 66-71
- 23 "History of Construction Engineering", exposé inédit (19454), sect. 1, 1-3, sect. 12 1, SHist 74/20; dossier biographique de R.R. Collard, SHist
- 24 "Development of the Equipment or Supply Branch", exposé inédit, avr. 1945, 14, 16, SHist 74/21; procès-verbal du Supervisory Board, 19 fév. 1940, Ann. 2, rapport du CE-MA, Ann. A, SHist 73/1558, vol. 1
- 25 Croil au ministre, 9 avr. 1940, correspondance désignée "Problems of Supply of the RCAF", cité dans F.J. Hatch, "The British Commonwealth Air Training Plan, 1939 to 1945", (thèse de doctorat, Université d'Ottawa, 1969), 173-4
- 26 Procès-verbal du Supervisory Board, 8 juil. 1940, Ann. 2, SHist 73/1558, vol. 2
- 27 Canada, *RCAF Logbook*, 45, 53, 62; procès-verbal du Supervisory Board, 8 avr. 1940, Ann. III, rapport du CE-MA, 3-5, SHist 73/1558, vol. 1
- 28 Rogers à Balfour, 27 nov. 1939, pièce jointe en tant qu'ann. 3 au procès-verbal du Supervisory Board, 24 janv. 1940, SHist 73/1558, vol. 1
- 29 Brooke-Popham à Maclachlan, 29 déc. 1939 et 8 janv. 1940, Kenny au directeur du personnel aérien, 3 janv. 1940, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 1; Johnson au CE-MA, 26 nov. 1939, Croil à Mackworth, 19 janv. 1940, *ibid.*, vol. 2; MacKean, "History of the UKALM - Canada", 12
- 30 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 612-13; dossier biographique de R. Leckie, SHist
- 31 CE-MA au Bureau de liaison canadien, Londres, Edwards au représentant du personnel, 18 janv. 1940, Bureau de liaison canadien au CE-MA, 19 janv. 1940, Kenny au directeur du personnel aérien, 20 janv. 1940, CE-MA au Bureau de liaison canadien, 21 janv. 1940, Bureau de liaison canadien au CE-MA, 22 janv. 1940, Tyrell-Beck au JAG et note 2, 24 janv. 1940, Croil à l'officier de liaison en chef, 30 janv. 1940, et note 2 au représentant du personnel, 31 janv. 1940, HQ 927-1-1 partie 2, SHist 80/408, vol. 2
- 32 Procès-verbal du Supervisory Board, 9 déc. 1940, ann. 1, rapport du CE-MA, 4, SHist 73/1558, vol. 2; "RCAF Personnel History", exposé inédit (1945), 855, 857, SHist 74/7, vol. 4
- 33 M.V. Bezeau, "The Role and Organization of Canadian Military Staffs, 1904-1945", (thèse de maîtrise, Collège militaire royal du Canada, 1978), 100, 104-5, 124-6; dossier biographique de R. Leckie, SHist
- 34 MDN, *Report*, 1940, 95; "RCAF Personnel History", 14-15, 119, 127-8, SHist 74/7, vol. 1
- 35 "RCAF Personnel History", 119, 124, 128
- 36 Farley Mowat, *And No Birds Sang* (Toronto 1979), 16-17
- 37 Procès-verbal du Supervisory Board, 6 mai 1940, 3, SHist 73/1558, vol. 1; "BCATP Flying Training", s.d., "The Elementary Flying Training School: Instructor Policy", 1-5, SHist 181.009 (D89A)

- 38 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 89; "RCAF Personnel History", 542, 547, 612, SHist 74/7, vol. 3; C.P. 2399, 7 juin 1940; Canada, Air Force, *The King's Regulations and Orders for the Royal Canadian Air Force, 1924*, (Ottawa 1924), modification de juin 1940
- 39 Ministre du Canada aux États-Unis au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 18 mai 1940, HQ 45-10-2, APC RG 24, vol. 5368
- 40 King à Campbell, 9 janv. 1941, David R. Murray, (éd.), *Documents on Canadian External Relations* (DCER), VII: 1939-1941, Part 1 (Ottawa 1974), 916-17; Christie à Skelton, 4 nov. 1940, "Clayton Knight Homer Smith Committee", 12 nov. 1940, "Recruiting of Pilots in the United States", 19 nov. 1940, "Clayton Knight Agency", 21 nov. 1940, Skelton à Mahoney, 25 nov. 1940, "Clayton Knight Committee", 18 déc. 1940, David R. Murray, (éd.) DCER, VIII: 1939-1941, Part 2 (Ottawa 1976), 49-65; entretien avec Seymour, mai 1975, 11-15, dossier biographique de M.A. Seymour, SHist.
- 41 "RCAF Personnel History", 128-9, SHist 74/7, vol. 1; 1 Initial Training School, operations record book (ORB) daily diary, 29 avr. 1940, SHist; procès-verbal du *Supervisory Board*, 6 mai 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 1, SHist 73/1558, vol. 1
- 42 Power, *A Party Politician*, 210-11; Chambre des Communes, *Débats*, 29 juil. 1940, 2109; Campbell à Rogers, 20 mai 1940, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 3; procès-verbal du *Supervisory Board*, 10 mai 1940, 2-3, SHist 73/1558, vol. 1
- 43 Secrétaire aux Dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 23 mai 1940, DCER, VII, 680-1
- 44 Ibid.; procès-verbal du *Supervisory Board*, 8 juil. 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 8-9, 5 août 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 2, ann. C, SHist 73/1558, vol. 2
- 45 Croil au ministre, 24 mai 1940, archives de C.G. Power, Archives de l'Université Queen's, boîte 54, dossier D1011; secrétaire aux Dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 23 mai 1940, DCER, VII, 680-1; procès-verbal du *Supervisory Board*, 10 juin 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 9, 8 juil. 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 8-10, 5 août 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 2, 11 nov. 1940, ann. I, rapport de l'état-major de l'Air, 2, 9 déc. 1940, ann. I, rapport de l'état-major de l'Air, 4, SHist 73/1558, vol. 2; procès-verbal du *Supervisory Board*, 10 fév. 1941, ann. I, rapport du chef de l'état-major de l'Air, 8, ibid., vol. 3; Tackaberry au directeur de l'organisation des services aériens, 11 sept. 1940, Long à l'officier d'état-major, 12 sept. 1940, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 3; "Dominion Training Scheme, Ratio of Single Engine to Twin Engine Pilots, Note by AMSO", 24 janv. 1940, PRO, Air 30/1374
- 46 Voir, par exemple, procès-verbal du *Supervisory Board*, 10 mars 1941, ann. I, rapport du CE-MA, 9, SHist 73/1558, vol. 3
- 47 Duncan à Power, 28 mai 1940, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 2; secrétaire d'État aux Affaires extérieures au secrétaire aux Dominions, 13 juin 1940, Archives de Power, boîte 53, dossier D1102; Canada, Department of Reconstruction and Supply, "A Report on the Canadian Programme of Aircraft Production and Maintenance", s.d., 83-4, SHist 72/652
- 48 Procès-verbal du *Supervisory Board*, 10 juin 1940, 2, ann. I, rapport du CE-MA,

- 1-2, 5 août 1940, ann. I, rapport du CE-MA, 2, SHist 3/1558, vol. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 13 janv. 1941, rapport du CE-MA, ann. B., *ibid.*, vol. 3
- 49 Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 34, 72-3, 120-1, 154-5, 159; "BCATP Flying Training", s.d., "Service Flying Training: Syllabus of Instruction", 3, SHist 181.009 (D89A)
- 50 "BCATP Flying Training", s.d., "Service Flying Training: Organization and Administration", 1, "Syllabus of Instruction", 2-3, SHist 181.009 (D89A); *BCATP Agreement, 1939*, Ann. I, Tableau A; procès-verbal du Supervisory Board, 5 août 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, 9 sept. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 2-3, 11 nov. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, SHist 73/1558, vol. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 19 janv. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 7, *ibid.*, vol. 4; Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 46
- 51 Procès-verbal du Supervisory Board, 10 juin 1940, Ann. I, rapport du chef de l'état-major de l'Air, 5, SHist 73/1448, vol. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 13 janv. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 5, *ibid.*, vol. 3; Croil au ministre, 18 et 24 mai 1940, archives de Power, boîte 54, dossier D1011
- 52 Procès-verbal du Supervisory Board, 9 oct. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 3, 6, 9 déc. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 6, SHist 73/1558, vol. 2; Berry à Manning, 7 mars 1960, Lagacé à Manning, 9 mars 1960, SHist 74/486
- 53 Procès-verbal du Supervisory Board, 15 juil. 1940, 1-4, 5 août 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, 16 août 1940, 6, SHist 73/1558, vol. 2; secrétaire aux Dominions au haut-commissaire du R.-U., 13 juil. 1940, haut-commissaire du R.-U. au sept. 1940, PRO, Air 46/8
- 54 J. de N. Kennedy, *History of the Department of Munitions and Supply, Canada in the Second World War, I: Production Branches and Crown Companies* (Ottawa 1950), 147-9; Wilson, "Aerodrome Construction", 35; procès-verbal du Supervisory Board, 15 juil. 1940, 3, SHist 73/1558, vol. 2; "History of the British Commonwealth Air Training Plan", mars 1942, 3, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 6
- 55 31^e ERG, journal quotidien de l'ORB, 29 déc. 1940, SHist; 31^e EPM, journal quotidien de l'ORB, 28 août 1940 au 23 fév. 1941, SHist
- 56 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 34-5; projet d'accord intitulé "Memorandum of Agreement in Respect of the Administration of RCAF Squadrons in the United Kingdom, and of RAF Schools in Canada", 3 juin 1941, HQ 19-10-11, APC RG 24, vol. 5229; procès-verbal du Supervisory Board, 5 août 1940, 2, 16 août 1940, 4-5, SHist 73/1558, vol. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 15 sept. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 1, *ibid.*, vol. 4
- 57 McKean à Garrod, 24 fév. 1941, PRO, Air 20/1375
- 58 McKean à Garrod, 3 avr. 1941, note de service de Howard, 25 mars 1941, *ibid.*
- 59 F.J. Hatch, "The Spirit of Little Norway", *High Flight*, I, 5, 17180; H.W. Looseley, "Historical of the Royal Norwegian Air Force in Canada", exposé inédit, 23 juil. 1945, SHist 74/22
- 60 Haut-commissaire du Canada au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 8 juil. 1940, Breadner au sous-ministre (Air), 18 juil. 1940, haut-commissaire du

Canada au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 19 août 1940, Chevrier à Mayrand 19 sept. 1940, de Gaulle au haut-commissaire du Canada, 24 fév. 1941, Gough au CE-MA, 15 mai 1941, de Carteret au sous-secrétaire d'État adjoint aux Affaires extérieures, 26 sept. 1941, Frederick Hudd au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 14 janv. 1942, HQ 15-21-2 partie 1, APC RG 24, vol. 5197; secrétaire d'État aux Affaires extérieures au haut-commissaire du Canada, 17 oct. 1941, DCER, VIII, 621-2

- 61 32^e EPM, ORB, 12 avr. 1942, SHist
- 62 2^e EPM, journal quotidien de l'ORB, 1^{er} oct. 1940, Ann. A, SHist
- 63 R.V. Manning, "Graduation of the First Pilot Course, BCATP", *Roundel*, SII, sept. 1960, 18-20; procès-verbal du Supervisory Board, 13 jan. 1941, Ann. I, rapport du chef de l'état-major de l'Air, 5, SHist 73/1558, vol. 3
- 64 R.V. Manning, "Graduation of the First Observer Course, BCATP", *Roundel*, XII, oct. 1960, 14-15; 1^{re} École de navigation aérienne, journal quotidien de l'ORB, 25 oct. 1940, SHist; procès-verbal du Supervisory Board, 9 déc. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 6, SHist 73/1558, vol. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 13 janv. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 5-6, *ibid.*, vol. 3
- 65 Power, *A Party Politician*, 206-7
- 66 R.S. Malone, *Portrait of a War, 1939-1943* (Toronto 1983), 17-18
- 67 Secrétaire aux Dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 20 nov. 1940, DCER, VII, 692; Robert Bothwell et William Kilbourn, *C.D. Howe: a Biography* (Toronto 1979), 9-12
- 68 QG des forces outre-mer de l'ARC, Londres, au CE-MA, message A.91, 26 déc. 1940, Pearson à Stevenson et protocole d'accord qui y est joint, 7 janv. 1941, OSHQ S.1-6, SHist 80/481, vol. 1; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 263, Ann. I
- 69 Dominions Office au gouvernement du Canada, n° 178, 9 déc. 1940, Sinclair à Ralston et aide-mémoire annexé, 7 janv. 1941, Quartier général des forces outre-mer de l'ARC au CE-MA, A.117, 8 janv. 1941, OSHQ 5.1-6, SHist 80/481, vol. 1
- 70 Chambre des Communes, *Débats*, 28 fév. 1941, 1119-42
- 71 Procès-verbal du Supervisory Board, 13 janv. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 7, 10 fév. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 9, SHist 73/1558, vol. 3; procès-verbal du Supervisory Board, 15 sept. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 11, 12 oct. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 13-14, 10 nov. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 15, 15 déc. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 13, 19 janv. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 12, *ibid.*, vol. 4; Chambre des Communes, *Débats*, 26 fév. 1941, 1053
- 72 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au secrétaire aux Dominions, 13 avr. 1941, secrétaire aux Dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 6 mai 1941, DCER, VII, 713-14; procès-verbal du Supervisory Board, 19 janv. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 13, SHist 73/1558, vol. 4
- 73 John Slessor, *The Central Blue: Recollections and Reflections* (Londres 1956), 308; secrétaire d'État aux Affaires extérieures au haut-commissaire du Canada, 13 nov. 1941, haut-commissaire du Canada au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 20 nov. 1941, DCER, VII, 719-22

- 74 Chambre des Communes, *Débats*, 17 mars 1941, 1606; Stevenson au secrétaire du MDN (Air), 28 janv. 1941, OSHQ S.1-6, SHist 80/481, vol. 1
- 75 “RCAF Personnel History”, 130, 188-9, SHist 74/7, vol. 1; procès-verbal du Supervisory Board, 9 oct. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 5, SHist 73/1558, vol. 2; “The History of the AMP Division”, exposé inédit, 1944, 166, SHist 74/14
- 76 “RCAF Personnel History”, 515-32, SHist 74/7, vol. 3; procès-verbal du Supervisory Board, 20 oct. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 11, SHist 73/1558, vol. 4; procès-verbal du Supervisory Board, 15 juin 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 15, *ibid.*, vol. 5; procès-verbal du Supervisory Board, 18 janv. 1943, Ann. I, rapport du CE-MA, 9, *ibid.*, vol. 6
- 77 “The Historical of the AMP Division”, 42-59, SHist 74/14; “Manning the RCAF: a Short History of the Directorate of Manning”, exposé inédit, s.d., 9, SHist 74/15; procès-verbal du Supervisory Board, 20 oct. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 12, SHist 73/1558, vol. 4; procès-verbal du Supervisory Board, 20 avr. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 10, *ibid.*, vol. 5; Sully au représentant de l’organisation, 8 août 1942, “Organization and Establishments Committee, Submission N° 516”, 9 sept. 1942, HQ 282-2-1, partie 1, APC RG 24, vol. 3310
- 78 “RCAF Personnel History”, 544, 574-5, 582, 584-5, 588, 591, 609, Ann. D, SHist 74/7, vol. 3; ministre canadien à Washington au secrétaire d’État aux Affaires extérieures, 26 juin 1941, HQ 45-102, APC RG 24, vol. 5368; Armour à la Dominion Aeronautical Association, 22 juil. 1941, archives de Clayton Knight, SHist 80/68, dossier 44; J.M. Hitsman, “Manpower Problems of the Royal Canadian Air Force during the Second World War”, exposé inédit, 1953, 42-4, SHist 74/12
- 79 QG des forces outre-mer de l’ARC au CE-MA, message A.391, 26 avr. 1941, CE-MA au QG des forces outre-mer de l’ARC, X.38, 3 mai 1941, OSHQ S.1-6, SHist 80/481, vol. 1; procès-verbal du Supervisory Board, 14 juil. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 5, 20 oct. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 5, *ibid.*, vol. 4
- 80 Procès-verbal du Supervisory Board, 11 mai 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 5, SHist 73/1558, vol. 5; Goddard, “The History of Air Navigation Training in Canada”, 8, SHist 74/17
- 81 Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 74-5, 144; “(Pilot) Advanced Flying Units”, 23 janv. 1942, PRO, Air 20/1382
- 82 Procès-verbal du Supervisory Board, 15 sept. 1941, 3, 10 nov. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 3-5, 15 déc. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, 19 janv. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, SHist 73/1558, vol. 4; procès-verbal du Supervisory Board, 16 fév. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 6, *ibid.*, vol. 5; Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 46-7
- 83 *BCATP Agreement*, 1939, article 10b, tableau D; procès-verbal du Supervisory Board, 14 juil. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 3-4, 19 janv. 1942, Ann. I, rapport CE-MA, 1, 6, Ann. A, SHist 73/1558, vol. 4; McKean à Garrod, 24 fév. 1941, PRO, Air 46/10
- 84 Procès-verbal du Supervisory Board, 11 mai 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 15-16, SHist 73/1558, vol. 5
- 85 Murray Peden, *A Thousand Shall Fall* (Stittsville, Ont. 1979), 2; procès-verbal du Supervisory Board, 9 oct. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, 9 déc.

