La création d'une aviation militaire nationale

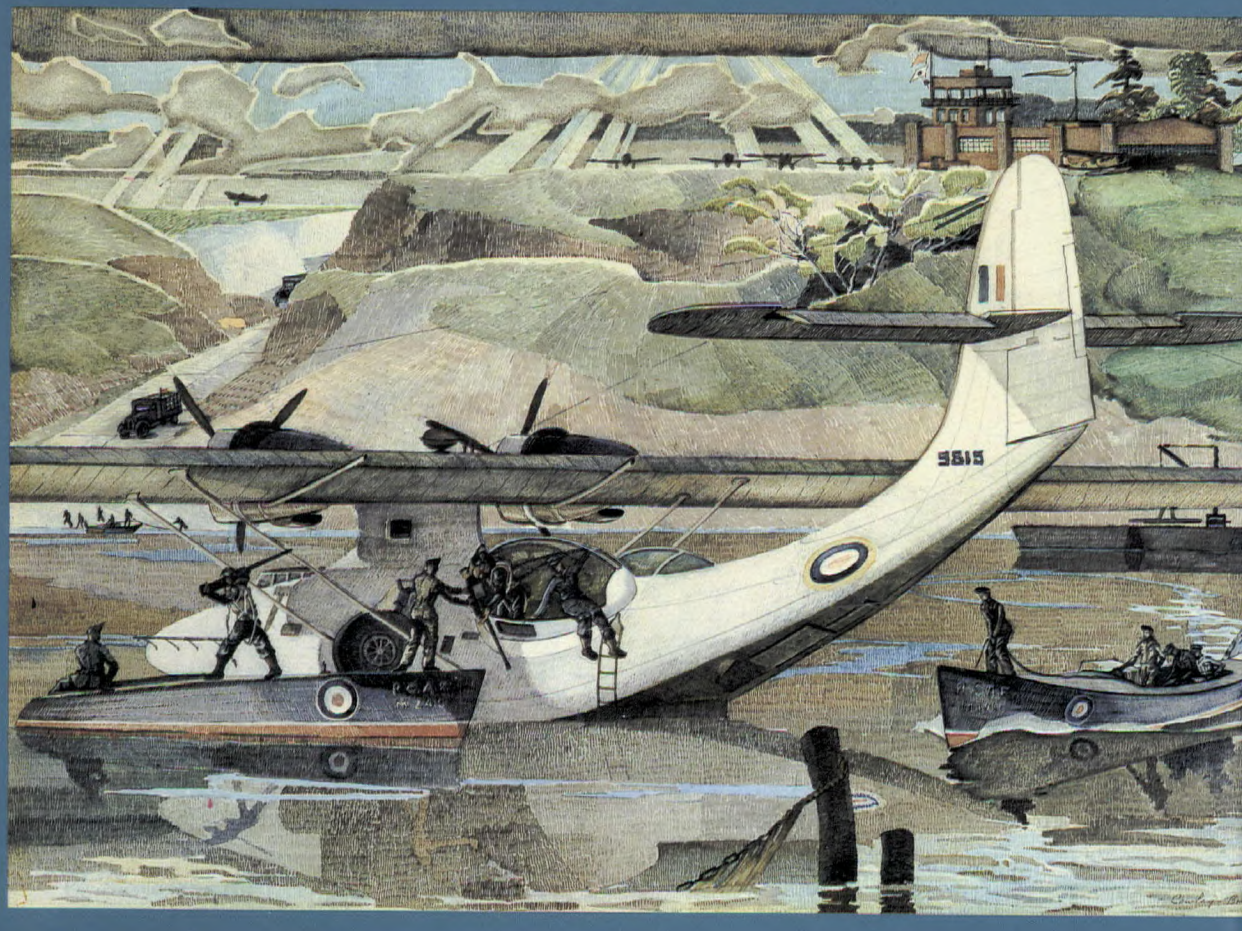
DOUGLAS

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada – Tome II

La création d'une aviation militaire nationale

W.A.B. DOUGLAS

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada – Tome II



Numérisé par
Éditions et Services de dépôt,
Travaux publics et Services
gouvernementaux Canada - 2014

Digitized by
Publishing and Depository Services,
Public Works and Government Services
Canada - 2014

Numéro de catalogue / Catalogue Number: D2-63/2-1988F-PDF

ISBN 978-0-660-22506-7

Publications du gouvernement du Canada / Government of Canada Publications
publications.gc.ca

La création d'une aviation militaire nationale

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada – Tome II

W.A.B. Douglas

Surgie de la Milice, l'Aviation canadienne était devenue, en 1945, une des trois armées autonomes du Dominion. Dans ce 2e Tome de l'histoire officielle de l'ARC, qui va de 1918 à 1945, l'auteur décrit l'évolution rapide de l'armée de l'air et dessine un vif portrait de la partie de la bataille de l'Atlantique qui s'est déroulée sur les côtes de l'Est du Canada.

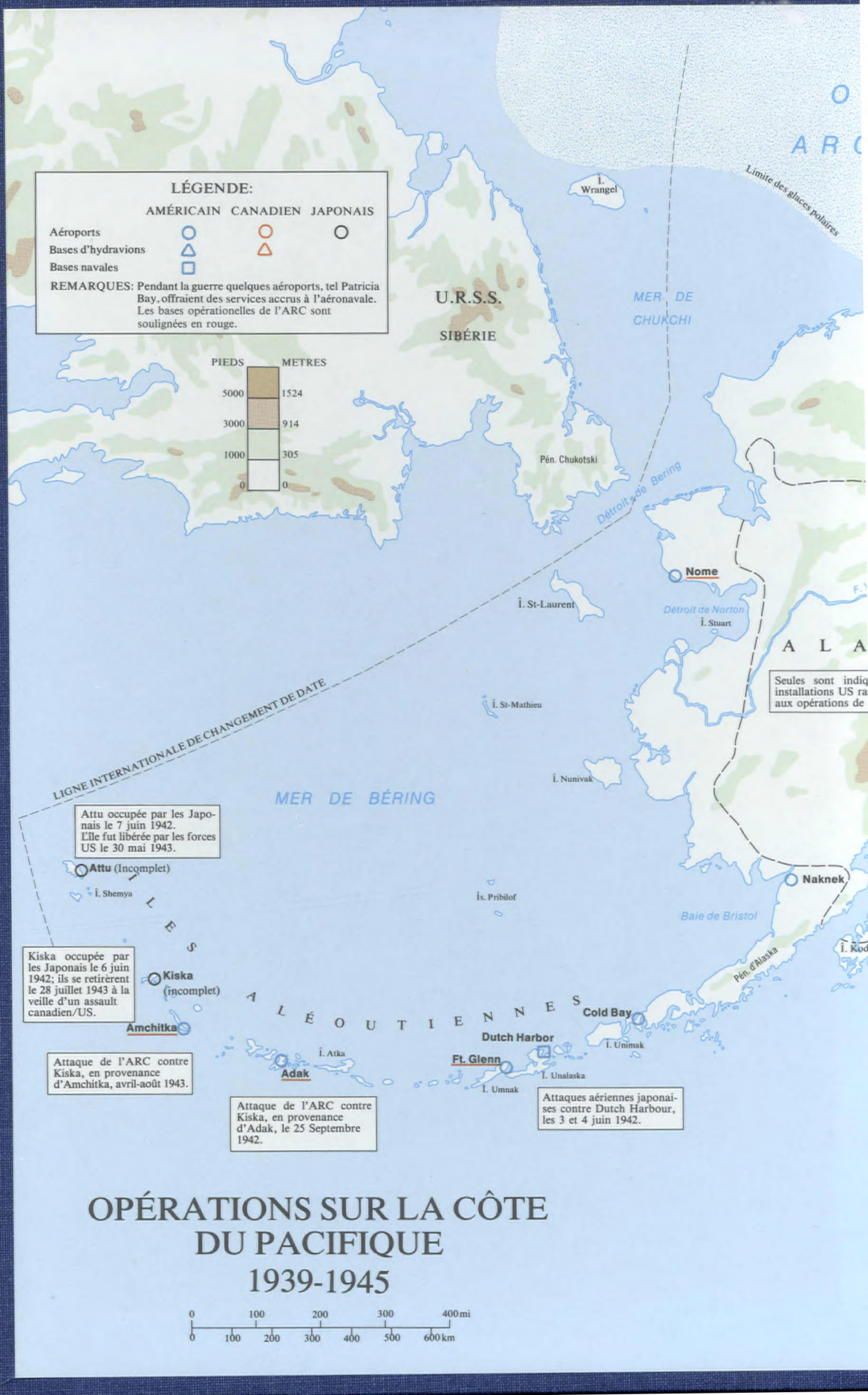
Le Canada fit irruption dans le domaine de l'aéronautique par nécessité militaire. Durant les années 20, l'organisation, les fonctions et les effectifs de l'ARC évoluèrent en fonction de raisons civiles, plutôt que militaires; pendant la décennie suivante, la montée des tensions internationales obligea l'ARC à adopter un rôle proprement militaire. L'ARC, qui ne comptait que quelques centaines d'aviateurs, en 1939, verra ses effectifs grimper à près d'un quart de million, en 1945. Ses quatre-vingts escadrons, ses escadres et ses groupements combattront dans de nombreux théâtres, auprès d'aviations alliées et, ce faisant, acquerront des expériences dans presque tous les genres d'opérations que la guerre aérienne implique.

La réputation grandissante que s'est méritée l'ARC, particulièrement au cours de la campagne du Nord-Ouest de l'Europe, repose, en grande partie, sur ce qu'elle a accompli au Canada. L'ARC y forma de nombreux membres d'équipages, tant alliés que canadiens, grâce au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Chargée de la défense aérienne du Canada, l'ARC organisa et équipa un effectif de guerre qui combattit sur les côtes du Pacifique et prit une part active importante, en particulier durant la bataille de l'Atlantique, dans la défaite de la flotte de sous-marins ennemis voués à la destruction des navires marchands alliés. Cette participation fut cruciale à la continuité du soutien apporté à la Grande-Bretagne et aux forces alliées en

La création d'une aviation militaire nationale

DOUGLAS

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada – Tome II



OPÉRATIONS SUR LA CÔTE DU PACIFIQUE 1939-1945

Détroit McClure
Canal McClintock
Île Banks
ÎLE VICTORIA
G. de la Reine Maud
Golfe d'Amundsen
Golfe du Couronnement
MER DE BEAUFORT
Grand Lac de l'Ours
TERRITOIRES DU NORD-OUEST
Grand Lac des Esclaves
F. MACKENZIE
R. des Esclaves
Lac Athabasca
CANADA
ÉTATS-UNIS
Ladd Field
Fairbanks
Delta
TERRITOIRE DU YUKON
La route à relais du Nord-Ouest
Snag
Aishihik
Watson Lake
Smith River
Whitehorse
Fort Nelson
ALBERTA
Haines Junction
Teslin
CHEM. DE L'ALASKA
Muncho Lake
Valdez
Détroit Prince William
Cordova
Beatton River
High Prairie
C. St-Elias
Yakutaga
Skagway
Yukutat
Juneau
Fort St. John
Dawson Creek
Grande Prairie
Edmonton
I. Middleton
GOLFE D'ALASKA
COLOMBIE-BRITANNIQUE
Woodcock
Smithers
Prince-George
Annette Island
Terrace
Vanderhoof
Quesnel
Prince-Rupert
Masset
Williams Lake
Dog Creek
Alliford Bay
Sandspit
Bella-Bella
Jericho Beach
Sea Island
Port Hardy
Coal Harbour
Abbotsford
Comox
Boundary Bay
Cassidy
Pte. Estevan
Tofino
Patricia Bay
Ucluelet
OCÉAN PACIFIQUE
La route à relais du Nord-Ouest fut ouverte en 1941.
Campagne de bombardement de l'Amérique du Nord au moyen de ballons japonais, fin 1944 au printemps 1945.
Le phare d'Estevan fut canoné par un sous-marin japonais le 20 juin 1942.
Opérations de sous-marins japonais au large des côtes, en décembre 1941 et en 1942.

La création d'une aviation militaire nationale
Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada
Tome II

W.A.B. DOUGLAS

La création d'une aviation militaire nationale

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada
Tome II

Responsable de l'édition française
Jean Pariseau

Publié par le ministère de la Défense nationale et le Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada

©Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1987
Imprimé au Canada
ISBN 0-660-92505-2
Numéro du catalogue du gouvernement D2-63/2 – 1988F

Imprimé sur papier sans acide

Catalogage selon

Titre principal:

L'Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada

Comprend des renvois bibliographiques et des indexes
Contenu partiel: v.I. Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale/S.F. Wise – v.2. La création d'une aviation militaire nationale W.A.B. Douglas.
ISBN 0-660-90693-7 (v.1) – ISBN 0-660-92505-2 (v.2)

I. Canada, Aviation royale du Canada – Histoire
I. Wise, S.F. (Sydney Francis), 1924- . Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale. II Douglas, W.A.B. (William Alexander Binny), 1929- . La création d'une aviation militaire nationale. III. Titre.

Rédacteur principal de la version anglaise: Norman Hillmer. Texte français établi pour le compte du bureau des Traductions du Secrétariat d'État par Eric Fisch.

Les illustrations de ce livre proviennent des Archives publiques du Canada (maintenant appelées Archives nationales du Canada) et du ministère de la Défense nationale. La permission de reproduire celles-ci est accordée par les présentes. Les codes qui apparaissent à la suite des sous-titres signalent les numéros des négatifs des photos conservés aux APC (PL, PA, RE) et du MDN (RE, PMR, AH, REA, WRF).

Nota: Dans la préparation du présent ouvrage, l'auteur a eu libre accès aux documents officiels conservés au ministère de la Défense nationale; toutefois, il prend à son compte les conclusions qu'il a tirées et les opinions qu'il exprime, sans engager en rien la responsabilité du Ministère quant à l'interprétation ou la présentation des faits.

Publié en anglais sous le titre *The Creation of a National Air Force*
par University of Toronto Press (Canada)

TABLE DES MATIÈRES

Cartes et illustrations vii
Préface ix
Abréviations xv
Lexique des grades dans l'ARC xviii

PREMIÈRE PARTIE: L'ENTRE-DEUX GUERRES

Introduction 35
Chapitre 1 La naissance de l'ARC 37
Chapitre 2 L'ARC et l'aviation civile 69
Chapitre 3 Des pilotes de brousse en uniforme 100
Chapitre 4 Vers la création d'une aviation militaire 134

PARTIE II: LE PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

Introduction 211
Chapitre 5 Les origines 214
Chapitre 6 L'édification du Plan d'entraînement 246
Chapitre 7 Les modifications apportées au PEACB vers le milieu de la guerre 281
Chapitre 8 Le plan en pleine maturité 304

PARTIE III: LA DÉFENSE AÉRIENNE DU CANADA, DE 1939 À 1945

Introduction 385
Chapitre 9 Programme d'action et approvisionnement 387
Chapitre 10 L'Est et le Centre du Canada 423
Chapitre 11 La côte du Pacifique 454

PARTIE IV: LA LIGNE VITALE DE L'ATLANTIQUE NORD

Introduction 523
Chapitre 12 Les débuts de la guerre anti-sous-marins 526
Chapitre 13 La bataille du Saint-Laurent 556
Chapitre 14 Les opérations en haute mer, 1942 583
Chapitre 15 La défaite des meutes de sous-marins allemands 609
Chapitre 16 La protection de la route maritime vitale, 1943-1944 646
Chapitre 17 L'avènement de la guerre sous-marine moderne, 1944-1945 681

APPENDICES

Appendice A Nominations principales au sein de l'Aviation au Canada, 1920-1945 709
Appendice B Dépenses engagées au titre de la défense, 1919-1947 717
Appendice C Le Comité Clayton Knight 720
Appendice D Le *Ferry Command* 731
Appendice E Bases opérationnelles de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, 1939-1945 742

Renvois 755
Index 859

CARTES ET ILLUSTRATIONS

Cartes en couleur

1. Opérations sur la côte du Pacifique, 1939-1945 *intérieur de la couverture avant*
2. Premier vol trans-Canada, 7-17 octobre 1920 entre les p. 82 et 83
3. Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, stations d'entraînement des pilotes, 1940-1945 *entre les p.* 264 *et* 265
4. Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, stations d'entraînement du personnel navigant (non-pilote), 1940-1945 *entre les p.* 264 *et* 265
5. Effectif affecté à la défense du Canada (opérations dans l'hémisphère ouest) stations et zones d'opérations, 1939-1945 *entre les p.* 392 *et* 393
6. Opérations dans la Région aérienne de l'Est (opérations dans l'Atlantique-Nord) 1939-1945 *intérieur de la couverture arrière*

Cartes croquis et tableaux

1. Le service du courrier aérien mer-terre, 28 juin – 17 août 1932 p. 96
2. Opérations aériennes majeures pour le compte du gouvernement civil jusqu'en 1929 p. 112
3. L'expédition au détroit d'Hudson, 29 septembre 1927 – 3 août 1928 p. 120
4. Vol exploratoire dans l'Arctique, 1930 p. 128
5. Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique – écoles d'aviation p. 254–255
6. Charte du débit de l'entraînement des navigants (jusqu'en 1942) p. 262
7. Charte du débit de l'entraînement des navigants, 1942-1945 p. 302
8. L'effectif des escadrons de l'ARC, 1939-1945 p. 389
9. Effectif affecté à la défense du Canada p. 398
10. Le plan d'opération des 49 escadrons, le 16 mars 1942 p. 404
11. Secteurs de reconnaissance aérienne de la côte Est, 1942 p. 424
12. Région aérienne de l'Est, ordre de bataille p. 426–427
13. Stations aériennes opérationnelles de la côte Atlantique, 1939-1945 p. 450
14. Couverture de radar, défense aérienne, côte Atlantique p. 451

15. Région aérienne de l'Ouest, ordre de bataille p. 456
16. 1ère Unité de surveillance des côtes, ARC, 1942-43 p. 461
17. Patrouilles aériennes côtières et surveillance radar, 1944 p. 481
18. Sous-marins allemands au large de Terre-Neuve, 25 oct – 4 nov 1941 p. 545
19. Opérations aériennes dans le golfe du Saint- Laurent, 1942-1945 p. 563
20. SC 107, 30 octobre – 2 novembre 1942 p. 598
21. ON 166, 12 février – 2 mars 1943 p. 617
22. ONS 5, 1er au 6 mai 1943 p. 628
23. Convois ONS 18 et ON 202, 15-30 septembre 1943 p. 641
24. ONS 236, 21-25 mai 1944 p. 672
25. Patrouille du U-1232, du 31 décembre 1944 au 14 janvier 1945 p. 691
26. Routes parcourues par les pilotes du *Ferry Command*, 1940-1945 p. 738

Illustrations

Les photographies (blanc et noir) sont insérées entre les pp. 2 et 34, 174 et 210, 340 et 384, 488 et 521, 700 et 708.

PRÉFACE

Ce livre, deuxième d'une série prévue de quatre volumes sur l'histoire officielle de l'Aviation royale du Canada (ARC), porte sur les origines et l'expansion de l'ARC en tant qu'institution nationale. Dans le premier volume, intitulé "Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale", il est fait état de la contribution particulièrement généreuse du Canada à la guerre aérienne entre les années 1914 et 1918.

Plusieurs tentatives manquées pour créer une aviation militaire nationale à partir de cette contribution marquèrent de façon curieuse mais importante les débuts de l'aviation militaire canadienne. Deux organisations éphémères, le Service royal aéronaval canadien et le Corps d'aviation canadien d'outre-mer, tous deux créés en 1918, n'avaient aucun lien institutionnel avec le Corps d'aviation canadien (CAC) qui naquit deux années plus tard. Cependant, le CAC et, plus tard, l'ARC avaient des rapports indubitables avec le passé; des milliers d'hommes, depuis le vice-maréchal de l'Air Sir Willoughby Gwatkin jusqu'aux plus jeunes aviateurs ayant gagné leurs galons durant la Première Guerre mondiale, créèrent un réservoir de connaissances, d'expérience et d'engagement dans lequel il fut possible de puiser. Les avions, les installations et l'équipement que la guerre laissait derrière elle fournirent les ressources initiales pour l'aviation de l'après-guerre. Par dessus tout, l'"intérêt pour l'aviation", qui résultait de l'expérience de la guerre, fut une condition préalable vitale pour obtenir du Cabinet qu'il approuve des services aériens publics de quelque nature que ce soit.

Les nécessités militaires firent entrer le Canada dans l'ère de l'aviation. Dans les paisibles années 1920, ce furent des préoccupations civiles plus que militaires qui régirent la forme, la taille et les fonctions de l'ARC; dans la décennie qui suivit, la montée des tensions internationales força le service à se concentrer sur son rôle militaire. Durant la Deuxième Guerre mondiale, l'ARC, qui comptait au départ quelques centaines d'aviateurs, s'accrût en une force de quelque quatre-vingts escadrons* et de près d'un quart de million de personnes.

* Bien que l'expression "escadrille" était couramment utilisée pendant la guerre, nous avons préféré utiliser la nomenclature standardisée de l'OTAN. Ainsi, *flight* se traduit par escadrille, *squadron*, par escadron et *wing*, par escadre. NDLR.

Les escadrons, les escadres et les groupes de l'ARC prirent place à côté d'autres forces aériennes alliées sur de nombreux théâtres d'opérations de la Deuxième Guerre mondiale et acquirent ainsi des capacités dans presque tous les aspects de la guerre aérienne.

Mais c'est au Canada que se trouvaient les racines de la réputation grandissante de l'ARC sur les théâtres d'opérations d'outre-mer, surtout lors de la campagne dans le nord-ouest de l'Europe. Responsable au Canada du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, l'ARC assura la formation non seulement de Canadiens mais aussi d'un nombre élevé d'autres aviateurs du Commonwealth et de pays alliés. Chargée de la défense aérienne du Canada, l'ARC mit sur pied un vaste effectif de guerre national qui joua un rôle important dans l'échec des tentatives ennemies pour détruire les navires alliés, notamment dans la Bataille de l'Atlantique.

Un certain nombre d'escadrons maritimes de l'ARC servirent outre-mer, au sein du *Coastal Command* de la *Royal Air Force*. Leurs opérations anti-sous-marins sont incluses dans ce volume, non seulement à cause de leur importance intrinsèque, mais aussi pour donner un compte rendu cohérent et équilibré de la guerre aérienne qui se déroula au-dessus du "pont de l'Atlantique", et qui fut menée aussi bien à partir du Royaume-Uni et de l'Islande que du Canada et de Terre-Neuve. La plupart de ces escadrons stationnés outre-mer participèrent également, en 1942 et en 1943, à des attaques contre des navires dans la Manche et dans la Mer du Nord, ainsi qu'à des opérations directement liées à l'invasion du nord-ouest de l'Europe en 1944 et en 1945. Cependant, ces aspects de leur histoire ont été gardés pour le troisième tome de la série, qui mettra l'accent sur les opérations qui se déroulèrent dans le nord-ouest de l'Europe.

Il ne faut pas oublier que la moitié des aviateurs canadiens qui servirent dans le *Coastal Command* ne se trouvaient même pas dans des escadrons canadiens, mais dans d'autres unités alliées et du Commonwealth. Leurs fonctions étaient aussi pénibles, les risques aussi élevés et leurs sacrifices comparables, mais la relation de leur contribution exigerait une étude historique complète de chaque aspect des opérations aériennes en temps de guerre, une approche que les contraintes d'espace rendent impraticable dans un volume consacré à l'évolution de l'ARC en tant qu'institution. Un certain nombre d'autres groupes, comme les équipes au sol, les techniciens radio et météo et les services mariniers et féminins, méritent aussi plus d'attention que les quelques mentions qu'il a été possible de faire. Ces groupes jouèrent également un rôle important dans le développement de la force aérienne, mais malheureusement, des contraintes d'ordre économique exigent que le récit de leurs actions cède lui aussi le pas aux fonctions opérationnelles d'organisation, de stratégie, de tactique et d'approvisionnement qui constituent le point le plus essentiel de l'objet de cette série.

La rédaction de cet ouvrage s'appuie sur une vaste gamme de sources de base. Les historiens de l'ARC, pendant la Deuxième Guerre mondiale et juste après, rédigèrent un certain nombre de récits non documentés et conçus dans une perspective quelque peu étroite qui servirent néanmoins de point de départ à des recherches plus approfondies dans des cahiers d'unité et des journaux quotidiens, ainsi que dans les dossiers de l'ARC et de la Marine royale du Canada que

détiennent le Service historique et les Archives publiques du Canada. Les dossiers du Cabinet britannique, du *Dominions Office*, du *Air Ministry*, de l'*Admiralty* et des Services de renseignements britanniques, ne sont devenus accessibles qu'aux dernières étapes de nos recherches et nous sommes conscients d'avoir utilisé ces sources de façon fort incomplète. Toute chose doit avoir une limite, et les historiens de demain auront la possibilité de suivre des pistes que nos efforts ont peut-être mises à jour.

En tant qu'auteur de cet ouvrage, j'assume l'entière responsabilité de l'exactitude et de l'interprétation des faits qui y sont relatés. Toutefois, comme toutes les histoires officielles du Canada réalisées antérieurement, il est le fruit des travaux d'une équipe étroitement liée. Je suis particulièrement reconnaissant à M. Norman Hillmer, *Senior historian* du Service historique de la Défense nationale et Président du comité de révision de ce volume (version anglaise). M. Hillmer a coordonné toutes les fonctions de recherche, de rédaction et de révision, en plus d'accomplir personnellement une bonne partie de cette tâche.

M. W.J. McAndrew, qui est devenu le grand spécialiste des origines de l'ARC et de ses débuts, a rédigé les ébauches successives des chapitres de la première partie et nous a donné de précieux conseils pendant le processus de réécriture. Le Capitaine M. V. Bezeau et M. Brereton Greenhous ont effectué les recherches préliminaires et rédigé les ébauches de la partie traitant de l'entraînement au Canada. Le Capitaine Bezeau a également préparé les chapitres préliminaires concernant la défense aérienne des côtes est et ouest du Canada et c'est à lui que l'on doit un grand nombre des tableaux et des diagrammes détaillés de ce volume. M. Ben Greenhous, dont l'oeil critique a aiguisé les perceptions et clarifié la prose de tant d'historiens, et non seulement des spécialistes de l'histoire officielle du Canada, a joué un rôle indispensable au sein du comité de révision. M. Stephen J. Harris a écrit la première version des chapitres 7 et 9 et de l'annexe C. Son énergie et son enthousiasme ont été un excellent atout lorsque ce livre a atteint l'étape de la publication. M. F.J. Hatch, dont l'ouvrage intitulé "*Le Canada: aérodrome de la démocratie. Le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945*" a ouvert la voie à toutes les études ultérieures sur le sujet, a, pendant de longues années, mené ses recherches au sein du Service historique, avant de prendre sa retraite. M. J.D.F. Kealy a préparé les premières études convenablement documentées sur les Commandements aériens de l'Est et de l'Ouest, de même que sur les opérations anti-sous-marins de l'ARC. L'analyse statistique préparée par M. Robert Baglow, en collaboration avec M. Kealy, sur les sous-marins aperçus par les équipages du Commandement aérien de l'Est en 1942 a comblé un large vide dans nos connaissances.

M. Carl Christie, Secrétaire du Comité de révision, a rédigé la première version du texte sur les opérations du Commandement aérien de l'Est en 1943 et s'est chargé, avec M. Hatch, de la rédaction de l'annexe D. M. Roger Sarty, avec une persévérance sans égale, a exhumé de nouveaux documents sur les opérations anti-sous-marins et des renseignements pour la dernière partie de ce livre et a préparé les différentes versions sur lesquelles est basée une grande partie de cette section. La contribution de M. Marc Milner à la section portant sur

la Bataille de l'Atlantique a aussi été vitale; en outre, c'est lui qui a procédé au premier choix des photographies. M. William Johnston a corrigé les épreuves de tout le manuscrit, vérifié les références, préparé l'index et fait des observations judicieuses sur l'utilisation de preuves qui ont conduit à d'importantes révisions dans le texte [anglais].

Le travail du cartographe du Service historique, M. William Constable, mérite une mention particulière. Ce dernier a consacré de longues heures à la préparation de chaque carte, tableau et diagramme du livre. Le colonel R.A. Grainger, Directeur de la cartographie au Quartier général de la Défense nationale, et le Service de cartographie des Forces canadiennes, sous la direction du lieutenant-colonel D.T. Carney, ont apporté une aide essentielle à l'établissement des cartes. M. M.A. Weinberger et le personnel du Service des mathématiques et de la statistique ont été nos spécialistes en informatique, solutionnant les nombreux problèmes auxquels nous nous sommes heurtés en créant une banque de données statistiques sur les membres de l'ARC qui participèrent à la Deuxième Guerre mondiale. Non moins importante a été la participation de l'archiviste principal du Service historique, M. Owen Cooke, ainsi que celle de M. David Fransen et des autres qui se sont efforcés de nous faciliter l'accès aux documents et de les cataloguer. Le lieutenant-colonel David Wiens nous a fourni des services de traduction et de consultation d'une importance capitale, augmentant les sources en langue allemande que le regretté Fred Steiger avait si soigneusement rassemblées. M. Jean Pariseau, historien en chef de la section francophone, a offert d'utiles suggestions lors de la préparation des cartes, en vue de leur publication en français, réalisée dans ce volume. Nous lui sommes aussi redevable de la tâche ingrate qu'il a assumée d'éditer la version française, et lui en sommes reconnaissants. Les secrétaires du Service, Mmes Gloria McKeigan, Elsie Roberts et Loretta Wickens, ont assuré avec leur efficacité coutumière le travail complexe de dactylographie et de traitement de textes, avec l'aide d'une unité de traitement de textes, mise à forte contribution, du Quartier général de la Défense nationale, sous la direction de Mmes Yvette Landry et Annie Rainville. Toute notre reconnaissance va à Mme Noëlla C. Benoit qui s'est occupée de retaper le texte français. Au fil des ans, en outre, des étudiants employés pendant l'été ont grandement contribué à la préparation de cet ouvrage. Mme Suzanne Méthot a préparé l'index de la version français.

Il faut aussi souligner l'aide généreuse apportée par un certain nombre d'officiers d'active ou à la retraite, qui nous ont constamment encouragés et fourni beaucoup de renseignements utiles. Le Général G.C.E. Thériault, chef de l'état-major de la Défense, ainsi que ses prédécesseurs, le Général Ramsay Withers et l'Amiral R.H. Falls, nous ont pleinement appuyés à chaque étape du projet. Le maréchal de l'Air Larry Dunlap et le vice-maréchal de l'Air Clare Annis, en tant que présidents du Mémorial de l'ARC, ont soutenu avec enthousiasme nos recherches. Le Colonel C.P. Stacey, dont les nombreuses publications servent de cadre à une grande partie de l'histoire militaire canadienne, a eu l'amabilité de nous faire des commentaires sur certaines parties du manuscrit. Le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, aujourd'hui disparu, nous a accordé un entretien utile en 1981. Les maréchaux de l'Air Kenneth

Nairn, F.V. Heakes, T.A. Lawrence, George Howsam et Kenneth Guthrie ont fait de même à diverses occasions, ainsi que le colonel R.A. Logan et de nombreuses autres personnes. Le lieutenant-général R.J. Lane a lu l'ébauche de certains chapitres et nous a fourni de précieux commentaires.

C'est le moment qui convient pour remercier M. W.I. Smith, qui a récemment pris sa retraite en tant qu'archiviste fédéral. M. Smith et le personnel des Archives nationales du Canada, notamment M. Bernard Weilbrenner, archiviste fédéral adjoint, et M. Jerry O'Brien, Mme Barbara Wilson et M. Glenn Wright, de la Division des archives fédérales, nous ont rendu des services exceptionnels en organisant et en rendant facilement accessible la masse énorme de dossiers du ministère de la Défense nationale. L'*Air Commodore* Henry Probert, chef du *Air Historical Board* de la RAF, et son prédécesseur, le *Group Captain* Freddie Haslam, nous ont permis d'accéder à des documents du *Air Ministry* qui se sont révélés essentiels à nos recherches. M. J.D. Brown, chef de la *Naval Historical Branch* de la *Royal Navy*, nous a généreusement fourni des exemplaires traduits du journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* et l'un des membres de son personnel, M. Bob Coppock, a répondu à nos difficiles questions sur les opérations des sous-marins allemands. M. R.D. Suddaby, conservateur des documents au *Imperial War Museum* de Londres nous a également aidé dans nos recherches. Nous sommes aussi redevables au *Public Record Office* et à son conservateur, M. G. Martin. Nous ne pouvons non plus oublier le Major-général J. Huston, ancien chef du *Office of Air Force History* des États-Unis, et son successeur, M. Richard Kohn. L'Amiral J.D.H. Kane de la *Naval Historical Division* de la Marine des États-Unis et M. Dean Allard, chef de la *Operational Archives Division*, ont répondu avec promptitude et obligeance à diverses demandes, de même que le professeur Jürgen Rohwer, directeur de la bibliothèque d'histoire contemporaine de Stuttgart, et les membres de la *Militärgeschichtliches Forschungsamt* de Fribourg. Le personnel du Musée canadien de la Guerre a toujours porté une oreille attentive à nos demandes, notamment MM. Hugh Halliday et Fred Azar, ainsi que M. Carl Vincent, dont l'ouvrage *Canada's Wings* a fait ressortir de nombreux titres dans les domaines de l'histoire militaire et de l'histoire de l'aviation au Canada. Le professeur David Syrett, de la *City University* de New York, m'a incité à repenser aux opérations aériennes dans la Bataille de l'Atlantique. M. J. Tuzo Wilson nous a permis, au début de nos travaux, de consulter les documents de son père. M. Hector M. Mackenzie nous a fourni des documents de recherche sur les négociations qui se sont déroulées en 1939 au sujet du PEACB. Mme Rosemary Shipton, de l'*University of Toronto Press*, a relu d'un oeil expert le manuscrit dans son ensemble.

En tant qu'historiens de l'aviation, nous devons beaucoup à nos prédécesseurs, particulièrement à cet homme dévoué et d'un grand savoir que fut le lieutenant-colonel d'aviation Fred Hitchins, qui exerça les fonctions d'historien officiel de l'aviation militaire de 1946 à 1958 et qui ne put réaliser le rêve qu'il caressa toute sa vie d'une histoire officielle de l'ARC. À cet égard, il nous faut aussi mentionner de façon spéciale le doyen S.F. Wise, de l'Université Carleton d'Ottawa. Tous les historiens de l'aviation au Canada lui sont redevables. Non

seulement a-t-il été la source d'inspiration et de connaissances qui a permis de rédiger le premier volume de cette histoire, mais il a en outre présenté le sujet à ceux qui écrivaient les volumes subséquents et a aidé à définir la méthodologie qu'ils suivraient.

Finalement, c'est aux membres de l'ARC eux-mêmes qu'il faut attribuer le mérite de ce livre. Ils ont été de dignes successeurs de cette grande génération de pionniers qui se sont engagés dans le domaine de l'aviation avant que soit formée une aviation militaire canadienne. Le présent ouvrage est donc dédié aux aviateurs canadiens qui ont servi dans l'ARC, depuis le tout début, de même qu'à ceux qui ont servi au sein des organismes qui seront décrits dans les pages qui suivent.

ABRÉVIATIONS

AAC	Association de l'aviation canadienne (CAFA)
ATFERO	*Atlantic Ferry Organization*
ARC	Aviation royale du Canada
ASB	Radar de bord de détection des bâtiments de surface [US]
ASD	Radar de bord de détection des bâtiments de surface [US]
ASG	Radar de bord de détection des bâtiments de surface [US]
ASV	Radar de bord de détection des bâtiments de surface [Br]
Asdic	Radar de bord de détection de bâtiments de surface (*Sound Navigation and Ranging)*
(B)	Escadron (ou avion) de bombardement
BABS	*Blind approach beacon system* (Système d'atterrissage aux instruments par radar *VHF*)
BdU	*Befehlshaber Der Unterseeboote* (Quartier général des forces sous-marines allemandes)
BOAC	*British Overseas Airways Corporation*
(BR)	Escadron (ou avion) de bombardement et reconnaissance
(C)	Escadron (ou avion) de chasse
(CA)	Escadron (ou avion) de collaboration avec l'armée
CAA	Contrôleur de l'aviation civile
(CAC)	Escadron (ou avion) de collaboration avec l'artillerie côtière
CAM	Comité aéronautique mixte
CDA	Corps de détection d'avions
CMPD	Commission mixte permanente [canado-américaine] de défense (PJBD)
(Comm)	Escadron (ou avion) de communication
CRO	Centre de renseignements opérationnels (*OIC*)
CTF	*Commander Task Force (US Navy)*
DAA	*Dominion Aeronautical Association*
Det	Détachement
DFC	*Distinguished Flying Cross* (Croix de service distingué dans l'Aviation)
DGA	Division du génie aéronautique
DM	District militaire

DOA	Direction des opérations aériennes
DOAGC	Direction des opérations aériennes gouvernementales civiles
DSO	*Distinguished Service Order* (L'ordre du service distingué)
EBT	École de bombardement et de tir (BGS)
(ECA)	Escadron (ou avion) d'entraînement [au Canada]
ECN	École centrale de navigation (*CNS*)
ECP	École centrale de pilotage (*CFS*)
EEP	École élémentaire de pilotage (*EFTS*)
EGADC	Effectif de guerre affecté à la défense du Canada (*HWE*)
ENA	École de navigation aérienne (*ANS*)
(EO)	Escadron (ou avion) d'entraînement opérationnel
EOA	École d'observation aérienne (*AOS*)
EP	École de pilotage
EPA	École préparatoire d'aviation (*ITS*)
EPI	École de pilotes-instructeurs (*FIS*)
EPM	École de pilotage militaire (*SFTS*)
ER	École de radionavigants (*AWS*)
ERG	École de reconnaissance générale (*GRS*)
Esc	Escadron
FBI	*Federal Bureau of Investigation* [US]
GRC	Gendarmerie royale du Canada (*RCMP*)
ha	hectare
HG	Heure de Greenwich (*GMT*)
HMS	*Her Majesty's ship* (vaisseau de la *Royal Navy*)
I Boat	Sous-marin japonais
IFF	*Identification Friend or Foe* (Identification ami-ennemi)
km	kilomètre
kg	kilogramme
(Livr)	Escadron (ou avion) de livraison
m	mètre
MDN	Ministère (ou ministre) de la Défense nationale
MRC	Marine royale du Canada (*RCN*)
NCSM	Navire canadien de Sa Majesté (*HMCS*)
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord (*NATO*)
PEACB	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (*BCATP*)
(Photo)	Escadron (ou avion) de photographie
(Poly)	Escadron (ou avion) polyvalent
QG	Quartier général
QGDN	Quartier général de la Défense nationale
QGSN	Quartier général du Service naval
RAAF	*Royal Australian Air Force*
RAE	Région aérienne de l'Est
RAF	*Royal Air Force*
RAO	Région aérienne de l'Ouest
RFC	*Royal Flying Corps*

(RG)	Escadron (ou avion) de reconnaissance générale
RNAS	*Royal Naval Air Service*
RNZAF	*Royal New Zealand Air Force*
RTE	Rayon [d'action] très éloigné, avion(s) à
SPAB	Convoi reliant Sydney et Port-aux-Basques
SRAC	Service royal aéronaval canadien (*RCNAS*)
SRO	Section de recherche opérationnelle
(T)	Escadron (ou avion) de transport
TCA	*Trans-Canada Airlines*
(TL)	Escadron (ou avion) de transport lourd
U-boat	Sous-marin allemand
UEO	Unité d'entraînement opérationnel (*OTU*)
UOA	Unité d'observation avancée (*Observer AFU*)
UPA	Unité de pilotage avancé (*AFU*)
USAAC	*United States Army Air Corps*
USAAF	*United States Army Air Forces*
USCAA	*United States Civil Aviation Authority*
USN	*United States Navy*
USO	*United Services Organization*
USS	*United States Ship*

LEXIQUE DES GRADES DANS L'ARC

	Aviateurs, sous-officiers et adjudants	
Boy		*Boy*
Aviateur, 2e classe	(Av2)	*Aircraftman 2nd Class*
Aviateur, 1re classe	(Av1)	*Aircraftman 1st Class*
Aviateur-chef	(Avc)	*Leading Aircraftman*
Caporal	(Cpl)	*Corporal*
Sergent	(Sgt)	*Sergeant*
Sergent chef (ou de section)	(SgtS)	*Flight Sergeant*
Sous-officier breveté, 2e classe	(SOB2)	*Warrant Officer, Class II*
Sous-officier breveté, 1re classe	(SOB1)	*Warrant Officer, Class I*
	Officiers	
Sous-lieutenant d'aviation	(SLt)	*Pilot Officer*
Lieutenant d'aviation	(Lt)	*Flying Officer*
Capitaine d'aviation	(Capt)	*Flying Lieutenant*
Commandant d'aviation	(Cmdt)	*Squadron Leader*
Lieutenant-colonel d'aviation	(Lt-col)	*Wing Commander*
Colonel d'aviation	(Col)	*Group Captain*
Commodore de l'Air	(CdreA)	*Air Commodore*
Vice-maréchal de l'Air	(V/M/A)	*Air Vice-Marshal*
Maréchal de l'Air	(M/A)	*Air Marshal*
Maréchal en chef de l'Air	(M/C/A)	*Air Chief Marshal*

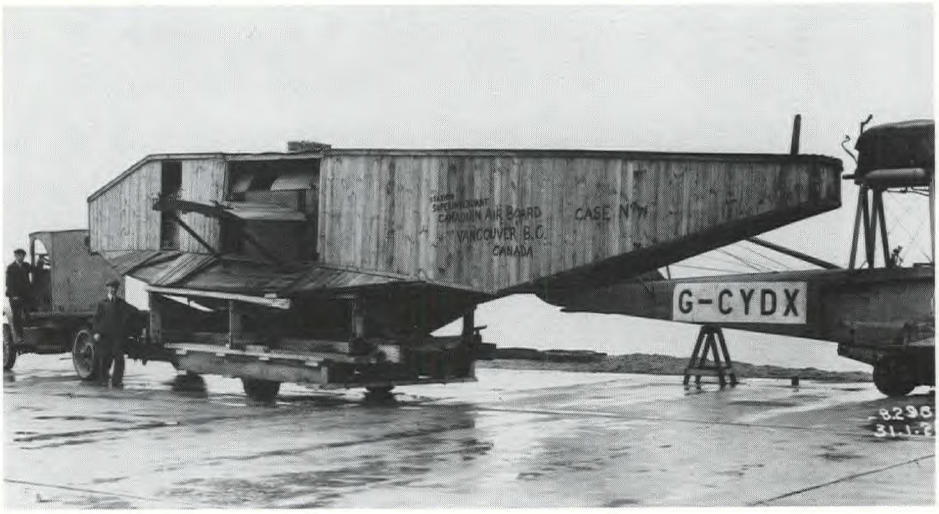
PREMIÈRE PARTIE

L'entre-deux guerres

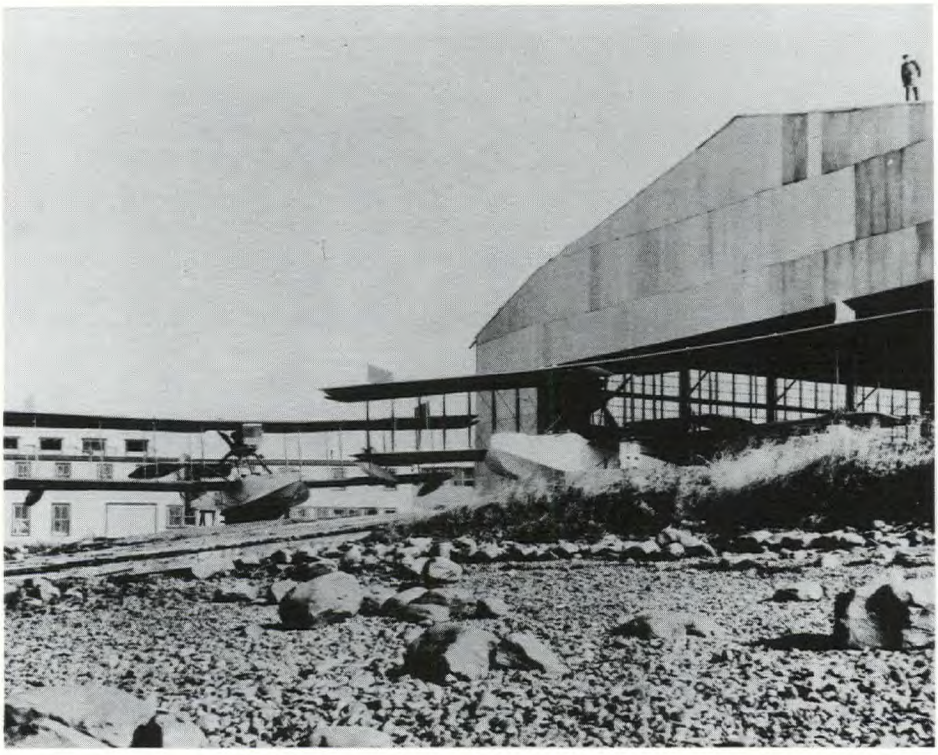
Le commodore de l'air A.K. Tylee et C.W. Cudemore, à gauche, font escale à Calgary au cours de leur traversée du Canada, en 1920. (RE 20776-19)

Le vice-maréchal de l'air Sir Willoughby Gwatkin, inspecteur général de l'Aviation canadienne, 1920-1922. (PL 117508)

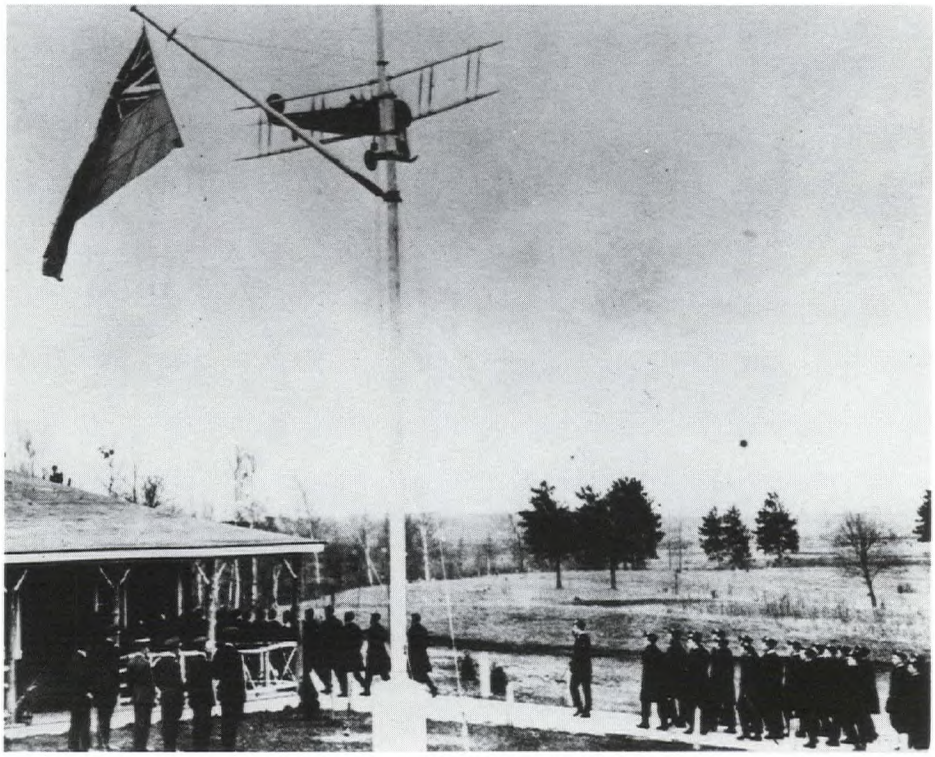
Le commodore de l'air A.K. Tylee, premier officier général d'aviation à commander l'Aviation canadienne non permanente, 1920-1921. (PMR 82-189)



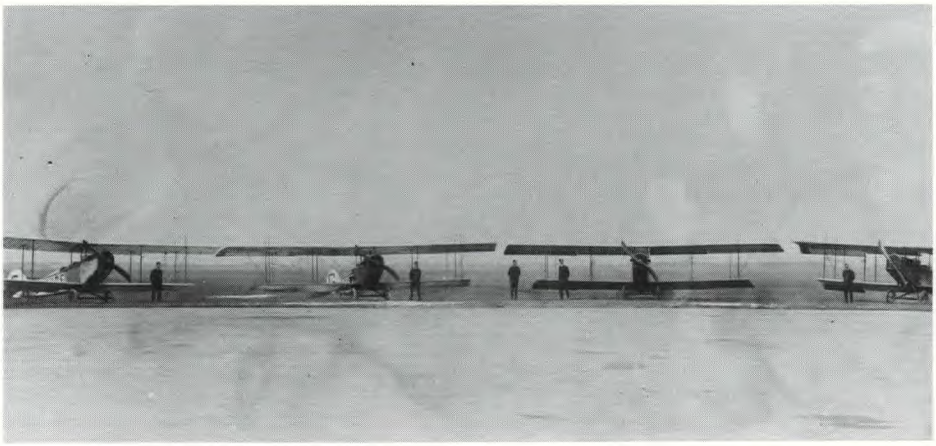
Un hydravion Felixstowe F3, don de Grande-Bretagne, est livré dans sa caisse à Vancouver, 1919-1920. (PA 114756)



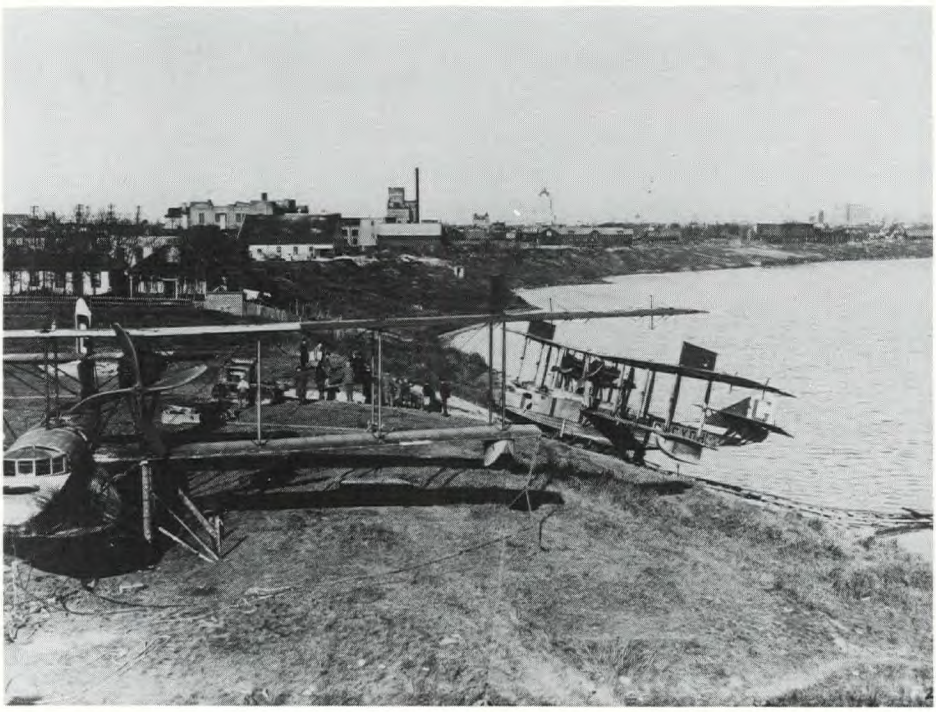
Hydravions à coque Curtiss HS2L à la station d'atterrissage de Dartmouth, 1920-1921. L'aéronavale américaine céda une douzaine de ces aéronefs polyvalents au Canada à la fin de la Première Guerre mondiale. (RE 17725)



"SALUT AU DRAPEAU!" Une colonne d'aviateurs défile devant le pavillon de la RAF hissé au camp Borden, le 30 novembre 1921. (RE 13081)



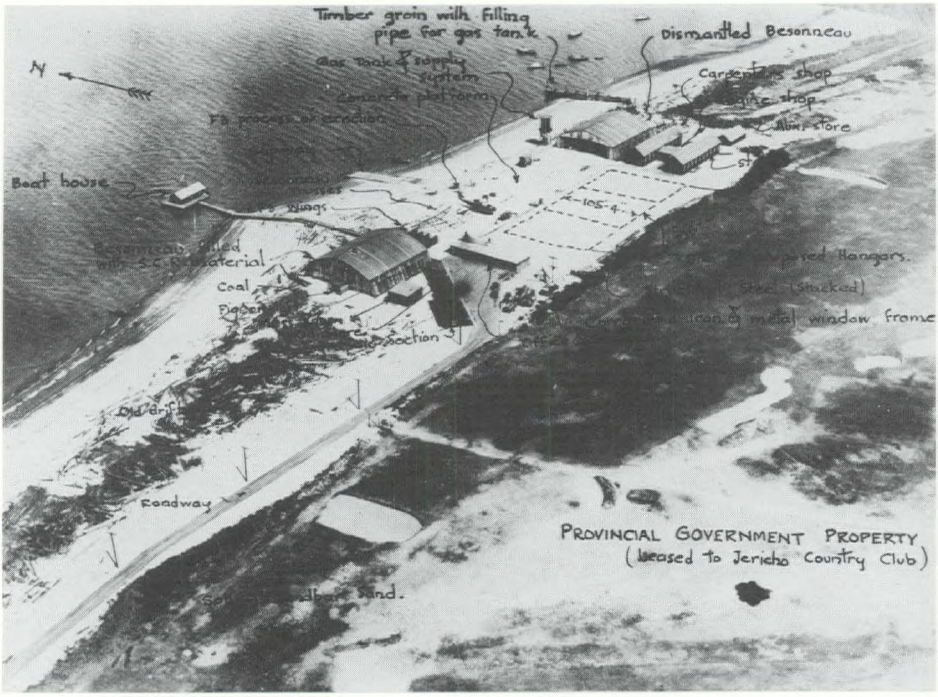
En 1921-1922, l'école d'instruction au sol de l'Aviation canadienne au camp Borden construisit quatre Curtiss Jenny à partir de pièces de remplacement laissées au camp après la guerre. (RE 12816)



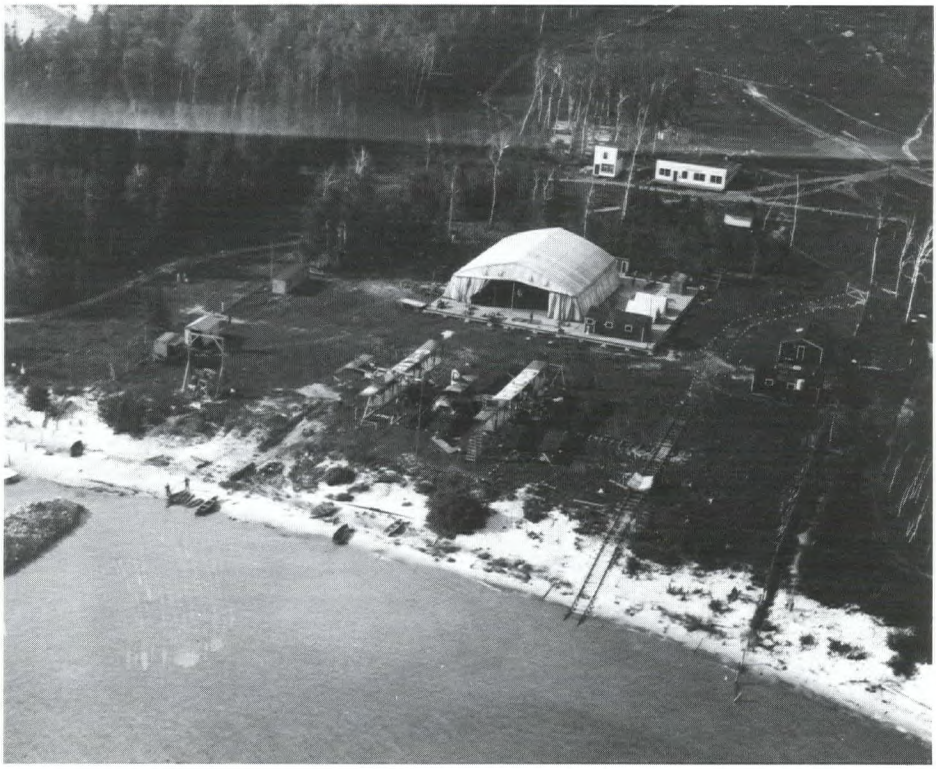
Des Felixstowe F3S sur la rampe de lancement à Winnipeg, en 1921. Ces grands hydravions à coque obtenus du Royaume-Uni à la fin de la guerre s'avérèrent dispendieux à opérer en brousse. (RE 13548)

Officiers de l'Aviation canadienne: dans l'ordre habituel, le capitaine d'aviation A.T.N. Cowley, le commandant d'escadron A.-E. Godfrey et le sous-lieutenant E.L. MacLeod à Jericho Beach, Vancouver, en 1921. (PMR 79-288)

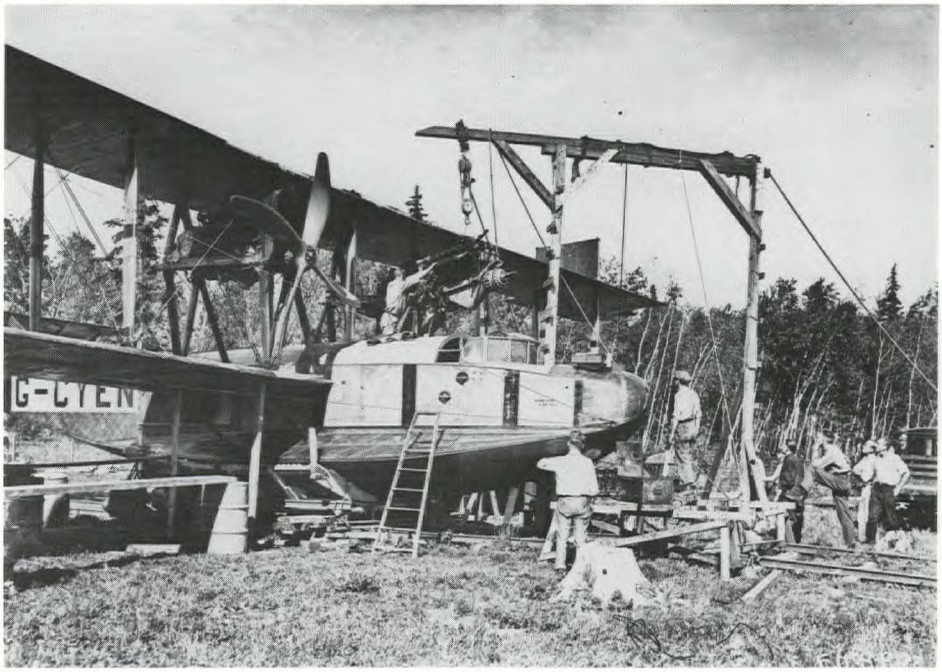
Clair MacLaurin et son équipe à bord du Felixstowe F3 G-CYDI à Jericho Beach, Vancouver, en 1921. (PA 28591)



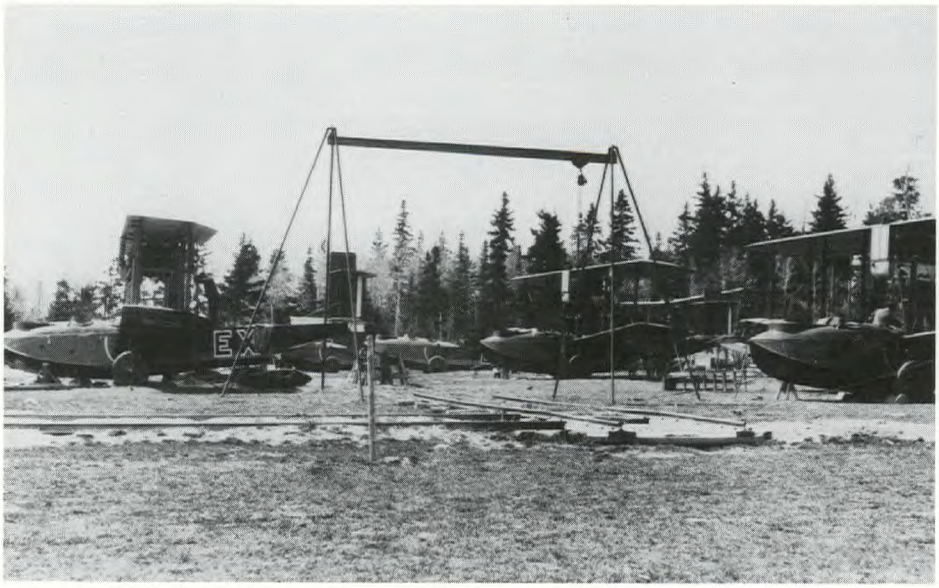
Jericho Beach, à Vancouver, était la première station d'atterrissage de la côte ouest dans les années 1920. (PMR 84-976)



La station d'atterrissage de Victoria Beach (Manitoba), peu après sa construction, et deux Felixstowe F3S au premier plan. (PMR 84-975)

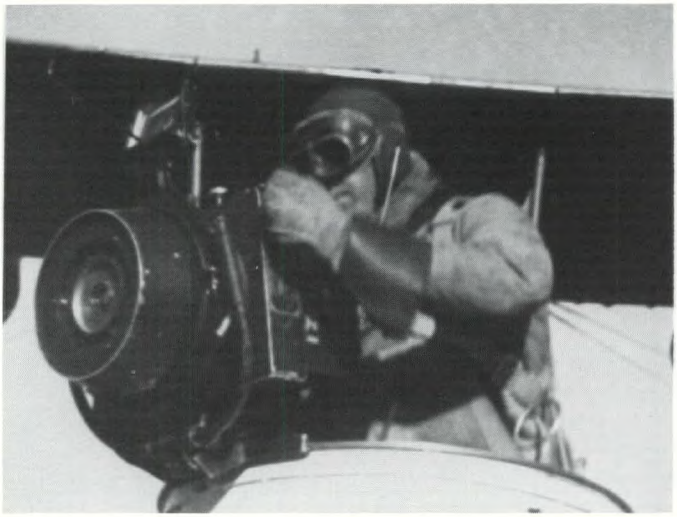


Des mécaniciens civils de la Commission de l'aviation remplacent un moteur d'hydravion à coque Felixstowe F3 à Victoria Beach, en 1922. (PA 053249)

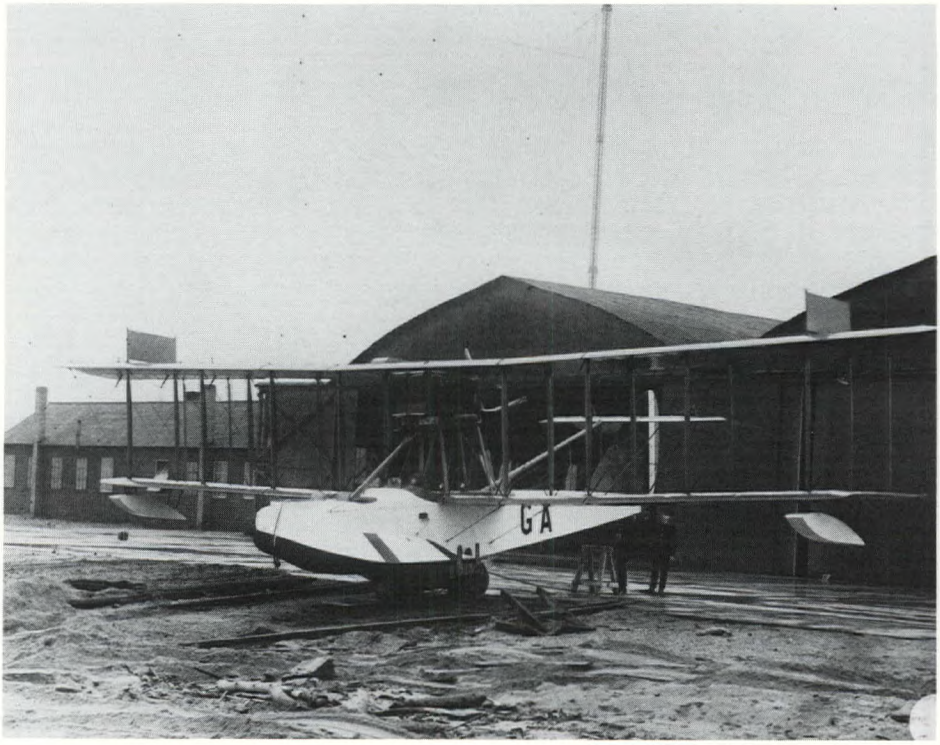


Préparation d'aéronefs Vickers Viking en vue d'opérations civiles d'été dans la brousse manitobaine. L'ARC lançait habituellement ses opérations dès la fonte des glaces sur les lacs. (PA 53340)

Base auxiliaire de l'ARC au lac Cormorant (Saskatchewan). Au cours des années 1920, les aviateurs effectuèrent des patrouilles de protection forestière et de photographie aérienne à la grandeur des prairies. (PMR 82-160)



Photographie prise à partir d'une nacelle ouverte. La contribution de l'ARC à la cartographie de l'arrière-pays canadien fut une tâche exigeante, ardue et souvent exécutée par grand froid. (PA 062960)



Le Curtiss HS2L était la cheville ouvrière des opérations civiles de l'Aviation canadienne au cours des années 1920. (PA 140637)

Le commandant d'escadron Robert Logan arbore le pavillon de la RAF à Craig Harbour, Ellesmere Island, au cours de l'expédition de 1922 dans l'Arctique. (RE 13080)

Le commandant d'escadron Basil Hobbs et son équipage se préparent en vue de la vaste mission de reconnaissance des voies d'eau du nord du Manitoba et de la Saskatchewan, en 1924. La surcharge les obligea à enlever les roues et le patin de queue du Vickers Viking. (PA 140640)

Aéronefs Avro 504K alignés sur la piste du camp Borden. Les inspections des stagiaires et de leurs aéronefs étaient monnaie courante. (PA 140639)

Norway House, base principale des opérations aériennes du gouvernement civil, dans le nord du Manitoba et de la Saskatchewan. (PMR 82-155)

L'ARC a commencé à dispenser des cours de pilotage pour sous-officiers le 1er février 1927, au camp Borden. Les trois premiers pilotes, A. Anderson, R. Marshall et A.J. Horner ont obtenu leurs insignes de pilote le 30 avril suivant. (RE 16603)

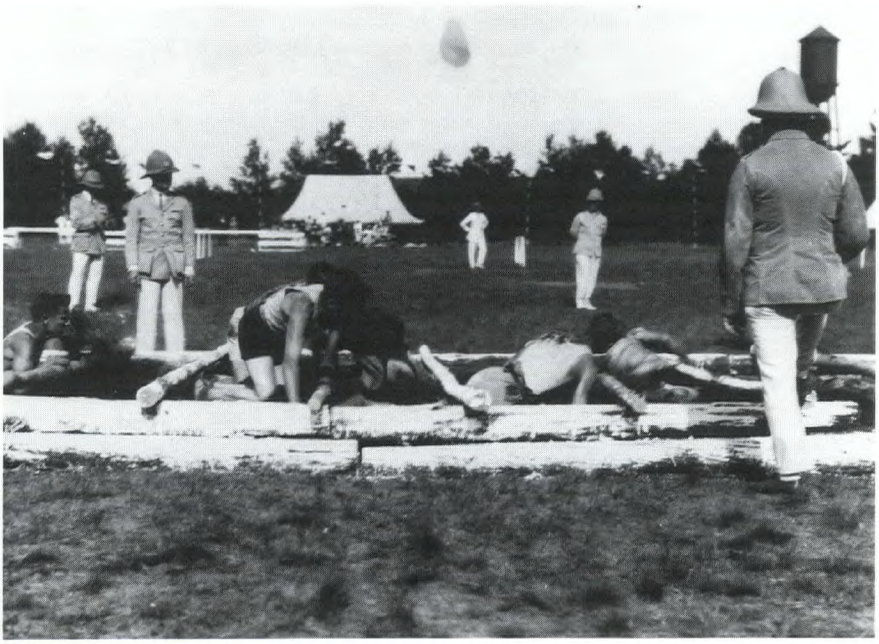
Trois Fokker Universal au cours de l'expédition au détroit d'Hudson, en 1927-1928. Ces monoplans à nacelle ouverte et à cabine fermée ont été fort appréciés. (RE 13778)

Préparation d'un Fokker Universal en vue d'une mission de reconnaissance au-dessus des glaces, à la base "B" au détroit d'Hudson. Les températures arctiques exigeaient le préchauffage des moteurs et de l'huile avant le démarrage. (RE 13826)

Des tracteurs Fordson étaient utilisés pour déplacer les aéronefs et l'équipement lourd au cours de l'expédition au détroit d'Hudson. (RE 13772)

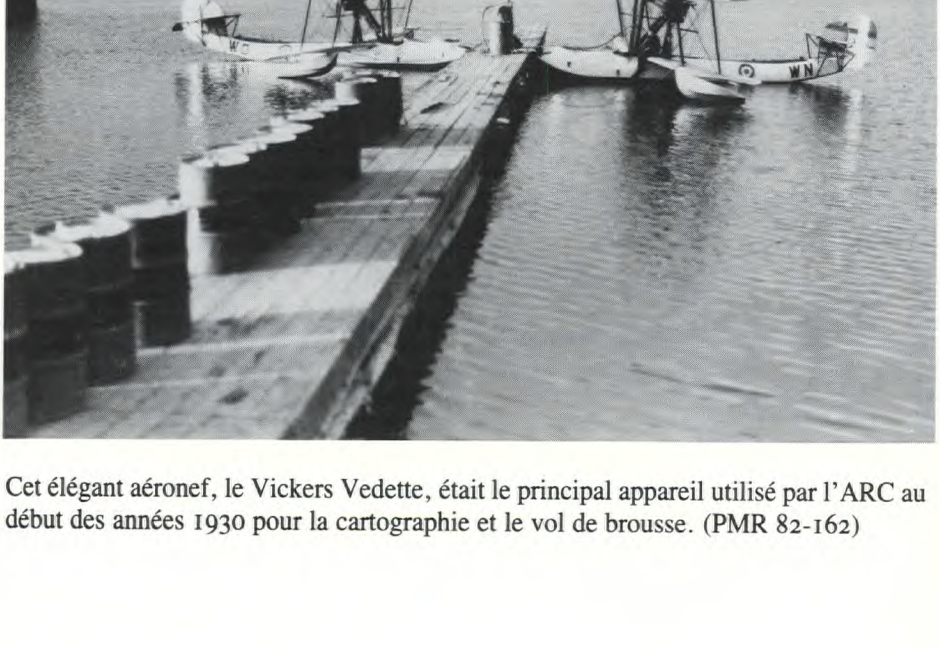
Aéronefs Fairchild sur la glace printannière du lac du Bonnet (Manitoba), en 1929. (PMR 82-154)

Le colonel d'aviation J.L. Gordon, directeur de l'ARC, 1922-1924, et officier supérieur de l'aviation, 1932-1933. (PMR 85-90)

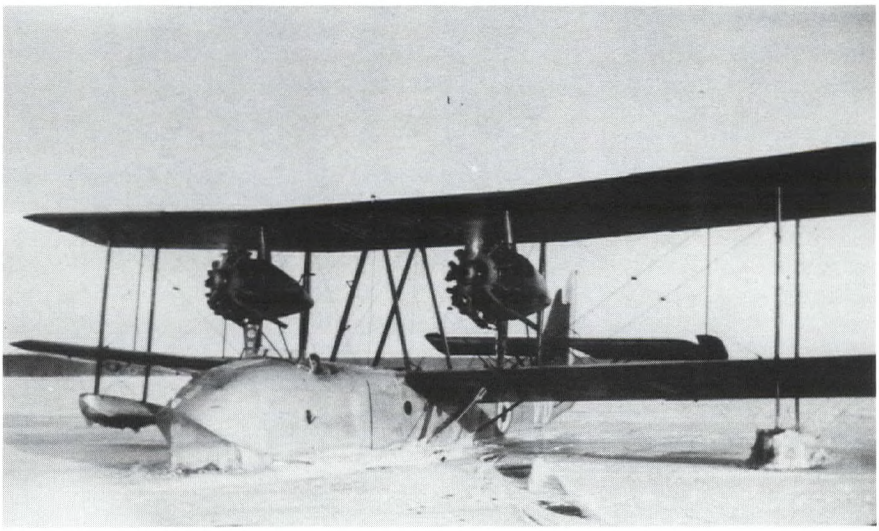


Sous la surveillance attentive d'observateurs casqués pour se protéger du soleil, des aviateurs se livrent une chaude lutte au-dessus – et en-dessous – d'obstacles pendant une course organisée lors d'une journée sportive au camp Borden, en 1929. (PMR 82-167)

Le lieutenant E.A. McNab, à gauche, le lieutenant F.V. Beamish de la RAF, au centre, et le sous-lieutenant E.A. McGowan, membres de la première équipe d'acrobatie aérienne de l'ARC, la *Siskin Flight*, à Rockcliffe, en 1929. McNab fut le premier pilote de l'ARC à abattre un aéronef ennemi, le 15 août 1940. (PA 62612)

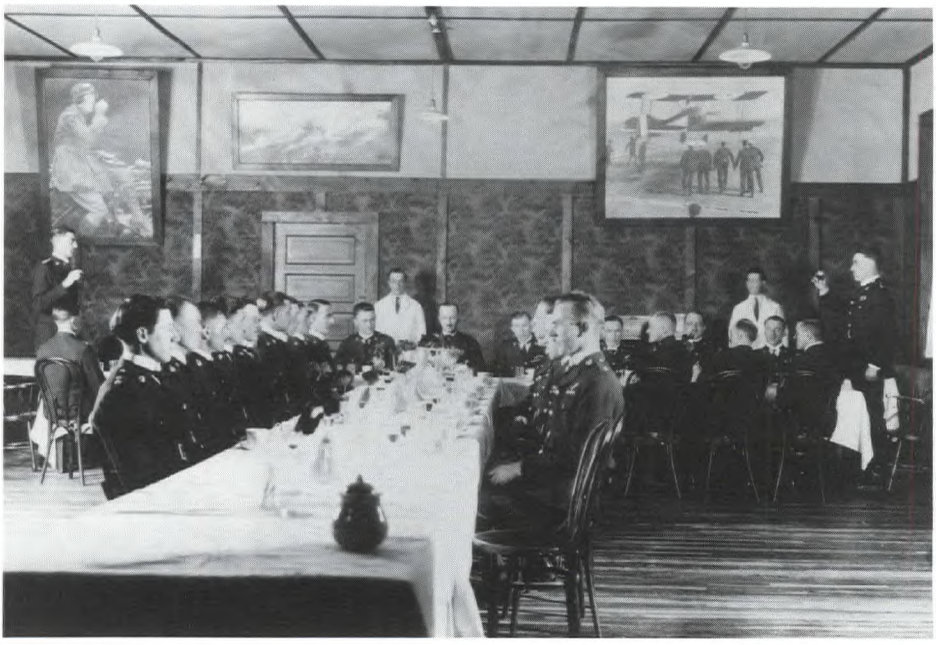


Cet élégant aéronef, le Vickers Vedette, était le principal appareil utilisé par l'ARC au début des années 1930 pour la cartographie et le vol de brousse. (PMR 82-162)



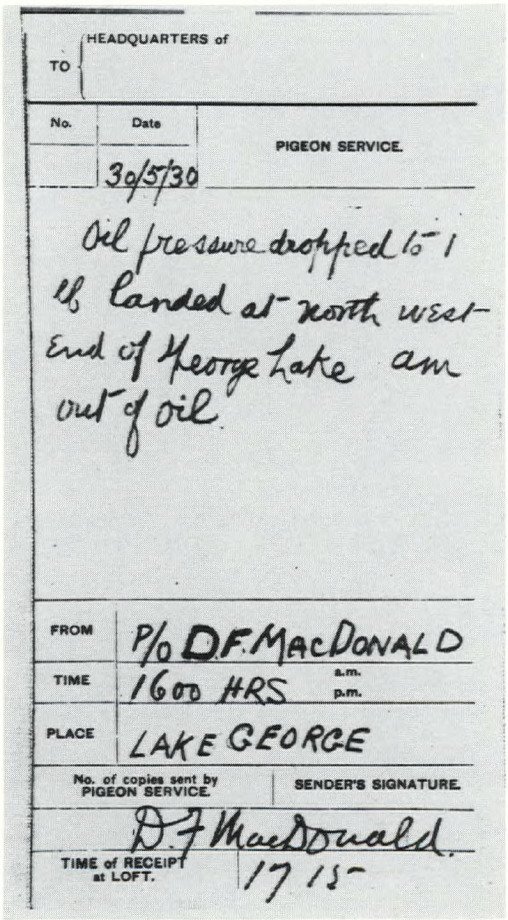
Ce Vickers Vancouver tente inutilement de s'arracher après une gelée précoce. L'appareil dut ensuite être démonté sur place. On utilisait habituellement ce bi-moteur pour assurer le soutien des opérations des plus petits Vickers Vedette. (RE 64-2668)

Cantine des aviateurs, 119e Escadron (auxiliaire), à Hamilton (Ontario). (PMR 77-258)



"Messieurs, le Roi" – toast d'usage porté au monarque au cours d'un repas de corps au camp Borden. (RE 12821)

J.A. Wilson, secrétaire, Commission canadienne de l'aviation, 1920–1922, contrôleur de l'aviation civile, 1922-1941, et directeur des services aériens au ministère des Transports, 1941-1945. (PL 117438)



TO HEADQUARTERS of

No.	Date	PIGEON SERVICE.
	30/5/30	

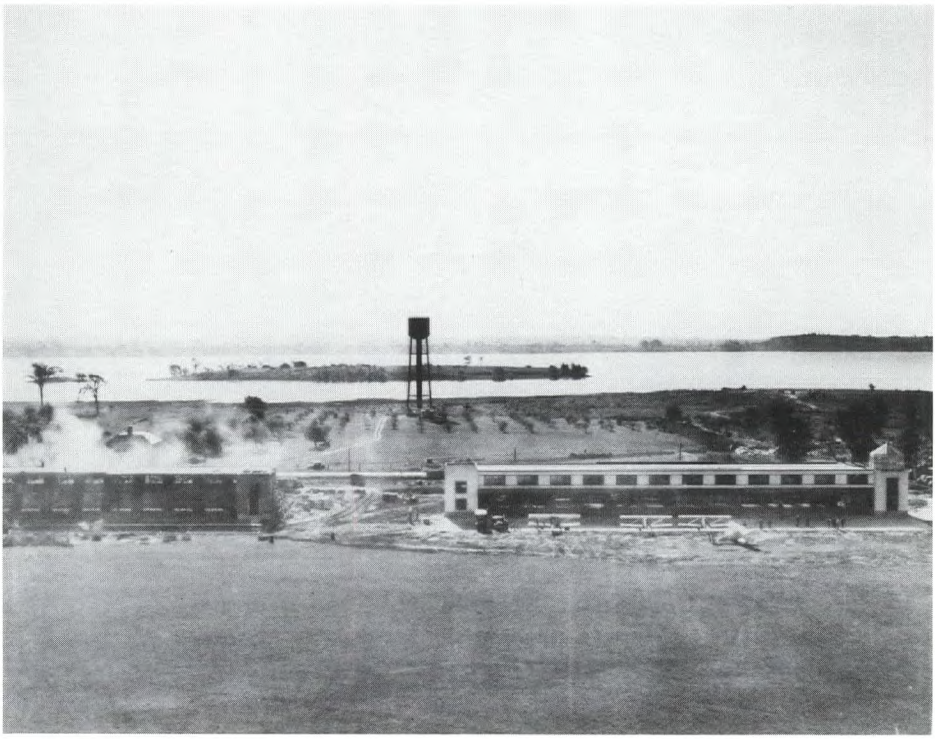
Oil pressure dropped to 1
& landed at north west-
End of George Lake am
out of oil.