- 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, SHist 73/1558, vol. 2; “BCATP Flying Training”, s.d., “Initial Training Schools: Syllabus of Instruction”, SHist 181.009 (D89A)
- 86 “BCATP Flying Training”, s.d., “Initial Training Schools: Introduction”, 1, “Initial Training Schools: Syllabus of Instruction”, 6, SHist 181.009 (D89A); “Synthetic Training, the Visual Link Trainer”, exposé inédit, s.d., 1-37, SHist 74/19, vol. 1; Avant à Douglas, 2 juin 1981, dossier biographique de A.F. Avant, SHist
- 87 “BCATP Flying Training”, s.d., “Initial Training Schools: Quality of Instruction”, “Initial Training Schools: Syllabus of Instruction”, 1, 4-5, SHist 181.009 (D89A)
- 88 Procès-verbal du Supervisory Board, 11 nov. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, 10 nov. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, 15 déc. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, Ann. A, SHist 73/1558, vol. 4; “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training School: Syllabus of Instruction”, 1-2, 4-7, 10, “Training Aircraft”, 5-6, SHist 181.009 (D89A); Morris, *Artists and Airmen*, 23; lettre de Baker, 15 sept. 1981, 3, dossier biographique de R.E. Baker, SHist
- 89 “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training School: Syllabus of Instruction”, 4, 6-7, SHist 181.009 (D89A)
- 90 Leckie à la 1^{re} Région d’entraînement, 20 janv. 1941, HQ 306-100-A65 partie 1, cité dans Hitsman “Manpower Problems of the Royal Canadian Air Force in the Second World War”, 39, SHist 74/12
- 91 Richard Gentil, *Trained to Intrude* (Londres 1974), 44, 46; “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training School: Syllabus of Instruction”, 4, SHist 181.009 (D89A)
- 92 Morris, *Artists and Airmen*, 25; Peden, *A Thousand Shall Fall*, 36; entretien avec le sénateur Godfrey, 22 fév. 1977, dossier biographique de J.M. Godfrey, SHist
- 93 “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training School: Syllabus of Instruction”, 1-2, 4-7, 10, “Training Aircraft”, 5-6, SHist 181.009 (D89A); procès-verbal du Supervisory Board, 10 nov. 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, SHist 73/1558, vol. 4; Peden, *A Thousand Shall Fall*, 47; lettre de Baker, 15 sept. 1981, 6, dossier biographique de R.E. Baker, SHist
- 94 “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training Schools: Instructor Policy”, 9-12, SHist 181.009 (D89A)
- 95 Ibid., 5-6
- 96 Ibid., 6
- 97 Ibid., 6-8, 12
- 98 Ibid., 8, 12; procès-verbal du Supervisory Board, 11 mai 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 2, SHist 73/1558, vol. 5; procès-verbal du Supervisory Board, 15 nov. 1943, 5, Ann. III, ibid., vol. 8; “BCATP Flying Training”, s.d., “The Elementary Flying Training Schools: The Civilian Operated Schools”, 7, Instructor Policy,” 6, SHist 181.009 (D89A)
- 99 “BCATP Flying Training”, s.d., “The Service Flying Training Schools: Organization and Administration”, 1, 3-4, 7, SHist 181.009 (D89A)
- 100 “BCATP Flying Training”, s.d., “The Service Flying Training Schools: Syllabus

- of Instruction”, 4, “Training Aircraft”, 5, SHist 181.009 (D89A); Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 71
- 101 Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 229-30
- 102 Peden, *A Thousand Shall Fall*, 31; Len Morgan, *The AT-6 Harvard* (Famous Aircraft Series; New York 1965), 11; “BCATP Flying Training”, s.d., “Service Flying Training: Training Aircraft”, 6, SHist 181.009 (D89A)
- 103 “Flying Training”, s.d., “Service Flying Training, BCATP Syllabus of Instruction”, 4, tableau, SHist 181.009 (D89A); Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 34
- 104 Morgan, *AT-6 Harvard*, 13-14
- 105 Grande-Bretagne, *History of RAF Training*, 90; J.R. Wood, “My War Memoirs”, déc. 1980, 3, dossier biographique de J.R. Wood, SHist
- 106 Goddard, “The History of Air Navigation Training in Canada”, 15, 27-8, Ann. V: “Air Observers School (14 weeks)”, SHist 74/17; procès-verbal du Supervisory Board, 21 sept. 1942, Ann. I, rapport du chef de l’état-major de l’Air, Ann. D, SHist 73/1558, vol. 6; *BCATP Agreement*, 1939, tableau D
- 107 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 17; Goddard, “The History of Air Navigation Training in Canada”, 18-19
- 108 Goddard, “The History of Air Navigation Training in Canada”, 21-3, 42-3
- 109 “N° 6 Group, Points for AMT’s Visit – 3rd August, 1941”, PRO, Air 20/1385; procès-verbal du Supervisory Board, 5 août 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 3, SHist 73/1558, vol. 2; Thompson à Bezeau, 23 sept. 1981, dossier biographique de M.W. Thompson, SHist; Corey à Bezeau, 19 juil. 1982, dossier biographique de H.L. Corey, SHist
- 110 Procès-verbal du Supervisory Board, 9 oct. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 4, 9 déc. 1940, Ann. I, rapport du CE-MA, 3, SHist 73/1558, vol. 2; Thompson à Bezeau, 23 sept. 1981, dossier biographique de M.W. Thompson, SHist; Corey à Bezeau, 19 juil. 1982, dossier biographique de H.L. Corey, SHist
- 111 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 17-18; Smith à Bezeau, 25 août 1981, dossier biographique de J.K. Smith, SHist
- 112 “Notes on Meetings Held in AMT’s Room on 4th and 7th Apr. 1941”, PRO, Air 20/1385; procès-verbal du Supervisory Board, 12 mai 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 6, 9 juin 1941, Ann. I, rapport du CE-MA, 6, SHist 73/1558, vol. 3
- 113 Haut-commissaire du R.-U. au sous-secrétaire d’État aux Affaires extérieures, 23 oct. 1941, DCER, VII, 716-17
- 114 Grande-Bretagne, *Flying Training*, I, Ann. 2; procès-verbal du Supervisory Board, 20 juil. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 7, SHist 73/1558, vol. 5 (cf 13 août 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, 9, *ibid.*, vol. 6)

CHAPITRE 7: LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU MILIEU DE LA GUERRE

- 1 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 257-8. Voir aussi les Archives de l’Université Queen’s, archives de C.G. Power, boîte f58, chemise D128
- 2 “The Ralston-Sinclair Agreement”, Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, Ann. I. Voir aussi HQS 15-1-440, APC RG 24, vol. 5178

- 3 Rapport de Power sur ses réunions au Royaume-Uni, 30 juil. 1941, archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 4, vol. 347, dossier 3765; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 265-8
- 4 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 9 oct. 1941, APC RG 2, série 7c, vol. 6, bobine de microfilm C4654
- 5 Évaluation du CE-MA, 30 oct. 1941, 12, SHist 112.3M2 (D477)
- 6 CE-MA au QG ARC outre-mer, Londres, 4 août 1941, no P507, HQC 20-3-1A partie 1, APC RG 24, vol. 5255
- 7 Archives de Power, boîte 66, chemise D1016, vol. 1 et 2; Breadner à Power, 16 fév. 1942, HQC 20-3-1A partie 1, APC RG 24, vol. 5255
- 8 Rapport de Power, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 347, dossier 3756
- 9 Représentant du personnel (RP) au MDN (Air), 10 oct. 1941, HQC 20-3-1A partie 1, APC RG 24, vol. 5255
- 10 Stedman au MDN (Air), 7 avr. 1941, archives de Power, boîte 54, chemise D1015
- 11 Power à King, 23 juin 1941, *ibid.*, boîte 58, chemise D1028
- 12 Rapport de Power, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 347, dossier 3765
- 13 MacDonald à Robertson, 23 oct. 1941, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387
- 14 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 29 oct. 1941, APC RG 2, série 7c, vol. 6, bobine de microfilm C4654
- 15 Power à MacDonald, 13 mars 1942, archives de Power, boîte 54, chemise D1014
- 16 MacDonald à Robertson, 20 janv. 1942, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387
- 17 Procès-verbal de l'Empire Air Training Scheme (EATS) Committee, 2 et 16 janv. 1942, PRO, Air 20/1379A
- 18 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 23 jan. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 6, bobine de microfilm C4654
- 19 De Carteret au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 2 fév. 1942, envoyé au Royaume-Uni le 7 fév., archives de Power, boîte 53, chemise D1004
- 20 Commission mixte permanente de défense (CMPD), 23^e recommandation, dans Stanley W. Dziuban, *Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945* (United States Army in World War II, Special Studies; Washington 1959), 356
- 21 CE-MA au ministre, 21 janv. 1942, HQS 45-9-26, APC RG 24, vol. 5366
- 22 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 23 janv. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilm C4874
- 23 Attaché de l'Air du Canada, Washington, au QG de l'Aviation, 10 mars 1942, n° A4, et 25 mars 1942, no A370, HQS 45-9-26, APC RG 24, vol. 5366
- 24 Anderson au sous-chef de l'état-major de l'Air (document signé par Heakes), 2 mars 1942, et copie de Stark à Little, 20 fév. 1942, *ibid.*
- 25 Power à Robertson, 2 mars 1942, *ibid.*
- 26 Secrétaire aux Dominions au haut-commissaire du R.-U., 28 fév. 1942, no 418, *ibid.*
- 27 Power à Robertson, 2 mars 1942, *ibid.*
- 28 Attaché de l'Air du Canada, Washington, au QG de l'Aviation, 10 mars 1942, no A4, *ibid.*
- 29 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 5 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilm C4874

- 30 MacDonald à Robertson, 10 mars 1942, archives de Power, boîte 53, chemise D1004
- 31 Procès-verbal du Cabinet War Committee, 18 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilm C4874
- 32 Dominions Office au gouvernement du Canada, 19 mars 1942, n° 4, (secret et personnel), secrétaire d'État à Mackenzie King, HQS 15-1-166 partie 5, APC RG 24, vol. 5173, exemplaire au PRO, Air 19/339
- 33 Power, notes jointes au dossier, 24 mars 1942, archives de Power, boîte 63, chemise D1077
- 34 Robertson à MacDonald, ébauche, 24 mars 1942, *ibid.*, boîte 53, chemise D1004
- 35 Breadner à Power, 24 mars 1942, *ibid.*, boîte 66, chemise D1106, vol. 1
- 36 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 24 mars 1942, n° 570, et 25 mars 1942, n° 575 et n° 576, PRO, Air 2/8181
- 37 Belfour au R.P., représentant de l'entraînement (RE), représentant des approvisionnements et de l'organisation, sous-secrétaire permanent, directeur général de l'organisation, 27 mars 1942, Dominions Office au haut-commissaire du R.-U., 9 avr. 1942, n° 714, PRO, Air 19/339
- 38 Dominions Office au haut-commissaire du R.-U., 3 avr. 1942, n° 677, PRO, Air 2/8181; Duff à Robertson, 4 avr. 1942, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387
- 39 Robertson à King, 6 avril 1942, archives de Power, APC MG 26 J 4, vol. 237, dossier 2348, procès-verbal du Cabinet War Committee, 9 avr. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 9, bobine de microfilm C4874; haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 10 avr. 1942, n° 706, PRO, Air 2/8181
- 40 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 11 avr. 1942, n° 717, PRO, Air 19/339
- 41 Dominions Office au haut-commissaire du R.-U., 11 avr. 1942, n° 736, PRO, Air 2/8181
- 42 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 11 avr. 1942, n° 725, *ibid.*
- 43 Arnold à Breadner, 2 avr. 1942, HQS 45-9-26, APC RG 24, vol. 5366
- 44 Heakes au CE-MA, 9 avr. 1942, *ibid.*
- 45 Heakes au CE-MA, 13 avr. 1942, *ibid.*
- 46 Breadner à Arnold, 11 avr. 1942, dans CE-MA à attaché de l'Air du Canada, Washington, 11 avr. 1942, n° 206, et 13 avr. 1942, no C207, *ibid.*
- 47 J.W. Pickeresgill, *The Mackenzie King Record, I: 1939-1944* (Toronto 1960), 409-10
- 48 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 279
- 49 Télégramme personnel du premier ministre, n° T588/2, président à Churchill, câble no 136, reçu le 18 avr. 1942, PRO, Air 19/339
- 50 Texte dans ministre du Canada aux États-Unis au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 16 avr. 1942, n° WA675, HQS 55-1-10, APC RG 24, vol. 5388
- 51 Robertson à Pearson, 16 avr. 1942, *ibid.*
- 52 Pearson à King, 25 avr. 1942, archives de King, PAC MG 26 J 4, vol. 237, dossier 2348
- 53 Ministre des Affaires extérieures au haut-commissaire du Canada à Londres, 28 avr. 1942, n° 839, 29 avr. 1942, n° 850, ébauche des Affaires extérieures sur la marche à suivre pour la conférence, 6 mai 1942, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387

- 54 Heeney à King, 13 avr. 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 347, dossier 3768
- 55 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 22 avr. 1942, no 781, PRO, Air 2/8181; “Notes on Proposals for a Training Conference” pour le Secrétariat d’État, 19 avr. 1942, PRO, Air 19/339; Duff à Robertson, 4 mai 1942, Duff à Pearson, 12 mai 1942, HQS 55-2-1, APC RG 24, vol. 5388. Voir aussi ministre du Canada à Washington au secrétaire d’État aux Affaires extérieures, 5 mai 1942, n° WA888, et Pearson à Duff, 6 mai 1942, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387
- 56 De Carteret à Robertson, 5 mai 1942, HQS 55-2-1, APC RG 24, vol. 5388; haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 22 avr. 1942, n° 787, PRO, Air 2/8181
- 57 QG ARC outre-mer au CE-MA, 7 mai 1942, n° X5695073, HQS 55-1-1, APC RG 24, vol. 5387
- 58 Record of meeting in AMP’s room, 8 mai 1942, PRO, Air 2/8181. Voir aussi “Ottawa Air Training Conference: Minutes and Agreement, May-June 1942”, 129ff, SHist 181.003 (D4776)
- 59 *Ottawa Air Training Conference, May 1942: Report of the Conference* (Ottawa 1942), 10-13, 22-3, exemplaire dans SHist 77/515
- 60 “Ottawa Air Training Conference”, 16 avr. 1943, HQS 55-1-10, APC RG 24, vol. 5388
- 61 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, 19 mai 1942, n° 996, 22 mai 1942, n° 1021, PRO, Air 2/8181. Voir aussi le compte-rendu et le procès-verbal inédits de la conférence, “Ottawa Air Training Conference”, 65-90, exemplaire dans SHist 181.003 (D4776)
- 62 “Ottawa Air Training Conference”, procès-verbal de la rencontre du Committee on Co-ordination of Training Capacity, 19 mai 1942, 112-17, SHist 181.003 (D4776)
- 63 “Ottawa Air Training Conference”, rapport du Conference Committee à la plénière de la conférence, 43-4, *ibid.*
- 64 *Ottawa Air Training Conference, May 1942: Report of the Conference*, 24
- 65 Cumyn au Comité de surveillance du PEACB, 30 juin 1942, HQS 15-9-85 partie 1, APC RG 24, vol. 5185
- 66 Robertson à de Carteret, 28 juil. 1942, Walsh à Leckie, 13 août 1942, *ibid.*
- 67 Moffat au secrétaire d’État aux Affaires extérieures, 28 sept. 1942, *ibid.*
- 68 Air Ministry à délégation de la RAF, Washington, Garrod à Foster, 21 nov. 1942, Webber W398, PRO, Air 19/339
- 69 Walsh au QG de l’Aviation, 5 janv. 1943, n° A193, Walsh à Breadner, 11 janv. 1943, n° A418, HQS 15-9-58 partie 1, APC RG 24, vol. 5185
- 70 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 281-2
- 71 Citation, *ibid.*
- 72 “Ottawa Air Training Conference”, Ann. I, 24 mai 1942, 189-90, SHist, 181.003 (D4776)
- 73 “Agreement Amending and Extending the British Commonwealth Air Training Plan Agreement of December 17, 1939, Relating to the Training of Pilots and Aircraft Crews in Canada and their Subsequent Service, between the United Kingdom, Canada, Australia and New Zealand, Dated at Ottawa, June 5,

- 1942”, (Ottawa 1942), 9, exemplaire dans SHist 181.003 (D4776)
- 74 Ibid., 10; procès-verbal du EATS Committee, 13 mars 1942, PRO, Air 20/1379A
- 75 Chambre des Communes, *Débats* 13 mai 1942, 2410-11
- 76 “Ottawa Air Training Conference”, Ann. M, 196-9, SHist 181.003 (D4776)
- 77 MacDonald à Attlee, 16 juin 1942, PRO, Air 19/339
- 78 “Ottawa Air Training Conference”, 174-5, SHist 181.003 (D4776)
- 79 “Agreement Amending and Extending the British Commonwealth Air Training Plan Agreement of December 17, 1939”, 5 juin 1942, exemplaire dans SHist 73/1558, vol. 10; 34 Service Flying Training School, journal quotidien, 12 avr. 1942, SHist
- 80 “Agreement Amending and Extending the British Commonwealth Air Training Plan Agreement of December 17, 1939”, 5 juin 1942, Ann. III, SHist 73/1558, vol. 10; “Agreement Amending and Extending the Empire Air Training Scheme Agreement of 27th November, 1939. . . between the United Kingdom and Australia”, 31 mars 1943, SHist 83/193; “Agreement Amending and Extending the Empire Air Training Scheme Agreement of November 27th, 1939. . . between the United Kingdom and New Zealand”, mars 1943, SHist 83/192; Canada, Air Force, *Final Report of the Chief of the Air Staff to the Members of the Supervisory Board British Commonwealth Air Training Plan* (Ottawa, 16 avril 1945), 26, exemplaire dans SHist 81/221
- 81 “Final Minutes of a Meeting Held on April 3rd to Discuss the Future Expansion of Bomber Command”, 5 avr. 1941, “Notes of Meeting Held in the Air Council Room. . . 12th February 1942”, Garrod au CE-MA, 19 mars 1942, Harris au QG du Groupe, 6 avr. 1942, PRO, Air 20/1385
- 82 Laing au AMT, 4 mars 1942, Garrod au CE-MA, 19 mars 1942, “Note of a Meeting. . . 29th March, 1942”, lettre au commandant du *Bomber Command*, 5 avr. 1942, *ibid.*; Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 18-19
- 83 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 18-19
- 84 “Notes of a Meeting. . . 29th March, 1942”, PRO, Air 20/1385
- 85 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 16
- 86 *Ibid.*, 19-20
- 87 *Ibid.*, 19, 48; procès-verbal du Supervisory Board, 16 nov. 1942, Ann. I, rapport du CE-MA, SHist 73/1558, vol. 6
- 88 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 20

CHAPITRE 8: LE PLAN D'ENTRAÎNEMENT EN PLEINE MATURITÉ

- 1 Central Flying School, operations record book (ORB) journal quotidien, 5 août 1940, SHist
- 2 Carling-Kelly au MDN (Air), 5 mars 1942, HQ 233-7-8 partie 1, PAC RG 24, vol. 3266. Voir aussi chef de l'état-major de l'Air au Cmdt ARC en Grande-Bretagne, 5 juin 1941, HQS 45-9-10, *ibid.*, vol. 5366
- 3 Carling-Kelly au MDN (Air), 20 avr. 1943, et pièces jointes, HQ 233-7-8 partie 2, APC RG 24, vol. 3267
- 4 Grande-Bretagne, Air Ministry, représentant de l'entraînement, *Notes on the History of RAF Training, 1939-44* (s.l. janv. 1945), 193
- 5 Carling-Kelly au MDN (Air), 20 avr. 1943, et pièces jointes, HQ 233-7-8 partie 2, APC RG 24, vol. 3267

- 6 CE-MA au Cmdt, 15 juil. 1941, HQ 233-7-8 partie 1, *ibid.*
- 7 Report on staff pilots, 18 nov. 1944, HQ 233-7-6, *ibid.*, vol. 3266
- 8 Carling-Kelly au MDN (Air), 20 avr. 1943, et pièces jointes, HQ 233-7-8 partie 2, *ibid.*, vol. 3267
- 9 *Ibid.*
- 10 Grande-Bretagne, *RAF Training, 1939-44*, 74-5; Grande-Bretagne, Air Ministry, *Flying Training, I: Policy and Planning* (Air Publication 3233; s.l. 1952), 161-3
- 11 Procès-verbal de l'Empire Air Training Scheme (EATS) Committee, 21 nov. 1941, PRO, Air 20/1379A
- 12 QG ARC outre-mer au CE-MA, 31 janv. 1941, HQ 927-1-1, SHist 80/408, vol. 5
- 13 Leckie à Garrod, 13 fév. 1941, PRO, Air 2/8086
- 14 Breadner à Leckie, 28 avr. 1941, HQS 45-9-10, APC RG 24, vol. 5366
- 15 Air Ministry au QG ARC, 3 juin 1941, *ibid.*
- 16 Cameron au AMT, 28 août 1942, HQ 45-8-39, *ibid.*
- 17 Directeur de l'entraînement au pilotage au Cmdt en chef du Commandement de l'entraînement aérien, 12 mai 1943, PRO, Air 2/8236
- 18 Cmdt en chef du Commandement de l'entraînement aérien au sous-secrétaire d'État à l'Aviation, 26 juin 1943, et pièce jointe, *ibid.*
- 19 Procès-verbal du EATS Committee, 16 avr. 1943, PRO, Air 20/1379A; Carnegie à McKean, 17 juil. 1944, PRO, Air 2/8236
- 20 Cmdt en chef du Commandement de l'entraînement aérien au sous-secrétaire d'État à l'Aviation, 26 juin 1943, et pièces jointes, PRO, Air 2/8236
- 21 Max Hastings, *Bomber Command* (London 1979), 215
- 22 Cité dans *ibid.*
- 23 *Ibid.* Voir aussi John Terraine, *The Right of the Line: the Royal Air Force in the European War, 1939-1945* (Toronto 1985), 464-7
- 24 Note détachée, 12 juil. 1943, PRO, Air 2/8236
- 25 Air Ministry, "Empire Air Training Scheme: an Investigation of the Standards Reached by Pilots Drawn from Different Theatres of Training", août 1944, tableau 1, PRO, Air 20/1379B
- 26 "Observations on Quality of Pilots Destined for Bomber Command", s.d., PRO, Air 14/3519
- 27 Drummond à Harris, projet de réponse, déc. 1943, *ibid.*
- 28 Carnegie à McKean, 17 juil. 1944, PRO, Air 2/8236
- 29 Note, s.d., *ibid.*
- 30 Cmdt en chef du Commandement de l'entraînement aérien au sous-secrétaire d'État à l'Aviation, 26 juin 1943, et pièces jointes, *ibid.*
- 31 "Consolidated Quarterly Report on Standard of Overseas Trained Pilots. . . July-September 1943", s.d., *ibid.*
- 32 Air Ministry, "Empire Air Training Scheme: an Investigation. . .", août 1944, PRO, Air 20/1379B
- 33 *Ibid.*, 7
- 34 *Ibid.*, 11
- 35 D'après les effectifs des Écoles de pilotage militaire (EPM) au Canada qui étaient déclarés tous les mois, journal quotidien, SHist
- 36 Rapport de l'Empire Central Flying School, août 1944, 17, PRO, Air 20/1379B

- 37 Carnegie à McKean, 17 juil. 1944, PRO, Air 2/8236
- 38 "Consolidated Quarterly Report on Standard of Overseas Trained Pilots. . . July-September, 1943", s.d., ibid.
- 39 Carnegie à McKean, 17 juil. 1944, ibid.
- 40 Carnegie à McKean, 4 oct. 1944, ibid.
- 41 EATS Committee, "Minutes of the 90th (Special) Meeting", 2 juil. 1943, PRO, Air 20/1379A
- 42 Grande-Bretagne, *Flying Training*, I, 255-7; Air Intelligence Security Branch (AIS 8), "RAF Personnel in Canada – Curtailment of Flying Training", 26 août 1944, PRO, Air 40/1
- 43 Pringle au chef de l'état-major de l'Air, Ottawa, 14 sept. 1944, HQS 45-9-10, APC RG 24, vol. 5366
- 44 Entretien avec Lawrence, 4 mai 1982, dossier biographique de T.A. Lawrence, SHist
- 45 Seward, Cmdt 12^e groupe d'entraînement opérationnel aux commandants des 1^{re} et 31^e ERG, 6 août 1943, HQ 450-19/0, APC RG 24, vol. 3394
- 46 Directeur de l'entraînement opérationnel au directeur des plans et des besoins d'entraînement, 27 oct. 1942, ibid.
- 47 CE-MA aux Cmdt des régions d'entraînement, 24 juin et 12 oct. 1942, HQ 450-21/0 partie 1, ibid.
- 48 Cmdt 1^{re} Région d'entraînement au MDN (Air), 1^{er} oct. 1942, HQ 450-21/0 partie 2, ibid.
- 49 CE-MA aux Cmdt des régions d'entraînement, 31 mai 1943, ibid.
- 50 AMT au représentant du personnel, 16 avr. 1943, ibid.
- 51 Garrod au CE-MA, 18 juin 1941, PRO, Air 20/2769; Garrod au représentant des approvisionnements et de l'organisation, (RAO), 18 juin 1941, PRO, Air 20/1385
- 52 RAO, "N° 6 Group, Points for AMT's Visit – 3rd August 1941", PRO, Air 20/1385
- 53 RAO, "Notes on Meetings held in AMT's Room on 4th and 7th April 1941", ibid.
- 54 Résumés trimestriels des exercices aériens, écoles de bombardement et de tir, (EBT), 2 mars 1942-8 juin 1942, HQ 450-21/0 partie 1, et 29 juin 1942-23 oct. 1942, HQ 450-21/0 partie 2, APC RG 24, vol. 3394
- 55 Officier de liaison en chef, Londres, au CE-MA, 14 déc. 1942, ibid.
- 56 Cameron à Leckie, 14 sept. 1942, HQ 45-8-39, APC RG 24, vol. 5366
- 57 Officier de liaison en chef, Londres, au CE-MA, 14 déc. 1942, HQ 450-21/0, partie 2, ibid., vol. 3394
- 58 Leckie à la Mission de liaison aérienne du R.-U., 14 juin 1943, ibid.
- 59 Cmdt en chef du Commandement de l'entraînement aérien au sous-secrétaire d'État à l'Aviation, 27 sept. 1944, et pièces jointes, PRO, Air 2/8236
- 60 Ibid.
- 61 F.J. Hatch, *Le Canada, aérodrome de la démocratie: le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945* (MDN, SHist, Monographie n° 1; Ottawa 1983)
- 62 Informations et citations tirées de transcriptions d'entretiens dans le dossier biographique d'A.R. MacKenzie, SHist, sauf indication contraire
- 63 31^e EPM, journal quotidien de l'ORB, 28 janv. 1941, SHist. Voir aussi Brereton

- Greenhous et Norman Hillmer, "The Impact of the British Commonwealth Air Training Plan on Western Canada: Some Saskatchewan Case Studies", *Journal of Canadian Studies/Revue d'études canadiennes*, XVI, automne/hiver 1981, 133-44
- 64 "BCATP – Record of Accidents by Students", janv. 1942, 4, APC RG 24, acc. 83-4/164 (anciennement SHist 181.009 (D4761) et APC acc. 69G2)
- 65 Informations et citations tirées de transcriptions d'entretiens dans le dossier biographique de S.F. Wise, SHist, sauf indication contraire
- 66 K.M. Molson et H.A. Taylor, *Canadian Aircraft since 1909* (Stittsville, Ont. 1982), 330
- 67 Arthur B. Wahlroth, "Wellington Pilot", *CAHS Journal*, XIX, été 1981, 49
- 68 Canada, Aviation, *Final Report of the Chief of the Air Staff to the Members of the Supervisory Board, British Commonwealth Air Training Plan* (Ottawa, 16 avril 1945), 41, exemplaire dans SHist 81/221
- 69 Owen Thetford, *Aircraft of the Royal Air Force since 1918* (New York 1968), 46-7, 298-9, 440
- 70 Grande-Bretagne, *RAF Training, 1939-44*, 147
- 71 Grande-Bretagne, *Flying Training*, I, 39-40, 48, 58-9
- 72 S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 36-7; "A Brief History of 13 Operational Training Squadron", SHist 181.009 (D5039)
- 73 "Report: Chief of Air Staff's Mission to United Kingdom", 3 fév. 1941, Ann. I, "Notes of a Discussion in AMT's Room on 27th December 1940", HQS 45-8-27, APC RG 24, vol. 5366
- 74 Haut-commissaire du R.-U. au Dominions Office, CE-MA de Slessor, 4 janv. 1941, PRO, Air 19/247
- 75 Note, 7 janv. 1941, *ibid.*
- 76 31^e UEO, journal quotidien de l'ORB, SHist
- 77 *Ibid.*
- 78 *Ibid.*, avr. 1942
- 79 32^e UEO, journal quotidien de l'ORB, nov. et déc. 1941, SHist
- 80 *Ibid.*, déc. 1941
- 81 *Ibid.*, résumé de nov. 1942
- 82 34^e UEO, journal quotidien de l'ORB, 11 sept. 1942, SHist
- 83 Dossier ARC S.42-9-1 partie 1, chemise 39, cité par lieutenant d'aviation Hodgins, "N° 36 OTU", dans "OTU's under the BCATP", exposé inédit (1945), 17, SHist 74/13. Selon l'introduction du RG 24 *Air Force Finding Aid* établie par les APC, il semble que les dossiers relatifs aux UEO constituaient une part importante des 80 p.c. à peu près des dossiers des archives centrales du QG ARC qui aient été détruits. Il semble aussi que pour rédiger son rapport non daté sur les UEO Hodgins se soit appuyé sur ces documents avant qu'ils ne soient détruits.
- 84 W.F. Craven et J.L. Cate, (éd.), *The Army Air Forces in World War II, I: Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942* (Chicago 1948), 631
- 85 "Ottawa Air Training Conference, Minutes and Proceedings, May-June, 1942", vol. V, Ann. I, 189, "Minute by AMO RCAF & DGO Air Ministry on BCATP Training Capacity in Canada. . .", 24 mai 1942, SHist 181.003 (D4776)
- 86 Grande-Bretagne, *RAF Training, 1939-44*, 162

- 87 Cowley au CE-MA, 28 avr. 1942, HQS 19-7-38, APC RG 24, vol. 5221
- 88 Hodgins, "N° 1 Operational Training Unit", tableau, "OTU's under the BCATP", SHist 74/13
- 89 "Notes on Points discussed between DTO, Group Captain Oliver and Air Commodore Brown. . . on 18 June, 1943", PRO, Air 2/3124
- 90 Ibid.
- 91 Beisiegel au Cmdt RAE, 31 déc. 1943, S 43-4-1, chemise 3, cité dans Hodgins, "N° 1 Operational Training Unit", 1, SHist 74/13
- 92 CE-MA à l'état-major général, s.d., S 42-4-1, chemise 4, cité dans ibid.; 1^{re} UEO, journal quotidien de l'ORB, février-août 1944, SHist
- 93 Leckie à l'Air Ministry, s.d., 42-4-1, cité dans Hodgins, "N° 1 Operational Training Unit", 3, SHist 74/13
- 94 Procès-verbal du Supervisory Board, 18 oct. 1943, SHist 73/1558, vol. 8
- 95 Procès-verbal du Supervisory Board, 20 déc. 1943, Ann. I, rapport du CE-MA, I, ibid.
- 96 "Agreements and Decisions Recorded as the Result of Discussions Held in Ottawa February 7th to February 16th, between: Capt. the Rt Hon. H.H. Balfour. . . and Air Marshal Sir Peter Drummond. . . Representing the United Kingdom, and the Hon. C.G. Power and Air Marshal R. Leckie. . . Representing Canada", 16 fév. 1943, SHist 181.009 (D878)
- 97 J.R. Smith et Anthony Kay, *German Aircraft of the Second World War* (London 1972), 516-19, 543-6
- 98 Cité (d'après HQD 20-1-15) dans J.M. Hitsman, "Manpower Problems of the Royal Canadian Air Force during the Second World War", exposé inédit, 1953, 23, SHist 74/12
- 99 Power à MacDonald, 20 oct. 1944, ibid.
- 100 Grande-Bretagne, *Flying Training*, I, 267
- 101 Canada, *Final Report of the Chief of the Air Staff*, 54-5

CHAPITRE 9: PROGRAMME D'ACTION ET APPROVISIONNEMENT

- 1 Journal de W.L.M. King, 24 août 1939, archives de King, APC MG 26 J 13, cité dans C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements: les politiques de guerre du Canada, 1939-1945* (Ottawa 1970), 8. Voir aussi J.W. Pickersgill, *The Mackenzie King Record, I: 1939-1944* (Toronto 1960), 15-16
- 2 Stuart à Anderson, 26 août 1939, et Anderson, "Canada's National Effort in the Early Stages of a Major War", 27 août 1939, HQS 3498 partie 13 et partie 22, APC RG 24, vol. 2648; Comité des chefs de l'état-major, "Canada's National Effort (Armed Forces) in the Early Stages of a Major War", 29 août 1939, SHist 181.006 (D276)
- 3 QGDN, Bulletins on the Development of the RCAF, 25 août-31 déc. 1939, SHist 181.003 (D3868)
- 4 Chef de l'état-major de l'Air au secrétaire militaire du gouverneur général, 8 oct. 1939, "Policy of Distribution, War Establishment & Duties of RCAF Squadrons", SHist 77/543
- 5 Journal quotidien, 2nd Air Mission to the United States, 24 août 2 sept. 1939, et

- Stedman au CE-MA, 3 sept. 1939, SHist 78/478; Croil au sous-ministre, 15 mars 1939, S60-9-11 partie I, APC RG 24, vol. 5395; Breadner à l'officier supérieur de l'Air (OSA), "Recommendations for the Purchase of Aircraft in 1939/40 Estimates", 17 juin 1939, SHist 76/198; OSA au MDN, 15 sept. 1938, SHist 76/40; Stedman au chef de l'état-major de l'Air 1939, HQS 5199S partie I, APC 395072; James Eayrs, *In Defence of Canada*, II: *Appeasement and Rearmament* (Toronto 1965), 140; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, ii. Voir aussi SHist 181.009 (D3658), passim.
- 6 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 11-12; "Department of National Defence Estimates, 1939-1940", SHist 181.009 (D3658)
- 7 Note de service de Croil, "Policy Respecting the Distribution, War Establishment and Duties of RCAF Squadrons", 25 sept. 1939, S8098, SHist 77/543; S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977)
- 8 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 5 et 15 sept. 1939, APC RG 2, série 7c, vol. 1, bobine de microfilm C4653A; procès-verbal du Conseil de la Défense, 14 sept. 1939, SHist 112.1 (D77); note de service de Croil, 15 sept. 1939, HQS 5199S partie I, APC 395072; comité des chefs de l'état-major, "Action by the Armed Forces of Canada", 17 sept. 1939, Ann. C, SHist 112.3M3009 (D36); Croil, "Policy Respecting the Distribution, War Establishment, and Duties of RCAF Squadrons", 25 sept. 1939, S8098, SHist 77/543
- 9 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 3 oct. 1939, APC RG 2, série 7c, vol. 1, bobine de microfilms C4653A; procès-verbal du Conseil de la Défense, 10 oct. 1939, SHist 112.1 (D77)
- 10 Croil à Rogers, 23 nov. 1939, SHist 180.009 (D12)
- 11 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 29-30
- 12 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 5 sept. 1939, APC RG 2, série 7c, vol. 1, bobine de microfilm C4653A; CE-MA à l'officier de liaison de l'ARC à Londres, 21 déc. 1939, S8161, SHist 181.002 (D460); prévisions pour 1940-1941, SHist 181.003 (D2319)
- 13 Entretien avec Annis, (1977), dossier biographique, SHist
- 14 10^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist
- 15 J. de N. Kennedy, *History of the Department of Munitions and Supply* (Ottawa 1950), I, 4-6; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 30, 102
- 16 Croil au ministre, 16 mars et 9 avr. 1940, S15-1-50 partie I, APC RG 24, vol. 5170
- 17 Norman Ward, (éd.), *A Party Politician: the Memoirs of Chubby Power* (Toronto 1965), 206-7; Décret du CP 2665, 20 juin 1940; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 119-26
- 18 Haut-commissaire du R.-U. au Canada au Dominions Office, no 1058, 19 mai 1940, et projet de réponse, PRO Air 2/3157; procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 22, 23, 29 mai, 3, 14, 20, 27 juin, 9 juil. 1940, APC RG 2, série 7c, vol. 1, bobine de microfilms C4653; journal de King portant sur la même période, APC MG 26 J 13
- 19 Appreciation by inspector general, 9 juin 1940, avec "Defence Scheme N° 3, Major War," Ann. B, et CE-MA au MDN (Air), 20 juin 1940, approuvé le 22

- juin 1940, SHist 181.002 (D107); résumé hebdomadaire du représentant de l'état-major de l'Air (RE-MA), SHist 79/30, vol. 1; RE-MA au directeur des plans et des opérations (DPO), 21 mai 1940, et attaché de l'Air à Washington au RE-MA, 8 juin 1940, S60-3-11 partie 2, APC RG 24, vol. 5395
- 20 CE-MA au ministre, juil. 1940, SHist 112.3M2 (D493)
- 21 Comité des chefs de l'état-major, "Defence of Canada Plan", août 1940, *ibid.*; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 342ff; Joint Canada-US Defence Plan N° 1, document de planification, et Stuart à Crerar, 10 oct. 1940, SHist 112.11 (D1A)
- 22 CE-MA au ministre, document rédigé par Johnson, 1^{er} oct. 1940, SHist 181.003 (D15)
- 23 M.M. Postan, *British War Production* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1952), 164-5; projet de télégramme, Dominions Office au haut-commissaire du R.-U. au Canada, 10 nov. 1940, envoyé de PM à PM, 25 nov. 1940, et Dominions Office au haut-commissaire du R.-U. au Canada, no 2354, 30 nov. 1940, PRO Air 2/5260
- 24 Note de service au haut-commissaire du R.-U., rédigée par Johnson, sous-chef de l'état-major de l'Air, 28 déc. 1940, SHist 181.002 (D107); Campbell à Dominions Office, no 2489, 30 déc. 1940, PRO Air 2/5260
- 25 PRO, Prem 3/458, Prem 3/459, Prem 3/478, Prem 3/485, *passim*; Cab 122/1582
- 26 Ralston à Power, 19 janv. 1941, archives de J.L. Ralston, APC MG 27 III B 11, vol. 37; Power à Ralston, 28 janv. 1941, S60-3-14 partie 1, APC RG 24, vol. 5396. Voir aussi dossier 60-3-9 et 60-3-15, *ibid.*, vol. 5395 et 5397
- 27 Chiefs of Staff Committee appreciation, 25 fév. 1941, SHist 112.3M2 (D497); procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 27 fév. 1941, APC RG 2, série 7c, vol. 1, bobine de microfilms C4653A; procès verbal du conseil de l'Air, 27 janv. 1941, S840-108 partie 1, PARC 828985
- 28 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au secrétaire aux Dominions, de PM à PM, no 35, 2 mars 1941, exemplaire dans SHist 193.009 (D2)
- 29 Secrétaire aux Dominions au secrétaire d'État aux Affaires extérieures, de PM à PM, no 48, 24 mars 1941, *ibid.*
- 30 Slessor à l'officier de liaison de l'Air, 27; avr. 1941, PRO Air 2/5260
- 31 Rapport du représentant des approvisionnements (RA), 13 juin 1941, SHist 79/428, vol. 1; Kennan, minute n° 54, 1^{er} juil. 1941, PRO Air 2/5260; "Notes of a Discussion held in Air Member for Training's Room", 5 juil. 1941, Annexe au rapport de Breadner sur la mission au R.-U., 45-8-27, APC RG 24, vol. 5366
- 32 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 13 déc. 1940, 5, 10 fév., 30 oct. 1941, S840-108 parties 1, 2 et 3, APC 828985; secrétaire d'État aux Affaires extérieures au secrétaire aux Dominions, n° 187, et réponse, n° 16, 27 sept. 1941, S60-3-12 partie 1, APC RG 24, vol. 5395
- 33 Voir dossiers de l'ARC S60-3-9, S60-3-11, et S60-3-15, APC RG 24, vol. 5305, 5395 et 5397
- 34 I.B. Holley, *Buying Aircraft Material: Procurement for the Army Air Forces* (Washington 1964), 266
- 35 Réunion des chefs d'état-major américains et britanniques, 11 août 1941, PRO, Prem 3/485/5; officier de liaison de l'ARC, Ferry Command, au CE-MA, 15