FROM	P/O D.F. MACDONALD
TIME	1600 HRS a.m. p.m.
PLACE	LAKE GEORGE

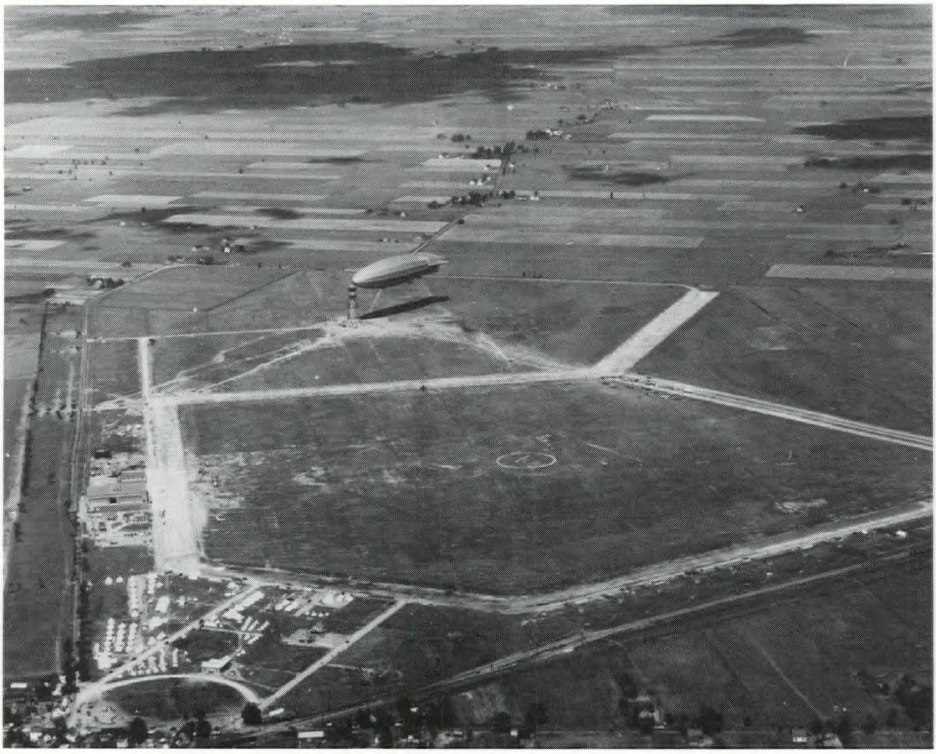
No. of copies sent by PIGEON SERVICE.	SENDER'S SIGNATURE.
	D.F. MacDonald.

TIME of RECEIPT at LOFT. 17 15

Avant l'utilisation massive d'appareils radio fiables pour les aéronefs, on a connu une époque où les pigeons voyageurs constituaient un moyen indispensable de communication. (PL 9336)

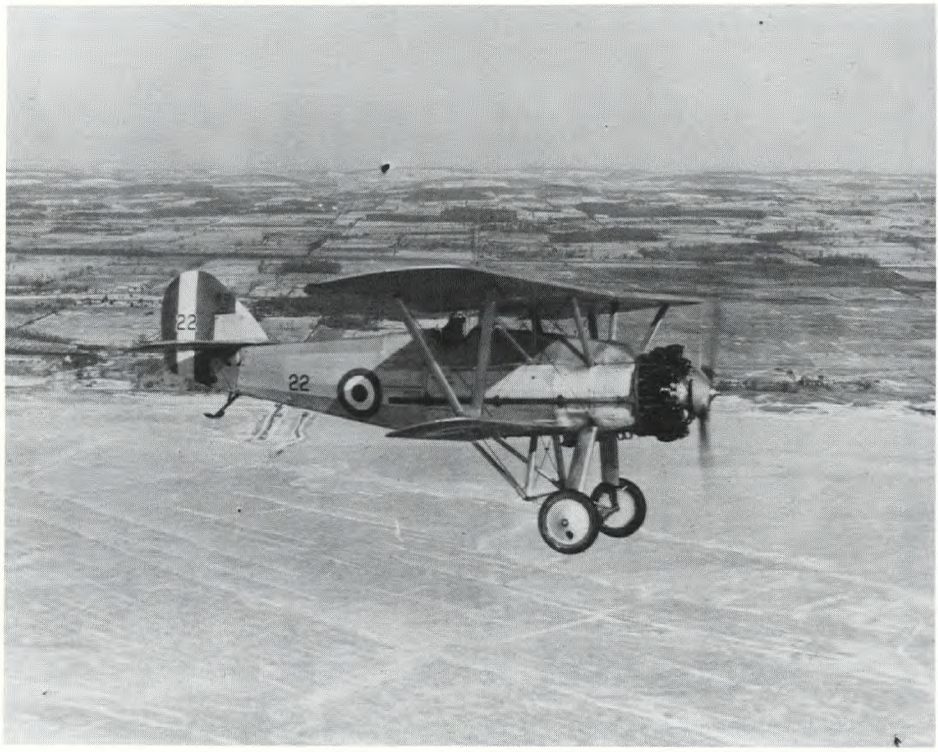


Station de l'ARC à Trenton dans les années 1930. (PMR 82-157)

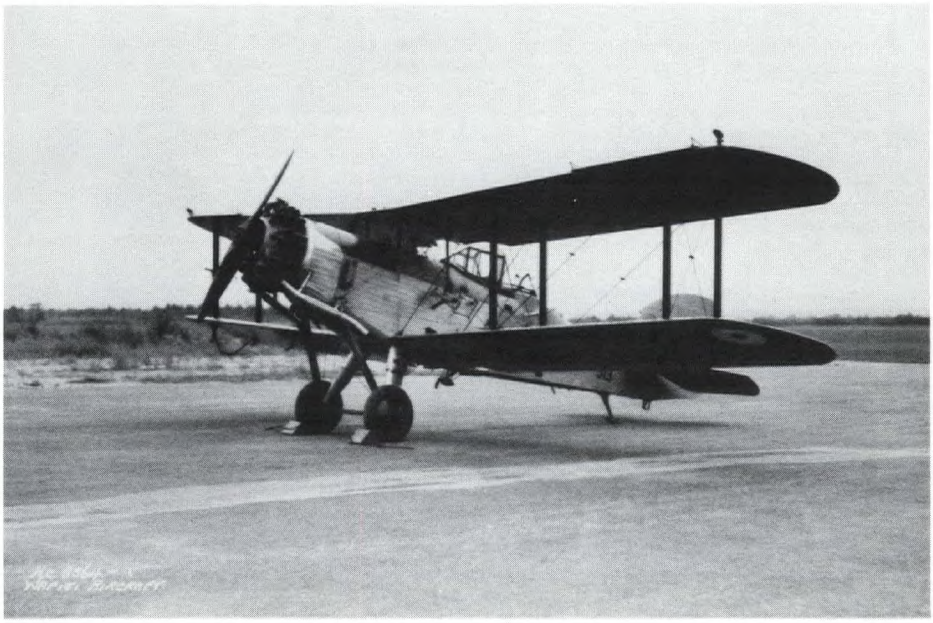


Le dirigeable britannique R-100 à St-Hubert, près de Montréal, en 1930. Les pistes et autres installations de soutien aux opérations du dirigeable ont connu une durée plus longue que ce dernier. (PMR 73-562)

Le commandant d'escadron A.E. Godfrey, Croix militaire et Croix de l'Aviation, vêtu de l'uniforme de grande tenue de l'ARC, entre les deux guerres, et qui comportait un bonnet de cuir à garniture de fourrure flanqué d'une plume. (PL 117416)

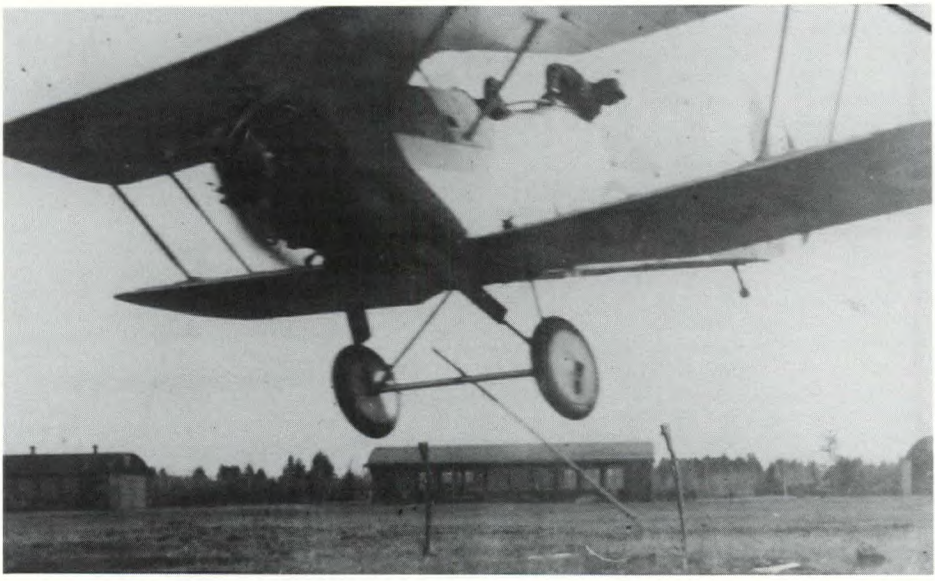


Jusqu'à l'achat des Hawker Hurricane en 1939, les quelques appareils de combat de l'ARC étaient des Armstrong Whitworth Siskin. (RE 64-2646)



L'ARC a fait l'acquisition de plusieurs Westland Wapiti, à prix d'aubaine, au cours des années 1930; c'était les seuls bombardiers dont disposait l'ARC. De l'avis des pilotes, ces aéronefs étaient de véritables bêtes. . . et planaient comme des briques! (PA 063307)

Jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, l'ARC utilisait des aéronefs Armstrong Whitworth Atlas dans ses opérations de coopération avec l'armée, en particulier dans le cadre des manoeuvres d'été de la milice. La tige et le crochet montés sous le fuselage permettaient d'arracher des messages à ras le sol. (PA 063304)



Un Armstrong Whitworth Atlas cueille un message au camp Borden. La corde qui soutenait le billet messager était tendue entre deux fusils. La coopération avec l'armée ne parvint jamais à dépasser les normes établies durant la Première Guerre mondiale. (PMR 82-183)

Exercice de tir d'avant-guerre, 112e Escadron (auxiliaire), Trenton, 1936. Le sous-lieutenant A.H. Olloway vise une cible simulant un objectif à 200 mètres, sous la surveillance de son instructeur le caporal S.C. Martin. (PMR 85-71)

Préparatifs de guerre au camp Shilo (Manitoba) à bord d'un Avro 626, en juillet 1939. (RE 18552-1)

Empaquetage des parachutes, à Trenton, en 1939. (PMR 74-275)

Un Blackburn Shark largue une torpille au cours d'un exercice en mer, près de l'île de Vancouver, au cours de l'été 1939. (PA 141381)

Un Hawker Hurricane du 1er Escadron de chasse survole Vancouver au printemps 1939; ce fut l'un des premiers monoplans à voler dans l'espace aérien du Canada. (PA 501526)

INTRODUCTION

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le besoin qu'avait le Canada d'une aviation militaire n'était pas aisément reconnaissable. Aucun danger extérieur apparent ne menaçait le pays. Les Canadiens étaient peu conscients des possibilités que pouvait offrir une puissance aérienne, et manifestaient peu d'enthousiasme pour les dépenses qu'entraîneraient des engagements militaires aussi ésotériques. Au cours des années qui avaient précédé la guerre, une minuscule milice active et une marine de taille encore plus restreinte avaient servi l'intérêt national, et continueraient à le faire, mais il n'existait aucune tradition institutionnelle sur laquelle asseoir la création d'une aviation militaire. Des milliers de jeunes Canadiens avaient servi durant la guerre dans les services aériens britanniques, mais à titre individuel, et c'est à ce titre qu'ils étaient rentrés au pays. Les exploits de quelques-uns en avaient fait, pendant une brève période, des héros nationaux, mais le souvenir de leurs actions était destiné à s'estomper. L'Armistice avait fait tomber dans l'oubli l'éphémère Corps d'aviation canadien (CAC), mis sur pied en Angleterre durant les derniers mois de la Guerre, sans lien avec le Corps canadien à l'étranger ou le ministère de la Milice et de la Défense au Canada.

C'est à un petit groupe de fonctionnaires de niveau intermédiaire à Ottawa que revient l'initiative de relever le défi de l'ère de l'aviation. La possibilité de convertir à des fins pacifiques constructives le vaste potentiel de l'aviation, démontré de façon si évidente durant la guerre, éveilla l'intérêt d'hommes comme J.A. Wilson et C.C. MacLaurin; cet objectif coïncidait parfaitement avec les préjugés d'une population non militaire fatiguée de la guerre et d'un gouvernement tourné vers l'économie. Les fondements réels d'une puissance aérienne nationale, raisonnait-on, se trouvaient dans le développement étendu de l'aviation civile, comprenant des opérations commerciales de grande envergure et une industrie aéronautique bien portante. Cela jetterait à son tour les bases qui permettraient d'établir plus tard une aviation militaire.

À l'instigation de Wilson et de MacLaurin principalement, le gouvernement délégua la responsabilité de l'aviation à un Conseil de l'Air autonome à l'été de 1919. Le Conseil fonda son approche sur une conception vaste et généralisée de la puissance aérienne, s'attachant particulièrement au développement de l'aviation civile dans les régions les plus éloignées et peu peuplées du Canada.

Le premier geste du Conseil en vue de la création d'une aviation militaire fut d'établir une petite force aérienne canadienne non permanente, modelée sur l'organisation de la milice, fermement liée au secteur civil et destinée à être utilisée en étroite union avec ce dernier. Après la création d'un ministère unifié de la Défense nationale en 1922-1923, l'ARC devint une force permanente, quoiqu'elle ne fût encore qu'une direction de l'armée. L'ARC n'acquit son autonomie complète qu'en 1938, mais dès le début, elle décerna ses propres commissions, porta ses propres uniformes bleu clair et utilisa des grades équivalents à ceux de la *Royal Air Force*, qui, elle, était totalement indépendante.

Les liens de l'ARC avec le passé demeurèrent intacts grâce aux officiers et aux hommes, les pionniers, qui avaient servi avec ses prédécesseurs durant la Première Guerre mondiale. Cependant, les fonctions de l'ARC étaient liées plus étroitement à des opérations civiles qu'à des opérations militaires. À ses débuts, elle trouva sa raison d'être en étant l'un des premiers à appliquer la technique de l'aviation à une vaste gamme de tâches difficiles dans des régions jusqu'alors inaccessibles du Canada: patrouilles forestières et lutte contre les incendies de forêt, photographies aériennes et levés aérophotogrammétiques, vols d'exploration, sauvetage de personnes nécessitant des soins médicaux, fourniture de services de police, épandage de produits sur les cultures et les forêts. L'ARC était non seulement responsable des services d'envergure limitée qui lui incombaient, mais devait voir aussi au développement de tout le secteur de l'aviation canadienne. C'est ainsi que ses officiers et ses pilotes se trouvèrent chargés de tâches allant de l'immatriculation des appareils civils et du contrôle de l'espace aérien canadien à la supervision de la conception et de la fabrication d'appareils et aux tentatives pour stimuler la création d'une industrie aéronautique nationale. L'ARC joua également un rôle important dans la transformation de l'aviation canadienne à la fin des années 1920, transformation qui, en retour, eut sur elle une forte influence; en quelques années seulement, les hydravions furent remplacés par des avions terrestres utilisant une voie aérienne nationale d'aérodromes reliés les uns aux autres dans la partie sud peuplée du territoire canadien.

Les fonctions civiles de l'ARC étaient axées sur l'intérieur, sur le développement économique de l'arrière-pays canadien, alors que ses traditions de service étaient orientées vers l'extérieur, vers la Grande-Bretagne et l'Empire (le Commonwealth). Même lorsqu'elle se préoccupait principalement d'opérations civiles, l'ARC conserva jusqu'à un certain point son identité militaire en participant à des échanges avec la *Royal Air Force* et en envoyant des officiers et des aviateurs suivre des cours d'entraînement outre-mer, surtout au *RAF Staff College* et à l'*Imperial Defense College*. Puis, quand les paisibles années 1920 firent place à l'anarchie mondiale des années 1930, l'ARC fut transformée en une force presque exclusivement militaire. Comme elle seule avait la capacité de défendre les côtes atlantique et pacifique contre des attaques par air et par mer, elle devint celui des trois services que l'on favorisa et fut investie de la responsabilité d'assurer la première ligne de défense directe du Canada.

I

La naissance de l'ARC

Lorsque le gouvernement canadien décida, à la fin de la Première Guerre mondiale, de dissoudre à la fois le Service royal aéronaval du Canada (SRAC) et les deux escadrons du Corps d'aviation canadien (CAC) en Grande-Bretagne, l'avenir de l'aviation canadienne demeura très incertain.[1] Quatre années de combats sanglants avaient marqué le début de l'ère de l'aviation militaire, mais rares étaient les Canadiens qui avaient conscience de l'étendue ou des répercussions de ce changement. Les combats s'étaient déroulés très loin du pays. Les exploits accomplis par les aviateurs canadiens, et auxquels on avait donné une grande publicité, avaient suscité passion et fierté, mais peu de compréhension de l'aviation et peu d'appui en faveur de la création d'une politique aérienne nationale. Un responsable bien informé du gouvernement déplora le fait que "quatre-vingt-dix pour cent des Canadiens n'ont jamais vu un avion et par conséquent ne sont pas sensibles aux possibilités"[2].

En outre, pendant la guerre, la manière peu systématique dont le gouvernement avait abordé la question de l'aviation avait laissé un héritage très fragmenté. Aucun ministre, ministère ou organisme n'avait été investi précisément de la responsabilité de l'aviation. Les ressources aéronautiques dispersées qui avaient été accumulées au cours des quatre années précédentes furent liquidées avec autant de détachement qu'au moment de leur acquisition, à l'exception des bases aériennes de Dartmouth et de Sydney. Celles-ci, de même que douze hydravions Curtiss HS2L, demeurèrent le seul legs tangible de l'éphémère SRAC et des patrouilles anti-sous-marines menées en 1918 le long de la côte est du Canada. La *Royal Air Force* (RAF) abandonna bientôt toutes ses bases d'instruction en Ontario, sauf le camp Borden qui fut confié au ministère de la Milice et de la Défense. Les milliers d'aviateurs qui se trouvaient outre-mer furent démobilisés aussitôt que leurs escadrons britanniques les libérèrent. Cela eut pour résultat que "chaque mois, on assiste au démantèlement et à la dispersion de cette précieuse main-d'oeuvre, qui a coûté des millions à réunir, et qui coûtera des millions à recréer plus tard".[3]

L'objectif premier de toute politique aérienne d'après-guerre serait d'arrêter ce mouvement. En même temps, il faudrait étudier la place qu'occuperait l'aviation militaire dans le système de défense du pays et chercher la relation appropriée à établir entre les secteurs civil et militaire de l'aviation. Peu de

précédents pouvaient servir de guide. L'état des connaissances avait progressé à grands pas pendant les dix années qui s'étaient écoulées depuis que J.A.D. McCurdy avait fait voler de façon précaire le *Silver Dart*. Les bombardiers, qui avaient été facilement modifiés pour remplir des tâches civiles, avaient maintenant une autonomie de vol de 2 000 km et une charge marchande de 3 400 kg, et volaient à près de 160 km à l'heure à une altitude de 3 000 m. Des appareils de plus petite taille pouvaient voler plus haut et plus vite. Les besoins de la guerre avaient, de façon assez naturelle, ouvert la voie aux progrès techniques. On pouvait maintenant s'attendre à ce que les processus de conception, d'invention et de production civiles s'affirment.

Les mois qui suivirent immédiatement l'Armistice ne furent toutefois pas une période prometteuse pour l'innovation à Ottawa. Formé en 1917 pour mettre en oeuvre la conscription et mener la guerre à une conclusion heureuse, le gouvernement de Sir Robert Borden perdit avec l'Armistice une grande part de sa crédibilité, sinon de sa légitimité. Le premier ministre lui-même se préoccupait d'affaires internationales et impériales, passant beaucoup de temps à l'étranger, et son cabinet manquait d'une direction soutenue. L'aviation trouvait, en outre, peu d'appui apparent au sein du Parlement ou du gouvernement. Il est certain que les jeunes vétérans de l'aviation n'étaient pas bien placés pour avoir beaucoup de poids auprès des gens qui comptaient. Un observateur attentif, après avoir discuté des problèmes de l'aviation avec un certain nombre de parlementaires, découvrit que "à une ou deux exceptions près, ils ne savent rien du tout . . . ils disent: oui, nous avons lu les récits sur nos aviateurs et ce sont des hommes braves, mais nous ne savons rien des possibilités de l'aviation au Canada".[4] Un autre émit l'avis que le gouvernement Borden considérait l'aviation d'un oeil "quelque peu sceptique".[5]

Le premier ministre, il est vrai, avait inclus l'aviation dans le mandat qu'il avait fixé pour le Comité de la reconstruction et du développement créé en 1917. Entre autres sujets, le Comité devait "étudier les possibilités futures du service aérien pour certaines fins nationales", sous la rubrique générale des transports.[6] La même année, Borden affirma que "la formation d'une aviation militaire canadienne aurait sans aucun doute tendance à stimuler davantage l'intérêt que suscitera ici l'aviation après la guerre".[7] Cela donna cependant peu de résultats. Bien qu'il présidât le Comité de reconstruction et de développement, Borden ne participa pas lui-même aux délibérations concernant les politiques et en laissa le détail au vice-président, A.K. Maclean. Il reçut les rapports du *British Civil Aerial Transportation Committee* en mai 1918, mais les garda pendant cinq mois avant de les transmettre finalement à Maclean, sans grands commentaires. A la fin de la guerre, Borden écrivit de Londres qu'il devrait exister "un seul service pour les fins tant militaires que navales".[8] De Paris, quelques mois plus tard, il ajouta que "dans toute organisation militaire permanente le service aérien doit jouer un rôle efficace".[9] Ce fut là toute sa contribution. C'est ailleurs qu'il allait falloir créer une politique aéronautique en temps de paix.

La participation du Canada aux débats sur l'aviation qui se déroulèrent lors de la Conférence de la paix à Paris, en 1919, démontra, pour commencer, le besoin d'une législation intérieure en vue de guider le développement du secteur

aéronautique à l'échelon national. En Europe, le contrôle de la circulation aérienne internationale était déjà une question qui ne pouvait être évitée. Les avions pouvaient voler, mais il n'existait aucun mécanisme pour réglementer les vols transfrontaliers, surveiller leur progression ou fixer pour les appareils et les équipages des normes communes de sécurité. En conséquence, la Commission internationale de la navigation aérienne se réunit en 1919 à Paris pour mettre sur pied un système de réglementation internationale. Pour représenter le Canada aux délibérations, Borden délégua le Colonel O.M. Biggar, Juge-avocat général, Arthur Sifton, ministre des Douanes et du Revenu intérieur du Canada et ancien Premier ministre et Juge en chef de l'Alberta.

Comme dans de nombreux autres domaines, les intérêts du Canada en matière d'aviation différaient de ceux que poursuivait le gouvernement britannique, qui supposait à tort que les colonies accepteraient facilement une direction impériale énergique. C'est en termes cinglants que Sifton réagit aux tentatives de la Grande-Bretagne en vue d'imposer un système centralisé, basé en Europe, pour contrôler l'espace aérien international, soulignant au premier ministre le manque de rapport de ce système avec la situation en Amérique du Nord. "Une convention aérienne internationale," écrivit Sifton dans son style indiscipliné,

> . . . est la dernière en date et probablement la pire des occasions où l'on essaye de profiter de la présence ici de représentants de différents pays pour leur refiler un document absurde et mal écrit, manifestement préparé par des gens dépourvus de la moindre connaissance du sujet dont ils traitent, à part ce qui touche le pilotage proprement dit et ce qui s'est passé durant la guerre, quand les droits des non-volants et même des États demeuraient en suspens. Toute la question de la circulation aérienne, considérée sous l'angle commercial, est si complètement méconnue qu'il est manifestement absurde de s'asseoir et d'essayer d'établir un traité pour le monde civilisé et que le fait de tenter, sans consultation, d'inclure un pays comme le Canada, où la circulation aérienne commerciale, si elle se révèle un succès, aura une importance beaucoup plus grande que celle qu'elle est susceptible d'avoir dans l'un quelconque des pays qui essaient de régler la question, est une bévue qui serait généralement qualifiée de crime. La seule explication que j'aie entendue jusqu'ici pour justifier cette précipitation est qu'une usine en Grande-Bretagne est très impatiente de commencer à fabriquer des dirigeables.[10]

Le point de vue de Sifton était celui d'un juriste et non d'un aviateur, mais le sentiment qu'il avait de la divergence des besoins du Canada et de la Grande-Bretagne en matière d'aviation était exact. Les Britanniques étaient principalement intéressés à établir des services de transport aérien entre les centres de population européens, sur des distances relativement courtes et avec d'amples installations au sol d'accès facile. Les problèmes du Canada étaient tout à fait différents: des distances étendues, une absence presque totale d'installations au sol et des liaisons internationales importantes avec les États-Unis seulement. Cela amena Sifton à conclure ce qui suit: "je pourrais difficilement croire qu'un pays comme le Canada, par exemple, dont la frontière couvre une distance de 6 400 km, sur une large partie de laquelle un avion pourrait décoller ou atterrir sans avoir besoin d'un aérodrome, et que la question

de la circulation aérienne intéresserait dans une large mesure, puisque jamais consentir à être régi, même en ce qui a trait à des questions techniques, par une commission qui se réunit à Paris. . . et n'ayant qu'un représentant sur un nombre probable de cinquante.[11] La convention internationale finalement ratifiée à Paris fournit un cadre approprié pour les règlements aériens qu'adopta le Canada en 1920.[12]

De tels règlements s'imposaient. Avant 1914, les vols avaient été supervisés de façon non officielle, pour autant qu'ils l'étaient, par des affiliés canadiens de la Fédération aéronautique internationale. Durant la guerre, les vols civils étaient réglementés par la Loi sur les mesures de guerre. Quand la guerre prit fin, l'*Aero Club of Canada* avait été préparé à jouer un rôle de surveillance. En février 1919, il informa le gouvernement que sa société mère, le *Royal Aero Club*, lui avait délégué "les pleins pouvoirs pour le Dominion du Canada et [la section canadienne] s'occupe maintenant de délivrer des brevets de pilote aux officiers de la *Royal Air Force* et aux autres aviateurs qui peuvent passer avec succès les épreuves de pilotage." Dans la même lettre, l'*Aero Club* pressait aussi le cabinet "d'adopter à une date prochaine une loi régissant l'aviation dans l'ensemble du pays, parce que l'avenir de l'aéronautique dépend, dans une large mesure, de l'attitude du gouvernement du Canada et des politiques qu'il mettra en oeuvre."[13]

La sécurité à elle seule exigeait un contrôle plus strict. Au début de l'année 1919, le président canadien du *Imperial Munitions Board*, sir Joseph Flavelle, commença à liquider des centaines de Curtiss "Jennies", maintenant excédentaires, que la *Canadian Aeroplanes Ltd* avaient montés à Toronto. Flavelle, toutefois, "hésitait à vendre ces appareils à n'importe qui au Canada avant que l'on adopte des règlements autorisant les vols et que l'on dispose des ateliers de réparation nécessaires."[14] Surmontant ses réserves, Flavelle trouva un acheteur américain pour la plupart des appareils désuets. Celui-ci, à son tour, en vendit quelques-uns à des Canadiens qui s'en servirent pour des randonnées ou des acrobaties aériennes dans tout le pays.[15] Certains appareils, semble-t-il, tombèrent entre des mains moins que responsables. Un ancien officier de la RAF qui vivait à Toronto se plaignit, quelques mois plus tard, que "des pilotes se livrent à des acrobaties à très basse altitude, au-dessus du centreville; en fait, hier, il y a eu un avion qui vrillait à quelques centaines de pieds seulement au-dessus de ma maison. Un jour, un de ces avions va s'écraser, et là, le feu sera aux poudres".[16] Peu de temps après, un appareil tomba au sol à Winnipeg, tuant deux passagers et blessant gravement le pilote.[17]

Un petit groupe de fonctionnaires à Ottawa partagèrent sans hésitation ces préoccupations et ce sont eux qui furent les véritables auteurs de la politique aérienne d'après-guerre au Canada. Le ministère de la Milice et de la Défense était le ministère le plus directement concerné, mais, ainsi que sir Willoughby Gwatkin, le chef de l'état-major général, le déclara en 1919: "les affaires de chacun ne sont les affaires de personne. Presque chaque ministère est intéressé, mais pas un n'en est responsable."[18] La toute première difficulté consista donc à clarifier les responsabilités en matière de compétence. Pour combler le vide, Gwatkin rédigea, en février 1919, un projet de décret à l'intention de son

ministre. Ce décret prorogeait le contrôle qu'avait exercé le ministère de la Milice durant la guerre et permettait la nomination d'un conseil de l'air pour superviser tous les aspects du développement de l'aviation.[19] Le cabinet, toutefois, rejeta le projet de Gwatkin; il semble probable qu'il ne voulait pas confier l'aviation aux soins des militaires, alors que l'avenir de ce secteur était si incertain.

En vérité, les intérêts de Gwatkin allaient bien au-delà de l'aviation militaire. En 1917, il s'était opposé à la création d'une aviation militaire canadienne séparée, considérant que c'était inutile et militairement inefficace, mais il estimait à l'époque qu'"il faudrait, sans aucun doute, en créer une" après la guerre. En outre, avait-il souligné, "si l'on veut que le Corps d'aviation canadien soit un succès, il doit être quelque chose de plus qu'une unité de la Milice canadienne. Jusqu'à un certain point, il devrait revêtir un caractère commercial et travailler de concert, par exemple, avec les divisions des levés topographiques, de la géographie et des forêts du ministère de l'Intérieur, peut être avec le ministère des Postes et certainement avec le ministère du Service naval."[20] Au début de l'année 1919, il envisagea la création d'un conseil de l'Air doté d'un mandat des plus étendus:

"... les questions dont ce conseil aurait à s'occuper sont très variées. En voici quelques exemples: l'acquisition d'aérodromes, d'avions et de matériel aéronautique, par voie d'achat ou autrement, auprès du *Imperial Munitions Board*; l'utilisation des pilotes et des mécaniciens formés au cours de la guerre; les conventions internationales et la législation interne; le transport aérien sous ses aspects civils et commerciaux; le transport du courrier, de marchandises, de messageries et de passagers; le contrôle de l'entreprise privée; le développement industriel; la normalisation et l'inspection des appareils; les licences et les certificats; les observations météorologiques et les recherches techniques; les routes aériennes, les cartes aériennes, les terrains d'atterrissage et les stations radio; l'établissement de bases, de dépôts et de parcs; la protection des forêts et des pêches; les levés topographiques; l'accise et la police; les zones de défense et les zones interdites; la collaboration avec la *Royal Navy*; l'organisation d'un Corps d'aviation canadien; la formation d'un état-major de l'Air impérial; l'aide à fournir en vue de l'établissement et du maintien d'un service aérien impérial".[21]

Quelques fonctionnaires fédéraux bien placés s'intéressaient également aux façons d'adapter l'aviation à des utilisations productives en temps de paix. Dès 1915, Charles Camsel, sous-ministre des Mines et des Ressources, avait proposé d'utiliser des hydravions pour transporter des géologues dans des endroits isolés. Les agents forestiers souhaitaient expérimenter la technique des patrouilles aériennes pour lutter contre les incendies qui, chaque année, ravageaient d'innombrables hectares de forêts. En 1919-1920, les gouvernements de l'Ontario et de la Colombie-Britannique écrivirent tous deux à Ottawa au sujet des patrouilles aéroportées de lutte contre les incendies.[22] D'autres s'intéressaient aux levés aérophotogrammétiques. Neil Ogilvie, des Levés géodésiques du Canada, pensait que l'on pourrait utiliser des photographies aériennes dans les levés topographiques pour faciliter les travaux de cartographie. L'Arpenteur

général, Edouard Deville, nota que les levés aérophotogrammétiques constituaient "plus un problème d'aviation qu'un problème d'arpentage. Si l'on peut obtenir les photographies d'une manière économique, il n'est pas difficile d'en faire bon usage pour les travaux de cartographie.Elles seraient particulièrement utiles pour l'exploration de régions pour lesquelles des plans n'ont pas été levés, si l'on peut surmonter le problème du manque de lieux d'atterrissage."[23] J.J. McArthur, du *International Boundary Survey*, dont les arpenteurs étaient habitués à photographier des régions depuis des sommets de montagne, proposa d'utiliser des dirigeables, qui avaient le grand avantage de l'autonomie et de l'endurance.[24] L'appui du Parlement vint d'Alfred Thompson, le représentant du Yukon, qui parla avec enthousiasme des possibilités offertes par "le plus important champ pétrolifère non exploité au monde" dans la vallée de la rivière Mackenzie. Les gisements miniers de la région promettaient d'être plus importants que ceux de Cobalt, de Porcupine et de la rivière Klondike. "A l'aide d'avions, il serait possible, en quelques heures, d'amener les scientifiques au coeur même de cette région, et ce, en partant de presque n'importe quel coin du Nord. Ils pourraient rester là-bas tout l'été et revenir à l'automne. Le manque de lieux d'atterrissage n'est pas à craindre. La région abonde en lacs et en rivières, et un avion pourrait se poser presque partout sur un lac ou une rivière."[25]

Ces idées étaient pleines d'imagination, mais très floues. Elles n'étaient pas non plus en accord avec les dimensions techniques de l'aviation. Deux responsables du ministère du Service naval leur donnèrent cependant un solide côté pratique. J.A. Wilson et le major C.C. MacLaurin avaient commencé à s'intéresser aux utilisations pacifiques de l'aviation en travaillant ensemble pendant la guerre. Wilson était entré au ministère du Service naval en 1910. Il en était le directeur des approvisionnements et exerça plus tard les fonctions de sous-ministre adjoint. MacLaurin comptait parmi les premiers pilotes canadiens à s'entraîner à la *Curtiss Flying School* et à s'enrôler dans le *RNAS*. Il avait effectué des patrouilles au large des côtes britanniques, avant de travailler à Washington, puis à Ottawa. Wilson et lui firent partie du comité ministériel qui organisa le service aéronaval canadien. Leur expérience les persuada du potentiel presque illimité de l'utilisation d'avions, particulièrement d'hydravions à coque et à flotteurs dans le milieu canadien. En novembre 1918, Wilson rédigea le premier de ses nombreux documents sur le développement des services aériens ("*Notes on the Future Development of the Air Services Along Lines Other Than Those of Defence*") et au début de 1919, MacLaurin diffusa son "*Memorandum Regarding the Formation of a National Canadian Air Service*".[26] Les deux documents partageaient un certain nombre de thèmes communs. Les deux auteurs empruntèrent librement des idées de la communauté aéronautique internationale, et discutèrent sans aucun doute avec le petit groupe influent de bureaucrates d'Ottawa qui partageaient les mêmes idées. Leur contribution la plus précieuse fut peut-être de transformer des possibilités théoriques en un cadre institutionnel pragmatique et politiquement acceptable.

Wilson et McLaurin soutinrent que l'aviation devait être développée au niveau national, et que le gouvernement fédéral devait créer le mécanisme de réglementation nécessaire. Seule Ottawa avait les ressources nécessaires pour

favoriser le développement de ce secteur sur l'échelle la plus vaste possible. Même s'ils prirent bonne note du facteur militaire, tous deux insistèrent sur la primauté de l'aviation civile dans les années de l'après-guerre. Les services que pouvait rendre l'aviation étaient quasi illimités: patrouilles forestières, topographie, services de police, transports. Il s'agissait là, fit remarquer Wilson, de fonctions "surtout gouvernementales, et un service aérien national rembourserait en très grande partie ses propres frais; l'existence d'une telle organisation permettrait d'éviter de devoir subventionner des entreprises pour faire faire le travail". Plusieurs ministères, nota-t-il, étudiaient déjà de quelle façon utiliser l'avion dans le cadre de leurs activités, mais chacun faisait face aux frais de démarrage considérables que comportait la formation de sa propre organisation aérienne. Il serait plus économique et efficace de mettre à la disposition des ministères intéressés un service aérien centralisé. Wilson et MacLaurin soulignèrent tous deux que l'emploi d'hydravions à coque et à flotteurs permettrait également de réaliser d'importantes économies, ce qui éviterait ainsi les énormes coûts d'investissement qu'exigeaient la construction d'aérodromes pour les avions terrestres. "Toute la question recèle de tant de possibilités, promet des progrès si importants et le moment est si opportun" conclut Wilson "qu'il semblerait simplement raisonnable que le gouvernement prenne des mesures pour que le problème dans son ensemble soit soigneusement examiné; en outre, des mesures devraient être prises sans tarder pour étudier sérieusement toute la question du transport aérien, non seulement au sein du territoire canadien, mais aussi la façon dont cela touchera le Canada dans ses relations extérieures".

Parmi les nombreuses caractéristiques communes de leurs propositions – un service aérien centralisé, administré par le gouvernement fédéral et doté de fonctions civiles multiples – l'engagement de Wilson et de MacLaurin vis-à-vis des hydravions était peut-être la plus importante et la plus attirante. Alors que les conditions climatiques extrêmes et le terrain inhospitalier restreignaient les vols au Canada, l'abondance de lacs et de rivières constituait le plus grand élément de succès sur le plan topographique. Les deux côtes maritimes, les Grands Lacs, les réseaux fluviaux et d'innombrables petits lacs et rivières formaient la base d'un système national de communications aériennes. Il existait, certes, quantité de champs et d'espaces dégagés où des avions pouvaient décoller et atterrir, mais construire des aérodromes dotés des équipements nécessaires serait hors de prix. Le Canada disposait déjà d'un réseau ferroviaire coûteux et surdéveloppé et il y avait peu de chance que l'on puisse réunir les capitaux nécessaires à l'établissement d'une ligne aérienne. Il était indispensable d'agir vite, conclut McLaurin; "les États-Unis préparent une gigantesque politique aérienne. Presque tous les autres pays du monde sont conscients des possibilités en ce domaine et mettent au point un programme progressif. Le Canada ne devrait-il pas disposer d'un service national, un service réunissant toutes les branches, un service public en rapport avec le secteur de l'aéronautique et une industrie qui, d'ici à quelques années, se comparera à celle de la construction d'automobiles, de navires, voire de chemins de fer?".

Wilson et MacLaurin étaient tous deux convaincus qu'une fois que l'aviation

civile se serait développée de façon étendue, le secteur militaire suivrait rapidement. Une puissance aérienne nationale, raisonnèrent-ils, ne pouvait être définie convenablement dans des termes restreints, purement militaires. Elle comprenait plutôt la somme des nombreuses composantes de l'aviation: un secteur commercial viable, une industrie aéronautique saine, des installations d'instruction et d'entraînement étendues, des recherches sur le plan technologique et un programme énergique de vols expérimentaux. Wilson, en particulier, avait été profondément influencé par son expérience au sein de la MRC, dans les années de formation de cette dernière. Il disait souvent que la comparaison avec la croissance de la marine pouvait s'appliquer à l'aviation, soulignant l'association étroite qui existait en Grande-Bretagne entre la Marine royale et la Marine marchande. De l'avis de Wilson, l'incapacité d'encourager une relation semblable avait été un point faible fatal pour la MRC dans les années qui avaient précédé la guerre. "Cet objectif a occupé les dix meilleures années de ma vie", écrivit-il à Charles Grey, directeur de la revue *The Aeroplane*, et je sais à quel point il est vrai que l'édifice était bâti sur le sable et n'avait aucune permanence."[27] Sans fondements civils solides, conclut Wilson, la marine ne fut jamais capable de réunir l'appui matériel, technique et moral dont elle avait besoin pour prendre son essor; elle demeura donc une construction artificielle imposée à un public désintéressé, menant pour survivre un continuel combat d'arrière-garde.

Wilson était convaincu qu'un sort semblable attendait toute tentative pour développer l'aviation canadienne sur une base militaire étroite. Comme il l'expliqua plus tard dans la revue *Canadian Defence Quarterly* il estimait que la Première Guerre mondiale avait faussé le développement de l'aviation et qu'"il devrait y avoir une période de transition au cours de laquelle l'aviation civile pourrait avoir le temps de bâtir son organisation". "S'il n'y avait pas eu la guerre, il est probable que le développement des usages civils de l'aviation aurait précédé les usages militaires. La croissance naturelle de l'aviation civile, après des débuts modestes, aurait mené à un développement sain, sûr et utile à mesure que les années auraient passé, que l'on aurait acquis de la confiance et que l'on aurait découvert de nouveaux débouchés pour l'aviation. Le développement immense du secteur militaire a retardé l'aviation civile, non seulement en l'arrêtant complètement durant la guerre, mais aussi en imprimant à l'étude de l'aéronautique une tendance non naturelle et une fausse direction". Les avions militaires étaient "bien trop coûteux pour fonctionner avec succès en temps de paix" et les concepteurs devaient se concentrer sur "la production d'avions économiques et peu puissants, et dont l'efficacité compense le manque de puissance".[28] Cette concentration sur l'aviation civile rétablirait le déséquilibre entre le développement civil et le développement militaire. Une participation énergique de l'État serait nécessaire, à la fois pour réglementer l'espace aérien et effectuer des vols expérimentaux jusqu'à ce que le secteur privé puisse s'en charger. L'organisation militaire qui suivrait serait capable de tirer profit de la structure technique et matérielle sûre qui aurait été établie. Une telle structure, indiqua Wilson "créerait automatiquement une industrie aéronautique se suffisant à elle-même, ainsi qu'un réservoir de pilotes et de mécaniciens

qualifiés pour la défense aérienne du pays". Si le gouvernement venait à adopter les vues de Wilson sous la forme d'une politique "il serait peu nécessaire de maintenir quelque unité aérienne permanente que ce soit, à part celles nécessaires à la gestion du personnel et à l'entraînement. L'aviation militaire permanente serait presque entièrement une organisation de ce genre, composée d'hommes triés sur le volet et provenant de toutes les catégories, et engagés dans l'aviation comme instructeurs et officiers d'état-major."[29] Le développement entier de l'aviation était une condition préalable à une puissance aérienne véritable, dont dépendait en fin de compte une aviation militaire efficace.

Ces idées avaient la force de la logique, de l'économie et de la cohérence. Non contents de laisser l'avenir au hasard, Wilson et MacLaurin firent connaître leurs propositions à des personnes et à des groupes influents. La publicité pouvait aussi aider, et il est vraisemblable qu'ils furent pour quelque chose dans un éditorial qui parut dans l'édition du printemps 1919 de la revue *The Canadian Forestry Journal*. L'industrie forestière commençait à s'impatienter devant l'inaction du gouvernement, et le *Journal* avait reçu "des communications de nombreux aviateurs chevronnés pour qui les patrouilles forestières aériennes constituaient une mesure simple, efficace et peu coûteuse". De plus, les directeurs de la revue "croyaient savoir que les responsables des levés topographiques, des levés géodésiques, de la Police à cheval royale du Nord-Ouest et du ministère des Postes sont parfaitement convaincus de l'avantage des services aériens pour ce qui est d'améliorer l'efficacité de leurs opérations et, dans certains cas, de réduire leurs frais de fonctionnement". Si les bureaucrates en étaient convaincus, les ministres pour leur part semblaient désintéressés, et "lorsqu'un ministre du cabinet refuse d'agir, cela donne un coup de grâce instantané à l'agitation du ministère". On ne pouvait ignorer de la même façon l'industrie forestière: "ces organismes... qui s'intéressent à la politique forestière canadienne ne sont pas aussi sensibles à ce rejet officiel, et l'on peut être sûr qu'ils intensifieront leurs demandes jusqu'à ce qu'elles reçoivent l'attention appropriée."[30]

A la suite de ces pressions peut-être, ou peut-être parce qu'il était nécessaire d'agir de quelque façon, on demanda à Wilson en mars 1919 de préparer un projet de loi que le Cabinet examinerait. Une première version était prête deux jours plus tard dans laquelle il plaida en faveur de la création d'un Conseil de l'Air chargé de définir et d'appliquer une politique générale en matière d'aviation. Le Cabinet soumit le document à l'étude des chefs de service, qui composaient le Comité naval et militaire. Wilson indiqua que le Conseil devrait fournir au gouvernement des conseils sur la défense aérienne, mais les chefs de service jugèrent cela inacceptable. Comme on ne savait pas encore clairement si une aviation militaire canadienne future, quelle qu'elle fût, serait complètement indépendante ou intégrée aux services existants, ni la Milice ni la Marine ne voulurent renoncer à toute liberté d'action ou tout pouvoir, fussent-ils réels ou potentiels. Ils conseillèrent donc de limiter le mandat du Conseil pour qu'il ne fasse rien de plus que "collaborer" avec les Forces armées jusqu'à ce qu'on ait défini une politique et une organisation de défense en temps de paix.[31]

Ainsi modifié, le document de Wilson servit de base au premier projet de loi

sur l'aviation de l'après-guerre; ce projet de loi, qui fut présenté au Parlement le 29 avril 1919, prévoyait la création d'un Conseil de l'Air composé de cinq à sept membres, présidé par un ministre de la Couronne et comptant des représentants du ministère de la Milice et de la Défense et du ministère du Service naval.[32] Parlant au nom du cabinet, A.K. Maclean reconnut que le Conseil n'était qu'un expédient temporaire: "le gouvernement n'a pas de politique établie en matière d'aéronautique."[33] À l'instar du gouvernement, les membres de l'Opposition étaient satisfaits d'un projet de loi d'autorisation souple qui permettait de faire des expériences et de fixer des politiques dans un domaine qu'ils connaissaient peu. Il demandèrent seulement quelques détails additionnels et une certaine garantie que les aviateurs de la guerre seraient dûment reconnus. La loi proposée fut adoptée après des débats de pure forme.

Même si Wilson avait recommandé que les membres du Conseil aient des compétences et des connaissances techniques pour mieux comprendre, évaluer et orienter les programmes et les activités, le cabinet réunit un groupe plus habitué aux réalités de la politique.[34] Deux membres du cabinet, S.C. Newburn, ministre de la Milice et de la Défense, et C.C. Ballantyne, ministre du Service naval, se joignirent au président du Conseil, Arthur Sifton, de même que R.M. Coulter, sous-ministre des Postes, et E.S. Busby, un agent des douanes. Le vice-président du Conseil, O.M. Biggar, était l'agent exécutif en chef et, après quelques mois, Wilson fut nommé secrétaire. Biggar et Wilson étaient de bons choix. En participant à la Conférence de la paix, Biggar s'était initié à certaines des complexités et certains des détails techniques de l'aviation. Les deux hommes étaient des organisateurs hors pair qui avaient des relations étendues et influentes dans les cercles politiques et bureaucratiques d'Ottawa.

Les membres du Conseil de l'Air se réunirent pour la première fois le 25 juin 1919. Une lettre du ministre des Finances, Sir Thomas White, fut immédiatement consignée: "du seul point de vue financier, il était hors de question que les services aériens soient établis de façon générale par le Gouvernement".[35] Les membres du Conseil convinrent quand même qu'il allait falloir dépenser environ 500 000 $ au cours de l'année à venir; il y aurait des avions à entretenir, des services de météorologie et de télégraphie sans fil à mettre sur pied, des règlements de l'air à préparer et un personnel permanent à recruter.

Le gouvernement réduisit de moitié les prévisions budgétaires du Conseil, et, finalement, celui-ci ne dépensa que 100 000 $ la première année. C'était suffisant pour assurer un bon départ. Dans le mois qui suivit sa première réunion, le Conseil fixa son organisation interne, établissant une Direction des certificats, chargée de livrer des licences aux pilotes et aux appareils et d'exécuter d'autres fonctions de réglementation, une Direction des opérations pour effectuer des vols gouvernementaux, de même qu'un secrétariat. Peu de temps après, un service technique fut mis sur pied. L'organisation du Conseil était, en gros, parallèle à celle du *Air Ministry* de la Grande-Bretagne et fut probablement modelée sur elle.

Le recrutement du personnel pour la nouvelle organisation souleva certaines difficultés. La plupart de ceux qui avaient volé pendant la guerre étaient encore au début de la vingtaine; rares étaient ceux qui avaient exercé un emploi

quelconque dans le civil, et les caractéristiques d'un bon pilote de combat n'étaient pas nécessairement celles d'un aviateur civil. Le Conseil de l'Air voulait des hommes ayant "de bons antécédents", non seulement comme pilotes de combat mais aussi comme administrateurs, exigence qui excluait la plupart des aviateurs de guerre qui avaient servi comme officiers relativement subalternes dans des escadrons.[36] En outre, en tant qu'organisme civil, le Conseil était tenu d'engager son personnel par l'entremise de la Commission du Service Civil*, se conformant au système normal des carrières au sein de l'État qui menait à l'octroi d'une pension de retraite après la moitié d'une vie de service. Le Conseil souhaitait toutefois éviter de contracter des engagements à long terme avec des hommes qui, longtemps avant d'être admissibles à une pension de retraite, seraient trop âgés pour effectuer des vols opérationnels. Il fallut un certain temps et des discussions avant de pouvoir persuader la Commission qu'il s'agissait d'un cas particulier et que celle-ci acceptât d'effectuer des nominations de trois ans.[37]

Le recrutement commença en juillet 1919. Wilson et le lieutenant-colonel A.K. Tylee, qui, pendant la guerre, avait occupé des postes de commandement et d'état-major au sein des services canadiens d'entraînement de la RAF, constituèrent le comité de sélection et l'on donna une grande publicité aux postes vacants. Même si le Conseil souhaitait donner la préférence aux membres du CAC qui avait servi pendant la guerre,[38] peu posèrent leur candidature. Certains, comme Raymond Collishaw, acceptèrent des commissions de la RAF. D'autres, comme W.A. Bishop, W.G. Barker et R.H. Mulock, avaient entamé une carrière civile. Parmi ceux qui se joignirent au Conseil de l'Air figurent Robert Leckie, dont la carrière pendant la guerre inclut le commandement, en 1918, de la 1ère escadre du CAC en Grande-Bretagne. Il était entré dans la RAF en 1919, et fut détaché auprès du Conseil de l'Air en qualité de directeur des opérations aériennes. Le lieutenant-colonel J.S. Scott, un autre des rares vétérans de l'aviation possédant une expérience de l'administration, devint surintendant de la Direction des certificats (voir p. 8). Les salaires de Leckie et de Scott étaient inférieurs à ceux versés aux personnes ayant un temps de service, un grade et des responsabilités comparables. Scott, par exemple, touchait 4 500 $. S'il avait été lieutenant-colonel dans la Milice, il aurait gagné 4 970 $.[39]

Certains critiques s'élevèrent contre le premier Conseil de l'Air parce qu'il ne comprenait ni officier militaire ni représentant du ministère de l'Intérieur, le ministère civil le plus touché par ses activités.[40] Au printemps de 1920, alors que le Conseil entreprenait sa première saison, sa composition fut modifiée. L'organisme plus "professionnel" recommandé par Wilson l'année précédente fut sanctionné officiellement par un décret daté du 19 avril. Le président était maintenant Hugh Guthrie, Ministre de la Milice et de la Défense, quoique le Conseil ne relevât à aucun point de vue de ce ministère.[41] La nomination à nouveau de Biggar et de Wilson assura la continuité de l'organisation. Leckie et Scott représentaient les fonctions opérationnelles et de réglementation du Conseil, le Capitaine Walter Hose les intérêts de la marine et Edouard Deville

* Cet organisme porte aujourd'hui le nom de Commission de la Fonction publique. NDLR.

ceux du ministère de l'Intérieur. Enfin, il y avait sir Willoughby Gwatkin, qui avait récemment pris sa retraite comme chef de l'état-major général et qui cumulait maintenant les fonctions de vice-maréchal de l'Air et d'inspecteur général du nouveau Corps d'aviation canadien.

Malgré la présence au sein du nouveau Conseil du calme, intellectuel et spirituel Gwatkin, l'aviation militaire allait jouer un rôle subordonné dans les projets du Conseil, au moins au début. Dans les années de confusion qui suivirent la fin de la guerre, les besoins futurs du Canada en matière de défense étaient aussi vagues que ses obligations antérieures, avec lesquelles ces besoins devaient vraisemblablement être coordonnés. En outre, il serait sûrement difficile de définir un rôle approprié pour l'aviation militaire dans le cadre de la structure de défense réduite en temps de paix. Les Forces armées canadiennes étaient encore modelées sur le système britannique et en Grande-Bretagne même, l'armée et la marine contestaient toutes deux les arguments invoqués durant la guerre en faveur du principe de l'unité de l'aviation, qui avait conduit à la création de la RAF en 1918.[42] Tant que cette question ne fut pas résolue et que la position du Canada sur le plan de la défense après la guerre ne fut pas fixée, la politique du Conseil en matière d'aviation militaire demeura nécessairement partielle et temporaire.

Il y avait toutefois une question non réglée, découlant de la guerre, qui força le Conseil à agir rapidement au milieu de 1919. Lorsqu'en juin 1919 le gouvernement britannique offrit officiellement en cadeau au Canada et aux autres dominions des avions en surplus, l'offre était assortie d'une condition: "l'objectif visé par le gouvernement de Sa Majesté étant d'aider les dominions qui souhaitent créer une force aérienne et ainsi améliorer la défense aérienne de l'Empire".[43] Cela était suffisamment vague pour susciter des interprétations contraires, ce qui se produisit rapidement. C'est en mars que les responsables du ministère du service militaire outre-mer avait soulevé pour la première fois auprès de la RAF la possibilité d'obtenir des avions[44] (au même moment où, de son côté, Wilson rédigeait le texte du *Air Board Act*). Peu de temps après, des responsables du ministère commencèrent à choisir des appareils en surplus dans une vaste gamme d'avions de combat et d'entraînement. Ce qui les intéressait, c'était des appareils convenant à l'aviation militaire pour laquelle ils faisaient pression sur Borden depuis l'Armistice. La décision du cabinet de ne pas rapatrier les escadrons d'outre-mer en tant qu'unité militaire perturba ces plans, laissant dans l'incertitude la situation de l'offre britannique.

Le lieutenant-général R.E.W. Turner, le plus haut gradé canadien en poste outre-mer, pensa que "l'offre peut être retirée si l'on ne donne pas suite au projet d'une aviation militaire canadienne".[45] Le ministère du service militaire outre-mer décida donc d'interpréter de la manière la plus restreinte possible la condition britannique: le Canada allait devoir entretenir une aviation militaire si on lui donnait les avions. Le Ministère informa le Conseil de l'Air qu'il avait arrêté de choisir des avions jusqu'à ce que soit reçue une "déclaration précise indiquant que les appareils seraient acceptés conformément aux conditions de l'offre".[46]

Le ministère du service militaire outre-mer considérait peut-être ces avions

comme un moyen pratique d'amener le cabinet à accepter le principe d'une aviation militaire. Heureusement, les Britanniques étaient souples. Le chef de l'état-major de l'Air britannique, Sir Hugh Trenchard, déclara à l'officier de liaison canadien à Londres, le Major D.R. MacLaren, que "l'*Air Council* et l'*Air Ministry* ont pour politique de favoriser de toutes les façons possibles les efforts que font les dominions pour établir des services aériens, que ce soit à des fins militaires ou civiles".[47] MacLaren, à son tour, informa peu après le ministère du service militaire outre-mer que "l'*Air Ministry* n'a jamais stipulé que ces appareils doivent être utilisés à des fins militaires uniquement".[48] Lorsque Wilson se rendit à Londres en octobre 1919, il trouva que Trenchard était "plutôt déçu que le gouvernement du Canada ne soit pas disposé à maintenir une force de combat", mais il convint qu'"il valait bien mieux commencer sur une petite échelle et aller en croissant que de disposer d'un vaste programme qu'il faudrait réduire et peut-être complètement abandonner".[49] Avec sagesse, le gouvernement britannique décida de ne pas s'immiscer davantage dans ce qui était clairement une décision du Canada.

Le Conseil de l'Air – qui fonctionnait à peine à cette époque – voulait les avions. Même si les opérations qu'il projetait n'en dépendaient pas absolument, les appareils en surplus augmenteraient à peu de frais supplémentaires ses capacités et le colonel Biggar s'alarma à l'idée de les perdre. Il déclara immédiatement au ministère du service militaire outre-mer que "les clauses de l'offre impériale sont parfaitement comprises et l'objectif décrit par l'*Air Ministry* correspondent à ce qu'envisage le Conseil de l'Air", ajoutant qu'il était "des plus importants que l'on se procure des appareils".[50] Les avions initialement choisis étaient tous terrestres – des de Havilland DH9 et DH9A, des chasseurs Bristol, des SE5, et des AVRO – dont l'utilité serait considérablement limitée par l'absence presque totale d'installations au sol appropriées. Le Conseil avait principalement besoin d'hydravions à coque et à flotteurs, que l'on pouvait rapidement affecter à des tâches civiles et il demanda donc la réouverture des discussions avec l'*Air Ministry* dans le but d'obtenir plus d'hydravions. Il désirait également s'assurer que les appareils seraient accompagnés d'assez d'équipement auxiliaire pour les rendre facilement opérationnels: "le Conseil de l'Air est d'avis qu'il serait préférable d'avoir un petit nombre d'avions, et l'équipement technique additionnel nécessaire pour assurer le succès de leurs opérations, plutôt que de disposer d'un grand nombre d'appareils sans cet équipement."[51]

Les négociations avec l'*Air Ministry* se poursuivirent, mais ne furent que partiellement fructueuses. Malgré le soutien apparent de Trenchard, les services de l'équipement de l'*Air Ministry* découvrirent qu'ils ne disposaient pas d'assez d'hydravions en surplus pour satisfaire à toutes les demandes du Canada.[52] Ils mirent la main sur onze Felixstowe F3, deux hydravions Curtiss H16 et un hydravion Fairey IIIC. Outre ces appareils, la liste finale comprenait soixante-deux appareils d'entraînement AVRO 504, douze DH9A, douze DHS et douze SE5A, plus un chasseur Bristol et un Sopwith Snipe. Il y avait aussi douze dirigeables, six ballons captifs et une généreuse quantité de pièces de rechange et d'équipement technique. Le tout, évalué à plus de 5 millions de dollars au bas

mot fut recueilli par les éléments arrière du CAC, puis emballé et expédié au Canada. Les premières caisses arrivèrent au camp Borden au début de 1920.[53] L'*Air Ministry* envoya aussi, séparément, un certain nombre d'appareils ennemis capturés. Toutefois, ces trophées de guerre n'étaient pas destinés à servir à autre chose qu'à des démonstrations car "ce que l'on désire c'est éviter de mettre en évidence des avions construits par l'ennemi. . ." Le Conseil de l'Air ne les prit donc pas en charge et certains furent donnés à des musées intéressés.[54]

Même si les appareils en surplus obtenus de la Grande-Bretagne ne dictèrent pas la forme que revêtit la politique aérienne du Canada, qui était déjà en voie d'élaboration avant que l'offre britannique ne devienne un problème, ils fournirent au Conseil de l'Air le moyen d'équiper une organisation d'entraînement militaire qui compléterait et étendrait le programme général du Conseil. Au moment où Biggar négociait l'acquisition d'appareils, il avait fait allusion au type d'organisation d'entraînement que le Conseil envisageait. "Même si le gouvernement n'a pas approuvé la création d'une aviation militaire canadienne à caractère permanent", déclara-t-il aux responsables du ministère du service militaire outre-mer "il devrait être possible de mettre sur pied une forme quelconque de force de Milice, si les appareils sont disponibles, sans que cela nécessite des investissements trop lourds, et la question de l'organisation d'une force de ce genre sera l'une des premières questions qui seront soumises à la décision du Conseil.[55]

L'idée de former une aviation de milice non permanente était un prolongement des vues de ceux qui étaient principalement chargés de donner forme à la politique aérienne de l'après-guerre, c'est-à-dire Biggar, Gwatkin, Wilson et MacLaurin. C'était aussi une solution ingénieuse et pragmatique à un dilemme difficile. À cette époque, l'aviation militaire canadienne devait satisfaire les nombreuses attentes de bien des gens: économique mais efficiente, discrète mais efficace, militaire mais non militariste. Il n'était pas facile de justifier la création d'un nouveau service de combat qui promettait seulement d'être très coûteux. Comme le demanda à la Chambre des communes le chef, récemment élu, de l'Opposition, William Lyon Mackenzie King: "d'où le ministre s'attend-il que l'on nous envahisse. . . se défendre contre qui?"[56] Le seul fait de poser ces questions illustre leurs complexité. Quelle sorte d'aviation militaire conviendrait le mieux aux besoins du Canada en matière de défense? À quelles éventualités le pays devrait-il se préparer? Sur quelles menaces devrait-il concentrer ses efforts? Combien d'escadrons et de quels types – bombardiers, chasseurs, appareils de reconnaissance – aurait-il besoin? Une organisation de milice non permanente, bien dans la tradition du Canada, permettrait au gouvernement de contourner les difficiles obstacles politiques, stratégiques et techniques qui entravaient la création immédiate d'une puissance aérienne militaire. De plus, cette organisation pourrait être mise sur pied rapidement en recourant aux services des nombreux aviateurs de guerre qui souhaitaient rester en contact avec l'aviation sans devoir pour cela y faire carrière.

À la sixième réunion du Conseil de l'Air, le 28 novembre 1919, le colonel Biggar demanda que le Conseil soit d'accord pour que l'aviation militaire canadienne revête la forme d'un service non permanent. Il proposa précisément trois mesures initiales: qu'on invite d'anciens officiers et aviateurs à s'enrôler,

étant entendu qu'ils seraient appelés à servir activement pendant cinq semaines au plus en dedans d'une période quelconque de deux ans; que l'on obtienne l'autorisation de créer des associations provinciales de l'aviation militaire canadienne pour administrer le service; et que l'on demande à l'*Air Ministry* britannique de dégager de leurs obligations les officiers de réserve de la RAF qui se joindraient au CAC. Les membres du Conseil donnèrent leur accord et demandèrent à Biggar de préparer une recommandation officielle à soumettre au cabinet.[57]

La proposition de Biggar était un important énoncé de politique aérienne. Elle commençait par embrasser sans réserve le principe que les forces aériennes joueraient un rôle majeur dans toute guerre future, leur importance relative augmentant progressivement, "plus longue serait la période qui précéderait le début d'une telle guerre". Une fois reconnu le besoin d'une aviation militaire, le problème consistait à déterminer la forme qui serait la plus efficace. Dans le cas du Canada, la probabilité de graves limites financières signifiait qu'"une aviation militaire professionnelle doit, à cause de son coût, être réduite au point d'être presque négligeable en temps de guerre, puisque les objectifs de guerre aériens, comme dans d'autres armes, dépendraient principalement d'une question de nombre". Il y avait aussi le besoin continuel de renouveler le personnel navigant. Il n'y aurait donc pas de place pour ceux "qui ont dépassé l'âge moyen où l'on juge que les pilotes de guerre sont efficaces", faisant "de la profession d'officier de l'aviation militaire. . . une profession sans avenir dont on serait obligé de se retirer à un âge relativement jeune". Combinées, "ces difficultés et ces objections pèsent si lourdement contre une aviation purement militaire qu'il est presque exclu d'y recourir."[58]

Biggar fit toutefois ressortir que l'aviation employait des compétences et de l'équipement qui, encore plus que les autres services, étaient "capables dans une grande mesure de jouer un rôle utile en temps de paix". Relativement peu d'officiers d'aviation exécuteraient "des fonctions civiles utiles, comme le transport du courrier et les relevés topographiques"; la plupart des vols civils seraient effectués par des sociétés commerciales, dont les pilotes constitueraient une réserve aérienne. "Il s'ensuit donc que les effectifs de guerre aériens doivent dépendre en fin de compte des effectifs aériens civils ou commerciaux; que la plupart des membres d'une aviation de guerre doivent normalement exercer des professions pacifiques (de préférence, mais pas nécessairement, liées à la navigation aérienne); que les formations de guerre ne devraient exister que sur papier et non sous forme d'unités organisées, et que l'entraînement de guerre devrait être périodique, intensif et général". Même les cadres d'administration et d'entraînement devraient être composés de "civils assumant temporairement des fonctions militaires". Biggar reconnut que cela serait moins efficace que d'avoir du personnel régulier mais "l'efficacité en temps de paix n'est pas la préoccupation première". En fait, "une organisation de guerre constituée de façon à être relativement inefficace en temps de paix, mais raisonnablement efficace en temps de guerre est nettement préférable à une organisation qui fait montre de beaucoup d'efficacité en temps de paix mais qui croule lorsqu'elle est appelée à servir en temps de guerre".[59]

Le gouvernement accepta le raisonnement de Biggar et approuva la formation

du CAC en février 1920. Plutôt que d'élaborer une loi particulière, le cabinet agit par décret,[60] s'appuyant sur l'autorisation donnée à l'article 5 du *Air Board Act* "d'employer les officiers et les hommes" dont il pourrait avoir besoin. Leur décision fut malheureuse. C'était une base ténue sur laquelle organiser une aviation militaire nationale.[61]

Sir Willoughby Gwatkin devint inspecteur général du CAC en avril 1920. Le Conseil de l'Air souhaitait offrir le poste de commandant de l'aviation au colonel R.H. Mulock, qui avait dirigé le 27e Groupe de la RAF, la force spéciale de bombardement à longue portée, créée en Angleterre vers la fin de la Première Guerre mondiale, mais trop tard pour être utilisée.[62] Lorsque Mulock, qui était dans les affaires, refusa à cause de ses obligations, le Conseil s'adressa au lieutenant-colonel A.K. Tylee, qui accepta une nomination initiale de neuf mois au grade provisoire de commodore de l'Air et ouvrit son quartier général, le 17 mai, dans les bureaux du Conseil de l'Air, au numéro 529 de la rue Sussex à Ottawa.[63] Se joignirent plus tard à lui le lieutenant-colonel d'aviation R.F. Redpath, le capitaine d'aviation G.J. Blackmore, le sous-officier breveté H.H. Atkinson, le sergent chef F. Aldridge et le sergent A.H. McKay.[64] Il s'agissait dans tous les cas, il faut le souligner, de nominations sans garantie dans la Milice non permanente, résiliables à volonté par l'une ou l'autre partie et ne conférant aucun droit de pension.