- sept. 1941, Affaires extérieures au Dominions Office, n° 187, 18 sept. 1941, et réponse, n° 163, 21 sept. 1941, et n° 169, 27 sept. 1941, S60-3-12 partie 1, APC RG 24, vol. 5395; Rapport de la réunion du CMPD, 10-11 nov. 1941, Journal du CMPD, vol. 2, SHist 955.013 (D10)
- 36 Rapport de Croil, 28 oct. 1941, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 455
- 37 Breadner à Power, 28 oct. 1941, *ibid.*, vol. 425
- 38 Breadner à Power, 22 nov. 1941, document du Comité de guerre du Cabinet n° 38, *ibid.*
- 39 Chiefs of Staff Committee appreciation, 10 déc. 1941, SHist 112.3M2 (D497)
- 40 *Ibid.* Voir aussi l'évaluation de Breadner, datée du 7 oct. 1941, exemplaire aux Archives de l'Université Queen, archives de C.G. Power, boîte 59, dossier D1030
- 41 Stanley W. Dziuban, *Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945* (United States Army in World War II, Special Studies; Washington 1959), 120
- 42 Pope, "Notes on Question of United States-Canada Unity of Command," 18 déc. 1941, SHist 112.3M2 (D495)
- 43 Pope au CE-MG, 22 déc. 1941 et 21 janv. 1942, SHist 112.11 (D1A), vol. 3; Journal du CMPD, 20 janv. et 25-26 fév. 1942, SHist 955.012 (D10); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 349-54, 378-0
- 44 Cmdt du 1^{er} Groupe, ARC, note de service, 3 mars 1942, SHist 181.009 (D3644)
- 45 Chiefs of Staff Committee appreciation, 19 fév. 1942, SHist 112.3M2 (D497)
- 46 Cmdt RAO au QG de l'Aviation, 21 fév. 1942, évaluation du Comité interarmées (Pacifique), 18 fév. 1942, S201-9-1 partie 2, SHist 181.009 (D3334)
- 47 Heakes au RE-MA, 24 fév. 1942, S15-24-6 partie 1, APC RG 24, vol. 5198
- 48 Heakes (pour le RE-MA) au sous-chef de l'état-major de l'Air, 12 fév. 1942, S60-3-11 partie 2, *ibid.*, vol. 5395
- 49 Power au Comité de guerre du Cabinet, 2 mars 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 425; Nairn au sous-ministre, 10 mars 1942, SHist 181.009 (D3455)
- 50 Chiefs of Staff Committee appreciation, 19 fév. 1942, SHist 112.3M2 (D497)
- 51 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 133-4; Mackenzie au PM, 14 fév. 1942, archives de I.A. Mackenzie, PAC MG 27 III B 5, vol. 47, dossier CNS 57. Voir aussi le sondage Gallup du 5 août 1942, qui indiquait que 65 p.c. des habitants de la C.-B. étaient d'avis que "un raid aérien contre cette province" était un fait "probable".
- 52 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 20 fév. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 53 Pickersgill, *The Mackenzie King Record*, I; 355; King au Comité de guerre du Cabinet, 20 fév. 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 124; journal de King, 24 fév. 1942, APC MG 26 J 13
- 54 Robertson à Keenleyside, 2 mars 1942, et Keenleyside à Robertson, 4 mars 1942, Robertson à King, 2 mars 1942, archives de L.B. Pearson, APC MG 26 N 1, vol. 25; procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 5 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 55 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 47n, 48, 133-4; procès-verbal du

- Comité de guerre du Cabinet, 6 janv., 5, 6 et 18 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 56 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 273-4
- 57 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 18 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 58 Représentant de l'organisation (RO) au RE-MA, 29 avr. 1942, S19-7-38, APC RG 24, vol. 5221
- 59 Balfour à Sinclair, 26 mai 1942, PRO Air 19/339; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 273-4
- 60 Breadner, "The Air Defence of Canada," 16 mars 1942, exemplaire dans archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 424
- 61 Ibid.
- 62 Voir "Emergency and Reserve Squadrons (VANQUO Plan) – Organization of", HQS 15-24-27, APC RG 24, vol. 5200
- 63 Joint Planning Sub-Committee appreciation, première ébauche, 4 juin 1942, et ébauche définitive, 15 juin 1942, SHist 193.009 (D8)
- 64 Chiefs of Staff Committee appreciation, juil. 1942, SHist 193.09 (D9)
- 65 Voir les documents de la conférence dans S55-2-18, APC RG 24, vol. 5387, et rapport du chef de l'état-major de l'Air au Conseil de Surveillance du PEACB, 20 juil. et 30 sept. 1942, SHist 181.003 (D2639)
- 66 Dickson à Edwards, 14 avr. 1941, PRO Air 2/5260
- 67 J.M.A. Gwyer, *Grand Strategy*, III: *June 1941-August 1942*, Part I (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1964), 398; J.R.H. Butler, *Grand Strategy*, III: *June 1941- August 1942*, Part II (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1964), 556; Christopher Thorne, *Allies of a Kind: the United States, Great Britain, and the War Against Japan, 1941-1945* (New York 1978), 63, 112
- 68 Voir les notes manuscrites sur la feuille d'Edwards à Dickson, 28 avr. 1942, couvrant la note de service de Breadner du 16 mars 1942, PRO Air 2/5260; QG ARC outre-mer au CE-MA, X5077/0314, 11 avr. 1942, S15-9-35 partie 1, APC RG 24, vol. 5183
- 69 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 4 fév., 11 et 18 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874; chefs d'état-major aux ministres de la Défense nationale, 29 janv. 1942, correspondance entre Londres et Ottawa et entre Ottawa et Washington, 18 fév.-14 mars 1942, secrétaire d'État aux Affaires extérieures au haut-commissaire du Canada à Londres, n° 502, 14 mars 1942, et n° 508, 16 mars 1942, S15-9-35, APC RG 24, vol. 5183
- 70 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 18 mars 1942, APC REG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 71 Exemplaire de la US Joint Chiefs' evaluation, et Walsh au QG de l'Aviation, 15 mai 1942, S15-9-59 partie 1, APC RG 24, vol. 5187; procès-verbal du Conseil de l'Air, 1^{er} juin 1942, S840-108 partie 4, APC 828985
- 72 Butler, *Grand Strategy*, III, Part II, 557; H. Duncan Hall, *North American Supply* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1955), 362ff; Richard M. Leighton et Robert W. Coakley, *The War Department: Global Logistics and Strategy, 1940-1943* (Washington 1953), 276

- 73 Walsh au QG de l'Aviation, n° A397, 27 juin 1942, S15-9-55 partie 1, APC RG 24, vol. 5167; Tackaberry au RE-MA, 24 juin 1942, S59-9-59 partie 1, *ibid.*, vol. 5287
- 74 Combined Planning Staff, "Report by Special Sub-Committee: Strategic Policy and Deployment of US and British Forces", 4 juil. 1942, National Archives, Washington (USNA), RG 165 (Records of the War Department General and Special Staffs), ABC 381 (9-25-41) Section 1
- 75 Walsh au QG de l'Aviation, no A1010, 30 juin 1942, S15-9-59 partie 1, APC RG 24, vol. 5187; État-major interarmées canadien (Washington) aux chefs d'état-major, n° JS1, 11 juil. 1942, et n° JS4, 12 juil. 1942, *ibid.*; État-major interarmées canadien (Washington) aux chefs d'état-major, no JS3, 11 juil. 1942, archives de Power, boîte 66, dossier D1103
- 76 Combined Planning Staff, "Report by Special Sub-Committee", USNA RG 1654, ABC 381 (9-25-41) Section 1
- 77 Télégrammes de l'état-major interarmées canadien (Washington), surtout ceux de Walsh au QG de l'Aviation, n° A1010, 30 juin 1942, et n° A57, 9 juil. 1942, S15-9-59 partie 1, APC RG 24, vol. 5187; Breadner à Power, 15 juil. 1942, et secrétaire privé de Power au CE-MA, 17 juil. 1942, S15-9-35 partie 1, *ibid.*, vol. 5183. Voir aussi Robert Bothwell et William Kilbourn, *C.D. Howe: a Biography* (Toronto 1979), 171
- 78 Walsh au QG de l'Aviation, pour le CE-MA, n° A432, 18 juil. 1942, S15-9-35 partie 1, APC RG 24, vol. 5183
- 79 Joint US Staff Planners, "Dominion Air Forces", JPS 37/1, 3 août 1942, USNA, RG 218 (Records of the United States Joint Chiefs of Staff), CCS 452 (6-26-42) (SCC.1)
- 80 Walsh à Bedell Smith, 13 août 1942, au CE-MA, 14 août 1942, *ibid.*
- 81 Walsh à Breadner (personnel), 4 sept. 1942, et Air Force Combined Staff, Washington (AFCS), au chef de l'état-major de l'Air, n° A16, 21 sept. 1942, S15-9-59 partie 1, APC RG 24, vol. 5187. Voir aussi délégation de la RAF à Washington à l'*Air Ministry*, 28 août 1942, télégramme TROON 15 28/8, Slessor de Evill, PRO Air 8/673
- 82 Voir télégrammes, 28 août à oct. 1942, dans PRO Air 8/673
- 83 AFCS au CE-MA, n° A16, 21 sept. 1942, au sujet de Arnold à Walsh, S15-9-59 partie 1, APC RG 24, vol. 5187
- 84 Heakes au RE-MA, 24 sept. 1942, *ibid.*
- 85 Slessor, "Notes on Canadian Air Requirements", août 1942, exemplaire au RE-MA, 18 sept. 1942, S15-9-35 partie 1, *ibid.*, vol. 5183
- 86 Sheard au CE-MA, "Notes on Slessor's memorandum", 21 sept. 1942, S15-9-59 partie 1, *ibid.*, vol. 5187
- 87 Heakes au CE-MA, 22 sept. 1942, S15-9-56 partie 1, *ibid.*, vol. 5185
- 88 Heakes au CE-MA, 24 sept. 1942, S15-9-35, *ibid.*, vol. 5183
- 89 Heakes à Breadner, 25 sept. 1942, *ibid.*
- 90 Heakes à Breadner (deuxième note de service), et Sheard à Breadner, document tous deux datés du 25 sept. 1942, *ibid.*
- 91 Breadner à Power, 26 sept. 1942, SHist 193.009 (D12)
- 92 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 19 août, 4 sept., 7 oct. 1942, APC

- RG 2, série 7c, vol. 10 et 11, bobine de microfilms C4874; Heakes au CE-MA, 25 sept. 1942 (la base des exposés de Power et de Breadner), S15-9-35, APC RG 24, vol. 5183
- 93 Procès-verbal du Conseil de l'Air, 7 oct. 1942, S840-108 partie 5, APC 828985
- 94 Arnold à Walsh, 22 oct. 1942, S19-9-59 partie 3, APC RG 24, vol. 5187
- 95 Walsh à Evill, 24 oct. 1942, S25-9-56, *ibid.*, vol. 5185; Walsh au QG de l'Aviation, nov. 1942, S15-9-59 partie 3, *ibid.*, vol. 5187
- 96 "Memorandum for Sub-Committee on Airplane Allocation from US 1943 Production", USNA, RG 165, ABC 452.1, sect. 3 (1-22-42); "Squadron programme – Home War", attaché de Breadner au ministre, "Air Defence of Canada Plan, 1943-44", 20 mars 1943, S096-105 partie 3, APC 826793
- 97 "Memorandum for Sub-Committee on Airplane Allocation from US 1943 Production", USNA, RG 165, ABC 452.1 sect. 3 (1-22-42); Tackaberry au AMS, 24 et 27 nov. 1942, et Walsh au CE-MA, n° A398, 2 déc. 1942, S15-9-59 partie 3, APC RG 24, vol. 5187
- 98 Cité dans Hall, *North American Supply*, 392
- 99 RE-MA au CE-MA, 17 janv. 1943, S15-9-59 partie 4, APC RG 24, vol. 5187. Voir aussi le mémoire sur les opérations anti-sous-marins établi en vue de la réunion des officiers généraux de l'Aviation, 15 oct. 1942, SHist 79/184
- 100 Cmdt 4^e Groupe, ARC, au Cmdt RAO, 19 juin 1942, S262-1-2, SHist 181.009 (D35830)
- 101 Voir la note de service rédigée aux réunions spéciales du 7 juil. et du 22 sept. 1942, SHist 181.009 (D274)
- 102 Heakes au CE-MA, 14 oct. 1942, exemplaire dans archives de Power, boîte 69, dossier D1028
- 103 Combined Chiefs of Staff, "Probable Scale of Attack on the West Coast of North America reported by the Combined Staff Planners", CCS 127/1, 16 janv. 1943, SHist 112.3M2 (D495)
- 104 Procès-verbal du Joint Planning Sub-Committee, 26 fév. 1943, *ibid.*
- 105 Breadner, "Air Defence of Canada Plan, 1943-44", 20 mars 1943, SHist 181.009 (D6611)
- 106 Voir la correspondance du 20 avr. au mois de juil. 1943 dans S15-9-59 partie 4, APC RG 24, vol. 5187
- 107 Walsh au CE-MA, n° Q39, 15 juil., RE-MA au CE-MA, 22 juil. 1943, *ibid.*
- 108 Voir QG de l'Aviation (Sheard) à l'AFCS (Walsh), n° A1061, 28 juil. 1943, et AFCS (Walsh) au QG de l'Aviation (Sheard), n° A30, *ibid.*
- 109 Combined Chiefs of Staff, "Scale of Attack on the East and West Coasts of North America", CCS 127/3, 16 août 1943, USNA, OPD 380 Axis (SCC.II) (Cases 37-61)
- 110 "Air Defence of Canada Plan", 24 sept. 1943, SHist 181.09 (D6277)
- 111 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 22 sept. 1943, APC RG 2, série 7c, vol. 14, bobine de microfilms C4875
- 112 Breadner à Edwards, message A202, 14 août 1943, SHist 181.009 (D717)
- 113 Note de Guthrie sur projet de télégramme à l'AFCS (Walsh), 9 nov. 1943, non envoyé, et télégramme révisé, no A1076, 9 nov. 1943, QG de l'Aviation (Leckie) à l'AFCS (Walsh), n° A1, 3 janv. 1944, et réponse, n° 150, 5 janv. 1944, S15-9-59 partie 4, APC RG 24, vol. 5187

- 114 Leckie au ministre, 27 nov. 1944, S096-105 partie 5, APC 826793; procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 1^{er} déc. 1943, APC RG 2, série 7c, vol. 14, bobine de microfilms C4875; Guthrie au CE-MA, 22 janv. 1944, archives de Power, boîte 69, dossier D2018
- 115 “Air Defence of Canada Plan”, révisé, 10 fév. 1944, SHist 181.009 (D6277)
- 116 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 31 août 1944, APC RG 2, série 7c, vol. 16, bobine de microfilms C4876
- 117 “Air Defence of Canada Plan, 1944 Second Revision”, 25 oct. 1944, et “Air Defence of Canada Plan, 1945”, 18 nov. 1944, SHist 181.009 (D6277)

CHAPITRE 10: L'EST ET LE CENTRE DU CANADA

- 1 Cmdt RAE au cmdt du 6^e DM, 22 août 1939, SHist 181.009 (D4979)
- 2 General Order 151/1938, SHist; Canada, Service historique, *RCAF Logbook: a Chronological Outline of the Origin, Growth and Achievement of the Royal Canadian Air Force* (Ottawa 1949), 52-3
- 3 OSA au Cmdt RAE, 12 janv. 1939, S11-2, SHist 181.002 (D446)
- 4 F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper No 2; Ottawa 1972), 389-91
- 5 Cmdt RAE au Cmdt 6^e DM, 22 août 1939, SHist 181.009 (D4979); “Chiefs of Staff Committee Plan for the Defence of Canada”, 27 juin 1938, modifié en juin 1939, SHist 181.004 (D39)
- 6 8^e Escadron ORB journal, 29 et 31 août 1939, SHist
- 7 “The History of Eastern Air Command”, exposé inédit (1945), 105-10, 131-3, SHist 74/2, vol. 1
- 8 Anderson à Breadner, 23 août 1939, CE-MA au Cmdt RAO, 14 sept. 1939, SHist 181.009 (D4979)
- 9 Great Britain, Admiralty, Historical Section, *Defect of the Enemy Attack on Shipping, 1939-1945: a Study of Policy and Operations*, (BR 1736 (51) (1), Naval Staff History Second World War; s.l. 1957), IA, 29
- 10 EAC operation instruction n^o 1, 16 sept. 1939, S30-2 partie 1, SHist 181.006 (D357); QGDN, Bulletins on the Development of the RCAF, 25 août-31 déc. 1939, S.52, SHist 181.003 (D3868); “The History of Eastern Air Command”, 106-7, SHist 74/2, vol. 1
- 11 “The History of Eastern Air Command”, 83, 102-3, 118-20, 129-30, 289, SHist 74/2, vol. 1 et 2; S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 51
- 12 11^e Escadron, ORB, nov. 1939, SHist; “The History of Eastern Air Command”, 123, 129-30, 147-8, SHist 74/2, vol. 1; EAC operation order 3/40, 25 mai 1940, 501-1-13, APC RG 24, vol. 11123
- 13 “The History of Eastern Air Command”, 70, 179-83, 212, SHist 74/2, vol. 1
- 14 CE-MA au sous-ministre adjoint (Air), 20 nov. 1940, SHist 181.009 (D6771); Breadner au sous-ministre (Air), 22 oct. 1940, Archives de l'Université Queen, archives de C.G. Power, boîte 71, dossier D2033
- 15 Cmdt RAE au Cmdt 6^e DM, 22 août 1939, SHist 181.009 (D4979); “Aircraft Detection Corps, July 1940-March 1941”, SHist 181.009 (D123)
- 16 Secrétaire d'État aux Affaires extérieures au gouverneur de Terre-Neuve, 5 sept.

- 1939, et réponse, 6 sept. 1939, Paul Bridle, (éd.), *Documents on Relations between Canada and Newfoundland*, I: 1935-1949 Defence, Civil Aviation and Economic Affairs (Ottawa 1974), 41-3; "The History of Eastern Air Command", 56-73, 105-6, SHist 74/2, vol. 1. Voir aussi C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 134-5
- 17 Cmdt RAE au CE-MA, 27 mai 1940, Cmdt RAE au MDN, 29 mai 1940, "The History of Eastern Air Command", 194-5, SHist 74/2, vol. 1; "An Appreciation of Air Force Defence of Canada Atlantic Coast", 9 juin 1940, SHist 181.002 (D107)
- 18 Cmdt 118^e Escadron (CAC) au Cmdt RAE et pièce jointe, 23 juil. 1940, HQS 14-2, SHist 181.002 (D176)
- 19 "The History of Eastern Air Command", 167, 187-9, SHist 74/2, vol. 1; organization order n° 6, 15 nov. 1940, exemplaire dans 118^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist; Kostenuk et Griffin, *RCAF Squadron Histories*, 51-2
- 20 CE-MA au Cmdt RAE, 1^{er} avr. 1940, et modification n° 1, 19 avr. 1940, HQS 3-5-2, SHist 181.003 (D4095); "The History of Eastern Air Command", 139, 171-2, SHist 74/2, vol. 1; note de service au Cmdt RAE, 28 juil. 1940, SHist 181.002 (D154)
- 21 Cmdt RAE au MDN, 7 août 1940, RE-MA au CE-MA, 5 sept. 1940, "The History of Eastern Air Command", 161-3, 209-11, SHist 73/2, vol. 1; "Operational Units - RCAF", 15 août, 15 nov. 1940, SHist 181.002 (D460) partie 1; K.M. Molson et H.A. Taylor, *Canadian Aircraft since 1909* (Stittsville, Ont. 1982), 102-4
- 22 "Minutes of Meeting Held at Government House on August 20th, 1940, at 10am", SHist 355.013 (D1); "Minutes of Meeting at St John's to Discuss Bilateral Defence Questions", 20 août 1940, gouverneur de Terre-Neuve au secrétaire aux Dominions, 23 août 1940, Bridle, (sous la direction de), *Canada and Newfoundland*, I, 159-64; secrétaire du Comité des chefs d'état-major au Cmdt Côte atlantique, 28 août 1940, HQS 5199-2 partie 1, APC 395072; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 132
- 23 "Defence of Canada Plan, August 1940", partie III, para. 19, SHist 112.3M2 (D497)
- 24 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 344-5, 347, 349
- 25 Ibid., 129; R.A. MacKay, *Newfoundland: Economic, Diplomatic, and Strategic Studies* (Toronto 1946), Ann. c
- 26 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 349-54, 360; S.W. Dziuban, *Military Relationships between the United States and Canada, 1939- 1945* (United States Army in World War II, Special Studies; Washington 1959), 104-6
- 27 W.A.B. Douglas, "Alliance Warfare, 1939-45: Canada's Maritime Forces", *Revue internationale d'histoire militaire*, N° 54, édition canadienne (1982), 159-80
- 28 "The History of Eastern Air Command", 198, SHist 74/2, vol. 1; S.W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, I: *The Defensive* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1954), 288-9
- 29 Base de Sydney, journal quotidien de l'ORB, 24 oct. 1940, SHist
- 30 "The History of Eastern Air Command", 235, SHist 74/2, vol. 2; 10^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 22 fév. 1941, SHist; Roskill, *War at Sea*, I, 373-8

- 31 Cmdt RAE au Cmdt Base de Gander, 20 jan. 1942, SHist 181.009 (D1192)
- 32 Ibid.
- 33 Amirauté britannique au QGSN, Ottawa, 15 mars 1941, CE-MA au CE-MN, 15 mars 1941, RE-MA au CE-MA, 21 mai 1941, HQS 3-5-2, SHist 181.003 (D4095); dossier biographique de N.R. Anderson, SHist; correspondance de 1941, SHist 181.009 (D6734)
- 34 "The History of Eastern Air Command", 256, 265, 304-5, SHist 74/2, vol. 2; Ordre d'opération de la RAE 3/41, 26 mars 1941, Cmdt RAE au QG de l'Aviation, message A879, 29 mai 1941, SHist 181.002 (D58); Cmdt RAE aux Cmdt de Yarmouth, Dartmouth et Sydney, 6 juin 1941, HQS 30-5, SHist 181.002 (D154)
- 35 Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 20 mai 1941, SHist 181.003 (D4095); "The History of Eastern Air Command", 251, SHist 74/2, vol. 2; directeur des plans, Air Ministry (britannique), au Cmdt ARC outremer, 24 mai 1941, PRO, Air 8/461
- 36 "Summary of Service Flying", 31 mai 1941, 10^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, Ann. C, SHist
- 37 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War III: The Atlantic and Home Waters, the Preparative Phase, July 1941 to February 1943", s.d. 22-3, 35-6, SHist 79/599; Anderson au CE-MA, 9 juil. 1941, SHist 181.009 (D6734)
- 38 Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 29 mai 1941, SHist 181.002 (D58); 5^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 30 juin et 1^{er} juil. 1941, SHist; "The History of Eastern Air Command", 274, 277, 290-4, SHist 74/2, vol. 2; "Convoys S.C. 37 and H.X. 138 - Orders for Ocean and Local Escort", 10 juil. 1941, SHist 181.002 (D121)
- 39 EAC secret organization order n° 17, 8 July 1941, 1^{er} Groupe, journal quotidien de l'ORB, SHist; "The History of Eastern Air Command", 299-301, 324-5, SHist 74/2, vol. 2
- 40 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 312, 362; Dziuba, *Military Relations*, 122-3; Roskill, *The War at Sea*, I, 470-1; Admiralty general message, 13 sept. 1941, S4-10-A, SHist 181.002 (D156)
- 41 Little à Pound, 1^{er} oct. 1941, PRO, Adm 205/9; Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 21 sept. 1941, 15-1-350 partie I, APC RG 24, vol. 5177; QGSN au commodore cmdt de Force de Terre-Neuve, 17 sept. 1941, SHist 181.002 (D121)
- 42 Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 21 sept. 1941, 15-1-350 partie I, APC RG 24, vol. 5177
- 43 Heakes au QG de l'Aviation, 23 sept. 1941, Anderson au QG de l'Aviation, 14 fév. 1942, *ibid.*
- 44 Stark à Breadner, 2 oct. 1941, *ibid.*
- 45 Douglas, "Alliance Warfare", 166-7
- 46 Documents concernant WPL-52, 2-27 oct. 1941, 151-350 partie I, APC RG 24, vol. 5177
- 47 "Committee on Coastal Command Report", 19 mars 1941, PRO, Air 15/227
- 48 Note de service du Comité des chefs de l'état-major, 31 déc. 1941, SHist 193.009 (D3); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 363-4; "The History of Eastern Air Command", 363, SHist 74/2, vol. 3

- 49 Ministère des Munitions et Approvisionnements au British Purchasing Commission, 12 août 1940, 1021-9-95, APC RG 24, vol. 5133; Johnson à Power, 14 oct. 1941, Breadner au vice-chef de l'état-major de l'Air, RAF, 26 fév. 1942, S.60-3-12 partie 3, *ibid.*, vol. 5395; procès verbal du Conseil de l'Air, 5 déc. 1941, 840-108 partie 3, APC 828985; J.A. Griffin, *Canadian Military Aircraft: Serials & Photographs, 1920-1968* (National Museum of Man, Canadian War Museum Publication N° 69-2; Ottawa 1969), 362-3, 511; Roger Sarty, "The RCAF's First Catalinas and Cansos", MS, SHist
- 50 "The History of Eastern Air Command", 274, 336, SHist 74/2, vol. 2; EAC movement order 1/41, 22 sept. 1941, SHist 181.006 (D13); Anderson au Cmdt ARC Londres, 9 juil. 1941, SHist 181.009 (D6734); Chiefs of Staff Committee, Joint Planning Sub-Committee, "Northwest River Aerodrome - Defence", s.d., "Information Regarding Northwest River Area Labrador", 27 août 1941, SHist 193.009 (D3)
- 51 "Air Defence of Central Canada", 1-4, 20, SHist 74/4; Canada, *Débats*, 13 fév. 1939, 861-2; "Defence of Hudson Bay and Hudson Strait, Report of Sub-Committee appointed by the Chiefs of Staff Committee on 6th March 1939", 11 avr. 1939, QHC 5199 partie 5, APC RG 24, vol. 2685; Cmdt RAE au Cmdt 1^{re} Région d'entraînement, 10 fév. 1941, SHist 181.009 (D123); "Report on Aircraft Detection Corps - Eastern Canada," 27 fév. 1942, SHist 321.009 (D94)
- 52 "Appreciation of Potentialities of Air Raids on Sault Ste Marie", 17 mars 1942, Heakes à Douglas, 2 avr. 1942, "Air Defence of Central Canada", 4-7, 18-19, SHist 74/4
- 53 CE-MA au ministre, 16 mars 1942, RE-MA à diverses instances, 23 mars 1942, PRO, Air 2/5260
- 54 "Air Defence of Central Canada", 7-11, SHist 74/4; "Plan of Organization, Aircraft Detection Corps, Central Canada Area", ébauche, 7 mai 1942, cité dans *ibid.*, 19-28; secret organization order n° 76, 11 juin 1942, SHist 181.009 (D216)
- 55 "Air Defence of Central Canada", 15-17, 29-32, 38-41, SHist 74/4; "History and Review of the Aircraft Detection Corps", juil. 1944, 5, SHist 80/395
- 56 CE-MA au ministre, "Air Defence of Canada", 16 mars 1942, CE-MA au ministre, "Air Defence of Canada Plan, 1943-44", 20 mars 1943, SHist 181.009 (D6277); "the History of Eastern Air Command", 468-71, SHist 74/2, vol. 3; "Operational Units-RCAF", 14 juin, 15 nov. 1943, SHist 181.002 (D460) partie 5
- 57 Nesbitt au RE-MA, 2 juil. 1943, Clements au RE-MA, 13 juil. 1943, S17-1-1 partie 1, SHist 181.009 (D826); Millard au RE-MA, 9 juil. 1943, CE-MA au ministre, "Air Defence of Canada Plan - 1944", 24 sept. 1943, S096-105 partie 4, APC 826793
- 58 "Radar in the Royal Canadian Air Force", s.d., 17-22, SHist 80/395; "Narrative History of the Formation and Development of the Fighter and Filter Control System of The Royal Canadian Air Force", 25 sept. 1944, *ibid.*; Plan d'organisation n° 215, 12 sept. 1944, SHist 181.003 (D257); "Air Defence of Canada Plan - 1944/45 (Second Revision)", SHist 322.019 (D11); "Maps of Radar Beacons and Stations", SHist 322.019 (D11); "Maps of Radar Beacons and Stations", mai 1945, SHist 181.004 (D102); "Monthly Review of RCAF Operations", I, n° 1, juin 1943, 28-33; *ibid.*, I, n° 3, août 1943, 43-5

- 59 Chefs de l'état-major aux ministres, 10 mars 1942, procès-verbal du Comité des chefs d'état-major, 10 mars 1942, HQS 5199, partie 11, SHist 193.009 (D53); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 134
- 60 P.B. Martineau, s.d., PRO, Air 15/217, pièce jointe, 38G
- 61 CE-MA, "Air Defence of Canada", 16 mars 1942, SHist 181.009 (D6277); "Operational Units - RCAF", 15 nov. 1943, SHist 181.002 (D460) partie 5
- 62 Plan d'organisation n° 237, 21 mars 1945, SHist 181.009 (D5484); RCAF EAC Marine Squadron establishments, SHist 181.005 (D937); "The History of Eastern Air Command", 501-2, SHist 74/2, vol. 3; Guthrie au représentant de l'organisation, "Report on Western Hemisphere Operations", 31 janv. 1944, SHist 181.003 (D17); "EAC Marine Squadron", dossier de référence permanent, SHist; "Flying Control", 14 fév. 1944, SHist 181.009 (D6823); "Monthly Review of RCAF Operations", n° 7, déc. 1943, 3-4
- 63 "RCAF Monthly Summary of Strength by Location", 31 janv. 1944, SHist 181.005 (D1965); "The History of Eastern Air Command", 686-7, 741, 744, SHist 74/2, vol. 4; Link au directeur des Services d'étatmajor, 8 fév. 1944, SHist 181.003 (D17); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 295-6; Kostenuk et Griffin, *RCAF Squadron Histories*, 58-60
- 64 "The History of Eastern Air Command", 717-8, 761, 784-5, 824, SHist 74/2, vol. 4; Base de Shelburne, journal quotidien de l'ORB, 4 mars 1944, SHist; "Air Defence of Canada Plan - 1944 (Revised)", 10 fév. 1944, 2, SHist 181.009 (D6277)
- 65 Comité des chefs d'état-major, "Extract from Mins 298th Meeting", 25 août 1944, SHist 193.009 (D34); T.W. Melnyk, *Les opérations aériennes du Canada dans le Sud-Est asiatique, 1941-1945* (MDN, SHist, Document occasionnel n° 1; Ottawa 1976), 106-7; 1^{er} Groupe à la RAE, message A14, 28 juil. 1944, SHist 181.009 (D4656); Cmdt RAE au MDN (Air), 5 sept. 1944, S096-105 partie 5, A.P.C. 826793; 113^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, août 1944, SHist; 129^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, sept. 1944, SHist; 11^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, juil. à oct. 1944, SHist
- 66 "Radar in The Royal Canadian Air Force", 20-2, 26, SHist 80/395; organization order n° 215, 12 sept. 1944, SHist 181.003 (D257); "Air Defence of Canada Plan - 1944/45 (Second Revision)", SHist 181.009 (D6277); "Minutes of Meeting Joint Service Sub-Committee (RDF) Atlantic Coast", 27 avr., 7 juin, 6 oct. 1943, SHist 79/177
- 67 "Radar in The Royal Canadian Air Force", 228, SHist 80/395; "Monthly Review of RCAF Operations", I, n° 6, nov. 1943, 12-13; "Air Force Headquarters - Eastern Air Command Meeting - Brief", s.d. (nov. ou déc. 1944), SHist 181.009 (D3217); Harrison à l'officier d'état-major supérieur, 13 mars 1945, SHist 181.009 (D4557)
- 68 "Radar in The Royal Canadian Air Force", 20-1, SHist 80/395; NSHQ attack and sighting reports, 12 sept. 1944, NSS 8910-23 partie 3, APC RG 24, vol. 6897; procès-verbal du Joint RCN-RCAF Anti-Submarine Warfare Committee, 11 janv.-22 fév. 1945, SHist 181.002 (D399); procès-verbal du JSC Atlantic Coast, 15 mars 1945, SHist 323.009 (D160)
- 69 Leckie aux membres du CDA, 15 nov. 1944, SHist 193.009 (D38); "History and Review of the Aircraft Detection Corps of the Royal Canadian Air Force", 2,

SHist 80/395; QG RAF au secrétaire du Comité des chefs d'état-major, 21 déc. 1944, SHist 193.009 (D38)

- 70 Cmdt RAE au directeur de la prévôté et de la sécurité, 19 oct. 1945, SHist 181.009 (D2628); CE-MA au secrétaire du Comité des chefs d'état-major, 9 mai 1945, SHist 193.009 (D43); secrétaire du Comité des chefs d'état-major au secrétaire du Comité interarmées de l'Atlantique et du Comité interarmées du Pacifique, 10 mai 1945, SHist 322.019 (D11)

CHAPITRE 11: LA CÔTE DU PACIFIQUE

- 1 Croil au sous-ministre, 3 nov. 1937, note de Mackenzie, 22 déc. 1937, General Order n° 30, 15 mars 1938, Croil à Johnson, s.d., dans "Western Air Command", exposé inédit, 1945, sec. 2, 4-5, 13, SHist 74/3, vol. 1; officier supérieur de l'Air (OSA) au cmdt de la RAO, 21 nov. 1938, WAC S.11 partie 1, SHist 181.009 (D5945)
- 2 Comité des chefs d'état-major, operational and administrative memorandum n° 1, 15 août 1938, SHist 181.004 (D39)
- 3 OSA au Cmdt RAO 10 déc. 1938, Cmdt RAO au secrétaire du MDN, 30 août 1939, WAC S.11 partie 1, SHist 181.009 (D5945)
- 4 Cmdt du 11^e DM au Cmdt RAO, 4 avr. 1939, *ibid.*; "Notes for CAS", 12 sept. 1939, SHist 181.009 (D2); WAC, operations record book (ORB), résumé d'oct. 1939, SHist
- 5 F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force* (Mercury Series, Canadian War Museum Paper N° 2; Ottawa 1972), 389; Canada, Air Historical Section, *RCAF Logbook: a Chronological Outline of the Origin, Growth and Achievement of the Royal Canadian Air Force* (Ottawa 1949), 58-60; CE-MA à RAO, 31 août et 10 sept. 1939, CE-MA aux commandants, messages 18-1/9 et 20-1/9, 1^{er} sept. 1939, SHist 181.009 (D2); 6^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 1 et 8 sept. 1939, SHist; 4^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 sept. 1939, SHist
- 6 6^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 sept. 1939, SHist
- 7 RAO au ministre et note de Croil, 4 sept. 1939, SHist 181.009 (D2); Croil au Cmdt RAO, 7 sept. 1939, Cmdt RAO au secrétaire MDN, 10 sept. 1939, WAC operation orders 6/39 et 7/39, 1^{er} sept. 1939, WAC S.11 partie 1, SHist 181.009 (D5945)
- 8 Cmdt RAO au secrétaire MDN, 10 sept. 1939, WAC S.11 partie 1, SHist 181.009 (D5945)
- 9 "Western Air Command", sec. 6, 3-4, SHist 74/3, vol. 1; sec. 23, 5, *ibid.*, vol. 2; S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 24, 27, 36, 42, 55; journal quotidien de l'ORD, SHist
- 10 Breadner au ministre, 20 juin 1940, SHist 181.002 (D107); Cmdt RAE au secrétaire du MDN, 7 août 1940, RE-MA au CE-MA, dans "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), 161-3, SHist 74/2, vol. 1; "Western Air Command", sec. 31, 2, sec. 42, SHist 74/3, vol. 2
- 11 "Summary of Marine Craft and Outboard Motors – 1939-40", s.d., SHist 181.005 (D1238); "Report on Operational Procedure, Western Air Command", 10 nov.

- 1945, 14a, WAC S.204-1-1 partie 3, SHist 181.002 (D149); "History and Review of the Aircraft Detection Corps of the Royal Canadian Air Force", juil. 1944, 4-5, Ann. F, SHist 80/395
- 12 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 24 oct. 1940 et 28 janv. 1941, APC RG 2, série 7c, 2 et 3, bobine de microfilms C4653A
- 13 S.W. Dziuban, *Military Relations between the United States and Studies*; Washington 1959), 86-90, 351-2, 366-9; C.P. Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements: les politiques de guerre du Canada, 1939- 1945* (Ottawa 1970), 344-5
- 14 Croil à Power, 11 sept. 1941, Slemon à Breadner, 2 oct. 1941, Breadner au ministre, 28 oct. 1941, dans W.G. Goddard, "Air Defence of the West Coast of Canada", exposé inédit (1945), 6-9, SHist 74/4; EAC movement order 1/41, 22 sept. 1941, EAC S.325-19, SHist 181.006 (D13)
- 15 Chef de l'état-major de l'Air au Cmdt RAO, 29 nov. 1941, "RCAF in the Aleutians, 1942-43", chap. 1, 8, SHist 74/3, vol. 1; Freeman aux commandants de la RAO, 18 déc. 1941, HQS 638-1-1-20-2, SHist 169.009 (D138); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 45; Dziuban, *Military Relations*, 107-8
- 16 RAO, journal quotidien de l'ORB, déc. 1941, SHist; "Blackout Orders", 8 déc. 1941, Cmdt RAO au QG de l'Aviation, A141, 8 janv. 1942, SHist 181.009 (D1281); 8^e et 111^e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, déc. 1941 et janv. 1942, SHist; "Reinforcement of Western and Eastern Air Commands", 23 déc. 1941, SHist 181.002 (D107)
- 17 Conversations téléphoniques, Smye-Vanaman, 10 déc. 1941, et Carswell-Vanaman, 11 déc. 1941, US Library of Congress, archives de H.H. Arnold, boîte 185, exemplaire dans SHist 82/970
- 18 Procès-verbal du Comité des chefs d'état-major, 9 déc. 1941, HQS 5199 partie 10, SHist 193.009 (D53); Freeman aux commandants de la RAO, 18 déc. 1941, DeWitt à l'officier de liaison du 13^e District naval, 21 déc. 1941, Alexander au secrétaire du MDN, 23 déc. 1941, HQS 638-1-1-20-2, SHist 169.009 (D138); Comité interarmées de la côte du Pacifique, procès-verbal, 19 déc. 1941, "Appreciation of the Situation as at 1st January 1942", s.d., SHist 193.009 (D3); ABCPacific-22, 23 janv. 1942, SHist 112.3M2 (D500)
- 19 Cmdt RAO au secrétaire du MDN, 21 fév. 1942, Johnson au chef de l'état-major de l'Air, 16 mars 1942, Anderson à Breadner, 25 mars 1942, Goddard, "Air Defence of the West Coast", 26-8, sec. 13, SHist 74/4; Plan au Cmdt RAO, 20 fév. 1942, WAC S.262-1-2 partie 1, SHist 181.009 (D3583); W.F. Craven et J.L. Cate, (éd.), *The Army Air Forces in World War II, I: Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942* (Chicago 1948), 294-6
- 20 Dziuban, *Military Relations*, 120, 356; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 349-54
- 21 Johnson au CE-MA, 16 mars 1942, Goddard, "Air Defence of the West Coast", sec. 13, SHist 74/4
- 22 Dziuban, *Military Relations*, 122, 122n
- 23 "Western Air Command", sec. 11, 2-3, SHist 74/3, vol. 1; "FighterFilter Control", 25 sept. 1944, 1, 3, 7-8, SHist 80/395; "Radar in the Royal Canadian Air Force", 19, *ibid*; entretien avec Sheard, 17 janv. 1984, dossier biographique de Terence Sheard, SHist; Stetson Conn, Rose C. Engelman et Byron Fair-