Les dispositions réglementaires qu'établit cet état-major du quartier général au cours de l'été 1920 s'inspiraient de ceux de la RAF.[65] Approuvés à la fin d'août, ils rendaient le commandant de l'aviation "responsable devant le Conseil de l'Air par l'intermédiaire de l'inspecteur général". Ce dernier avait pour fonction de vérifier "la discipline et l'efficacité au sein de l'aviation, de temps à autre, et rendre compte au Conseil de l'Air de toutes les questions qui, à son avis, doivent être portées à son attention."[66] Les politiques générales et les questions d'administration ordinaires incombaient à la *Canadian Air Force Association* (Association de l'aviation canadienne – AAC), qui fut créée en juin 1920, en constituant une société composée de six membres du Conseil de l'Air en vertu de la Loi fédérale des compagnies.[67] Les sections provinciales de l'Association (il n'y en avait qu'une pour les provinces maritimes) étaient dirigées par des comités exécutifs bénévoles, disposant chacun des services d'un secrétaire à plein temps.[68] L'organisme central à Ottawa fixait les politiques, tandis que les sections étaient chargées de recrutement, de la tenue des tableaux de service et des dossiers, du choix des officiers et des aviateurs pour l'entraînement régulier ou pour les cours martiales et d'autres fonctions, et de la promotion générale "des intérêts du Corps d'aviation canadien".[69] Cela laissait quand même un vaste éventail de responsabilités à chacun des commandants, qui étaient chargés, entre autres choses, de favoriser une "bonne entente", d'empêcher les conflits, de décourager "toute propension aux jeux de hasard ou aux dépenses excessives", et enfin de maîtriser "toute tendance. . . aux plaisanteries. . ." parmi les miliciens servant sous leurs ordres.[70]

Contrairement à leur homologues de l'armée non permanente, tous les officiers et aviateurs du CAC étaient considérés comme étant en service continu, mais en congé sans solde et non en service actif, sauf lorsqu'ils suivaient un

entraînement de recyclage. Les commissions provisoires accordées aux candidats appropriés, et correspondant au grade le plus élevé qu'ils détenaient auparavant dans la RAF, étaient confirmées à la fin de la première période d'entraînement. Les officiers réformés par la RAF pouvaient être enrôlés si l'on jugeait qu'ils étaient aptes à servir encore de façon productive, et l'on assouplit les limites d'âge habituellement appliquées par la RAF (par exemple, trente-deux ans pour les capitaines d'aviation), afin de ne pas se priver de l'expérience de pilotes plus âgés. Lorsqu'il se présentait à sa première période d'entraînement, chaque officier choisissait une spécialité, comme l'administration, la photographie ou l'équipement, dans laquelle il pouvait être employé après avoir dépassé la limite d'âge. Tous les officiers pouvaient être nommés à des postes au sein de l'état-major ou du personnel d'instruction du CAC, postes qu'occupaient les officiers qualifiés selon un système de rotation continue de trois à six mois.[71] Les grades de la RAF et les grades habituels de l'armée étaient tous deux acceptables,[72] il semble qu'on s'en servit indifféremment, selon la volonté du titulaire. Les taux de rémunération quotidiens variaient de 3 $ pour un sous-lieutenant d'aviation à 9,50 $ pour un commodore de l'Air et de 1 $ pour un mécanicien d'avion 2e classe à 2,05 $ pour un sous-officier breveté. Ceux qui demeuraient en service actif après la période d'entraînement bénéficiaient, pendant une durée maximale d'un an, d'un taux majoré de cent pour cent et par la suite d'un taux majoré de moitié.[73]

L'uniforme était distinctif. Inspiré de la tenue de l'armée, il se composait d'une tunique et de pantalons de serge bleue foncée, d'une chemise bleue ou blanche et d'une cravate noire, ainsi que d'un col cassé blanc et d'un noeud papillon noir pour le mess. Les insignes de grade semblables à ceux utilisés dans l'armée (couronnes, étoiles et galons) ainsi que tous les autres, y compris les "ailes" de pilote et d'observateur, étaient en argent. Un nouvel écusson du CAC, portant la devise *Sic Itur ad Astra* (c'est ainsi qu'on s'élève jusqu'aux étoiles) ornaient la casquette et le calot, le col et les revers. Tout le personnel pouvait porter soit un calot soit une casquette, sur la visière de laquelle les commandants d'aviation et les officiers de rang supérieur arboraient une rangée de feuilles d'argent. Les officiers de service portaient une canne.[74] Le commodore de l'Air Tylee déclara au premier congrès de l'Association de l'aviation canadienne qu'il s'agissait d'un uniforme "démocratique et économique"[75] qui rehaussait l'identité du service; toutefois, de nombreux nouveaux officiers préféraient leurs grades et leur tenues du temps de la guerre, surtout les culottes de cheval. Cela ne sembla déranger personne. Comme l'un d'eux le rappela, "pendant les deux premières années, au moins, nous étions autorisés à porter n'importe quelle combinaison d'uniformes pendant que nous étions de service à l'aérodrome. Cela nous permettait d'user nos vieilles tenues du RFC, du RNAS ou de la RAF. Au mess des officiers, nous pouvions porter n'importe quoi (et même presque rien, quand il faisait chaud) pour le petit déjeuner ou le déjeuner, mais au dîner, nous étions toujours censés porter l'uniforme bleu du CAC.[76]

Les activités d'entraînement du CAC étaient concentrées au camp Borden, où s'était déroulé durant la guerre le programme canadien d'entraînement au pilotage de la RAF.[77] On y trouvait des ateliers d'usinage, des salles de cours,

des garages, des bureaux, des logements et des mess, une centrale de chauffage, des routes pavées, une piscine, un terrain de golf et des courts de tennis. Et surtout il y avait dix-huit hangars, capables chacun d'abriter dix appareils.[78] Mais lorsque le capitaine G.O. Johnson, nommé depuis peu surintendant de la base, arriva par une journée enneigée, le 8 janvier 1920, il ne trouva que des bâtiments déserts, à l'exception d'un concierge et de son adjoint. Johnson et les neuf hommes qui se présentèrent au travail quatre jours plus tard durent se trouver des chambres dans le village voisin d'Angus et faire matin et soir, en traîneau, les huit km qui les séparaient du camp pendant qu'ils ouvraient à nouveau les bâtiments.

Ces hommes avaient pour tâche de préparer la base à recevoir les avions dont on avait fait cadeau au Canada, et qui étaient acheminés par mer de Grande-Bretagne. Les premiers arrivèrent par train à la mi-janvier, dans des caisses pesant de deux à quatre tonnes. Celles-ci, raconta Johnson "furent soulevées des wagons à l'aide d'un palan différentiel à chaîne, descendues sur un traîneau et tirées dans un hangar par des chevaux. C'était une opération très lente, fastidieuse et pénible; peu à peu, cependant, on acquit un meilleur équipement. Les bancs de neige étaient un problème important, car chaque matin, il fallait ouvrir à la main un passage à travers la neige pour permettre au traîneau d'entrer dans un hangar. En février, les bancs de neige atteignaient de deux à trois mètres.[79] Le dégel printanier ralentit l'ouverture des caisses, jusqu'à ce que les hommes, qui devaient ouvrir les logements et les cuisines entre les arrivages, montèrent une remorque à roues, tirée par un attelage de chevaux, pour remplacer les traîneaux.

L'embauchage de travailleurs occasionnels permit aux mécaniciens qualifiés de se consacrer au montage des avions. Tous avaient été endommagés durant le transport et nécessitaient des soins attentifs avant de pouvoir prendre les airs, mais Johnson fit installer des patins à neige Curtiss sur le premier, un AVRO, et en fit lui-même l'essai au début du mois de mars. Il essaya chacun des autres appareils, à mesure qu'ils étaient assemblés, y compris quatre DH9A qui furent ensuite expédiés dans l'Ouest plus tard dans l'année pour ce qui fut le premier vol transcanadien.[80]

Une avant-garde vint renforcer l'équipe de Johnson pour la saison d'entraînement. Seize officiers et trente-cinq aviateurs se joignirent au commandant d'aviation F.G. Pinder, qui arriva à la base le 7 juin. Deux des premiers instructeurs, les capitaines d'aviation A.A.L. Cuffe et N.R. Anderson, atteignirent plus tard le grade de général au sein de l'ARC, à l'instar de deux de leurs premiers élèves, les capitaines d'aviation W.A. Curtis et Harold Edwards (qui se trouvaient au camp pour un cours de recyclage). Le médecin, le capitaine d'aviation H. Norman Bethune, exerça plus tard comme chirurgien auprès des forces communistes en Chine. Le premier réserviste du CAC à terminer un cours de recyclage fut le lieutenant-colonel d'aviation J.S. Scott, qui arriva au camp le 16 août et termina son entraînement en onze jours, avant de retourner à ses fonctions civiles au sein du Conseil de l'Air. Scott et la plupart des employés du Conseil , comme le souligna F.H. Hitchins, "remplissaient le double rôle de fonctionnaire du Conseil de l'Air et d'officier ou d'aviateur au sein du CAC, et

représentèrent le seul fil permanent durant la période qui s'étendit de la fin de l'année 1919, quand le Conseil de l'Air commença à se développer, jusqu'au mois d'avril 1924, date à laquelle l'ARC vit le jour."[81] Ils étaient néanmoins dépassés de loin en nombre par les stagiaires du CAC qui exerçaient un métier dans un domaine autre que l'aviation, et s'arrangeaient, par l'intermédiaire de leurs associations provinciales, pour se présenter au camp Borden quand les circonstances le leur permettaient.

L'entraînement fut par la suite assuré par la 1re escadre du CAC. Constituée au camp Borden le 7 septembre 1920, cette escadre se composait d'une école de vol spécial dotée d'avions d'entraînement AVRO 504K; d'un escadron de deux escadrilles, l'une équipée de chasseurs monoplaces SE5A, et l'autre de bombardiers DH9A; et, enfin, d'une section d'instruction au sol chargée des réparations aux avions et aux moteurs, de la télégraphie sans fil, de la photographie, du tir et de la navigation.[82] Dans la mesure du possible, l'entraînement au sol et en vol suivait le modèle de la RAF. Les instructeurs étaient tous passés par la première École de vol spécial en Angleterre, qui est décrite dans le premier tome de la présente étude historique.[83] L'entraînement de recyclage régulier commença le 1er octobre et, à la fin de l'année, quatre-vingt-six officiers et cent onze aviateurs avaient terminé leur cours, et un autre groupe de cinquante officiers et deux cent neuf aviateurs suivaient une forme quelconque d'entraînement tout au long de l'année. Au total, en 1920, le nombre d'heures de vol s'éleva à sept cent trente-trois. L'année suivante, les cours de perfectionnement représentèrent en tout deux mille six cent vingt heures.[84]

L'absence de formalisme qui régnait au camp Border encourageait les initiatives. R.A. Logan, qui avait passé les dernières années de la guerre dans un camp de prisonniers en Allemagne, fut affecté à la 1re escadre le 8 septembre 1920, où il organisa l'École d'instruction au sol. "Lorsque je pris en charge l'école", rappela-t-il, "j'avais un bâtiment vide, un ou deux caporaux instructeurs et pas de machine à écrire. La première fois que je me rendis à Ottawa, je demandai un commis et une machine à écrire. On me répondit qu'il n'y avait pas assez de travail pour un commis, et que j'avais encore moins besoin d'une machine à écrire. Cette nuit-là, en quittant le quartier général du CAC, je pris une machine à écrire sur l'un des bureaux, la ramenai au camp Borden et continuai d'écrire au commandant pour qu'on me fournisse un commis, de sorte que je n'aie pas à consacrer tout mon précieux temps à la dactylographie alors que je devais être en train de donner des cours. J'obtins mon commis, et il se passa bien trois ou quatre mois avant que le bureau d'Ottawa découvre qu'il lui manquait une machine à écrire et qu'elle se trouvait au camp Borden."[85] Logan et ses instructeurs récupérèrent du matériel d'instruction utile dans l'important stock de pièces d'avions datant de l'époque de la guerre. Ils accumulèrent assez d'éléments pour convaincre deux sous-officiers mécaniciens, Roméo Vachon et C.S. Caldwell, qu'ils pouvaient monter deux appareils complets. Logan accepta de leur enseigner à tous deux comment voler s'ils étaient capables de mettre les appareils en état de voler et "finalement nous eûmes à notre disposition non pas un mais *quatre* Jennys en bon état de vol."[86]

Malheureusement, il y avait trop peu d'hommes comme Vachon et Caldwell.

Même si les sections provinciales avaient peu de difficultés à remplir leurs quotas d'officiers (1281 sur 1340), le recrutement d'aviateurs, et particulièrement de mécaniciens qualifiés, traînait considérablement. Mille trois cent cinquante personnes seulement avaient posé leur candidature à la fin de 1921, pour 3905 postes vacants,[87] et au camp Borden, le problème était aggravé par un manque de continuité et des périodes d'entraînement peu fréquentes. La petite équipe au sol, soumise à une rotation continuelle au sein de l'escadre d'entraînement pour un mois à la fois, s'occupait de tous les travaux d'entretien et de réparation, même si la plupart de ses membres n'avaient suivi aucune formation antérieure en mécanique aéronautique. Douze pour cent seulement des aviateurs qui s'enrôlaient à cette époque dans le CAC avaient une expérience de l'aviation militaire. Le petit nombre de mécaniciens qui avaient servi dans la RAF pendant la guerre s'étaient orientés vers des emplois plus intéressants, dans certains cas au sein de la Direction des opérations aériennes (DOA). Il fallait trois à six mois environ pour qu'un mécanicien automobile atteigne un niveau de compétence approprié dans le domaine des moteurs d'avions, ou pour transformer un menuisier en monteur compétent. Les normes de sécurité étaient vouées à se détériorer si l'on ne trouvait pas suffisamment de personnel au sol qualifié, mais les maigres soldes et le manque de possibilités d'avancement faisaient qu'il était difficile d'en attirer. Dans l'intervalle, il fallait entretenir les avions. Comme le souligna Logan, qui exerçait également les fonctions de représentant de la section des Maritimes de l'AAC:

"Ce qui nous empêche surtout d'obtenir les gens qu'il faut c'est qu'il n'y a rien pour les attirer... On peut se trouver ici pendant un an et en savoir autant que si on y reste vingt-huit jours. Très souvent, un homme quitte son propre emploi pour venir ici et quelqu'un d'autre l'obtient. Tant que nous ne pourrons pas lui offrir quelque chose de mieux, il y pensera à deux fois avant de venir. Nous recevons deux sortes d'hommes. Ceux qui n'ont pas de travail prennent n'importe quoi. Tout ce qu'ils veulent c'est s'accrocher jusqu'à ce qu'ils en apprennent juste assez pour qu'on les garde. Il y a aussi ceux qui viennent pour apprendre, qui ne se préoccupent pas de ce qu'ils gagnent. Ils envisagent de se former et viennent pour toute l'instruction qu'ils s'attendent à recevoir. Dès qu'ils jugent qu'ils sont assez bons, ils prennent un emploi dans le civil parce que le CAC n'a rien qui puisse les attirer pour le moment. Dès que nous trouvons quelqu'un de bien et qu'on lui offre un bon travail, il disparaît... Tant que nous tenterons de fonctionner comme nous le faisons actuellement, je ne vois pas comment nous obtiendrons de meilleurs résultats. Les aviateurs dépendent des mécaniciens, et nul ne veut voler dans un appareil qui risque de tomber en morceaux. Le barème de solde actuel n'attirera pas les bons mécaniciens. La plupart des hommes qui sont ici ne le sont pas par patriotisme, mais plutôt pour ce qu'ils peuvent apprendre. En attendant, nous n'avons pas d'autre choix que de laisser nos vies entre leurs mains.[88]

Le mécontentement croissant à l'égard de ces conditions insatisfaisantes parvint aux oreilles du gouvernement au début de l'année 1921. Deux membres de la section ontarienne de l'AAC, Lloyd Harris et R.W. Leonard, firent état des plaintes que leur avaient adressées des officiers du CAC au camp Borden. Le

problème, estimaient-ils, était la politique du Conseil de l'Air de faire fonctionner deux organisations parallèles, l'une pour l'aviation civile et l'autre pour l'aviation militaire. La DOA et le CAC employaient tous deux du personnel au camp Borden pour l'équipement et les fournitures, les ateliers de réparation et l'administration et le recrutement, mais les civils de la DOA étaient bien mieux rémunérés. Les mécaniciens civils, par exemple, étaient nommés à titre permanent et leur taux de rémunération minimum était de 5 $ par jour, comparativement à 2,05 $ pour la même catégorie au sein du CAC. Il fallait immédiatement, pensaient Harris et Leonard "regrouper les deux services sous une même autorité et une même direction."[89] On pourrait ensuite s'efforcer de faire concorder les situations et les salaires.

Le Conseil de l'Air était conscient qu'il y avait du mécontentement,[90] mais pensait qu'une forte présence militaire serait préjudiciable au développement de l'aviation civile canadienne. Toutes les difficultés qui étaient apparues, déclara-t-il, n'étaient pas imputables à des lacunes dans l'organisation mais à l'incapacité d'officiers employés dans les services militaires "d'appliquer loyalement l'intention du Conseil de l'Air."[91] Il ne donna pas d'exemples précis.

Malgré les démentis de Wilson, des plaintes furent portées à l'attention du Conseil de l'Air quand les sections de l'AAC se réunirent au camp Borden en juin 1921. La DOA civile et le CAC, soutenait-on, avaient besoin d'un officier de carrière permanent qui pouvait commander l'ensemble du système aérien opérationnel, tant civil que militaire. En outre, l'aviation militaire avait besoin d'un état-major permanent. Il était impossible de garantir la stabilité et la continuité quand les postes de commandement et d'état-major étaient occupés à tour de rôle par des officiers qui étaient disponibles pour des temps de service de trois à six mois. Un des délégués du Manitoba se plaignit de la situation en ces termes:

> "Il reste encore à nous définir l'importance véritable de l'Association, si nos recommandations (ou autrement) reçoivent l'attention qu'elles méritent. À moins d'obtenir une meilleure collaboration avec un chef permanent et, en même temps, avec un noyau d'employés permanents, on ne peut s'attendre à ce que quelqu'un vienne ici, prenne le commandement pour un an puis obtienne son congé. Si cette lacune n'est pas comblée de quelque façon, vous allez avoir bien des démissions, la démission de tous les secrétaires de l'AAC. Cela sera fait pour protester contre le manque de collaboration... Tout le monde ici sait qu'il n'existe absolument aucune collaboration entre les deux services, et nous croyons fermement qu'il serait des plus avantageux pour l'aviation qu'un chef permanent s'occupe à la fois du CAC et de l'aviation civile."[92]

D'autres critiques furent exprimées. La DOA avait reçu le monopole de l'aviation civile, prétendit-on, ce qui éliminait la concurrence et entravait la croissance et le développement de sociétés commerciales civiles. Des délégués déclarèrent que certaines opérations, par exemple celles qui étaient exécutées lucrativement pour le compte de gouvernements provinciaux, devraient faire l'objet d'appels d'offres et qu'il faudrait donner la préférence à des sociétés civiles concurrentes plutôt qu'à la DOA. Il y eut aussi des plaintes au sujet de la

centralisation par le Conseil, de l'entraînement au camp Borden et du fait que les épreuves auxquelles était soumis les pilotes qui désiraient obtenir un brevet commercial étaient conduites par des responsables du Conseil de l'Air en poste à Ottawa, alors que dans les régions on pouvait facilement disposer de pilotes brevetés du CAC pour cette tâche.

Il était ironique que les meilleurs arguments en faveur d'un cadre permanent fussent donnés par des membres non permanents de l'AAC, alors que le seul officier de carrière du CAC donna un avertissement restrictif. Le vice-maréchal de l'Air Gwatkin prévint les délégués que si l'Association exerçait de trop fortes pressions, "les gens qui sont jaloux des établissements militaires" entraveraient les progrès accomplis, quels qu'ils fussent.[93] Il avait déjà reconnu bon nombre des difficultés et prenait des mesures pour les corriger. Lors d'une réunion du Conseil de l'Air en mars 1921, il avait suggéré, par souci d'économie, de regrouper les deux ateliers de réparation du camp Borden sous l'autorité du CAC. Il avait aussi souligné qu'il n'était pas possible d'exécuter efficacement des travaux de réparation et d'entretien avec un personnel temporaire employé pendant de courtes périodes de service, et avait proposé d'employer un noyau régulier de mécaniciens qualifiés, placés sous les ordres d'un surintendant permanent "auquel incomberait non seulement l'exécution des réparations, mais aussi l'instruction technique des mécaniciens d'aviation suivant une formation au camp Borden."[94] Le Conseil avait donné son accord, et Gwatkin promit maintenant à l'AAC qu'il allait "dire au ministre. . . que le moment est venu de fusionner la Direction des opérations aériennes et le CAC en un ministère, sous une direction, et que celle-ci devait être le CAC."[95]

En juillet 1921, le Conseil améliora le degré de coordination entre ses composantes civile et militaire en procédant à deux importantes nominations conjointes. Le lieutenant-colonel d'aviation J.S. Scott, qui était contrôleur de l'aviation civile, devint aussi le troisième commandant du CAC. En même temps, le commandant d'aviation J.L. Gordon, qui exerçait les fonctions de directeur adjoint auprès de la DOA, devint le quatrième commandant de la 1re escadre à Borden. Ces mesures ne représentèrent qu'une solution partielle. Lorsqu'il avait formulé sa politique concernant l'aviation militaire, à l'automne de 1920, le Conseil de l'Air avait souligné que "l'incertitude au sujet de l'objectif premier ou ultime d'une organisation entraîne toujours de la confusion et de l'inefficacité."[96] Les discussions du camp Borden révélèrent que de nombreux membres de l'AAC n'étaient pas certains de leur rôle et que les pilotes à temps partiel du CAC n'obtenaient pas assez d'heures de vol. Si ces derniers ne pouvaient pas travailler pour la petite DOA, ils ne pouvaient compter que sur leur période de recyclage d'un mois, ou sur un emploi dans une société aérienne commerciale. L'essence de la stratégie de développement appliquée par le Conseil de l'Air dépendait d'un secteur privé dynamique qui absorberait les aviateurs qualifiés à la recherche d'un débouché pour leurs compétences. Le Conseil s'attendait à ce que l'aviation commerciale fasse non seulement un usage productif des pilotes disponibles, mais aussi qu'elle crée une demande en appareils qui stimulerait une industrie aéronautique nationale. Quand, dans la Crise économique qui suivit la Première Guerre mondiale, l'aviation privée ne

parvint pas à prendre son essor, la stratégie du Conseil de l'Air, et les espoirs d'une relation vitale entre les secteurs civil et militaire qui la sous-tendaient, furent sérieusement mis en doute.

L'élection du gouvernement libéral du MacKenzie King en décembre 1921, posa d'autres problèmes au Conseil. Les résultats de cette élection furent peu concluants et continuèrent de perturber le traditionnel système bipartite canadien, situation que la formation du gouvernement d'Union avait commencée quatre ans plus tôt. Sur le plan politique, le nouveau premier ministre se préoccupait avant tout de la gestion d'un gouvernement fragile et minoritaire, alors que sur le plan des politiques il se souciait de réduire les dépenses de l'État. Ses vues sur l'aviation n'avaient pas encore pris forme. Plus tard, King accorda un appui considérable à l'aviation civile dans les années 1920, et ensuite à la défense aérienne, dans les années 1930. À ce stade, cependant, il avait peu fait connaître sa position, si tant est qu'il pensât à l'aviation. Dans l'Opposition, King avait critiqué les prévisions budgétaires des Conservateurs au sujet de l'aviation, notamment celles qui concernent "un service aérien créé à des fins militaires [ce qui] est le comble de l'absurdité."[97] Mais il s'agissait d'une référence isolée. L'accent que mettait son parti sur les coupures budgétaires mit cependant Gwatkin sur ses gardes. "Ils se sont engagés à appliquer un régime d'économie rigide et je ne sais quelle sera leur attitude envers le CAC", écrivit-il à Trenchard, ajoutant "j'ai un peu peur que l'on tente de le placer sous la direction du Conseil de la Milice."[98]

Gwatkin voyait juste. Depuis la guerre, les propositions visant à unifier les forces militaires étaient devenues à la mode. Les services américains et britanniques débattaient tous deux la question, sous l'oeil intéressé des Canadiens. Sir Arthur Currie, dernier commandant du Corps canadien et inspecteur général de la Milice, recommanda l'unification au gouvernement, en 1920, mais sa suggestion, faite dans le contexte d'une démobilisation rapide, était prématurée. Le major-général James H. MacBrien, chef de l'état-major général, était aussi devenu un ardent défenseur de l'unification, pendant qu'il siégeait au sein d'un certain nombre de comités britanniques de réorganisation dans les années qui avaient suivi la guerre. Quelques jours après l'élection de King, MacBrien lui fit parvenir une proposition de fusion des trois services en un ministère de la Défense.[99] La proposition de MacBrien fut renforcée par une autre de Currie, et une troisième d'Eugène Fiset, le sous-ministre de la Milice et de la Défense. Currie indiqua que l'unification pourrait "entraîner des économies très importantes."[100] Fiset fut plus précis, affirmant que "grâce à une fusion de ce genre, un homme fort et expérimenté pourrait économiser de trois à quatre millions de dollars par an. . . en réduisant (par fusion et absorption) les quatre états-majors différents qui administrent à l'heure actuelle ces différents services – en réduisant la force permanente et l'état-major permanent du ministère de la Milice – l'état-major, les gradés et les hommes du Corps d'aviation – et l'état-major, les gradés et les matelots du ministère de la Marine."[101]

King estima que Fiset lui avait fait "une bonne suggestion."[102] Il découvrit l'homme "fort et expérimenté" qu'il cherchait en son rival d'autrefois à la

direction du parti, George P. Graham; celui-ci n'avait pas de formation militaire mais passait pour un administrateur compétent. King émit des instructions fermes: "Je veux que l'on fusionne les services de défense. . . que l'on "nettoie" le ministère et que l'on "fasse ressortir les dépenses et le gaspillage. . ." Il avait au départ des doutes "quant à la capacité de Graham d'être assez ferme pour cela", mais il avait nul besoin de s'inquiéter.[103] À la mi-février, King fut en mesure de noter que "bien des problèmes ont été résolus en ce qui concerne la fusion des forces de défense". Il sembla ne pas s'inquiéter du fait que l'un des résultats des réductions fut l'abolition de l'aviation civile.[104]

Graham présenta en mars 1922 un projet de loi créant un ministre unifié de la Défense. Les débats furent sans substance. Graham informa simplement la Chambre qu'il voulait "une force de défense rigoureuse et bien organisée qui fera honneur au Canada sans être trop coûteuse."[105] La Loi sur la défense nationale reçut la sanction royale le 28 juin. Brève et de nature générale, elle créait le ministère de la Défense nationale, que dirigerait un ministre de la Couronne chargé de toutes les questions liées à la défense, y compris la Milice et les services militaire, naval et aérien du Canada.[106] La loi entra en vigueur le 1er janvier 1923.

Si les intentions du gouvernement sur le plan administratif étaient assez claires, l'objectif qui les sous-tendait était nullement simple. L'aviation militaire relèverait désormais du ministère de la Défense nationale, mais le secteur civil était laissé à son sort, du moins temporairement. Outre son désir de réduire les coûts, le ministre manifestait peu d'intérêt apparent pour le sujet et nulle part ne formula-t-il une solution de rechange pratique à l'approche utilisée par le Conseil de l'Air. Ni Graham ni tout autre dirigeant politique ne tentèrent de définir les principes de base de la défense aérienne ou de l'aviation civile. Des rumeurs voulant que la responsabilité de l'aviation civile soit confiée à un ministère civil se révélèrent dénuées de fondements.[107] Le gouvernement introduisit simplement une loi supplémentaire, la Loi sur l'aéronautique, qui confiait au ministre de la Défense nationale toutes les fonctions précédemment exercées par le Conseil de l'Air.[108] C'est au ministre et à ses hauts fonctionnaires qu'incombait maintenant l'entière responsabilité de l'aviation civile et militaire. Il restait à déterminer ce qu'ils en feraient.

Pour ce qui est de l'aviation militaire, l'unification signifiait moins la possibilité de jouer un rôle plus étendu qu'une menace de perdre le statut qu'elle avait déjà acquis. À cette époque, le Corps d'aviation canadien avait atteint une position indépendante véritable, quoique mal définie, en tant que service non permanent. Contrairement à la Milice et à la Marine, il lui manquait l'avantage institutionnel qui lui aurait conféré le fait de disposer de son propre ministère distinct, mais il décernait ses propres commissions, contrôlait une grande partie de son administration interne, portait un uniforme distinctif et, dans la pratique, l'état-major de son quartier général et son personnel d'instruction servaient de cadre régulier. Gwatkin avait également entamé une correspondance avec le chef de l'état-major de l'Air britannique, sir Hugh Trenchard, duquel il reçut un appui moral considérable. Leurs échanges avaient abouti à un accord par lequel le CAC adopterait le drapeau de la RAF comme le sien propre. Au camp Borden,

le 30 novembre 1921, on hissa officiellement pour la première fois cet important symbole de l'identité de l'aviation militaire et de ses liens étroits avec son homologue britannique.[109]

De plus, l'indépendance du CAC fut tacitement reconnue par la Milice et par la Marine, résultat largement attribuable à l'énorme stature de Gwatkin. En janvier 1920, quand il représentait encore la Milice au Comité militaire et naval, un organisme mixte, Gwatkin avait suggéré d'élargir la composition du Comité de façon à y inclure le Conseil de l'Air. À l'époque, le colonel Biggar s'y était opposé, mais avait suggéré que le Corps d'aviation canadien soit invité une fois qu'il aurait été formé, ce que Gwatkin avait approuvé. Une autre suggestion de Biggar lui plaisait aussi, à savoir que le nom du Comité soit changé pour celui de "Comité de la défense" un "embryon qui, après une période de gestation, pourrait se développer en un organisme qui ne le céderait en pouvoir et en importance qu'au cabinet lui-même". Huit mois plus tard, Gwatkin, qui exerçait maintenant les fonctions d'inspecteur général du CAC, demanda officiellement que l'aviation militaire soit représentée. La demande, ainsi que le changement de titre, furent rapidement approuvés.[110]

Gwatkin appuya fermement le principe de l'unification des forces de défense du Canada, jugeant qu'une telle mesure "aiderait à la fois à améliorer l'efficacité et à réaliser des économies."[111] Mais le principe de l'unification était une chose et sa mise en oeuvre en était une autre. Même si les besoins administratifs communs pouvaient bien être rationalisés, ainsi que Gwatkin l'écrivit à Trenchard, le CAC devrait "être organisé et administré comme un troisième service."[112] Dans le même esprit, il confia à MacBrien qu'il était "opposé à ce que le CAC passe sous le contrôle du Conseil de la Milice". Il désirait plutôt "un Conseil de défense au sein duquel chacun des trois services* serait représenté."[113]

A la fin de 1921, donc, Gwatkin était devenu inquiet au sujet de l'avenir du CAC, et avec raison. MacBrien, qui avait acquis l'oreille du ministre, considérait (comme la plupart de ses pairs de l'armée britannique) que l'aviation militaire était une arme d'appui subordonnée, non un service militaire indépendant. Il n'avait pas pris part aux discussions qui avaient mené à la création du Conseil de l'Air. Son point de vue sur l'aviation s'était formé dans le cadre restreint d'opérations de brigade sur le front occidental. MacBrien écrivit que, surtout au Canada, l'effectif des forces armées "ne sera pas assez important pour justifier la création d'une arme distincte, comme la RAF, et notre Corps d'aviation devrait faire partie de l'armée, avec les rattachements nécessaires à la Marine."[114]

Les préoccupations de MacBrien à l'égard des aspects militaires de l'aviation étaient probablement confirmées par ce qu'il fut capable d'observer au sujet des programmes du Conseil de l'Air. Il avait été un auditeur attentif au congrès tenu par l'AAC au camp Borden, faisant remarquer peu de temps après que "l'organisation actuelle du Corps d'aviation canadien est peu solide et extravagante à l'extrême. Son manque de solidité réside dans l'association de

* Selon la tradition britannique, l'expression "trois services" sert à identifier les armées de mer, de terre et de l'air. NDLR.

fonctionnaires et d'aviateurs non permanents au sein de la même Force. Dans une telle organisation, il est certain qu'il y aura toujours des frictions des plus vives".[115] Il offrait maintenant à Gwatkin peu de réconfort quant à l'avenir du CAC. "Si le gouvernement avait pour politique d'étendre l'actuel CAC et d'augmenter les sommes d'argent qui lui sont annuellement consacrées", dit MacBrien à son ancien mentor "il serait alors, à mon avis, peut-être justifié de représenter de façon distincte le CAC au Conseil de la Défense, mais pas autrement."[116]

MacBrien était influencé par un facteur fondamental, un impératif d'ordre organisationnel: s'assurer que la structure militaire du Canada se conformait à celle, plus étendue, de l'Empire.[117] Les rapports entre le CAC et la Milice dépendaient donc largement du sort de la RAF en Grande-Bretagne. Si celle-ci arrivait à conserver son indépendance, des pressions évidentes seraient exercées pour que le CAC demeure dans un grande mesure inchangé. MacBrien était toutefois convaincu que les jours de la RAF étaient comptés. Comme le conseilla son adjoint, le brigadier A.G.L. McNaughton, "la meilleure opinion penche pour le point de vue que l'aviation militaire se trouve encore au stade d'une arme auxiliaire; elle ajoute à la puissance de l'armée ou de la marine, mais, par elle-même, ne peut pas faire grand chose. La valeur du travail qu'accomplit l'aviation est directement proportionnelle à sa subordination aux souhaits du commandant de l'armée ou de la marine concerné et bien que l'on concède que les progrès de la science et les inventions puissent finalement rendre l'aviation capable d'entreprendre des opérations indépendantes, on reconnaît qu'on n'en est pas encore là."[118]

L'intention de MacBrien était de s'établir au sein du ministère de la Défense nationale comme le conseiller militaire principal du gouvernement, poste par l'intermédiaire duquel la marine, l'aviation militaire et d'autres transmettraient au ministre leurs propres vues sur la politique de défense. Il proposa de faire du CAC "un organisme purement militaire et un corps de la Milice active", doté de sections permanentes et non permanentes et mené par un directeur relevant de lui en tant que chef de l'état-major. La nouvelle direction de l'aviation du ministère de la Défense nationale, qui remplacerait le Conseil de l'Air, la Direction des opérations aériennes, le quartier général du CAC et le contrôleur de l'aviation civile et des services techniques, aurait besoin d'un quartier général composé de cinq officiers et de dix commis seulement, car l'aviation militaire pourrait faire appel au personnel plus ancien et plus chevronné de la Milice.[119] Les officiers recevraient des commissions ordinaires de la Milice (utilisant temporairement les grades et la nomenclature de l'aviation lorsqu'ils seraient affectés à des tâches dans ce domaine), ce qui prolongerait ainsi leur carrière militaire au-delà de l'âge limite fixé pour les vols opérationnels.[120] Ainsi s'établirait entre le CAC et l'armée une relation fort semblable à celle qu'avait entretenue le *Royal Flying Corps* avec l'armée britannique pendant la plus grande partie de la guerre.

Le ministre, Graham, était satisfait de laisser MacBrien mener les opérations et dans les semaines qui précédèrent l'approbation par le Parlement du programme de réorganisation, le Conseil de l'Air et le CAC, de même que la Marine, ne purent qu'user de mesures dilatoires pour préserver ce qu'ils pouvaient. Le Conseil de l'Air répéta qu'"il était prêt à ce que l'on regroupe tous

les services qui ne revêtaient pas un caractère nettement aéronautique" mais souligna qu'"il faudrait s'élever contre toute tentative pour répartir ses fonctions aériennes entre d'autres organisations."[121] Cet avis fut ignoré. Biggar et Gwatkin présentèrent des notes de service soulignant que l'autonomie et une direction unifiée étaient deux conditions nécessaires au développement efficace de l'aviation. Sans enthousiasme, Graham les entendit jusqu'au bout exposer leurs arguments lors d'une réunion de hauts-fonctionnaires, mais demeura inflexible: "rien de ce qui peut être dit ne modifiera l'intention du gouvernement de mettre en pratique la fusion proposée."[122] Avec pour "seul objectif: l'économie et l'efficacité"[123], le budget de l'aviation fut radicalement coupé de 60 p.c., tombant à 1 million de dollars, et bien que Graham reconnût que les objections soulevées par la Marine faisaient de la réorganisation "une tâche beaucoup plus difficile et irritante que prévue", il demeura convaincu que la coordination de l'aviation militaire ne devrait pas être difficile à réaliser. Mes collègues et moi-même pensons que l'on peut obtenir les meilleurs résultats et créer le moins de frictions en recourant, dans toute la mesure du possible, aux services des officiers dont nous disposons actuellement, en tenant compte de leur grade, de leur ancienneté, etc. . .[124]

C'est l'état-major de la Milice de MacBrien qui mit en oeuvre la réorganisation. Il ordonna à la Direction du CAC de déménager à proximité des nouveaux bureaux du ministère. L'effectif intérimaire de la Force comptait soixante-neuf officiers et deux cent trente-huit aviateurs, recrutés parmi les membres du CAC et de la DOA qui souhaitaient mener une carrière militaire permanente. L'état-major de la Défense nationale entreprit de fusionner les services d'approvisionnement, du matériel et de l'équipement, le service de la solde, le service des renseignements, les services médicaux, les services techniques, les archives centrales et les services de bibliothèque, ne laissant au CAC aucune responsabilité directe, à part les opérations de vol et le matériel technique aéronautique. Les bases aériennes dirigées par la DOA allaient devoir fermer leurs portes après la saison de vol de l'été 1922, et être remplacées par des centres d'entraînement aérien à Vancouver, à Winnipeg, au camp Borden et à Halifax. L'entraînement au pilotage dispensé par le CAC au camp Borden prit fin et tous les efforts furent axés sur l'entraînement militaire de ceux qui quittaient des fonctions civiles pour assumer des fonctions militaires.[125]

L'unification progressa à vive allure au cours de l'été 1922. Cependant, même avant que son autorisation statutaire fût officiellement donnée, le plan qui visait à faire du CAC une direction de la Milice – à l'instar des transmissions, du génie et de l'artillerie – se heurta à des difficultés inattendues. Quel qu'ait pu être leur désir de le faire, Graham et MacBrien découvrirent qu'il leur était impossible de ne pas tenir compte de la responsabilité législative globale, s'étendant à tous les aspects de l'aviation, dont le ministère avait hérité du Conseil de l'Air. Le ministère était le seul organisme gouvernemental compétent en matière d'aviation, et il était responsable à la fois des vols militaires et des vols civils. La manière dont il exerça ses responsabilités en matière d'aviation civile est étudiée ailleurs; qu'il suffise de dire que les idées de MacBrien sur le rôle de l'aviation militaire en tant que force civile changèrent rapidement.

Les vues de MacBrien sur le statut de l'aviation militaire en tant que service

distinct changèrent elles aussi. L'initiative vint de Londres. En mars 1922, le gouvernement britannique conclut qu'"il serait rétrograde en ce moment d'abolir l'*Air Ministry* et de réabsorber le service aérien dans l'*Admiralty* et le *War Office*."[126] Cette décision modifia radicalement les termes du débat au Canada. MacBrien se trouva pris au piège de sa propre logique. Les collaborateurs et lui-même avaient fondé leurs arguments contre une aviation militaire distincte sur ce qui serait, supposaient-ils, un précédent britannique sans équivoque. L'identité distincte de la RAF était maintenant assurée, et il s'ensuivait que l'aviation militaire canadienne, quelle qu'elle fût, devait être organisée de la même façon.

Dans l'intérêt du CAC, Gwatkin prit immédiatement note du changement. Il fit parvenir à MacBrien un extrait du débat parlementaire au cours duquel le gouvernement britannique avait annoncé sa décision, lui disant que pour garantir l'uniformisation des services à l'échelon de l'Empire, la Grande-Bretagne "a tout droit de préciser la forme, la forme commune, que l'organisation devrait revêtir" et "partant, que, en dedans des limites imposées par les conditions locales, le Corps d'aviation canadien devait être organisé selon un système semblable à celui de la RAF."[127]

MacBrien bougea lentement, mais finit par demander à son juge-avocat général d'examiner ce que cela impliquerait sur le plan légal de rendre l'aviation militaire complètement ou partiellement indépendante. Le JAG déclara en octobre 1922 que le CAC était régi à ce moment par une combinaison de dispositions découlant de l'*Air Force Act* (de l'Empire) et d'ordonnances et règlements royaux concernant la Milice canadienne. Une fois l'unification terminée, souligna-t-il, il surgirait inévitablement des problèmes quand les membres de la Milice et du Corps d'aviation serviraient ensemble, à moins d'être régis par des règlements communs. En outre, il serait également nécessaire de clarifier les pouvoirs des officiers commandant les districts militaires sur le personnel de l'aviation, de même que la portée de la Loi des pensions de la Milice, si l'aviation était intégrée à l'Armée. "L'administration conjointe des deux Forces" nota-t-il "pourrait se révéler difficile et compliquée si elle était exécutée en vertu d'un ensemble distinct de dispositions législatives, etc., pour chaque Force ainsi administrée."[128]

Le genre de réglementation à adopter, ajouta-t-il, dépendait du type d'aviation militaire souhaité. Il y avait le modèle britannique, fondé sur la prémisse que "les fonctions d'une aviation militaire sont si profondément dissemblables de celles d'une armée de terre qu'il est souhaitable de disposer d'une législation spéciale et distincte pour la diriger. Si cette aviation était administrée par une organisation séparée et distincte de celle qui administre une armée de terre, on ne gagnerait rien à appliquer la même législation aux deux forces."[129]

Si le Canada acceptait ce modèle de service indépendant, il serait bon de disposer pour celui-ci d'une législation particulière. La solution consistait simplement à faire du CAC un corps de la Milice (en vertu de l'article 22 de la Loi de la Milice qui autorisait le gouverneur en conseil à créer à son gré des corps d'armée), une voie que préférait le juge-avocat général car la Milice et l'aviation militaire relevaient toutes deux du même ministère. "Au Canada. . .", raisonna-

t-il, "à cause de la création du ministère de la Défense nationale, la situation est différente [de ce qu'elle est en Grande-Bretagne], et si, par suite de l'intégration de divers ministères, le CAC devient en fait une force correspondant à ce qu'étaient le *Royal Flying Corps* et le *Military Wing*, alors il semble souhaitable d'administrer et l'aviation militaire et la Milice en vertu d'un même ensemble de règlements."[130]

En pesant ces deux options, MacBrien fut apparemment plus impressionné par le besoin de se conformer au modèle de la RAF. Il créa un comité d'état-major chargé d'établir pour l'aviation militaire des règlements qui combineraient les dispositions essentielles des ordonnances et règlements royaux avec celles qui régissaient la RAF, et informa les membres de ce comité que "l'on considère qu'il est plus avisé que le statut du Corps d'aviation canadien suive d'aussi près que possible celui de la RAF.[131] Lorsque le comité présenta son rapport au début de janvier 1923, avec un compromis réglementaire acceptable,[132] MacBrien pris sa décision finale. "Il est projeté", fit-il savoir à l'adjudant général, "de faire du CAC une entité distincte de la Marine et de la Milice, et de la diviser en sections permanentes et non permanentes."[133]

L'autorisation ministérielle de MacBrien était importante; elle permettait à l'aviation militaire de conserver l'autonomie qu'elle semblait en train de perdre. Cependant, cela fut loin de régler définitivement la question de l'indépendance du service. Jusqu'à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, l'aviation militaire demeura soumise à l'autorité des chefs successifs de l'état-major général. "Le service dans son ensemble est, à l'heure actuelle, administré comme une direction de l'état-major général", écrivit MacBrien en 1923, ajoutant du même coup: "il s'agit d'un service distinct et quand son expansion le justifiera, il sera administré de la même façon que les autres services du ministère."[134] Entre temps, il écrivit ce qui suit:

"La création d'une Direction de l'aviation avait pour but de faire bénéficier la Force nouvellement créée de l'avantage de l'expérience des officiers supérieurs de la Milice en poste au Quartier général. En même temps, nous nous sommes efforcés d'organiser l'Aviation Royale du Canada comme une branche distincte du Service, de sorte qu'elle puisse, sans entrave, remplir toutes ses fonctions en cas de guerre. L'une des nombreuses raisons pour lesquelles on a adopté une organisation militaire était que les forces de défense de quelque pays que ce soit ne peuvent être considérées comme complètes ou efficaces s'il leur manque une aviation militaire bien entraînée. Tous les pays du monde qui disposent de forces aériennes admettent généralement ce fait. L'organisation de l'ARC est fondée sur celle de la *Royal Air Force*, de sorte que si l'Empire devait entrer de nouveau en guerre, toute unité que le Canada pourrait envoyer serait organisée et entraînée de façon similaire à celles se trouvant dans d'autres parties de l'Empire."[135]

Un signe du statut renouvelé du CAC fut le changement de son titre. À la conférence tenue par l'AAC au camp Borden en 1921, un des participants avait proposé que "l'on fasse des démarches auprès de Sa Majesté et qu'on lui demande de pouvoir utiliser le nom de *Royal Canadian Air Force*."[136] L'idée

reçut un appui unanime et le Conseil de l'Air présenta dûment la demande. Il semble que rien ne fut fait à cette époque. Mais au printemps de 1922, le lieutenant-colonel F.W. Stedman fit remarquer que l'Aviation australienne était devenue "royale" l'année précédente. En quittant son poste d'inspecteur général du CAC en avril 1922, Gwatkin demanda au chef de l'état-major général d'obtenir la permission que le CAC en fasse de même "dès que les choses se seront tassées..."[137] En conséquence, le 5 janvier 1923, une demande fut envoyée au gouverneur général par l'entremise du ministère des Affaires extérieures: "Une telle distinction serait des plus prisées par l'ensemble du personnel et ajouterait beaucoup à l'esprit de corps actuel". L'attention fut attirée sur les milliers de Canadiens qui avaient volé au sein des services aériens britanniques durant la guerre et qui "par leur efficacité, leur vaillance et leur sens du devoir avaient rehaussé le nom du Canada". C'étaient les survivants de ce groupe qui avaient mis sur pied le nouveau CAC.[138] Après que le ministère de la Défense nationale eut été avisé de l'approbation du roi, celle-ci fut consignée officiellement dans un ordre hebdomadaire, numéro 21/23, en date du 12 mars 1923. Il fut par la suite annoncé que l'Aviation Royale du Canada adopterait l'uniforme bleu pâle de la RAF et qu'elle utiliserait sa devise: *Per Ardua ad Astra* (Vers les étoiles à travers l'adversité). La promulgation des règlements de l'aviation, le 1er avril 1924, marque la date de naissance officielle de l'ARC.[139]

Ce ne sont pas tous les pionniers qui firent la transition du Conseil de l'Air à l'ARC. Le Colonel Biggar resta au service de l'État en tant que directeur général des élections et revint à l'aviation civile au milieu des années 1920. Robert Leckie reprit la carrière qu'il avait interrompue au sein de la RAF, mais revint au Canada après le début de la Deuxième Guerre mondiale, et finit par devenir chef de l'état-major de l'Air. Assuré de l'avenir de son service d'adoption, Sir Willoughby Gwatkin prit sa retraite. La mort en Grande-Bretagne de cet officier remarquable, en 1925, passa presque inaperçue au Canada.[140] Clair MacLaurin, qui était beaucoup moins avancé en âge, perdit la vie tragiquement en 1922. Surintendant de base à Vancouver, il s'envola un jour dans un HS2L pour un vol régulier. Sept minutes plus tard, il perdit le contrôle de son appareil, qui plongea dans la mer au large de la pointe Grey, et se noya avant qu'on pût le dégager.[141]

Ceux qui joignirent les rangs de l'ARC formèrent un groupe étroitement uni dont l'influence sur l'aviation canadienne s'exerça bien au-delà de leur nombre limité et de leurs maigres ressources. L'ARC ne comptait alors que soixante-huit officiers et trois cent sept aviateurs disséminés de Dartmouth à Vancouver. Tous les jeunes officiers du nouveau corps d'aviation, dont les plus âgés dépassaient à peine la trentaine, avaient servi pendant un certain temps durant la Première Guerre mondiale et, après la guerre, avaient été associés au Conseil de l'Air. Pendant les vingt années suivantes, ils échangèrent les affectations, les nominations et les commandements dans ce minuscule service. Trente-trois des pionniers atteignirent le grade de général d'aviation, mais, au début, avec pour directeur un simple colonel d'aviation, ils étaient manifestement inférieurs en grade à leurs collègues de la Milice en poste au ministère de la Défense. Ce fut peut-être ce facteur qui aida à produire la cohésion interne qui permit de surmonter les divergences personnelles et professionnelles inévitables dans une

petite force militaire en temps de paix – entre ceux qui avaient une grande expérience du combat aérien et ceux qui avaient davantage d'expérience sur le plan des tâches d'état-major et d'instruction, et entre ceux qui avaient des antécédents très différents dans les domaines de l'aviation militaire et de l'aviation navale.[142]

Le colonel d'aviation J.S. Scott, qui succéda en mai 1924 à W.G. Barker en tant que directeur par intérim de l'ARC, devint le premier directeur à plein temps de l'aviation le 1er avril 1925.[143] Un vétéran des services aériens britanniques, Scott s'était mérité une Croix militaire sur le front occidental avant de se blesser dans l'écrasement de son avion et d'être rapatrié. Après avoir commandé des unités en Ontario et au Texas en qualité de membre de l'organisation nord-américaine d'entraînement de la RAF, Scott quitta celle-ci en 1919 et fut bientôt nommé contrôleur de l'aviation civile dans le tout nouveau Conseil de l'Air. En tant qu'ancien commandant du Corps d'aviation canadien et premier officier canadien à fréquenter le *RAF Staff College*, Scott fut un choix logique comme directeur. Ce fut un commandant sérieux – dur, énergique et direct – et son attitude quelque peu arbitraire était plus susceptible d'engendrer le respect que l'affection pendant les quatre années où il fut l'officier le plus élevé en grade de l'ARC. Scott prit sa retraite en 1928. Il revint cependant dans l'ARC, en 1939, en tant qu'officier d'entraînement dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique.

Les trois directeurs adjoints de l'ARC étaient le commandant d'aviation G.O. Johnson (état-major et personnel), le lieutenant-colonel d'aviation E.W. Stedman (approvisionnement et études) et J.A. Wilson (secrétaire). Johnson, l'ancien commandant du 1er escadron du CAC en Angleterre, avait d'abord été nommé directeur-adjoint quand le ministère de la Défense nationale avait été créé en 1923. Affecté en mai 1925 au commandement de la base de l'ARC à Winnipeg, Johnson exerça divers commandements et diverses fonctions, y compris celles d'officier d'aviation supérieur par intérim, de juin à décembre 1933. En tant que secrétaire, Wilson conserva ses responsabilités dans le domaine de l'aviation civile et continua d'exercer son influence considérable sur l'établissement des politiques organisationnelles et opérationnelles. Stedman, l'officier technique en chef de l'ARC, était un ingénieur en aéronautique né et formé en Grande-Bretagne qui s'engagea dans le *Royal Naval Air Service* et termina la guerre comme lieutenant-colonel d'aviation dans la RAF. Il devint par la suite ingénieur en chef auprès de la société de construction d'avions Handley Page avant d'être recruté par le Conseil de l'Air pour organiser et diriger son équipe technique. Stedman participa de près à tous les aspects du choix, de l'essai et de l'acquisition des avions de l'ARC pendant tout l'entre-deux guerres et toute la Deuxième Guerre mondiale, avant de prendre sa retraite en 1946, au grade de vice-maréchal de l'Air.

De nombreux autres officiers de grade supérieur et intermédiaire aidèrent à façonner l'aviation militaire dans les premières années où celle-ci se développa. Le lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon, qui avait auparavant commandé le CAC en qualité de directeur intérimaire, depuis le mois de juillet 1922 jusqu'à ce que Barker lui succédât le 1er avril 1924, servit également comme officier

d'aviation supérieur au sein de l'ARC, du mois de novembre 1932 au mois de mai 1933. Un Montréalais bilingue qui avait fréquenté l'Université McGill, Gordon s'était engagé dans le *Royal Naval Air Service* en 1916 et avait été décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation (*Distinguished Flying Cross*) pour les patrouilles côtières qu'il avait menées au large des côtes de la Grande-Bretagne. Il acquit une expérience précieuse en remplissant pour le Conseil de l'Air les fonctions de surintendant à la Direction des opérations aériennes et de commandant du camp Borden. Moins abrasif que Scott, Gordon était particulièrement efficace lorsqu'il s'agissait de travailler avec les nombreux ministères civils qui s'intéressaient aux opérations aériennes. Il fut, lui aussi, diplômé du *RAF Staff College* et devint, en 1931, le premier officier de l'ARC à fréquenter l'*Imperial Defence College*.

George M. Croil avait pris part à des opérations en Salonique et au Moyen-Orient pendant la majeure partie de la guerre, passant une partie de son temps à accompagner T.E. Lawrence comme pilote dans des missions dans le désert. Libéré par la RAF en 1919, il se joignit au Conseil de l'Air l'année suivante et aida à établir les bases aériennes de Morley et de High River, en Alberta. Il fut envoyé outre-mer en mars 1925 pour servir comme officier de liaison de l'ARC auprès de l'*Air Ministry*, avant de s'inscrire au *RAF Staff College*. Après avoir commandé pendant cinq ans le camp Borden, il retourna en Angleterre en 1932 et suivit le cours du *Imperial Defence College*. Croil succéda à G.O. Johnson en tant qu'officier d'aviation supérieur en 1934, et devint, en 1938, le premier chef de l'état-major de l'Air, au grade de vice-maréchal de l'Air. L'attitude timide et réservée de Croil faisait un contraste frappant avec celle de Lloyd Breadner, qui agit comme directeur par intérim de 1928 à 1932 et succéda à Croil comme chef de l'état-major de l'Air en mai 1940. Breadner, lui aussi ancien pilote du *Royal Naval Air Service*, était un homme carré, chaleureux et exubérant qui dirigea plus tard, pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'expansion de l'ARC en l'une des aviations militaires les plus importantes au monde. Engagé par le Conseil de l'Air en 1922, à titre d'examinateur de brevets et certificats, Breadner commandait le centre d'entraînement de l'ARC au camp Borden quand celle-ci vit officiellement le jour le 1er avril 1924.

La question du statut de l'ARC était finalement réglée, mais son rôle futur restait à déterminer. Le Conseil de l'Air avait jugé à la fois prudent et utile de considérer la puissance aérienne dans son sens le plus large, concentrant ses efforts sur la création d'une base civile solide, tout en accordant une priorité secondaire à l'aviation militaire. La réorganisation avait maintenant éliminé la Direction des opérations civiles, auparavant favorisée, ne laissant qu'une aviation militaire réduite au strict minimum, dont les fonctions réelles n'étaient aucunement définies de façon claire. Une directive, rédigée au moment de l'entrée en vigueur officielle de l'ARC en 1924, confia à celle-ci trois tâches: poursuivre l'entraînement aérien, maintenir un noyau autour duquel pourrait se développer une aviation militaire au cas où le besoin s'en ferait sentir, et exécuter des opérations aériennes pour d'autres ministères.[144] Le mandat était assez étendu pour garantir que ce seraient les événements, et non une doctrine étroitement préconçue, qui décideraient de l'avenir de l'ARC.

2
L'ARC et l'aviation civile

Il fallut attendre 1924 pour que le mouvement national diffus qu'était l'aviation militaire se transformât en un petit service militaire permanent. Bien qu'elle émergeât de la réorganisation comme l'unique organisme fédéral responsable de l'aviation, son rôle était nullement évident. En tant qu'aviation militaire, elle accueillit le legs des aviateurs canadiens qui avaient combattu lors de la Première Guerre mondiale. Elle hérita aussi de la responsabilité qui incombait au Conseil de l'Air de superviser et de diriger tout le secteur de l'aviation civile canadienne. Relativement simple les premières années, cette tâche devint de plus en plus difficile au fur et à mesure que le secteur civil se développa et que les vols de brousse furent supplantés par l'établissement d'une voie aérienne reliant les centres de population du Canada. Au cours de ses dix premières années d'existence, l'ARC s'efforça, avec un succès relatif seulement, de trouver un équilibre approprié entre les exigences parfois compatibles mais souvent antagonistes de l'aviation civile et de l'aviation militaire. C'était un objectif difficile à atteindre, et les relations entre ces deux secteurs ne furent pas toujours faciles.

Lorsque l'ARC assuma la responsabilité de l'aviation, le Conseil de l'Air avait pris un certain nombre de décisions fondamentales concernant son développement. Au début,il y avait eu des désaccords entre les membres du Conseil quant à la direction que pourrait prendre l'aviation civile canadienne. Robert Leckie et le colonel O.M. Biggar s'intéressèrent pendant un certain temps à la possibilité d'utiliser des avions terrestres pour transporter du courrier entre les grands centres de population. Biggar était certain que le transport du courrier par avion serait un jour une réalité et qu'il incombait au Conseil de l'Air "d'étudier et d'examiner des propositions et d'en rendre compte", mais l'idée était prématurée. Le ministère des Postes décida de ne pas fournir un service qui ne promettait que d'améliorer de façon minime son service ferroviaire existant. J.A. Wilson plaida en faveur des vols de brousse, et dès la première réunion du Conseil, en juin 1919, insista pour que l'on s'engage directement à attirer l'attention "pour l'avenir immédiat, sur la question de la fourniture de services aériens le long des voies d'eau naturelles du Canada au moyen d'hydravions."[1]

Plus tôt cette année-là, le major C.C. MacLaurin avait déjà proposé la tenue d'une expérience de levés forestiers à l'Association pour la protection de la

rivière Saint-Maurice, qui contrôlait la plus importante concession forestière de la province de Québec. Wilson organisa le prêt de deux des hydravions à coque Curtiss HS2L dont le ministère du Service naval disposait à Dartmouth, et l'Association engagea un ancien pilote du RNAS, Stuart Graham. Celui-ci fit l'essai du premier appareil le 2 juin, et, trois jours plus tard, tachymètre et indicateur de vitesse hors d'usage, il décolla du port de Halifax face à un vent léger. L'accompagnaient son épouse agissant comme navigateur et un mécanicien, Bill Kahre. Portant une paire de "knickers" de treillis, des bandes molletières et un pardessus, Mme Graham transmettait à l'aide d'une corde et d'une poulie les informations cartographiques à son mari qui tenait les commandes. Leur équipée les mena à Saint-Jean, au Lac Témiscouata, à Trois-Rivières et, en remontant la vallée de la rivière Saint-Maurice, jusqu'au Lac-à-laTortue. Assurant eux-mêmes l'entretien de leur appareil, utilisant une essence de qualité inférieure et luttant en permanence contre le mauvais temps, ils couvrirent, au cours de ce vol mémorable de trois jours, 1 040 km en près de dix heures de vol.

Même si Graham arriva après la période des incendies du printemps, il passa un été très occupé, repérant des incendies, effectuant des levés forestiers, prenant des photographies aériennes et amenant des responsables de compagnies et de l'État au-dessus de vastes régions éloignées. Le directeur de l'Association forestière fut extrêmement impressionné, découvrant qu'il était capable, du haut des airs, de faire rapidement et avec précision des croquis de peuplements. Ellwood Wilson estima qu'un agent forestier pouvait se faire une idée plus juste d'un territoire de 130 km carrés en deux heures de vol qu'en deux semaines de déplacements au sol. Il découvrit que les photographies aériennes permettaient de dresser la carte de 500 km carrés par jour, alors qu'une équipe de deux hommes, utilisant la technique des levés à la planchette, ne pouvait couvrir que le quart de cette surface en un mois. Wilson devint un partisan enthousiaste des opérations aériennes, et le rapport qu'il publia sur cette expérience, dans la revue britannique *The Aeroplane*, influença sans aucun doute d'autres personnes.[2]

Le succès des levés forestiers donna une preuve tangible de la valeur d'utiliser l'avion dans les régions éloignées, ainsi que de l'utilité potentielle d'opérations civiles semblables. Au printemps de 1919, le Conseil de l'Air donna mission à MacLaurin et à trois autres officiers, le major A.G. Lincoln et les capitaines J.W. Hobbs et G.O. Johnson, de procéder à une étude pan-canadienne en vue de déterminer, "quels services publics l'aviation pourrait fournir de façon plus efficace et, dans le sens le plus étendu, de façon plus économique que par les méthodes existantes". Chacun des quatre hommes choisit une région géographique distincte et, au début de la nouvelle année, ils se réunirent à Ottawa pour faire rapport au Conseil. Ils recommandèrent, et cela n'a rien d'étonnant, que "les régions les plus désertes et les moins explorées du Canada étaient les plus favorables pour le début des opérations."[3] La semaine suivante, le Conseil convoqua une réunion de responsables des ministères s'occupant de l'exploitation des ressources naturelles, dans le but d'étudier comment utiliser les avions dans le cadre de leur travail. Au même moment, la nouvelle Direction des opérations aériennes (DOA) trouva des emplacements appropriés où établir une

base aérienne à Dartmouth, à Roberval au Lac Saint-Jean, à Ottawa, à Morley dans les contreforts des Rocheuses en Alberta, et à Vancouver. On ajouta plus tard des bases auxiliaires à Haileybury et Sioux Lookout, deux collectivités situées dans la partie ontarienne, rude et peu peuplée, du bouclier canadien. De ces débuts simples, qui se déroulèrent au cours de l'hiver 1919-1920, naquit un programme sans cesse croissant d'opérations aériennes civiles gouvernementales dans la brousse canadienne – un programme qui allait retenir l'attention du Conseil de l'Air, puis de l'ARC, pendant la décennie qui suivit.

Malgré les retards que l'on éprouva à faire parvenir des avions du camp Borden à leurs bases sur le terrain, la DOA fit, durant la saison de 1920, près de quatre cents vols sur plus de 53 000 km, exécutant quantité de tâches. Dartmouth servait principalement à monter et à réparer des hydravions. De là, deux HS2L furent expédiés à Roberval, où ils furent utilisés pour des patrouilles forestières, des missions de reconnaissance, des levés photographiques et d'autres tâches. Des avions basés à Ottawa furent envoyés à Haileybury, transportant des membres de la Direction d'entomologie du ministère de l'Agriculture chargés d'examiner une vaste étendue de forêt ravagée par la tordeuse des bourgeons d'épinette. Décollant d'une piste d'atterrissage rudimentaire située à Morley, des appareils DH4 et Avro patrouillèrent la réserve forestière des Rocheuses. Ces patrouilles convainquirent la Direction fédérale des forêts d'éviter de construire un système de surveillance au sol et de recourir plutôt à un système de patrouilles aériennes. Après avoir acquis des installations à Jericho Beach (Vancouver), le Conseil de l'Air affecta un HS2L durant tout l'automne à diverses tâches (surveillance des forêts et des pêches, levés et transport) pour le compte des gouvernements fédéral et provincial.

Un vol transcanadien, dans lequel le Corps d'aviation du Canada allait jouer un rôle de premier plan, devait amener à leur point culminant les activités de la saison. Il y avait, il est vrai, des risques d'échec, mais, aux yeux des aviateurs de l'époque, il valait la peine de les courir pour prouver que le transport aérien transcontinental était réalisable. Cette aventure offrait en outre la possibilité de démontrer les capacités des appareils et des équipages, surtout aux entreprises commerciales: il y avait de bonnes raisons d'espérer que son succès inciterait le public à appuyer l'aviation, qui était encore à ses premiers battements d'ailes.

La Direction des opérations aériennes du Conseil de l'Air effectuerait l'étape Halifax-Winnipeg par hydravion à coque ou à flotteurs, et le Corps d'aviation canadien se chargerait de l'étape Winnipeg-Vancouver avec des avions terrestres DH9A. Le lieutenant-colonel Robert Leckie décolla donc du port de Halifax le 7 octobre 1920, mais les vents secouèrent si violemment son Fairey que le capot du moteur se défit près de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Dans l'hydravion à coque HS2L qu'on lui expédia de Halifax pour remplacer son premier appareil, il dut lutter contre des pluies torrentielles tout le temps que dura le voyage jusqu'à Ottawa. L'étape jusqu'à Winnipeg fut moins mouvementée, à part des problèmes de brouillard et de radiateur à Kenora, et Leckie arriva finalement à Selkirk, au Manitoba, à quelques milles de sa destination, le 11 octobre au matin.

Deux officiers du CAC, le capitaine d'aviation J.B. Home-Hay et le

commodore de l'Air A.K. Tylee entamèrent la seconde partie du vol quelques heures avant l'arrivée de Leckie. Forcé d'atterrir à Régina à cause d'une panne de moteur, Tylee dut prendre un appareil de remplacement qui lui fut amené de Moose Jaw par le capitaine d'aviation C.W. Cudemore pour poursuivre jusqu'à Calgary. Ils y furent rejoints par le capitaine d'aviation J.A. Thompson, aux commandes d'un autre DH9A, et les deux appareils franchirent les Rocheuses le 13 octobre, de nouveau après une période de mauvais temps. Des orages les obligèrent à se poser à Revelstoke, en Colombie-Britannique, et ils durent attendre jusqu'au 15 octobre avant de pouvoir repartir. De nouveau retardés pendant deux jours à Merritt, en Colombie-Britannique, à cause des conditions météorologiques, ils n'arrivèrent finalement que le 17 à Vancouver, soit 247 heures après que Leckie eut quitté Halifax. On était loin du succès escompté, et l'expérience apprit que, pour l'avenir prévisible, c'étaient les conditions météorologiques qui détermineraient quand les avions prendraient l'air. Même par beau temps, les vols transcontinentaux ne seraient possibles qu'à condition de disposer d'une organisation au sol efficace, ainsi que d'installations étendues de maintenance et de réparation.[4]

La saison 1920 fut une période novatrice, conçue avant tout pour démontrer les possibilités de l'aviation dans un pays immense, changeant et non développé. Les premières années, le Conseil de l'Air s'occupa principalement de commercialisation et de relations publiques, c'est-à-dire persuader les utilisateurs potentiels des divers emplois pratiques des avions. Comme cela ne pouvait être fait qu'en exécutant des opérations véritables, le Conseil accepta presque toute mission qui pouvait donner des résultats tangibles. A la fin de novembre 1920, il convoqua une deuxième conférence interministérielle pour évaluer les résultats de la saison et dresser des plans pour l'année suivante. A en juger par le nombre de participants, l'aviation suscitait de plus en plus d'intérêt. Le ministère de l'Intérieur était représenté par l'Arpenteur général, le Commissaire des parcs nationaux et les surintendants de la Direction des ressources naturelles, des Levés géodésiques du Canada et des Levés forestiers et topographiques. La Commission de la conservation envoya son président adjoint et son agent forestier en chef; le ministère de l'Agriculture, l'entomologiste fédéral; le ministère de la Marine et des Pêcheries, le surintendant des Pêcheries; et le ministère des Affaires indiennes, l'inspecteur des organismes indiens. Le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada et le sous-ministre des Mines étaient également présents. Tous ces participants discutèrent d'une vaste gamme de sujets, ce qui permit au Conseil de l'Air de préparer un programme d'opérations aériennes varié et ambitieux pour la saison 1921.[5]

Les opérations réalisées en 1921 et en 1922 ajoutèrent à celles qui avaient été entamées le premier été. D'Ottawa, des vols photographiques furent menés au-dessus de London (Ontario), du Canal Welland et du réseau fluvial du Saint-Laurent. Peu de vols furent effectués à Dartmouth, mais on poursuivit les patrouilles forestières à Roberval. On ouvrit, en 1921, une nouvelle base pour les patrouilles forestières à Victoria Beach sur le lac Winnipeg. L'année suivante, on ouvrit des bases auxiliaires plus au nord, à Le Pas et à Norway House. En Alberta, la base initiale de Morley fut transférée à High River à cause des conditions de vol traîtresses et agitées. Les opérations menées à partir de

Vancouver comprirent des expériences d'éradication des moustiques pour le compte du ministère de l'Agriculture et des patrouilles de lutte contre la contrebande pour le compte du ministère des Douanes et de l'Accise.[6]

A la fin de la saison de 1922, les opérations du Conseil de l'Air étaient considérablement étendues, et l'on avait fermement commencé à développer l'aviation de façon plus générale. Le gouvernement de l'Ontario avait mis sur pied son propre service aérien et des sociétés privées s'étaient implantées, comme la "*Laurentide Air Service*" et la "*Dominion Aerial Explorations Company*" qui effectuèrent des travaux à contrat pour le gouvernement du Québec. Lors de la conférence interministérielle annuelle, on recevait plus de demandes de services aériens qu'il n'était possible d'accepter. Les engagements permanents en matière de patrouilles forestières et de photographie aérienne forgèrent des liens étroits entre le Conseil de l'Air et son principal client, le ministère de l'Intérieur.

Le programme naissant d'opérations civiles du Conseil de l'Air devint quelque peu incertain lorsque le ministère de la Défense nationale prit la direction de l'aviation gouvernementale. Comme nous l'avons vu au premier chapitre, l'impulsion première du major-général J.H. MacBrien avait été de modifier complètement la relation établie par le Conseil de l'Air entre les secteurs civils et militaires et de créer une aviation strictement militaire. Les plaintes qu'il avait entendues d'officiers non permanents du CAC lors de la conférence tenue au camp Borden en 1921, avaient sans nul doute renforcé l'opinion qu'il avait que l'effectif de l'aviation devait être composé d'officiers de carrière. A la fin de la saison 1922, il ordonna donc que l'on fermât les bases du Conseil de l'Air et qu'on les remplaçât par quatre bases d'entraînement des forces aériennes à Vancouver, à Winnipeg, au camp Borden et à Dartmouth.

Bien que MacBrien et l'état-major de la Milice eussent peut-être préféré donner la priorité au développement du secteur militaire plutôt qu'à celui du secteur civil, ils ne purent éviter de jouer un rôle actif dans ce dernier secteur. Le ministère de la Défense nationale avait assumé les pouvoirs statutaires initialement assignés au Conseil de l'Air, soit la réglementation et le contrôle de tous les aspects de l'aviation canadienne, et était donc tenu de fournir les moyens nécessaires pour l'administrer. Le vice-maréchal de l'Air Willoughby Gwatkin, l'inspecteur général sortant du CAC, avait tenté de conserver un élément de l'ancienne relation en proposant qu'une branche civile relevât directement soit du sous-ministre soit de MacBrien, plutôt que du directeur de l'aviation militaire, dans le but de maintenir une distinction nette entre les secteurs militaire et civil.[7] MacBrien rejeta la proposition et préféra faire du principal responsable civil, J.A. Wilson, l'un des trois directeurs adjoints de l'aviation. Cette solution plut le moins à Wilson. Il fut d'abord si découragé qu'il se mit à la recherche d'un autre emploi, mais au bout de quelques mois, il pensa avoir décelé un changement d'attitude. "Le général MacBrien et son état-major s'intéressent vivement au service aérien, et je suis sûr qu'à long terme, les choses vont très bien s'arranger. J'espère, toutefois, qu'ils n'insisteront pas pour qu'il y ait trop de routine et de discipline militaires dans les bases, car cela gâchera certainement l'utilité pratique du service."[8]

Comme le gouvernement était déterminé à créer une aviation militaire

régulière, Gwatkin et Wilson insistèrent auprès de MacBrien pour qu'il préserve le programme de vols civils du Conseil de l'Air. Sa réaction les encouragea. Si préoccupé qu'il fût par le secteur militaire, MacBrien n'était pas opposé aux opérations aériennes civiles qui, concéda-t-il aisément, constituent "un excellent entraînement pour les opérations militaires".[9] En avril 1922, il demanda au lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon, directeur par intérim des opérations aériennes, d'esquisser un aperçu des mesures qui seraient nécessaires pour que le ministère poursuive des opérations civiles à partir des bases d'entraînement proposées pour le CAC. MacBrien et son adjoint, le brigadier A.G.L. McNaughton, prenaient de plus en plus conscience des avantages potentiels d'un rôle actif dans le secteur civil. McNaughton, en particulier, était un ardent défenseur de l'utilisation de spécialistes du secteur militaire dans des activités civiles productives. Il affecta des ingénieurs à des tâches civiles, par exemple, et envoya des opérateurs faire fonctionner des liaisons radio à distance dans tout le Nord. Les aviateurs pouvaient accomplir des tâches encore plus variées, améliorant du même coup, à peu de frais supplémentaires, la visibilité et la présence publique d'un effectif militaire à peine toléré.[10]

MacBrien et McNaughton durent aussi écouter attentivement le débat qui se déroula au Parlement au sujet des rôles futurs du CAC quand le ministre, George Graham, présenta en mai ses prévisions budgétaires relatives à l'aviation. Bien que le gouvernement n'eût pas d'opinion précise sur le développement des services aériens, le débat montra clairement que les députés s'intéressaient davantage aux aspects civils qu'aux aspects militaires de l'aviation. "En quoi l'aviation civile consiste-t-elle?" voulurent savoir les membres de l'Opposition.[11] Et de quelle façon, demandèrent-ils, serait-elle touchée par la réorganisation en cours? La réponse du ministre fut peu révélatrice. Le principe qui le guidait, souligna-t-il, était celui de la réduction des dépenses. Graham essaya de persuader la Chambre des communes que le plafond budgétaire de 1 million de dollars, qui représentait une réduction de 60 p.c. par rapport à l'année précédente, permettrait au CAC de poursuivre sur la même échelle les opérations civiles du Conseil de l'Air, et ce, en imputant aux utilisateurs le coût total des vols effectués pour leur compte.

L'Opposition comprit l'intention qu'avait Graham de restreindre les dépenses, mais elle douta que sa méthode fût rien de plus qu'un tour de passe-passe. Le budget de la défense serait peut-être légèrement réduit, mais les coûts généraux de l'aviation demeureraient les mêmes, leurs détails simplement enfouis dans d'autres comptes du ministère. Le gouvernement désirait simplement "un moyen de les camoufler, de les dissimuler".[12]

Le débat parlementaire révéla plus que les habitudes comptables de Graham. Il établit la primauté des opérations civiles sur les opérations militaires, même si les premières seraient désormais exécutées par des aviateurs en uniforme. Un seul membre de l'Opposition s'enquit du désintérêt apparent pour le secteur militaire. "Pourquoi faudrait-il considérer que des hommes qui agissent comme gardes-incendies dans tout le pays fassent partie des forces de défense du pays?", demanda Donald Sutherland, futur ministre de la Défense, alors que "dans les combats de l'avenir, l'aviation militaire va occuper une place bien plus

importante que celle qu'elle a jamais tenue dans le passé". Graham remercia Sutherland de son intervention "parce que mon principal problème au cours des deux dernières années se situait dans la direction opposée. La majorité des gens se plaignaient que je militarisais tout et que je ne laissais aucune force civile." Il nia, toutefois, que le fait de se concentrer sur les opérations civiles entraverait le développement d'une capacité militaire. Faisant écho à MacBrien, il souligna les avantages d'une relation étroite et continue entre les secteurs civil et militaire: "le travail qu'ils exécutent dans l'aviation civile vise des fins civiles, mais cela leur donne probablement le meilleur entraînement qu'ils puissent avoir. Ils s'entraînent en fait à des fins de défense dans le travail qu'ils exécutent présentement. Par exemple, survoler les forêts, photographier le sol, c'est exactement ce qu'ils feraient sur un champ de bataille. Bien que l'aviation civile doive se poursuivre, la plus grande partie du travail sera accomplie par des membres de la Force aérienne civile, qui obtiendront de cette façon le meilleur entraînement possible."[13]

Les pilotes du temps de la guerre arrivant à l'âge de l'inactivité, l'ARC dépendrait de l'aviation civile pour ses pilotes de réserve. Mais il n'y avait au pays aucune école d'instruction organisée pour les entraîner.