- child, *Guarding the United States and its Outposts* (United States Army in World War II, The Western Hemisphere; Washington 1964), 427-8
- 24 Stevenson au secrétaire du MDN (Air), 27 fév. 1942, Hollingum au Cmdt de la côte du Pacifique, 21 déc. 1942, WAC S.202-1-32, SHist 181.009 (D2688)
- 25 Slinger à l'officier supérieur de l'état-major de l'Air (OSE-MA), 9 nov. 1942, *ibid.*
- 26 "Western Air Command", sec. 8, 1-2, SHist 74/3, vol. 1; Samuel Eliot Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, IV: *Coral Sea, Midway and Submarine Actions, May 1942-August 1942* (Boston 1950), 169-70; A.J. Watts et B.G. Gordon, *The Imperial Japanese Navy* (Londres 1971), 332-3; Bert Webber, *Retaliation: Japanese Attacks and Allied Countermeasures on the Pacific Coast in World War II* (Corvallis, Oregon 1975), 11-12, 14, 16, 29-32; Clarke G. Reynolds, "Submarine Attacks on the Pacific Coast, 1942", *Pacific Historical Review*, XXXIII, mai 1964, 183-93
- 27 "Resolutions of a Police-Military Conference in Victoria", 1^{er} oct. 1940, "Report on the State of Intelligence on the Pacific Coast with Particular Reference to the Problem of the Japanese Minority", 27 juil. 1941, RAO S.76-3, SHist 181.009 (D5546)
- 28 Stevenson au secrétaire du MDN (Air), 2 janv., CE-MA au Cmdt RAO, 6 janv. 1942, *ibid.*
- 29 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 26 fév. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874; Klaus H. Pringsheim, *Neighbours across the Pacific: Canadian-Japanese Relations 1870-1982* (Oakville, Ont. 1983), 72-3
- 30 Vancouver Sun, 17, 18, 19 fév. et 13, 14 et 15 mars 1942
- 31 C.P. Stacey, *Six années de guerre*, 173; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 133
- 32 Stevenson au QG de l'Aviation, 21 fév. 1942, WAC S.201-9-1 partie 1, SHist 181.09 (D3334); Johnson au CE-MA, 16 mars 1942, Goddard, "Air Defence of the West Coast", sec. 13, SHist 74/4
- 33 Comité interarmées de la côte du Pacifique, "Appreciation of the Situation as at 1st April 1942," s.d., SHist 193.009 (D6)
- 34 "Transfer of 14 Squadron", organization order n° 48, 24 mars 1942, SHist 181.009 (D2702); 111^e Escadron, journal quotidien de l'OBR, juin 1942, SHist; 14^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 27 mars et 4 avr. 1942, SHist; Breadner au ministre, 9 mars 1943, SHist 181.009 (D6823)
- 35 CE-MA au Cmdt RAO, 14 sept. 1939, SHist 181.009 (D4979); procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 18 mars 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 8, bobine de microfilms C4874
- 36 Entretien avec Stevenson, 18 juin 1982, 18-21, dossier biographique de L.F. Stevenson, SHist; procès-verbal du Comité interarmées de la côte du Pacifique, 10 avr. et 5 juin 1942, HQS 201-1-3 parties 1 et 2, SHist 181.009 (D2740); secrétaire du Comité interarmées de la côte du Pacifique au Cmdt de la côte du Pacifique et au Cmdt RAO, 20 juin 1942, *ibid.*
- 37 Procès-verbal du Comité interarmées de la côte du Pacifique, 8 sept. 1942, SHist 181.009 (D2740)
- 38 Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, I, 237-41; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 6-7

- 39 BAC-Pacific-22, ann. IV, sec. III, 23 jan. 1942, SHist 112.3M2 (D500)
- 40 Réunion du CMPD, 25-6 fév. 1942, archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 4, vol. 319, dossier 3369; Dziuban, *Military Relations*, 239-40
- 41 "RCAF in the Aleutians", chap. 2, 4, SHist 74/3, vol. 1; US Eleventh Air Force, "History of the Eleventh Army Air Force", exposé inédit, s.d., 14, 53, 66-8, 128-9, SHist 80/176, dossier 12; "Report of Meeting", 6 mars 1942, procès-verbal du Comité interarmées de la côte du Pacifique, 12 mars 1942, SHist 193.009 (D5); Dziuban, *Military Relations*, 252; Journal of Discussions, réunion du CMPD, 7 avr. 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 319, dossier 3369
- 42 Cmdt RAO au QG de l'Aviation, 27 mai 1942, archives de l'Université Queen's, archives de C.G. Power, boîte 69, dossier D2019; "RCAF in the Aleutians", chap. 2, 4, SHist 74/3, vol. 1; entretien avec Clarke, 25 oct. 1979, dossier biographique de H.P. Clarke, SHist
- 43 Dziuban, *Military Relations*, 252, 254; correspondance, juil. 1942, HQ 035-11-1 partie 1, APC RG 24, vol. 17634; entretien avec Clarke, 25 oct. 1979, dossier biographique de H.P. Clarke, SHist; lettre, 29 nov. 1979, dossier biographique de J.Y. Scallon, SHist; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 388
- 44 Morison, *Naval Operations*, IV, 4-6; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 219, 258; Paul S. Dull, *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941-1945* (Annapolis, Md 1978), 7, 133-4; J.H. Belote et W.M. Belote, *Titans of the Seas: the Development and Operations of Japanese and American Carrier Task Forces During World War II* (New York 1975), 80-1
- 45 Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 221; R.W. Clark, *The Man Who Broke Purple: the Life of the World's Greatest Cryptologist, Colonel William F. Friedman* (Londres 1977), 146-7; Dull, *Japanese Navy*, 168, 170; Morison, *Naval Operations*, IV, 76-7, 165-6; Ronald Lewin, *The American Magic* (Londres 1982), 99-111; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, I, 464
- 46 Wrong à Robertson, 1^{er} avril, et extrait du procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 14 mai 1942, dans J.F. Hilliker, (éd.), *Documents on Canadian External Relations* (DCER), IX: 1942-1943 (Ottawa 1980), 1164-5, 1169-70; réunion du CMPD, 27 avr. 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 319, dossier 3369; "RCAF in the Aleutians", chap. 3, 1, SHist 74/3, vol. 1; "Appreciation of the Situation as at 1st April 1942", s.d., SHist 193.009 (D6)
- 47 "RCAF in the Aleutians", chap. 3, 1, SHist 74/3, vol. 1; entretien avec Macdonald, 7 fév. 1980, 17, dossier biographique de J.K.F. Macdonald, SHist
- 48 Réunion du CMPD, 27 mai 1942, archives de King, APC MG 26 J 4, vol. 319, dossier 3368
- 49 Procès-verbal du Comité des chefs d'état-major, 29 mai 1942, SHist 193.009 (D53); Stacey, *Six années de guerre*, 176; Cmdt RAO au QG de l'Aviation, 21 mai 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, I, 276, 306-7, 464-5
- 50 Journal de King, 30 mai 1942, APC MG 26 J 13
- 51 Johnston au ministre, CE-MA au Cmdt en chef, Défense de la côte Ouest, 29 mai 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019
- 52 Cmdt RAO au QG de l'Aviation (A63 et A465), "Memorandum of Telephone

- Call”, 30 mai 1942, procès-verbal de la réunion dans le cabinet du ministre, “Memorandum for Record”, QG de l’Aviation au Cmdt RAO, 31 mai 1942, *ibid.*
- 53 Dziuban, *Military Relations*, 253; “Report of Telephone Conversation”, “Diary of Action by DCAS in Respect of Alaskan Situation”, CE-MA au Cmdt en chef, Défense de la côte ouest, 1^{er} juin 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019; 118^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 30 mai au 6 juin 1942, SHist
- 54 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 1^{er}-3 juin 1942, SHist; entretien avec Watkins, 16 août 1979, dossier biographique de E.J. Watkins, SHist; Smith à Bezeau, 22 oct. 1979, dossier biographique de W.J. Smith, SHist; Tingley à Bezeau, 16 nov. 1979, dossier biographique de S.A. Tingley, SHist
- 55 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 4-5 juin 1942, SHist; Escadre de l’ARC Elmendorf Field, journal quotidien de l’ORB, 8 juin 1942, SHist
- 56 “History of the Eleventh Army Air Force”, 146-8, SHist 80/176, dossier 12; Morison, *Naval Operations*, IV, 139-40, 175, 178, 180-1; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, I, 466-9; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 220-1, 261-3; Dull, *Japanese Navy*, 168-71; États-Unis, Army Historical Section, “The Aleutian Islands Campaign”, (*Japanese Studies of World War II*, N° 51; exposé inédit, s.d.), 29-33, exemplaire dans SHist 80/192
- 57 Johnson au RE-MA, RAO au QG de l’Aviation et note, CE-MA au Cmdt en chef, Défenses de la côte ouest, “Memorandum for Record”, 5 juin 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019; 8^e Escadron et escadre de l’ARC à Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 5-7 juin 1942, SHist; R.E. Morrow, “Historical Summary of the Activities of the Royal Canadian Air Force in Northern Alaska, June 1942-September 1943”, s.d., 5-6, dossier biographique de R.E. Morrow, SHist; “11 AF Assigned and Attached Units”, Courtney au Cmdt XI Bomber Command, 12 juin 1943, SHist 80/176, dossiers 2 et 4
- 58 111^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, juin 1942, SHist; Gooding à Bezeau, 6 fév. 1980, dossier biographique de H.O. Gooding, SHist; “Narrative”, joint à McGregor au Cmdt RAO, 9 juin 1942, et notes relatives au 24 juin 1942, Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 18-20 juin 1942, SHist; McGregor au Cmdt RAO, 30 juin 1942, *ibid.*
- 59 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 11 juin 1942, SHist; Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 18-20 juin 1942, SHist; McGregor au Cmdt RAO, 30 juin 1942, *ibid.*
- 60 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 7-23, 27-28 juin, 4, 8, 13, 23-28 juil. 31 août, 17 sept. et 6, 12-21 oct. 1942, SHist; “Memorandum for Record”, 5 juin 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019
- 61 Morison, *Naval Operations*, IV, 259; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 264; Courtney au QG Eleventh Air Force, 3 déc. 1942, et “11 AF Assigned and Attached Units”, SHist 80/176, dossiers 1 et 4; McGregor au Cmdt RAO, 30 juin 1942, et notes relatives au 27 juin 1942, dans Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, SHist
- 62 McGregor au Cmdt RAO, 30 juin 1942, Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, SHist
- 63 *Ibid.*

- 64 “Report by the Minister for Air to the Cabinet War Committee”, 11 juil. 1942, archives de Power, boîte 63, dossier D1078; Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 4-8 juil. 1942, SHist
- 65 111^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 16-17, 22 juil., 17 sept. 1942, SHist; Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 13-16 juil. 1942, SHist; “Report of Events. . .” de Eskil, 18 juil. 1942, SHist
- 66 Escadre de l’ARC, Elmendorf, journal quotidien de l’ORB, 20-2, 25, 28 août et 3 sept. 1942, SHist
- 67 “History of the 404th Bombardment Squadron (H)”, 14 juin 1944, 1012, SHist 80/176, dossier 3; Courtney au QG Eleventh Air Force, 3 déc. 1942, *ibid.*, dossier 4; “11 AF Assigned and Attached Units”, *ibid.*, dossier 2; 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 12 juil. 1942, Détachement de Nome, journal quotidien, 18-23 juil. et août 1942, SHist
- 68 Morison, *Naval Operations*, IV, 183-4; S.E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, VII: Aleutians, Gilberts and Marshalls, June 1942-April 1944 (Boston 1951), 4, 8, 12-13; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 264-6, 270-2; W.F. Craven et J.L. Cate, (éd.), *The Army Air Forces in World War II*, IV: *The Pacific: Guadalcanal to Saipan, August 1942 to July 1944* (Chicago 1950), 364-6, 369-70; W.F. Craven et J.L. Cate, (éd.), *The Army Air Forces in World War II*, VII: *Services around the World* (Chicago 1958), 294; 11^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 18 et 21 sept. 1942, Ann. 3, 25 sept. 1942, SHist; “History of the Eleventh Army Air Force”, 166, 173-86, 195-6, 203, SHist 80/176, dossier 12; États-Unis, 11^e Escadron de chasse, “History of Eleventh Fighter Squadron”, (June 1944), 47-9, 136, doc. 56, 58, *ibid.*, dossier 11; États-Unis, Army Historical Section, “The Aleutian Campaign”, s.d., 5, 42, exemplaire dans SHist 80/192
- 69 “Squadron Leader K.A. Boomer”, s.d., dossier biographique de K.A. Boomer, SHist; 111^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, Ann. 3 et 4, 25 sept. 1942, SHist; “History of Eleventh Fighter Squadron”, 48-9, SHist 80/176, dossier 11; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 371
- 70 111^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 17 avril 1943, SHist; “History of Eleventh Fighter Squadron”, 48, SHist 80/176, dossier 11; “History of the Eleventh Army Air Force”, 198, SHist 80/176, dossier 12; Gooding à Bezeau, 26 fév. 1980, dossier biographique de H.O. Gooding, SHist; “Historical Summary”, 10-14, dossier biographique de R.E. Morrow, SHist
- 71 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, Ann. B, sept. 1942, SHist; 8^e Escadron, Détachement de Nome, journal quotidien de l’ORB, 13 août, 8, 14, 16, 20, 21 et 25 sept. 1942, SHist; “History of the Eleventh Army Air Force”, 192-5, SHist 80/176, dossier 12; entretien avec Clarke, 25 oct. 1979, dossier biographique de H.P. Clarke, SHist
- 72 8^e Escadron, Détachement de Nome, journal quotidien de l’ORB, 27 sept. 1942, 8^e Escadron, journal quotidien de l’ORB, 1, 5, 8, 17 et 23 nov., Ann. C, 5, 15, 19-30 déc. 1942, SHist; Courtney au QG Eleventh Air Force, 3 déc. 1943, SHist 80/176, dossier 4
- 73 “History of the Eleventh Army Air Force”, 221, SHist 80/176, dossier 12; Louis Morton, *Strategy and Command: the First Two Years* (United States Army in

- World War II, *The War in the Pacific*; Washington 1962), 424-9; Morison, *Naval Operations*, VII, 17-18; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 374-6; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 275-6; Escadre de l'ARC, Elmendorf, journal quotidien de l'ORB, Ann. 1, janv. 1943, SHist; note holographique sur projet de document de Stevenson au général commandant, Commandement de défense de l'Ouest, 13 janv. 1943, Butler à Stevenson, 23 jan. 1943, Stevenson à Butler, 9 dév. 1943, et Stevenson au secrétaire du MDN (Air), 9 fév. 1943, SHist 181.002 (D433)
- 74 8^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 28 janv.-15 mars 1943, SHist; 14^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 5 fév.-20 mars, 12 et 22 avr. 1943, SHist; Escadre de l'ARC, Elmendorf, journal quotidien de l'ORB, fév. 1943, Ann. A, SHist; États-Unis, *United States Fleet*, "Battle Experience: Assault and Occupation of Attu Island, May 1943," 48-1, 5 oct. 1943, SHist 112.3M1009 (D73); "History of the Eleventh Army Air Force", 226, 259, SHist 80/176, dossier 12; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 378-9
- 75 DeWitt à Stevenson, et pièce jointe, 16 fév. 1943, SHist 181.002 (D433); Morrow à Bezeau, 29 fév. 1980, "Historical Summary", 21-2, dossier biographique de R.E. Morrow, SHist; certificat de passation, 1^{er} mars 1943, AFHQ 804-8/27, APC RG 24, vol. 17721; 14^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 31 mars, 1-17 avril 1943, SHist
- 76 Morison, *Naval Operations*, VII, 20-1; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 378-81; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 279-80, 284; "History of the Eleventh Army Air Force", s.d., 257-8, SHist 80/176, dossier 12; "11 AF Assigned and Attached Units", *ibid.*, dossier 2; "History of Eleventh Fighter Squadron", 77, *ibid.*, dossier 11
- 77 "History of the Eleventh Army Air Force", 266, 268-70, SHist 80/176, dossier 12
- 78 "Historical Summary," 21, dossier biographique de R.E. Morrow, SHist
- 79 14^e Escadron, journal quotidien de l'ORB et résumé des opérations, 17, 18, 19 avril 1943, SHist; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 379-81; "History of the Eleventh Army Air Force", 26971, SHist 80/176, dossier 12; Morison, *Naval Operations*, VII, 41-51; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 294-5
- 80 14^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 15 mai, 3 juil. et sept. 1943, SHist; Conn, Engelman et Fairchild, *Guarding the United States*, 296; Stacey, *Six années de guerre*, 518-21; Craven et Cate, (éd.), *The Army Air Forces*, IV, 389-90; "History of the Eleventh Army Air Force," 307, SHist 80/176, dossier 12; DeWitt à Stevenson, 24 juin 1943, Cmdt RAO au QG de l'Aviation, A496, 15 juil. 1943, Cmdt RAO au général commandant, Commandement de défense de l'Ouest, A497, 15 juil. 1943, WAC S.201-8-1 partie 1, SHist 181.002 (D433); 111^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12-22 juil. et 1-20 août 1943, SHist
- 81 Organization order no 50, 6 avril 1940, QG du 4^e Groupe, journal quotidien de l'ORB, SHist; "RCAF in the Aleutians", chap. 2, 6, SHist 74/3, vol. 1; chef de l'état-major de l'Air au Cmdt RAO, X161, 30 mai 1942, RAO S.262-1-2 partie 2, SHist 181.009 (D3583); organization order n° 82, 18 juin 1942, WAC

- S.202-1-17, SHist 181.002 (D248); Kostenuk et Griffin, *RCAF Squadron Histories*, 62-3, 65
- 82 Webber, *Retaliation*, 18-20, 36-40
- 83 Ibid., 38; Anderson à Ralston, 2 juil. 1942, HQ 15-24-6, APC RG 24, vol. 5198; Breadner à Portal, 22 fév. 1943, PRO, Air 2/5365; Anderson au ministre, 2 juil. 1942, Goddard, "Air Defence of the West Coast," sec. 14, SHist 74/4; 9^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 20 juin 1942, SHist
- 84 Changement à la carte de patrouille n° 2, 4 août 1942, HQS 204-5-1 partie 1, SHist 181.009 (D3468)
- 85 Cmdt RAP au Cmdt de base, 4 août 1942, *ibid.*
- 86 Rapport de Martineau sur ses visites aux commandements des forces aériennes du Canada et des États-Unis, s.d., PRO, Air 15/217
- 87 Cmdt RAO au 4^e Groupe et aux bases, 26 août 1942, HQS 204-5-1 partie 1, SHist 181.009 (D3468)
- 88 Organization order n° 102, 26 nov. 1942, QG du 2^e Groupe, journal quotidien de l'ORB, 1^{er} janv. 1943, SHist; RAO, journal quotidien de l'ORB, janv. 1943, Ann. 26, SHist; "Western Air Command", sec. 32-4, 40, 43-6, SHist 74/3, vol. 2
- 89 4^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 22 déc. 1942, SHist; Kostenuk et Griffin, *RCAF Squadron Histories*, 24, 27-8, 31, 55
- 90 Ibid., 30, 48, 66; rapport de l'inspecteur général (I.G.), Base de l'ARC, Tofino, juin 1943, 2-3, Base de Tofino S.641-9, SHist 181.003 (D2366)
- 91 Cmdt Tofino au Cmdt RAO, 12 oct. 1943, S.641-9, SHist 181.003 (D2366)
- 92 RAO au 4^e Groupe, Alliford Bay, 3 nov. 1943, RAO S.202-1-32, SHist 181.009 (D2688); "Fighter-Filter Control", 25 sept. 1944, 8-9 SHist 80/395; "Radar in the Royal Canadian Air Force", s.d., 19-20, *ibid.*; rapport à l'I.G., Base de l'ARC, Tofino, juin 1943, 12-4, Base de Tofino S.641-9, SHist 181.003 (D2366)
- 93 "Western Air Command", sec. 28, SHist 74/3, vol. 2; W.G. Goddard, "North West Air Command," exposé inédit (1945), sec. 28-30, SHist 74/6; correspondance, HQS 19-5-7 partie 1, APC RG 24, vol. 5215
- 94 Stevenson au secrétaire du MDN (Air), 17 juin 1943, SHist 181.002 (D433); "RCAF in the Aleutians", 19 et 30 oct. 1943, QG de l'Aviation à la RAO, 31 oct. 1943, Cornblat au Cmdt RAO, 9 nov. 1943, WAC S.202-1-1 partie 1, SHist 181.002 (D421); Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 294-6
- 95 Breadner au ministre, "Air Defence of Canada Plan - 1944", 24 sept. 1943, 1, 4-5, SHist 181.004 (D3)
- 96 Leckie au Cmdt RAO, 12 janv. 1944, RAO S.204-1-1 partie 1, SHist 181.002 (D149)
- 97 Curtis pour le CE-MA au Cmdt RAO, 16 mars 1944, *ibid.*
- 98 "Air Defence of Canada Plan - 1944 (revised)", 10 fév. 1944, résumés des bases de la RAO, s.d., Mullaly au secrétaire du Comité des chefs d'état-major, 23 fév. 1944, Mullaly au brigadier-général de l'état-major, Commandement du Pacifique, 25 fév. 1944, PCS 508-1-14, chemise 6d, SHist 322.019 (D11); organization order n° 165, 28 fév. 1944, QG du 2^e Groupe, journal quotidien de l'ORB, SHist

- 99 Secrétaire du Comité des chefs d'état-major au secrétaire du Comité interarmées du Commandement du Pacifique et pièce jointe, 31 juil. 1944, procès-verbal du Comité interarmées du Commandement du Pacifique, 31 juil. 1944, S.201-3-1 partie 4, SHist 181.003 (D4019); extrait du procès-verbal de la réunion du Comité des chefs d'état-major, 25 août 1944, SHist 193.009 (D34); WAC operations order nos 32 et 33, 19 août 1944, WAC S.604-1-1, SHist 181.003 (D258); organization order nos 218 et 222, 21 sept. et 19 oct. 1944, Base de Bella Bella, journal quotidien de l'ORB, SHist; organization order n° 440, 21 sept. 1944, Base de Ucluelet, journal quotidien de l'ORB, SHist; "Air Defence of Canada Plan – 1944/45 (2nd rev.)", 25 oct. 1944, PCS 508-1-1-4, chemise 62, SHist 322.019 (D11)
- 100 Bennett au Cmdt Tofino, 21 sept. 1944, RAO S.604-1-1, SHist 181.003 (D258); Heakes au secrétaire du MDN (Air), 1^{er} fév. 1945, RAO S.2041-1 partie 2, SHist 181.002 (D149)
- 101 8^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, nov.-déc. 1944, SHist; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 474-84
- 102 "Conference Held at Western Air Command", 3 mai 1945, NWAC S.204-9, SHist 181.002 (D269); Guthrie aux Cmdt, 21 avr. 1945, RAO S.3-4, SHist 74/715; Webber, *Retaliation*, 65-8, 99-100, 103-8, 113; Yasushi Hidagi, "Attack Against the US Heartland", *Aerospace Historian*, XXVII, été 1981, 87-93; Cornelius W. Conley, "the Great Japanese Balloon Offensive", *Air University Review*, XIX, janv.-fév. 1968, 6974
- 103 12^e DM, "Japanese Balloons; RS 4-7-45", SHist 168.009 (D11); Webber, *Retaliation*, 99, 110-12, 136-7, 171-2; Stewart au Cmdt du Commandement aérien du Nord-Ouest, 26 mai 1945, SHist 181.009 (D6416); Conley, "Balloon Offensive", 75-6, 81-3; Hidagi, "Heartland", 9; Robert Harris et Jeremy Paxman, *A Higher Form of Killing: the Secret Story of Gas and Germ Warfare* (Londres 1982), 140-1, 152-3; "The Shame of Japan", *Fifth Estate*, émission de télévision de la Société Radio-Canada – réseau anglais, 25 janv. 1983
- 104 Canada, QGDN, Direction de la planification et des opérations militaires, "General Summary, Japanese Balloons in Canada", 15 mars 1945, I, 9-10, exemplaire, SHist 74/715; "Japanese Balloon Incidents, Summary N° 8", 4 avr. 1945, RAO S.3-4, *ibid.*; Conley, "Balloon Offensive", 80-1; note à l'officier supérieur de l'état-major de l'Air, sur QG de l'Aviation à RAO, 13 mars 1945, RAO S.232-2-1 partie 1, SHist 181.009 (D6417); "Conference Held at Western Air Command", 3 mai 1945, NWAC S.204-9, SHist 181.002 (D269); Canada, *RCAF Logbook*, 81; 133^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 21 fév. et 10 mars 1945, SHist; 6^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 mars 1945, SHist
- 105 "Japanese Balloon Incidents, Summary N° 8", 4 avr. 1945, Ann. A, 11, SHist 74/715; Conley, "Balloon Offensive", 76-7, 79, 81; Hidagi, "Heartland", 92-3. Webber, *Retaliation*, 108, 110, 122-3, 136-47, 172, indique que deux autres ballons furent abattus au-dessus du territoire canadien, une affirmation que les archives canadiennes ne corroborent pas.
- 106 "Report on Operational Procedure, Western Air Command", 21 nov. 1945, 21, RAO, S.204-1-1 partie 3, SHist 181.002 (D149)

CHAPITRE 12: LES DÉBUTS DE LA GUERRE ANTI-SOUS-MARINS

- 1 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 603-9; J.D.F. Kealy et E.C. Russell, *A History of Canadian Naval Aviation, 1918-1962* (Ottawa 1965), 1-10
- 2 Wise, *Les aviateurs canadiens*, 226
- 3 Eberhard Rossler, *The U-Boat: the Evolution and Technical History of German Submarines* (Annapolis, Md 1981), 328-30
- 4 Ibid., 335-8; Arthur Marder, *From the Dardanelles to Oran: Studies of the Royal Navy in War and Peace, 1915-1940* (Londres 1974), 38-48; Basil Collier, *The Defence of the United Kingdom* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1957), 55-6; Alfred Price, *Aircraft versus Submarine: the Evolution of the Anti-Submarine Aircraft, 1912-1972* (Londres 1973), 32-42
- 5 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, II: The Atlantic and Home Waters, the Defensive Phase, September 1939 to June 1941", s.d., 50 n 1, 371-2, SHist 79/599; Price, *Aircraft versus Submarine*, 39, 43-4
- 6 Air Ministry "The RAF in Maritime War", II, 50; S.W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, I: *The Defensive* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1954), 104-5
- 7 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, I: The Atlantic and Home Waters, the Prelude, April 1918 to September 1939", s.d., 212-19, 232-4, SHist 79/599; *ibid.*, II, 285-8, 394-5; Roskill, *War at Sea*, I, 361
- 8 F.H. Hinsley et coll., *British Intelligence in the Second World War: Its Influence on Strategy and Operations* (New York 1979-84), II, 12-13, 23-45; Patrick Beesly, *Very Special Intelligence: the Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre, 1939-1945* (Londres 1977), 1-41; "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, NSHQ, 1939-45", NSS 1440-18, SHist
- 9 Grande-Bretagne, Admiralty, Historical Section, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping, 1939-1945: a Study of Policy and Operations* (BR 1736 (51) (1), Naval Staff History Second World War; s.l. (1957), IA, 251; *ibid.*, IB, Table 13; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", II, Ann. XIX
- 10 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", II, 49, 371-3
- 11 Grande-Bretagne, Admiralty, Tactical and Staff Duties Division, *The U-Boat War in the Atlantic*, I: 1939-1941 (BR 305 (1), German Naval History Series; s.l. (1950), 49; Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IA, 61-6
- 12 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", II, 274-81, 294-5, 372-5
- 13 Ibid., 302-4; Hinsley, *British Intelligence in the Second World War*, I, 336-9
- 14 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", II, 302; Admiralty, *U-Boat War*, I, 73, 82-3; Amiral Karl Dönitz, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days* (Westport, Ct 1978), 131, 175, 177
- 15 Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IA, 245; *ibid.*, IB, Table 13
- 16 RAF Coastal Command, Operational Research Section, "A Simple Analysis of the Results of A/S Warfare", report n° 169, 31 janv. 1942, SHist 181.003

- (D929); *Coastal Command Review*, mars-avr. 1942, 23-6; Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, III: The Atlantic and Home Waters, the Preparative Phase, July 1941 to February 1943", s.d., 10 n 1, 29, 35-6, SHist 79/599; *ibid.*, II, 304; Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IA, 73
- 17 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, 48-51
- 18 *Ibid.*, II, 40, 380-1, et III, 42-3
- 19 *Coastal Command Review*, I, janv.-fév. 1942, 34-5; RAF Coastal Command, Operational Research Section, "Attacks on U-Boats By Aircraft", report no 248, août 1943, SHist 181.003 (D929); Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, 40-2, 80-1; Admiralty, Anti-Submarine Warfare Division of the Naval Staff, *Monthly Anti-Submarine Report, July 1942* (CB 04050/42(7), 15 août 1942), 45
- 20 Admiralty, Anti-Submarine Warfare Division of the Naval Staff, *Monthly Anti-Submarine Report, June 1941* (CB 02050/41(6), 15 juil. 1941), 13-15; Coastal Command Tactical Instruction no 31, 24 juil. 1942, S.28-5-11 partie 1, APC RG 24, vol. 5272; Coastal Command, "Submarine and Anti-Submarine", oct. 1942, PRO Air 15/155/4080
- 21 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", II, 403-4; *Coastal Command Review*, I, mars-avr. 1942, 27-9
- 22 Price, *Aircraft versus Submarine*, 70
- 23 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, 44-7; RAF Coastal Command, Operational Research Section, "A Review of ASV Perfor Price, *Aircraft versus Submarine*, 36-8, 53-9
- 24 Price, *Aircraft versus Submarine*, 59-65; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, 83-7
- 25 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, Ann. XXXIV; Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IA, 254-6, 280-1
- 26 RAE au QG de l'Aviation, 20 mai 1941, QG de l'Aviation à l'ARC outre-mer, 21 mai 1941, RAE au QG de l'Aviation, 22 mai 1941, 15-1-350 partie 1, APC RG 24, vol. 5177; Amiraute à l'officier de la Marine en charge de Saint-Jean, no 171B/20, 20 mai 1941, dans Paul Bridle, (éd.), *Documents on Relations between Canada and Newfoundland, I: 1935-1949, Defence, Civil Aviation and Economic Affairs* (Ottawa 1974), 558; Air Ministry au Dominions Office, 29 mai 1941, PRO, Air 2/5260; Air Ministry à Ministry of Aircraft Production, 26 mai 1941, PRO, Air 1/461
- 27 116^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist; RAE au QG de l'Aviation, 28 mai 1941, SHist 181.002 (D124); QG du Service naval à l'Amiraute, 28 mai 1941, attaché de l'Air à Washington au QG de l'Aviation, 28 mai 1941, 15-1-350 partie 1, APC RG 24, vol. 5177; observateur spécial de la Marine à Londres au Comité des chefs d'état-major de la Grande-Bretagne, 3 août 1941, PRO, Adm 205/9
- 28 Naval Section, "U-Boat Methods of Combined Attack on Convoys, from February 1st to October 31st 1941", 10 nov. 1941, PRO, Adm 223/1; journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), traduction anglaise, 6-20 mai 1941, SHist 79/446; message télétypé du BdU, 22 juin 1941, SHist SGR II, 197, bobine II

- 29 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 125-36, 349-53, 361-5; S.W. Dziuban, *Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945* (United States Army in World War II, Special Studies; Washington 1959), 104-5; Maurice Matloff et Edwin M. Snell, *Strategic Planning for Coalition Warfare, 1941-1942* (United States Army in World War II, The War Department; Washington 1953), 40-8; Admiralty, archives du *First Sea Lord*, PRO, Adm 205, vol. 9 et 10; US Naval History Division, Strategic Plans Division, VII, boîte 147G, et XIII, boîte 187; W.A.B. Douglas, "Kanadas Marine und Luftwaffe in der Atlantikschlacht", *Marine Rundschau*, mars 1980, 151-64
- 30 Anderson à Breadner, 5 juin 1941, SHist 181.009 (D6734)
- 31 Ibid.
- 32 Anderson à Joubert de la Ferté, 4 juil. 1941, SHist 181.002 (D121); Portal à Pound, 12 fév. 1942, PRO, Adm 205/17; dossier de référence permanent – Consolidated Liberator, SHist
- 33 Anderson à Stevenson, 9 juil. 1941, SHist 181.009 (D6734); ARC Londres au QG de l'Aviation, 26 juil. 1941, Power à Breadner, 25 août 1941, 17-1-26, PAC RG 24, vol. 5210; ARC Londres au QG de l'Aviation, 13 nov. 1941, 519-6-10, *ibid.*, vol. 5218
- 34 "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, NSHQ, 1939-45", NSS 1440-18, SHist; entretien avec Heakes, 26 fév. 1976, archives de F.V. Heakes, SHist 77/51; réunion, 19 juin 1941, CE-MM au CE-MA, 30 juin 1941, 66-2-2, APC RG 24, vol. 5410
- 35 "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, NSHQ, 1939-45", NSS 1440-18, SHist; journal de guerre du BdU, juin 1941, SHist 79/446; dossier de l'EAC intelligence, S.22-4 partie 1, SHist 78/471; 10^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, juin 1941, SHist
- 36 Heakes au QG de l'Aviation, 23 sept. 1941, Anderson au QG de l'Aviation, 14 fév. 1942, 15-1-350 partie 1, APC RG 24, vol. 5177
- 37 NSS 8280-HX 132, SHist mfm; journal de guerre du BdU, juin 1941, SHist 79/446
- 38 C.E.-M.A. au Cmdt RAE, 11 nov. 1942, Anderson au Cmdt en chef du Coastal Command, 4 juil. 1941, SHist 181.002 (D121)
- 39 Journal de guerre du BdU, 9-13 sept. 1941, SHist 79/446; 116^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist; NSS 8280-HX 133, SHist mfm; PRO, Adm 199/718
- 40 RAE, 1^{er} Groupe, 10^e et 11^e Escadrons, journaux quotidiens de l'ORB, 9-13 sept. 1941, SHist
- 41 Journal de guerre du BdU, SHist 79/446; RCAF Station Gander Weekly intelligence report, 1^{er} déc. 1941, SHist 181.002 (D178); "Report of 1 Group Operations", 25 oct. 1941, SHist 181.002 (D173)
- 42 "Report of Investigation", 1^{er} nov. 1941, SHist 181.002 (D173)
- 43 Cmdt RAE au Cmdt de la base de l'ARC à Gander, 3 déc. 1941, Cmdt des forces aériennes RAE à tous les escadrons BR, 5 déc. 1941, *ibid.*
- 44 Journal de guerre du BdU, SHist 79/446; SHist 181.002 (D173); Admiralty, Anti-Submarine Warfare Division of the Naval Staff, *Monthly Anti-Submarine Report, November 1941* (CB 04050/41(11), 15 déc. 1941)
- 45 Admiralty au Cmdt côte atlantique, et commodore en charge de la Force de

- Terre-Neuve, 24 nov. 1941, SHist 181.002 (D173); journal de guerre du BdU, 22 nov. 1941, SHist 79/446; Dönitz, *Memoirs*, 159
- 46 1^{er} Groupe, weekly intelligence reports, SHist 181.003 (D2178); Base de l'ARC à Gander, weekly intelligence reports, SHist 181.002 (D178); 10e et 116e Escadrons, journaux quotidiens de l'ORB, SHist; SHist 80/15
- 47 RAE, movement order n° 1-41, 22 sept. 1941, SHist 181.006 (D13); 5^e et 116^e Escadrons, journaux quotidiens de l'ORB, oct. 1941-fév. 1942, SHist; air force routine order (AFRO) 1549, 19 déc. 1941
- 48 "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), 249, 270, 301, 339, SHist 74/2, vol. 2
- 49 Résumé des activités, RE-MA, semaines se terminant le 30 juin, 10 août, 5 oct., 30 nov. 1941, SHist 79/430, partie 1; 16^e Dépôt "X", Debert, N.É., journal quotidien, 20 sept. et 27 oct. 1941, SHist; J.S. Gunn, "History of Armament Activities", exposé inédit, 1945, SHist 80/395; Cmdt RAE à l'attaché de l'Air à Washington, 30 nov. 1941, Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 3 déc. 1941, SHist 181.002 (D173)
- 50 CE-MA au Cmdt ARC Londres, 21 nov. 1940, HQS sept. 1979, dossier biographique de C.L. Annis, SHist
- 51 Au Cmdt en chef du Coastal Command, 4 juil. 1941, SHist 181.002 (D123); RAE, movement order n° 3, 6 janv. 1942, SHist 181.006 (D13)
- 52 Journal de guerre du BdU, 7 janv. 1942, SHist 79/446
- 53 Amiralauté aux navires et instances se trouvant dans le secteur "A", message, 9 janv. 1942, SHist 79/471, vol. 2
- 54 RAE, anti-submarine (A/S) report, jan. 1942, SHist 181.003 (D25); ARC attack report, 28 fév. 1942, SHist 181.003 (D1300)
- 55 ARC, attack report, 12 janv. 1942, SHist 76/278
- 56 119^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 janv. 1942, SHist; journal de bord de l'U-130, copie et traduction, SHist 85/77, partie 5; 1^{er} Groupe, weekly intelligence reports, 10 et 17 janv. 1942, SHist 181.003 (D2178)
- 57 Cmdt de l'Unité opérationnelle, 4.1.8 au Cmdt de la 4^e Force opérationnelle, "Report of Escort Operations with convoy ON 51 – December 30th to January 11th, 13 janv. 1942", PRO, Adm 199/729; "ON Convoys General", SHist 81/520/8280, boîte 50N; journal de guerre du BdU, 11 janv. 1942, SHist 79/446
- 58 Cmdt RAE au secrétaire du MDN (Air), "Air Intelligence", série n° 45, 15 janv. 1942, SHist 181.003 (D624), vol. 1; Jürgen Rohwer, *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte, 1939-1945* (Munich 1968), 74; ARC attack report, 19 janv. 1942, SHist 76/278; journal de bord du U-86, SHist 85/77, partie 8
- 59 ARC attack report, 22 janv. 1942, SHist 76/278; journal de bord du U-84, SHist 85/77, partie 9
- 60 RAE, A/S report, janv. 1942, SHist 181.003 (D25)
- 61 Grande-Bretagne, Admiralty, *The U-Boat War in the Atlantic, II: January 1942-May 1943* (BR 305 (2), German Naval History Series; Londres 1952), 4
- 62 Hinsley, *British Intelligence in the Second World War*, II, 179, 2301, 543
- 63 Ibid., 228; Rohwer, *Die U-Boot-Erfolge*, 79-80; documents d'officiers de U-Boats, SHist NHS 1650; Amiralauté à navires et instances se trouvant dans secteur "A", message, 24 fév. 1942, SHist 78/471, vol. 2