La voie qui offrait le moins de résistance politique semblait être de garder les mêmes pilotes dans les mêmes avions, pour exécuter les mêmes tâches civiles qu'auparavant, même si maintenant les aviateurs étaient en uniforme. Le Conseil de l'Air avait auparavant employé les pilotes en qualité de civils, même s'ils détenaient une commission du CAC. Le nouvel arrangement signifiait que les aviateurs seraient maintenant des officiers de l'aviation à plein temps, qui passeraient leurs mois d'été à effectuer des opérations aériennes civiles. Les fins et les moyens étaient juxtaposés. Plutôt que de faire entraîner des pilotes par l'aviation militaire pour accomplir des opérations civiles, on se servirait maintenant d'opérations civiles pour entraîner les pilotes à remplir leur rôle militaire ultime. Cette façon de faire reçut aussi la bénédiction du gouvernement britannique lors de la Conférence impériale de 1923. L'*Air Ministry* fit comprendre au premier ministre canadien qu'"il était préférable qu'une aviation militaire exécute les vols civils pour le gouvernement, plutôt que de s'attendre à ce qu'une entité civile quelconque joue un rôle militaire quand le besoin s'en ferait sentir".[14]

Malgré leur statut modifié, le sort des secteurs militaire et civil continua d'être étroitement lié. L'aviation militaire n'hérita pas seulement du programme d'opérations civiles du Conseil de l'Air, mais aussi de ses problèmes, qui surgirent bientôt en grand nombre. Les efforts qu'avait déployés le Conseil pour persuader les responsables du gouvernement des avantages potentiels de l'aviation avaient été par trop fructueux. Les demandes de fourniture de services variés proliféraient et l'état-major de l'Air découvrit qu'au lieu d'avoir à faire des cajoleries aux bureaucrates pour utiliser les avions, il lui fallait trancher entre des demandes concurrentes et tout aussi justifiables pour l'obtention de services plus nombreux et de meilleure qualité.

En démontrant les divers services que pouvait rendre l'aviation, le Conseil de l'Air avait délibérément choisi de consacrer directement aux opérations la très

grande part de ses ressources. En 1923, il avait tout dépensé, à cette fin, sauf 160 000 $, soit environ 3 p.c. des 5 000 000 $ consacrés à l'aviation depuis la guerre.[15] La dépendance du Conseil à l'égard des avions datant de la Première Guerre mondiale dont on lui avait fait cadeau, et qui lui avaient permis de retarder des dépenses en capital, signifiait que l'aviation militaire prit livraison d'une flotte d'appareils se détériorant rapidement et sur lesquels on ne pouvait plus compter pour fournir un service sûr quand le besoin s'en faisait sentir. Le problème était aggravé par le fait que les mécaniciens du Conseil avaient été employés en qualité de civils, à des taux de rémunération de civils, et n'étaient "pas disposés à s'enrôler dans l'armée en qualité de simples soldats touchant une maigre solde."[16] La plupart des mécaniciens du Conseil démissionnèrent donc quand son effectif civil fut aboli et l'aviation militaire se retrouva avec trop peu d'équipes au sol pour entretenir de façon appropriée les appareils qui restaient. Conjuguées avec "des limites financières, des conditions météorologiques défavorables et l'incertitude imputable à la réorganisation du service",[17] ces difficultés perturbèrent sérieusement la saison de vol 1923, provoquant le mécontentement d'un certain nombre de responsables civils. Les ministères qui avaient planifié leurs programmes d'activités sur le terrain en supposant que des avions seraient disponibles durent rapidement improviser des plans de rechange. Pour la première saison d'opérations, l'aviation militaire ne faisait pas un bon départ.

En novembre 1923, le lieutenant-colonel d'aviation Gordon, qui exerçait maintenant les fonctions de directeur par intérim, tint une réunion avec les membres du comité interministériel pour examiner les résultats de la saison. Son but était de faire comprendre aux membres du Comité la nécessité de disposer d'une politique systématique d'acquisition d'immobilisations. À cette époque, le gouvernement avait abandonné son intention première de répartir les prévisions budgétaires relatives à l'aviation entre les ministères, décidant plutôt de les réunir en un crédit au titre de l'aviation militaire. Le coût réel des opérations aériennes civiles demeura donc enfoui dans un budget militaire politiquement impopulaire. Chaque ministère civil informait simplement le CAC de ses besoins pour l'année suivante et le CAC préparait alors ses prévisions budgétaires et tentait de déployer ses ressources décroissantes pour répondre à ces besoins. Gordon souligna que l'ARC avait grand besoin d'un dépôt d'entreposage et de distribution, d'une nouvelle base d'entraînement, d'installations de maintenance et de logements améliorés sur le terrain et, avant tout, de nouveaux avions. Ces besoins à long terme devraient être satisfaits au cours d'une période de plusieurs années. Gordon demanda aux représentants des ministères de prévoir les heures de vol dont ils pourraient avoir besoin. Le CAC déterminerait les opérations qui pourraient être exécutées avec l'équipement disponible et calculerait les ressources supplémentaires dont il aurait besoin pour le reste. "Un dossier complet, présentant les coûts applicables sera alors soumis aux instances supérieures et il appartiendra alors au gouverneur en conseil de décider quels vols seront exécutés, et quels vols ne le seront pas." Il était peu probable, dit-il, que le ministère de la Défense nationale soit capable de réunir de lui-même des fonds suffisants. "Nous ne pouvons, de notre propre initiative,

obtenir les crédits nécessaires pour les opérations... la majeure partie de nos vols est effectuée pour d'autres ministères; nous vous demandons donc de nous aider à obtenir les crédits nécessaires."[18]

De façon plus précise, Gordon suggéra que les ministres auraient intérêt à appuyer les prévisions budgétaires relatives à l'aviation quand elles étaient étudiées par le Cabinet. Comme il le fit remarquer, "lorsque le ministre en conseil dit: "nous allons supprimer 100 000 $ du Service aérien" le ministre de l'Intérieur, par exemple, n'est peut-être pas conscient que la coupure est faite dans son propre budget."[19] La demande de Borden semble n'avoir rien d'exceptionnel, mais plusieurs membres du Comité, peut-être encore mécontents de l'expérience de l'été précédent, s'y objectèrent. Ils ne virent aucun intérêt à estimer leurs besoins en services aériens en supposant que les appareils nécessaires seraient disponibles. Ils se préoccupaient de ce qui se passerait l'année suivante, non à long terme. Les responsables voulaient que Gordon leur garantisse d'abord un nombre précis d'heures de vol; autrement, ils prendraient d'autres dispositions pour leurs levés, leurs patrouilles contre les incendies et leurs expériences scientifiques. Comme l'indiqua un représentant, "nous devons organiser notre travail en fonction d'une quelque autre forme de protection [forestière], et nous ne pouvons attendre jusqu'au printemps prochain pour le faire. C'est maintenant que nous devons savoir quoi faire de l'une ou l'autre façon".[20] Cette incertitude créa une impasse difficile, qui ne fut jamais tout à fait résolue. L'aviation militaire ne pouvait améliorer son service imparfait sans les fonds requis pour un programme d'achat d'avions, et elle ne pouvait obtenir des fonds suffisants sans améliorer réellement son service.

On continua de formuler des plaintes au sujet des interruptions et de l'irrégularité du service durant les quelques dernières années qui suivirent, pendant que l'ARC tentait d'obtenir les appareils dont elle avait besoin. En 1926, le Parlement fut perturbé quand, durant l'été, une administration conservatrice éphémère remplaça temporairement le gouvernement libéral minoritaire. Au mois de septembre, de nouvelles élections ramenèrent les Libéraux au pouvoir. Dans la confusion politique qui en résulta, les retards que subit l'approbation des prévisions budgétaires menacèrent de couper les fonds prévus pour les opérations civiles. L'ARC se résignait à cette situation et faisait peu d'efforts pour protéger son budget. Cependant, les ministères civils dont le travail dépendait de l'aviation luttèrent avec succès pour que les fonds soient restitués. Ayant pris l'initiative de garantir le financement de leurs opérations civiles, ils entreprirent alors d'acquérir un droit de regard sur le programme aérien.

Le Comité des opérations aériennes civiles, créé en mai 1926 pour rationaliser la planification et la conduite des opérations aériennes, fut le résultat de ces efforts. Présidé par le colonel O.M. Biggar, ancien vice-président du Conseil de l'Air, ce Comité comprenait le directeur et le secrétaire de l'ARC, trois représentants du ministère de l'Intérieur, le directeur des Forêts, l'ingénieur en chef des Levés aériens, et le directeur-adjoint des Levés topographiques. Le Comité fournissait au ministère de l'Intérieur un moyen d'exercer un certain contrôle sur les dépenses faites par l'ARC au titre des opérations civiles. Son

mandat consistait à "recommander les méthodes et l'organisation nécessaire à l'exécution de toutes les opérations aériennes civiles; présenter un programme triennal sur les opérations civiles, comprenant les détails nécessaires quant à la répartition des bases, des avions, etc.; analyser de temps à autre les dépenses faites dans le cadre de l'application de ce programme, ainsi que les progrès accomplis; visiter s'il y a lieu, les diverses bases afin d'étudier les besoins dans le but d'améliorer les opérations aériennes et de faire face aux circonstances imprévues, et présenter chaque année un rapport sur les progrès réalisés."[21] Le Comité Biggar se réunit fréquemment au cours de la première année, mais son mandat fut abrégé. Il fut dépassé par des événements qui firent surgir des questions plus étendues concernant les relations entre l'ARC et le secteur privé de l'aviation.

Avant le milieu des années 1920, il y avait eu trop peu de vols civils pour susciter des préoccupations, quoiqu'il y eût une brève poussée d'activité, juste après la guerre, quand des stocks de Curtiss Jennies datant de la guerre furent mis en vente. Un certain nombre d'audacieux firent faire à leurs machines décrépites des acrobaties dans le ciel canadien jusqu'à ce qu'elles s'écrasent au sol ou s'usent complètement, mais de telles entreprises n'avaient aucun avenir commercial. Les deux plus célèbres détenteurs canadiens de la Croix de Victoria, W.A. Bishop et W.G. Barker, persuadèrent quelques hommes d'affaires torontois et montréalais de financer une entreprise de transport de passagers entre la ville de Toronto et le district des lacs de Muskoka. Les deux grandes choses que l'on retint de la Bishop-Barker Company, c'est que ce fut un échec commercial et une expérience très amusante."[22] Les rares entreprises privées qui réussirent furent celles qui se chargèrent des expériences de vols de brousse que le Conseil de l'Air avait été le premier à tenter dans le domaine de la photographie aérienne.

Le Conseil de l'Air avait formulé, au début de 1921, une politique concernant le secteur privé. Celle-ci avait été provoquée par des propositions relatives à l'établissement d'une liaison aérienne dans la vallée de la rivière Mackenzie. Le Conseil annula ses propres plans ambitieux concernant la fourniture d'un service aérien régulier dans la région, et approuva la demande. Son attitude envers les vols commerciaux était prudente mais non restrictive. Il fallait contenir les "entreprises insensées" pour protéger l'intérêt public, appliquer le règlement afin de limiter les accidents et mettre librement à la disposition des intérêts légitimes les connaissances techniques du Conseil. Ce dernier décida également de ne pas offrir de subventions publiques, pratique qu'avaient adoptée de nombreux pays. Il ne construirait pas non plus d'aérogares car "cela aurait pour effet de rendre vains les efforts locaux, et ainsi d'entraver plutôt que de favoriser le développement général [de ce secteur]."[23] Le Conseil, en somme, détermina de limiter sa participation directe sur le marché de l'aviation, laissant à l'entreprise privée le soin de développer ce marché. L'ARC hérita de cette attitude de laissez-faire.

Compte tenu de l'importance des investissements privés dont l'aviation avait besoin, le Conseil de l'Air s'était tourné du côté "des sociétés ferroviaires et de navigation existantes", mais celles-ci avaient manifesté peu de "désir d'établir

leurs propres services."[24] La société des chemins de fer Canadien Pacifique obtint un amendement à sa charte lui permettant d'exploiter des services aériens nationaux et internationaux, mais refusa d'exercer cette option pendant de nombreuses années.[25] Au milieu des années 1920, on ne comptait au Canada que quatorze compagnies d'aviation, ne disposant que de quarante-quatre appareils immatriculés. Pour la plupart des Canadiens, le monde de l'aviation était peu familier et conservait son cachet romantique. Les avions canadiens étaient aussi rares que les bisons des prairies.

En une dizaine d'années cependant, le visage de l'aviation canadienne se transforma au point de n'être plus reconnaissable. Une série de vols spectaculaires – la traversée de l'Atlantique par Charles Lindbergh en 1927 fut seulement le plus dramatique – excita l'imagination du public. Au Canada, les vols de brousse ouvrirent la voie de l'expansion. En vue d'exploiter des découvertes minières prometteuses à Red Lake, en Ontario, les compagnies minières louèrent des avions pour transporter hommes et équipement à cet endroit éloigné avant que la terre ne gèle, à l'automne 1925. Ce début expérimental provoqua l'accroissement des vols de brousse canadiens, qui, depuis, sont devenus légendaires. Tous les secteurs de l'aviation prospérèrent. Les statistiques ne mettent en lumière qu'une partie du tableau. Entre 1926 et 1930, le nombre de sociétés qui exploitaient des avions au Canada atteignit la centaine, tandis que le nombre d'avions civils immatriculés s'éleva à 527. Les distances parcourues et le nombre de passagers transportés se multiplièrent presque par vingt. D'une manière significative, l'expansion toucha surtout les avions terrestres plutôt que les hydravions. En 1926, sur les 44 appareils immatriculés, on ne comptait que 15 avions terrestres. Quatre années plus tard, leur nombre était de 318 sur 527. On étendit les installations au sol pour suivre cette expansion et le nombre d'aéroports agréés passa de 4 à 31. Avec trente-huit autres aérodromes intermédiaires éclairés, ces derniers fournirent une base importante pour le développement d'un réseau de transport aérien national, comportant d'importantes répercussions et d'importants avantages, tant sur le plan civil que militaire.[26]

Il était naturel que le rythme d'expansion aussi rapide fasse surgir des questions très fondamentales sur les relations entre l'aviation civile et l'aviation militaire. De nouvelles sociétés, la plupart ne possédant qu'un ou deux avions, commencèrent activement à chercher des contrats de transport et autres genres d'opérations. Dans le meilleur des cas, les vols de brousse étaient précaires: les coûts initiaux des immobilisations étaient élevés, les conditions de vol étaient imprévisibles, et la saison de travail était courte. Les entreprises de petite envergure avaient besoin de travaux effectués à contrat, commandés notamment par des ministères du gouvernement, simplement pour survivre. Il est compréhensible que les petites sociétés commerciales en vinrent à considérer l'ARC comme un concurrent déloyal, détenant un monopole sur les vols de brousse effectués pour le compte de ministères civils. On commença alors à poser la question suivante: un service militaire a-t-il un rôle quelconque à jouer dans l'aviation civile?

D.R. MacLaren, un as de la Première Guerre mondiale qui, par ses exploits,

avait obtenu de nombreuses décorations, et le fondateur, avec un seul appareil, de la société *Pacific Airways*, éleva une forte protestation contre la situation au printemps 1926. Il envoya son mémoire intitulé "*Development and Control of Civil Aviation in Canada*" (Développement et contrôle de l'aviation civile au Canada) au ministre des Travaux Publics, qui le transmit à son collègue, le ministre de la Défense nationale. MacLaren se plaignit que l'ARC était en train "d'étrangler" l'évolution naturelle de l'aviation privée au Canada et mit en doute la légitimité de l'exécution par l'ARC d'opérations gouvernementales civiles, lorsque celles-ci dépassaient le stade expérimental. Une fois que la valeur d'opérations particulières avait été démontrée, soutint-il, l'ARC devait céder la place à d'autres. Sans autre participation de l'ARC, les ministères fédéraux seraient tenus de confier leurs travaux à contrat à des sociétés privées. Cela fournirait les engagements financiers stables dont elles avaient besoin pour survivre. En plus de réaliser des expériences, l'ARC pouvait aider le secteur privé en entraînant des civils durant les mois d'hiver, en améliorant de façon générale les normes de vol et en fournissant des emplois rémunérés aux pilotes pendant que les sociétés qui les employaient étaient incapables de fonctionner. En retour, les pilotes pourraient être enrôlés comme réservistes, base sur laquelle pourrait être bâtie une arme aérienne militaire efficace.[27]

Le mémoire de MacLaren remonta toute la voie hiérarchique du ministère de la Défense nationale, jusqu'à ce qu'il atteigne J.A. Wilson, qui vit cette affaire d'un bon oeil. Les vues de MacLaren faisaient écho, dans des termes presque identiques, à celles que Wilson faisait valoir depuis 1919. Wilson renvoya le directeur de l'ARC, le colonel d'aviation J.S. Scott, à un document similaire sur le sujet, qu'il avait rédigé deux mois plus tôt et dans lequel il recommandait de séparer le crédit annuel accordé au titre de l'aviation entre les secteurs civil et militaire. Un budget commun, soutenait Wilson, limitait le plein développement des deux secteurs. La demande en services aériens avait dépassé les capacités de l'ARC et on n'avait plus besoin d'un organisme de l'aviation fort et central. Le moment était venu où les ministères pouvaient soit créer leurs propres services aériens, soit, comme l'indiquait MacLaren, confier à contrat l'exécution des services dont ils avaient besoin à des sociétés privées, de manière à fournir les subventions indirectes nécessaires à leur croissance. Incrédule quant à la valeur du contrôle militaire de l'aviation civile, Wilson se réjouit sans nul doute de l'intervention de MacLaren. Pendant un certain temps il avait pensé que l'ARC se laissait séduire par les attraits évidents des opérations civiles; ce faisant, elle perdait de vue ses intérêts à long terme.[28]

Wilson convint également que l'ARC devait fournir des installations d'hiver aux pilotes civils dans le cadre d'un programme d'entraînement plus élargi. À cette époque, il n'existait pas d'écoles de pilotage pour les civils et les sociétés commerciales dépendaient encore de pilotes entraînés durant la guerre. L'ARC dispensait au camp Borden le seul cours de base d'entraînement au pilotage au pays et même si certains pilotes civils y reçurent un entraînement de recyclage, ce ne fut pas dans le cadre d'un programme systématique quelconque. Le manque d'installations permettant de former les équipages dont avait besoin un

secteur civil en expansion limitait clairement le potentiel de croissance de ce dernier.

Wilson développa la suggestion de MacLaren selon qui l'ARC devrait former des pilotes civils. Il proposa que celle-ci appuie financièrement l'organisation dans tout le pays d'aéro-clubs civils qui entraîneraient une nouvelle génération de pilotes. Avec un appui modeste seulement, on pourrait former des aéro-clubs grâce auxquels les personnes intéressées seraient en mesure d'accéder facilement à des installations d'entraînement, et l'on disposerait ainsi de diplômés pour satisfaire à la demande croissante en pilotes. Une telle mesure serait aussi dans l'intérêt du public car, ainsi que MacLaren l'avait fait remarquer, les nouveaux pilotes constitueraient une réserve toute prête pour l'ARC. En outre, en liant l'aide financière de l'ARC à l'engagement que prendraient les aéro-clubs de fournir leurs propres installations au sol, de concert avec les municipalités locales, il serait possible de mettre sur pied un système d'aérodromes urbains. Le gouvernement fédéral pourrait alors relier les principaux aéroports à des terrains d'aviation intermédiaires dotés de l'organisation au sol, des aides à la navigation, de l'éclairage et des services radio nécessaires.

Le colonel d'aviation Scott approuva rapidement le projet des aéro-clubs. Il souligna au chef de l'état-major, le général MacBrien, que des projets semblables, rendus techniquement possibles par le développement commercial rapide des avions légers, commençaient à porter fruit en Grande-Bretagne et en Australie. Quand il avait été mis sur le marché en 1925, le *De Havilland* Moth, qui ne coûtait que 5 000 $ et était d'un usage économique, avait mis l'aviation à la portée du grand public. Scott fit ressortir que lorsque la génération des pilotes du temps de la guerre arriverait à l'âge de l'inactivité, l'ARC dépendrait de l'aviation civile pour ses pilotes de réserve. Mais il n'y avait au pays aucune école d'instruction organisée pour les entraîner. Si l'on déléguait la responsabilité de l'entraînement de base à des aéro-clubs, qui pouvaient faire atteindre aux stagiaires le niveau de compétence exigé dans les escadres à un coût moindre que l'ARC, les instructeurs de cette dernière pourraient se concentrer sur l'instruction avancée. En ne dépensant que des sommes modestes et en exerçant une surveillance active pour veiller au respect "des normes appropriées en matière d'instruction et d'équipement", l'ARC serait réellement capable d'étendre sa base d'effectifs qualifiés, qui allait en rapetissant."[30]

Si l'on anticipe légèrement, l'argument se révéla persuasif. Les prévisions budgétaires de 1927 prévirent deux avions d'entraînement pour chacun des seize aéro-clubs approuvés la première année, et un appareil supplémentaire chaque année suivante, à condition que le club en achète un lui aussi. Une subvention de 100 $ serait accordée pour chaque brevet de pilote privé obtenu par un membre du club; les aéro-clubs devaient, en retour, convenir de retenir les services d'un instructeur et mécanicien qualifié et d'inscrire trente membres pour suivre l'instruction. Vingt-quatre communautés présentèrent une demande pour les seize premières subventions; à l'été de 1928, quinze aéro-clubs avaient ouvert leurs portes, soit: Halifax en Nouvelle-Écosse; Montréal et Granby au Québec; Toronto, Hamilton, Ottawa, London et les villes frontalières (Windsor) en

Ontario; Winnipeg au Manitoba; Régina, Saskatoon et Moose Jaw en Saskatchewan; Edmonton et Calgary en Alberta; et Victoria en Colombie-Britannique. Vancouver se joignit au groupe l'année suivante, de même que six autres nouveaux clubs.[31]

L'établissement d'aéro-clubs, cependant, n'était qu'une solution partielle. À l'automne de 1926, les officiers supérieurs de l'ARC convinrent avec Wilson et MacLaren que des changements plus fondamentaux s'imposaient. En septembre, Scott écrivit à MacBrien, lui recommandant vivement de faire une nette distinction entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Il indiqua que le crédit financier commun

> . . . "freine à l'heure actuelle le développement de l'aviation au Canada, car il ne faut pas s'attendre en temps de paix à ce que l'on vote une augmentation importante quelconque des crédits alloués au ministère de la Défense nationale pour quelque raison que ce soit; le résultat en est que le développement de l'aviation à des fins gouvernementales civiles est freiné par le fait que les crédits doivent être votés pour le budget du ministère de la Défense nationale.
> Notre expérience a montré que les travaux exigés par d'autres ministères s'accroissent si rapidement que, pour le moment, il est impossible d'appliquer quoi que ce soit qui ressemble au plein programme requis, avec les crédits votés à cette fin.
>
> En outre, le programme des activités exécutées pour le compte d'autres ministères nécessite l'achat d'une grande quantité d'équipement, pour lequel il faut fournir des fonds; à moins de trouver un moyen quelconque d'obtenir des crédits bien plus importants pour l'Aviation Royale du Canada afin d'exécuter des opérations gouvernementales civiles, le développement naturel de l'aviation sera retardé plus sérieusement d'année en année".[32]

La première chose à faire, soutint Scott, était de modifier la Loi sur l'aéronautique, afin de décharger l'ARC de la responsabilité qui lui incombait de superviser de façon générale tous les secteurs de l'aviation canadienne. Cela permettrait à d'autres ministères soit de créer leurs propres services aériens, soit d'obtenir directement les services dont ils avaient besoin en passant des marchés avec des sociétés commerciales. Non seulement cela encouragerait l'évolution naturelle du secteur civil, mais l'ARC pourrait se concentrer sur ses responsabilités militaires. Cela serait possible "parce que bien qu'il soit très douteux que l'on puisse s'attendre à obtenir davantage de crédits pour le ministère de la Défense nationale, dans les circonstances actuelles, fort peu de choses incitent par contre à croire qu'avec un gouvernement stable on diminuerait les crédits actuels, même si les autres ministères disposaient de leurs propres services aériens. Avec le crédit actuel, on pourra faire fonctionner une aviation militaire très efficace et de petite envergure, assurant un entraînement véritable et dotée d'un équipement moderne."[33]

MacBrien ne fut pas d'accord, mais renvoya la proposition de Scott au juge-avocat général afin d'obtenir une opinion légale sur l'étendue de la compétence du ministère en matière d'aviation. Le juge répondit que la législation en vigueur empêchait d'autres ministères de créer leurs propres

RÉSUMÉ DU VOL EFFECTUÉ ENTRE DARTMOUTH ET SELKIRK PAR DES MEMBRES DE LA DIRECTION DES OPÉRATIONS AÉRIENNES.

STATION	DATE 1920	DISTANCE TOTALE	DURÉE DU VOL	TEMPS ÉCOULÉ	VITESSE MOYENNE	TYPE D'AVION
Dartmouth	7 OCT	m.	h.m.	h.m.	mph	* Hydravion Fairey III
Rivière-du-Loup	7 OCT	430	7:45	23:20	55.5	Hydravion à coque H52L
Ottawa	8 OCT	820	13:55	49:45	58.9	Hydravion à coque F3
Sault-Sainte-Marie	9 OCT	1304	21:47	72:30	59.9	
Selkirk	10 OCT	1999	32:42	94:30	63.1	

* NOTE: L'hydravion Fairey III s'est écrasé à la pointe Whelpley et le vol jusqu'à Rivière-du-Loup s'est effectué sur un hydravion à coque HS2L.

RÉSUMÉ DU VOL EFFECTUÉ ENTRE WINNIPEG ET VANCOUVER PAR DES MEMBRES DE L'AVIATION CANADIENNE.

STATION	DATE 1920	DISTANCE TOTALE	DURÉE DU VOL	TEMPS ÉCOULÉ	VITESSE MOYENNE	TYPE D'AVION
Winnipeg	11 OCT	m.	h.m.	h.m.	mph	Avion DH9A
Calgary	11-13 OCT	2816	42:42	150:55	65:9	
Revelstoke	13-15 OCT	3026	45:57	199:50	65.9	
Merritt	15-17 OCT	3166	47:22	245:40	66.8	
Vancouver	17 OCT	3321	49:07	247:25	67.6	

PREMIER VOL TRANS-CANADA

7-17 OCTOBRE 1920

0 100 200 300 400 500 mi
0 100 200 300 400 500 600 700 800 km

Lieu d'atterrissage . . . . . Frédéricton
Arrêt de nuit . . . . . Ottawa

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

services aériens, parce que la Loi "assigne au Conseil de l'Air le contrôle et la gestion de tous les avions appartenant à l'État". Cependant, la Loi n'était "pas restrictive au point d'empêcher un ministère quelconque de signer un contrat avec une société d'aviation civile pour l'exécution des services aériens, quels qu'ils soient, dont ce ministère pourrait avoir besoin". MacBrien transmit cette opinion à Scott, notant simplement que "cela clarifie la situation et il ne devrait donc plus y avoir d'autre malentendu sur la question."[34]

Scott, toutefois, ne se contenta pas de laisser les choses comme elles étaient. En janvier 1927, une vérification faite auprès de son personnel supérieur confirma que celui-ci partageait ses doutes au sujet des relations existantes entre les deux secteurs. Même s'ils abordaient le problème sous des perspectives différentes, chacun d'eux croyait que l'ARC s'était trop engagée dans les opérations civiles, au détriment des deux secteurs. Le lieutenant-colonel d'aviation E.W. Stedman se préoccupait principalement des vols militaires. L'ARC, "dans l'état actuel où elle se trouve, n'est ni équipée ni dotée du personnel nécessaire pour remplir les fonctions qui lui incomberaient réellement en cas d'urgence nationale. Ce n'est qu'une organisation d'entraînement pour les opérations civiles, alors que celles-ci devraient être une organisation d'entraînement pour l'aviation militaire". Stedman pensait que la branche civile serait mieux à sa place dans un ministère civil. Le lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon considérait pour sa part qu'il fallait encourager davantage le secteur civil. Il indiqua que "l'intérêt que l'on manifeste aujourd'hui à l'égard de l'aviation civile dans tout le Canada laisse prévoir un développement rapide dont ne peut s'occuper l'organisation actuelle. Plus cette croissance sera importante, plus la puissance ultime de l'ARC sera importante pour le pays. Le gouvernement devrait donc faire tout ce qui est en son pouvoir pour encourager le développement du secteur civil, et moins on imposera de restrictions, plus les progrès seront rapides et naturels."[35]

Même si c'était pour des raisons différentes, les officiers supérieurs de l'ARC étaient tous autant tracassés par le fait que l'aviation militaire en était venu à trop se préoccuper des vols civils. Scott se tourna de nouveau vers MacBrien. L'ARC devait mettre un terme à ses opérations civiles, recommanda son directeur "aussi vite qu'il se peut, sans désorganiser les services actuellement fournis", de telle sorte qu'elle puisse "remplir la fonction qui lui est propre de se préparer, en temps de paix, à la guerre". Scott fit remarquer qu'il y avait deux fois plus d'officiers et d'aviateurs de l'ARC affectés à des tâches civiles qu'à des tâches militaires. Cela était inefficace et créait de l'instabilité au sein de l'aviation militaire permanente, parce que "l'aviation militaire doit nécessairement être soumise à une réglementation spéciale pour assumer les responsabilités particulières qui lui incombent et dont un grand nombre sont étrangères à une organisation civile". Ce fait évoquait les propos mêmes de MacBrien lors de la Conférence de l'AAC en 1921, et Scott considéra qu'il était "impossible" de maintenir un niveau élevé de discipline ou d'entraînement militaire dans une organisation effectuant des tâches civiles, qui, pour être menées avec succès, nécessitaient des contacts étroits et permanents entre les officiers, les aviateurs et les employés civils du gouvernement fédéral. Par-dessus tout, il considérait que

l'ARC avait perdu de vue sa responsabilité première: se préparer à la guerre. En conséquence, la force permanente n'avait ni l'équipement ni le personnel nécessaires pour acquérir des compétences militaires essentielles.[36] "La première étape" après la réorganisation, écrivit Scott plus tard la même année "devrait être l'établissement d'une force permanente de petite envergure, dotée d'un personnel et d'un équipement efficaces. Cette force permanente aura pour principal objet d'organiser et d'entraîner une force aérienne auxiliaire et de réserve de grande envergure, reposant sur le système des districts militaires et administrée par l'entremise de ces derniers."[37]

La proposition de Scott était encore prématurée. MacBrien demeura inflexible, répliquant laconiquement qu'"en dépit de ses désavantages, la politique actuelle est la meilleure". Il concéda que l'on pourrait mettre fin à certaines des activités civiles de l'aviation militaire. Par exemple, les patrouilles forestières pourraient être confiées aux provinces, mais les levés aérophotogrammétriques constituaient un entraînement précieux en cas de guerre, situation dans laquelle on pourrait s'attendre à ce que l'ARC travaille étroitement avec les sections des levés du Génie royal canadien. MacBrien convint que l'ARC avait besoin d'un effectif suffisamment important pour lui permettre de former des unités capables d'assurer un entraînement militaire approprié. Mais, faisant allusion à sa récente participation à la Conférence impériale de 1926, il rappela qu'"on a exprimé l'opinion. . . qu'il était sage d'utiliser une aviation militaire pour accomplir des tâches pour d'autres ministères, comme c'est le cas au Canada. Il a été mentionné qu'il serait sage que l'aviation civile relève du même ministère que l'aviation militaire, puisque les deux secteurs étaient si étroitement liés."[38]

L'affaire sembla en rester là. Toutefois, à la même époque où MacBrien et Scott ne s'entendaient pas sur le rôle de l'ARC, la question des relations entre le secteur civil et le secteur militaire fut soulevée au Parlement. Ce n'était pas, bien sûr, la première fois. Par expérience, le gouvernement libéral n'était que trop conscient des possibilités de controverse politique que comportait en soi le simple fait de discuter de questions liées à la défense. Le gouvernement, invariablement attaqué parce qu'il faisait soit trop soit trop peu, trouva les avantages de l'aviation civile beaucoup plus faciles à justifier que l'entraînement de jeunes garçons pour le service militaire. Comme le déclara le premier ministre King aux Britanniques pendant la Conférence impériale de 1923, les avions "pourraient servir à des fins civiles – levés, lutte contre la contrebande, etc. – et l'on pourrait donc dans une certaine mesure dissimuler la question."[39] Il était difficile, même pour l'anti-militariste le plus convaincu, de s'élever contre les tentatives faites pour détruire la tordeuse des bourgeons d'épinette, enrayer la rouille du blé, livrer le courrier aux communautés éloignées, combattre les feux de forêt ou dresser la carte du pays.

Lorsqu'il retourna à Londres, en octobre 1926, pour sa deuxième Conférence impériale, King s'engagea de nouveau à appuyer l'aviation. Avant le début des discussions, il indiqua clairement à ses plus proches conseillers qu'"à cette conférence, il faudrait mettre l'accent sur le développement de l'aviation et la défense aérienne."[40] Plus tard, après avoir décrit avec fierté aux délégués les opérations civiles menées par l'ARC, il reconnut le liens étroits qui unissaient les

secteurs civil et militaire: "étant donné que l'aviation civile est directement liée à la création d'une aviation militaire et qu'elle sert à créer pour celle-ci une force de réserve, dans ce domaine le Canada peut être capable de contribuer dans une très grande mesure à la défense de l'Empire. Selon le règlement de l'aviation militaire, la personne qui obtient un brevet de pilote devient automatiquement réserviste."[41]

L'enthousiasme de King ne se ralentit pas quand le Parlement entreprit de débattre les prévisions budgétaires au printemps de 1927. Les rares fois où les membres discutaient de l'aviation à la Chambre des communes, ils se préoccupaient habituellement de la nature des relations entre le secteur civil et le secteur militaire. Le secteur civil était-il étouffé par le contrôle des militaires et un crédit commun? Les opérations civiles de l'Aviation royale du Canada n'étaient-elles qu'un artifice dont on usait pour mettre sur pied une aviation militaire? Les membres de l'Opposition étaient généralement en faveur de la séparation de l'aviation civile et de l'aviation militaire. E.J. Garland reconnut que "l'aviation civile fait un travail remarquable dans ce pays" mais mit en doute la sagesse de poursuivre "l'évolution de notre aviation civile au sein d'un ministère à vocation militaire". Il recommanda de soustraire l'aviation civile au contrôle des militaires et de la confier à un nouveau ministère des Transports. D'autres membres souscrivirent à cette recommandation.[42]

En planifiant les prévisions budgétaires relatives à l'aviation pour l'année 1927-28, le cabinet décida de séparer le financement du secteur civil de celui du secteur militaire. Les discussions qui furent menées au sein du cabinet sur la question furent l'une des rares occasions où le gouvernement se pencha à ce niveau sur les relations entre l'aviation civile et l'aviation militaire; les vues du premier ministre au sujet de l'aviation se limitaient normalement à contempler les avantages politiques évidents de la participation de l'ARC au domaine de l'aviation civile.A cette occasion, cependant, King manifesta son engagement vis-à-vis des vues de Wilson sur la puissance aérienne. Le premier ministre voulait qu'il soit "compris que le secteur civil devrait constituer la base de l'ensemble, le secteur militaire devant être une excroissance plutôt que le contraire."[43]

Lorsque les prévisions budgétaires furent présentées au Parlement – 2 222 539 $ pour l'aviation civile et 1 669 694 $ pour l'aviation militaire – il n'était pas clair si le financement séparé signifiait que le gouvernement avait aussi l'intention de séparer l'aviation en deux composantes distinctes. Comme on peut le comprendre, cela jeta la confusion dans l'esprit des membres du Parlement. Lorsqu'on lui demanda s'il avait songé sérieusement à la question, J.L. Ralston, ministre de la Défense, répondit que le gouvernement examinait "l'idée générale". King intervint peu après pour dire que le Cabinet était "unanimement d'avis que les deux devraient être séparés, mais que quant à savoir s'ils devraient relever d'un ministre autre que celui qui est actuellement responsable du ministère de la Défense nationale, c'est une question que nous devrons examiner de façon plus approfondie. En ce qui concerne cependant la séparation des deux services, le cabinet est unanime." Il expliqua plus tard que le gouvernement n'avait pas eu le temps d'achever son plan de réorganisation des services aériens.[44]

MacBrien, qui avait offert sa démission en tant que chef de l'état-major après une longue bataille au sujet de son salaire et de sa situation au sein du ministère,[45] fut manifestement surpris quand le premier ministre déclara que l'on envisageait de séparer l'aviation civile et l'aviation militaire. Peut-être las de son différend avec le gouvernement, ou espérant encore gagner la faveur des politiciens, MacBrien changea maintenant sa position et présenta immédiatement à Ralston un mémoire préconisant de soustraire l'aviation civile au contrôle du secteur militaire. Ce document reflétait les vues des officiers supérieurs de l'ARC. Il indiquait qu'il avait été prévu "quelques années plus tôt" qu'en se développant l'aviation civile passerait "peut-être" par deux ou trois étapes au moins:

"*Première étape*: au tout début, à cause de sa petite taille, administration et direction en commun avec l'ARC.
Deuxième étape: dirigée par une personne spécialement élue, relevant du ministre et possédant une connaissance pratique de l'aviation, dans le même ministère, de façon à bénéficier des services d'officiers techniques et de spécialistes de l'aviation militaire pour aider à examiner les appareils, inspecter et tester les pilotes, etc., et pour éviter le dédoublement de ces importants conseillers techniques.
Troisième étape: lorsque l'aviation commerciale atteindrait de grandes proportions, on examinerait alors la possibilité de la faire relever d'un autre ministère, par exemple celui des Chemins de fer, des Communications ou des Transports."[46]

Le temps de la deuxième étape était arrivé, et l'on réorganisa en profondeur l'ARC, conformément à la ligne d'action indiquée. Au printemps de 1927, écrivit Wilson à son ami Charles Grey, il était devenu évident qu'une réorganisation était grandement nécessaire, car les opérations civiles du gouvernement occupaient une trop grande place. Quand le secteur militaire était aux commandes, "on répugnait à faire quoique ce soit dans le domaine commercial en dehors des opérations du gouvernement. Aussitôt que le colonel Ralston prit les choses en main, nous eûmes une chance de travailler à l'établissement d'une politique plus sensée et plus pratique, et lorsque MacBrien démissionna, toute la structure qu'il avait créée sur une base purement militaire s'effondra." Bien qu'il n'y ait pas d'autre signe du rôle joué par Ralston dans la réorganisation, le changement fut le genre de réforme que Wilson avait poussé de l'avant. "Je suis heureux de dire" écrivit-il "que tout ce pour quoi je me suis battu ces cinq dernières années a été accordé et que nous revenons presque à l'organisation que nous avions du temps du Conseil de l'Air."[47]

Le 1er juillet 1927, lorsque la nouvelle organisation entra en vigueur, l'ARC fut déchargée de la responsabilité directe de l'aviation civile. Comme Wilson le fit remarquer, la nouvelle organisation ressemblait à bien des égards, à l'ancien Conseil de l'Air. Quatre services distincts furent créés. La Direction des opérations aériennes gouvernementales civiles (DOAGC), dirigée par le lieutenant-colonel d'aviation Gordon, prit en main toutes les opérations civiles. Le Contrôleur de l'aviation civile (CAA), J.A. Wilson, continua de superviser l'application de la réglementation aérienne, l'inspection et l'homologation des aéroports, des appareils et des équipages. La Division du génie aéronautique

(DGA), dirigée par le lieutenant-colonel d'aviation Stedman, exerça une fonction de supervision générale sur tous les aspects techniques. L'ARC, dirigée par le colonel d'aviation Scott, se concentra sur l'aviation militaire, et plus particulièrement sur l'entraînement. Tous les services continuèrent de relever du ministère de la Défense nationale et, sauf l'ARC, furent placés sous le contrôle direct du sous-ministre. L'aviation militaire continua de relever du chef d'état-major de l'armée de terre. Les unités, les installations, les avions et l'équipement furent divisés. Winnipeg, High River, Dartmouth et Ottawa (y compris le Dépôt n° 1 et la Section photographique), devinrent des bases aériennes de la DOAGC. Le camp Borden (trois escadrons, l'École d'instruction au sol et le Dépôt de réparations de l'ARC) et Vancouver (deux escadrons), de même que l'Escadrille des communications demeurèrent des unités de l'ARC. Le Comité des opérations aériennes civils fut réorganisé. O.M. Biggar démissionna comme président, et le Comité fut reconstitué sous la direction du sous-ministre.[48]

La réorganisation de 1927 répondit jusqu'à un certain point aux critiques parlementaires, en plaçant "toutes les activités aériennes du gouvernement, ainsi que la direction et la supervision de l'aviation civile, sous une direction et une administration civiles."[49] Mais l'impression initiale qu'avait eue Wilson d'un changement fondamental s'avéra erronée. On avait considéré de conférer un statut civil à tous les services, à l'exception de l'ARC, mais seul le Contrôleur de l'aviation civile fut réellement touché. Les autres demeurèrent composés de membres de l'ARC. Les cent soixante-quatorze officiers et aviateurs de la DOAGC et les dix-sept de la DGA représentaient plus de la moitié du personnel en uniforme de l'ARC. Bien que les services fussent dotés de fonctions bien définies, le bien-être de chacun exigeait une collaboration des plus étroites. De fréquentes affectations croisées entre les services garantirent cette collaboration, mais elles estompèrent aussi leurs identités distinctes. Il importait peu qu'un sergent ou un lieutenant d'aviation fût occupé à entraîner d'autres pilotes au camp Borden ou à voler dans la brousse, sa vie se poursuivait sensiblement de la même façon qu'avant la réorganisation. En conséquence, si le changement entraîna un important remue-ménage sur le plan des bureaux et des nominations, son effet sur les opérations aériennes fut plus apparent que réel. Les critiques du Parlement pouvaient encore exprimer leur mécontentement à l'égard du fait que l'aviation civile était située au sein du ministère de la Défense nationale. Les exploitants commerciaux civils désapprouvaient encore le monopole exercé par l'ARC sur les vols gouvernementaux. Les officiers de l'ARC qui désiraient axer tous leurs efforts sur la création d'une aviation militaire se trouvèrent à ce point limités par le besoin de doter en personnel la DOAGC que leur projet d'une aviation militaire demeura un rêve éloigné.[50] L'inertie bureaucratique et le manque de direction politique eurent pour effet combiné de limiter le changement. Ainsi qu'il fut expliqué dans le *Report on Civil Aviation* (Rapport sur l'aviation civile) de 1927, "la réorganisation des autres services [Direction des opérations aériennes gouvernementales civiles et la Division du génie aéronautique] n'est pas une chose aisée; il faut du temps et faire preuve du plus grand soin possible pendant la période de transition pour s'assurer que leurs fonctions importantes ne sont pas interrompues par un changement soudain, de

quelque nature que ce soit." Il fallait aussi tenir compte "de questions d'années de service, de droits de pension, etc. . . et les officiers permanents de l'aviation militaire qui ont de nombreuses années de service ont le droit d'être totalement protégés à cet égard. Le succès du programme des opérations gouvernementales civiles leur est largement attribuable, et sa poursuite sur une base sûre dépend de leur expérience et de leur connaissance du travail."[51]

Une direction énergique de la part du sommet de la hiérarchie aurait sans nul doute éliminé les obstacles, mais l'élan initial en faveur d'une délimitation claire des sphères d'activité respectives de l'aviation civile et de l'aviation militaire ne fut pas soutenu. Le major-général A.G.L. McNaughton, qui exerça les fonctions de chef d'état-major de 1929 à 1935, était un ardent partisan de la participation de l'ARC aux opérations civiles. Le colonel d'aviation Scott, peut-être déçu par le manque de changement réel, prit sa retraite en 1928. Le poste le plus important de l'ARC fut confié au lieutenant-colonel d'aviation Gordon, qui fut nommé chef de la DOAGC et représenta l'ARC au Conseil de défense. Occupant un poste clairement subalterne, le lieutenant-colonel d'aviation L.S. Breadner, exerça seulement les fonctions de directeur par intérim de l'ARC jusqu'en 1932.

La décision du gouvernement de faire, de fait, de Gordon l'officier le plus élevé en grade de l'ARC, refléta sa répugnance à faire une distinction nette entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Lorsqu'on étudia les prévisions budgétaires en 1929, les membres de l'Opposition reprirent leur refrain habituel et mirent en question la participation du ministère de la Défense nationale dans le domaine de l'aviation civile. Le ministre Ralston se donna beaucoup de mal pour nier toute intention militaire. Le programme des opérations aériennes civiles était dirigé par l'ARC seulement parce qu'il était plus économique de disposer d'un organisme aérien centralisé. La qualité du service de l'ARC était "une question d'opinion", dit-il. Mais, poursuivit-il "si nous faisions relever l'aviation civile d'un autre ministère, nous doublerions nos frais généraux. Ensuite, le ministère de l'Intérieur voudrait un service aérien, et il en serait de même du ministère des Postes et du ministère des Chemins de fer, chacun doté de sa propre organisation, et nous triplerions ou quadruplerions nos frais généraux, et ne bénéficierions pas d'un entraînement uniforme". Ralston voyait "un autre inconvénient", sur lequel il ne pouvait "insister trop fortement". C'était que l'aviation exigeait une discipline que seul un service militaire pouvait faire observer de façon appropriée:

> Il n'existe aucune autre activité où l'on ait besoin d'autant de discipline, pas le genre de discipline que l'on peut appeler de la discipline de parade, avec ses saluts et autres choses du genre, mais le genre de discipline qui fera que des hommes suivent une certaine routine jour après jour et mois après mois, pour qu'ils puissent reconnaître, par exemple, la nécessité d'inspecter une certaine partie de l'avion tous les matins, qu'ils pensent que cela est nécessaire ou non. Cette situation s'obtient plus facilement lorsque les hommes font ces choses parce qu'on leur donne l'ordre de le faire, plutôt que de les laisser libres de décider s'ils le feront ou non. Ils peuvent, par exemple, se dire que "nous n'avons pas à inspecter l'appareil ce matin, nous l'avons fait hier". . . Il semble nécessaire, pour asseoir l'aviation civile canadienne sur une base solide, d'améliorer ce soin et cette

prudence et cette attention continuelle à ces questions de détail, qui, si elles ne sont pas nécessaires, il est au moins souhaitable que l'on enseigne par l'influence de la discipline et de la routine. . . Il n'existe aucun domaine autre que celui de l'aviation où le simple fait de ne pas exécuter un ordre particulier entraînera des résultats si désastreux.[52]

Pendant plus de quatre ans, jusqu'à ce que les événements se conjuguent pour imposer encore une autre réorganisation, la fonction première de l'ARC continua d'être l'entraînement de pilotes et d'équipes pour des opérations aériennes civiles. Le rythme de l'entraînement s'accéléra et l'activité de la DOAGC progressa rapidement dans le cadre du nouvel arrangement, passant de 3 777 heures de vol en 1927-28 à 9 372 l'année suivante et atteignant le point culminant de 13 640 en 1930-31. Cette expansion suivit la croissance remarquable que connut à cette époque l'aviation commerciale.

La fin des années 1920 vit aussi le début d'une transformation structurelle fondamentale dans l'aviation canadienne. En quelques années, les hydravions à coque et à flotteurs furent graduellement remplacés par des avions terrestres, qui pouvaient utiliser un réseau interconnecté de voies aériennes transcontinentales. Même si l'ARC ne joua qu'un rôle superficiel dans ces changements – ils ressortissaient principalement au Contrôleur de l'aviation civile – elle fut fondamentalement influencée par eux. Lorsque l'ARC finit par être déchargée de ses responsabilités concernant la conduite des opérations civiles, elle put tirer pleinement avantage d'un système développé d'aérodromes et d'installations au sol. Une légère digression s'impose donc pour donner un aperçu de ce qui amena la transformation du système hydro-aérien en un système terrestre.

La poussée en faveur d'un changement vint en grande partie, semble-til, des États-Unis. La législation fédérale américaine, au milieu des années 1920, servit de "pierre d'assise du développement de l'aviation commerciale aux États-Unis", en permettant au ministère des Postes d'accorder des contrats de poste aérienne. Ceux-ci fournirent les subventions indirectes qui entraînèrent le développement extrêmement rapide des grandes lignes aériennes long-courrier aux États-Unis. Au même moment "une politique plutôt libérale de commandes expérimentales d'avions prototypes" favorisa le développement commercial et la production d'avions.[53] J.A. Wilson suivit de près ces événements. Ainsi qu'il le nota, l'objectif du gouvernement des États-Unis "est triple; premièrement, s'assurer que l'on développe mieux ce nouveau moyen de transport à des fins commerciales; deuxièmement, créer des services commerciaux privés pouvant diminuer les dépenses directes engagées par le ministère des Postes pour la poste aérienne; et, troisièmement, en créant une importante flotte aérienne commerciale, bénéficiant du personnel requis et appuyée par l'industrie manufacturière, doter le pays d'une réserve militaire fondamentale."[54] Ces objectifs ressemblaient étrangement à ceux que Wilson souhaitait atteindre au Canada.

La croissance rapide de l'aviation aux États-Unis eut d'importantes conséquences pour l'aviation canadienne. "Les Américains développaient leur aviation à un rythme extraordinaire, grâce à l'attribution de contrats de poste aérienne très lucratifs et grâce aux sommes énormes consacrées par le ministère du Commerce [des États-Unis] à l'établissement et à l'organisation de routes

aériennes", se remémora le Colonel R.H. Mulock, ce remarquable aviateur de la Première Guerre mondiale qui jouait un rôle actif dans le domaine de l'aviation commerciale. "C'était la période du boom économique... C'est à ce moment que nous vîmes l'ensemble de l'aviation canadienne tomber dans les mains des Américains."[55] En quelques années seulement, les grandes lignes aériennes long-courrier des États-Unis – *United Air Lines*, *American Airways*, *Transcontinental* et *Western Air Express*, *Pan American* – s'étaient étendues sur le continent et établissaient des liaisons internationales dans les Antilles, en Amérique du Sud, à Terre-Neuve et au Canada. Un service de transport de courrier et de passagers entre New York et Montréal ouvrit ses portes en 1928, suivi peu après d'un autre service reliant Toronto et Buffalo. D'autres furent prévus.[56]

Comme Mulock, Wilson s'inquiéta vivement de la perspective que l'aviation canadienne tombât par défaut dans les mains des compagnies américaines. Bien qu'au sein de la population il n'y eût pas encore de demande en services de poste aérienne et de transport de passagers au Canada, avait-il écrit de manière prophétique en 1922 "cette demande surgira inévitablement si ces services réussissent aux États-Unis."[57] Cinq ans plus tard, ce moment était arrivé, car "on peut dire que [l'aviation canadienne] a passé le stade des pionniers" et doit être prête pour le suivant, qui "sera sans aucun doute l'exploitation de routes aériennes."[58] Cette mesure mettrait les services aériens à la portée de la plus grande partie de la population canadienne et ferait obstacle à l'expansion américaine, mais elle exigeait une modification en profondeur des politiques et une importante mobilisation de ressources. Les opérations aériennes menées dans les régions éloignées, où les hydravions à coque et à flotteurs avaient pu utiliser les voies d'eau intérieures quasi illimitées du Canada, avaient rapporté d'importants dividendes pour un investissement très minime. Mais la nature même de ce système imposait des limites évidentes à son développement. Les appareils étaient incapables de fonctionner efficacement l'automne, quand les eaux commençaient à geler, et le printemps, au moment du dégel. Le transport du courrier, des passagers et du fret entre les agglomérations urbaines devait être régulièrement planifié à l'année longue si l'on voulait qu'il soit préféré à d'autres formes de transport. Cela signifiait utiliser des avions terrestres, et donc des terrains d'atterrissage, des installations d'entretien au sol, des systèmes de contrôle au sol, ainsi que des aides à la navigation aérienne, des aides météorologiques et des aides radio. Il était prévisible qu'à mesure que s'étendraient les opérations, seules des compagnies de plus en plus grandes seraient en mesure d'offrir l'efficacité et l'économie qui caractérisaient les entreprises commerciales modernes fructueuses. Les compagnies qui exploitaient les avions devaient donc être étroitement liées au réseau de transport existant, et pouvoir disposer de capitaux et de compétences en gestion que ne demandaient pas les vols de brousse.[59]

Pour promouvoir cette nouvelle étape du développement de l'aviation, Wilson songeait à une méthode à trois volets. Le premier volet exigeait la création d'aéro-clubs pour former la nouvelle génération de pilotes dont avait besoin un secteur commercial en pleine croissance. Le deuxième volet était lié à

l'article de la charte des aéro-clubs où il était stipulé que ceux-ci devaient disposer d'un aérodrome agréé et d'installations au sol appropriées. La plupart des clubs étaient capables de construire des terrains d'aviation conjointement avec leurs municipalités locales, et, en 1929, les installations au sol combinées des vingt-deux clubs existants constituèrent la base d'une voie aérienne nationale. Le rôle du gouvernement consistait à relier les aéroports locaux à un réseau de terrains d'aviation intermédiaires dotés des organisations au sol, des aides à la navigation, des systèmes de balisage et des services radio nécessaires. Le troisième volet de la stratégie de Wilson exigeait un système intégré de poste aérienne. Il souligna qu'un système de transport aérien devait être développé conjointement avec les moyens de transport déjà existants, et non de façon concurrentielle, comme cela c'était produit dans le cas du transport routier et du transport ferroviaire. En dépit du fait que le Canada disposait déjà d'un réseau ferroviaire plus que suffisant, il y avait place pour un système aérien compatible, destiné à ceux qui, ayant à voyager d'un bout à l'autre du pays, tireraient avantage d'une économie de temps estimative de trois ou quatre jours. A ceux qui critiquaient les dépenses de l'État, Wilson signala aussi que "chaque mode de transport est aidé par l'État. . .les trains rapides sont en grande partie payés par des contrats postaux."[60]

Jusqu'à la fin des années 1920, on n'avait transporté que le courrier non régulier, à titre de service auxiliaire aux collectivités isolées du nord et de l'est du pays. En 1926 cependant, le ministère des Postes modifia son attitude et l'on demanda à l'ARC de fournir un appui au sol et des installations météorologiques. L'année suivante, le ministère des Postes affecta la somme de 75 000 $ au transport du courrier par voie aérienne; c'était un nouveau départ et un appui modeste mais important pour l'aviation canadienne. L'ARC avait pour tâche de préparer la voie. Au début, deux régions géographiques semblèrent les plus prometteuses. La première avait pour but d'accélérer la livraison du courrier transatlantique et la seconde, de servir les Prairies.

L'intérêt manifesté pour le courrier transatlantique s'inscrivait dans le cadre du processus plus général d'expansion des communications aériennes impériales que les participants à la Conférence impériale de 1926, dont faisait partie un enthousiaste Mackenzie King, avaient tenté de promouvoir.[61] Le vol transatlantique effectué par Charles Lindberg en 1927 avait été largement salué comme le précurseur du transport commercial océanique par voie aérienne. Le Canada était stratégiquement situé à cheval sur la route orthodromique (la voie la plus directe) vers l'Europe. La région atlantique du Canada avançait dans l'océan et, à l'ouest, le long du Saint-Laurent, le territoire canadien offrait la route la plus directe entre les grands centres de population de l'Europe et du "midwest" américain.[62] Les dirigeables étaient une possibilité pleine d'intérêt, mais celle-ci se révéla irréalisable. Les limites de la technique exclurent l'utilisation précoce d'avions à grand rayon d'action, mais même alors on pouvait prévoir la mise au point d'avions de ligne transocéaniques pouvant servir à des fins commerciales. Dans l'intervalle, un système combiné d'avions et de navires pourrait répondre aux besoins. Des avions pourraient rencontrer, dans le golfe du Saint-Laurent, des navires assurant un service régulier, prendre le courrier qu'ils transportaient

et le livrer rapidement à Montréal. De là, le courrier pourrait être facilement transbordé jusqu'à sa destination finale. On pourrait ainsi réduire de plusieurs heures, voire de plusieurs jours, les délais de livraison. Des entreprises commerciales devaient faire fonctionner le système, mais avant d'attribuer des contrats, l'ARC procéda, à l'automne de 1927, à une série de vols d'essai entre Rimouski et Montréal. Le ministère des Postes fut satisfait des résultats et, le printemps suivant, attribua un contrat à la *Canadian Transcontinental Airways* pour poursuivre les liaisons et les étendre jusqu'à Ottawa et Toronto.[63]

Les vols aéropostaux sur le Saint-Laurent purent utiliser avec profit un important aéroport construit à Saint-Hubert, près de Montréal. Les origines de cet aéroport résidaient dans l'engagement qu'avait pris Mackenzie King, lors de la Conférence impériale de 1926, d'appuyer le service de dirigeables que proposaient les Britanniques, projet jugé prématuré et techniquement hasardeux par l'état-major de l'ARC. Sur le terrain de Saint-Hubert, choisi en 1927, on érigea un mat muni de dispositifs d'arrimage complexes. Plus important encore, comme la suite le révéla, deux pistes à revêtement dur et une voie de circulation furent ajoutées, de même que des hangars, des appareils radio, de l'équipement de balisage du terrain, de l'équipement météorologique et une tour de contrôle. En juillet, le dirigeable britannique R-100, qui faisait un vol d'essai, arriva à Saint-Hubert, après quoi il se rendit dans diverses régions du Québec et de l'Ontario, où il souleva l'enthousiasme de la population. Il n'y eut pas d'autres vols. Au mois d'octobre de la même année, un autre dirigeable britannique, le R-101, faisant route de la Grande-Bretagne vers les Indes, fut tragiquement détruit en France. Le projet des dirigeables était mort. Le seul legs que ce malheureux projet laissa au Canada, et il était important, fut un aéroport tout équipé, à portée de Montréal et capable de recevoir le trafic aérien, quelles que soient les conditions météorologiques.[64]

Le processus consistant à relier Saint-Hubert et les aéroports municipaux disséminés sur le territoire canadien à des terrains d'atterrissage intermédiaires et d'autres équipements se déroula par étapes au cours d'une période de nombreuses années. Le Contrôleur de l'aviation civile divisa le pays en quatre régions géographiques: les Prairies, l'Ouest, les Maritimes et le nord de l'Ontario, et l'on étudia chacune intensivement pour y relever des emplacements convenant à l'établissement de terrains d'atterrissage. La section des Prairies était la plus facile à aménager. L'objectif premier était d'inaugurer un service régulier entre Winnipeg et Calgary. On choisit des emplacements principaux et intermédiaires, on installa des balises électriques et on plaça des lanternes à acétylène tous les dix milles pour éclairer le parcours. La section fut prête à la fin de 1929. L'année suivante, le ministère des Postes signa des contrats avec des exploitants de l'Ouest pour qu'ils effectuent des livraisons régulières de courrier, lesquelles furent assurées, de nuit, pendant deux ans, jusqu'à ce que la Crise économique forçât le ministère des Postes à les suspendre faute de fonds. Entre temps, on établit d'autres liaisons intervilles en utilisant les aéroports municipaux, pour la construction desquels les aéro-clubs avaient déployés tant d'efforts. Dans la région atlantique du Canada, on relia Halifax, Moncton et SaintJean (N.-B.) à Montréal, puis à Toronto et à Windsor. Avant que l'on

maîtrisât les difficultés posées par le bouclier laurentien, le courrier pouvait aussi être acheminé par avion, via les États-Unis, jusqu'au Manitoba pour faire la liaison avec la section des Prairies. En relativement peu de temps, la route traversant les Rocheuses fut ouverte, et Vancouver et Victoria furent incluses dans le système.[65] A la fin de 1929, on comptait 1 600 km de routes relevées pour les vols de nuit, bien que cette voie aérienne fût loin d'être exempte de difficultés. En 1930, on se plaignit que "les balises entre Moose Jaw et Swift Current sont une honte, car on ne peut en repérer une qu'à l'occasion, et là encore, seulement si le pilote sait exactement où elle se trouve. . .il n'y a que deux terrains où l'on peut atterrir sans risque entre Winnipeg et Régina."[66]

La transformation que connut l'aviation au Canada en quelques années seulement fut remarquable. Au système hydro-aérien des vols de brousse, qui continuait encore d'ouvrir le Nord-ouest, s'ajoutait maintenant un réseau aérien terrestre recouvrant presque tout le pays. Il avait fallu attendre 1926, année où l'on discuta pour la première fois des possibilités d'une nouvelle étape de développement, pour qu'un avion – un hydravion – réalise le premier vol transcanadien. Quatre ans plus tard, rien que dans les Prairies, des aéroports municipaux balisés et tout équipés, à Winnipeg, Régina, Moose Jaw, Saskatoon, Medicine Hat, Lethbridge, Calgary et Edmonton, formaient un réseau de plus de 2 000 km de routes aériennes balisées.[67] Le réseau canadien fusionna aussi avec d'autres. "On se rend peu souvent compte de l'ampleur des services aéropostaux sur ce continent" déclara Wilson avec enthousiasme. "Quelqu'un peut poster une lettre à Aklavik, sur la côte arctique du Canada, et celle-ci sera transportée par avion, sans interruption, jusqu'à Pembina, puis par les services aéropostaux des États-Unis jusqu'à Mexico, en Amérique centrale, aux Îles des Caraïbes, et dans n'importe quel pays d'Amérique du Sud, aussi loin qu'à Buenos Aires ou Valparaiso. Le gain de temps et de commodité est immense et les échanges constants du trafic aérien signifient beaucoup pour le commerce des pays de l'hémisphère occidental."[68]

Même si Wilson, en tant que Contrôleur de l'aviation civile, dirigeait la majeure partie du travail de développement de cette nouvelle phase de l'aviation canadienne, l'ARC prit part à toutes les étapes de l'expansion. Elle avait beaucoup à gagner de l'accroissement des capacités aériennes du Canada. La construction dans l'ensemble du pays d'installations capables d'assurer l'entretien des avions terrestres revêtait une importance militaire et stratégique, dont toute la portée devint claire en quelques années.

Pendant que cette nouvelle ère de l'aviation prenait forme, la majorité des ressources, du personnel et de l'équipement de l'ARC continua de s'occuper de vols opérationnels civils, le personnel effectuant lui-même des vols ou entraînant d'autres à le faire. Il sembla y avoir peu de possibilités de changement radical quand le comité interministériel qui supervisait les opérations aériennes civiles de l'ARC se réunit en 1932, à la mi-janvier, dans le but d'affecter les ressources aériennes de la COAGC pour la saison à venir.[69] Les participants – les sous-ministres de la Défense nationale et des Mines, ainsi que plusieurs chefs de service d'autres ministères utilisateurs et des officiers supérieurs de l'ARC – étaient bien conscients que la détérioration de la situation économique réduirait

probablement davantage leurs prévisions budgétaires. Le comité nota que, au cours de l'année précédente, on avait réalisé des économies de plus de 1 million de dollars, quand le contrôle de leurs ressources naturelles avait été confié aux provinces des Prairies, éliminant ainsi les patrouilles de lutte contre les incendies menées par l'ARC dans l'Ouest du Canada. Le comité recommanda que l'on pourrait réaliser une réduction supplémentaire de 301 500 $ en supprimant deux détachements de photographie et un détachement de service général, en réduisant de six cents heures les vols de transport et en repoussant l'achat d'un nouveau bimoteur. Même si cela signifiait le départ de quatorze officiers et de vingt-sept autres personnes, la réduction ne toucherait pas les tâches essentielles.

L'atmosphère de la réunion était prudemment optimiste et l'on y nota en particulier la popularité et l'utilisation croissantes de la photographie aérienne. Les ministères utilisateurs étaient satisfaits du travail de l'ARC. À l'exception du ministère des Postes, qui attribuait des contrats à des entreprises privées, les ministères continuaient de demander les services dont ils avaient besoin et que la Direction des opérations aériennes gouvernementales civiles s'occupait ensuite de coordonner, d'approuver et de mettre en oeuvre à l'aide de fonds affectés à cette fin dans le budget des dépenses liées à l'aviation au ministère de la Défense nationale. Le directeur des levés géologiques, W.H. Collins, indiqua que "tant que l'ARC était en mesure d'entreprendre des opérations. . . peu de travail serait confié à des entreprises commerciales, car la coordination des programmes aériens gouvernementaux civils entraînait des économies réelles que l'on ne pourrait probablement réaliser si les ministères devaient financer leurs propres besoins". Le comité en vint à la conclusion suivante:

> La Direction générale des opérations gouvernementales civiles de l'ARC est l'organisme d'aviation central du Service du Dominion et toutes les opérations qu'elle entreprend sont exécutées pour le compte de ministères du gouvernement. En servant les ministères, une partie du personnel de l'ARC bénéficie d'un entraînement pratique et utile. Le Comité loue cette politique, qui consiste à combiner l'entraînement et des tâches productives liées à l'étude et à l'exploitation des ressources naturelles du pays, notamment dans les régions éloignées qui sont plus ou moins inaccessibles. Cette politique a déjà permis de produire une aviation militaire dont l'efficacité générale se compare favorablement à celles d'autres pays, et qui joue un rôle de chef de file dans le domaine de l'utilisation des hydravions et des avions à skis et dans le domaine de l'application de l'avion et de la photographie aérienne à l'exploration et à la mise en valeur des ressources naturelles.[70]

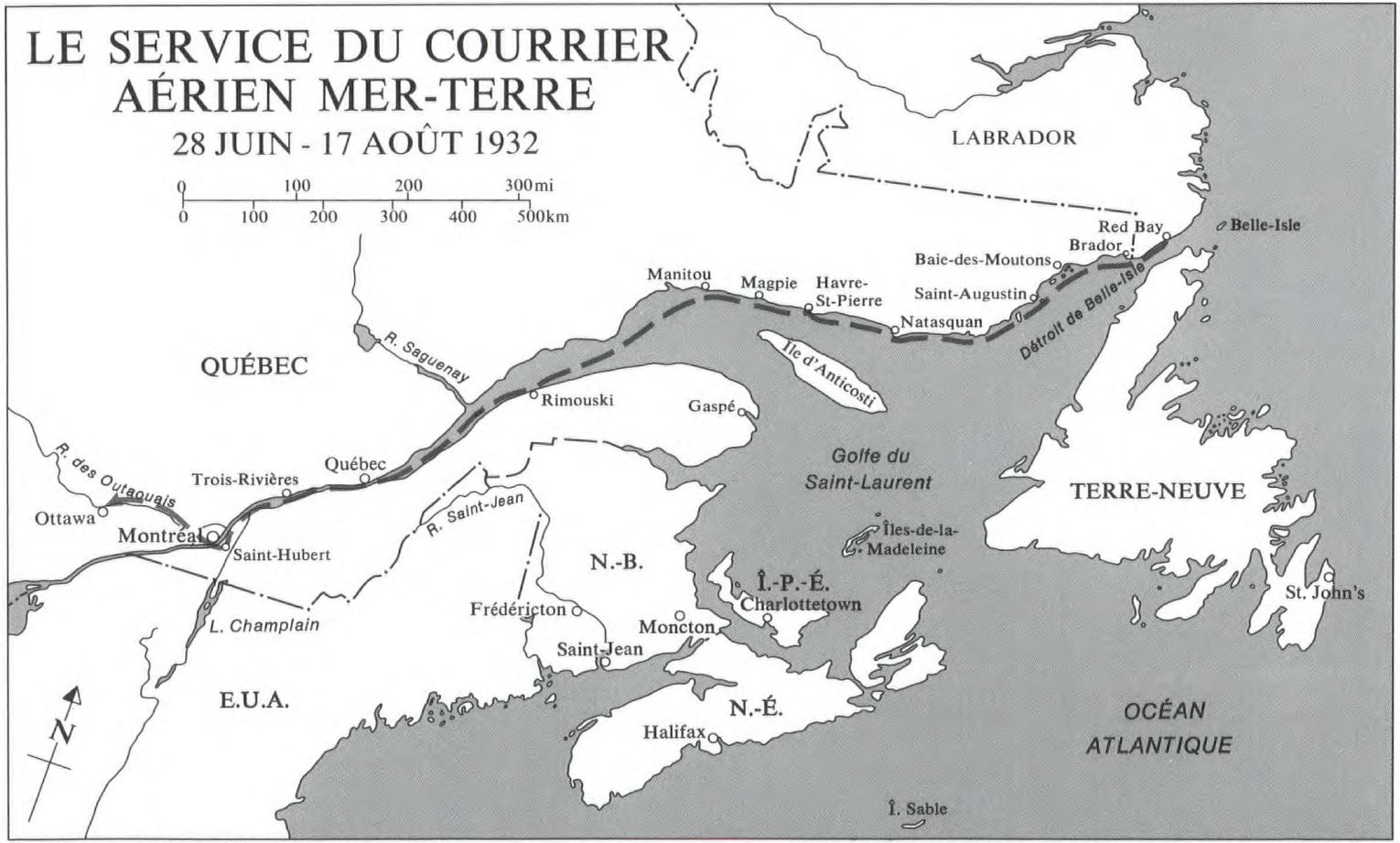
Les opérateurs commerciaux, qui n'assistaient pas à la réunion, et Wilson, qui y assistait, élevèrent des objections contre cette apparente suffisance. Dans les cinq années qui avaient suivi la réorganisation de 1927, les relations entre le secteur civil et le secteur militaire étaient revenues à leur état antérieur. L'ARC et la DOAGC dominaient encore le secteur des vols gouvernementaux civils. Cette situation avait été plus acceptable à l'époque où il y avait assez de travail pour tout le monde, mais, maintenant, l'économie se resserrait et le secteur civil éprouvait des difficultés. Le 15 février, exactement un mois après la réunion du

Comité interministériel, le gouvernement informa les compagnies privées de l'annulation des contrats de poste aérienne, coupant ainsi d'un coup un des étais principaux de la stabilité financière de l'aviation commerciale. Le premier ministre, R.B. Bennett, soucieux de réduire les dépenses pour supporter les frais croissants de la dette nationale, estima que l'ARC pouvait transporter le courrier à moindre coût "parce qu'ils [l'ARC] peuvent fonctionner en se limitant aux débours", alors que les compagnies commerciales devaient maintenir leurs marges bénéficiaires.[71]

Wilson rédigea un autre de ses rapports critiques, réitérant nombre de ses arguments maintenant bien connus. L'ARC s'était écartée du mandat qui lui avait été confié de ne jouer qu'un rôle expérimental et de se retirer ensuite du domaine des opérations civiles une fois que celles-ci deviendraient commercialement viables.[72] L'objectif initial de former des réserves à partir du réservoir de pilotes commerciaux disponibles n'avait jamais été atteint. L'ARC ne bénéficiait donc pas du soutien d'un groupe extérieur important, qui était en puissance son appui le plus solide, quand elle en avait le plus besoin. Au lieu de cela, les pilotes commerciaux allaient sûrement être contrariés par la domination de l'ARC sur les activités civiles. Cela eut le résultat malheureux de diviser la petite communauté de l'aviation, laissant l'ARC isolée des autres aviateurs qui, autrement, auraient peut-être eu tendance à appuyer ses revendications. Néanmoins, l'ARC n'avait pas d'autre choix que de transporter le courrier aérien si on le lui ordonnait. Par exemple, l'été 1932, elle se chargea temporairement de la route mer-terre, sur la côte atlantique, que desservait auparavant la *Canadian Airways*. Durant la Conférence économique impériale de 1932, deux détachements de dix pilotes de l'ARC transportèrent le courrier officiel, par étapes, à bord d'hydravions à coque et à flotteurs, de Red Bay, sur la côte labradorienne du Détroit de Belle Isle, jusqu'à Ottawa.[73]

Quand le premier ministre avait présenté son budget en juin 1931, il avait annoncé que les crédits affectés à l'aviation pour l'année financière seraient réduits de 2 millions de dollars, dans le cadre de l'engagement qu'avait pris le gouvernement de réduire les dépenses.[74] Cela s'était soldé par une certaine contraction des services, mais l'année suivante, des mesures d'économie beaucoup plus radicales furent prises. Pour l'année 1932, le crédit combiné pour l'ARC et la DOAGC fut coupé de près de 70 p.c. Tous les aspects de l'entraînement et des opérations furent touchés, et l'on n'alloua que 1 750 000 $ pour les activités diverses du service. Le rapport annuel du ministère de la Défense nationale pour l'année 1933 résuma les effets de cette "coupure majeure":

> . . . renvoi de 78 officiers, de 100 aviateurs et de 110 civils; non-comblement des postes déclarés vacants au cours de l'année; coupures dans les activités d'entraînement au Canada et à l'étranger; arrêt de l'entraînement normal au pilotage des sous-lieutenants provisoires; suspension des vols effectués pour d'autres ministères du gouvernement, sauf lorsque ces derniers fournissaient les fonds nécessaires; arrêt des achats de nouveaux avions ou moteurs neufs; strict minimum de frais dépensé seulement pour l'entretien; suspension des travaux de construction à Trenton, etc.; aérodromes



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

intermédiaires utilisés pour les vols aéropostaux de nuit réduits à des fonctions de soins d'entretien; arrêt des travaux de construction et d'amélioration dans les aéroports civils; annulation des contrats de poste aérienne; remise aux aéro-clubs d'avions d'occasion ou remise à neuf à la place d'appareils neufs, etc., etc."[75]

Cette diminution sévère des fonds et des services aériens entraîna une nouvelle fois la réorganisation des services aériens. Lorsque le colonel d'aviation Gordon, qui se trouvait au *Imperial Defence College*, rentra à Ottawa on lui demanda d'établir une nouvelle structure pour gérer l'aviation. La nouvelle organisation, qui entra en vigueur le 1er novembre 1932, réunit les opérations de l'ARC, de la DOAGC et de la DGA. Gordon reçut un nouveau titre – officier d'aviation principal – tout en continuant de relever du chef de l'état-major général. Les bases de la DOAGC furent placées de nouveau sous le contrôle de l'ARC, mais celles de High River, de Dartmouth et plusieurs bases auxiliaires furent transformées en bases de soins d'entretien. La construction de la nouvelle base de Trenton fut arrêtée. Le camp Borden demeura le principal centre d'entraînement et la base d'Ottawa dirigea un nombre réduit de détachements mobiles. La Direction générale du contrôleur de l'aviation civile et le personnel civil de Wilson continuèrent de relever du sousministre.[76]

Les quelques années qui suivirent furent une période de vaches maigres pour l'aviation canadienne. Les compagnies commerciales fermaient leurs portes à mesure que disparaissaient les contrats, et la concurrence américaine suscita de nouveau des craintes. Le sous-ministre des Postes, par exemple, craignait que si l'on supprimait la poste aérienne, tout le trafic aéropostal canadien deviendrait "tributaire" du système américain.[77] Les compagnies aéronautiques qui s'étaient développées dans le climat prometteur qui avait régné auparavant devaient maintenant mettre fin à leurs activités, et l'ARC découvrit qu'elle se trouvait à la tête d'une flotte d'avions désuets qu'elle était incapable de remplacer. Mais tout ne fut pas perdu. La voie aérienne transcanadienne fut une des premières victimes des mesures de réduction des dépenses et de nombreuses municipalités qui avaient engagé des fonds pour la construction et le fonctionnement de leurs aéroports furent abandonnées à leur sort. Toutefois, le programme d'établissement de voies aériennes fut ranimé lorsque l'on confia au ministère de la Défense nationale la responsabilité du principal programme gouvernemental de lutte contre le chômage. L'un des grands projets était de dégager des terres et de préparer des terrains d'atterrissage intermédiaires dans tout le pays, ainsi que de construire un certain nombre d'aérogares. Lorsque le programme prit fin en 1936, il avait permis d'aménager au moins partiellement quarante-huit terrains d'aviation et de construire de nombreux hangars et d'autres bâtiments dans les bases de l'ARC et sur les terrains d'aéroports municipaux et provinciaux.[78] La voie aérienne profita donc de la Crise économique. Comme le dit le général McNaughton à un visiteur britannique:

... alors que la route aérienne avait été entièrement fondée sur des considérations économiques, géographiques et météorologiques, dans le but de servir le mieux possible les intérêts civils du Canada, notamment en ce qui a trait au transport du courrier entre les centres de population, depuis la côte de l'Atlantique jusqu'à la côte du Pacifique, mais

comme conséquence secondaire, la voie aérienne nous donnerait un avantage militaire important que nous n'avons pas pour le moment, à savoir la capacité de renforcer rapidement par la voie des airs notre côte du Pacifique en cas de besoin, soit parce que nous serions engagés dans une guerre avec une puissance d'outre-Pacifique, soit pour maintenir notre neutralité en cas de guerre entre les États-Unis et une telle puissance.