- 64 Base de l'ARC de Dartmouth, weekly intelligence report, 27 fév. 1942, SHist 181.003 (D4096)
- 65 Journal de bord du U-96, SHist 85/77, partie 10
- 66 Base de l'ARC de Dartmouth, weekly intelligence report, 27 fév. 1942, SHist 181.003 (D4096); 1^{er} Groupe, weekly intelligence report, 28 fév. 1942, SHist 181.003 (D2178); NSS 8280-ON 67, SHist mfm
- 67 ARC, attack report, 2 mars 1942, SHist 76/278
- 68 Journal de guerre du BdU, 6 mars 1942, SHist 79/446
- 69 Ibid., 8 mars 1942
- 70 ARC, attack report, 8 mars 1942, SHist 76/278; journal de bord du U-96, SHist 85/77, partie 12
- 71 ARC, attack report, 3 mars 1942, SHist 181.003 (D1309); journal de bord du U-754, SHist 85/77, partie 13
- 72 Admiralty, *U-Boat War*, II, 4-7; Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IA, 59
- 73 Journal de guerre du BdU, 13 mars 1942, SHist 79/446
- 74 Cmdt RAE au Cmdt 31^e UEO, 13 avr. 1942, HQ 450-22/31 partie 2, APC RG 24, vol. 3397; RAE, A/S report, avr. 1942, SHist 181.003 (D2649); ARC, attack reports, 8 et 28 avr. 1942, SHist 181.003 (D1310) et (D1311)
- 75 Cmdt du 19^e Groupe, RAF au Cmdt en chef du Coastal Command, 5 mars 1942, "Air Vice-Marshal Bromet's Report on his visit to the United States and Canada, January-February, 1942", PRO, Air 2/1040
- 76 Procès-verbal des chefs d'état-major, 17 mars 1942, SHist 193.009 (D53); Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 22 déc. 1941, S.314-4, SHist 79/237
- 77 Cmdt RAE au Cmdt 1^{er} Groupe, "Anti-U-boat Warfare", 13 fév. 1942, Cmdt RAE au QG du 1^{er} Groupe, message, 13 mars 1942, SHist 181.009 (D1147); Gunn, "History of Armament Activities", SHist 80/395
- 78 ARC, attack reports, SHist 181.003 (D1302), (D1304), (D1305), (D1306), (D1308), (D1309); Joubert de la Ferté à Anderson, 7 mai 1942, PRO, Air 15/368; résumé hebdomadaire des activités du RE-MA, 8 mai 1942, SHist 79/430, partie 1
- 79 C.B. Limbrick, "Radar in the RCAF in the Second Great War", exposé inédit (1961), SHist 72/376; "Monthly S.I. Operations Reports", avr. 1942, SHist 181.003 (D3369); "Operational Units - RCAF", 15 avr. 1942, SHist 181.002 (D460), partie 2; 117^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 27 avr.-31 mai 1942, SHist; S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 64, 68

CHAPITRE 13: LA BATAILLE DU SAINT-LAURENT

- 1 Journal de bord du U-553, 8 sept. 1942, SHist mfm 83/665
- 2 Joint Staff Committee, "Emergency Plan for the Defence of the Eastern Coast of Canada", 16 sept. 1938, HQS 5199-0 partie 1, APC RG 24, vol. 2700; Anderson au secrétaire du MDN, 29 août 1939, S.19-6-5 partie 1, *ibid.*, vol. 2517; "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), 104-9, SHist 74/2, vol. 1

- 3 Directeur de la Division des Plans au Comité des chefs d'état-major, 14 mars 1940, HQS 5199-V, APC RG 24, vol. 2722; secrétaire de la Marine, "Memorandum: Defence of Shipping in Gulf of St. Lawrence", 501-9-3, *ibid.*, vol. 11124; "Fort Ramsay (Base)", SHist NHS 8000
- 4 "The History of Eastern Air Command", 143-4, 166, 207, SHist 74/2, vol. 1; Pate au Cmdt RAE, 18 nov. 1942, Base de l'ARC à Gaspé, journal quotidien, SHist; RAE operation order 3/40, 25 mai 1940, Ann. K (révisé), 501-1-13, APC RG 24, vol. 11123
- 5 CE-MA au Cmdt RAE, message A.184, 18 mai 1942, S.19-6-5 partie 4, APC RG 24, vol. 5217; 119^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 1^{er}-6 juin 1942, SHist; 116^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 31 mai-1^{er} août 1942, SHist
- 6 1^{re} ERG, 31^e ERG, 31^e UEO, et 36^e UEO, journal quotidien de l'ORB, 1941-2, *passim*, SHist; Cmdt 31^e ERG au Cmdt RAE, 22 mars et 5 avr. 1941, SHist 181.002 (D58), 287-9; 3^e EBT, journal quotidien de l'ORB, 15 déc. 1941, SHist; "The History of Eastern Air Command", 304-5, SHist 74/2, vol. 2
- 7 Procès-verbal de l'état-major naval, 30 mars 1942, SHist; CE-MA au Cmdt RAF, 10 avr. 1942, S.19-5-6 partie 1, APC RG 24, vol. 5217; "Minutes of St. Lawrence Operations Conference held in Ottawa, February 22nd-24th, 1943", SHist 79/179
- 8 Note du sous-chef de l'état-major de la Marine, 22 avr. 1941, NSS 8280-166/16 partie 1, APC RG 24, vol. 6788
- 9 Directeur de la Division des plans, au Comité des chefs d'état-major, 14 mars 1940, HQS 5199-V, APC RG 24, vol. 2722; secrétaire de la Marine, "Defence of Shipping – Gulf of St. Lawrence", projet de plan, 18 avr. 1941, NSS 8280-166/16 partie 1, *ibid.*, vol. 6788; "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, NSHQ, 1939-45", annexe "W/T Intelligence (S/T "Y") – German", 1942, NSS 1440-18, SHist
- 10 "History and Review of the Aircraft Detection Corps (ADC)", exposé inédit, 1944, SHist 80/395; rapports sur le CDA, SHist 321.009 (D94); note de service de Boucher, 18 sept. 1942; directeur adjoint du CDA au RE-MA (opérations), 23 juil. 1942, Boucher à Goodspeed, 22 sept. 1942, 460-7-1 partie 2, APC RG 24, vol. 3404
- 11 CE-MA au Cmdt RAE, message A.184, 18 mai 1942, S.19-6-5 partie 4, APC RG 24, vol. 5217; K.M. Guthrie, "Air Aspect of the Defence of the Gulf and River of St. Lawrence", 16 déc. 1942, NSS 1037-2-6 partie 1, *ibid.*, vol. 3901
- 12 John Slessor, *The Central Blue* (Londres, 1956), 497
- 13 "The St. Lawrence Incident, May 1942", s.d., SHist NHS 1650-239/16B partie 1; Cmdt 1^{er} Groupe au Cmdt RAE, message A.219, 11 mai 1942, SHist 181.002 (D124)
- 14 Cmdt de la MRC côte atlantique au HMS *Vanquisher*, message 0630Z, 12 mai 1942, NSS 8280-ON 91, SHist mfm; Cmdt MRC côte atlantique au HNMS *Lincoln*, message 0730Z, 12 mai 1942, NSS 8280-ON 90, SHist mfm; RAE operations summaries, 11 mai-10 juin 1942, S.19-6-5 partie 4, APC RG 24, vol. 5217; 5^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 11-15 mai 1942, SHist; 31^e ERG, journal quotidien de l'ORB, 10-12 mai 1942, SHist; 11^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 mai 1942, SHist; 116^e Escadron, journal quoti-

- dien de l'ORB, 12 mai-5 juin 1942, SHist; 117^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 27; avr. 10 juin 1942, SHist
- 15 Secrétaire du Naval Board, 1^{er} avr. 1942, "Defence of Shipping – Gulf of St. Lawrence – 1942 (Titre abrégé: GL2)", H1002-1-8 partie 1, APC RG 24, vol. 11692; MRC, daily states, 30 mai, 13 juin 1942, SHist NHS 1650-DS
 - 16 G.N. Tucker, *The Naval Service of Canada: It's Official History*, II: *Activities on Shore during the Second World War* (Ottawa 1952), 538-9; NS 1048-48-32, APC RG 24, vol. 3976; NSS 8280-116/16 partie 3, *ibid.*, vol. 6789; dossier 48-2-5, *ibid.*, vol. 11098; dossier 1-14-2, *ibid.*, vol. 11503
 - 17 Journal de bord du U-553, SHist mfm 83/665; journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), traduction en anglais, 20 mai 1942, SHist 79/446; "Report Made by BdU to Fuehrer on 14 May 1942", annexe à notes consignées dans journal de guerre du BdU pour le 15 juil. 1942, *ibid.*
 - 18 Journal de King, 13 mai 1942, archives de W.L.M. King, APC MG 26 J 13
 - 19 Directeur du Service du renseignement de la Marine (DSRM), "St. Lawrence Incident, 11 May 1942, Notes on Consequences of Publicity", s.d., SHist NHS 1650-239/16B partie 2. Voir aussi "Outline History of Trade Division, QG du Service naval, Ottawa", 35, SHist 81/520/8280, boîte 1, 8280B, vol. 2; et coupures de presse dans SHist 73/912 et dans SHist 81/531, boîte 180, dossier 144
 - 20 Chambre des Communes, *Débats*, 13 mai 1942, 2389-90; secrétaire particulier du ministre au chef de l'état-major naval, 11 sept. 1940, NS 1065-2-3, APC RG 24, vol. 4030; Archives de l'Université Queen, archives de C.G. Power, boîte 70, dossier D2032
 - 21 Grande-Bretagne, Admiralty, Tactical and Staff Duties Division, *The U-Boat War in the Atlantic*, II: *January 1942-May 1943* (BR 305(2), German Naval History Series; s.l. (1952), 19; 117^e Escadron, ORB, résumé de juillet, SHist; Cmdt côte Atlantique au secrétaire du *Naval Board*, 28 juil. 1942, SHist 79/446; rapport hebdomadaire du directeur de la Division des opérations, (DDO), 9 juil. 1942, SHist 85/251
 - 22 Guthrie, "Air Aspect of the Defence of the Gulf and River of St. Lawrence", NSS 1037-2-6 partie 1, APC RG 24, vol. 3901; F.V. Heakes, "Review of Article in *L'Action Catholique*, October 14th, 1942 entitled 'What is Happening in Gaspé'", 27 oct. 1942, SHist 181.002 (D107)
 - 23 RAE au QG de l'Aviation, message A.39, 15 juil. 1942, SHist 181.009 (D121); 130^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 6 juil. 1942, SHist; "Summary of Accident Investigation No 326", 4 août 1942, SHist 181.003 (D3898); 3^e EBT, journal quotidien de l'ORB, 6 juil. 1942, SHist; Little à Anderson, 18 juil. 1942, S.19-6-5 partie 5, APC RG 24, vol. 5217
 - 24 MRC daily states, 18 juil. 1942, SHist NHS 1650-DS; 113^e et 119^e Escadrons, ORB, 6 juil. 1942, SHist; SHist 181.009 (D121); SHist 181.009 (D304); RAE, anti-submarine (A/S) report, juil. 1942, SHist 181.003 (D25); ARC, attack report, 7 juil. 1942, SHist 181.003 (D1317); journal de bord du U-132, copie et traduction, 7 juil. 1942, SHist 85/77, partie 18
 - 25 Chambre des Communes, *Débats*, 12-13 juil. 1942, 4098, 4124-6
 - 26 *Ibid.*, 13 et 16 juil. 1942, 4124-6, 4278-90

- 27 Godbout à King, 15 juil. 1942, archives de King, APC MG 26 J 1, bobine C-6806, 276149-276149A; journal de King, 18 juil. 1942, APC MG 26 J 13
- 28 NSS 8280-QS 19, SHist mfm; résumés d'opérations de la RAE des 13 et 20 juil. 1942, SHist 181.003 (D304)
- 29 Amirauté, *U-Boat War*, II, 37
- 30 S.E. Morrison, *History of United States Naval Operations in World War II*, I: *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943* (Boston 1947), 330-1; Cmdt RAE au QG de l'Aviation, message A.90, 29 août 1942, SHist 181.003 (D304); 1^{er} Groupe, weekly intelligence report, 28 août 1942, SHist 181.003 (D2178); Cmdt RAE à Anderson, 29 août 1942, RAE au QG de l'Aviation, message A.122, 3 oct. 1942, SHist 181.009 (D121)
- 31 DDO, weekly report, 3 sept. 1942, SHist 85/251; messages de convois côtiers, "LN 6", "LN7", SHist; résumés d'opérations de la RAE des 2 et 3 sept. 1942, SHist 181.003 (D304); journal de bord du U-517, 3 sept. 1942, SHist 85/77, partie 24
- 32 DDO, weekly report, 10 sept. 1942, SHist 85/251; officier d'état-major (lutte contre sous-marins) Cmdt côte atlantique, "Analysis of U-Boat Attack on Convoy QS 33, 7th Sept. 1942", 16 nov. 1942, 21-114, APC RG 24, vol. 11504; journal de guerre du BdU, 6 sept. 1942, SHist 79/446; résumés d'opérations de la RAE des 6 et 7 sept. 1942, SHist 181.003 (D304)
- 33 5^e et 113^e Escadrons, journaux quotidiens de l'ORB, SHist; CE-MA au MDN (Naval), 4 nov. 1942, et pièce jointe, SHist 181.002 (D107)
- 34 Officier d'état-major (opérations) Cmdt Côte atlantique, Report of Proceedings, sept. 1942, NSS 1000-5-13 partie 14, SHist; Cmdt Côte atlantique au QG du Service naval, message 1545Z, 12 sept. 1942, et autres informations dans rapport d'attaque de l'ARC, 9 sept. 1942, SHist 181.003 (D1321)
- 35 Cmdt Côte atlantique au C in C US Fleet (COMINCH), 3 oct. 1942, 211-14, APC RG 24, vol. 11504; journal de guerre du BdU, 17 sept. 1942, SHist 79/446
- 36 Officier d'état-major (opérations) Cmdt Côte Atlantique, Report of Proceedings, sept. 1942, NSS 1000-5-13 partie 14, SHist; résumés d'opérations de la RAE du 11 sept. 1942, SHist 181.003 (D304); Cmdt Côte atlantique au COMINCH, 8 oct. 1942, 21-1-14, APC RG 24, vol. 11504
- 37 RAE, A/S report, sept. 1942, SHist 181.003 (D25); Report of Proceedings, SQ 36 et QS 35, SHist 81/520/8280, boîte 10; officier d'état-major (lutte contre sous-marins), "Analysis of Attacks. . . on Convoy SO 36. . .", 3 nov. 1942, 21-1-14, APC RG 24, vol. 11504; Naval Intelligence Division, "U-517, Interrogation of Crew", BR 1907 (55), SHist 80/582, partie 16; journal de bord de l'U-517, SHist 85/77, partie 24; H.M. Boucher, note de service et correspondance, 18 et 22 sept. 1942, 460-7-1 partie 2, APC RG 24, vol. 3404
- 38 Journal de guerre du BdU, 16 sept. 1942, SHist 79/446; RAE, weekly intelligence report, 17 sept. 1942, SHist 181.003 (D423); messages de convois côtiers, "QS", SHist
- 39 113^e Escadron, Détachement de Chatham, journal quotidien de l'ORB, 16 sept. 1942, SHist; RAE weekly intelligence report, 17 sept. 1942, SHist 181.003 (D423)
- 40 Huband au directeur général des transports de guerre militaires, 30 juil. 1942,

- PRO 59/592, exemplaire dans SHist 81/742; comité de guerre du Cabinet, 9 sept. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 10, bobine de microfilms C4874; journal de King, 9 sept. 1942, APC MG 26 J 13
- 41 NSS 8280-166/16 partie 3, APC RG 24, vol. 6789; officier naval en charge de Sydney au Cmdt Côte atlantique, 15 sept. 1942, Cmdt Côte atlantique à Officier naval en charge de Sydney et Québec, répété à Gaspé, 19 sept. 1942, "NOIC Gaspé Misc. 2", *ibid.*, vol. 11504; officier du Service de contrôle de la Marine (Québec) à l'officier naval en charge de Québec, 28 sept. 1942, NSS 8280-QS, SHist mfm. Voir aussi messages de convois côtiers, "SQ", SHist
- 42 (OSE-MA) de la RAE au représentant adjoint de l'état-major de l'Air (RAE-MA) (Plans), 17 sept. 1942, SHist 181.009 (D121)
- 43 *Ibid.*; RAE weekly intelligence reports, 18 sept.-22 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); 113^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 26 sept. 1942, SHist
- 44 Air force routine order (AFRO) 1000-1001, 1942, SHist; RAF Ferry Command records, SHist 84/44
- 45 Journal de guerre du BdU, 25 sept., 6-7 oct. 1942, SHist 79/446; journal de bord du U-517, 25 sept. 1942, SHist 85/77, partie 24; ARC, attack reports, 24-25 sept. 1942, SHist 181.003 (D1323), (D1324), et (D1325); résumés d'opérations de la RAE du 24 sept. 1942, SHist 181.003 (D304); RAE, A/S report, sept. 1942, SHist 181.003 (D25); RAE, weekly intelligence report, 8 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); 113^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 24-25 sept. 1942, SHist
- 46 31^e ERG, journal quotidien de l'ORB, 25 sept. 1942, SHist
- 47 Messages de convois côtiers, "QS", SHist; ARC, attack report, 29 sept. 1942, SHist 181.003 (D1326)
- 48 ARC, attack report, 29 sept. 1942, SHist 181.003 (D1326); journal de bord du U-517, 29 sept. 1942, SHist 85/77, parti 24
- 49 Journal de guerre du BdU, 19 sept. 1942 et "Submarine Situation and Intended Operations" après notes consignées pour 30 sept. 1942, SHist 79/446
- 50 Admiralty, *U-Boat War*, II, 57; journal de guerre du BdU, 19, 30 sept. et 6 oct. 1942, SHist 79/446; RAE, weekly intelligence report, 9 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); résumés d'opérations de la RAE des 6 et 7 oct. 1942, SHist 181.003 (D304); messages de convois côtiers, "QS", SHist
- 51 RAE weekly intelligence reports, 9 et 16 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); RAE operations summary for 9 oct. 1942, SHist 181.003 (D304); DDO weekly report, 15 oct. 1942, SHist 85/251; journal de guerre du BdU, 9 oct. 1942, SHist 79/446; Jürgen Rohwer, *Die U-Boot- Erfolge der Achsenmächte, 1939-1945* (München 1968), 127; (note manuscrite datée erronément du 4 oct. 1942), SHist NHS 8000, "Arrowhead"; 113^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, détachement de Mont-Joli, mais seuls les documents concernant le 113^e détachement de B et R sont disponibles.
- 52 162^e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 10-11 oct. 1942, SHist; journal de guerre du Bdu, 11 et 22 oct. 1942, SHist 79/446; NRO Cornerbrook à l'Amirauté, message 1918z, 9 oct. 1942, SHist; messages de convois côtiers, "BS", SHist; RAE weekly intelligence report, 9 oct. 1942, para. 60-61, SHist 181.003 (D423); cmdt de la RAE au QG de l'Aviation, message A451, 19 oct.