Je soulignai qu'à l'heure actuelle, si nous voulions déplacer à Vancouver les avions de combat situés à Trenton, il nous faudrait démonter les appareils et les expédier par rail, ou alors il nous faudrait obtenir l'autorisation d'emprunter les routes aériennes américaines entre Détroit et Winnipeg et, de nouveau, entre Lethbridge et Seattle. J'indiquai qu'en cas de tension je m'attendais à ce que l'on ait beaucoup de difficulté à obtenir cette autorisation. D'un autre côté, quand la voie aérienne transcanadienne serait terminée, utilisée, équipée pour les vols de nuit et dotée de radiophares, comme elle le serait, nous pourrions envoyer nos avions de combat du centre du Canada jusqu'à la côte ouest en vingt-quatre heures. Je lui dis que les délais prévus par le ministère des Postes étaient de vingt-trois heures environ pour couvrir la distance séparant Halifax de Vancouver et que même si des avions de combat ne seraient pas capables de le faire aussi rapidement, ils pourraient néanmoins se déplacer très vite en disposant de points intermédiaires de ravitaillement en carburant.[79]

Avant cela, toutefois, les opérations civiles de l'ARC furent radicalement touchées. On continua d'exécuter certaines des tâches les plus importantes, bien qu'à un niveau très réduit, grâce à des efforts vigoureux pour combiner les vols et réduire le temps de vol, de façon à faire des économies de main-d'oeuvre et d'équipement. Il s'agissait d'une solution intérimaire, les ministères utilisateurs ne payant que les frais de fonctionnement et les frais accessoires, tandis que l'ARC fournissait les avions et les équipages. Aucune dotation n'était faite à l'amortissement des appareils, et l'ARC devait fonctionner avec l'équipement existant, sans prise de dispositions pour son remplacement. Il est évident que cette situation ne pouvait durer indéfiniment, mais cela valait mieux que de laisser inoccupés le personnel et l'équipement. Bien que l'ARC continuât d'accomplir certaines tâches civiles, de la photographie aérienne surtout, jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, le gouvernement en vint à considérer que le secteur civil était trop vaste et complexe pour continuer de le faire relever du ministère de la Défense nationale, dont les responsabilités militaires s'étendaient de plus en plus. En 1936, le nouveau ministère des Transports prit la direction de l'aviation civile; l'année suivante, la création d'un transporteur national, la *Trans-Canada Airlines*, inaugura une nouvelle ère de transports aériens inter-villes.

Jusqu'au milieu des années 1930, les activités de l'ARC avaient été contiguës à celles du secteur civil, et ce, sous presque tous les rapports. À quatre occasions, en 1918-1919, quand fut formé le Conseil de l'Air, en 1922-1923, à la création du ministère de la Défense nationale, et en 1927 et 1932, lorsque les événements obligèrent à apporter d'importants changements organisationnels, la relation entre le secteur civil et le secteur militaire aurait pu être définie de façon plus claire, ce qui aurait bénéficié aux deux. Ce ne fut pas fait. L'aviation militaire dut donc, par défaut plutôt qu'à dessein, accomplir elle-même des

tâches civiles n'incombant habituellement pas à un service militaire. Les conséquences de cette situation sur l'ARC, en tant qu'institution militaire, sont difficiles à évaluer. Les aviateurs eurent peu d'occasions de se préparer à la guerre aérienne, mais cela avait peu d'importance dans les années 1920 et au début des années 1930. L'ARC aurait-elle été capable d'acquérir les avions de combat et les autres ressources qui lui auraient permis de devenir une force militaire crédible? C'est extrêmement improbable. Au moins, les opérations civiles donnèrent à l'ARC un rôle valable, utile et politiquement acceptable à jouer à une époque où l'élément militaire n'était pas prépondérant.

3
Des pilotes de brousse en uniforme

Les pilotes de l'ARC portaient l'uniforme bleu de l'aviation, saluaient, faisaient l'exercice et observaient, en plus, les vérités militaires éternelles. Pendant la majeure partie de l'entre-deux-guerres, toutefois, leurs tâches ordinaires consistèrent à exécuter des opérations aériennes civiles. L'un de ces hommes, C.R. Slemon, qui plus tard accéda au grade de maréchal de l'Air et exerça les fonctions de chef de l'état-major de l'Air, se souvint que "jamais l'idée d'une arme ne me vint à l'esprit; jamais je n'en vis une ou tirai à la mitrailleuse ou quoi que ce soit d'autre. Nous étions tout simplement aussi occupés que nous le pouvions à effectuer uniquement des opérations civiles pour le gouvernement. Nous commençâmes à recevoir un peu d'entraînement militaire – il y avait depuis le début des éléments militaires, mais ils étaient minimes par rapport aux opérations gouvernementales civiles".[1] "Nous étions, se rappela un autre officier, des pilotes de brousse en uniforme".[2]

La principale fonction militaire de l'ARC pendant les années 1920 et au début de la décennie qui suivit, fut d'entraîner ces "pilotes de brousse" à voler. L'entraînement des aviateurs continua de se faire au camp Borden jusqu'à ce que l'on ouvrît la base de Trenton en 1931. Dans la mesure du possible, les méthodes d'entraînement furent modelées sur celles qu'employait la RAF pour l'instruction individuelle au sol et de vol, et, plus tard, pour l'entraînement militaire ou l'entraînement collectif. On utilisa des manuels d'instruction et des programmes de cours britanniques, et l'on envoya des officiers et des aviateurs suivre les cours de perfectionnement et de spécialisation que donnait la RAF dans les domaines de l'entraînement au pilotage, de la collaboration avec l'armée, de la photographie, de l'armement, de la navigation aérienne, de la télégraphie sans fil, des explosifs et du génie aéronautique. Avec le temps, ces spécialistes constituèrent un noyau d'instructeurs qui permit à l'ARC de doter en personnel ses propres écoles.

Le recrutement et l'entraînement d'aviateurs, de mécaniciens et de spécialistes s'étaient, au début, révélés difficiles. Quand l'ARC devint un élément de la force permanente, de nombreux hommes compétents, employés comme civils par le Conseil de l'Air, refusèrent de s'enrôler; d'autres, en outre, étaient trop âgés ou furent jugés inaptes pour raisons de santé. Il fut difficile de les remplacer. Les premières années, il y avait peu d'instruction officielle pour les

aviateurs, et l'ARC dépendait du recrutement d'hommes qui possédaient déjà des compétences professionnelles connexes. Les recrues entreprenaient ensuite une période d'apprentissage où elles s'initiaient sur le tas à l'ajustage, au montage et à d'autres techniques. Elles acquéraient graduellement une expérience plus précise dans le domaine de l'aviation et, en suivant des cours de spécialisation, étaient capables d'améliorer leur niveau technique. En même temps, les recrues apprenaient aussi des sujets militaires. Pour recruter des stagiaires, en 1927, l'ARC prit des dispositions avec des écoles de formation technique choisies. Ceux qui passaient avec succès un cours d'essai, qui se donnait l'été au camp Borden, étaient engagés au grade de "boy" pour servir jusqu'à l'âge de 18 ans.[3] Cependant, à mesure qu'ils acquéraient de l'expérience, un grand nombre d'entre eux étaient activement recherchés par des entreprises civiles qui leur offraient une rémunération plus intéressante. Le lieutenant-colonel d'aviation G.M. Croil, qui commanda le camp Borden en 1928-1929, se plaignit que "si elles [les entreprises civiles] ne font pas, à proprement parler, de démarches auprès d'eux quand ils sont ici, elles communiquent avec eux par lettre après leur départ de la base et vont jusqu'à leur payer la somme que doit verser un aviateur pour acheter sa libération".[4]

Il fut moins difficile d'attirer des officiers dans l'aviation. Le règlement du CAC avait stipulé que les sous-lieutenants et lieutenants d'aviation seraient tenus de prendre leur retraite à l'âge de 30 ans, et les capitaines d'aviation deux ans plus tard. Dans les premiers temps de l'aviation, les officiers détenant ces grades composaient la majeure partie du groupe des 'officiers commissionnés',* la plupart d'entre eux des vétérans au milieu de la vingtaine, et il y eut donc peu de problèmes au début. Lorsqu'on eut besoin de nouveaux pilotes, un programme d'entraînement destiné aux étudiants de niveau universitaire (lequel programme dut être reporté d'un an pendant la réorganisation) fut mis en application en 1923. Les candidats étaient tenus d'être membres du Corps-école d'officiers canadiens, d'être inscrits à un cours menant à un diplôme en sciences appliquées ou en génie et d'être âgés de moins de 21 ans et célibataires. L'entraînement se composait de trois stages en autant d'années consécutives, et avait lieu durant les vacances universitaires d'été, du mois de mai au mois d'août. Pendant leur séjour au camp Borden, les pilotes stagiaires recevaient une commission temporaire de sous-lieutenant d'aviation dans la Force non permanente et touchaient la somme de 3 $ par jour pendant le premier stage, de 3,50 $ pendant le deuxième et de 4 $ pendant le dernier. Les logements, les vivres, les uniformes, les indemnités de voyage et les soins médicaux et dentaires étaient fournis. Tous ceux qui termineraient avec succès le cours seraient nommés au grade de sous-lieutenant d'aviation de l'ARC, mais sans garantie d'obtenir une commission permanente. En fait, les conditions du programme d'entraînement précisaient que ces nominations ne seraient faites qu'en nombre limité. Ceux qu'une commission permanente n'intéressait pas, ou

*Nous avons traduit l'expression *commissioned officer* par 'officier commissionné' afin d'éviter toute confusion avec celle de *warrant officer* qui se traduisait par 'sous-officier breveté' et, plus récemment, par 'adjudant'. NDLR.

ceux à qui on n'en offrait pas, étaient admissibles à une affectation au sein de la Force non permanente; ils pouvaient aussi être mutés au sein de la réserve d'officiers, ce qui signifiait qu'ils n'auraient pas d'autres contacts directs avec l'ARC à moins d'être appelés sous les drapeaux en cas d'urgence.

Il était prévu que le programme d'entraînement des pilotes commencerait avec trente cadets; cependant, à cause d'un début tardif, les étudiants du pays tout entier furent informés trop tard de l'existence de ce programme au cours de l'année universitaire 1922-1923, avec le résultat que neuf stagiaires seulement se présentèrent au Camp Borden pour le premier stage, le 15 mai 1923. L'un d'eux fut forcé d'abandonner un mois plus tard pour des raisons de santé. Les autres terminèrent le stage à la fin du mois d'août. Six revinrent au camp pour le deuxième stage; quatre se qualifièrent comme pilotes au mois de décembre de la même année et se virent attribuer une commission au sein de la Force permanente. Deux des diplômés perdirent plus tard la vie dans un accident d'aviation et l'un démissionna. Le quatrième fut le sous-lieutenant d'aviation C.R. Slemon.[5]

Ce programme produisit le premier groupe de nouveaux pilotes militaires à être formés au Canada depuis 1918. Plus tard, pour combler le manque d'effectifs, un certain nombre d'aviateurs qualifiés reçurent une commission à court terme et certains diplômés universitaires en génie et en sciences appliquées furent enrôlés directement. Les sous-officiers faisant leur service militaire constituèrent une autre source. Le premier cours pour sous-officiers-pilotes débuta en février 1927, et pendant les cinq années qui suivirent, trente élèves sur quarante-cinq obtinrent leur insigne de pilote.[6] Quand ce programme avait été proposé, le colonel d'aviation J.S. Scott s'était enquis des résultats qu'obtenait la RAF avec les sous-officiers-pilotes. Son officier de liaison à Londres avait indiqué que "le programme se déroule de façon très satisfaisante. Dans la RAF, le niveau des sous-officiers-pilotes est à peu près le même que celui des officiers-pilotes détenant une commission de courte durée, mais par rapport à ces derniers, les sous-officiers semblent un peu plus consciencieux."[7] Les résultats obtenus au Canada furent tout aussi favorables.

Au début de leur entraînement, les pilotes passaient beaucoup de temps au sol, apprenant la théorie du vol, le génie aéronautique de base, le pilotage aérien et la lecture de cartes, la photographie aérienne, la météorologie, ainsi que l'organisation, l'administration, l'exercice et l'entraînement physique militaires, et les transmissions. Quand venait le temps de voler, l'élève commençait par prendre place à l'arrière d'un Avro 504K. L'instructeur, assis à l'avant et donnant ses instructions dans un tuyau acoustique, faisait suivre à son élève un programme dirigé d'une durée de plusieurs jours, lui montrant les commandes de vol de l'appareil, et les aspects fondamentaux du décollage et de l'atterrissage, du vol horizontal, du virage en vol, du décrochage, du piqué, du vol plané, de l'atterrissage forcé et de la procédure ordinaire a suivre en cas de panne du moteur. Finalement, l'élève volait seul. Venaient ensuite des leçons sur les dérapages, les atterrissages par vent de travers, l'acrobatie aérienne et les vols à faible altitude, et celles-ci menaient toutes au niveau de compétence requis. Après avoir passé avec succès la qualification, le nouveau pilote se rendait à

Vancouver pour y suivre un cours de conversion aux hydravions. Là, il apprenait à maîtriser les différentes commandes des hydravions à coque et à flotteurs, s'exerçait à amerrir sur des surfaces houleuses et sur des surfaces calmes et unies comme un miroir, et s'initiait à la navigation maritime, à la télégraphie sans fil, à l'entretien des moteurs, des flotteurs et des coques, ainsi qu'à l'utilisation de pigeons voyageurs. Il était sur le point de devenir, après tout, un pilote de brousse; c'était un travail difficile et solitaire où il ne pouvait compter que sur ce qu'il avait appris et sur lui-même.

À partir du camp Borden et de Vancouver, la plupart des nouveaux pilotes se rendaient directement à l'une des bases auxiliaires de l'aviation disséminées dans tout le nord-ouest du pays, où ils commençaient à effectuer des patrouilles forestières; durant les années 1920, cette activité constitua l'élément principal des opérations aériennes civiles de l'ARC. Comme nous l'avons vu, le Conseil de l'Air avait démontré avec beaucoup de succès la contribution utile que l'aviation pouvait apporter à l'industrie forestière. La conservation des ressources sylvestres à l'aide de patrouilles de lutte contre les incendies revêtait en puissance une importance économique énorme. En 1920, la production forestière totalisait plus de 300 millions de dollars – les forêts couvraient une surface de près de 2 500 000 km carrés, environ la moitié en bois d'oeuvre et le reste en bois à pâte. Des incendies détruisaient régulièrement d'immenses sections de forêt, soit l'équivalent du tiers de la consommation annuelle de bois sur pied et une quantité additionnelle de 500 000 hectares de pousses nouvelles. Dans la meilleure des situations, les méthodes classiques de protection forestière s'étaient révélées d'une efficacité minime. Dans certaines régions, les systèmes au sol comprenaient des tours d'observation, des réseaux téléphoniques, des coupe-feu et des gardes, ainsi que de l'équipement et des pompes mis en place au préalable. Dans une plus grande mesure, toutefois, les agents forestiers du début des années 1920 effectuaient encore les patrouilles à pied, à cheval ou en canot. Certains parcouraient de trois à cinq cent km, mais les incendies étaient presque impossibles à repérer à moins d'être visibles des voies d'eau ou des routes utilisées. L'agent forestier provincial du Manitoba estima que dans le secteur dont il était responsable jusqu'à 75 p.c. des incendies de forêt n'étaient pas repérés ou déclarés.[8] Par contraste, des patrouilles aériennes régulières pouvaient facilement couvrir de vastes étendues. "Même le bûcheron de la vallée de l'Outaouais, et il n'y a pas plus traditionaliste que lui, est convaincu de la justesse de nos idées", écrivit J.A. Wilson au début de l'année 1923. "Il y a deux ans, il ne croyait pas qu'un avion cela pouvait exister; il y a un an, ce n'était pour lui que de la fumisterie; il y a six mois, il était enclin à rejeter violemment l'idée que les avions soient d'une utilité quelconque et, aujourd'hui, il reconnaît leur présence dans l'ordre des choses mais, évidemment, s'élève encore contre leur coût même s'il voit chaque année que les incendies brûlent pour des millions de dollars de bois, dont une grande partie pourrait être sauvée grâce à une protection adéquate."[9]

Les coûts variaient d'une région à une autre. Le Service des incendies de l'Ontario conclut que les 125 $ par heure de vol qu'il paya par la suite pour la fourniture de services de détection et de suppression et la réalisation de croquis et

de levés étaient amplement justifiés. Le ministère fédéral des Forêts estima à un cent l'acre [0,4 ha] ce qu'il en coûterait pour protéger à l'aide d'avions ses 120 millions d'acres [50 millions d'hectares] de forêt dans le nord-ouest du pays. Il jugea que c'était raisonnable. Les agents forestiers acceptèrent sans enthousiasme des dépenses initiales plus élevées parce que "une période de coûts élevés est une condition préalable nécessaire à une organisation permanente". La rentabilité des patrouilles aériennes devait être considérée de la même façon qu'une assurance-incendie ordinaire, la prime étant comparée au rendement économique potentiel.[10]

Le travail des équipages aériens comprenait des opérations de détection, des vols de reconnaissance pour aider les pompiers travaillant au sol et le déplacement d'équipes et d'équipements terrestres. L'importance accordée à chaque tâche variait suivant les régions. En Colombie-Britannique, un réseau téléphonique rural étendu constituait la base d'un système de détection au sol; dans les circonstances normales, les avions n'appuyaient les équipes terrestres que durant les saisons où il y avait le plus d'incendies. Leur plus grande contribution consistait à transporter des équipes et de l'équipement de lutte contre les incendies à des endroits éloignés. En Alberta, où il y avait peu de lieux d'atterrissage sur les versants est, couverts d'arbres, des Rocheuses, les patrouilles aériennes s'occupaient avant tout de détection. Leur introduction en 1920 était survenue à un moment opportun. Le Service fédéral des forêts avait été sur le point d'engager des sommes importantes pour la construction d'un réseau étendu de tours d'observation. Les agents forestiers furent très vite convaincus qu'il serait plus rentable d'effectuer une surveillance aérienne. Au-dessus des contreforts des Rocheuses, des avions terrestres équipés de sans-fil étaient capables de communiquer avec leur base de High River, qui, à son tour, était en liaison téléphonique avec le service des forêts. Une fois que l'emplacement d'un incendie était relevé, l'agent forestier du district pouvait envoyer sur les lieux ses équipes terrestres. Au début, les patrouilles ne couvrirent que la région des lacs Waterton et du Parc des Rocheuses, mais elles s'étendirent graduellement aux réserves de Bow River, Crow's Nest et Clearwater. Au milieu des années 1920, il y eut aussi une base auxiliaire à Grande Prairie, dans le district de la Rivière-de-la-Paix.[11]

Les patrouilles effectuées en Colombie-Britannique et en Alberta étaient importantes, mais elles furent bientôt surpassées en envergure par celles qui furent menées au-dessus des vastes étendues de forêt du Bouclier canadien nordique. Le ministère responsable, celui de l'Intérieur, conclut en 1923 que ce territoire offrait les meilleures conditions pour ce qui était de l'utilisation d'avions, et "c'est dans ces régions que l'on peut bénéficier de leur plus grande utilité sur le plan de la protection contre les incendies."[12] En avril 1924, le ministère de la Défense nationale et le ministère de l'Intérieur constituèrent un comité conjoint en vue d'établir un programme détaillé destiné à étendre les mesures de protection aérienne contre les incendies aux 50 millions d'hectares de forêt séparant la frontière de l'Ontario de la vallée de la rivière Athabaska, en Alberta. Ils proposèrent un programme d'expansion quinquennal, ajoutant chaque année des bases auxiliaires à des endroits situés toujours plus à l'ouest.

Le projet fut mis en branle pendant la saison de vol de 1924. Une fois que les avions étaient en place chaque printemps, les agents forestiers de district, après avoir étudié les conditions atmosphériques et le risque d'incendies, recommandaient que des patrouilles soient exécutées dans des secteurs donnés. Quand un pilote repérait un incendie, il communiquait avec les agents locaux, soit en utilisant le sans-fil, soit en laissant tomber un message. Des appareils de suppression pouvaient aussi être envoyés avec des équipes et de l'équipement. Si l'incendie était repéré avant d'avoir eu le temps de devenir impossible à maîtriser, il y avait de grandes chances de pouvoir le circonscrire.[13]

Une opération caractéristique se déroula en juin 1924, près de la rivière Rice. Un hydravion-patrouilleur, qui transportait l'inspecteur adjoint de district des réserves forestières, repéra un incendie tard un soir, en revenant de Norway House à Victoria Beach. L'inspecteur demanda un avion de suppression et une équipe de pompiers. Un Curtiss HS2L, dépêché sur les lieux le lendemain matin, fut capable de s'approcher en surface à moins de 100 m de l'incendie. Dix minutes plus tard, une pompe et 200 m de tuyaux avaient été déchargés de l'avion et l'équipe, dos au vent, dirigeait un flot d'eau dans le brasier. Plus tard dans la journée, un autre pilote photographia le secteur, confirmant que la pompe et l'équipe étaient en action à l'endroit le plus efficace. Le travail se poursuivit jusque tard dans l'après-midi, quand de lourds nuages de pluie au sud-est convainquirent les hommes qu'ils pouvaient rentrer à la base. La pluie, qui tomba pendant deux jours, éteignit presque complètement l'incendie. Un seul garde fut ensuite capable de finir d'éteindre les grosses souches et racines d'où s'échappaient encore des flammes.[14]

Les patrouilles incessantes menées pendant l'été mirent à rude épreuve les appareils, et l'ARC fit face au besoin de les remplacer. La dépendance du Conseil de l'Air à l'égard des avions donnés en cadeau par la Grande-Bretagne après la guerre lui permit de différer toute dépense en capital pour le remplacement d'avions. Les Avro étaient adéquats pour l'entraînement dispensé au camp Borden. Cependant, les DH4 utilisés pour les patrouilles de lutte contre les incendies en Alberta étaient délabrés. Un rapport alarmant indiqua comment l'un d'eux était tombé en panne en vol par suite d'une "détérioration générale".[15] Le retrait du bois dans le longeron principal stratifié avait ouvert des fissures dangereuses, ce qui était un problème particulièrement grave dans les conditions atmosphériques turbulentes que l'on rencontrait dans les contreforts des Rocheuses.[16] En outre, comme le fit remarquer un pilote sur un ton pince-sans-rire, le réservoir de carburant de l'avion était situé entre le pilote et l'observateur, ce qui faisait qu'en cas d'écrasement, le pilote se retrouverait "tout simplement pris en sandwich".[17] Parmi les hydravions à coque, les lourds bimoteurs Felixstowe F3 et Curtiss H16 étaient rarement utilisés parce que trop difficiles à entretenir.[18] Les Curtiss HS2L, polyvalents et fiables pour les vols de brousse, étaient les principaux outils de travail. Pourtant, un surintendant de base se plaignit en 1921 que "à moins de pouvoir produire un type d'appareil nouveau et plus approprié, peu de progrès pourront être accomplis"[19] A cette époque, la RAF avait pour pratique de remettre en état après cinq ans un avion datant de la guerre, renouvelant toutes ses pièces en bois, après quoi il n'était utilisé que

pendant une période supplémentaire d'au plus deux ans. En 1922, les avions canadiens avaient tous plus de cinq ans, et aucun n'avait été remis en état.[20]

Le Conseil de l'Air voulait que les avions de remplacement fussent conçus et construits spécialement en fonction des conditions qui existaient au Canada. Robert Leckie, le directeur des opérations aériennes, avait pris note des facteurs fonctionnels et ambiants qui allaient sûrement avoir une influence sur le type d'appareils nécessaires. "Au Canada, les avions seront utilisés de façon très intensive dans l'ouverture et le développement de régions relativement inexplorées", écrivit-il, et la protection forestière et l'exploration photographique exigeaient toutes deux de longues patrouilles au-dessus d'un terrain accidenté où les installations d'entretien étaient rares. Les avions devaient donc être fiables et avoir une grande autonomie. Ils devaient avoir de bonnes capacités de décollage et d'atterrissage courts afin de pouvoir fonctionner efficacement à partir de petits lacs entourés d'arbres. Ils devaient pouvoir être munis de roues, de flotteurs et de skis pour servir en toutes saisons. En réponse à une demande d'E.W. Stedman, le chef du service technique, Leckie établit les besoins relatifs à trois appareils: deux avions terrestres, un de petites dimensions et un de dimensions plus importantes, ainsi qu'un hydravion à coque monomoteur.[21]

Il était plus facile de concevoir un appareil en fonction de certaines caractéristiques que de s'en procurer un. Les sources d'approvisionnement étaient un problème important. Depuis la fermeture des installations du temps de la guerre, de la *Canadian Aeroplanes Ltd*, il n'existait plus de capacités de fabrication ou même de montage au Canada, et les entreprises étrangères commençaient à peine à se tourner vers la production en temps de paix. La *Canadian Vickers Ltd*, qui était intéressée à étendre ses installations de Montréal pour se lancer dans la construction d'avions, offrit d'ouvrir une filiale canadienne ayant accès aux moyens techniques de sa société-mère britannique; elle demanda, en retour, un contrat exclusif pour la fourniture des appareils dont le Conseil avait besoin.[22] Stedman fut peu impressionné. "Ce n'est que du bluff", indiqua-t-il dans une note à Wilson. "En nous liant à la *Vickers*, nous étranglerions complètement toute industrie qui, autrement, se développerait, et nous serions à sa merci quant aux prix à payer. La *Vickers* devrait faire concurrence à d'autres entrepreneurs pour l'obtention de nos contrats". Leckie fut encore plus succinct: "la proposition ci-jointe est, à mon sens, absurde et il ne saurait en être question".[23] Wilson répondit avec plus de diplomatie; il remercia la compagnie de son intérêt, mais fit remarquer que le Conseil ne désirait pas se limiter à un contrat exclusif. Il reconnut que le fait de faire affaire avec la société *Vickers* "pourrait aboutir à des résultats et à des progrès plus rapides", mais que celui de limiter la concurrence comportait des inconvénients qui l'emportaient sur les avantages potentiels.[24] En outre, souligna-t-il, la préférence serait donnée à tout constructeur canadien compétent. L'encouragement de l'industrie canadienne fut un principe auquel le Conseil, et plus tard l'ARC, donnèrent toujours la priorité.

Wilson, toutefois, ne voulut pas que la société *Vickers* se désintéressât de l'affaire et s'efforça de lui faire comprendre que l'aviation au Canada avait un avenir illimité dont les constructeurs pourraient tirer d'importantes récompen-

ses. La société, en retour, tint le Conseil au courant de ses nouveaux produits. Deux en particulier se révélèrent intéressants: un hydravion, appelé le Viking, qui entrait tout juste en service, et un Avro (la *Vickers* agissait comme le représentant canadien de la société *A.V. Roe*), qui avait été modifié pour recevoir un moteur Wolseley Viper plus puissant.[25] Stedman surveilla de près ces nouveaux produits et d'autres, tant en Grande-Bretagne qu'aux États-Unis, mais aucun ne semblait convenir tout à fait sans l'apport de modifications de structure. Comme Stedman le rappela, "nous étions intéressés à produire des avions qui, au départ, avaient été conçus pour faire le travail pour lequel ils étaient requis et dans les conditions climatiques qu'ils étaient susceptibles de rencontrer."[26] Dans l'intervalle, les seuls appareils dont le Conseil de l'Air fit l'acquisition furent plusieurs autres hydravions à coque HS2L provenant des surplus américains.[27] Telles furent les circonstances qui sous-tendirent le problème, de plus en plus critique, de l'acquisition d'avions auquel fit place l'ARC quand elle remplaça le Conseil de l'Air.

En octobre 1922, le lieutenant-colonel d'aviation J.L. Gordon, directeur par intérim du CAC, fit part de la situation à son supérieur, le major-général J.H. MacBrien. Comme Stedman, Gordon insista sur le fait que les nouveaux appareils devraient être construits au Canada, notant que le bois utilisé par les constructeurs britanniques "subit un retrait considérable dû au séchage lorsqu'il est utilisé ou entreposé dans ce pays."[28] L'urgence de la situation devint vite très claire lorsque Gordon convoqua ses commandants d'unités à Ottawa dans le but d'examiner leurs besoins pour l'année à venir. Leurs rapports furent sombres. Les trente-trois hydravions à coque de l'aviation étaient tous désuets; la moitié d'entre eux seulement seraient utilisables pour les opérations. Même si on en faisait la commande immédiatement, il y avait peu de chances de trouver des appareils de remplacement à temps pour les patrouilles de lutte contre les incendies du printemps 1923. Gordon n'eut pas besoin d'être persuadé. Le lendemain, il proposa à MacBrien de demander la somme de 500 000 $ dans le budget supplémentaire du CAC afin de commander immédiatement douze hydravions à coque et huit avions terrestres monoplaces. Pour les premiers, Gordon recommanda le Supermarine Amphibian, qui pouvait utiliser des moteurs Rolls Royce Eagle que l'ARC avait en stock; pour les derniers, il préféra l'Avro Viper. MacBrien ajouta 40 000 $ à ce montant pour l'achat d'équipement radio et soumit la proposition au ministre.[29]

Le cabinet autorisa la moitié du montant demandé en novembre 1922. Des appels d'offres furent immédiatement lancés auprès de plusieurs sociétés britanniques, américaines et canadiennes pour l'obtention de huit hydravions et de six avions terrestres. Le premier appareil devait être livré avant la fin du mois de mars 1923 et les autres dans les deux mois qui suivaient. Les soumissions furent acceptées jusqu'au 2 janvier, et ce délai fut plus tard prolongé d'un mois, après que quelques-unes des compagnies eurent protesté. Malgré cela, le manque de temps, aussi bien pour établir les propositions que pour livrer les appareils, dissuada un certain nombre de soumissionnaires éventuels. La société *Ericson Aircraft Ltd* de Toronto refusa de soumissionner, tout comme la *Hall Engineering Co* de Montréal. L'*Ottawa Car Manufacturing Co Ltd* tenta de

trouver un constructeur d'avions britannique ou américain intéressé à ouvrir une filiale canadienne, mais sans succès. La *Laurentide Air Service Ltd* fut plus heureuse et soumissionna conjointement avec la *British Supermarine Co.* Dix-neuf entreprises britanniques furent avisées du concours, et onze présentèrent une soumission. Deux sociétés américaines, la *Glen L. Martin* et la *Dayton-Wright*, firent aussi une offre.[30]

La pression des délais élimina la possibilité d'attendre que de nouveaux modèles fussent conçus. L'Amphibian et le Viking furent les deux seuls appareils considérés au-delà du stade expérimental. Stedman avoua sa "légère préférence" pour l'Amphibian, mais la société *British Supermarine* prévoyait de construire ses appareils en Grande-Bretagne. La *Vickers* promettait davantage. Elle construirait les deux premiers Viking dans son usine en Grande-Bretagne, afin de respecter le délai du mois de mars, et compléterait la commande dans une usine qu'elle construirait à Montréal. Malgré un coût supplémentaire de 6 450 $ pour construire les hydravions au Canada plutôt qu'à l'usine mère, la *Vickers* offrait quand même un avantage important sur le plan du prix: 150 650 $, contre les 177 400 $ demandés par la société *Supermarine* pour huit hydravions. L'offre de la société *Vickers* fut retenue, tandis que la commande d'avions patrouilleurs terrestres fut remise à plus tard.[31]

Le lieutenant-colonel d'aviation Scott, l'officier de liaison à Londres, fut en butte à des critiques considérables de la part des entreprises britanniques dont les offres avaient été refusées, quand circulèrent des rumeurs selon lesquelles "il était prévu d'avance que le contrat serait attribué à la *Vickers Company*".[32] Mais les allégations de favoritisme étaient sans fondement. La proposition de la société *Vickers* était celle qui répondait le mieux aux conditions de l'appel d'offres, même si Scott avait ses propres doutes quant au Viking. Les rapports concernant ses essais de vol étaient partagés. Un pilote d'essai fit la mise en garde suivante: "s'il était nécessaire de circuler en surface avec un vent de travers pendant un temps quelconque, la coque s'emplirait d'eau et l'appareil coulerait probablement".[33] En outre, ses caractéristiques de vol favorables avaient été obtenues grâce à un puissant moteur Napier Lion de 450 ch. L'ARC prévoyait d'équiper ses avions de moteurs plus petits, des Rolls Royce Eagles de 360 ch, restes du cadeau fait après la guerre par l'*Air Ministry* britannique. Scott recommanda des essais minutieux, car il y avait de "sérieux doutes" qu'une telle configuration serait conforme aux spécifications de l'ARC.[34]

La commande fut néanmoins confirmée, et le premier avion opérationnel, un Viking ED, fut livré en juillet 1923, trois mois en retard. Les réserves que Scott avait émises étaient justes. Un mécanicien de l'ARC qui avait déjà servi dans trois autres forces aériennes – le RFC, la RAF et le CAC – se rappela comment "les Viking, qui étaient faits de superbes planches d'acajou, comportant des millions de rivets, étaient ce qu'il se faisait de mieux en fait d'hydravion. Ces appareils devaient être amenés à sec après chaque vol et polis tous les jours à l'huile de cèdre. Les moteurs dataient de la Première Guerre mondiale: les ressorts de soupape cassaient tout le temps et les magnétos brûlaient les condensateurs et les vis platinées; ils étaient la bête noire des mécaniciens."[35] Ils manquaient en outre de puissance. Les performances du moteur Eagle n'étaient

pas impressionnantes. "Au moment de la course sur la piste, écrivit un aviateur, je me hissais de l'arrière, passais par-dessus le pare-brise et me mettais debout avec le photographe à l'avant pour déplacer suffisamment le centre de gravité, l'amener vers l'avant, pour que la queue de l'appareil puisse lever. Et lorsque l'avion avait commencé sa course, nous pouvions retourner en rampant jusqu'à nos places pour le décollage. Il nous fallait habituellement une heure, quand les conditions atmosphériques étaient bonnes, pour grimper jusqu'à 5 000 pieds [1500 m.] si l'avion était chargé."[36]

L'achat des Viking était une solution temporaire à un long problème. L'aviation voulait des appareils conçus et construits au pays parce que les autres étaient techniquement inadéquats pour les conditions d'utilisation au Canada. Stedman estima qu'il faudrait de dix-huit mois à deux ans pour produire de nouveaux types d'appareils. Cela exigeait cependant une planification et un financement à long terme, deux luxes que n'avait pas l'ARC. En Grande-Bretagne, la RAF émettait d'abord des spécifications à un certain nombre de sociétés concurrentes avant de se limiter à trois d'entre-elles, à qui l'on demandait de fabriquer des prototypes. Des essais rigoureux éliminaient deux de ces trois sociétés, et celle qui était retenue construisait alors entre six et douze appareils pour des essais en service, après quoi on commandait des modèles de série auxquels avaient été apportées les modifications appropriées.[37] Par contraste, il n'y avait pas au Canada d'industrie aéronautique compétitive à laquelle faire appel, les fonds alloués par l'État étaient cruellement insuffisants et les prévisions budgétaires se limitaient à une seule année financière. En outre, un délai d'exécution de deux ans était impossible à cause des exigences opérationnelles de plus en plus pressantes concernant le remplacement immédiat des avions sur le terrain.

On avait besoin de plus de Vikings pour la saison 1924, ainsi que d'un hydravion à coque amélioré de conception canadienne, d'appareils de remplacement pour les DH4 en Alberta et d'appareils d'entraînement nouveaux ou remis à neuf pour le camp Borden. Stedman dressa la liste des besoins et chargea ses techniciens d'en établir les caractéristiques. Il décrivit à MacBrien, avec une pointe d'envie peut-être, le programme de développement décennal qui était envisagé aux États-Unis, dont le gouvernement avait alloué la somme de 15 millions de dollars par année pour l'achat d'avions. Au Canada, calculait-il, l'équivalent s'élèverait à environ 1 million de dollars par année. Une telle somme était hors de portée. Cependant, peut-être à cause du besoin démontré, peut-être grâce à l'appui continu du Parlement et du premier ministre à l'égard des opérations civiles, l'aviation fut en mesure de prendre, au printemps de 1924, ses premières mesures concrètes en vue de l'acquisition de certains des appareils dont elle avait besoin.[38]

Les origines exactes du Vickers Vedette sont obscures. L'aviation n'était pas seule à s'intéresser à cette époque à un hydravion à coque canadien. En 1923, les représentants de la société *Laurentide Air Service*, qui avait son propre Viking, s'entretinrent avec les responsables de la société *Vickers* de la possibilité de construire un hydravion amélioré. Se conformant aux désirs de cette société, *Vickers* établit quelques plans préliminaires. Au début de l'année suivante, la

Société canadienne des ingénieurs forestiers constitua un comité dans le but de déterminer dans les grandes lignes les caractéristiques des types d'avion qu'elle considérait comme nécessaires pour effectuer des patrouilles efficaces. Elle recommanda deux modèles: un hydravion à flotteurs, pouvant être équipé de skis, pour effectuer des levés et repérer des incendies, et un hydravion à coque monomoteur, de plus grandes dimensions, pour lutter contre les incendies et exécuter d'autres types de patrouilles.[39] Les membres du service technique de Stedman révisèrent ensuite les caractéristiques que la Société avait établies et les transmirent à la *Canadian Vickers*. En avril 1924, Stedman demanda à cette dernière d'estimer ce qu'il en coûterait pour construire un prototype; la *Vickers* fixa un prix de 15 000 $, comprenant l'installation du propre moteur de l'ARC. La compagnie ajouta que, si on lui garantissait une commande, elle ferait venir un concepteur d'Angleterre, construirait l'hydravion à Montréal et le livrerait vers le mois d'octobre.[40]

Le lieutenant-colonel d'aviation W.J. Barker, qui succéda à Gordon en tant que directeur par intérim pendant quelques semaines en 1924, poursuivit les négociations avec la société *Vickers*. Barker n'aimait pas les hydravions à flotteurs, les jugeant incapables de tenir la mer, et avant de partir pour Londres comme officier de liaison de l'ARC, conclut une entente verbale avec la *Canadian Vickers* pour procéder à la construction de deux hydravions à coque. Le plus petit des deux, un monomoteur appelé le Vedette, transporterait trois personnes et servirait à mener des patrouilles photographiques et de détection d'incendies. Le second, le Varuna, transporterait sept personnes et serait affecté à des opérations de lutte contre les incendies et de transport général. Un contrat fut dûment signé en août; à cette date, le concepteur de la société *Vickers*, W.T. Reid, se trouvait déjà à Montréal et faisait diligence pour construire le Vedette avant l'échéance promise du mois d'octobre, ce qu'il réussit. Le Vedette prit l'air pour la première fois au début du mois de novembre, et d'autres essais et modifications furent réalisés jusqu'à la fin de l'année. La plupart des Vedette qui furent plus tard livrés à des exploitants privés étaient propulsés par un moteur en étoile Wright Whirlwind J4, refroidi à l'air et construit aux États-Unis, tandis que l'ARC adopta le Lynx pour ses modèles de série par souci d'uniformisation avec les types britanniques.[41]

Le Vedette n'était pas exactement l'hydravion à coque qu'envisageait l'aviation quand elle dressa sa liste initiale de caractéristiques. Cet appareil n'avait pas les ailes épaisses et hypersustentatrices que Stedman préférait, et n'était pas non plus idéal pour la photographie aérienne à cause de sa capacité de chargement relativement faible.[42] Il fournit cependant de bons services généraux pendant plusieurs années. Le commandant d'aviation B.D. Hobbs, qui commandait la base de Winnipeg, déclara le printemps suivant que le Vedette "convenait exceptionnellement bien aux opérations de patrouille ou de transport", et qu'il pouvait être utilisé pour des vols photographiques sur des distances limitées.[43] Des pilotes de l'ARC effectuèrent plus d'une centaine d'heures d'essais opérationnels avec le premier appareil au cours de l'année 1925, et découvrirent qu'ils pouvaient le faire décoller d'une étendue d'eau calme et unie en moins de dix secondes, et grimper ensuite jusqu'à 3 000 m en

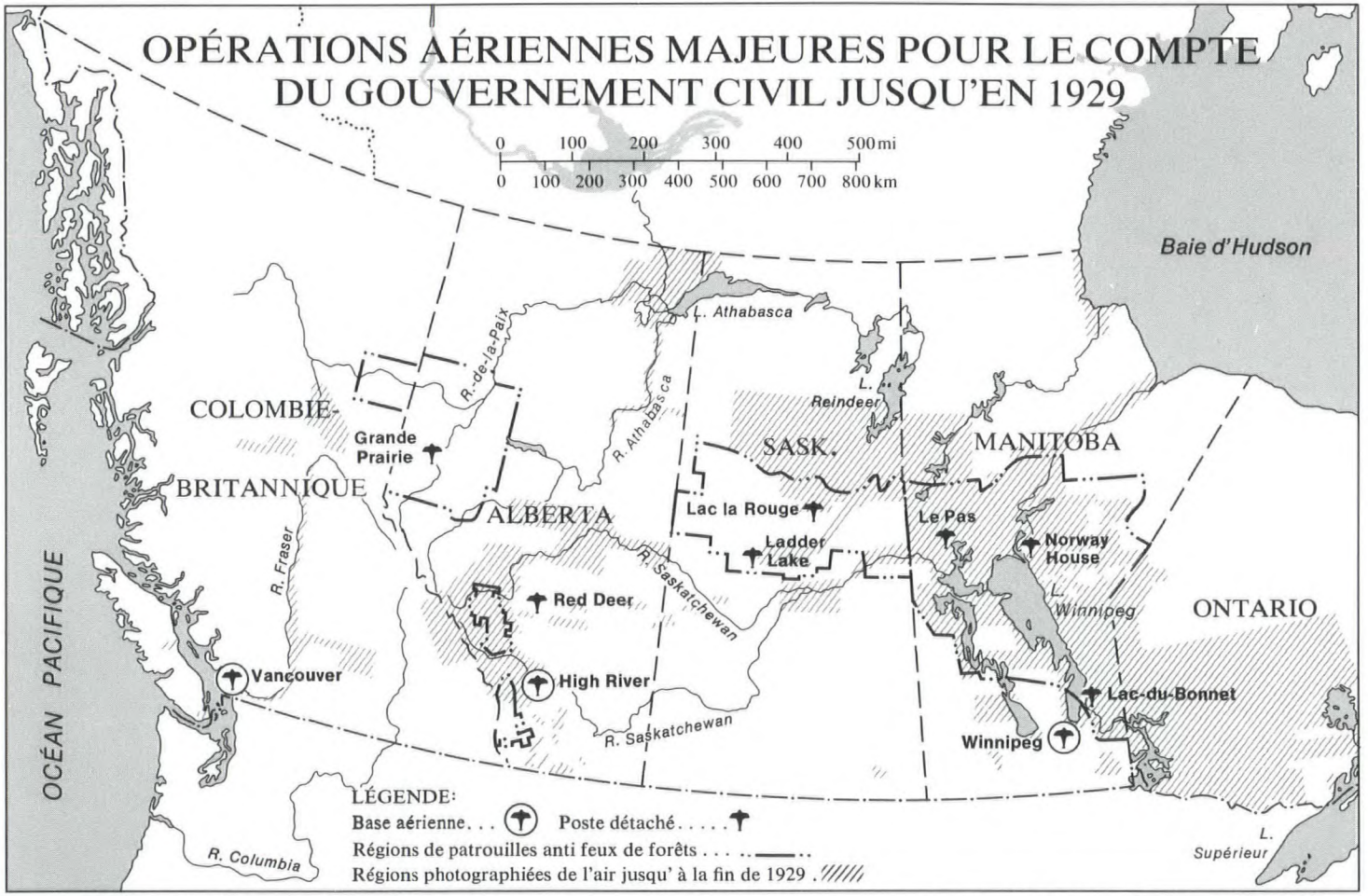
trente minutes environ. L'avion était fiable, économique et maniable dans toutes les conditions atmosphériques.[44]

L'hydravion de plus grandes dimensions, le Varuna, qui fut introduit à l'automne de 1925, eut moins de succès. Le Varuna était mû par deux moteurs Lynx et transportait un photographe dans le nez, le pilote et le mécanicien dans un cockpit situé à l'avant et quatre passagers dans un compartiment arrière. Conçu principalement pour la suppression des incendies de forêt, le Varuna fut aussi utilisé pour des opérations de transport générales, mais la longue distance d'hydro-planage qu'il lui fallait au décollage et sa faible vitesse ascensionnelle le confinaient aux lacs de grandes dimensions. L'ARC acheta trente Vedette, mais sept Varuna seulement.

Les Vedette ne furent pas pleinement opérationnels avant la saison 1926. Entre-temps, le successeur de Barker, le lieutenant-colonel d'aviation Scott, à titre de directeur par intérim, jugea qu'il ne pouvait attendre la livraison éventuelle du Vedette. Peu de temps après avoir assumé le commandement, en mai 1924, il avait entrepris une inspection des bases de l'ARC dans tout le pays, tournée au cours de laquelle il fut frappé par l'urgence du besoin de nouveaux appareils. Ses entretiens avec les officiers de l'ARC sur le terrain éveillèrent en lui suffisamment d'inquiétude pour décider qu'un appareil provisoire était nécessaire en attendant que le Vedette fût prêt; il entreprit donc aussitôt d'ébaucher des plans pour compléter le programme de construction d'hydravions à coque à grand rayon d'action par d'autres types d'appareils qui étaient facilement disponibles. Trois points souvent incompatibles le préoccupèrent: une livraison rapide, l'économie et l'uniformisation. Il en vint à la conclusion que la solution la plus rapide et la moins coûteuse consistait à équiper de flotteurs des Avro Viper. En veillant à ce qu'ils pussent être aussi dotés de roues et de skis, il était possible d'adopter les Viper comme appareil de patrouille type, tandis que les Vedette serviraient à des opérations de photographie aérienne et les Varuna à des opérations de transport et de suppression d'incendies. L'ARC passa donc une commande de dix Avro équipés de flotteurs, en décembre 1924. Les appareils furent prêts pour la saison 1925.[45]

Les Viper eux-mêmes étaient loin d'être parfaits. Ils "avaient la réputation de projeter de temps à autre leurs bielles dans tous les sens, ce qui avait des résultats désastreux", se rappela un ajusteur.

> Un jour que le lieutenant d'aviation Bill Weaver, aux commandes de l'un de ces engins, avait été forcé de se poser sur le petit lac Stormy, au centre du Manitoba, on m'y amena pour inspecter les dégâts; je découvris que deux bielles avaient défoncé le carter et que le moteur était complètement fichu.
>
> C'était un problème de faire poser un autre avion car le lac ne mesurait qu'un mille de longueur et un peu plus de 100 verges de largeur, et était ceinturé d'arbres élevés. Le lieutenant d'aviation Frank Wait se posa sur le lac pour déterminer quelles pièces étaient nécessaires, mais décrocha en décollant à nouveau; deux de nos appareils étaient maintenant immobilisés dans ce trou et il fallait faire quelque chose pour en sortir. Joe Maskell fut alors amené par avion jusqu'au lac Beresford pour nous donner un coup de main, et nous rejoignit en se frayant un chemin à travers la végétation. L'avion accidenté



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

fut tiré jusqu'à la rive à l'aide d'un treuil installé entre deux arbres. Son moteur fut retiré et débarrassé de la boue et de la vase qui l'encrassaient, et l'on retira les magnétos et le carburateur utilisables du moteur fichu. On en monta un nouveau avec des pièces provenant des deux, on l'installa dans l'appareil du lieutenant d'aviation Weaver et l'on fit quelques essais; le lieutenant d'aviation Roy Slemon se mit aux commandes. Pour permettre à l'avion de décoller, on réduisit au minimum la quantité de carburant, on attacha la queue de l'avion à un arbre et quand le moteur fut à plein régime, je tranchai la corde à l'aide d'une hache affilée. L'avion passa juste au-dessus des arbres.[46]

Les nouveaux avions dont l'ARC fit graduellement l'acquisition furent utilisés pour une diversité remarquable d'usages. Les demandes étaient incessantes: épandre des produits contre la tordeuse des bourgeons d'épinette et contre la rouille vésiculaire du blé; recenser des troupeaux de rennes et de bisons; transporter des arpenteurs-géologues, des ingénieurs miniers, des agents des services aux Indiens, des agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et des équipes médicales de sauvetage dans des régions éloignées; relever, classer, et esquisser ou photographier des peuplements d'arbres; exécuter des levés routiers pour la construction de chemins de fer. Chaque tâche était utile, mais menaçait d'amoindrir la responsabilité première des patrouilles forestières. Étant donné que les incendies de forêt survenaient de façon erratique, les agents des services forestiers insistaient pour que les avions fussent continuellement disponibles et non utilisés ailleurs. Pour le Service des forêts, "la justification essentielle de l'utilisation d'avions pour des tâches forestières réside non pas dans les économies possibles, de quelque nature qu'elles soient, qu'il est possible de réaliser, mais dans l'obtention d'un degré d'efficacité supérieur à celui que l'on peut atteindre de quelque autre façon. En ce qui a trait à la protection contre les incendies, seule une organisation pouvant faire face à toutes les situations d'urgence est valable pour une entreprise permanente, la raison étant qu'une protection inefficace équivaut à une *absence totale de protection* quand on en a le plus besoin. Une organisation fonctionnant adéquatement n'est donc pas un idéal mais une nécessité."[47]

La photographie aérienne, cependant, était une tâche qu'il était possible d'accomplir sans détourner tout à fait les avions-patrouilleurs de leur mission première. Les photographies aériennes étaient en grande demande, et offraient des possibilités comme moyen efficace de compenser les coûts fixes élevés des bases de patrouilles forestières en utilisant leurs ressources de façon plus efficace. Commençant comme une ramification de la protection forestière, la photographie aérienne devint la principale fonction opérationnelle civile de l'ARC à la fin de la décennie.[48]

Les photographies aériennes, qui fournissaient des données topographiques de base, avaient d'innombrables usages. La planification d'aménagements hydro-électriques, de systèmes d'irrigation, de chemins de fer et d'autres projets d'ingénierie fut simplifiée. Il était possible d'effectuer des levés plus rapides et plus précis de régions forestières et minières, et la photographie aérienne fut principalement employée comme aide à la cartographie. Les richesses forestières et minérales potentielles créèrent une demande de cartes précises dont les

coûts pouvaient être supportés en partie par l'exécution de levés aériens à partir de bases établies de l'ARC. En 1924, la précision et l'exactitude des nouvelles techniques de photographie aérienne avaient presque révolutionné le domaine de la cartographie au Canada. Pour la première fois, il était possible de dresser systématiquement la carte de la totalité de la masse terrestre du Canada.

Le comité conjoint du ministère de la Défense et du ministère de l'Intérieur, qui avait établi plus tôt un programme quinquennal visant à étendre les opérations dans l'Ouest, accepta le principe d'utiliser les camps de patrouilles de lutte contre les incendies comme bases à partir desquelles des missions photographiques pouvaient être exécutées. Au cours de la saison 1924, quand commença le long programme visant à dresser systématiquement la carte du Canada du haut des airs, des avions basés au Manitoba effectuèrent des levés pendant plus de 160 heures, couvrant une superficie de quelque 70 000 km carrés. Le fait saillant de la saison fut un important vol d'exploration que réalisa le commandant d'aviation Hobbs dans le district du lac Reindeer et de la rivière Churchill. Accompagné du lieutenant d'aviation D.J.R. Cairns comme opérateur de l'appareil photographique, de R.D. Davidson (un civil) comme navigateur et du caporal J.A. Milne comme mécanicien, Hobbs effectua le premier levé d'une vaste étendue de forêts et de lacs qui avait jamais été portée sur une carte, utilisant du carburant mis en cache l'hiver précédent. Il avait initialement prévu d'effectuer ses vols photographiques à 1 500 m d'altitude, en prenant trois photographies tous les 5 km et en volant à une vitesse de 95 km à l'heure par rapport au sol. En fait, il fut contraint de voler 300 m plus bas parce que son Viking, lourdement chargé, ne pouvait grimper davantage, même si Hobbs avait ôté les roues et la béquille de queue pour l'alléger. En dépit du mauvais temps et des difficultés mécaniques presque continues que posa l'appareil de photographie, Hobbs et son équipe réussirent à prendre environ 1 700 photographies pendant les quatre semaines que dura leur voyage.[49]

Au début, les missions photographiques avaient lieu quand on pouvait se passer d'avions pour les patrouilles de lutte contre les incendies, mais lorsqu'on disposa de plus d'équipement, on mit sur pied des détachements photographiques indépendants, placés sous le contrôle direct de la base aérienne d'Ottawa. Lorsque les responsables des levées topographiques et du quartier général de l'ARC choisissaient conjointement une région à photographier, on donnait des instructions à l'unité aérienne pour qu'elle mette en place des caches de carburant. Le Service des levés fournissait une carte de la région, s'il en existait une, et déployait des équipes au sol pour localiser les points de référence. Au printemps, quand il n'y avait plus de glaces sur les lacs et les rivières, les avions photographiques se rendaient aux endroits qui leur avaient été assignés et commençaient le travail en suivant une série de lignes parallèles liées aux points de référence. Les jours où il n'y avait pas de sorties les équipes entretenaient leurs appareils, transportaient des approvisionnements et s'efforçaient de régler divers problèmes imprévus nécessitant un degré élevé d'initiative, de patience et d'intelligence pratique.[50]

La centralisation de la direction des détachements mobiles à Ottawa, où le service des levés topographiques tenait sa photothèque centrale, facilitait la

coordination. Une méthode de fonctionnement efficace fut graduellement créée pour répondre à la demande croissante de photographies et de cartes. Le Service des levés topographiques forma l'unité centrale des levés aériens, un centre d'information et un dépôt de photographies, qui coordonna toutes les demandes de levés émanant d'autres organismes. En 1927, le service avait indexé 163 000 photographies, couvrant une superficie de près de 500 000 km carrés.[51]

Les patrouilles photographiques qui furent menées au-dessus des vastes étendues du Nord-Ouest canadien n'étaient pas dénuées de risques, surtout quand les communications radio air-sol étaient inadéquates ou inexistantes. Les pilotes se servaient souvent de pigeons voyageurs pour signaler les accidents et les atterrissages forcés dans les régions éloignées, et un certain nombre de bases disposaient de colombophiles qualifiés "pour entretenir, élever et dresser les oiseaux".[52] Au cours de la saison 1930, des pigeons furent lâchés après huit atterrissages forcés et à quatorze autres occasions par des équipes ayant besoin d'aide ou ayant relevé un incendie.[53] Les risques de vol naturels étaient souvent aggravés par la fumée des incendies de forêt qui diminuait la visibilité et pouvait désorienter les pilotes. En exécutant une patrouille, un matin de la fin du mois d'août 1929, le sergent J.M. Ready ne put trouver le lac Gordon dans la fumée d'un incendie qui s'était déclaré non loin de là et il perdit sa direction en tentant de revenir au lac du Bonnet. Descendant dans une épaisse fumée, il se désorienta et, n'ayant pas d'instruments pour piloter sans visibilité, fut forcé de sauter en parachute à 150 m au-dessus de l'eau alors que son appareil volait à 200 km à l'heure. Il plongea dans les eaux du lac du Bonnet, mais parvint à rejoindre la rive à la nage malgré le fait que son gilet de sauvetage ne se gonfla pas. Après avoir parcouru à pied une distance de huit km jusqu'à Davis Lodge, il fut capable d'obtenir une embarcation pour rentrer à la base. Ce fut, semble-t-il, la première fois dans l'histoire de l'ARC que l'on se servit d'un parachute en cas d'urgence.[54]

La plupart des vols de brousse étaient moins dramatiques. Les bases auxiliaires établies dans le Nord-ouest commencèrent leurs opérations sous forme de camps de tentes temporaires qui s'améliorèrent graduellement chaque année. Elles demeurèrent petites, accessibles seulement par avion ou par bateau, et les membres du détachement étaient laissés à eux-mêmes pendant toute la saison de vol, qui durait du mois de mai au mois d'octobre. Les heures étaient longues, le travail difficile et habituellement ennuyeux et le besoin d'ingéniosité et d'improvisation omniprésent. Pendant la saison de vol 1926, les deux officiers, dix aviateurs et trois signaleurs de l'armée qui composaient le détachement de Norway House, au Manitoba, utilisèrent un hydravion à coque Viking et un hydravion à flotteurs Avro 552. Au cours de l'été, les équipes de vol relevèrent dans le district trente-trois incendies de forêt et prirent contre ceux-ci des mesures de suppression. De surcroît, ils effectuèrent des vols expérimentaux pour le ministère de l'Agriculture, transportèrent des agents chargés de remettre aux Indiens des sommes d'argent prévues par traité, effectuèrent plusieurs vols médicaux d'urgence et réalisèrent des levés. Même si la saison anormalement pluvieuse réduisit le temps de vol, les pilotes enregistrèrent plus de 271 heures de vol avant de fermer la base à l'automne.[55]

Ce n'était pas une tâche aisée de garder les appareils dans les airs. Lorsque les risques d'incendie atteignaient leur point culminant, c'est-à-dire en juillet et en août, les avions étaient continuellement en patrouille, loin de la base jusqu'à sept heures par jour, refaisant le plein de carburant en se servant de caches réparties à l'avance. L'entretien se faisait dehors, avec peu d'équipement de soutien. Le Viking IV occasionna peu de difficultés, n'exigeant qu'un seul changement de moteur au cours de la saison, mais l'appareil de détection Avro 552 se révéla moins fiable. Dès son arrivée à Norway House, il fallut remplacer le moteur et remonter complètement l'avion. On découvrit finalement que le problème de moteur était dû au palier principal, qui avait été mal assemblé quand on avait révisé le moteur durant l'hiver. Il fallut donc démonter entièrement ce dernier et les pièces de rechange et tout assembler à nouveau sur le terrain.

Le détachement de Norway House devait aussi subvenir à ses propres besoins, et les commodités et les services de soutien n'avaient rien de princier. Au début, la base était censée être temporaire, mais à la fin de l'automne de 1924, un entrepreneur civil avait érigé les carcasses d'une cuisine, d'un mess, de logements, d'ateliers et de bureaux. La saison suivante, dans leurs moments de loisir, les membres du détachement terminèrent la finition intérieure, installant et peignant encadrements de fenêtre et de porte, planchers, revêtements et plafonds. Ils creusèrent aussi une large fosse septique et bâtirent deux latrines fermées.

Cela ne fut que le début de leurs travaux de construction. Quelques années avant, le ministère des Forêts avait installé un quai de 20 m. de longueur à l'opposé de l'île qu'utilisait le détachement pour décharger ses approvisionnements d'été. Cela signifiait que chaque année quelque 200 tonnes de matériel durent être transportées de l'autre côté de l'île, jusqu'à ce que le détachement décidât de construire un quai pour marchandises et passagers plus près de l'atelier et de l'aire d'entreposage où il était nécessaire. Une digue construite au niveau du quai et se prolongeant de 10 m vers l'arrière fournit un espace utile pour décharger des fournitures et de l'équipement lourds. Vint ensuite une nouvelle cale de 10 m sur 30, munie d'une plate-forme supérieure suffisamment vaste pour accueillir quatre Vikings, afin de pouvoir amener les appareils à sec pour effectuer leur entretien. Mais, tout d'abord, il fallut débarrasser la rive à la main d'environ 150 tonnes de roches. Les hommes dérochèrent une autre section de 15 m de plage contiguë à la cale afin de pouvoir amener les avions à la rive et faire le plein de carburant sans gêner les mécaniciens travaillant sur la plate-forme d'entretien. Ils construisirent ensuite un quai d'amarrage de 15 m, ainsi que des installations de réparation et d'entreposage d'hiver pour le canot automobile de la base. Dans leurs moments libres, les hommes du détachement dégagèrent, nivelèrent et sablèrent des allées et des sentiers permanents reliant leurs installations de la rive aux bâtiments de la base.

Tous ces travaux furent effectués par une poignée d'hommes. Dans son rapport annuel de 1925, le commandant de Norway House avait recommandé d'augmenter l'effectif de l'unité à cause du grand nombre de tâches non aériennes qu'il fallait accomplir dans cette base éloignée. Au lieu d'obtenir les quatre hommes supplémentaires qu'il demanda, on lui en enleva trois.

Aucunement intimidé, il retira de la cuisine l'assistant de l'aviateur-cuisinier et lui confia la responsabilité de l'équipement au sol de l'unité. Il embaucha ensuite un civil pour les fonctions de cuisine, le payant à même les fonds de l'unité. Dans le rapport annuel suivant on put lire l'observation suivante: "Jamais les gros travaux de construction de la cale et de la plate-forme pour avions n'auraient pu être effectués avec si peu d'argent en recourant à une solution autre que cet emploi privé de main-d'oeuvre civile, car il n'y avait pas de fonds publics disponibles".[56] Lorsque l'unité fut incapable d'obtenir un moyen de transport sur l'eau plus fiable, le détachement se tira de cette difficulté en louant un gros canot de transport (encore à même les fonds de l'unité) pendant que l'on révisait complètement le moteur du canot automobile. Lorsqu'il fallut réviser une fois de plus le moteur du canot fatigué et que la réparation se révéla insuffisante, le détachement réunit suffisamment de fonds au mess pour en acheter un nouveau. Les officiers et les aviateurs de l'ARC devinrent ainsi habiles à improviser et à se débrouiller avec très peu.

Cette expérience leur fut très utile lorsque l'ARC prit part à une opération difficile et prolongée dans l'est de l'Arctique en 1927-1928. L'expédition dans le détroit d'Hudson avait pour but de déterminer la nature des conditions de glace à cet endroit afin d'aider la navigation dans la baie d'Hudson. C'est C.C. MacLaurin, en 1919, qui avait proposé pour la première fois que l'on fît une reconnaissance aérienne du détroit. L'année suivante, le ministère des Chemins de fer et des canaux demanda un levé des glaces. Le Conseil de l'Air manifesta de l'intérêt à l'égard du projet mais l'abandonna simplement lorsque le ministère ne le poursuivit pas davantage. Pendant les sept années qui suivirent, peu d'intérêt fut montré à l'égard de l'est de l'Arctique – à une exception près. En 1922, lorsque le gouvernement canadien envoya une expédition d'exploration dans l'archipel de l'Arctique pour y établir un certain nombre de postes de police, l'aviation détacha un observateur. À l'incitation du ministère de l'Intérieur, le Conseil de l'Air chargea le commandant d'aviation R.A. Logan de rendre compte des conditions de vol dans la région. Logan, qui avait travaillé comme arpenteur fédéral avant la Première Guerre mondiale, était un expert en météorologie, en navigation et en télégraphie sans fil.[57]

L'expédition leva l'ancre de Québec, le 18 juillet 1922, et revint le 2 octobre, après avoir visité l'extrémité nord de l'île de Baffin ainsi que les îles Bylot, Ellesmere et North Devon. En raison de la courte saison, et du fait que la tâche première de l'expédition était d'établir des postes de police, Logan fut incapable d'entreprendre toute recherche ou exploration approfondie, mais le rapport qu'il présenta était plein d'observations judicieuses. Les avions, pensait-il, pouvaient jouer un rôle important dans le développement systématique de la région en dressant la carte de zones intérieures inaccessibles, en aidant la GRC, en transportant des arpenteurs et des géologues, en développant une industrie du caribou et du renne et en accomplissant des patrouilles de surveillance des glaces pour aider la navigation. Logan conclut qu'il y avait du charbon et probablement du schiste bitumineux dans la région, peut-être en quantité suffisante pour approvisionner toute base aérienne qui s'y établirait, et il jugea que l'on pouvait y utiliser des avions munis de skis d'atterrissage pendant plus de la moitié de

l'année. Il recommanda que toutes les patrouilles aériennes soient menées en tandem, chacune transportant un équipement de survie au sol adéquat, et qu'un Inuit accompagne chaque patrouille parce que "un Esquimau peut trouver la nourriture et s'orienter là où un blanc serait égaré, affamé ou mort de froid." Avant d'entreprendre toute opération aérienne d'envergure, il était essentiel de bien se préparer. Logan proposa que le personnel se rende dans le nord pour se familiariser avec les conditions climatiques, faire des observations météorologiques et enregistrer la hauteur des marées, ainsi qu'observer les conditions en surface et dans les airs. Au sol, le personnel pourrait aussi réaliser diverses expériences sur le chauffage des instruments des avions, la mise en marche des moteurs refroidis à l'air et à l'eau et l'utilisation de skis dans des conditions différentes.[58]

Les recommandations de Logan n'allèrent pas plus loin en 1922. Cependant, le gouvernement fédéral n'abandonna pas complètement la possibilité d'utiliser la voie navigable du détroit d'Hudson comme moyen d'accéder à l'intérieur du continent. L'idée de faire une reconnaissance des glaces dans le Détroit fut reprise à la fin de l'année 1926, alors que l'on s'occupait de dresser des plans pour poursuivre le chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à Churchill. La valeur de Churchill en tant que port d'expédition du blé de l'Ouest vers l'Europe dépendait de la durée de la saison de navigation. Les estimations variaient de six semaines à six mois, et il était crucial de surveiller de façon étendue les conditions de glace. En décembre 1926, le cabinet créa un conseil consultatif chargé de préparer les plans d'une expédition, que dirigerait N.B. McLean, du ministère de la Marine et des Pêcheries, et qu'accompagnerait le colonel d'aviation J.S. Scott, le directeur de l'ARC.[59]

L'ARC avait une expérience des vols hivernaux, mais pas dans les conditions rigoureuses de l'Arctique. Les pilotes auraient besoin d'un appareil polyvalent, extrêmement solide, muni d'une cabine spacieuse et équipé d'un moteur absolument fiable. L'ingénieur en chef de l'ARC, le lieutenant-colonel d'aviation Stedman, de même que le capitaine d'aviation T.A. Lawrence, un officier d'état-major du quartier général de l'ARC qui fut promu au grade de commandant d'aviation et se vit confier le commandement des opérations aériennes de l'expédition, évaluèrent plusieurs types d'appareils britanniques et américains. Aucun des constructeurs britanniques n'était intéressé à exécuter une petite commande de six appareils de conception spéciale dans un délai de trois mois. Le concepteur hollandais Anthony Fokker, qui avait installé ses ateliers au New Jersey, accepta les conditions difficiles. Fokker et R.B.C. Noorduyn, qui conçut plus tard le Norseman, construisirent et livrèrent rapidement six Fokker "Universal". Ces monoplans à ailes hautes et à cinq places possédaient un fuselage de tubes d'acier recouverts de toile, un revêtement de bois sur les ailes, un cockpit ouvert et une cabine fermée, et étaient mus par un moteur Wright Whirlwind, capable d'une vitesse de croisière de 98 milles [158 km] à l'heure avec une autonomie de quatre heures. La charge opérationnelle ordinaire, avec l'équipage, le carburant, le matériel d'urgence et les appareils photographiques, était d'environ 770 kg. Achetés par le ministère de la Marine et des Pêcheries au prix d'environ 16 000 $ chacun, les avions

avaient un numéro d'immatriculation civil, quoique les équipages fussent fournis par l'ARC.

Lawrence s'est souvenu que les officiers supérieurs de l'ARC étaient divisés sur la question du choix des appareils. Au départ, le plan prévoyait des Avro modifiés. Lorsque Lawrence s'y opposa fortement, Scott l'envoya à New York pour faire l'essai d'un Fokker. L'avion plut à Lawrence et, en fait, ces hydravions donnèrent un rendement exceptionnel. Deux problèmes surgirent cependant: les flotteurs et les dispositifs de fixation se révélèrent fragiles, et toutes les photographies devaient être prises par un hublot de la porte latérale. L'ARC fit aussi l'acquisition d'un *de Havilland 60* Moth, équipé de flotteurs, pour faire des vols de reconnaissance préliminaires destinés à relever les endroits possibles où établir une base.[60]

Six pilotes et douze mécaniciens participèrent à l'expédition, de même qu'un certain nombre de spécialistes civils: quatre opérateurs-techniciens sans-filistes, trois médecins, trois magasiniers et trois cuisiniers. Le groupe se réunit au camp Borden pour y suivre une instruction sur les techniques de vol en hiver, la météorologie, la navigation, les moteurs, les premiers soins, le matelotage, la raquette, le ski, le tir des armes portatives, le maniement des chiens, la soudure, la menuiserie, le montage, la photographie et l'entretien des instruments. Les pilotes suivirent un entraînement de perfectionnement destiné à "augmenter leur niveau de compétence" et "corriger toute mauvaise habitude qu'ils ont pu avoir acquise". On porta attention aux approvisionnements d'urgence et aux besoins en loisirs et en lecture des hommes qui seraient isolés pendant au moins six mois.[61]

L'expédition quitta Halifax, en Nouvelle-Écosse, à la mi-juillet 1927, à bord de deux vieux navires, le *CGS Stanley* et le *SS Larch*. Partageant l'espace réduit avec les avions, des bâtiments préfabriqués et une équipe de construction, les membres de l'expédition remontèrent lentement la côte du Labrador, jetant l'ancre à Port Burwell dix jours plus tard. Dans leur petit hydravion de reconnaissance, Lawrence et le capitaine d'aviation A.A. Leitch cherchèrent des endroits possibles où établir une base. Après avoir examiné minutieusement les deux côtés du détroit, ils décidèrent de bâtir des camps à Port Burwell (base "A") à l'extrémité est, sur l'île Nottingham (base "B") à l'extrémité ouest, et dans la baie Wakeham (base "C") à mi-chemin entre les deux. Tous les hommes se mirent aussitôt à préparer les emplacements pour l'hiver; lorsque les navires levèrent l'ancre en emmenant les équipes de construction au mois de novembre, les bâtiments étaient habitables mais non finis. McLean, qui avait joué un rôle de premier plan dans les étapes de formation de l'expédition, resta à bord de son navire pendant toute la durée des travaux, et ne mit pas le pied à terre. Lawrence, qui ne reçut jamais d'instructions écrites, fut laissé en charge des opérations. Il élabora son propre ordre d'opérations pendant le voyage vers le nord.[62]

Lawrence organisa un système de patrouilles ordinaires et spéciales pour les trois bases, afin de couvrir le détroit de façon régulière et systématique et de garantir la sécurité des équipes de vol. Quand le temps le permettait, des patrouilles quotidiennes étaient effectuées à partir des trois bases, et les avions de bases différentes s'organisaient parfois pour se rejoindre, surveillant ainsi de

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

façon continue les mouvements des glaces. Les pilotes faisaient un compte rendu de vol détaillé après chaque patrouille et les photographies aériennes fournissaient des documents visuels permanents. Les équipages demeuraient en liaison avec le sol au moyen de transmetteurs CT21A et d'antennes remorquées. Les communications se faisaient en phonie et par télégraphes et un dispositif de commande à distance permettait aux pilotes d'utiliser les radios. Pendant les patrouilles, les équipages communiquaient régulièrement avec leur base, à intervalles de cinq minutes.

Les patrouilles ordinaires débutèrent le 29 septembre, à partir de la baie Wakeham, et se poursuivirent pendant près de deux mois avant que le gel n'obligeât à les suspendre. Cependant, les vols furent intermittents: le brouillard, le vent, la neige et des bordages dangereux ne permirent aux avions de prendre l'air que pendant dix jours durant cette période. Au cours des trois semaines que dura le gel, les conditions empêchèrent d'utiliser les flotteurs ou les skis. Voici ce qu'indiqua le commandant d'aviation Lawrence: "Il est possible de s'imaginer à quelles conditions il faut faire face pour réussir à aménager une piste au-dessus des bordages accidentés jusqu'aux glaces de la baie. . . Des tonnes de glace et de neige ont été rasées, nivelées et tassées en utilisant le tracteur comme rouleau compresseur. À chaque changement de marée, cette piste, qui s'étendait sur une plage d'environ 200 m de longueur, se soulevait et craquait jusqu'à ce que, finalement, après beaucoup de travail, elle devint un pont de glace solide, montant et descendant avec la marée, mais à l'abri de tout dommage sérieux".[63] Le 12 décembre, il fut possible d'effectuer davantage de patrouilles ordinaires avec les Fokker montés sur skis, et celles-ci se poursuivirent jusqu'au 18 juin 1928. Survint ensuite de nouveau une courte période où les conditions de glace ne permirent d'utiliser ni les flotteurs ni les skis. Le 29 juin 1928, l'expédition put reprendre les vols à partir de la baie Wakeham, avec des avions sur flotteurs, et les opérations se poursuivirent jusqu'à ce que l'expédition termina son travail.

Les patrouilles régulières menées à partir de l'île Nottingham commencèrent le 11 octobre 1927 et durèrent jusqu'au 16 novembre, lorsque le gel s'installa. Les températures plus froides sur l'île réduisirent l'intervalle entre les opérations faites sur flotteurs et sur skis, et l'on put entreprendre des vols réguliers sur skis le 23 novembre. Les skis furent changés pour des flotteurs à la fin du mois de mai 1928. A Port Burwell, les patrouilles régulières débutèrent le 23 octobre pour se poursuivre pendant trente et un jours. Les patrouilles sur skis commencèrent le 13 décembre et c'est aussi en mai que les avions furent équipés à nouveau de flotteurs.

L'expédition mit sur pied trois réseaux de communication. Les techniciens radios du ministère de la Marine et des Pêcheries firent fonctionner une liaison à ondes courtes entre la baie Wakeham et Ottawa, ainsi que des liaisons à ondes longues entre les trois bases. Le Corps royal canadien des transmissions s'occupa pour sa part d'un système air-sol. Celui-ci ne fonctionnait que dans un sens, les avions n'étant pas dotés de récepteur, mais permettrait aux pilotes d'entrer en contact avec les bases au sol en phonie et par télégraphe. Les messages étaient toujours faits en double, d'abord par télégraphe et ensuite en

phonie. L'équipement de navigation était primitif. Comme les avions devaient demeurer sous la couche de nuages pour effectuer leurs reconnaissances visuelles, la navigation consistait la plupart du temps à lire simplement les cartes, en utilisant celles que l'Amirauté avait dressées dans les années 1830 et sur lesquelles le contour des terres se révéla étonnamment précis. Il n'était donc pas nécessaire de se fier aux deux boussoles magnétiques, la boussole à induction terrestre (similaire à celle utilisée par Charles Lindbergh dans le *Spirit of St. Louis*) ou la boussole solaire Bumstead dont était équipée chacun des Fokker.[64]

Les pilotes et les équipages mirent rapidement au point une technique pour mettre en marche les Fokker dans le froid intense de l'Arctique. Après chaque sortie, on vidait complètement les moteurs de leur huile, que l'on rangeait dans un endroit chaud jusqu'au moment de s'en resservir. Pour faire démarrer les moteurs, les membres de l'équipe au sol remorquaient l'avion jusqu'à sa position de décollage, le mettaient face au vent et recouvraient le moteur d'une housse d'amiante ajustée. A l'aide d'un bout de tuyau de poêle, ils dirigeaient ensuite la chaleur produite par deux ou trois lampes à souder dans l'espace entourant le moteur. Après avoir procédé ainsi pendant 30 à 45 minutes, période au cours de laquelle le mécanicien faisait régulièrement faire une rotation à l'hélice, on retirait les lampes à souder et l'on versait dans les canalisations l'huile à moteur préalablement chauffée sur un poêle. Enfin, et très rapidement avant qu'il ne refroidisse, on lançait le moteur. Le système fonctionnait très bien, même quand un appareil était forcé de se poser loin de sa base.[65]

A trois reprises pendant l'hiver des avions se perdirent. Le 15 décembre 1927, le capitaine d'aviation Leitch et son équipage, partis de l'anse Erik, au cap Wolstenholme, revenaient à l'île Nottingham. A mi-chemin, ils rencontrèrent une tempête de neige et perdirent la direction qu'ils devaient suivre. N'apercevant pas la terre, Leitch se posa sur un banc de glace de six pouces d'épaisseur et attendit la fin de la tempête. L'équipage retira l'huile du moteur et s'installa le plus confortablement possible. Cette nuit-là, le baromètre descendit à moins 27° Celsius et les hommes subirent des engelures mineures. Le lendemain, Leitch calcula son écart par rapport à la route. Se servant ensuite de l'équipement d'urgence que transportait l'avion, les aviateurs réchauffèrent l'huile, la versèrent dans le moteur et firent démarrer ce dernier. Quand ils arrivèrent à la base, il ne leur restait plus qu'un litre de carburant.[66]

Un second incident survint le 8 janvier 1928 quand le commandant d'aviation Lawrence partit de la baie Wakeham pour l'île de Nottingham. Se heurtant à une forte tempête de neige à environ 30 km à l'est du cap Digges, il fit demi-tour et se posa dans la crique de Suglet. Le lendemain, il tenta d'atteindre Nottingham mais, une fois de plus, la neige le força à se poser, cette fois dans la baie Déception. Pendant les neuf jours qui suivirent, la tempête fit rage dans la région: Lawrence et ses compagnons d'infortune campèrent près du Fokker et se nourrirent de leurs vivres de survie. Les conditions atmosphériques s'améliorèrent le 16 janvier. Le lieutenant d'aviation B.G. Carr-Harris, de la baie Wakeham, repéra l'avion disparu. Quand l'équipage de Lawrence parvint finalement à sortir à la pelle leur Fokker de la neige et à le mettre en état de voler,

la courte journée arctique était presque terminée. Il fut donc nécessaire de passer une autre nuit dans la baie Déception. Les deux avions rentrèrent à la base le lendemain.[67]

La troisième fois fut la plus sérieuse. Le tout commença le 17 février 1928, lorsque le lieutenant d'aviation A.A. Lewis décolla de la base "A", en compagnie du sergent de section N.C. Terry et du guide inuit habituel. Leur itinéraire consistait à traverser le détroit d'Hudson jusqu'à l'île Résolution, à mi-chemin de la baie Frobisher, et à revenir ensuite à la base en survolant le glacier Grinnel et le détroit. L'aller se déroula sans anicroches. Au retour, toutefois, en survolant le détroit, Lewis se heurta à un blizzard poussé par des vents de la force d'un ouragan. La neige le contraignit "à descendre jusqu'à quelques pieds de la banquise où il devint presque impossible de naviguer de façon précise à cause des perturbations magnétiques locales, des oscillations de l'aiguille de la boussole, de l'extrême turbulence de l'air et de la visibilité quasi nulle."[68] Comme l'obscurité allait bientôt tomber et que l'appareil épuisait rapidement son carburant, Lewis se mit à chercher une plaque de glace dégagée, télégraphiant pendant ce temps à la base pour l'informer qu'il s'était égaré et tentait de se poser sur la banquise. Orientant le nez de son appareil face au vent, il ne vit rien sur quoi atterrir, sauf des formations de glace accidentées. "Soudain, je vis juste au-dessous de moi ce qui paraissait être une étendue de glace claire et verdâtre; priant avec ferveur pour qu'elle se prolonge sur une courte distance au moins, je coupai les gaz; l'avion tomba comme une pierre, presque à la verticale; en mettant ensuite brièvement les gaz, je posai l'avion sur la glace et mis immédiatement hors circuit les commutateurs. Quand nous touchâmes la glace, le vent était si fort que l'appareil s'immobilisa presque aussitôt, mais il y avait tant de blocs de glace que nous ne pûmes éviter d'en heurter un de plein fouet; l'appareil s'immobilisa la queue en l'air et le nez et les skis enfouis dans un profond amoncellement de neige, contre un bloc de glace."[69]

Lewis, Terry et le guide inuit, Bobby Anakatok, se mirent immédiatement à construire un igloo, qui se révéla raisonnablement confortable. Heureusement, leur trousse de survie n'avait pas été endommagée. Ils disposaient d'un fusil de calibre .303 et d'une cinquantaine de cartouches, d'un canot pneumatique, d'une pompe et de deux pagaies, de galettes, de six tablettes de chocolat très concentré, de plusieurs bouteilles de pastilles de lait malté Horlicks, d'une boîte de beurre, d'une boîte d'allumettes protégée par un couvercle scellé, de thé, d'un couteau à neige, de trois couteaux de poche, d'une ligne à pêche et de hameçons, d'un poêle Primus et d'un gallon de kérosène, de trois sacs de couchage et d'une bouteille de brandy. Cet équipement suffisait pour les garder en vie pendant un certain temps, même s'ils étaient incapables d'abattre un phoque, un morse ou un ours polaire.

Se trouvaient-ils dans la baie d'Ungava ou dans l'océan Atlantique? Volant face au vent du nord-ouest, Lewis avait alloué une marge de dérive de vingt degrés: "Je ne pouvais me résigner à penser qu'un grand vent, de quelque force qu'il fût, exigerait une correction plus importante". Il en vint à la conclusion qu'ils devaient se trouver sur un banc de glace dans la baie d'Ungava et qu'en

marchant vers l'est ils atteindraient la côte. Après quelques heures de repos, les trois hommes se mirent en marche en direction de l'est, faisant face à des vents soufflant sans répit et à une température d'environ moins 40°. Lewis estimait que les conditions de glace s'amélioreraient à mesure qu'ils s'approcheraient de la côte, mais après deux heures il se rendit compte qu'en fait elles empiraient. Ils firent halte et construisirent un autre igloo. Lewis crut maintenant qu'ils devaient se trouver dans l'Atlantique, pas dans la baie d'Ungava. Il leur faudrait rebrousser chemin. Le lendemain, le ciel était dégagé, et Lewis espéra qu'ils pussent apercevoir la chaîne de montagnes du Labrador qui longe la côte est:

> Nous étions tout à fait entourés de blocs de glace serrés les uns contre les autres et ne pouvions rien voir à l'horizon; en escaladant l'un des blocs, j'eus presque peur de regarder vers l'ouest, car si je ne voyais rien cela anéantirait sans aucun doute tous nos espoirs de survie; cependant, lorsque je jetai finalement un coup d'oeil vers l'ouest, je vis se découper clairement dans le ciel ce qui me parut être des sommets de montagnes enneigés; j'eus peine à contenir ma joie devant cette confirmation nette de ma théorie. Un calcul approximatif me convainquit que nous devions nous trouver à environ 50 milles [80 km] dans l'Atlantique, car en tenant compte de la hauteur des montagnes, soit environ trois milles pieds [1 000 m] par une journée claire, l'oeil embrasse une étendue d'une cinquantaine de milles environ.[70]

Pendant les sept jours qui suivirent, le petit groupe marcha vers l'ouest. Heureusement, ils purent abattre un morse pour regarnir leur réserve d'aliments qui diminuait. A trois reprises, ils durent traverser une étendue d'eau dégagée, la dernière sur un bloc de glace après que Bobby Anakatok eut simplement abandonné leur canot pneumatique pour pouvoir transporter plus de viande de morse. Atteignant enfin la côte, nos trois hommes se tournèrent vers le nord, espérant trouver le village inuit d'Eclipse Harbour. Après quatre autres jours de marche, souffrant maintenant gravement de la faim et du froid, ils rencontrèrent une famille inuit qui les aida à atteindre le village. Après avoir mangé et s'être reposés un peu, ils repartirent de nouveau avec un autre guide autochtone pour Port Burwell, où ils arrivèrent au milieu de la nuit, le 1er mars. A part des engelures, Lewis et Terry ne subirent aucune blessure durable.

Les membres de l'expédition poursuivirent les patrouilles jusqu'à ce que les observations des glaces prirent fin le 3 août 1928, quand tous les hommes commencèrent à plier bagage pour le voyage de retour. Il avait été prévu de faire voler les Fokker jusqu'à Ottawa. Pendant l'été, une série de caches de carburant avait été disposées le long de la côte est de la Baie d'Hudson. Les cinq appareils survivants se réunirent à l'anse Erik, le 24 août. Le lendemain matin, les Fokker se préparèrent à décoller malgré les hautes vagues venant du nord-ouest qui déferlaient dans l'anse. Trois avions seulement prirent l'air. L'un eut des ennuis de moteur, et un autre s'écrasa à cause d'un flotteur endommagé. Un avion amerrit aussitôt pour sauver les équipages, et Lawrence demanda de l'aide par radio au *SS Larch* et au *CGS Montcalm*. Les autres appareils furent ensuite minutieusement examinés, et l'on découvrit que l'action corrosive de l'eau de mer avait affaibli les supports de train d'atterrissage et les dispositifs de fixation

des flotteurs de deux des avions. Lawrence décida donc d'évacuer l'expédition par mer. Les avions furent démontés et embarqués dans les navires pour le voyage de retour.[71]

La longue saison qu'avait connue l'expédition se termina à la fin du mois de novembre, lorsque les navires atteignirent Québec. En onze mois de vols, les équipages avaient effectué 227 patrouilles de reconnaissance au-dessus d'un terrain difficile et dans des conditions atmosphériques variant de mauvaises à impossibles. Ils ramenèrent avec eux une précieuse collection de plus de 2 000 photographies aériennes, un important bagage de connaissances pratiques sur les conditions de travail et de pilotage dans le Nord, ainsi que de nombreuses informations sur les conditions de glace dans le détroit. Dans son rapport, Lawrence nota que la glace était apparue pour la première fois le 16 novembre à l'extrémité ouest du détroit, près de l'île Nottingham, et qu'elle ne s'était dégagée entièrement que le 3 août de l'été suivant. Les conditions atmosphériques avaient toujours été mauvaises, le brouillard, les nuages et la vapeur réduisant la visibilité, et les conditions au sol étaient spécialement difficiles durant les saisons intermédiaires de gel à l'automne et de dégel au printemps.

Lawrence recommanda principalement que des efforts fussent déployés pour dresser des cartes précises, car celles qui existaient étaient "si imprécises... qu'elles constituent un facteur important et dangereux dans le développement du Détroit en tant que voie navigable commerciale".[72] Il fallait également effectuer des levés hydrographiques, mais seulement après avoir fait au préalable des levés aériens détaillés, avec des photographies prises à la verticale. Lawrence considéra qu'une petite équipe, travaillant à partir de bases temporaires au lac Harbour et à la baie Wakeham, pouvait photographier les deux côtés du détroit en un été. Il nota aussi qu'au moins un appareil situé en permanence dans la région serait capable de fournir une aide précieuse aux navires, les renseignant par radio sur les conditions de glace et leur permettant ainsi de naviguer dans des voies libres de glaces. Pour les vols dans l'Arctique, pensa Lawrence, l'appareil idéal serait un hydravion amphibie, propulsé par deux moteurs refroidis à l'air, muni de dispositifs de fixation de skis et possédant une autonomie de sept à neuf heures à la vitesse d'environ 100 milles [160 km] à l'heure, capable de transporter de l'équipement radio et un équipage de trois ou quatre personnes, avec une trousse d'urgence et des rations complètes pour seize jours.

Le rapport de Lawrence, tout comme l'expédition au détroit d'Hudson elle-même, reçut peu d'attention à l'époque. Ce n'est qu'après la Deuxième Guerre mondiale que l'on s'intéressa de nouveau à la région, et encore, pour des motifs stratégiques plutôt qu'économiques. Lawrence et ses compagnons ne furent publiquement reconnus qu'en 1970, lorsqu'un film de l'Office national du film, intitulé *The Aviators of Hudson Strait*, présenta une entrevue avec Lawrence ainsi qu'une grande quantité de séquences originales tournées par les cameramen de l'expédition. En 1980, un peu tard, Lawrence fut nommé au Temple de la renommée de l'aviation.

L'achat des Fokker Universal pour l'expédition au détroit d'Hudson avait été pour l'ARC un changement important par rapport à ses habitudes d'achat antérieures. Des questions de précédent et de commodité avaient auparavant

conduit l'ARC à dépendre de la *Canadian Vickers* pour ses appareils, mais la nature irrégulière de sa politique d'achat occasionnait des difficultés aux deux parties. Manquant d'autres commandes qui auraient justifié une production en série continue, la *Vickers* devait embaucher tous les hivers des travailleurs spécialisés pour répondre au dernier besoin urgent de l'aviation militaire, et les mettre ensuite à pied pour l'été. Nul ne savait s'il y aurait de l'argent pour acheter d'autres avions l'hiver suivant ou si l'ARC aurait à se débrouiller avec ceux qu'elle avait en mains. Ce n'était pas là une manière de procéder qui permettait de garder des travailleurs spécialisés ou d'assurer un bon contrôle de la qualité. À cause de cette situation, la société *Vickers* éprouvait habituellement des retards de production, des engagements étaient résiliés et l'ARC se retrouvait à court d'appareils. Les avantages possibles que l'ARC pouvait retirer du fait de disposer d'un fournisseur principal étaient donc réduits presque à rien par une dépendance malsaine envers un fournisseur incapable de remplir ses engagements.[73]

Les problèmes devinrent critiques lorsque l'ARC tenta d'uniformiser sa flotte aérienne en utilisant comme base une famille d'avions Vickers. Quand les Vedette et les Varuna entrèrent en service, l'ARC commanda des modèles expérimentaux du Velos pour la prise de photographies à la verticale, du Vanessa pour des opérations de transport général et du Vigil et du Vista pour des opérations de patrouille. L'ARC prévoyait de faire l'essai de ces appareils au début de l'année 1927 et de préciser ensuite les modifications à y apporter avant de commander des exemplaires de série de chaque type en vue de la saison 1928. Malheureusement, la société *Vickers* fut dans l'impossibilité de livrer les avions à temps pour effectuer des essais appropriés et le calendrier d'achat fut gravement perturbé. Le prototype du Velos, notamment, était un lamentable échec; son poids était tel qu'une nuit où il était amarré et que de la neige s'était accumulée sur ses ailes, il avait coulé la queue en premier. Ni cet appareil ni les autres ne se rendirent à l'étape de la fabrication en série.[74]

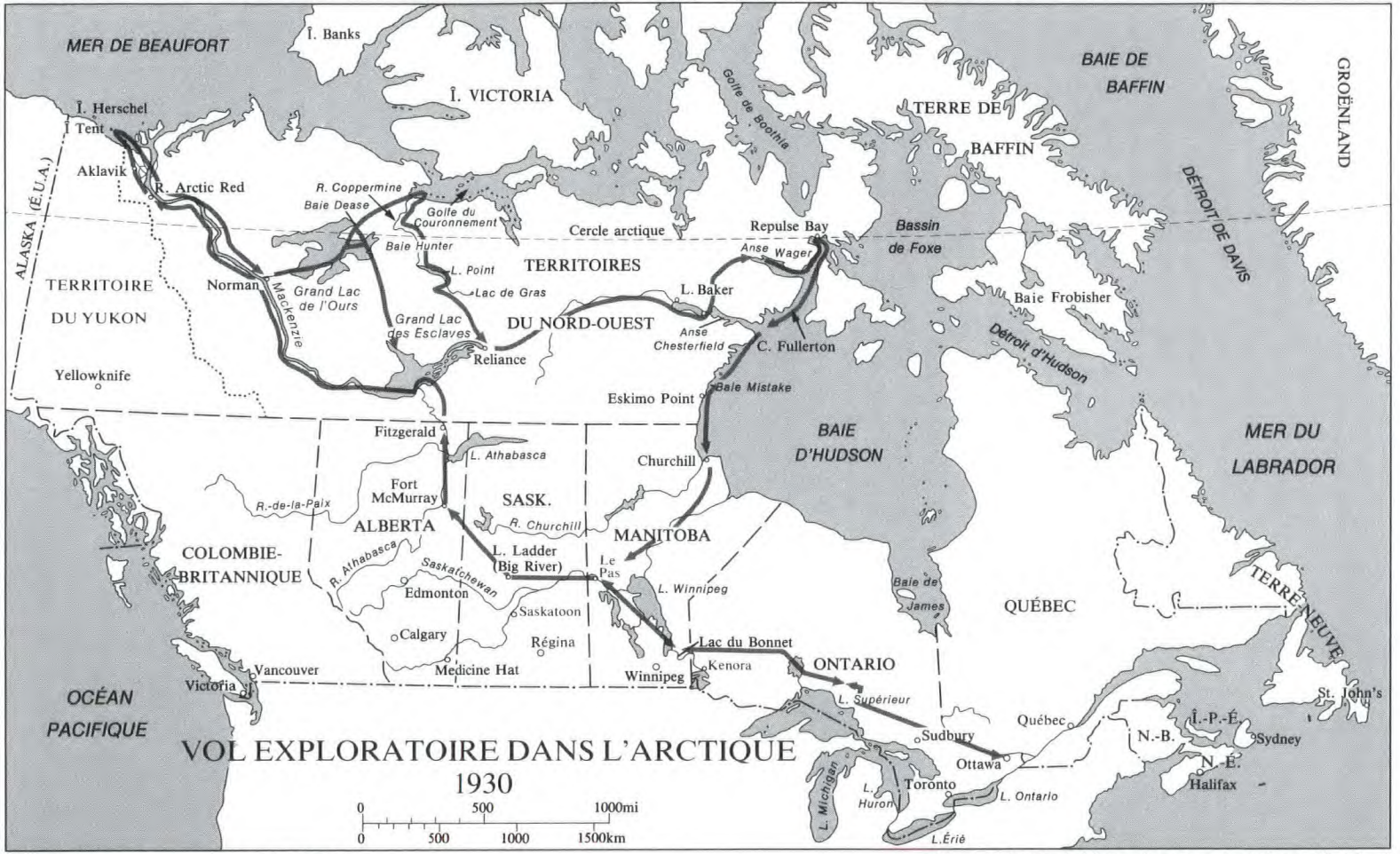
Trouvant que le fait de dépendre d'un fournisseur lui occasionnait d'insurmontables difficultés, l'ARC modifia ses efforts d'uniformisation et commença à se tourner vers plusieurs constructeurs pour combler ses besoins. Il se révéla impossible de continuer d'appliquer la politique qu'avait l'ARC de donner la préférence à des entreprises canadiennes et britanniques. L'industrie canadienne était lente à se développer et les constructeurs britanniques semblaient incapables de fabriquer des avions adaptés aux conditions canadiennes, notamment ceux convenant à des opérations civiles, ou paraissaient peu intéressés à le faire. À l'été de 1929, le colonel d'aviation J.L. Gordon demanda à l'officier de liaison de l'ARC à Londres de se rendre à l'Exposition aéronautique internationale qui se tiendrait prochainement, dans le but d'y trouver des prototypes qui seraient utiles au Canada. Son rapport ne fut pas prometteur; le seul type possible d'avion-patrouilleur était le Saunders Cutty Sark, qui n'avait pas encore été mis à l'essai. Il n'y avait pas non plus d'avion photographique adéquat. Ironiquement, dans les quelques mois qui suivirent, le commissaire britannique au commerce en poste au Canada écrivit au ministère de la Défense nationale en insistant sur l'avantage "d'acheter britannique" pour répondre aux besoins de l'ARC en matière d'équipement aéronautique. Le

sous-ministre fit remarquer que le ministère avait déjà acheté une grande quantité d'équipement en Grande-Bretagne, "encore que je ne puisse dire que cela ait été très fructueux. Des questions de livraison rapide et d'entretien au Canada ont nécessairement influencé le choix des avions, et les constructeurs américains aux États-Unis ont certainement fait preuve de plus d'empressement que les constructeurs britanniques à satisfaire aux besoins du ministère."[75]

La société *Fairchild* était l'une des entreprises américaines qui étaient bien capables de répondre aux besoins de l'ARC au milieu des années 1920. S.M. Fairchild avait commencé par fabriquer des appareils de photographie aérienne et s'était lancé ensuite dans la conception d'avions pouvant être équipés de ses appareils. Son FC-2 était un monoplan à ailes hautes, doté d'une cabine chauffée et de larges hublots pour la photographie en oblique, ainsi que d'un panneau de verre dans le plancher qui permettait d'utiliser un appareil photographique vertical.[76] Les membres de l'ARC furent fortement impressionnés par le FC-2 et à la fin de la saison de vol 1928, ils en utilisaient dix-sept, y compris la version plus grande et plus puissante, le FC-2W. Les améliorations additionnelles apportées à cet avion, tout particulièrement pour répondre aux besoins de l'ARC, menèrent à un nouveau modèle, le 71B. Des avions Fairchild de divers types et avec diverses modifications furent utilisés pendant toutes les années 1930 pour des opérations de photographie aérienne et de reconnaissance.[77] Équipés plus tard de supports à bombes légères sous le fuselage, certains d'entre eux servirent même à des exercices de bombardement et de collaboration avec l'armée (de terre) au camp Borden en 1937 et en 1938.[78]

Un Fairchild fut le premier appareil de l'ARC à atteindre la mer de Beaufort. Le 2 juillet 1930, deux avions, commandés par le lieutenant d'aviation J.C. Uhlman, de la base de l'ARC à Winnipeg, quittèrent McMurray, en Alberta, amenant le lieutenant-colonel E. Forde, du Corps royal canadien des transmissions, et deux responsables des ministères des Affaires indiennes et de l'Agriculture dans une tournée d'inspection de postes situés le long de la vallée du fleuve Mackenzie. Les avions firent escale à Fitzgerald, Hay River, Fort Simpson, Fort Wrigley, Fort Norman, Arctic Red River et Aklavik dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils se rendirent aussi jusqu'à l'île Herschel dans la mer de Beaufort. Lorsqu'ils se posèrent finalement à McMurray, les deux Fairchild avaient accumulé 140 heures de vol et parcouru plus de 17 700 km, la plupart du temps au-dessus d'un territoire peu familier.[79]

Cette tournée-marathon fut même surpassée par une équipe qui quitta Ottawa pendant qu'Uhlman survolait le fleuve Mackenzie. Le 6 juillet 1930, le capitaine d'aviation F.J. Mawdesley, dans un Fairchild 71B flambant neuf, ainsi que le sergent de section H.J. Winney, aux commandes d'un Vickers Vedette, quittèrent Ottawa pour explorer les principales voies navigables dans les Territoires du Nord-Ouest et inspecter en cours de route les caches de carburant et d'huile de l'ARC. Passant par le lac du Bonnet, au Manitoba, le lac Ladder, en Saskatchewan, et Fitzgerald, en Alberta, les deux montèrent vers le nord, le long du fleuve Mackenzie, jusqu'à Alkavik, où ils se posèrent le 19 juillet. Après que la brume les eut empêchés d'atteindre l'île Herschel, Mawdesley et Winney poursuivirent leur route jusqu'au Grand lac de l'Ours, le golfe du Couronnement



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

sur la côte arctique et Fort Reliance sur le Grand lac des Esclaves. Ils photographièrent les voies navigables entre le Grand lac des Esclaves et le golfe du Couronnement, puis tournèrent vers l'est jusqu'à l'anse Chesterfield et ensuite vers le nord, aussi loin que Repulse Bay sur la presqu'île de Melville. Après voir terminé leur tournée d'inspection, les deux avions rentrèrent à Ottawa en passant par Churchill, au Manibota, et en longeant la rive ouest de la baie d'Hudson et de la baie de James. Lorsque le Fairchild et le Vedette se posèrent sur la rivière des Outaouais, le 1er octobre, Mawdesley et Winney avaient parcouru environ 24 000 km et pris plus de 3 000 photographies, ce qui en fit le vol d'exploration le plus long jamais entrepris au Canada à cette époque.[80]

Le Fairchild n'était pas l'unique nouvel avion utilisé; il y avait aussi le Bellanca CM-300 Pacemaker, lui aussi un monoplan à ailes hautes et à cabine, convenant bien pour la photographie aérienne et de construction similaire à celle du Fairchild, mais plus rapide et possédant une autonomie et/ou une capacité de chargement supérieures. Des treize Pacemaker dont l'ARC fit l'acquisition, un demeura en service jusqu'en 1940. En 1931, il y avait sur le terrain onze détachements, utilisant une combinaison de type d'avions. Trois des détachements étaient équipés de Vedette, sept de Fairchild et un de Bellanca.[81]

Tous les avions étaient utilisés intensivement pour une vaste gamme d'opérations, et les aviateurs faisaient souvent preuve de beaucoup d'initiative et d'ingéniosité. Le 29 mars 1931, le détachement du lieutenant d'aviation A.L. Morfee, qui se trouvait au lac aux Cormorans, au Manitoba, reçut par télégraphe le message d'aller chercher une femme malade au niveau du 345e km du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le service ferroviaire ne fonctionnait pas, et l'on ne savait rien de l'état de la malade. L'hôpital le plus près se trouvait au Pas. Le Fairchild de Morfee était fermement attaché à des piquets vissés dans la glace du lac. Morfee et un membre d'équipage mirent en marche le moteur après y avoir versé de l'huile chaude, décollèrent et trouvèrent leur point de rendez-vous, où ils se posèrent sans encombre dans une crique voisine. Comme le démarreur avait été endommagé, Morfee laissa tourner le moteur pendant que l'on transportait jusqu'à l'avion la malade, couchée sur une porte de cabane. Un fort vent de travers et des monticules de neige rendirent le décollage difficile – presque une série de décollages, se rappela Morfee – ce qui eut un effet direct sur la passagère. Celle-ci accoucha d'un garçon avant que le pilote pût atteindre l'hôpital et une réceptionniste fort étonnée. L'enfant, probablement le premier Canadien à naître dans un avion en vol, fut nommé Lindbergh Wright Cook.[82]

Un avion beaucoup plus rare était le Keystone Puffer, dont l'ARC se servit à la fin des années 1920 pour épandre des insecticides en poudre sur les cultures. En 1926, le ministère de l'Agriculture avait demandé que deux expériences d'épandage aérien fussent menées, l'une au Manitoba contre la rouille du blé et l'autre au Cap Breton contre la tordeuse des bourgeons d'épinette. Dans des documents qu'il présenta à l'ARC, le ministère fit état d'expériences similaires, concernant l'épandage d'insecticides sur des champs de coton aux États-Unis; il conclut qu'il faudrait pour ces deux tâches un avion spécial, volant à basse altitude et à faible vitesse, et que l'on pouvait difficilement exagérer l'importance de ces expériences. Selon les estimations, la tordeuse des bourgeons

d'épinette était responsable de la destruction de plus de 200 millions de cordes de bois à pâte dans l'est du Canada depuis les dernières vingt années et "aucun moyen satisfaisant de maîtriser directement et immédiatement les poussées actives n'avait encore été trouvé. L'épandage aérien de produits arsenicaux offre le seul espoir ferme de maîtriser directement et avec succès le problème sur de vastes étendues.[83]

Le Ministère recommanda au début de passer un marché avec une société commerciale des États-Unis. Un débat s'ensuivit rapidement sur les avantages relatifs de mener l'expérience sur une base contractuelle ou d'acheter l'équipement nécessaire pour que l'ARC se charge du travail. Le directeur de l'ARC, le colonel d'aviation Scott, recommanda qu'il serait bien plus économique de retenir la première des deux solutions que d'acheter un avion spécial qui ne pourrait servir à d'autres tâches militaires ou civiles. Si aucune entreprise canadienne ne présentait une offre valable, le marché devrait être confié à une société des États-Unis, où nombre d'entreprises avaient acquis une grande expérience dans ce domaine. Le chef de l'état-major, le major-général MacBrien, exprima son désaccord. Il fallait respecter le principe selon lequel "de façon générale, l'ARC devrait exécuter toutes les opérations expérimentales". En outre, il n'était pas en faveur de passer un marché avec une société américaine.[84]

Les réserves de MacBrien ne s'appliquèrent manifestement pas à l'achat d'avions fabriqués dans ce pays. Des négociations furent entamées avec la société *Keystone* de Bristol, en Pennsylvanie, en vue de l'acquisition de deux avions conçus spécialement pour l'épandage aérien. Le Keystone Puffer était un élégant biplan monoplace propulsé par l'omniprésent moteur Whirlwind; ses roues pouvaient elles aussi être facilement remplacées par des flotteurs ou des skis et l'avion était muni d'un réservoir de poudre de 275 kg et d'un mécanisme de pulvérisation fixé le long de l'aile inférieure. En avril 1927, deux lieutenants d'aviation, J.M. Shields et C.L. Bath, furent envoyés au laboratoire d'épandage de champs de coton du ministère de l'Agriculture des États-Unis, à Talullah, en Louisiane, pour y suivre une courte formation dans le domaine de l'épandage aérien. On leur enseigna les aspects théoriques de l'épandage, les moyens de régler la vitesse d'épandage et les techniques de vol à basse altitude.[85]

L'expérience du Cap Breton, pour laquelle on se servit d'un Puffer équipé de flotteurs, visait des objectifs limités. Cette expérience initiale avait principalement pour but de surmonter les difficultés techniques que posait le fait d'épandre avec précision de la poudre d'arsenic dans une zone donnée, à des degrés de concentration différents, ainsi que le fait d'établir des données de coût pour les opérations d'épandage en général. Bien que gênée par la pluie et le vent, l'expérience fut relativement fructueuse et permit au botaniste fédéral, J.M. Swaine, de conclure provisoirement qu'une application de vingt à trente livres [9 à 14 kg] de poudre suffirait pour maîtriser de façon efficace une infestation de la tordeuse des bourgeons d'épinette.[86]

L'expérience mit également au jour certaines difficultés inhérentes au fait de faire voler un monomoteur à basse altitude au-dessus de zones boisées. S'il ne se trouvait pas de lacs dans les environs immédiats, toute panne de moteur signifiait

que le pilote aurait peu de chances de survie. Lorsque l'expérience prit fin, le lieutenant d'aviation Bath déclara que même un vieux HS2L serait plus efficace car sa surface alaire plus importante lui permettait de passer au ras des arbres à une vitesse bien inférieure. Bath fit aussi remarquer qu'à cause de sa faible capacité, le Puffer n'était pas économique; l'avion se débarrassait de sa charge de poudre en une minute et demie environ, mais il fallait entre une demi-heure et une heure pour refaire le plein de poudre avant d'entreprendre un autre passage.87 L'expérience de la lutte contre la tordeuse se poursuivit en juin 1929 dans le district du lac Welcome, dans le nord de l'Ontario, à l'ouest de Sudbury. Les dangers posés par les vols à faible altitude incitèrent l'ARC à obtenir un trimoteur Ford pour faire le travail. Cet avion avait la capacité de porter une charge de 900 kg, et ses trois moteurs en faisaient un avion beaucoup plus sûr pour survoler les forêts. Quand l'expérience prit fin, l'appareil et l'équipage se rendirent dans la province de Québec où une autre expérience d'épandage très fructueuse, contre la maladie de l'arpenteuse de la pruche, fut réalisée près de la baie des Anglais.

L'autre grand programme d'épandage expérimental fut tenu dans les Prairies pour lutter contre la rouille du blé, qui était répandue dans tout le Manitoba et la Saskatchewan et infligeait aux agriculteurs de l'Ouest des pertes moyennes évaluées à environ 25 millions de dollars par année. En attendant la mise au point d'un blé de grande qualité, pouvant résister à la rouille, on considéra que l'épandage aérien de soufre constituerait le moyen le plus efficace, le plus rapide et le plus économique de s'attaquer à la maladie. En 1927, le second Keystone Puffer, monté cette fois sur roues, fut envoyé à Winnipeg pour entreprendre les premières expériences. Malgré les problèmes occasionnés par les conditions atmosphériques, les difficultés à trouver des terrains d'essai efficaces et la faible capacité de l'avion, les résultats furent raisonnablement fructueux. Comparativement au rendement moyen dans la région, tous les champs sur lesquels des produits avaient été épandus enregistrèrent une amélioration considérable, tant sur le plan du rendement que sur celui de la qualité. Les expériences se poursuivirent les années suivantes et les techniques d'épandage furent améliorées.[88] Les résultats de ces recherches furent publiés dans des revues scientifiques et largement diffusés à une communauté plus étendue. La collaboration entre les scientifiques et le personnel navigant dans le domaine de la recherche agricole fit ressortir une autre façon d'utiliser de façon valable les avions dans le cadre de l'objectif général de promotion de l'aviation que poursuivait l'ARC.

Une autre tâche, les patrouilles de lutte contre la contrebande menées pour le compte de la GRC, occupa la moitié des heures de vol consacrées par l'ARC à des opérations civiles au cours des années de la Crise économique – un précédent incongru pour les patrouilles anti-sous-marins qu'effectuerait l'aviation militaire pendant la Deuxième Guerre mondiale. Les contrebandiers d'alcool avaient mis au point un système complexe pour éviter les patrouilles côtières de la GRC. Les goélettes et les navires naviguant entre les Antilles, les îles Saint-Pierre et Miquelon et les Maritimes pouvaient facilement échapper aux autorités avant d'entrer en contact avec leurs complices à terre, qui dépêchaient ensuite de petites embarcations pour prendre livraison des chargements. La GRC n'avait

pas les ressources nécessaires pour bien surveiller la zone littorale étendue et au début de l'année 1932 le major-général J.H. MacBrien, qui exerçait maintenant les fonctions de commissaire de la GRC, demanda que des patrouilles de l'ARC fussent organisées sur les deux côtes pour renforcer les efforts de surveillance déployés sur terre et sur mer en vue de diminuer la contrebande. L'ARC accepta et envoya quatre détachements préventifs, l'un à Vancouver et les autres sur la côte atlantique, où sévissaient principalement les contrebandiers.[89]

Sur la côte est, l'ARC établit à Moncton un quartier général conjoint avec la GRC et déploya des détachements à Gaspé, Shediac et Dartmouth. Utilisant un petit nombre d'hydravions Vancouver et Fairchild pour couvrir le golfe du Saint-Laurent, de même que les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, le commandant de l'ARC à Moncton coordonna les patrouilles, répondant aux demandes de son homologue de la GRC. Le pilote déterminait ses propres routes et heures de vol en fonction des conditions atmosphériques et des possibilités de son appareil. Lorsqu'il relevait un navire suspect, l'équipage, dont faisait habituellement partie un agent local de la GRC, déterminait sa position et sa route et envoyait un message au bateau patrouilleur le plus près ou au quartier général de la GRC. Il était interdit à l'ARC d'arraisonner et de fouiller des navires; en 1933 cependant, trois amerrissages furent effectués pour permettre à des agents de la GRC de le faire.[90]

En 1934, les détachements préventifs établis sur la côte est furent organisés en tant que 5e Escadron d'hydravions et, à Vancouver, en tant que 4e Escadron. Même si les transmetteurs sans fil améliorèrent le temps de réaction, les contrebandiers s'adaptèrent rapidement à la situation et commencèrent à utiliser des bateaux plus gros, plus rapides et mieux équipés. Ils étaient capables de se cacher loin au large pendant plusieurs jours et de s'approcher ensuite rapidement des côtes dans l'obscurité pour transborder leurs changements dans de plus petites embarcations. À cause des restrictions relatives à la sécurité des vols, les avions de l'ARC ne pouvaient, de jour, s'éloigner de plus de 40 km des côtes, et, la nuit, ne pouvaient prendre l'air par mauvais temps. En 1935, à Dartmouth, par exemple, le brouillard et les conditions atmosphériques immobilisèrent les patrouilles au sol pendant la moitié de l'été; en outre, les vols durent être suspendus en octobre. La GRC trouva de meilleures méthodes d'action et notamment un système de détection faisant appel à la radiogoniométrie pour déterminer la position des navires lorsqu'ils communiquaient avec leurs contacts à terre, et l'ARC cessa d'effectuer des patrouilles préventives après la saison de vol de 1936.[91]

De telles opérations civiles, bien que fort éloignées des vols militaires, avaient leurs compensations. Deux ans après avoir réintégré la *Royal Air Force*, Robert Leckie réfléchit au temps qu'il avait passé au Canada. Son rôle dans la RAF en temps de paix était "intéressant", écrivit-il à J.A. Wilson, "tout autant, je crois, que puisse jamais l'être le travail militaire, mais, à franchement parler, les opérations civiles m'intéressent bien davantage. Il est affligeant de passer sa vie et son énergie à aider à bâtir une machine conçue uniquement pour la destruction, une destruction d'une nature particulièrement désagréable. Le problème avec lequel vous êtes aux prises au Canada est simple et direct, et je

vous envie; bien qu'il ne fasse aucun doute dans mon esprit que vous n'êtes pas tout à fait à l'abri d'intrigues politiques et d'autres manoeuvres, la fascination qu'exerce le travail compense largement les difficultés de la situation. Le Canada est un pays qui a trop d'attraits pour s'en tenir éloigné indéfiniment, et tôt ou tard il faudra que j'y retourne."[92] Comme Robert Leckie le dit et en fit cas, les opérations civiles étaient visibles, utiles et personnellement satisfaisantes. Elles furent en outre le moyen par lequel une génération d'officiers et d'aviateurs apprirent leur métier de commandant, d'officier d'état-major, de pilote, de mécanicien, de magasinier et de photographe. Les progrès de la technique rendirent rapidement désuets leurs avions et leur équipement, mais leur expérience leur apprit à faire face à l'adversité et à improviser dans des circonstances inhabituelles qui ne pouvaient être prévues dans aucun manuel d'entraînement. C'est dans les régions éloignées du Canada que furent entretenues les vertus militaires indispensables: l'endurance, la souplesse, la détermination, l'autodiscipline, la compétence technique, le professionnalisme.

4
Vers la création d'une aviation militaire

Dans les années qui suivirent la Première Guerre mondiale, le potentiel militaire de la puissance aérienne semblait presque illimité à de nombreux aviateurs, et il y avait entre eux une surprenante unanimité quant à la meilleure façon de l'appliquer. Les deux principaux théoriciens furent sir Frederick Sykes, en Angleterre, le brigadier-général Giulio Douhet, en Italie. Sykes, qui avait occupé à la fin de la guerre le poste de chef de l'état-major de l'Air britannique, prêchait une doctrine selon laquelle l'ennemi serait vaincu par l'action stratégique de la puissance aérienne. Il considéra (dans la série de conférences de Lees-Knowles en 1921) que "la guerre aérienne... se transportera dans le pays de l'ennemi, ses industries seront détruites, ses centres d'opérations seront anéantis, ses approvisionnements en nourriture seront désorganisés et la volonté du pays dans son ensemble sera ébranlée. Aussi redoutables que soient les perspectives de ce type de guerre aérienne, elles deviendront encore plus terribles quand apparaîtront de nouvelles méthodes scientifiques de destruction de la vie, comme les attaques chimiques et bactériologiques contre les grandes industries et les centres politiques". Cependant, pour atteindre cet objectif, il était important que la *Royal Air Force* conserve son statut, durement acquis, de service indépendant car "la réabsorption de l'aviation dans l'armée de terre et la marine serait une atteinte irrémédiable à une action stratégique indépendante essentielle...".[1]

Giulio Douhet, un ancien chef de l'aviation italienne, exprima à la même époque des vues presque identiques dans un ouvrage fort influent, intitulé *Il Domino dell' Aria* (La maîtrise du ciel). Douhet proclama que dans tout conflit le ciel serait "le champ d'action décisif".

De façon générale, les offensives aériennes seront dirigées contre des cibles telles que des établissements commerciaux et industriels du temps de paix; des bâtiments importants, privés et publics; des voies et des centres de transport; et aussi certaines zones désignées de population civile. La destruction de ces objectifs exige trois sortes de bombes – explosives, incendiaires et toxiques – réparties selon les besoins de la situation...

La maîtrise du ciel signifie être en mesure d'exercer une force offensive si considérable qu'elle défie l'imagination humaine...[2]

Douhet, lui aussi, demanda des forces aériennes indépendantes, "auxquelles on accorde autant d'importance qu'à l'armée et à la marine. . .". En fait, en 1929, il avait poussé ses idées bien plus loin: l'aviation devait être l'arme prééminente, et les pays avisés concentreraient "le gros des ressources nationales dans le domaine décisif, les airs".[3]

Sir Hugh Trenchard, qui succéda à Sykes comme chef de l'état-major de l'Air de la RAF en janvier 1919 – Sykes aspirait à établir une aviation militaire que ses maîtres politiques jugeaient d'une envergure par trop considérable – était un pragmatiste, non un théoricien, un homme dont les succès avaient toujours été davantage attribuables à son caractère plutôt qu'à son intelligence, bien qu'il eût le bonheur d'être doué de beaucoup de bon sens. En tant que commandant de la soi-disant "force indépendante" de bombardiers stratégiques de la Grande-Bretagne en 1918, il avait perdu toutes ses illusions quant à la capacité stratégique réelle de la puissance aérienne à cette époque, mais il y avait dans son caractère un élément visionnaire qui lui permit de voir que les perspectives de cette puissance pourraient être meilleures dans un avenir indéfini. Il adopta une version modifiée des théories de Sykes tout en faisant valoir le puissant argument économique que la force aérienne était moins onéreuse que la force terrestre ou la force maritime; en fait, il fut capable d'en faire la preuve par la surveillance des déserts de l'Empire au début des années 1920. L'aviation pouvait se rendre dans une région déserte et y maintenir la paix, fût-ce dans les régions désertes naturelles du Moyen-Orient ou (comme il le laissa entendre) dans les cornes d'abondance urbaines de l'Europe de l'Ouest.

La technologie, les tactiques et les méthodes d'entraînement de la Première Guerre mondiale – qui demeurèrent encore toutes de règle dans la RAF jusqu'à la fin des années 1920 – étaient en réalité tout à fait insuffisantes face aux conditions plus complexes de la guerre en Europe, au niveau stratégique du moins. Cependant, Trenchard fit peu d'efforts pour améliorer l'un quelconque de ces aspects pendant les dix années où il exerça ses fonctions. Il mit l'accent sur l'organisation et le moral, et la doctrine "trenchardienne" ne fut jamais soumise à une quelconque analyse opérationnelle vigoureuse. Ce n'est que longtemps après qu'il eut pris sa retraite en 1929 que l'on invoqua des mesures concrètes quelconques au sein de la RAF pour mettre en application son affirmation finale explicite: "il n'est pas. . . nécessaire pour vaincre l'ennemi qu'une aviation militaire doive vaincre d'abord ses forces armées".[4]

Un an plus tôt, Douhet avait été tout aussi catégorique en proclamant que "il n'est plus du tout nécessaire de percer les lignes ennemies pour atteindre un objectif. . . Les armées et les marines ont perdu la capacité qu'elles ont déjà eue de protéger le pays derrière elles".[5] La Deuxième Guerre mondiale allait montrer que ces deux hommes avaient poussé leurs idées trop loin, mais leurs exposés créèrent aux plus hauts niveaux de la pensée militaire un ferment intellectuel, dont une partie s'infiltra sans aucun doute jusque dans les esprits des simples aviateurs. Une partie atteignit même les *dominions*.

L'ARC ne produisit aucun théoricien de la puissance aérienne, ce à quoi, d'ailleurs, il fallait s'attendre. Pendant la guerre, aucun Canadien n'avait occupé un poste même comparable de loin à ceux détenus par Sykes, Trenchard et

Douhet. Rares étaient ceux qui avaient jamais travaillé au sein d'un état-major de l'Air. Ils avaient été des aviateurs de combat et étaient maintenant des "pilotes de brousse en uniforme", préoccupés par les problèmes pratiques, techniques et administratifs qui les assaillaient de tous côtés. Il n'existait pas de collège d'état-major de l'ARC pour stimuler leurs idées sur la stratégie et la doctrine, et quand le mérite et la bonne fortune en amenaient un ou deux par année au *RAF Staff College* en Angleterre, ce dut être une expérience passionnante. Ceux qui fréquentèrent cet établissement assimilèrent la doctrine stratégique "trenchardienne" qui dominait. Voici ce qu'un diplômé de 1924, le lieutenant-colonel J.L. Gordon, écrivit à son retour:

Il semblerait... qu'en insistant sur la nécessité d'établir la supériorité aérienne avant d'exécuter des opérations aériennes pouvant revêtir une importance vitale tant pour l'armée que pour la marine, l'action de ces deux armes doive souffrir considérablement au début d'une campagne quelconque. Il semble n'y avoir qu'un seul moyen réalisable d'en arriver à cette condition très souhaitée, et il s'agit d'opérations offensives contre les moyens de production de l'ennemi... Il faudrait prendre conscience... que les opérations aériennes offensives, par opposition à des mesures purement coopératives, devraient se concentrer sur ce qui doit finalement être leur objectif principal. Celui-ci est, semble-t-il, les centres principaux de l'ennemi, et d'après ce qui précède, on verra qu'il est presque impossible, et peut-être déconseillé, de différer l'exécution de ces opérations jusqu'à ce que la supériorité aérienne ait été fermement établie.[6]

"Dès l'instant où la guerre est déclarée", dit en 1931 le commandant d'aviation G.E. Wait, "l'aviation doit être prête à faire directement pression sur l'organisation interne de l'ennemi". Les centres revêtant une importance vitale pour la capacité de l'ennemi de faire la guerre seraient les principales cibles des bombardements, mais "pour protéger les intérêts de son propre territoire", on ne pourrait exclure la possibilité que la Grande-Bretagne soit "forcée de mener des attaques aériennes directes contre des populations ennemies". "Des pertes civiles seraient inévitables". Il ne serait jamais possible de détruire totalement les forces aériennes de l'ennemi, mais les bombardiers fournissaient l'élément de souplesse nécessaire pour prendre l'initiative et forcer l'ennemi à réagir:

Nous frappons les premiers, donc, à un autre point, tout aussi vital, à la portée de nos bombardiers et de nos chasseurs. Des bombardements bien dirigés feront que l'on réclamera à cor et à cri une protection. L'ennemi aura tendance à détourner une partie, et peut-être la totalité, de ses chasseurs pour défendre le point menacé.
Mais cela n'entraînera pas une augmentation proportionnelle de la résistance à nos attaques. Nous avons l'avantage de l'initiative, du choix des objectifs, des méthodes et des moments où attaquer. De plus, le fait d'être forcé à se tenir sur la défensive aura un effet défavorable sur le moral de ceux qui se défendent...
Le fait d'atteindre aujourd'hui la supériorité dans les airs ne signifie pas qu'elle nous est acquise. Elle n'est jamais permanente. Il faut sans cesse la défendre, et elle ne peut être maintenue qu'au moyen de bombardements résolus, *coordonnés* avec des combats aériens tout aussi résolus. Nous ferons toujours face à une puissance aérienne hostile.[7]

Dans le même esprit, le capitaine d'aviation G.R. Howsam tenta d'adapter les théories sur les bombardements aux réalités canadiennes. "Les bombardiers, épaulés par des chasseurs", écrivit-il, "sont l'incarnation de la puissance aérienne qui s'exerce par des bombardements aériens". Alors que les chasseurs fournissaient les moyens de défense, qui, dans la meilleure des situations, ne pouvaient être que partiels, les bombardiers constituaient les armes principales: "En dernier ressort, la puissance aérienne est l'un des instruments qui permet de protéger un pays, mais sans bombardements aériens, une force aérienne devient subordonnée aux autres services. Supprimez les bombardements aériens et il n'y a pas de puissance aérienne, pas de force de frappe aérienne, pas de défense aérienne et pas de *menace aérienne*". Le Canada n'était pas vulnérable à une attaque, poursuivit Howsam, mais à cause des progrès techniques il serait possible, en moins de dix ans, que des avions embarqués effectuent des raids côtiers. Les chasseurs pourraient offrir une certaine protection contre des bombardiers menant une attaque, mais les principales armes défensives étaient les bombardiers. Ceux-ci attaqueraient les porte-avions sans lesquels les appareils ennemis étaient inutiles. Des bombardiers lourds, ayant une autonomie de 1 450 km pourraient porter leurs attaques jusqu'à la moitié de cette distance. En tenant compte du mouvement des navires la nuit, période pendant laquelle ceux-ci ne seraient pas décelés, "aucun porte-avions ou autre bâtiment de surface ne peut s'approcher impunément à moins de 240 km de nos côtes si l'on utilise des appareils de protection (bombardiers)". La côte pacifique du Canada, pensait-il, était la plus vulnérable. Pour la défendre "les avions militaires dont nous avons besoin sont des bombardiers, des chasseurs et des hydravions pour l'aviation proprement dite. Ceux-ci sont soumis à la stratégie aérienne et serviraient principalement à défendre les côtes". Howsam proposa d'éviter les coûts élevés qu'occasionnent des unités permanentes en formant des escadrons auxiliaires* dotés de cadres permanents, avec au début un escadron d'hydravions et un escadron de bombardiers pour chaque côte. Au XX[e] siècle, il pourrait y avoir une Guerre de Sept jours – une guerre aérienne", conclut Howsam.[8]

Il serait trompeur de trop insister sur ces opinions personnelles. Les officiers subalternes publient régulièrement leurs idées dans des revues militaires, notamment après la stimulation intellectuelle d'un cours d'état-major. Les officiers de l'ARC inscrits à ces cours pouvaient réfléchir sur leur rôle militaire et échanger des points de vue avec leurs pairs, à l'abri des distractions ordinaires. Des années plus tard, Howsam se rappela ce qui suit: "Nous n'avions pas de collège d'état-major au Canada. Ce niveau de réflexion, ce niveau d'action, était tout à fait inconnu. C'était un don du ciel. Sans cela, nous aurions été de parfaits néophytes."[9]

La réorganisation de 1927 avait été conçue, en partie, pour permettre à l'ARC de devenir "purement une force aérienne en termes de caractère et de fonctions", avec des avions qui seraient "de type strictement militaire".[10] En conséquence, l'ARC acheta au cours de l'année 1928-1929 neuf Armstrong Whitworth Siskin, des chasseurs britanniques de première ligne, et six Armstrong Whitworth Atlas,

* formées de réservistes. NDLR.

les plus récents appareils de collaboration avec l'armée, dans la RAF. Ce furent les premiers avions militaires qu'obtint le Canada depuis ceux dont la Grande-Bretagne lui avait fait cadeau en 1919. Étant donné que l'ARC réorganisée n'abandonna pas son rôle civil après 1927, ces avions demeurèrent les seuls appareils militaires de l'ARC jusqu'à ce que dix autres Atlas fussent achetés de l'*Air Ministry* en 1934.

Même s'ils ne furent jamais utilisés sous le coup de la colère, les Siskin firent grande impression. Pendant plusieurs mois après avoir été assemblés au camp Borden, les Siskin furent entretenus très soigneusement, poussés hors des hangars sur l'aire de stationnement, sous le regard envieux des stagiaires. Les pilotes choisis pour faire partie de l'escadrille de Siskin étaient une poignée de chanceux; "c'était l'accomplissement du rêve de tout pilote".[11] En 1929, l'escadrille participa à un certain nombre de spectacles aériens publics, dont un organisé dans le cadre de l'Exposition nationale canadienne. Voici le souvenir qu'en garda un pilote:

> Deux jours avant l'Exposition, Dave (Harding, officier d'échange de la RAF et commandant d'escadrille) décida que puisque l'*U.S. AIR CORPS* se présentait avec un escadron complet de Curtiss Hawk, nous devions faire quelque chose de spectaculaire et ajouta donc à nos quelques manoeuvres des *tonneaux en formation*. Nous tînmes un exercice au Camp Borden: les ailiers n° 1 et n° 2 s'écartaient d'une distance de deux envergures du leader, les trois pilotes choisissaient ensuite un point à l'horizon, lançaient leur appareil dans un tonneau vers la droite et, au troisième tour, se rétablissaient, le nez dans l'axe du point choisi. Ça marchait! Pendant les années que je passai à *voler en formation d'escadrille*, jamais je n'entendis parler d'une unité aux États-Unis ou au Royaume-Uni qui envisageât même d'inclure cette manoeuvre dans son programme, mais ces unités ne comptaient pas parmi leurs membres un Dave Harding et deux ailiers idiots.[12]

L'escadrille de Siskin fut plus tard constituée en une équipe d'acrobatie régulière et prit part à diverses manifestations jusqu'au début des années 1930, y compris des spectacles présentés de Charlottetown jusqu'à Vancouver dans le cadre du *Trans-Canada Air Pageant* (Spectacle aérien trans-canadien) de 1931, qu'avait organisé l'Association canadienne des aéro-clubs pour stimuler l'intérêt à l'égard de l'aviation.

L'exécution d'acrobaties aériennes avec les chasseurs Siskin fut, pour l'aviation, ce qui se rapprocha le plus de combats aériens simulés. En fait, l'ARC ne fut une aviation militaire que de nom jusqu'au début des années 1930, quand deux événements sans rapport l'un avec l'autre se conjuguèrent pour lui faire abandonner son rôle essentiellement civil et entreprendre sa transformation en aviation militaire. Le premier événement a été décrit dans un chapitre précédent. La "grosse coupure", de 1931 mit en branle une série de faits qui aboutirent à une séparation structurelle entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Le second événement fut la Conférence de Genève sur le désarmement.

En janvier 1931, le Conseil de la Société des nations avait annoncé son

intention d'ouvrir sa conférence, longtemps retardée, sur le désarmement, au début de l'année suivante, et il fut ironiquement opportun que les discussions concernant l'efficacité et l'éthique de la guerre aérienne s'engagent au moment où les bombes japonaises tombaient sur la Chine. Inutile de parler ici des prises de position et des désaccords interminables qui marquèrent la conférence, sauf pour dire qu'elle s'achoppa finalement à l'incompatibilité fondamentale de la demande de sécurité de la part de la France et de celle de statut égal de la part de l'Allemagne. Le retrait de l'Allemagne de la conférence, en octobre 1933, entraîna le monde sur la pente de la guerre.

À quelque échelle internationale que ce soit, la participation du Canada aux discussions de Genève fut dérisoire. Cependant, la préparation des discussions sur le désarmement fut importante pour l'établissement des plans de défense du Canada. Le gouvernement constitua un comité interministériel chargé de rendre compte des besoins du pays en matière de défense; les recommandations que ce comité présenta en janvier 1932 servirent de cadre à la position du Canada lors des négociations à Genève. Ce qui est plus important c'est que la réévaluation des besoins militaires du pays mena à une réorganisation de ses priorités stratégiques et à un réajustement fondamental de la structure de défense.

Pour le chef de l'état-major général, le major-général A.G.L. McNaughton, cet examen de la défense survenait à un moment fortuit. Après avoir été nommé au poste le plus élevé de la Milice en 1928, McNaughton était devenu convaincu de la nécessité d'apporter des changements fondamentaux. Lorsque le comité interministériel se réunit pour préparer la position du Canada en vue de la conférence de Genève, l'état-major de McNaughton avait terminé une analyse qui concluait qu'une réorganisation de grande envergure s'imposait. Le but principal qu'il visait était de réduire à une dimension plus maniable la lourde milice, qui comptait quinze divisions et qu'il serait presque impossible de recruter ou d'équiper. La prémisse sur laquelle reposait cet effectif énorme – l'idée d'une guerre en Amérique du Nord et le besoin que cela impliquait de disposer d'une grande armée pour ce faire – était indéfendable. Comme le nota McNaughton: "À condition que le Canada agisse moralement et se tienne sur la défensive, les États-Unis doivent, en recourant à une invasion, faire fi du traité de 1909 (qui a créé la Commission mixte internationale), défier la Société des Nations et oublier le Pacte de Paris (Kellog-Briand) - choses qui sont toutes impossibles à concevoir dans la conjoncture mondiale actuelle".

L'état-major de la Milice envisagea deux éventualités plausibles: la protection de la neutralité du Canada et la nécessité d'envoyer un corps expéditionnaire. Ces deux éventualités étaient bien distinctes, mais comportaient une caractéristique commune: "Les besoins de l'une ou l'autre situation requièrent la mobilisation et la concentration rapides d'une force, de peu d'envergure, peut-être par rapport aux possibilités maximales qu'offre le potentiel en hommes au Canada, mais équipée et organisée de façon tout à fait moderne". McNaughton recommanda donc que l'effectif mal équilibré de la Milice soit réduit à un niveau de six divisions d'infanterie et d'une de cavalerie, force qui pourrait être mise en campagne assez facilement.[13] Comme le fit remarquer plus tard le secrétaire du cabinet britannique, Sir Maurice Hankey, "par cette mesure,

le gouvernement pourrait s'attribuer le mérite d'une importante réduction des effectifs, et c'est au sein de l'armée que celle-ci serait la plus efficace".[14]

McNaughton se préoccupait aussi du fait que l'on n'affaiblisse pas l'aviation. Lors des discussions préliminaires tenues à Genève, il fut proposé de "geler" les effectifs ou les budgets existants comme base de fixation des limites maximales relatives aux forces armées. Cela, bien sûr, aurait laissé l'ARC sans aucune capacité militaire. Une autre proposition aurait limité l'affectation d'aviateurs militaires à des opérations civiles. Bien que cette proposition visât l'Allemagne, qui avait pour pratique de dissimuler par des opérations civiles le développement de son aviation militaire, elle aurait eu sur l'ARC un effet tout aussi paralysant. En réalité, aucune de ces deux propositions ne reçut l'approbation générale.[15]

Soucieuse d'éviter que l'on imposât des limites déraisonnables à sa croissance, l'ARC, pour la première fois, se pencha sérieusement sur la question de l'organisation militaire dont elle aurait besoin pour assurer la défense aérienne du pays. En décembre 1931, le quartier général avait terminé une étude préliminaire de ses besoins,[16] et lorsque le colonel d'aviation Gordon, qui suivait un cours à l'*Imperial Defence College* (il fut le premier aviateur canadien à fréquenter cet établissement),[17] rentra au pays au printemps de 1932, il fut libéré de ses fonctions opérationnelles pour dresser des plans plus détaillés. À la mi-juillet, le commandant d'aviation G.V. Walsh, un membre de l'équipe de Gordon, avait mis la dernière main à son analyse initiale de "l'organisation et l'effectif de l'ARC jugés nécessaires en temps de paix pour satisfaire aux besoins minimaux en matière de défense nationale" (*Peace Organization and Establishment of the RCAF Considered Necessary to Meet Minimum Requirements for National Defence*).[18]

Walsh considéra trois éventualités pour lesquelles l'ARC devait dresser des plans: la défense directe ou du territoire (défense côtière), le maintien de la neutralité, et, comme priorité moins pressante, la fourniture d'escadrons pour tout corps expéditionnaire qui pourrait être mobilisé. L'aviation avait pour responsabilité première de défendre l'intégrité des côtes du Canada. Cette responsabilité exigeait des forces qui bénéficiaient d'une capacité de patrouille et d'une capacité offensive suffisantes pour repérer les raids côtiers ennemis et contre-attaquer, ainsi que pour surveiller la circulation des navires dans les eaux territoriales du Canada. La nature de la menace, qui pouvait être organisée sans avertissement ou peu, requérait des forces existantes, c'est-à-dire des escadrons permanents dans des bases d'attache sur la côte atlantique et la côte pacifique.[19] Comme le fit remarquer le général McNaughton: "Dans les conditions actuelles, le déclenchement d'hostilités serait aujourd'hui, peut-être, et demain probablement, signalé par une attaque aérienne immédiate. En fait, une telle attaque pourrait survenir avant qu'une déclaration de guerre officielle ne soit faite. Il est concevable qu'une tentative d'attaque aérienne, menée à partir d'un porte-avions, ne puisse être tenue secrète, mais une attaque directe (par vol transocéanique) pourrait l'être facilement puisque on ne peut évaluer la destination d'avions comme il est possible de le faire pour une force navale ou militaire. Par conséquent, une aviation canadienne quelconque n'aurait pas le temps de se déployer suffisamment vite pour contrer une attaque."[20] Le besoin

secondaire d'un corps expéditionnaire, qu'il faudrait mobiliser, pourrait être comblé à partir d'escadrons non permanents.

Les tâches particulières qu'auraient à exécuter les escadrons côtiers, nota Walsh, comprenaient la protection de localités et de ports importants contre les raids aériens, des patrouilles anti-sous-marins et de reconnaissance intensives, la collaboration avec l'artillerie de défense côtière et la défense des routes aériennes et des convois de l'Empire. Sept escadrons permanents constitueraient le niveau minimum requis. Deux quartiers généraux de groupe, l'un à Halifax et l'autre à Vancouver, dirigeraient chacun un escadron de bombardiers et un escadron d'hydravions. De plus, un escadron de collaboration avec l'armée, opérant à partir d'Ottawa, se tiendrait au courant de la doctrine et de l'équipement les plus récents de la RAF et fournirait un cadre d'entraînement pour des unités non permanentes en cas de mobilisation. Un escadron de chasse, doté d'une capacité de bombardement secondaire et basé à Montréal, serait en mesure de renforcer rapidement les défenses de l'Atlantique. Une unité polyvalente, pouvant être transformée en unité de bombardement ou de chasse, serait bien placée à Winnipeg pour prêter main-forte, au besoin, sur la côte ouest. Deux autres quartiers généraux de groupe, à Montréal et à Winnipeg, compléteraient la structure de commandement, et un certain nombre de dépôts d'approvisionnement et de matériel subviendraient aux besoins d'ordre administratif.[21]

Les chiffres établis par Walsh furent révisés à maintes reprises au cours des années qui suivirent, en réponse à l'évolution des événements. Mais ce ne furent pas des révisions fondamentales et l'on ne contesta pas les prémisses de base que Walsh avait utilisées. Le rôle premier de l'ARC demeurait défini par sa mission de défense du territoire, laquelle était dictée par l'évolution rapide de la technique, qui produisait des avions toujours plus rapides, capables de voler plus loin avec des charges accrues. La puissance aérienne se développait et l'Amérique du Nord ne pouvait plus supposer qu'elle était à l'abri d'une attaque. Les patrouilles navales ne pouvaient assurer une protection à cause de la soudaineté avec laquelle un raid aérien pouvait être monté; et, ainsi que McNaughton l'écrivit, "La marine canadienne, telle qu'elle est constituée à l'heure actuelle, n'est pas une réponse à quelque problème que ce soit que pose la défense du Canada".[22]

Les opinions qu'avait auparavant le général McNaughton sur la place de l'ARC au sein de l'effectif militaire du Canada étaient maintenant bien différentes. McNaughton, qui, au début, considérait l'aviation comme une simple force auxiliaire de la Milice, devint son défenseur le plus influent, croyant qu'une puissance aérienne techniquement avancée devait avoir une incidence considérable sur la planification de la défense du Canada. La force permanente qu'il trouvait idéale était un cadre de petite envergure, bien entraîné et techniquement compétent qui serait capable de diriger les réserves d'effectifs qui pouvaient être mobilisées au besoin.[23] L'ARC correspondait à ce modèle.

McNaughton se trouvait à Genève, en tant que membre de la délégation canadienne à la Conférence sur le désarmement, quand on l'avertit pour la première fois de la "grosse coupure". "L'aviation, bien sûr, est complètement

mise en pièces. . ." l'informa-t-on,[24] et ce n'était pas exagéré. Non seulement les opérations aériennes civiles allaient-elles être quasi éliminées, mais il serait impossible d'atteindre même la modeste capacité aérienne militaire qu'avait proposée l'état-major de l'Air. McNaughton rentra d'Europe en toute hâte et jusqu'à la fin de son mandat comme chef de l'état-major général, en 1935, fit des efforts continus, bien que désespérants, pour préserver le plus possible sa structure de défense décimée. McNaughton obtint des succès considérables en continuant à développer le système des voies aériennes, conjointement avec le programme fédéral d'aide aux chômeurs. Il mena aussi une guerre permanente de notes de service pendant que la milice et l'aviation disputaient à la marine l'obtention de fonds suffisants pour survivre. Sur ce plan, il fut moins heureux. Paradoxalement, toutefois, à mesure que les fonds déclinèrent, les analyses de défense devinrent plus précises, réduites au strict nécessaire. Sur l'ordre de McNaughton, l'ARC se trouva à assumer la responsabilité première de la défense du territoire canadien.

Il est difficile d'évaluer dans quelle proportion la doctrine et l'économie se combinaient dans le plaidoyer de McNaughton en faveur de l'aviation. Celui-ci était plus un pragmatiste qu'un théoricien, et peu de signes portent à croire qu'il pensait à la puissance aérienne dans l'abstrait. L'aviation pouvait toutefois jouer un rôle de défense inappréciable et pratique lorsqu'un financement insuffisant obligeait à prendre des décisions extrêmement difficiles. C'est ce qu'il fit comprendre au premier ministre R.B. Bennett, en juin 1933, lorsqu'il signala que des réductions supplémentaires démantèleraient la marine, paralyseraient l'aviation et n'alloueraient à la milice qu'une maigre existence. Comme "l'importante réduction des fonds qui est demandée ne pourrait s'étendre à tous les trois services," souligna-t-il, "si l'on tient compte du facteur de l'efficacité, il serait nécessaire de se concentrer sur l'essentiel, c'est-à-dire les forces de milice et l'aviation". Il aurait été prohibitif de fournir les navires qu'exigeait une flotte adéquate. Par ailleurs, "par nature, les forces navales ne peuvent être rapidement déployées en cas d'urgence et, en conséquence, il m'apparaît peut utile de maintenir un petit effectif de base".[25] Et, poursuivit-il:

> D'autre part, sur les cours d'eau, ainsi qu'en haute mer près du littoral, les forces aériennes, même de petite envergure, exercent un effet de dissuasion déterminé; il est possible d'étendre ces forces très rapidement, à condition de disposer d'un personnel de base compétent au sein d'une organisation d'entraînement appropriée; les pilotes travaillant dans le domaine de l'aviation civile peuvent être rapidement adaptés à des fins de défense; les avions civils ont aussi leur utilité en cas de défense, et toute installation de construction d'avions est également disponible pour répondre aux besoins tant militaires que civils. C'est-à-dire qu'avec des dépenses courantes, relativement petites, il est possible de créer dans un délai assez court une force de dissuasion considérable, et cela s'applique particulièrement au Canada où l'aviation joue un rôle important dans la vie économique du pays, un rôle qui s'accroît naturellement à un rythme rapide.[26]

"Cela étant, conclut McNaughton, il me semble que l'élément de défense le plus important qu'il faudrait conserver est le noyau de l'aviation".[27] C'était là un

appui important à l'égard de l'ARC de la part d'un homme qui, par la force de son intelligence et de sa personnalité, domina l'effectif des forces armées à Ottawa.

Si Bennett accepta la logique de McNaughton, ce ne fut pas tout de suite évident. L'ARC continua de parfaire sur papier ses fonctions militaires et ses effectifs, mais jusqu'en 1935, les dépenses se maintinrent à un niveau inférieur à celles de 1931. L'ARC ne pouvait ni atteindre les limites d'effectifs fixées dans les propositions de désarmement ni obtenir des avions militaires convenables. Les seuls appareils militaires disponibles en 1930 avaient été les Siskin vieillissants et quelques Atlas utilisés pour des opérations de collaboration avec l'armée. Entre 1930 et 1935, cent quarante-trois appareils furent mis au rancart pour cause d'âge, d'écrasement ou de fatigue générale. Quatre-vingt-deux avions furent remplacés, ce qui donna un total de cent soixante-quatorze appareils en octobre 1935. Les avions militaires se composaient de huit Siskin, quinze Atlas, cinq hydravions Vancouver convertis et quatre torpilleurs Blackburn Shark; il y avait aussi quarante appareils d'entraînement et quarante-cinq avions de type civil. C'était peu pour former une machine de combat capable de remplir sa fonction de première ligne de défense du pays.[28]

En prenant sa retraite en 1935, McNaughton fit le procès de la position du Canada en matière de défense, dressant la liste de ses réalités et ses lacunes et revenant au thème de la nécessité d'une aviation dotée en personnel et équipée de façon appropriée. Dans son document, intitulé "*The Defence of Canada*" (La défense du Canada),[29] il passa en revue les diverses causes de l'effondrement de plus en plus rapide de l'ordre international qui se produisait depuis quelques années: les agressions constantes du Japon et le retrait de ce pays, un allié de la Première Guerre mondiale, de la Société des Nations; l'ascension de Hitler et le retrait de l'Allemagne de la Société, l'accroissement des dépenses d'armement; et la division de l'Europe en systèmes antagonistes d'alliances armées, qui rappelait ce qui s'était passé en 1914. Cependant, "les crédits alloués par le Parlement au titre de la défense suffirent à peine à garder en vie le mécanisme de la défense". McNaughton fit ressortir que l'incapacité du gouvernement de maintenir les niveaux d'effectifs qu'il avait acceptés pour les discussions de Genève pourrait créer des difficultés sur le plan politique. "Après avoir accepté certains chiffres aux fins de limitation, ceux-ci sont tout de suite devenus un 'objectif' qui, au premier signe de danger le public reconnaîtra comme une norme de défense minimale".[30] Cependant, il n'y avait même pas en place le minimum de cadres d'entraînement permanents. Pour ce qui était de l'aviation, les effectifs et les dépenses, entre 1932 et 1935, étaient demeurés bien en deça de 30 p.c. des plafonds convenus, malgré le besoin très pressant d'un système amélioré de défense aérienne – suffisamment pressant pour que des mesures fussent prises, si nécessaire, aux dépens de la Milice.

> . . . Je suis parfaitement conscient (poursuivit McNaughton) de la responsabilité que j'ai assumée en ne demandant pas à ce moment de plus amples crédits pour les forces de terre, et je le fais principalement parce que je crois qu'il est des plus urgents de jeter les bases de l'organisation aérienne qui est essentielle à la défense de la côte du Pacifique

dans l'éventualité particulière qui, selon moi, est la plus probable, c'est-à-dire la défense de notre neutralité dans une guerre à laquelle les États-Unis pourraient se livrer avec une puissance outre-Pacifique. Il semble que dans ce cas nous serions amis avec les États-Unis et que nos responsabilités pourraient se limiter à l'application, contre les Japonais, des règles de neutralité prescrites par le Traité de 1872 et aussi par La Haye. Le fait de ne pas assumer ces responsabilités aboutira à l'occupation, par les États-Unis, de la côte de la Colombie-Britannique et de nos îles dans le Pacifique, suite au précédent établi durant la Grande Guerre quand les puissances alliées prirent possession de certaines parties de la Grèce, et, également en conséquence du fait qu'il sera indispensable pour la sécurité des grandes villes de la côte pacifique des États-Unis qu'aucune base aérienne et sous-marine ennemie ne soit dans les limites d'un rayon d'action effectif.

Les besoins que nous avons de forces suffisantes pour remplir nos obligations relatives au maintien de notre neutralité dans l'Ouest ne sont ni étendus ni très coûteux et il me semble que par leur absence nous faisons courir à notre avenir un risque tout à fait disproportionné avec les intérêts que nous avons en jeu.[31]

Parmi ses autres arguments incisifs, le document de McNaughton montra que celui-ci avait clarifié sa conception initiale du rôle que jouerait le Canada dans la protection de sa neutralité. Plutôt que d'essayer de tenir la côte du Pacifique contre les deux belligérants, le Canada n'axerait ses efforts que sur les incursions du Japon. Il devenait de plus en plus évident qu'il y avait peu de choses que le Canada pouvait faire pour arrêter son voisin du Sud si ce dernier se décidait à agir. McNaughton et l'état-major de la Milice furent probablement influencés à cet égard par le débat sur l'avenir de la puissance aérienne qui se tenait à cette époque à Washington, notamment au Comité des affaires militaires de la Chambre des représentants.[32]

Au début des années 1920, le brigadier-général William Mitchell, de l'*United States Army Air Corps* (USAAC) avait noté, après une visite au Canada, que "la frontière canadienne qui s'étend de Québec jusqu'au camp Borden domine toute la région que couvrent les états du Nord-Est, la Pennsylvanie, la Virginie de l'Ouest, l'Ohio, l'Indiana et une partie de l'Illinois. Des avions hostiles, opérant à partir de cette ligne, peuvent rendre inutilisable toute ville ou localité située au sein de cette région".[33] En 1935, lors d'audiences tenus devant un comité du Congrès au sujet d'un projet de loi visant à étendre le réseau existant d'aérodromes militaires aux États-Unis, plusieurs officiers de l'USAAC soulevèrent de nouveau la question d'une attaque menée à partir du territoire canadien. Ils affirmèrent qu'il était bien possible que les États-Unis fussent à tout moment la cible d'attaques aériennes. Même si le Canada lui-même n'était pas activement hostile, souligna un officier, sa neutralité occasionnerait des difficultés. "La neutralité implique des responsabilités ainsi que des droits", déclara-t-il au comité, ". . . survoler le territoire canadien serait une violation de la neutralité canadienne, et si les Canadiens ne prenaient pas de mesures pour faire appliquer les lois de la neutralité, nous aurions à le faire, je le suppose."[34]

Un autre officier fit remarquer que la société Douglas avait entrepris la construction d'un bombardier capable de transporter une charge de bombes de

2 500 livres [1134 kg], sur une distance de 4 800 km à une vitesse de 360 km à l'heure. Une coalition hostile de puissances, pensait-il, serait en mesure d'établir sur le continent nord-américain des bases logistiques maritimes temporaires pour ravitailler une flotte de bombardiers à grand rayon d'action dans une attaque sur le territoire continental des États-Unis. "Heureusement ou malheureusement", informa-t-il ses auditeurs peut-être surpris ou stupéfiés, "le Tout-Puissant a créé d'innombrables bases d'opérations à portée de ce pays dans le vaste nombre d'étendues d'eau protégées qui sont disponibles dans les profondeurs du territoire canadien et bien loin de toute sphère d'action de la part de forces terrestres". Depuis la baie de James, le Labrador et Terre-Neuve jusqu'aux Bermudes et aux Antilles, de petits navires transportant 2 000 tonnes d'approvisionnement pouvaient établir des "têtes de ligne flottantes" qui "peuvent fournir tout le carburant, toutes les bombes, l'huile et les munitions, les pièces de rechange, toute la nourriture dont a besoin le personnel d'exploitation de 15 bombardiers, ainsi que le personnel au sol nécessaire à l'exécution de 30 missions, s'étendant chacune sur une distance de 1 500 milles [2 400 km] et partant simultanément de points situés dans la baie de James et le long de la côte du Labrador, se concentrant au-dessus d'un point quelconque sur les frontières de cette région vitale et lançant une attaque massive contre n'importe quel objectif."[35]

Le seul moyen de contrer une telle menace potentielle, conclurent les officiers américains, était de se servir de bombardiers contre les bases ennemies. Pour créer cette capacité de défense, il était nécessaire de construire plus de terrains d'aviation dans chacune des régions menacées du pays, avec assez de bases intermédiaires pour les relier entre eux. Le brigadier-général Charles Kilbourne, chef adjoint de l'état-major à la *War Plans Division*, était conscient du caractère délicat de cette proposition. Il voulait établir un de ces terrains d'aviation dans la région des Grands Lacs mais, pour éviter de "nous écarter du principe séculaire que notre frontière avec le Canada n'a pas besoin d'être défendue", il pensa que l'on pourrait construire des terrains d'aviation civils. "J'aurais été très heureux d'inclure dans le projet de loi la région des Grands Lacs à cause de la situation canadienne", ajouta Kilbourne, "mais je ne pouvais pas le faire. Vous remarquerez que l'article 7 de mon projet de loi est camouflé. Il porte le titre de bases 'intermédiaires' pour des vols transcontinentaux, mais cela veut dire la même chose".[36]

A Washington, la réaction officielle à la divulgation de ce témoignage fut prompte et véhémente. Le Président Roosevelt, son ministre de la Guerre et le ministère répudièrent immédiatement la suggestion selon laquelle les États-Unis considéraient le Canada autrement que comme le meilleur de ses "bons voisins" ou que tout recours à la force des armes était concevable. Les officiers qui avaient témoigné, précisèrent-ils, ne déterminaient pas la politique des États-Unis, et ne la représentaient d'aucune façon. Le comité avait agi de façon irresponsable en rendant publiques des opinions personnelles. Les excuses se multiplièrent, mais la loi elle-même fut adoptée à la Chambre en juin et au Sénat un mois plus tard, sans opposition dans les deux cas, et fut approuvée par le Président au mois d'août.[37]

La réaction du Canada fut beaucoup plus mesurée. Le ministère des Affaires extérieures obtint copie des audiences et demanda à l'état-major de la Milice ce qu'il en pensait. Sa réponse fut favorable au point de vue militaire des Américains, reconnaissant le besoin qu'avaient les états-majors de faire des plans en prévision de toutes les éventualités, aussi désagréables qu'elles fussent à entendre, et conclut que "les États-Unis sont, par conséquent, obligés d'envisager des mesures pour se protéger contre des attaques menées non pas par le Canada, mais par la voie de ce dernier." L'état-major répéta que la conjugaison des progrès de la technique et du littoral vaste et inhabité du Canada, posait des difficultés potentielles aux planificateurs américains. En outre, "il n'est consigné nulle part qu'ils ont prononcé une seule syllabe d'hostilité à l'endroit du Canada". "Le Canada ne peut avec raison prendre ombrage de ces divulgations. On a simplement donné de la publicité au fait, connu de tous, que le Canada est impuissant sur le plan de la défense antiaérienne. Non seulement nos barrières sont-elles grandes ouvertes mais nous n'avons même pas un semblant de clôture, et notre voisin est donc tenu de se prémunir contre notre manque de mesures de prévoyance".[38] L'*Ottawa Evening Citizen* reconnut la véracité de ce point de vue, indiquant dans un éditorial que les États-Unis devaient veiller à ses propres intérêts. Si le Canada ne faisait pas sa part c'est parce que le gouvernement avait "quasiment démantelé l'Aviation royale du Canada". Le Canada ne pouvait plus se permettre de négliger ses responsabilités "à moins d'abandonner complètement la prétention de nation"*.[39]

Le fait inéluctable est qu'au milieu des années 1930 la technique aéronautique américaine réduisait rapidement l'écart historique entre les intentions et les capacités militaires. En 1933, les bombardiers B-9 et B-10, dont les performances radicalement améliorées étaient attribuables à des perfectionnements de conception plutôt qu'à une simple augmentation de puissance, étaient en service opérationnel. L'année suivante, le colonel H.H. Arnold avait mené un escadron de B-10 depuis Washington jusqu'en Alaska, en faisant escale à Régina, Edmonton, Prince George et Whitehorse. À la même époque, l'armée des États-Unis émettait des spécifications pour la construction d'un appareil encore amélioré. En 1935, la Société Boeing sortait de ses hangars son bombardier expérimental. Le quadrimoteur XB-17, dont l'USAAC fit l'essai au mois d'août dans un vol spectaculaire de Seattle jusqu'à Dayton, en Ohio, parcourut la distance de 3 380 km à la vitesse record de 373 km à l'heure. Pour la première fois, sembla-t-il à de nombreux théoriciens de l'aviation, entraient en service des avions qui seraient capables de mettre en accord les rêves stratégiques avec les moyens de les réaliser.[40]

L'effet précis qu'aurait la puissance aérienne des États-Unis sur le Canada demeurait incertain, sauf qu'il serait impossible à ce dernier d'élever une défense militaire contre son voisin du Sud. Comme le nota l'état-major, "il était certain que [l'armée des États-Unis] serait d'abord relativement inactive" dans une guerre avec le Japon et, par conséquent, "s'il se produit des cas indéniables

* c'est-à-dire d'être un État. NDLR.

quelconques de transgression de la part du Japon, aussi mineurs qu'ils soient, il est fort probable que les autorités militaires des États-Unis, irritées par leur inactivité, exerceront de fortes pressions sur Washington pour les autoriser à prendre elles-mêmes des mesures en vue de suppléer les prétendues lacunes du Canada. . . Étant donné que le Canada est, pratiquement, incapable de résister à une telle invasion des États-Unis, il n'y aurait pas de solution autre que celle, humiliante, d'accepter que l'on viole ses droits souverains. Pour ce motif, il est d'une importance suprême que l'on s'assure de ne donner en fait au gouvernement des États-Unis aucun moyen qui lui permettrait d'invoquer comme excuse pour envahir notre pays la mollesse avec laquelle le Canada applique la neutralité".[41] Lorsque le chef de l'état-major général, le major-général E.C. Ashton, se rendit à Washington en janvier 1938 pour tenir des entretiens "des plus secrets" avec son homologue, le major-général Malin Craig, celui-ci offrit d'étendre la responsabilité de l'armée des États-Unis pour qu'elle évalue la zone littorale du Canada jusqu'en Alaska. Les États-Unis pouvaient fournir des unités d'artillerie mobiles et des avions à condition de disposer de terrains d'atterrissage adéquats. Ashton déclina l'offre de Craig, ainsi que le compromis qu'elle impliquait sur le plan de la souveraineté. Il fit remarquer que la neutralité demeurait une option distincte pour le Canada, et ce, non seulement dans son propre intérêt mais aussi "pour éviter toute action manifeste qui pourrait influer sur la neutralité du Canada et ainsi se répercuter sur les autres parties de l'Empire britannique."[42]

Malgré le refus d'Ashton, l'idée de laisser le champ libre à tous venants pour protéger la neutralité et la souveraineté devint de plus en plus difficile à défendre dans les quelques années qui précédèrent la guerre. Le lieutenant-colonel M.A. Pope, qui exerçait alors les fonctions de secrétaire du Comité d'état-major interarmées, rappela plus tard que les membres de l'état-major de la Milice avaient entretenu de sérieux doutes quant à savoir si le Canada serait capable de se tenir à l'écart d'un conflit entre les États-Unis et le Japon. Les États-Unis passeraient simplement "sur le corps" du Canada et "utiliseraient à leur guise nos territoires et nos installations". En outre, pensa-t-il, "ils seraient tout à fait justifiés de le faire". McNaughton estima que le Canada se rangerait inévitablement du côté des Américains en moins de trente jours; Pope, pour sa part, jugea que trente heures était un chiffre plus exact.[43]

L'ajustement de la politique de défense pour qu'elle se conforme à de nouvelles réalités continentales sur le plan de la puissance aérienne n'était qu'un aspect du défi qu'avaient à relever les planificateurs canadiens. Fait tout aussi important, comme le fit remarquer l'état-major, "l'Est et l'Ouest du Canada se trouvent sur les routes orthodromiques qui relient l'Europe et l'est de l'Asie aux États-Unis" et "la supposition continue que le Canada est et demeurera à l'abri de toute attaque de la part d'une puissance transocéanienne commence à prêter le flanc à la critique".[44] L'officier supérieur de l'aviation fut plus explicite:

> Une action aérienne contre une attaque menée par la voie des airs est un problème qui devient tous les jours plus complexe. Nous avons eu de la chance que jusqu'à ces dernières années la défense de nos activités commerciales maritimes, de nos ports, de

nos industries et de nos villes ait été un problème relativement simple, comparativement à celui auquel nous faisons face aujourd'hui. L'avènement des avions et le développement rapide de leurs performances ont immensément accru les complexités du problème et cela ne cessera pas. Aujourd'hui, nous ne sommes nullement à l'abri d'une attaque aérienne. Très certainement, en ce moment-ci, une attaque menée par des ballons dirigeables à partir d'une base outre-mer ou par des avions lancés par des navires est une probabilité. Il est également possible que nous soyons directement attaqués par des avions provenant d'une base outre-mer, et il ne faudra que peu de temps avant que cela devienne probable... si nous nous en souvenons, la dernière guerre a prouvé que l'aviation se développe de façon beaucoup plus rapide en conditions de guerre, et nous avons tout lieu de considérer qu'il en sera de même dans toute autre guerre. Même si la paix continue, les records que l'on établit aujourd'hui seront chose courante d'ici à cinq ou six ans.[45]

Une défense aérienne active n'était plus un projet d'avenir. De façon toute aussi importante, elle donna une raison d'être réaliste, politiquement défendable, à la politique de défense du pays. L'effectif des forces armées avait toujours été suspect en raison du fait qu'il pouvait être utilisé outre-mer dans une guerre qui ne touchait qu'indirectement, si tant est que ce soit le cas, les intérêts du Canada, mais rares étaient ceux qui pouvaient trouver à redire à ce souci de protéger les côtes du Canada soit pour contrer une attaque ennemie soit pour défendre des obligations internationales. Contrairement à la Milice et à la Marine royale du Canada, qui avaient des liens outre-mer, l'ARC se trouva à jouer un rôle de défense direct qui, stratégiquement et politiquement ne pouvait être mis en cause.

Cela devint vite apparent lorsque les libéraux de Mackenzie King revinrent au pouvoir à l'automne de 1935. Le nouveau ministre de la Défense, Ian Mackenzie, était d'accord avec les arguments de l'état-major de la Milice au sujet des lacunes que comportaient les moyens de défenses du Canada, mais fut incapable au début de persuader ses collègues attentifs à l'économie.[46] Il fallut attendre l'été suivant pour que le gouvernement crée le Comité canadien de défense, un organisme au niveau du cabinet, qui était chargé de fixer et de coordonner les politiques. Le comité – composé du premier ministre, qui agissait comme président, et des ministres des Finances, de la Justice et de la Défense – se réunit la première fois le 26 août pour entendre des exposés détaillés de la part des trois chefs de service. Le soir précédent, King s'était renseigné sur la question en lisant le document d'adieu que McNaughton avait écrit un an plus tôt sur les moyens de défense du Canada. Ce document révélait, confia le premier ministre à son journal, "une absence totale de moyens réels de défense. Je considère que nous devons obtenir des avions et surveiller nos côtes – défendre notre neutralité, être prêts à mobiliser l'industrie et prendre des dispositions pour que les ministères du gouvernement collaborent de façon efficace."[47]

Cependant, le premier ministre dut exécuter des tours d'adresse complexes en élaborant ses politiques étrangères et de défense au milieu des restrictions nombreuses et énormes qu'imposaient les réalités politiques. Aggravant les difficultés coutumières, les antagonismes latents en Europe couvaient dangereu-

sement. En octobre 1935, l'Italie envahit l'Éthiopie sans que le monde intervînt; au mois de mars suivant, Hitler occupa la Rhénanie; en juillet 1936, la guerre civile éclata en Espagne. C'étaient les liens historiques que le Canada entretenait avec la Grande-Bretagne qui étaient les plus susceptibles de l'amener à prendre directement part à des conflits outre-mer, situation qui provoquerait inévitablement des dissensions internes. King dut agir avec précaution, évitant de prendre avec la Grande-Bretagne des engagements précis qui auraient pu obliger le Canada à se lancer dans une guerre qu'elle n'aurait pas choisie, tout en veillant à ne pas se mettre à dos les éléments de l'opinion publique qui croyaient que le pays ne pouvait honorablement éviter de jouer un rôle actif dans le monde aux côtés de la mère patrie.[48] La tâche de King consista à trouver le juste milieu, difficile à atteindre, entre une action insuffisante et une action démesurée. Ce ne fut pas chose facile. Comme l'a écrit son biographe: "Si le Canada prenait part à une guerre, il aurait besoin de forces équipées et entraînées; le gouvernement serait tenu responsable si le pays n'était pas prêt... Une augmentation des dépenses au titre de la défense pourrait toutefois provoquer une crise nationale qui présenterait autant de danger pour le gouvernement que le fait de ne pas être prêt si la guerre éclatait."[49]

La première réunion du Comité de défense du cabinet confirma les pires craintes de King. "L'impression que cela laissa dans mon esprit, écrivit-il, fut celle de l'insuffisance complète de tout ce qui touchait la défense". Il vit le besoin "de méthodes de guerre modifiées, de disposer d'armement côtier contre les raids, les attaques imprévues par mer et par air", mais il allait "être extrêmement difficile de faire quoi que ce soit d'efficace sans engager des dépenses que le pays ne peut supporter. Il a été avisé de notre part de nous fier principalement à des politiques qui tendent à maintenir la paix. Les autorités militaires excluent complètement, parce qu'elles jugent une telle mesure inutile, toute tentative pour nous protéger des États-Unis et ont eu la sagesse de limiter leurs déclarations au besoin de la sécurité du Canada en lui-même et de la défense de notre propre neutralité". Le premier ministre soumit la question l'après-midi même à tous les membres du cabinet: "Le Conseil a accepté de façon générale l'idée que nous devons agir dès à présent, et ensuite établir un plan pratique à examiner", en dépit des protestations élevées par le ministère des Finances "contre les dépenses, chose à laquelle le Canada ne pouvait faire face".[50]

Les vues de King sur la défense, et plus particulièrement sur l'aviation, furent sans nul doute renforcées par un entretien qu'il eut avec le premier ministre de la Grande-Bretagne, Stanley Baldwin, lors d'une visite à Londres en octobre 1936. Baldwin "pensa que c'est à l'aviation que nous devrions accorder le plus d'attention; même si le Canada pouvait être le dernier pays à subir une attaque, l'aviation serait l'arme la plus utile dans une telle éventualité, et l'entraînement d'hommes pour l'aviation et une abondance d'équipements aériens étaient les éléments indispensables de la guerre moderne. Il ne sembla pas penser que la marine était la chose dont il fallait se préoccuper, et ne dit pas non plus un seul mot sur l'armée."[51] King lui-même suivit la même voie lorsqu'il s'entretint le mois suivant avec le populaire Irlando-québécois C.G. Power, ministre des

Pensions et de la Santé nationale, qui soupçonnait profondément que les autorités militaires canadiennes se serviraient de toute expansion pour mêler le pays à de sales affaires en Europe.[52] King s'adressa de nouveau à ses collègues prudents et divisés du cabinet à la fin du mois de novembre: "À l'exception de MacKenzie, j'ai présenté moi-même, je crois, les arguments les plus solides en faveur de la défense immédiate des côtes, invoquant comme motif qu'en tant que citoyen canadien, j'estimais que nous devions à notre pays de le protéger dans un monde insensé, en assurant au moins un service de police, tant sur mer que dans les airs, sur la côte de l'Atlantique comme sur la côte du Pacifique. J'ai déclaré qu'il était humiliant d'accepter d'être protégé par la Grande-Bretagne sans partager les frais que cela occasionnerait, ou de dépendre des États-Unis sans être disposés à protéger au moins notre neutralité. Que nous n'avions pas d'ennemis, mais devions à nous-mêmes et aux générations suivantes de poser des bases sur lesquelles ils auraient à faire fond". King écrivit plus tard qu'il obtint "un accord sur le fait que le comité ministériel recueille des informations concernant les matériels d'approvisionnement de guerre, les services de transport de vivres, les munitions et les installations pour les produire. J'ai rédigé l'ébauche de cette ordonnance à peu près à ma propre manière ce matin. J'ai parlé très honnêtement des conditions incertaines dans le monde, et du danger que la lutte des classes s'étende au Canada. . ."[53]

Pendant que King mobilisait ses troupes politiques, le colonel H.D.G. Crerar, le *commander* H.A.C. Lane et le colonel d'aviation L.S. Breadner avaient reçu pour tâche de préparer "une évaluation des responsabilités militaires futures du Canada, décrivant les moyens et les dispositions nécessaires pour faire face à ces éventualités et proposant les mesures successives que devrait prendre chaque service pour satisfaire aux besoins d'un programme équilibré et coordonné de développement".[54] Leur document, que James Eayrs a appelé "l'un des documents clés de l'histoire du Canada"[55], fut prêt à être présenté au gouvernement au début du mois de septembre 1936. Les auteurs présentèrent trois domaines possibles où le Canada pourrait se trouver obligé de compter sur ses forces armées: la défense directe, la préservation de la neutralité et la défense indirecte par la participation à une guerre à l'étranger. La priorité absolue étant donnée à la défense du territoire, l'on attribuait une responsabilité secondaire à un engagement outre-mer. Le principal souci était de concevoir une force équilibrée, réunissant les trois services, équipée d'armes et d'équipement modernes, capable d'être mobilisée rapidement et déployée pour faire face à toute éventualité.

Le Comité d'état-major interarmées estima que le coût du réarmement se chiffrerait à près de 200 millions de dollars sur une période de cinq ans, dont une somme de 65 millions de dollars la première année qui s'ajouterait aux crédits habituels d'environ 12 millions de dollars accordés à la Milice. King et Mackenzie présentèrent au cabinet leurs arguments en faveur d'une augmentation radicale des dépenses, le premier soutenant "que nous avions besoin d'au moins quelque chose qui ressemblait à un moyen de protéger la porte du Canada à l'embouchure du Saint-Laurent et quelque chose qui pourrait servir en cas d'urgence aux ports du Pacifique. . . consacrant la plupart de nos dépenses à

l'obtention d'avions qui pourraient être déplacés d'une région du Canada à une autre, ainsi qu'à l'installation de quelques canons antiaériens sur la côte". Mackenzie recommanda une somme de près de 57 millions de dollars, mais les préoccupations du ministre des Finances à l'égard de la réduction de son déficit obligea à faire un compromis.[56] Au bout du compte, une somme tout juste supérieure à 34 millions de dollars – dont le tiers allait à l'ARC – fut allouée dans le budget de dépenses principal. Cette somme était le triple environ de ce qui avait été attribué l'année précédente à l'aviation.[57]

King et Mackenzie firent ensuite face au caucus libéral et, plus tard, à la Chambre des communes, où, à la mi-février 1937, Mackenzie tenta, avec un succès mitigé seulement, de dissiper toute supposition suffisante d'isolement confortable:

> . . . l'un des honorables députés a parlé de l'impossibilité d'être attaqué par la voie des airs. Je me demande s'il se souvient du fameux vol qu'effectua il y a quelques années l'escadron du général Balbo, qui partit d'Italie, survola Montréal et se rendit jusqu'à Chicago. Je me demande s'il a vu dans les journaux, il y a dix jours environ, la description du vol d'un escadron d'avions de combat des États-Unis jusqu'à Honolulu. Je me demande s'il a lu le compte-rendu que des journaux ont publié l'autre jour au sujet des manoeuvres à Singapour, où la marine britannique, l'aviation britannique et d'autres forces ont mené des opérations combinées. Je me demande si mon honorable collègue a étudié le projet de loi que les États-Unis ont adopté en 1935, lequel projet de loi pourvoyait notamment à la défense de cette grande république contre des attaques aériennes lancées par des pays situés à trois mille milles et plus de distance. . .
>
> L'honorable député de Vancouver North a parlé de navires faisant des raids sporadiques sur nos côtes canadiennes et a demandé: cela nécessite-t-il des mesures de défense additionnelles? Et bien, monsieur l'Orateur, toute la théorie de la défense nationale actuelle, pour ce qui touche la défense côtière, traite de ce problème particulier, et c'est pour contrer ces appareils qui effectuent des raids sporadiques, ou des porte-avions, que ces prévisions budgétaires sont établies. Si mon honorable collègue a lu, et c'est probablement le cas, les déclarations les plus récentes de ceux qui sont compétents pour faire des observations appropriées sur la question, il constatera que tout le concept de la défense navale, militaire et aérienne du Canada repose sur l'action de tels appareils ou l'utilisation de porte-avions. Je voudrais dire ceci à mon honorable collègue: nous sommes prêts à construire ici, au pays, une centaine d'avions; ceux-ci ne seraient pas nécessairement situés de façon définitive dans une région quelconque du *dominion*. Il s'agirait d'appareils à grande vitesse, capables d'être déplacés en quelques heures pour se porter à la défense de n'importe quelle région du Canada – disponibles pour protéger le fleuve Saint-Laurent, disponibles pour protéger la ville de Montréal, disponibles pour protéger la ville de Québec, disponibles pour nous protéger contre tout raid qui pourrait être lancé contre les élévateurs à grain du pays. Avec les porte-avions qui existent aujourd'hui, il est tout à fait concevable que des pays ennemis s'en prennent à notre pays, qui fournirait des vivres en tant que pays neutre au milieu de belligérants. Nos élévateurs et nos vivres pourraient être pillés, et à part notre défense côtière indispensable, il serait possible de protéger nos vivres en cas d'hostilité quelconque.[58]

Lorsque le premier ministre conclut la discussion, le 19 février, il fit mention

de l'influence grandissante de la puissance aérienne et du fait qu'il était depuis longtemps en faveur de l'aviation, mais maintint la menace à laquelle était exposé le Canada dans sa juste perspective – "le danger que nous courons est relativement faible".[59] Le gouvernement ne pouvait cependant pas négliger ses responsabilités. Celles-ci exigeaient une politique qui plairait à une opinion modérée, convaincrait les étrangers du sérieux du but visé et préparerait à une participation future, et largement indéfinie, à une action collective pour assurer la paix. Les paroles du premier ministre donnèrent espoir à toutes les nuances d'opinion. Les isolationnistes pouvaient se sentir encouragés par son rejet apparent de l'idée d'un corps expéditionnaire,[60] tandis que ceux qui considéraient qu'un engagement outre-mer était inévitable pouvaient considérer que le discours constituait un mandat d'action et de préparation. "Je lus et relus ce discours", se rappela un planificateur de la défense; "ce me sembla être le premier énoncé positif d'une politique de défense que faisait un chef de gouvernement depuis la Confédération. En tant que tel, j'en fis l'éloge avec enthousiasme à mes amis."[61] Le programme de réarmement qui fut sanctionné à la clôture du débat au Parlement était incertain, incomplet, un simple début, mais ce fut probablement le plus auquel on pouvait s'attendre dans les circonstances. L'ARC, pendant ce temps, se voyait confier la responsabilité première de la défense directe du Canada.

Comme ses responsabilités à l'égard de la défense du pays s'accrurent, il fut naturel que l'ARC commençât à mettre en doute son statut d'organisme subordonné de la Milice. On se souviendra que, soit par mégarde soit à dessein, le statut de l'aviation avait été défini de façon vague au moment où elle avait été absorbée par le ministère de la Défense nationale en 1922. L'ARC jouissait toutefois d'une certaine autonomie dans la conduite de ses affaires, et l'on semblait supposer de façon générale qu'elle deviendrait un service militaire distinct "quand son expansion le justifiera [it] . . ."[62]

Dans l'intervalle, un système administratif boiteux s'était développé pour satisfaire aux besoins de l'ARC. À l'exception du matériel aéronautique spécial fourni par son propre service technique, de recherche et d'approvisionnement, l'ARC obtenait ses services – solde, transport, soins médicaux, vivres, etc. – par l'intermédiaire des voies régulières de l'état-major de la Milice. Les unités relevaient de districts régionaux de la Milice. En 1932, l'ARC commença à nommer des officiers d'état-major de l'Air dans les districts pour conseiller les commandants de ces derniers sur les questions intéressant l'aviation, notamment celles qui avaient trait aux unités non permanentes. Pour certaines questions, l'officier d'état-major de l'Air avait directement affaire aux états-majors de district; pour d'autres, il s'adressait au quartier général de l'aviation, qui les soumettait à l'adjudant-général ou au quartier-maître général. D'autres questions encore, comme la discipline, résidaient dans les limbes de l'administration. En vertu des dispositions des ordonnances et règlements royaux, les commandants de district avaient autorité sur les officiers et aviateurs de l'ARC dans leurs districts, mais les équipages de l'ARC qui étaient basés dans un district pouvaient fort bien opérer dans plusieurs autres quand, l'été, ils exécutaient des opérations civiles. En mettant les choses au mieux, il était

difficile de déterminer qui était finalement responsable. En 1935, un nouveau quartier-maître général, le brigadier T.V. Anderson, fut stupéfait de constater qu'il était "incapable de trouver consignées en un endroit quelconque quelles fonctions le quartier-maître-général devrait remplir relativement à l'ARC."[63] Lorsque le chef de l'état-major général examina de plus près la question, il découvrit que ses propres pouvoirs et ceux de l'adjudant-général étaient tout aussi vagues, car "la situation n'a jamais été définie. . ."[64]

Il devint évident, par ailleurs, que sur le plan fonctionnel les besoins opérationnels militaires de l'ARC différaient de ceux de la Milice. Comme le représentant de l'ARC au Comité de mobilisation interarmées le fit remarquer, la responsabilité qu'avait l'ARC de défendre les côtes contre une attaque-surprise signifiait que, contrairement à l'armée, elle devait avoir des unités combattantes en place bien avant que toute déclaration officielle de guerre ne fût faite.[65] En outre, on ne pouvait guère laisser le commandement opérationnel d'escadrons de l'aviation à des districts de milice constitués uniquement pour administrer en temps de paix des unités statiques. Sur la côte est, par exemple, les patrouilles aériennes côtières survolaient plusieurs districts de milice. Manifestement, il allait être nécessaire d'établir un quartier général opérationnel qui tiendrait compte de la prémisse proclamée depuis longtemps par l'aviation que l'air était indivisible. Notant l'accumulation de besoins divergents de l'armée et de l'aviation, l'officier supérieur de l'aviation, le commodore de l'Air G.M. Croil, proposa en 1935 une réorganisation complète de la structure de commandement et d'administration.[66]

Après avoir examiné les lacunes de l'organisation existante, Croil vit deux solutions. La première était d'établir dans dix districts militaires toutes les divisions de l'état-major de l'aviation, c'est-à-dire les services de l'air, les services du personnel et les services de l'équipement, avec des conseillers en armement, en photographie et en transmissions et le personnel de bureau nécessaire". Cela, pensa-t-il, serait utiliser de façon inefficace de maigres ressources. Il recommanda plutôt de former quatre zones de défense aérienne, dotée chacune de son propre quartier général de l'ARC. La décentralisation, conclut Croil, simplifierait le commandement et la direction des opérations de l'aviation, faciliterait les activités locales de recrutement et de mobilisation et tiendrait pleinement compte de la souplesse des unités aériennes. La Milice demeurerait responsable des services ordinaires – soins médicaux, solde, génie et vivres – et les fournirait sur demande aux unités de l'ARC à partir du district le plus rapproché.[67] Cette solution aurait pour résultat de conférer à l'ARC un statut égal à celui de la Milice et de la Marine.

Pour des raisons personnelles non mentionnées, le chef de l'état-major général ne tint pas compte de la recommandation faite par Croil et décida plutôt d'augmenter les états-majors de l'Air de certains districts militaires.[68] Toutefois, lorsque Croil rencontra Ian Mackenzie en 1935 le nouveau ministre de la Défense lui dit qu'il avait l'intention "d'accorder un statut égal aux trois services".[69] Le sous-ministre, L.R. LaFlèche, voyait également d'un bon oeil les revendications de l'aviation et conseilla à Croil d'attendre son heure et de "continuer jusqu'à ce que des changements se produisent progressivement".[70]

L'occasion suivante qui s'offrit à Croil fut la question de la représentation de l'ARC au Conseil de défense, qui avait été constitué en 1922 pour fournir des conseils militaires au gouvernement. Le chef de l'état-major général et son homologue de l'état-major de la Marine étaient tous deux membres de ce Conseil, et le directeur de l'ARC (depuis 1932, l'officier supérieur de l'aviation), conjointement avec l'adjudant-général et le quartier-maître-général, en étaient membres associés. En 1936, l'état-major de la Milice proposa que le maître-général de l'artillerie devienne lui aussi membre associé.[71] LaFlèche, toutefois, renvoya la proposition avec la suggestion que l'officier supérieur de l'aviation soit élevé au rang de membre. Lorsque le chef de l'état-major général souleva des objections, le sous-ministre demanda l'avis de la marine et de l'aviation. La réponse du chef de l'état-major de la Marine fut sans équivoque: "en tant que membre du Conseil de défense, je suis d'avis que l'officier supérieur de l'aviation devrait être membre de ce Conseil."[72] Croil fut d'accord. Étant donné que la défense nationale concernait directement les trois services, répondit-il, tous doivent participer de façon égale à sa planification, et "cette collaboration n'est possible que si les besoins et les opinions des trois services reçoivent l'attention qu'ils méritent. Chaque service devrait être libre d'exprimer ses opinions et aucun ne devrait être dominé par un autre. Il est évident qu'à moins d'accorder à l'aviation un siège au Conseil de défense, ses besoins et ses opinions ne sont pas portés à l'attention du Ministre, et donc du gouvernement, de façon aussi claire et convaincante que ceux des autres services. Une telle situation compromet par conséquent la possibilité d'évaluer véritablement les besoins en matière de défense".[73]

Le Conseil de défense se pencha sur la question à l'une de ses rares réunions, le 8 juillet 1936. La revendication de l'ARC irrita la Milice. Le major-général Ashton estima que l'aviation n'avait aucune raison "de développer un complexe d'infériorité" et avertit qu'il serait coûteux de séparer les services parce que "les officiers de l'aviation, autant que je sache, ont tendance à faire peu de cas de la question des dépenses. . ." Il vit aussi comme inconvénient que le changement dérangerait la liste d'ancienneté, laissant "l'adjudant-général, le quartier- maître général et le maître-général de l'artillerie, qui sont ses supérieurs, au rang subalterne de membre associé". L'objection soulevée par Ashton fut rejetée. Moins d'une semaine après, le ministre élevait l'officier supérieur de l'aviation au rang de membre du Conseil.[74] Le changement fut une étape symbolique importante vers l'indépendance totale du service.

Croil ne se contenta pas d'en rester là. Il continua de faire ressortir au chef de l'état-major général que l'ARC avait besoin de diriger davantage ses propres affaires internes pour s'acquitter de ses responsabilités croissantes. Ainsi qu'il le souligna en 1937, "le but initial de la réunion des trois services en un même ministère était de réaliser des économies au niveau de la satisfaction des besoins communs de ces services. L'autorité en vertu de laquelle cette concentration a été ordonnée n'incluait pas ou ne proposait pas une fusion quelconque des trois services en un tout homogène. Il est manifeste qu'il était prévu que chacun des trois services devrait conserver son caractère individuel et diriger sa politique et son administration. On suppose qu'il était aussi prévu qu'en ce qui a trait à la satisfaction des besoins communs, c'était le service le mieux placé pour faire le

travail en question qui aurait à s'en charger dans la mesure du possible pour les autres services. Cette manière de procéder", avertit l'officier supérieur de l'aviation, "n'était pas destinée à englober tous les aspects de ces 'besoins communs'. Par exemple, il n'existe aucun argument en faveur du fait de concentrer, entre les mains d'un même service, des tâches dont le personnel des autres services peut s'occuper tout aussi bien. La concentration ne devrait s'appliquer que lorsqu'il est question d'économie de personnel." Chaque service avait ses propres préoccupations. "Les recommandations faites par l'ARC concernent purement l'aviation jusqu'à ce qu'elles entrent en conflit avec un autre service", conclut Croil, et il fallait prendre soin d'éviter d'empiéter sur les prérogatives d'autres services. Le risque qu'il y avait à limiter la croissance et l'autonomie d'un service était que celui-ci serait dans l'impossibilité de réaliser "l'organisation adéquate en temps de paix" qui serait nécessaire en temps de guerre.[75]

Ashton était trop occupé pour répondre.[76] Il se préparait à partir pour Londres, en compagnie de Croil et du chef de l'état-major de la Marine, en tant que membre de la délégation du gouvernement à la Conférence impériale qui allait se tenir prochainement. Par hasard, Croil trouva un autre point d'appui dans la plus récente des nombreuses évaluations que faisait l'état-major général au sujet des besoins en matière de défense. Considérant qu'il était nécessaire d'établir un système interministériel pour coordonner la planification des mesures de défense, le colonel H.D.G. Crerar, qui agissait comme directeur de la planification et des opérations militaires, sollicita le soutien de Croil.[77] Répondant favorablement à cette demande, Croil nota une réserve, fondamentale celle-là. "Je ne puis appuyer la note de service à moins qu'elle comprenne une recommandation relative à l'établissement de l'ARC en tant que service distinct, conformément à ce dont il a été discuté antérieurement. La raison de cette position est qu'à moins d'examiner entièrement la question en même temps que vos propositions concernant la réorganisation du ministère, il pourrait être difficile de présenter plus tard ce point important."[78] Le temps était venu de rendre le service totalement indépendant. "L'organisation actuelle du ministère de la Défense nationale a été ordonnée par le ministre à l'époque de l'inclusion de l'ARC, quand on considérait que cette force n'avait pas l'expérience qui lui aurait permis de diriger ses politiques de façon efficace. Une douzaine d'années se sont écoulées depuis, et l'ARC dispose aujourd'hui d'un personnel adéquat, composé d'officiers parfaitement qualifiés, possédant les compétences requises pour administrer et diriger ses politiques. Il est donc considéré comme souhaitable de modifier à présent l'organisation du ministère pour que les services de combat soient sur un pied d'égalité; le chef respectif de chaque service sera directement responsable envers le ministre de l'efficacité, de l'administration et de la direction de son service."[79] Soit qu'on finît par le convaincre, soit qu'il cédât de guerre lasse, Ashton donna maintenant son accord. De Londres, les trois chefs de service recommandèrent au ministre que "les chefs respectifs de chaque service devraient, chacun, être directement responsables envers le ministre de l'efficacité, de l'administration et de la direction de leur service particulier."[80]

La roue du changement tournait lentement, et il n'y eut pas de réaction

immédiate à la recommandation. À l'automne de 1937, Croil reprit sa campagne pour décentraliser la direction des opérations en établissant des commandements aériens régionaux. Depuis un an, on effectuait des opérations de reconnaissance sur la côte ouest pour trouver de nouveaux endroits où installer des bases, et l'ARC (contrairement à l'armée et à la marine) n'avait aucun service local de coordination pour diriger les opérations. Il n'y avait pas non plus de quartier général de l'aviation pour commander les unités permanentes et non permanentes se trouvant en Colombie-Britannique. Le 111e Escadron non permanent de collaboration avec l'artillerie côtière relevait entièrement du commandant de district de la Milice; le 4e Escadron permanent de reconnaissance générale était responsable envers le quartier général de l'aviation de ses propres activités d'entraînement, d'emploi et d'entretien technique, et ne relevait du commandant de district que pour les questions administratives. "Il existe donc une situation particulière, conclut Croil avec regret, celle de deux unités du même service, destinées à défendre la côte, situées au même endroit et administrées et contrôlées sous deux systèmes tout à fait différents, ce qui manifestement est illogique et ne contribue pas à améliorer l'efficacité des opérations et à réaliser des économies".[81]

Le sous-ministre fut d'accord, et le ministre aussi. Ils approuvèrent en principe l'établissement d'un nouveau quartier général de l'aviation pour la côte du Pacifique. Le sous-ministre présida ensuite plusieurs discussions "afin de trouver une solution aux différences que comportait la proposition visant à créer pour l'ARC un commandement régional aérien de l'Ouest".[82] Ces différences tournaient autour de la meilleure façon de séparer les pouvoirs en matière d'administration et de commandement, et du fait de savoir si les commandants des districts militaires et des régions aériennes devaient détenir le même grade. On arriva finalement à une entente le 15 mars 1938, et l'établissement de la Région aérienne de l'Ouest fut officiellement autorisé. Le colonel d'aviation G.O. Johnson, qui commandait la base de l'ARC de Vancouver, prit la direction du quartier général de la Région aérienne de l'Ouest le 15 avril, et assuma l'entière responsabilité de toutes les unités d'aviation de la côte du Pacifique le 1er août.[83]

La création de la Région aérienne de l'Ouest fut une étape importante vers la rationalisation du système de commandement de l'ARC. L'étape suivante survint en septembre 1938, quand le Conseil de défense discuta de nouveau des problèmes concernant la collaboration entre les divers services. Le chef de l'état-major général expliqua aux membres du Conseil "qu'il considérait qu'une décision devait être prise immédiatement pour définir ses responsabilités" à l'égard de l'ARC. Le sous-ministre rappela ensuite aux participants à la réunion, que présidait le ministre, la recommandation qu'avait faite l'année d'avant le Comité d'état-major interarmées, et qu'"il considérait qu'il était maintenant temps que l'aviation occupe une position similaire à celle de la marine". Le Ministre ne donna aucune instruction claire, informant simplement les chefs de service qu'"il était prêt à les voir n'importe quand". Il fut toutefois consigné dans le procès-verbal de la réunion que "on a présumé que les mesures recommandées. . . seront exécutées immédiatement".[84]

Dans les semaines qui suivirent, le ministre autorisa la création de deux autres commandements aériens: la Région aérienne de l'Est, à Halifax, et le commandement d'entraînement aérien, à Toronto. Le premier, dont la formation fut accélérée par la crise de Munich, devait dresser des plans détaillés pour la défense de la côte atlantique.[85] Le second avait pour fonction "de permettre de décentraliser du quartier général de la Défense nationale la multiplicité de détails relatifs à toutes les étapes de l'entraînement dispensé dans les centres d'entraînement de l'aviation", parce que "l'état-major du quartier général de la Défense nationale est appelé non seulement à s'occuper des grandes questions qui concernent l'entraînement mais aussi à superviser et à consigner tant de détails que l'on ne peut accorder à un grand nombre de questions importantes l'attention qu'elles méritent".[86] En novembre, le processus fut complété par l'Ordre général n° 2 de l'aviation, qui stipula que "Le contrôle et l'administration de l'Aviation royale du Canada seront exercés et exécutés par l'officier d'aviation supérieur qui, à cet égard, relèvera directement du ministre de la Défense nationale."[87] Un troisième ordre général autorisa la création du Conseil de l'air; celui-ci était composé de l'officier d'aviation supérieur, qui remplissait les fonctions de président, de l'officier d'état-major de l'air, de l'officier d'état-major en charge du personnel aérien et de l'ingénieur aéronautique en chef. Cet organisme, qui s'inspirait du modèle de la RAF, avait pour but de donner à chacun des chefs de division l'occasion de donner des conseils sur la politique relative à l'aviation et de fournir une tribune permettant aux services de l'état-major d'échanger leurs vues.[88]

Lorsqu'il considéra les responsabilités nouvellement étendues de l'aviation et son opulence inhabituelle, le chef de l'état-major de l'air, dont le nouveau titre reflétait le statut élevé de l'ARC, dut éprouver des sentiments contradictoires.[89] Le fait que l'on reconnaissait publiquement l'importance grandissante de l'ARC au sein de l'effectif des forces armées du Canada lui faisait sûrement plaisir, mais la tâche qui attendait son petit commandement était renversante. Cela faisait peu de temps seulement que l'ARC avait été tenue de réfléchir de façon sérieuse et précise à sa tâche militaire; il lui fallait maintenant dépasser rapidement le stade de la théorie pour mettre en oeuvre des plans concernant la défense aérienne du pays. Les ressources étaient rares. Les effectifs, qui se composaient de cent cinquante officiers et de moins d'un millier d'aviateurs (dont la moitié se trouvait en outre dans l'aviation non permanente), étaient tristement maigres. Les trente et un appareils militaires désuets que possédait l'ARC n'exerçaient guère un effet de dissuasion crédible, même sur l'ennemi le plus timoré.

Les prévisions budgétaires de 1937-1938 avaient permis à l'aviation de ne prévoir que six escadrons permanents, comptant chacun deux escadrilles d'avions militaires, et un autre équipé d'avions civils. À cause des niveaux de financement, le potentiel en hommes était limité à 70 p. 100 seulement de l'effectif de paix. Les escadrons auraient besoin d'une période d'entraînement évaluée à deux ans avant de pouvoir être considérés comme efficaces sur le plan opérationnel. Même cette évaluation s'appuyait sur la disponibilité d'avions et d'équipement, et pas "une seule des pièces d'équipement dont l'aviation a

besoin à des fins de défense est fabriquée au Canada à partir de matériaux disponibles dans le pays".[90] Un système logistique fiable demeurait un but éloigné et difficile à atteindre et, comme le fit remarquer Croil, les appareils n'étaient pas soutenus en vol que par un peu d'air: "Il y a une liste d'équipement longue et variée, représentant un important investissement de capitaux, qu'il nous faut obtenir avant de pouvoir entretenir et utiliser les avions de façon efficace. Cet équipement comprend des pièces de rechange pour avions; des vivres; des vêtements et des articles essentiels; des transports motorisés; du carburant et de l'huile pour transports motorisés; des embarcations marines; du matériel divers, dont des outils à main; des outils à moteur; de l'équipement d'atelier; de l'équipement électrique; des parachutes; du matériel d'armement; des bombes et des munitions; des fournitures de caserne; de l'équipement de télégraphie sans fil; de l'équipement photographique; du carburant et de l'huile pour avions; de l'équipement de réparation (moteurs et avions); des imprimés et des fournitures, etc."[91] Une fois les fondements jetés, le travail de mettre en campagne les escadrons opérationnels était colossal:

> . . . En bref, (écrivit Croil) voici la situation actuelle. Bien que l'on mette tout en oeuvre pour développer l'aviation aussi rapidement que possible, il n'y a pas assez de fonds pour amener même cette petite force au niveau d'un effectif de paix complet. En fait, si pendant les années qui viennent, les prévisions budgétaires relatives à la force permanente demeurent fondées sur la même base que pour la présente année, à la fin de 1941 seuls cinq escadrons permanents pourront être équipés complètement et dotés en personnel au niveau des effectifs complets en temps de paix. . . En outre, cinq escadrons seront partiellement équipés. Pendant cette période, il sera possible de terminer l'organisation de douze escadrons non permanents, de les équiper d'un noyau d'avions d'entraînement et d'instruire partiellement leur personnel. Dans sa note de service du 5 septembre 1936, le Comité d'état-major interarmées considère qu'un total de 23 escadrons militaires (11 permanents et 12 non permanents) représente le minimum nécessaire pour assurer la défense du Canada. L'organisation et l'entraînement de cette force demanderont beaucoup de temps et d'efforts. Si l'on ne hausse pas sensiblement les prévisions budgétaires et que l'on ne prenne pas des mesures immédiates pour construire l'équipement dont l'aviation a besoin, il sera impossible de fournir en personnel et d'équiper une force de cette envergure.[92]

L'argent n'était pas l'élément unique ou même le plus essentiel du problème. Dans l'état de décrépitude où se trouvait l'ARC, il y avait un maximum que celle-ci pouvait absorber sans boucher le système.. Prudent, Croil choisit d'agir de façon réfléchie plutôt que de se lancer dans un programme d'achat intensif comportant une forte probabilité de gaspillage. En fait, souligna Croil en 1938, "il est impossible de tirer pleinement avantage d'une augmentation soudaine et relativement importante de crédits. Cela a été démontré en 1937-1938, lorsque le crédit a été doublé. L'état-major du quartier général n'était pas en mesure de déployer les efforts additionnels requis; résultat, il avait été impossible de commander à temps une grande partie de l'équipement qui aurait peut-être pu être livré cette année-là. . . Il est donc souhaitable que, si l'on dispose du temps

nécessaire, les augmentations ne soient pas trop soudaines ou, par rapport à l'année précédente, trop généreuses. Il va sans dire qu'en cas d'urgence il faut accepter les désavantages d'une expansion rapide". Il ne servait donc pas à grand-chose de recruter un grand nombre d'hommes avant de disposer d'instructeurs pour les entraîner. L'état-major de l'Air n'était pas non plus pressé de prendre des risques en commandant des avions expérimentaux dont les possibilités étaient incertaines. Plutôt, écrivit Croil, "je me suis toujours opposé à tout ce qui est de type expérimental. Nous ne pouvons nous permettre de nous lancer dans la construction d'un avion qui, une fois achevé, se révélera un échec; il nous faut donc attendre que l'*Air Ministry* ait fait l'essai du premier avion du type que nous voulons, afin d'être sûrs qu'une fois terminé, ce type d'appareil donnera satisfaction".[93]

La toute première priorité fut d'équiper neuf escadrons permanents affectés à la défense côtière d'"avions de première ligne modernes, disponibles immédiatement et prêts à servir". Pendant quelque temps, deux autres unités permanentes auraient à s'accommoder d'avions de type plus ancien ou d'avions d'entraînement avancé, à l'instar des escadrons non permanents. Jusqu'alors, les unités combattantes avaient été formées petit à petit, à mesure que des avions et des hommes devenaient disponibles après la cessation des opérations civiles. En 1933, le 4e Escadron d'hydravions avait été mis sur pied en réunissant plusieurs détachements de la côte Ouest, et l'année suivante, le 5e Escadron d'hydravions fut créé à Halifax en réunissant des équipages qui effectuaient auparavant des patrouilles de prévention pour le compte de la GRC. En 1935, les escadrilles polyvalentes et d'essai, à Ottawa, formèrent le noyau du 7e Escadron polyvalent, tandis qu'à Winnipeg le 8e Escadron polyvalent absorba des détachements de la région des Prairies. La même année, les escadrilles d'Atlas et de Siskin devinrent le 2e Escadron de collaboration avec l'armée et le 1er Escadron de chasse respectivement, à Trenton, et l'autorisation fut donnée de former le 3e Escadron de bombardement et le 6e Escadron d'avions torpilleurs. L'organisation des trois premières unités non permanentes – le 10e Escadron à Toronto, le 11e Escadron à Vancouver et le 12e Escadron à Winnipeg – avait été entreprise en 1933. Deux années plus tard, on autorisa la création des 15e et 18e Escadrons de Montréal. En 1939, les douze escadrons avaient été autorisés, de même que trois quartiers généraux d'escadre.

Si l'on compare la question de l'obtention d'appareils pour les escadrons opérationnels aux difficultés d'acquisition qu'avait éprouvées plus tôt l'ARC, ces dernières semblent simples. Les problèmes habituels, c'est-à-dire l'insuffisance de fonds et les longs délais entre la commande et la livraison, étaient plus prononcés et l'évolution rapide de la technique rendaient les choix plus compliqués. Des avions qui avaient fait leurs preuves étaient déjà déclassés au moment où ils étaient généralement disponibles, et choisir des appareils expérimentaux était risqué. L'établissement de sources sûres d'approvisionnement fut une autre grande difficulté. Le Canada serait probablement capable d'acheter des avions américains en temps de guerre si les États-Unis étaient un allié, mais sinon, les dispositions législatives en matière de neutralité interdiraient leur exportation. Par ailleurs, les renseignements concernant les avions

américains étaient tenus secrets jusqu'à ce que ces derniers atteignent le stade de la fabrication, et cela ne laissait à l'ARC que "des avions qui sont déjà âgés d'au moins un an et qui, en outre, ne sont peut-être pas les plus souhaitables d'un point de vue militaire".[94] La Grande-Bretagne était une autre source potentielle, mais en temps de guerre la RAF ferait concurrence au Canada pour l'obtention de ressources limitées. "Il n'y a qu'un seul moyen de résoudre ce problème c'est de construire au Canada de l'équipement d'aviation", conclut Croil.[95]

Malheureusement, la Crise économique avait mis fin aux débuts prometteurs d'une industrie aéronautique canadienne. Il y avait peu d'autres choix que d'acheter des avions conçus et éprouvés en Grande-Bretagne pendant que l'on tentait de prendre des dispositions pour les construire à contrat au Canada. La politique établie voulant qu'il y ait, dans toute la mesure du possible, uniformisation avec les types d'appareils britanniques poussait aussi fortement l'ARC dans cette voie. Croil informa le ministre de ce qui suit:

> ... L'organisation de l'Aviation royale du Canada est modelée sur celle de la *Royal Air Force* et, par conséquent, l'équipement britannique cadre mieux avec le programme canadien que l'équipement américain; par exemple, l'effectif d'un escadron de la *Royal Air Force* est conçu pour répondre aux exigences du type d'équipement utilisé. Nous utilisons le même effectif, et pour obtenir les meilleurs résultats nous devrions utiliser le même équipement. Si nous changeons l'équipement, nous devons changer l'effectif, ce qui entraînera une certaine quantité d'expériences avant d'obtenir satisfaction. De la même façon, si nous changeons le type d'avion et adoptons le produit américain, cela signifie qu'il nous faut aussi changer notre stock de bombes, de mitrailleuses et d'instruments de toutes sortes, car les avions américains sont conçus pour être équipés d'accessoires américains de ce genre. Ce n'est pas un travail insurmontable et il pourrait être intégré au stade de la fabrication si nous construisons ce type d'appareil au Canada. Il est nécessaire selon moi que nous continuions de nous servir d'accessoires britanniques, car nous n'avons pas d'autre provision et ces articles peuvent être achetés par l'intermédiaire de la *Royal Air Force* sur des marchés auxquels, autrement, nous n'aurions pas accès; en outre, nous utilisons en même temps la *Royal Air Force* comme banc d'essai.[96]

En 1935, l'ARC avait commandé six bombardiers Westland Wapiti et quatre Blackburn Shark de la Grande-Bretagne. Aucun n'était impressionnant. Le Wapiti était une version modifiée du DH9A de la Première Guerre mondiale et il possédait deux cockpits ouverts pour le pilote et un mitrailleur d'avion/viseur de bombes. "Du point de vue du pilote, se rappela C.R. Dunlap, l'avion était abominable. Il prenait l'air pesamment et son rendement en vol était fort peu impressionnant... il planait comme une brique". Il n'est donc guère étonnant que lorsque le lieutenant-colonel Breadner demanda à Dunlap, alors en service au sein de la RAF, dans le cadre d'un échange, ce qu'il pensait de l'appareil, celui-ci ne mâcha pas ses mots: "Le Wapiti est sans aucun doute le pire avion que j'aie jamais eu le malheur de piloter". Breadner, qui avait récemment obtenu d'autres Wapiti, fut vexé de cette remarque, et cela se comprend. "Dunlap, dit-il, je suis navré de vous entendre parler ainsi d'un avion... qui est

actuellement utilisé dans la RAF. Vous jouissez du privilège d'être ici en Angleterre, profitant de tout ce que la RAF a à offrir. Je ne crois donc pas que vous ayez un droit quelconque de critiquer à ce point l'avion que vous avez le privilège de piloter". Ce n'est qu'après avoir pris conscience que Breadner avait acheté les Wapiti à un prix avantageux parce que le Canada n'était pas prêt "à dépenser une somme quelconque pour quoi que ce soit de mieux" que Dunlap comprit pourquoi son supérieur avait réagi de cette façon.[97] En fait, les Wapiti canadiens furent utilisés comme avions d'entraînement pour les bombardiers aériens, et le 3e Escadron de bombardement effectua avec ces avions, au cours de l'année 1937, ses premiers exercices de tir aérien et de bombardement.

Les Shark qui étaient destinés à équiper le 6e Escadron d'avions- torpilleurs pour permettre à celui-ci de jouer un rôle d'attaque n'étaient guère mieux. Le Shark, qui était un avion à deux ou trois places et à cockpit ouvert, pouvait être utilisé comme avion terrestre ou comme hydravion pour des opérations de reconnaissance, de bombardement ou de torpillage. Propulsé par un moteur Armstrong-Siddeley Tiger de 770 ch ou un Bristol Pegasus IX de 840 ch, cet avion avait une vitesse maximale d'environ 240 km à l'heure et une autonomie de 800 km. Il pouvait transporter 680 kg de bombes ou de torpilles, ainsi qu'une mitrailleuse fixe tirant vers l'avant et une autre mitrailleuse mobile à l'arrière. Un marché fut par la suite conclu avec la société *Boeing Aircraft of Canada*, à Vancouver, pour obtenir d'autres Shark et l'on en commanda finalement assez pour équiper deux escadrons.[98]

En 1936, les cinq premiers Supermarine Stranraer avaient été commandés à la société *Canadian Vickers Ltd.* Le Stranraer, un nouvel hydravion à coque, était conçu pour répondre au besoin d'effectuer des missions de reconnaissance à longue distance le long des côtes. Ce bimoteur transportait un équipage de six ou sept personnes et avait une autonomie d'environ 1 600 km, ce qui lui donnait un rayon d'action effectif d'environ 500 km. Le Stranraer pouvait être équipé de mitrailleuses au centre et à l'arrière, et il y avait également de la place pour se coucher. Il pouvait aussi être adapté pour transporter une torpille, et était mû par deux moteurs Bristol Pegasus de 875 à 1 000 ch. Il avait une autonomie de près de 10 heures et sa vitesse de croisière était de 170 km à l'heure. Le premier appareil entra en service au 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance à la fin de 1938.[99]

Lorsque l'augmentation importante des prévisions budgétaires de 1937-1938 permit de dépenser des sommes considérables pour l'achat de nouveaux avions, sept autres Stranraer furent commandés (quarante furent finalement construits), de même que dix-huit Wapiti, treize Shark et deux nouveaux types d'avions, le Bristol Bolingbroke et le Westland Lysander. Le Bolingbroke, qui était la version canadienne d'un bombardier léger, le Blenheim IV, fut affecté aux 7e et 8e Escadrons polyvalents qui s'en servirent pour des missions de reconnaissance générale. Propulsé par deux moteurs Bristol Mercury, le Bolingbroke avait une vitesse de croisière de 360 km à l'heure et une autonomie de 3 000 km; l'équipage se composait de trois ou quatre hommes. Lorsqu'il transportait sa charge complète d'armes, son rayon d'action effectif était d'environ 560 km. Il fut construit au Canada par la société *Fairchild Aircraft of Canada Ltd.* Le

Lysander était un monoplan biplace qui avait été acheté pour remplacer l'Atlas dans des missions de collaboration avec l'armée, surtout du réglage de tir pour l'artillerie côtière. Il fut fabriqué à contrat par la société *National Steel Car Company*, à Malton (Ontario). Cet appareil, propulsé par un moteur Bristol Mercury XII, était équipé de deux mitrailleuses fixes tirant vers l'avant montées dans le carénage des roues, ainsi que d'une mitrailleuse mobile dans le cockpit arrière, et sa vitesse était tout juste supérieure à 320 km à l'heure.[100]

Dans la liste des priorités, les avions de chasse venaient après les avions-patrouilleurs, les bombardiers ou les appareils de collaboration avec l'armée. Ainsi que Croil le fit remarquer au ministre, pour ce qui était des avions de chasse, les besoins de l'ARC différaient de ceux de la RAF. Par sa situation géographique, la Grande-Bretagne était vulnérable à des attaques aériennes soutenues; la RAF avait besoin d'avions de chasse rapides, possédant une grande vitesse ascensionnelle et pouvant atteindre un plafond élevé. Le Canada, par contraste, avait besoin d'un bimoteur biplace ayant une autonomie suffisante pour survoler de vastes étendues sauvages avec une certaine sûreté. De tels appareils ne pouvaient être obtenus rapidement, et, en 1938, on commanda à la place dix Hawker Hurricane, dont le premier fut mis en service au printemps de 1939.[101]

On ne s'attendait pas à ce que le programme de réarmement de l'ARC soit pleinement en vigueur – c'est-à-dire, suffisant pour appliquer le "Plan de défense du Canada" qu'avait établi le Comité d'état-major interarmées – avant la fin de 1941. Cependant, sur les trois cent vingt-cinq avions de première ligne et les deux cent deux avions d'entraînement modernes que l'on considérait comme "le strict minimum", seuls quatre-vingt-dix-neuf et cent vingt-sept appareils, respectivement, seraient opérationnels si l'on suivait le programme d'achats en cours. De plus, ainsi que Croil en informa le ministre au milieu de l'année 1938, "la fourniture d'avions militaires est si lente que certains des types choisis seront désuets avant que les livraisons ne soient faites en quantités suffisantes pour armer toutes les unités".[102]

Durant la crise de Munich, en septembre 1938, l'insuffisance des moyens de défense du Canada sur le plan aérien devint par trop évidente. Les préparatifs concernant la défense de la côte atlantique dans la guerre contre l'Allemagne, qui semblait imminente, n'étaient pas encore terminés. L'ARC et la MRC durent rapidement coordonner un plan d'urgence spécial. Ce plan n'eut pas à être mis à l'épreuve et ce fut aussi bien. L'escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, sur la côte est, n'avait pas encore été constitué et le 2e Escadron de collaboration avec l'armée dut mener ses Atlas délabrés à Halifax pour combler le vide.[103] Les accompagnèrent tous les autres avions que l'ARC put réunir: trente-neuf en tout, dont six Shark, les seuls appareils militaires vaguement "modernes". Treize autres étaient des avions militaires désuets et le reste des avions civils. Seuls douze de ces trente-neuf avions pouvaient emporter des charges de bombes effectives.[104] Ce nombre comprenait tous les avions disponibles autres que les avions d'entraînement élémentaire et cinq appareils désuets laissés sur la côte du Pacifique.

La crise fut presque suffisante, cependant, pour fournir à l'ARC de nouvelles

voies d'achat. À la mi-septembre, par l'entremise du ministre canadien qui se trouvait à Washington, on demanda s'il y avait des avions américains disponibles que l'on pouvait acheter rapidement. Le 28 septembre, pendant que le premier ministre britannique, Neville Chamberlain, rencontrait Hitler, Croil obtint l'autorisation de créer un conseil d'officiers pour acheter des États-Unis d'autant d'avions que la somme de 5 millions de dollars permettrait d'obtenir. Le Commodore de l'air E.W. Stedman mena le groupe à Washington, où il se réunit pendant plusieurs jours avec des hauts fonctionnaires du ministère de la Guerre et des représentants de l'industrie. En raison de la nécessité de livrer rapidement les avions – trois mois, ainsi qu'il fut précisé – seuls des appareils pour lesquels l'*United States Army Air Corps* avait déjà signé des contrats satisferaient aux besoins de l'ARC. À l'exception des types d'avion toujours secrets dont la vente à des pays étrangers n'avait pas encore été autorisée, les Américains donnèrent à l'ARC libre accès à leurs propres commandes. Les avions dont le Canada avait le plus grand besoin étaient quinze appareils de reconnaissance et dix-huit bombardiers ayant une autonomie de 1 600 km. Venaient ensuite dans la liste des besoins quinze avions de chasse.[105] Les avions disponibles qui convenaient le mieux étaient le bombardier Douglas 18A, l'avion d'observation North American 25 et le chasseur Seversky P35.[106]

En fait, tout cela n'aboutit à rien. L'autorisation générale que l'on avait donnée à Stedman fut retirée lorsqu'on lui indiqua qu'il devait d'abord soumettre ses recommandations à Ottawa sauf si "il est indispensable d'effectuer l'achat sur-le-champ, et il semble n'y avoir aucune autre solution".[107] Ensuite, quand le soulagement que procura le règlement pacifique de l'affaire de Munich succéda à l'urgence et à la panique de la fin de septembre, le gouvernement retrouva ses habitudes de dépense plus circonspectes. Il allait maintenant falloir demander au Parlement d'autoriser toute dépense extraordinaire. Le mandat du gouverneur général, par lequel le cabinet avait initialement accordé à la mission d'achat un pouvoir de dépenser, fut annulé. On fit des excuses et des remerciements aux Américains, qui avaient fait preuve dans cette affaire d'une collaboration dépassant les limites de toute nécessité, et Stedman et ses adjoints rentrèrent au pays sans avion ni contrat.

Trois mois plus tard, au début de 1939, le ministre demanda qu'on lui fît un compte rendu sur les avions que possédait l'ARC. La réponse de l'état-major de l'Air ne fut guère encourageante. Il y avait deux Stranraer et deux Fairchild dans les Provinces maritimes; cinq Shark et huit autres avions défendaient la côte ouest. Les perspectives de renforcement n'était pas plus prometteuses. Dans la semaine qui suivait, on pouvait trouver six Atlas, dans les deux semaines qui suivaient sept Wapiti et trois Fairchild, et dans les huit semaines qui suivaient deux autres Stranraer. Dans le rapport qu'il présenta au ministre, Breadner nota avec intention qu'il était possible d'obtenir quinze avions d'observation et dix-huit bombardiers avant le mois de juillet si l'on en faisait tout de suite la commande aux États-Unis.[108]

Pendant que le Canada poursuivait ses efforts pour obtenir des avions de combat, l'*Air Ministry* de la Grande-Bretagne observait la situation d'un oeil intéressé. L'intérêt qu'il portait à la capacité de production potentielle de

l'industrie aéronautique canadienne, qui jusqu'alors était petite, se transforma en un important programme d'acquisition qui donna une saine impulsion à l'industrie. Après des discussions tenues lors de la Conférence impériale de 1937, l'*Air Ministry* avait envoyé une délégation à Ottawa, en mai 1938, pour parler de deux sujets: l'entraînement d'équipages et la fabrication au Canada d'avions destinés à la RAF. Les objectifs visés par la Grande-Bretagne, selon les mots du ministre de l'Air, étaient à la fois pratiques et politiques: "Le programme envisagé concernait la création d'un potentiel capable de fournir des avions en temps de guerre plutôt que la production anticipée d'avions en temps de paix. Un tel programme, jugeait-on, nous fournirait en temps de guerre une ressource précieuse qui serait hors de portée d'avions ennemis; il servirait en temps de paix à diminuer la tendance qu'il y avait au Canada à ne pas se sentir concerné par la défense de l'Empire, et impressionnerait immédiatement l'opinion sur le continent."[109] Les Britanniques entamèrent des négociations avec les représentants de dix entreprises industrielles et parvinrent à une entente selon laquelle ces entreprises formeraient une société contractante centrale qui assemblerait pour l'*Air Ministry* des avions de conception britannique. Ce furent finalement six entreprises qui s'unirent pour former la *Canadian Associated Aircraft Ltd.*, qui assembla des cellules d'avion à partir de pièces et de composantes fournies par ces six entreprises. En novembre, aussitôt après la mission d'achat avortée de l'ARC à Washington, l'*Air Ministry* conclut un marché pour l'assemblage de quatre-vingts bombardiers Hampden et indiqua qu'il en commanderait une centaine de plus. En même temps, l'*Air Ministry* commanda quarante Hurricane auprès de la *Canadian Car and Foundry Company* de Fort William, en Ontario.[110] Aucun des ces avions ne fut prêt avant l'éclatement des hostilités, mais ces premières commandes menèrent à d'autres beaucoup plus importantes.

La politique d'achat délibérée qu'appliquait l'ARC suscita certaines critiques. Les escadrons non permanents étaient mécontents du fait qu'on manquait d'équipement utile, et certaines des personnes qui les appuyaient avaient de l'influence dans le milieu des affaires et de la politique. A l'automne de 1938, le Ministre constitua un Comité consultatif de l'Air honoraire auquel il nomma plusieurs de ces personnes: W.A. Bishop, R.H. Mulock, A.D. Bell-Irving, H.J. Burden, R.S.McGill. Le but avoué de ce groupe était de fournir au gouvernement une source indépendante de conseils sur les questions intéressant l'aviation. Bell-Irving fut préoccupé par le fait qu'ils étaient "censés être prêts à agir dans le même sens que le gouvernement plutôt que de jouer en dernier ressort un rôle constructif", et fut incapable de "chasser l'idée que le Comité consultatif risque d'être une préparation insignifiante d'hygiène optique."[111] Ils trouvèrent néanmoins bien des choses à redire au sujet de l'ARC: des décisions de principe douteuses, des normes d'entraînement inadéquates, du travail déplorable de la part de l'état-major, des promotions que rien ne justifiait, une direction faible et des retards sans fin dans l'obtention de nouveaux avions.[112]

Il est impossible de se prononcer de façon catégorique sur la validité de leurs accusations. Les unités non permanentes ont souvent éprouvé du ressentiment de leur importance secondaire par rapport aux unités régulières. Il est vrai que de

nombreuses politiques d'avant-guerre furent rapidement désuètes, tout comme la plupart des avions de l'ARC. Il se peut fort bien que le programme d'achat d'avions ait été exagérément prudent. La décision de ne pas sauter une génération d'avions, en évitant sciemment de choisir des types d'avions expérimentaux dans une période d'innovations techniques, condamna l'aviation à une succession d'appareils qui étaient déjà obsolescents, sinon désuets, avant d'entrer en service. Compte tenu toutefois des renseignements imparfaits dont disposait à l'époque l'état-major de l'ARC, ainsi que du grand nombre de restrictions que lui imposaient les circonstances, les politiques qu'il appliquait avaient une logique interne. Le programme d'achat manquait d'imagination et était le fruit de nombreux compromis, dont peu de gens pouvaient être entièrement satisfaits, mais il reposait sur des prémisses raisonnables et défendables.

Pendant que l'ARC achetait graduellement des avions, le cycle d'entraînement individuel et collectif accéléra, mais avec difficulté. Les effectifs restaient maigres et l'équipement était inexistant ou désuet. Une solution partielle au problème fut d'envoyer des personnes à la RAF pour y suivre des stages et des cours de spécialisation, une pratique qui fut étendue dans les années qui précédèrent immédiatement la guerre. Ce fut une mesure précieuse, comme en fit la remarque le maréchal de l'Air C.R. Slemon: "Je dirais qu'en 1936 notre capacité militaire était très faible. Mais à partir de ce moment nous envoyâmes plus de gens au Royaume-Uni qui revinrent au pays et furent des instructeurs et ainsi de suite, de sorte que quand la guerre éclata nous avions une assez bonne idée de ce qui était nécessaire, même si nous n'avions pas l'équipement pour le réaliser."[113]

L'ARC avait commencé, au début des années 1920, à envoyer au Royaume-Uni des officiers choisis afin qu'ils y suivent une formation de spécialistes. Habituellement, on envoyait chaque année de huit à dix officiers au *RAF Staff College* et à des écoles qui se spécialisaient dans le génie aéronautique, la navigation et le pilotage aériens, la collaboration avec l'armée, l'entraînement au vol, l'armement, la photographie, la télégraphie sans fil et les explosifs. À partir de 1935, chaque officier du cadre général de l'ARC, après avoir suivi un entraînement au vol d'une durée de quatre ans, choisit de se spécialiser dans les domaines du génie, de l'armement, de la photographie, des transmissions ou de la navigation. On établit un registre des spécialités et les affectations et choix de cours subséquents furent ajustés en conséquence.[114] Les diplômés fournirent un cadre sans cesse croissant d'officiers formés dans un collège d'état-major et d'instructeurs spécialistes pouvant donner des cours similaires au sein de l'ARC.[115] Voici le nombre de ceux qui, en 1937, avaient suivi un entraînement (les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de ceux qui avaient suivi leur entraînement au Canada): instructeurs de vol – 66 (57); armement – 34 (31); collaboration avec l'armée – 84 (77); vols aux instruments – 81 (79); explosifs – 14 (13); transmissions – 10 (8); navigation – 29 (23); hydravions – 74 (73); photographie – 36 (36); génie – 11 (10). En outre, deux officiers supérieurs avaient terminé le cours donné par l'*Imperial Defence College*, et un autre le suivait, et vingt-deux autres fréquentaient le *RAF Staff College*. Des aviateurs de

l'ARC suivaient en Grande-Bretagne des cours sur le pilotage automatique, l'armement, la réparation d'instruments et d'autres sujets techniques.[116]

Comme la formation de spécialistes, les affectations d'échange de la RAF et de l'ARC donnèrent à des officiers canadiens une occasion d'acquérir une expérience précieuse dans des conditions semi-opérationnelles avec de l'équipement relativement moderne. En 1937, par exemple, le commandant d'aviation F.A. Sampson fut envoyé au 209e Escadron de reconnaissance terrestre, qui était basé à Felixstowe. Après un certain nombre d'exercices de défense côtière, son unité fut envoyée en Méditerranée, d'abord à Malte et ensuite à Arzew, en Algérie. De là, l'escadron de Sampson effectua des patrouilles anti-sous-marins pour protéger les navires dans la Méditerranée pendant la Guerre civile espagnole. Les hydravions Short Singapore de l'escadron de Sampson étaient armés de trois mitrailleuses Lewis, de deux bombes de 50 kg et de deux bombes de 113 kg. L'unité faisait trois patrouilles par jour, d'une durée de huit heures chacune, pour relever les sous-marins qui opéraient dans la région. Les équipages pouvaient attaquer si des navires qui essuyaient le feu de l'ennemi en faisaient la demande ou si des sous-marins ne respectaient manifestement pas les conventions qui les obligeaient à veiller à la sécurité des membres d'équipage et des passagers de navires coulés.[117] Lorsqu'il revint au *Coastal Command*, l'escadron de Sampson fut équipé à nouveau d'hydravions Short Sunderland avant de prendre part à deux importants exercices de défense aérienne avec la *Home Fleet*. À son retour au sein de l'ARC, Sampson fut en mesure de se servir de l'expérience considérable qu'il avait acquise dans le domaine des patrouilles lorsqu'on lui confia le commandement du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Dartmouth. Plus tard, il se joignit à l'état-major de la Région aérienne de l'Est avant d'assumer le commandement d'une école de pilotage et ensuite, durant la guerre, d'une base du 6e Groupe du *Bomber Command* au Royaume-Uni.[118]

Le capitaine d'aviation A.A. Lewis, qui, on s'en souviendra, avait participé à l'expédition de 1927-1928 au détroit d'Hudson, se rendit en Grande-Bretagne en 1935 pour une période de deux années, la première avec le 13e Escadron de collaboration avec l'armée et la seconde avec le 7e Escadron de bombardement. Même s'il aimait bien les avions Hawker Audax qu'utilisait le 13e Escadron, Lewis fut peu impressionné par l'entraînement "très élémentaire" aux techniques de collaboration avec l'armée, lesquelles n'avaient pas beaucoup évolué par rapport à ce qui se faisait pendant la Première Guerre mondiale. Il avait aussi "acquis, en participant à des manoeuvres de l'armée, le sentiment que les commandants de niveau supérieur ne savaient pas comment utiliser l'aviation ou alors étaient envieux de ses possibilités et ne s'en servaient pas de la manière la plus avantageuse possible". Lewis conclut que le jeune officier moyen qui était affecté à un escadron opérationnel après avoir suivi les cours de l'école de la RAF n'était pas aussi bien formé que celui qui sortait de l'École de collaboration avec l'armée de l'ARC, à Trenton.[119]

La seconde année que Lewis passa en Grande-Bretagne fut plus fructueuse. Son escadron de bombardement fut d'abord équipé de Handley Page Heyford et obtint ensuite les plus récents Armstrong Whitworth Whitley, qui pouvaient

emporter deux tonnes de bombes. Lewis put effectuer une grande quantité de vols d'entraînement, de jour comme de nuit, ainsi que des exercices de bombardement faisant appel à des techniques de pilotage manuel et automatique; ces activités furent toutes très utiles lorsqu'il revint au pays et qu'on lui confia le commandement du 3e Escadron de bombardement de l'ARC. L'expérience que Lewis avait acquise dans la RAF l'avait convaincu que "l'épreuve suprême d'un escadron de bombardement est sa capacité d'atteindre un objectif dans n'importe quelles conditions atmosphériques". Pendant la période où il commanda le 3e Escadron, il fit donc porter avant tout l'entraînement sur la navigation longue distance et les vols de nuit.[120]

Les échanges ne furent pas tous fructueux. Le commodore de l'Air Croil se plaignit à la fin de 1937 que le capitaine d'aviation R.C. Gordon, qui effectuait des vols de transport pour des officiers de la RAF suivant des cours de navigation aérienne, était mal employé. Croil demanda à son officier de liaison à Londres de faire en sorte que l'*Air Ministry* affecte Gordon à un escadron "s'occupant activement d'entraînement militaire", afin qu'à son retour au pays, il soit mieux qualifié pour entraîner des officiers de l'ARC.[121]

Le problème que posait le fait de s'entraîner avec des techniques et de l'équipement désuets était plus grave. À part quelques exceptions, les membres de la RAF s'entraînèrent jusqu'en 1939 avec une génération d'avions de combat qui avait son origine dans la Première Guerre mondiale. La révolution technique que provoquèrent les Hurricane, les Spitfire, les Typhoon, les Mosquitoe, les Lancaster et les autres appareils puissants, rapides et maniables fabriqués en série, de même que les tactiques permettant de déployer efficacement ces avions, attendaient l'évolution rapide qui se produirait pendant la guerre. Une grande partie de l'entraînement que reçurent en Grande-Bretagne les officiers de l'ARC fut donc vite dépassée. Un exemple de cette situation concerne les appareils de collaboration avec l'armée. Le modèle opérationnel des escadrons de collaboration avec l'armée, qui dérivait de la guerre de 1914-1918, fut amélioré au cours de l'entre-deux-guerres, et l'on perfectionna constamment les avions en vue du rôle polyvalent qu'ils étaient censés jouer. L'ultime avion conçu pour ce rôle, le Westland Lysander, était "construit, malheureusement, pour la mauvaise sorte de combat".[122] En devenant plus puissant et complexe, il fut moins directement utile pour son rôle premier d'observation d'artillerie. Le Lysander avait besoin d'un terrain d'atterrissage relativement grand, ce qui le tenait éloigné du front, et bien qu'il eût une vitesse de décrochage suffisamment lente pour effectuer des vols d'observation, celle-ci avait été obtenue grâce à l'ajout de dispositifs extérieurs qui limitaient la maniabilité de l'avion. Le Lysander était également vulnérable, n'étant ni assez lent et léger pour éviter les chasseurs ennemis ni suffisamment rapide pour les distancer. "Comme le chevalier blanc dans le roman d'Alice au pays des merveilles, il avait ce qu'il fallait pour entreprendre presque n'importe laquelle des innombrables tâches qu'une armée pouvait à bref délai exiger de lui", mais il était moins utile pour l'observation des tirs d'artillerie.[123] Dans la Deuxième Guerre mondiale, le rôle de collaboration avec l'armée fut partagé; l'appui direct au sol fut assuré par des avions rapides, à hautes performances, tandis que l'observation d'artillerie fut

confiée à des artilleurs, aux commandes d'avions Auster lents et simples. L'entraînement aux techniques de collaboration avec l'armée qui fut dispensé pendant l'entre-deux-guerres perdit de ce fait beaucoup de son utilité immédiate.[124]

Le capitaine d'aviation E.A. McNab trouva frustrant d'apprendre des tactiques que les progrès techniques rendaient presque immédiatement superflues. Lorsque McNab fut affecté en 1937 au 46e Escadron de chasse en Grande-Bretagne, il commença à piloter un nouvel avion (nouveau pour l'ARC), le Gloster Gauntlet II. Il apprit les méthodes d'interception d'avions d'appui tactique, en section et en escadrille, avec contrôle radio au sol, et fut heureux lorsque son unité se rendit au camp d'armement parce qu'il "n'avait jamais tiré un coup de feu en vol auparavant". Ensuite, au cours de l'été 1938, l'escadron fut informé qu'il recevrait bientôt de nouveaux Hurricane. L'unité continua de s'entraîner avec ses Gauntlet, mais il était inutile que McNab rende encore compte de cet entraînement car la vitesse, l'armement et les programmes d'entretien différents du Hurricane modifiaient si radicalement les méthodes que "tout ce que l'on aurait pu écrire aurait été dépassé dans deux ou trois ans".[125] En août 1940, McNab devint le premier pilote de l'ARC à qui l'on attribua le fait d'avoir abattu un avion ennemi pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Lorsqu'ils rentraient au pays après avoir terminé leurs programmes de cours et d'échanges outre-mer, les officiers et aviateurs étaient affectés à des postes au sein d'une organisation d'état-majors et de services d'entraînement en voie d'expansion. L'ARC souffrait toutefois de graves pénuries d'avions et d'équipement qui imposaient des limites sérieuses à toutes les étapes de l'entraînement, à l'exception des cours de pilotage les plus élémentaires. Le nombre d'heures d'entraînement au pilotage augmenta de façon radicale pendant cette période – atteignant un niveau plus de quatre fois plus élevé entre 1931 et 1938 – mais dans la plupart des cas, les vols étaient purement ordinaires. En 1938, par exemple, on ne consacra que 1 700 heures à l'entraînement aux opérations combinées, comparativement à 22 500 heures pour des activités telles que les essais, les transports, les liaisons, l'entraînement collectif et tous les autres types de vol "de routine". À cette époque, presque toutes les activités d'entraînement individuel se faisaient à Trenton, où se trouvaient aussi des écoles de pilotage, de radionavigation et d'autres spécialités techniques, de collaboration avec l'armée, de navigation aérienne, de conversion aux hydravions et d'armement aérien. Les cours se déroulaient simultanément pendant toute l'année. L'école de pilotage était capable d'accueillir entre quatre-vingts et cent élèves par cours, l'école technique environ cent vingt aviateurs et l'école de radionavigants environ soixante-dix. Le seul autre établissement d'entraînement de l'ARC était la vieille base située au camp Borden où,à la 2e École de formation technique, aviateurs et officiers suivaient des cours dans une vaste gamme de spécialités techniques.[126]

Le camp Borden devint beaucoup plus actif en 1939 lorsqu'on réorganisa complètement le système d'entraînement au pilotage pour qu'il se conforme à ce qui se faisait dans la RAF. L'entraînement des pilotes était divisé en trois stages de seize semaines correspondant aux niveaux élémentaire, intermédiaire et

avancé. À la fin de l'année, le diplômé avait suivi un entraînement au pilotage ainsi qu'un entraînement individuel. L'étape de l'entraînement élémentaire fut confiée à huit écoles de pilotage civiles, soit à Halifax, Montréal, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Régina, Calgary et Vancouver. Chacune devait offrir trois cours par année pour trente-deux élèves. De là, les élèves se rendaient à Borden, et, ensuite, à Trenton pour la dernière étape. L'objectif du programme réorganisé était de produire chaque année 125 pilotes qualifiés. Dans le cadre de ce programme, un cours de perfectionnement pour pilotes-instructeurs était donné à Borden, au mois d'avril, à l'intention des instructeurs d'aéro-club. Les premiers stagiaires des écoles élémentaires de pilotage commencèrent leur cours en juin 1939; la guerre menaçant, ils furent déménagés prématurément à Borden au mois d'août. Conjointement avec le nouveau programme, l'ARC commença à décerner la plupart de ses commissions à titre temporaire (c'est-à-dire de courte durée) plutôt qu'à titre permanent.[127]

L'entraînement militaire, si on peut l'appeler ainsi, était assuré par chacun des escadrons dans leurs bases disséminées dans tout le pays. À cause du manque d'avions modernes et du personnel limité, il n'était possible de suivre que très peu d'entraînement opérationnel réaliste. L'entraînement militaire, ou collectif, était basé sur le modèle de la RAF, et le quartier général de l'ARC préparait, en vue de l'année d'entraînement, un programme pour chaque unité. L'année était divisée en plusieurs périodes, comprenant des étapes pour l'entraînement individuel, l'entraînement au niveau de l'escadrille et l'entraînement collectif, ainsi que des exercices avec des unités de la Milice ou de la Marine. Le cycle d'entraînement était assez souple pour tenir compte des besoins de chaque escadron. Il y avait des sujets communs que tous les escadrons devaient maîtriser, comme les vols de jour et de nuit, le pilotage aérien, le bombardement, la reconnaissance et la rédaction de comptes rendus, les opérations photographiques, les tactiques de combat aérien, les techniques de tir au sol et en vol et les transmissions. Les élèves apprenaient les aspects théoriques pendant les périodes d'entraînement individuel ainsi que lors des cours de spécialistes, et faisaient des exercices pratiques pendant l'entraînement collectif. En outre, les escadrons avaient leurs propres sujets particuliers. Les escadrons de collaboration de l'armée mettaient l'accent sur les tactiques au sol, la liaison avec les unités terrestres et autres méthodes combinées.[128] Les escadrons d'hydravions faisaient des exercices de patrouille et de reconnaissance prolongée, de protection de convois, de communications avec les navires et d'identification de bâtiments militaires. Les escadrons d'avions-torpilleurs devaient acquérir une grande compétence dans le domaine de l'identification de navires et la mécanique du torpillage, en plus des sujets habituels.[129]

Il est impossible d'établir un lien entre les programmes de cours et la qualité réelle de l'instruction. Les unités différaient fatalement les unes des autres pour ce qui était du type et de l'intensité de l'instruction qu'elles suivaient. Par ailleurs, la formation des escadrons était lente à se faire. En 1937, le 1er Escadron de chasse était équipé de trois ou quatre Siskin et ne pouvait entreprendre que des exercices limités. La même année, le 3e Escadron de bombardement reçut ses premiers Wapiti et fut juste en mesure de commencer

son entraînement militaire; il effectua cet été-là ses premiers exercices de bombardement et de tir en vol. Le 4e Escadron d'hydravions, qui était basé à Vancouver, exécuta quelques missions antiaériennes et de reconnaissance côtière. À Halifax, le 5e Escadron d'hydravions entreprit son entraînement militaire au début de l'année 1937, ayant été déchargé de la responsabilité d'effectuer des patrouilles de prévention pour le compte de la GRC. Le 6e Escadron d'avions torpilleurs obtint ses avions Shark en 1937, mais trop tard pour commencer son entraînement militaire. L'unité la plus active fut le 2e Escadron de collaboration avec l'armée; celui-ci continua, comme à son habitude, d'envoyer des détachements à des camps d'entraînement de la Milice pour y effectuer des exercices de collaboration, et fit également des exercices de tir et de bombardement. Les 7e et 8e Escadrons polyvalents ne purent commencer leur entraînement militaire parce qu'ils continuèrent d'être affectés à des missions de transport et de photographie aérienne.[130]

En 1938, la dernière année complète avant la guerre, la situation demeura en grande partie inchangée. Les 7e et 8e Escadrons polyvalents continuèrent d'effectuer des opérations civiles; le premier s'occupa de vols d'essai et de transport à Ottawa et le second travailla avec cinq détachements photographiques sur le terrain, de Halifax à Vancouver. Le 7e Escadron n'avait que trois de ses onze officiers et il lui manquait treize aviateurs. Dans son rapport annuel, le commandant de l'escadron laissa entendre que le fait que son unité n'avait pas de rôle clairement défini au moment de la mobilisation était une source de confusion et de démoralisation. L'escadron n'avait pas encore reçu d'effectif d'armement, et on ne lui avait pas dit non plus s'il opérerait sur terre, sur eau, ou les deux.[131] Le 8e Escadron était encore équipé de Bellanca Pacemaker, de Northrop Delta et de Noorduyn Norseman, et remplissait exclusivement des fonctions non militaires.[132] Le 3e Escadron de bombardement quitta Ottawa pour Calgary au mois d'octobre et put commencer à s'entraîner, d'abord avec quatre avions Wapiti et ensuite avec quatre de plus. Ces biplans lents et vieillissants étaient armés, mais quatre d'entre eux seulement étaient équipés d'une radio. Pendant la saison d'entraînement, les appareils enregistrèrent plus de 1 000 heures de vol et le commandant d'aviation Lewis fut satisfait du niveau de vol en formation et de nuit. Avant de se rendre à sa nouvelle base à Calgary, l'escadron prit part à des exercices de l'armée au camp Borden, menant à basse altitude des attaques simulées de bombardement et aux gaz, en tant qu'élément de la force ennemie désignée. L'escadron fut aussi en mesure d'effectuer des exercices de bombardement au-dessus d'une *camera obscura* (chambre noire)*.[133]

Le 2e Escadron de collaboration avec l'armée fut encore l'unité la plus occupée, formant des détachements pour s'exercer avec des unités de la Milice dans tout le pays.[134] Son cycle d'instruction assurait un entraînement militaire pendant les mois de l'automne, de l'hiver et du printemps, et l'escadron

* Petite cabane sur le toit de laquelle était installés des lentilles télescopiques et des miroirs réfléchissants. Au lieu de bombes, l'avion lançait un rayon lumineux dont l'image était projetée sur un écran à l'intérieur de la cabane où se tenait un instructeur pour contrôler la précision du bombardement. (F.J. Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie: le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945*, p. 163).

participait ensuite à divers camps d'été. À l'instar d'autres unités, cet escadron était aux prises avec des problèmes de vieux avions et d'effectifs non comblés. Il disposa de sept avions Atlas en état de voler pendant la majeure partie de l'année 1938, et, durant l'été, envoya des détachements à Shilo, Petawawa, et St Catharines. Au mois d'août, l'escadron se joignit au 3e Escadron de bombardement au camp Borden afin de fournir un appui aérien pour les manoeuvres de la Milice. Deux Atlas s'écrasèrent durant l'été, et l'un d'eux fut complètement détruit. Au mois d'octobre, le 2e Escadron se rendit à Halifax où il fit des exercices d'observation d'artillerie côtière avec les unités de milice de la région. À son retour, l'escadron entreprit un entraînement individuel au sol et en vol, se concentrant sur les atterrissages forcés, le captage de messages, l'utilisation de cinémitrailleuses, les vols de nuit (surtout pour les trois nouveaux pilotes de l'escadron), les transmissions, la photographie, et les aspects mécaniques des cellules et des moteurs d'avion. Des détachements effectuèrent aussi des vols de démonstration tactique pour l'École de collaboration avec l'armée de Trenton. Aux mois de janvier et de février 1939, l'escadron se concentra sur les vols en formation à deux et trois avions ainsi que sur les vols de nuit. Au printemps, le commandant se plaignit que son programme était entravé par le manque d'officiers clés et d'aviateurs et par les exercices quotidiens que l'on faisait tenir en prévision de la visite que ferait le Roi George VI en 1939. L'entraînement militaire se poursuivit néanmoins: tir en vol, bombardement, instruction sur la navigation, exercices aériens, vol en formation et exercices d'utilisation de cinémitrailleuse (y compris des exercices avec cibles remorquées). L'escadron aida aussi des escadrons non permanents durant leurs camps d'été. En juillet, un détachement se rendit à Petawawa où il effectua onze missions d'observation d'artillerie (tirs d'obusiers de soixante lbs et de 4,5 po) et accomplit des missions tactiques et photographiques pour des unités de l'armée.[135]

Le 1er Escadron de chasse eut d'autres problèmes. À la fin du mois d'août 1938, cet escadron, qui était placé sous le commandement du commandant d'aviation E.G. Fullerton, déménagea par train de Trenton à Calgary, amenant avec lui trois des six Siskin qui restaient en service. L'escadron s'entraîna de façon inefficace avec ces appareils complètement usés jusqu'en juin 1939, date à laquelle ils furent finalement remisés. Entre temps, Fullerton se rendit à Vancouver pour recevoir le premier d'une dizaine de Hawker Hurricane construits au Royaume-Uni qui y furent livrés pour l'ARC. On interrompit les vérifications concernant les Hurricane lorsque le premier fut complètement démoli en entrant en collision avec un autre appareil au sol.[136] Il fallut attendre jusqu'en juin 1939 avant que la première escadrille de Hurricane fût livrée à sa base d'attache à Calgary. En cours de route, l'escadron perdit un autre avion lorsque son pilote, le lieutenant d'aviation T.G. Fraser, se tua en s'écrasant près de Mission, en Colombie-Britannique.[137]

Les 4e et 5e Escadrons de reconnaissance générale suivirent ce qu'ils purent comme entraînement militaire tout en effectuant des levés sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. En Colombie-Britannique, le 4e Escadron fit avec ses hydravions à coque Vancouver de nombreux vols de reconnaissance pour trouver des endroits où établir des bases aériennes et pour recueillir des

renseignements topographiques et météorologiques. Le 5e Escadron, qui était équipé d'hydravions à flotteurs Fairchild, exécuta des missions similaires à partir de sa base de Halifax. Ces deux unités tinrent des exercices avec la Marine et la Milice et commencèrent à recevoir de nouveaux équipements lorsque les hydravions à coque Supermarine Stranraer furent livrés à la fin de 1938, d'abord au 5e Escadron et ensuite au 4e.[138]

Aucun des escadrons permanents, et encore moins les escadrons non permanents qui étaient réduits au strict minimum (et que l'on rebaptisa "escadrons auxiliaires", en décembre 1938) n'était suffisamment doté en personnel, équipé ou libre pour pouvoir se concentrer pleinement sur un programme d'entraînement équilibré et progressif en prévision de ses tâches de guerre. Celles-ci avaient été exposées en détail dans le Plan de défense du Canada qu'avait établi en 1938 le Comité d'état-major interarmées et qui, pour la première fois, donnait des indications détaillées sur les rôles que devaient jouer les services sur le plan de la défense du territoire. S'inspirant du plan précédent établi en 1936, qui prévoyait la constitution de trente-trois escadrons de l'ARC, lesquels n'avaient pas tous été formés lorsque la guerre éclata, il affecta dix-sept escadrons – y compris le 2e Escadron de collaboration avec l'armée, qui reprendrait ses fonctions initiales une fois que les escadrons auxiliaires choisis seraient adéquatement dotés en personnel et équipés – à des tâches immédiates de défense du territoire sur la côte du Pacifique et la côte de l'Atlantique, c'est-à-dire des opérations de reconnaissance, d'attaque, de défense aérienne et de collaboration avec l'artillerie côtière. Deux autres escadrons (trois, une fois que le deuxième reprendrait ses fonctions premières) travailleraient avec une force mobile de l'armée. Quatre autres escadrons (deux de bombardement et deux de chasse) resteraient, au début, au centre du Canada pour constituer une réserve générale et défendre les airs.[139]

A la fin de l'été de 1939, l'ARC commença à mobiliser en prévision de la guerre. Le 24 août, le commodore de l'Air Stedman fut envoyé une fois de plus à Washington pour acheter des avions;[140] il y conclut rapidement une entente pour faire fabriquer des North American Harvard au Canada, dans les ateliers de la société *Noorduyn Aircraft Ltd* de Montréal. Le 31 août, les trois escadres et les onze escadrons de l'aviation auxiliaire furent appelés à titre volontaire, et on donna des instructions pour que l'aviation auxiliaire et la force permanente fussent augmentées au niveau de l'effectif de paix complet autorisé. Deux jours plus tard, tous les escadrons réguliers et sept des escadrons auxiliaires furent officiellement mis en service actif; les quatre derniers escadrons auxiliaires organisés se joignirent à eux le 5 septembre. Le 10 septembre, à 14 h 30, les télégrammes de guerre étaient envoyés.[141]

DEUXIÈME PARTIE

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique

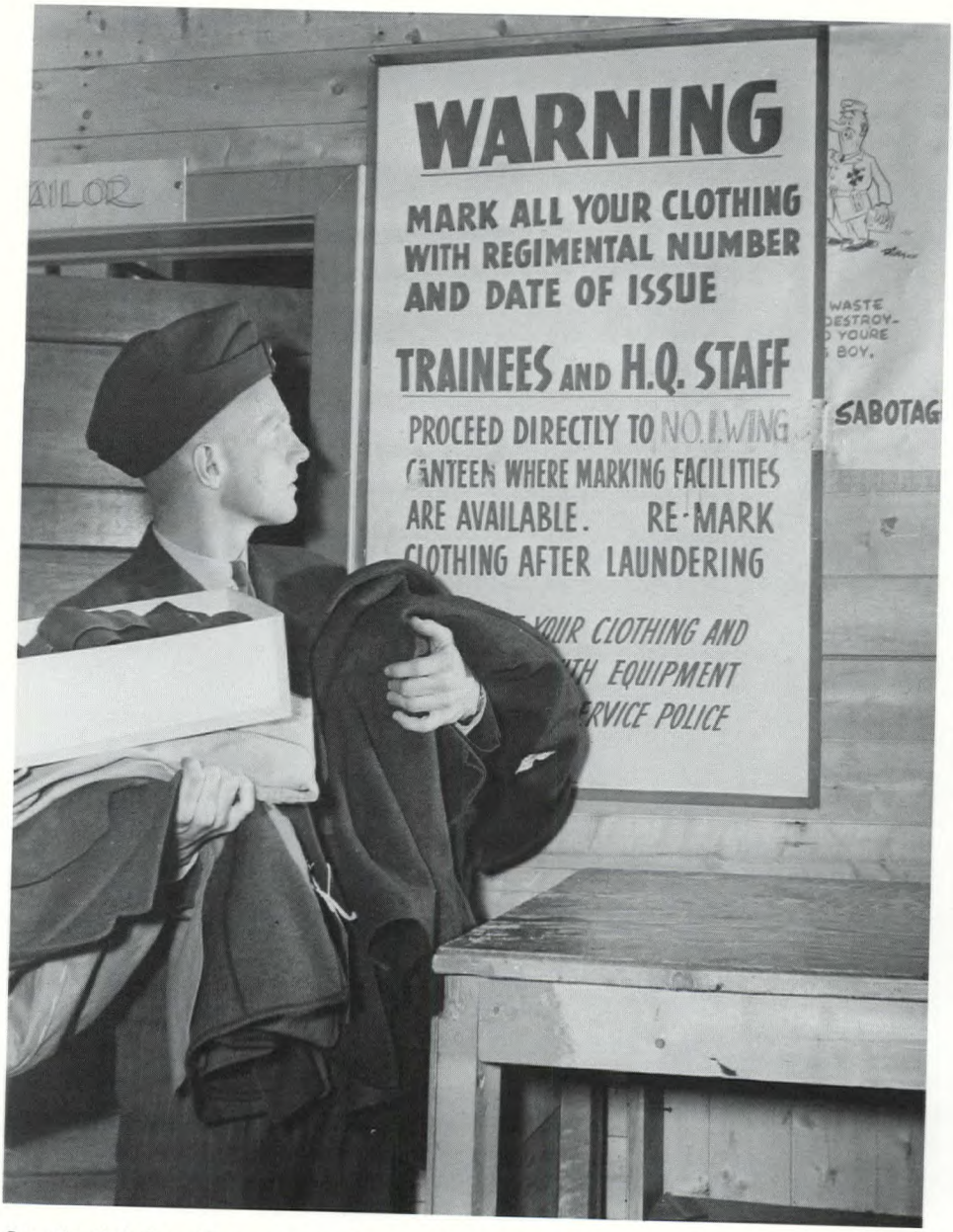
Les négociateurs du PEACB à Ottawa, en décembre 1939. Première rangée, de gauche à droite: le maréchal en chef de l'air Sir R. Brooke-Popham, RAF; le colonel J.L. Ralston, ministre des Finances, Canada; le colonel d'aviation H.W.L. Saunders, chef de l'état-major de l'Air, Nouvelle-Zélande; le sénateur R. Dandurand, Canada; Lord Riverdale, Royaume-Uni; le Premier ministre W.L.M. King, Canada; J.V. Fairbain, ministre de l'Air, Australie; E. Lapointe, ministre de la Justice, Canada; le capitaine H.H. Balfour, sous-secrétaire de l'Air, Royaume-Uni; N. McL. Rogers, ministre de la Défense nationale, Canada; le maréchal de l'air Sir C. Courtney, RAF. (RE 12378-7)

Liasses de devis et plans des écoles du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique dans une salle au QG de l'Aviation, le 28 juin 1940 (PL 522)

Nettoyage des terrains en vue de l'établissement de l'École de bombardement et de tir à Mossbank (Saskatchewan), en octobre 1940. (PL 1669)

Des volontaires se rendent compte que les files d'attente font inévitablement partie du service militaire en temps de guerre. Winnipeg, octobre 1940. (PL 1732)

Placard de recrutement. (PL 3029)



La sécurité des effets personnels semble prendre le pas sur les préoccupations de sabotage, pour le commandant du 5e Dépôt des effectifs à Lachine (Québec). Avril 1943. (PL 16191)

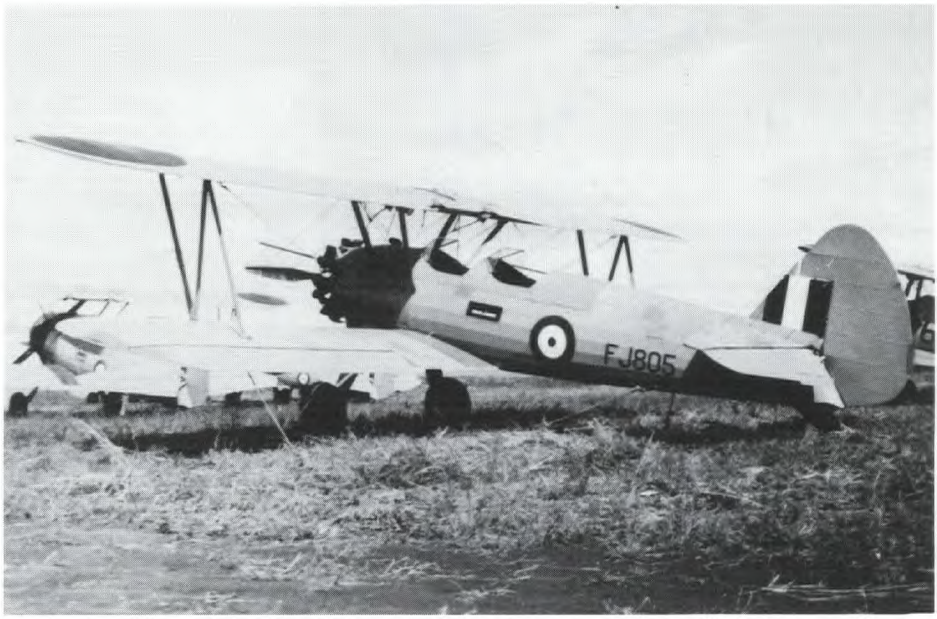
Séance d'astiquage à l'école préparatoire de Toronto, en mai 1940. (PA 141353)

Le commodore de l'air A.T.N. Cowley, général d'aviation commandant la 4^{e} région d'entraînement, précède les escadrilles d'entraînement lors de l'ouverture de la 18eme École élémentaire de pilotage à Caron (Saskatchewan), le 2 juillet 1941. Le Premier ministre King et L.J. Martin, directeur civil de l'école, assistent au défilé. (PMR 84-979)

L'aptitude à supporter les chutes de pression de l'air était essentielle pour les membres d'équipage telles ces recrues de l'ARC subissant un test, dans la chambre de décompression, au Centre de recherche médicale de l'ARC, à Toronto, en juin 1942. (PA 140655)

Instructeur et stagiaire devant un Tiger Moth, l'appareil d'entraînement principal de la 1ere École élémentaire de pilotage, à Malton (Ontario), le 5 juin 1941. (PL 3580)

Le vol sur simulateur Link constituait un test déterminant pour évaluer l'aptitude d'une recrue à l'entraînement au vol. (PA 140658)



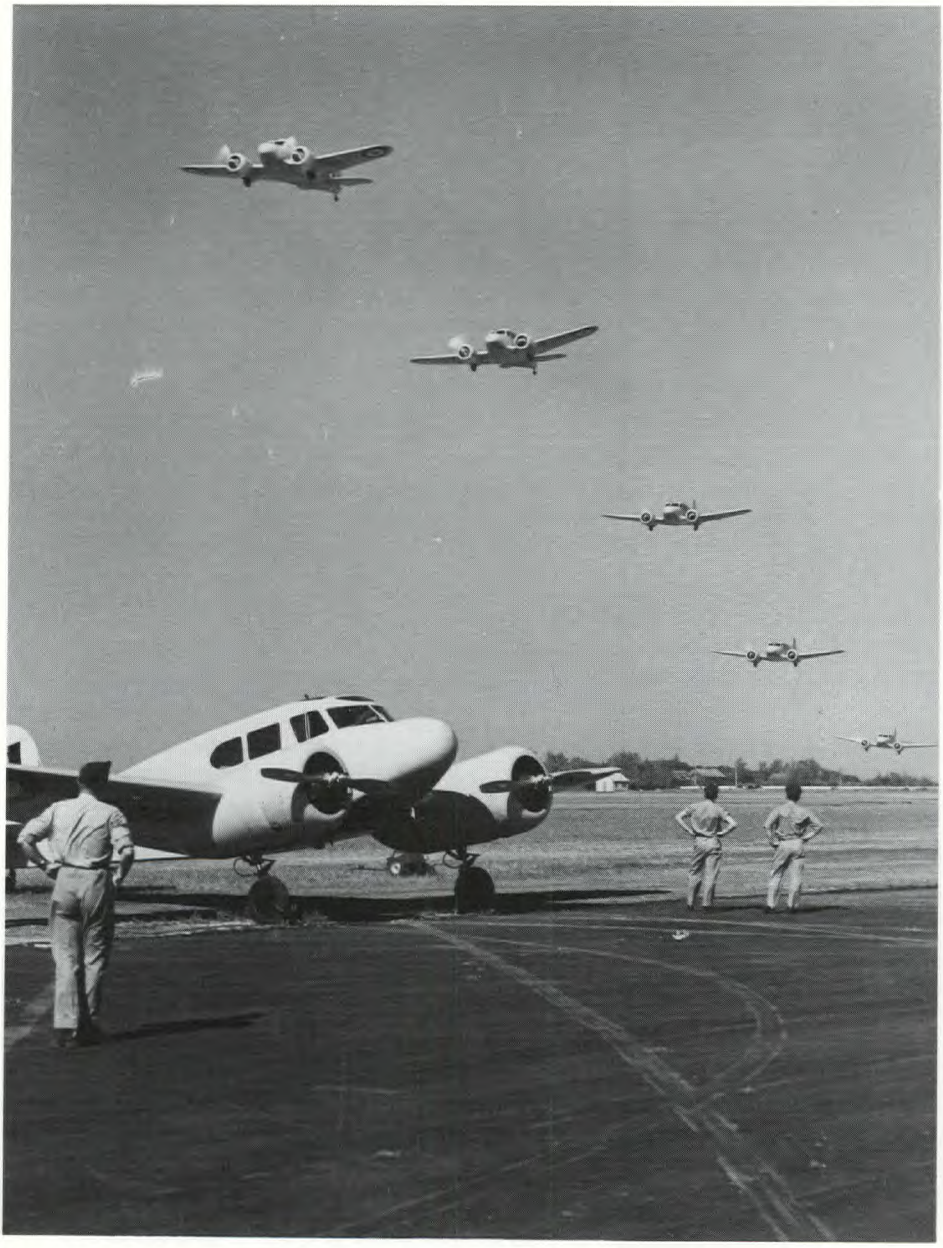
Un des 300 Stearman dont on avait fait l'acquisition, en 1940, pour la 31eme École élémentaire de pilotage à De Winton (Alberta). Parce qu'ils ne comportaient pas de poste de pilotage fermé, ils étaient inutilisables pour l'entraînement en hiver. (PMR 77-148)

Un attelage de boeufs remorque un Fleet Finch à la 17eme École élémentaire de pilotage à Stanley (Nouvelle-Écosse), en 1940. (PMR 84977)

Un North American Yale, cousin du Harvard que l'on retrouvait partout, sur le point de décoller de la 1eme École de pilotage militaire au camp Borden. (PL 2222)

Une équipe au sol se prépare à lancer un North American Harvard pendant que le pilote vérifie son parachute. (PA 140661)

Des aéronefs d'entraînement Harvard, fabriqués au Canada, survolent des terres cultivées, près de la 2eme École de pilotage militaire d'Uplands, à Ottawa. (PA 140659)

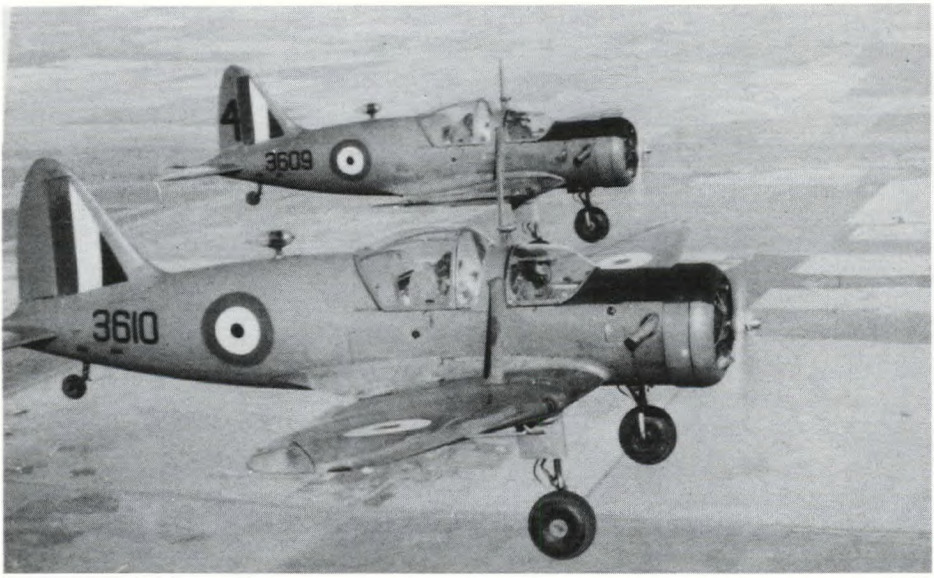


Des Cessna Crane, reconnaissables à leur fuselage jaune caractéristique, volent en formation au-dessus de la 12eme École de pilotage militaire de Brandon (Manitoba), en juillet 1941. (PL 5747)

Le ministre de la Défense "Chubby" Power attentif aux explications d'un stagiaire de la 1ere École de radionavigants, à Montréal, en 1940 (PL 1854)

Apprentissage radio à la 19eme École élémentaire de pilotage à Virden (Manitoba). (PA 140653)

L'intérieur d'un Anson comportant deux postes de T.S.F., à gauche, occupés par des stagiaires radionavigants au cours d'un vol de familiarisation, en juin 1944. (PL 25113)



Aéronefs Fleet Fort de la 2eme École de radionavigants, à Calgary (Alberta). Conçus au départ pour l'entraînement au vol, ces aéronefs fabriqués au Canada ont été modifiés en vue de l'entraînement des sans-filistes. (PMR 78-317)

Mal adapté pour les opérations, le Fairey Battle constituait l'appareil principal des écoles de bombardement et de tir du PEACB. L'appareil illustré appartenait à la 31eme École de bombardement et de tir de Picton (Ontario). Décembre 1940. (PL 2449)

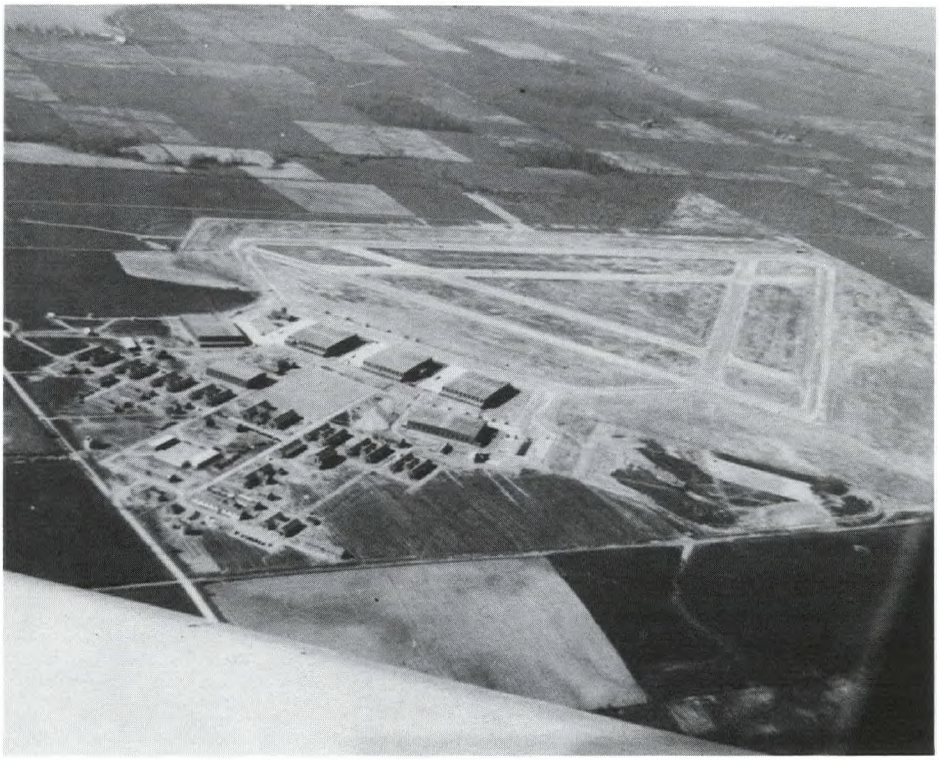
Des navigateurs stagiaires s'entraînent pour l'astro-navigation, à Rivers (Manitoba). (PL 3722)

Les sergents E.M. Romilly, de l'ARC, W.H. Betts, de la RAAF, et J.A. Mahoud, de la RAF, s'entraînent à bord d'un Avro Anson de la 1ere École de navigation aérienne, à Rivers (Manitoba), le 4 juin 1941. Romilly fut tué quelques temps après lors d'un vol opérationnel. (PL 3740)

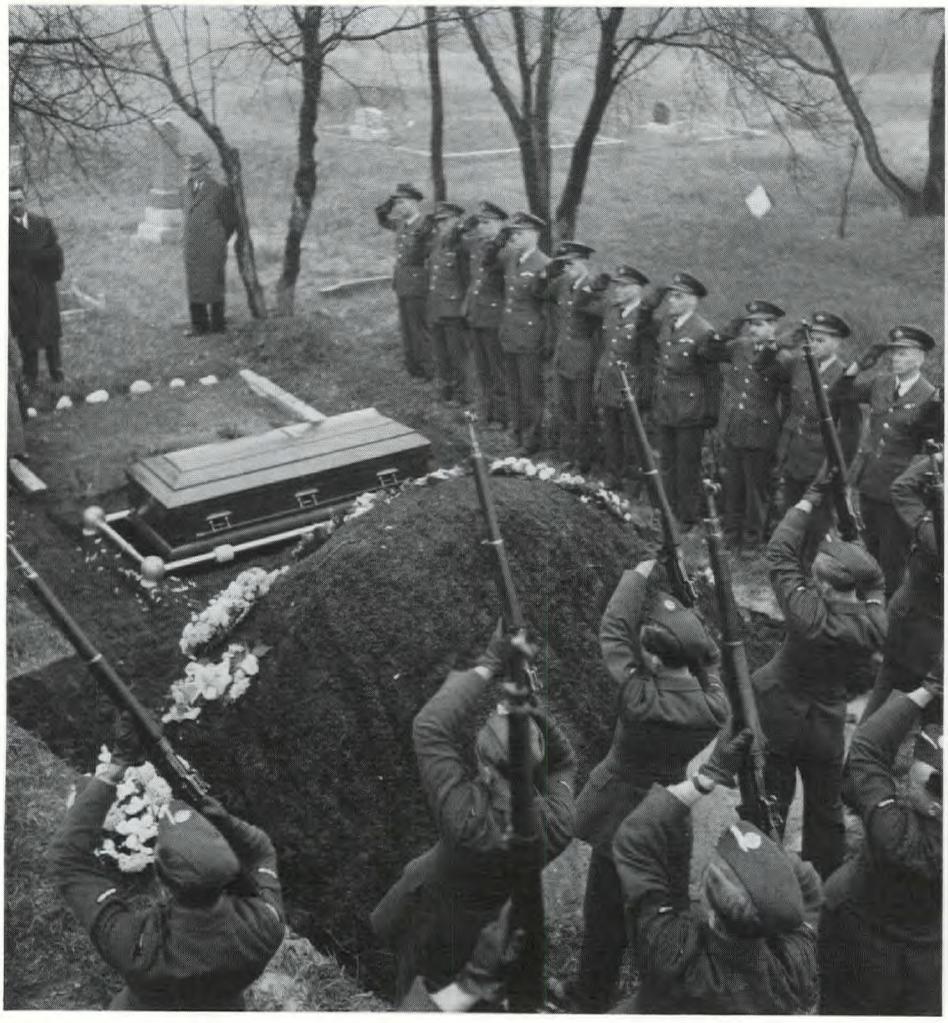
Salle de récréation des aviateurs de la 19eme École élémentaire de pilotage, en octobre 1944. La bande blanche portée sur le calot indique qu'il s'agit d'un stagiaire du personnel navigant. (PA 140652)

L'aviateur-chef K.G. Spooner, l'un des deux stagiaires du PEACB à avoir obtenu la George Cross: alors qu'il était stagiaire navigateur à la 4eme École d'observation aérienne, à London (Ontario), il prit le commandement de l'appareil après que son pilote eut perdu connaissance et ordonna au reste de l'équipage de sauter en parachute. Deux stagiaires lui obéirent mais Spooner, le sans-filiste et le pilote furent tués lorsque l'Anson plongea dans le lac Érié. (PL 112740)

La flotte d'appareils de De Havilland Tiger Moth de la 9eme École élémentaire de pilotage, de St. Catharines (Ontario), en décembre 1943. (PMR 75-355)

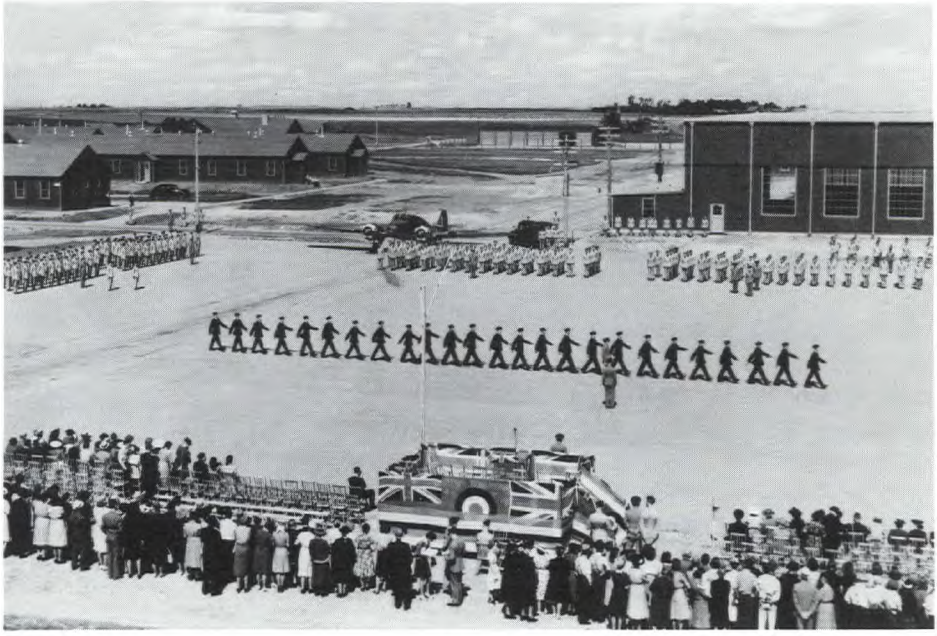


Aménagement type des écoles de pilotage militaire du PEACB: la 6eme École de pilotage militaire de Dunnville (Ontario). (PMR 77-610)



Dernier hommage à un camarade mort en service à la 19eme École élémentaire de pilotage à Virden (Manitoba). (PA 140660)

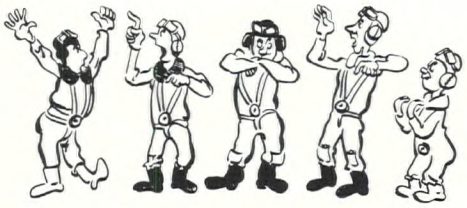
Erreur de pilotage à la 19eme École de pilotage militaire de Vulcan (Alberta), le 23 février 1944. (RE 23061-11)



Remise des insignes de pilote à la 15eme École de pilotage militaire de Claresholm (Alberta), le 16 août 1941. (PMR 74-280)

À Quoi Bon Discuter?

Qui est le plus important?



17

C'EST L'ÉQUIPE QUI COMPTE!

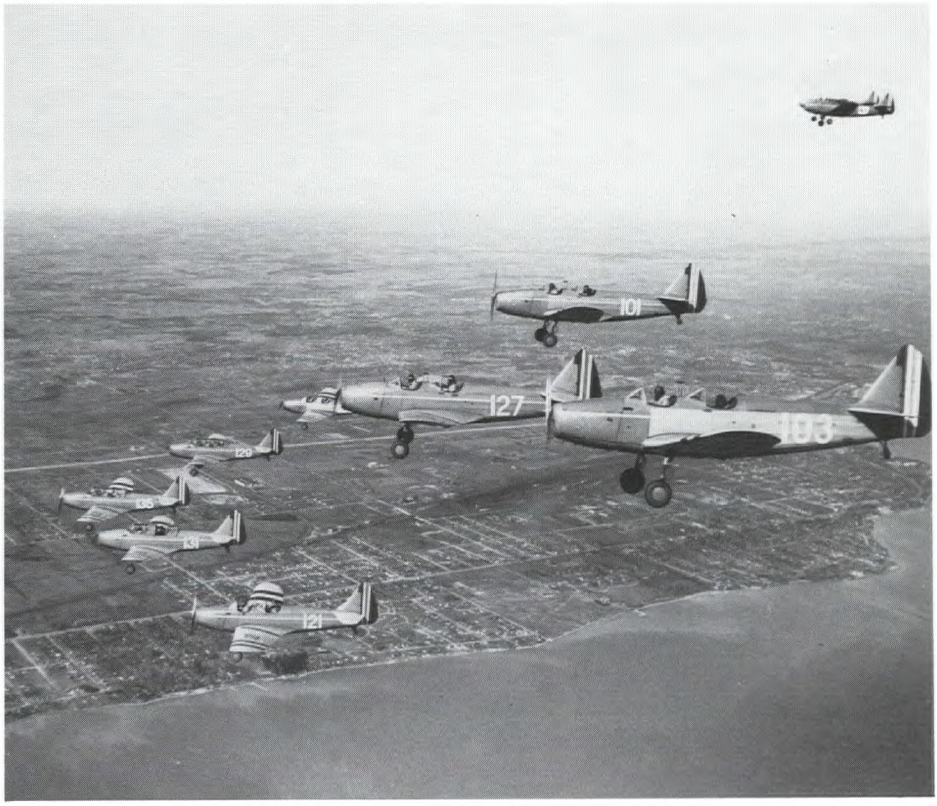
C.A.D 16.

Affiche insistant sur l'importance de tout l'équipage; il était important de stimuler le moral des troupes car la fierté de plusieurs stagiaires qui avaient échoué à l'entraînement de pilotage et étaient contraints de devenir navigateurs, observateurs, mitrailleurs ou bombardiers, en prenait un dur coup. (PMR 85-024)

Le lieutenant d'aviation S.F. Wise à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), en 1944. (PMR 84-1029)

La station de l'ARC à Trenton, la plus grande unité du PEACB, abritait l'École centrale de pilotage, la 1ere École de pilotes-instructeurs, la 1ere École polyvalente d'aviation et le Centre de réaffectation pour les stagiaires du personnel navigant qui avaient échoué. (PMR 79-279)

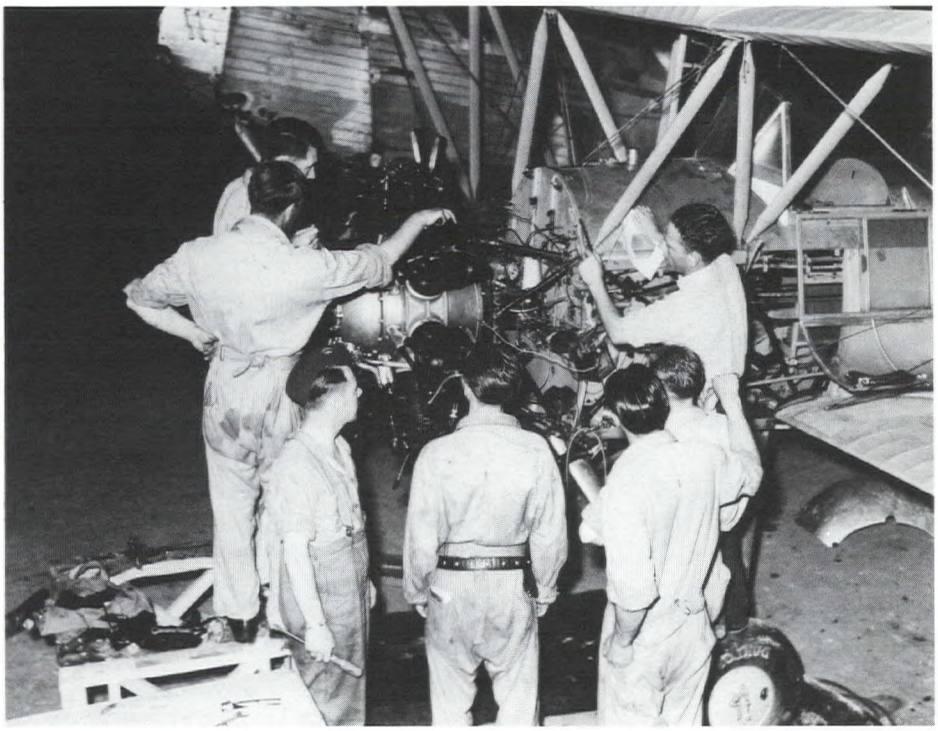
Le Premier ministre britannique W.S. Churchill, qui s'intéressait vivement au PEACB, au cours d'une visite à la 2eme École de pilotage militaire, à Uplands, en décembre 1941. (PL 6510)



Aéronefs d'entraînement Fairchild de la "Petite Norvège" – l'institution norvégienne d'entraînement au pilotage – survolant le lac Ontario. (PA 115422)

Les stagiaires du PEACB n'étaient pas tous originaires de l'Empire britannique ou du Commonwealth. Certains, comme ces trois mitrailleurs de l'Aéronavale française libre, qui ont obtenu leurs insignes à la 9eme École de bombardiers et de tir de Mont-Joli (Québec), en septembre 1944, étaient originaires de la France occupée. (PL 25624)

L'aviateur-chef J.F. Lazaro, de Madras, examine un viseur de bombardement à la 41eme École de pilotage militaire, à Weyburn (Saskatchewan), en décembre 1943. (PL 23215)



Les mécaniciens de moteurs d'avion à l'École de formation technique de St. Thomas (Ontario). (PL 1041)

Empaquetage de parachutes par des employés civils à la 19eme École élémentaire de pilotage, à Virden (Manitoba), en octobre 1944. (PA 140654)

Polissage de la verrière d'un Anson, à la 16eme École de pilotage militaire de Hagersville (Ontario), en août 1942. (PL 9838)

Deux membres du Service féminin empaquettent des parachutes pour les membres du PEACB, au camp Borden, en août 1942. (PL 9858)

Le maréchal de l'air W.A. Bishop, VC, CB, DSO, MC, DFC, ED, s'entretient avec la vedette de cinéma James Cagney au cours du tournage du film *CAPTAINS OF THE CLOUDS* à la 2eme École de pilotage militaire, à Uplands, en juillet 1941. (PL 5065)

Rae Stuart à l'oeuvre sur un Tiger Moth, à la 9eme École élémentaire de pilotage, à St. Catharines (Ontario). (PMR 75-363)

F. Patterson, directeur de la 9eme École élémenaire de pilotage de St. Catharines (Ontario) et A. Parsons, secrétaire-trésorier, en uniforme civil du PEACB. (PMR 75-368)

Le compactage de la neige à la 36eme École de pilotage militaire, à Penhold (Alberta), constituait souvent la meilleure solution au problème de l'entretien des pistes en hiver. (PMR 84-978)

David et Goliath: un Avro Lancaster, le plus gros appareil opérationnel de l'ARC et un appareil d'entraînement Fairchild Cornell, au Centre d'essai et de développement de l'ARC à Rockcliffe, en octobre 1943. (PL 21542)

Un aéronef au fuselage lisse, le De Havilland Mosquito, à la 36eme Unité d'entraînement opérationnel de Greenwood (Nouvelle-Écosse). (PL 24151)

Aéronefs Hurricane à la 1^{ere} Unité d'entraînement opérationnel, à Bagotville (Québec). (PA 140644)

Des équipages de Liberator de la 5eme Unité d'entraînement opérationnel, à Boundary Bay (Colombie-Britannique) au cours d'un exercice de vol en formation à haute altitude. (PA 132050)

INTRODUCTION

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique eut son origine dans les besoins stratégiques d'avant-guerre de la *Royal Air Force*, ainsi que dans les liens étroits et de longue date qui existaient entre le Canada et la Grande-Bretagne sur le plan militaire, politique et affectif. Pendant la Première Guerre mondiale, le Canada avait été le siège d'un établissement d'instruction du RFC/RAF, et la RAF fut encline à supposer qu'elle pouvait encore s'appuyer sur l'ancienne base coloniale quand ses plans d'expansion d'avant-guerre indiquèrent qu'il serait souhaitable de recruter et d'entraîner des troupes outre-mer. Elle fut vite désillusionnée. Ottawa s'opposa fermement à ce que l'on recrute des Canadiens pour servir dans les forces de l'Empire et que l'on ouvre des écoles de la RAF au Canada, considérant qu'il s'agissait d'un empiétement sur sa souveraineté. Même avant le mois de septembre 1939, toutefois, les pressions politiques et les tensions accrues en Europe avaient conduit le gouvernement de Mackenzie King à autoriser le recrutement d'une poignée de Canadiens et à accepter quelques membres de la RAF dans des écoles de pilotage de l'ARC.

L'éclatement de la guerre atténua davantage, encore qu'il ne les effaçât pas, les inhibitions de King au sujet d'une collaboration étroite entre la Grande-Bretagne et le Canada. Le rôle important – et plus tard prééminent – que joua le Canada dans le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique fut dicté, d'une part, par des considérations géographiques et économiques et, d'autre part, par des considérations démographiques et politiques. Les engagements étendus en matière d'entraînement qui furent pris dans le cadre du Plan exigeaient un grand nombre d'aérodromes, de même qu'un ciel non encombré, à l'abri de la menace d'avions ennemis. L'entraînement devait se dérouler à une distance raisonnable du théâtre d'opérations le plus probable, c'est-à-dire l'Europe de l'Ouest, et tout près d'une base industrielle jouissant d'un potentiel d'expansion important sur le plan de la fabrication de cellules et de moteurs d'avions d'entraînement. Les usines canadiennes s'outillaient déjà en 1939 pour construire des cellules d'avion, et le Canada pouvait obtenir des membrures et des moteurs de son voisin du Sud, les États-Unis. En outre, le Canada avait une population plus nombreuse que celle d'aucun des *dominions* ou d'aucune des colonies dites blanches au sein desquels il était possible de recruter du personnel

navigant et qui pouvaient fournir l'infrastructure humaine qu'exigeait un système d'entraînement.

Un programme d'entraînement de grande envergure présentait des avantages politiques évidents. En 1917, la conscription, qu'avaient amenée les lourdes pertes subies par le Corps expéditionnaire canadien sur le front occidental pendant la Première Guerre mondiale, était venue près de déchirer le pays. Pour cette raison, à supposer qu'il n'y en ait pas d'autre, King hésitait à voir le Canada s'engager à faire un apport important de soldats; il craignait que les pertes ne fussent aussi considérables ou pires si un deuxième conflit éclatait en Europe; il s'efforçait d'éviter à tout prix une autre crise d'effectifs. La guerre que mènerait le Canada devrait se limiter le plus possible à l'arrière, et l'effort déployé outre-mer devrait être laissé à des volontaires – les membres d'équipages aériens étaient justement, par définition, tous volontaires.

L'ironie du sort voulut que le cours des événements en Europe occasionnât d'importantes pertes aériennes, ce qui n'était pas du tout ce que le gouvernement avait espéré lorsqu'il avait donné son adhésion au Plan d'entraînement en 1939. Quoi qu'il en soit, l'ARC ne fut jamais à court de volontaires. L'article 15 de l'Accord relatif au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB)* prévoyait la formation éventuelle d'escadrons de l'ARC stationnés outre-mer dont les effectifs se composeraient de Canadiens issus des écoles du Plan d'entraînement. L'application de cet article posa toutes sortes de difficultés, tant pour l'aviation britannique que pour l'aviation canadienne, et bien que l'on s'efforçât délibérément de mettre sur pied de tels escadrons, l'ARC ne parvint jamais à obtenir l'identité distincte qu'acquit dès le départ l'Armée canadienne. Toutefois, cette histoire est essentiellement celle des forces de l'ARC stationnées outre-mer, et il en sera question dans le troisième volume de la présente série.

Le PEACB s'inscrivait dans le cadre d'un programme plus étendu, l'*Empire Air Training Scheme*, qui était conçu pour former un vaste nombre d'équipages aériens entraînés. Le Canada, qui, au début, fut le pays qui contribua le plus au programme, en dehors de la Grande-Bretagne, adopta la désignation du PEACB pendant que l'on mettait la dernière main aux dispositions originales, à l'automne de 1939. Les Britanniques et d'autres membres du Plan d'entraînement utilisèrent habituellement l'appellation impériale, du moins jusqu'à ce que le PEACB fût renégocié à l'été de 1942, quand le Canada accepta de jouer un rôle encore plus étendu. À partir de ce moment, et jusqu'à ce que le Plan d'entraînement prît fin, le 31 mars 1945, c'est la désignation canadienne que l'on employa plus communément – mais non universellement.

Le succès d'une organisation quelconque se mesure à la façon dont celle-ci atteint les objectifs qui lui ont été fixés. Aucune organisation qui prend une ampleur comme celle qu'eut le PEACB, et avec autant de rapidité, n'est dépourvue de défauts, mais dans le sens le plus simple et le plus important, le PEACB atteignit et dépassa même ses objectifs, fournissant aux forces aériennes

* Cette expression traduit *British Commonwealth Air Training Plan*, NDLR.

alliées plus de 131 000 membres d'équipage aérien entraînés. Parmi tous les membres d'équipage du Commonwealth qui furent entraînés au cours de la Deuxième Guerre mondiale, 45 p.c. reçurent une partie ou la totalité de leur instruction au Canada. Le PEACB contribua de façon importante à la suprématie aérienne que les Alliés avaient acquise sur tous les théâtres d'opérations en 1944.

5
Les origines

La Première Guerre mondiale créa un précédent manifeste pour l'établissement du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Canada. Au moins les deux tiers des 21 000 Canadiens qui servirent dans les forces aériennes de la Grande-Bretagne pendant la Première Guerre mondiale entrèrent dans l'aviation par le système RFC/RAF Canada, un organisme de recrutement et d'instruction établi au Canada, mais dirigé depuis Londres et commandé par un officier britannique. Plus de 3 000 Canadiens effectuèrent de cette façon leur entraînement au pilotage; plus de 2 500 se rendirent outre-mer.[1] Les Britanniques espéraient naturellement pouvoir bénéficier d'une contribution importante comparable dans tout conflit qui éclaterait ultérieurement en Europe, quand les deux côtés pouvaient s'attendre à ce que les équipages aériens subissent de très lourdes pertes. Le succès ou l'échec des opérations dépendrait, fut-il souligné à maintes reprises pendant l'entre-deux-guerres, "sur la rapidité avec laquelle on pourrait en enrôler d'autres pour prendre leur place".[2] Ces "autres" comprenaient inévitablement des aviateurs des *dominions*, qui arriveraient sous une forme des plus inappréciables et au moment le plus critique".[3] Comme l'indiqua le chef adjoint de l'état-major de l'Air britannique au commandant d'aviation Vernon Heakes, l'officier de liaison de l'ARC auprès de l'*Air Ministry*, au début de l'année 1939: "Tout ce que nous voulons du Canada en cas de guerre ce sont des pilotes et des avions".[4] Le vice-maréchal de l'Air Charles Portal mâcha encore moins ses mots: c'était des "hommes" dont on avait besoin.[5]

De telles suppositions de la part de l'Empire eurent peu de répercussions immédiates sur la politique de recrutement en temps de paix. Pour le Canada, le flot initial de pilotes se fit presque exclusivement dans l'autre sens. En partie à cause de la pénurie d'installations d'entraînement au pilotage, entre les années 1925 et 1928, l'ARC recruta des pilotes détenant une commission d'officier de réserve ou à court terme de la RAF.[6] Ce besoin de pilotes entraînés fut l'une des principales raisons pour lesquelles le gouvernement appuya le mouvement des aéro-clubs et, à la fin de la décennie, les conditions avaient changé. Comme le fit remarquer le chef de l'état-major général à la Conférence impériale de 1930, il semblait "extrêmement improbable qu'il soit nécessaire de recruter d'autres membres de la *Royal Air Force*. . .".[7]

La RAF, pour sa part, avait peu besoin de recrues provenant des *dominions*.

Elle permettait que des étrangers soient enrôlés mais n'encourageait pas cette pratique, n'ouvrant qu'une poignée de postes aux candidats des *dominions*.[8] En 1931, l'*Air Ministry* indiqua qu'il était disposé à étendre le cadre d'une entente qu'avaient conclue l'Angleterre et la Nouvelle-Zélande pour accorder au directeur de l'ARC le droit de recommander la candidature d'un nombre limité de jeunes hommes aptes et instruits, détenant un brevet de pilote civil. Ces candidats devaient se rendre en Angleterre à leurs propres frais, et rien ne garantissait qu'ils seraient enrôlés. Ceux qui n'avaient pas la bénédiction des autorités pouvaient poser directement leur candidature à l'*Air Ministry*, mais, comme l'avertit l'officier de liaison de l'ARC à Londres, il leur était "extrêmement déconseillé de partir pour l'Angleterre sans obtenir au préalable notre avis quant à leurs chances d'être acceptés". La concurrence était acharnée; "on ne peut s'attendre qu'à un petit nombre de places vacantes".[9]

Une entente sur l'obtention de commissions permanentes au sein de la RAF fut conclue en 1932, mais les Britanniques demeurèrent difficiles à contenter. Le Canada ne pouvait s'attendre qu'à une "place vacante assurée" pour tous les diplômés d'université et du Collège militaire royal; on s'efforcerait toutefois de trouver d'autres places "s'il y avait plus d'un candidat éminemment approprié".[10] Au cours de l'année 1932-1933, quatre Canadiens qui avaient été proposés comme candidats reçurent une commission permanente, un fut affecté au Collège de la RAF, à Cranwell, et un autre obtint une commission à court terme. En 1933-1934, deux Canadiens se virent octroyer une commission permanente.[11]

Ensuite, la situation changea brusquement. Après l'arrivée au pouvoir d'Hitler en Allemagne et l'effondrement des tentatives de désarmement, les Britanniques entreprirent de corriger les pires lacunes de leurs forces armées. Ces mesures, selon les mots de Sir Maurice Hankey, qui cumulait les fonctions de secrétaire du cabinet britannique et du Comité de la Défense impériale, aboutirent en définitive à "une sorte de concentration sur l'aviation".[12] La RAF se tourna vers ses partenaires de l'Empire pour obtenir les effectifs et l'espace d'entraînement dont elle avait besoin pour appuyer une force accrue en temps de guerre.

Une des premières mesures que prit l'*Air Ministry* fut de proposer la conclusion d'un accord de partage des frais en vertu duquel il serait possible d'accorder à des aspirants-aviateurs du Canada, de l'Afrique du Sud et de la Nouvelle-Zélande une commission à court terme de la RAF pour une période de cinq ans, après quoi ils pourraient être renvoyés dans leur pays pour servir au sein de la force de réserve. L'Australie avait déjà conclu une entente de ce genre et celle-ci s'appliquait à un nombre de quinze officiers par année. En novembre 1934, les Britanniques soumirent officiellement cette proposition au gouvernement canadien, qui l'accepta en principe au mois de juin de l'année suivante.[13]

Le nouveau programme était censé entrer en vigueur le 1er janvier 1937. Les autorités du *dominion* devaient choisir des Canadiens âgés entre 18 et 21 ans, les affecter à un poste au sein de l'ARC et, après leur avoir fait subir un entraînement de douze mois et un examen médical, les envoyer à la RAF où ils recevraient une commission à court terme. Les demandes de prolongation de service au sein de la

réserve de la RAF ou celles de conversion à une commission permanente seraient soumises à l'approbation du Canada. Si cette approbation n'était pas donnée, chaque officier devait être rapatrié après son temps de service et recevoir une commission au sein de l'ARC, où il serait astreint à quatre années de service en vertu du règlement canadien.[14]

Avant même qu'il fût possible de mettre en branle le nouveau programme, les Britanniques proposèrent un accord plus étendu en matière d'entraînement aérien. Un grand nombre de Canadiens qui postulaient une place au sein de la RAF n'avaient suivi aucun entraînement dans le domaine de l'aviation militaire. Pour exploiter cette source de candidats, l'*Air Ministry* esquissa les grandes lignes d'un programme "qui éliminerait le risque qu'un candidat encoure des dépenses inutiles en étant refusé dans ce pays". Le Royaume-Uni était disposé "à accepter, en vue de l'attribution d'une commission à court terme, un nombre maximal de 25 candidats par année qui seraient finalement sélectionnés au Canada". Il incombait à l'ARC d'examiner la valeur et l'aptitude physique des candidats, et les commissions à court terme seraient octroyées avec l'autorisation du Canada, sans autre examen outre-mer.[15] Le ministère de la Défense nationale approuva ce programme le 27 avril 1936, mais son acceptation au niveau politique fut une autre affaire.[16]

Lord Swinton, ministre de l'Air de la Grande-Bretagne, avait soumis en mars 1936 encore une autre proposition britannique au gouvernement canadien. "L'idée est venue à Lord Swinton", écrivit Vincent Massey, le haut-commissaire du Canada à Londres, "qu'en plus des officiers canadiens qui sont admis dans la RAF en vertu des dispositions qui prévoient leur entraînement en Angleterre, on pourrait faire suivre à d'autres leur entraînement préliminaire au Canada et les porter à l'effectif de la RAF après qu'ils ont acquis au pays certaines compétences en matière de pilotage. L'idée était que le cours que ces personnes suivraient au Canada serait de nature civile et que dans le cadre de ce cours on se servirait d'équipement d'instruction existant au Canada. Le gouvernement du Royaume-Uni supporterait vraisemblablement le coût de cet entraînement, tout comme il le fait pour les pilotes qui s'entraînent dans des écoles civiles, ici en Grande-Bretagne".[17] Il y avait maintenant trois propositions de faites en matière d'entraînement aérien. Le Canada avait accepté en principe l'une d'elles.[18] L'*Air Ministry* espérait recevoir une réponse immédiate et favorable aux deux autres, mais ce fut en vain. On peut établir sans aucun doute que l'inaction du Canada était imputable, entre autres raisons, à l'opposition que montrait le ministère des Affaires extérieures, où l'on avait tendance à considérer de tels programmes non comme une simple collaboration militaire entre l'Angleterre et le Canada, mais plutôt comme un engagement stratégique étendu. Comme l'écrivit le fonctionnaire supérieur des Affaires extérieures, Loring Christie: "il me semble que tous ces programmes sont discutables, à moins de supposer ou de décider maintenant que le Canada se joindra à la Grande-Bretagne dans toute guerre à laquelle cette dernière pourrait prendre part."[19]

Pendant que ces modestes propositions de programme d'entraînement circulaient entre les mains de bureaucrates à Londres et à Ottawa, l'état-major de

la *Royal Air Force* étudiait d'autres possibilités. Réfléchissant aux sites d'entraînement éventuels qui existaient à l'extérieur de la Grande-Bretagne, le directeur de l'entraînement de la RAF, le commodore de l'Air A.W. Tedder, écrivit en mai 1936 que "sur le plan des conditions atmosphériques, du terrain, de l'accessibilité au Royaume-Uni, etc., le Canada l'emporte sur tout autre endroit situé outre-mer". Il étaya son argument d'une note de service du colonel d'aviation Robert Leckie, qui exerçait à l'époque les fonctions de surintendant de la force de réserve de la RAF, et qui attirait l'attention sur le fait qu'il était possible de donner pendant toute l'année des cours de pilotage au Canada, tout en faisant remarquer que le pays était pratiquement à l'abri d'interventions ennemies et, de plus, à proximité et de la Grande-Bretagne et des ressources industrielles des États-Unis.[20]

Cet été-là, Tedder proposa au ministre de la Défense nationale, Ian Mackenzie, qui était en visite en Grande-Bretagne, que la RAF établisse une école de pilotage (EP) britannique au Canada. Quand on lui demanda quelle forme cette école devrait revêtir, Tedder "expliqua que son approvisionnement et son organisation pouvaient être adaptés de manière à satisfaire aux considérations politiques du Canada. S'il était considéré comme souhaitable d'éviter tout lien distinct entre l'organisation de la défense du Canada et les opérations de l'EP, cette dernière pourrait être entièrement équipée en personnel et en matériel de sources britanniques, le Canada n'ayant à fournir que le site. Par contre, si les considérations politiques le permettaient, nous pourrions employer un pourcentage de personnel, de matériel, etc. canadiens; ou il serait même possible de faire fonctionner l'école de pilotage en commun". Mackenzie déclara qu'il était impatient de collaborer dans toutes les affaires de ce genre et que personnellement, il ne demandait pas mieux que d'accéder à la proposition de Tedder.[21]

Mackenzie ne révéla pas la prévention qu'il avait lorsqu'il soumit la question au premier ministre au début du mois de septembre.[22] Le cabinet prit sa décision une semaine plus tard. Il serait "déconseillé", put-on lire dans le bref compte rendu de la discussion, "que le gouvernement britannique réserve du territoire canadien pour y établir des écoles d'entraînement pour aviateurs. Le gouvernement canadien a l'intention d'établir ses propres écoles d'entraînement. La situation pourrait donner lieu à une concurrence entre les deux gouvernements en matière d'aérodromes, de pilotes, d'équipement et autres questions du genre"[23] L'affaire en resta là temporairement pendant de nombreux mois, malgré un effort infructueux que fit le Comité d'état-major interarmées canadien pour remettre l'idée sur le tapis au moment de la conférence impériale de 1937.[24]

Le point qui préoccupait le plus les Britanniques était encore l'expansion des programmes existants concernant l'enrôlement de Canadiens dans la *Royal Air Force*. Sir Francis Floud, le haut-commissaire de la Grande-Bretagne à Ottawa, soutint qu'"il allait être extraordinairement difficile de persuader le Canada de faire quoi que ce soit" pour la défense de l'Empire. Le "meilleur espoir que l'on ait d'obtenir de ce pays une aide quelconque réside dans des possibilités telles que la fourniture de pilotes en temps de guerre".[25] Pendant sa visite à Londres, Mackenzie avait souligné qu'il y avait beaucoup plus de candidatures pour

l'ARC que l'on pouvait en accepter, qu'il serait utile de faire plus de publicité pour inciter les Canadiens à obtenir une commission à court terme et qu'il serait possible de suggérer aux candidats qui ne réussissaient pas à entrer dans l'ARC qu'ils devraient se rendre en Angleterre pour se joindre à la RAF.[26]

Le 25 mars 1937, le gouvernement canadien annonça finalement qu'il souscrivait entièrement à la proposition que la Grande-Bretagne avait faite en novembre 1935 (celle du personnel entraîné au Canada) au sujet de l'octroi de commissions à court terme de la RAF à quinze candidats canadiens par année. Le gouvernement accepta aussi en principe la suggestion des Britanniques voulant qu'un nombre maximal de vingt-cinq candidats par année soit pleinement sélectionné pour la RAF au Canada: le "programme d'accès direct".[27]

Moins d'un mois plus tard, les Britanniques revinrent à la charge avec à l'esprit des chiffres bien supérieurs pour les candidats au programme d'accès direct: "des groupes de 12 à 20 candidats arrivant à intervalles réguliers pendant toute l'année et commençant aussitôt que possible".[28] Toutefois, la prudence politique prévalut,[29] et les demandes des Britanniques restèrent sans réponse. Au mois de novembre, les Britanniques exprimèrent la crainte "que si le contingent actuel n'est pas augmenté, des candidats canadiens, constatant que le contingent est plein, se rendront de façon indépendante en Angleterre dans l'espoir d'être enrôlés... les candidats refusés éprouveront inévitablement un sentiment de profonde déception du fait de n'avoir pas été inclus dans le programme de sélection locale..."[30] Les Canadiens répondirent à la fin du mois de décembre, indiquant qu'ils préféraient ne pas augmenter le nombre de candidats au-delà de vingt-cinq "afin de ne pas nuire à la position au Canada s'il se révélait plus tard nécessaire de s'assurer le concours de ce type de candidats pour qu'ils servent dans l'Aviation royale du Canada."[31] En mars 1938, dans une note de service adressée au premier ministre, O.D. Skelton, le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, réexamina la question après que les Britanniques eurent fait de nouvelles démarches. Les vues du ministère de la Défense nationale – selon lesquelles "on pourrait bien se passer de la moitié du nombre précédemment proposé, c'est-à-dire jusqu'à 10 par mois ou 120 par année" – n'avait pas changé, et Skelton ne souleva aucune objection.[32] Le cabinet donna son accord, et la bonne nouvelle fut transmise à Whitehall; Mackenzie King ajouta de façon caractéristique qu'"il faudra bien comprendre que cela ne peut être considéré comme un engagement".[33]

Cette décision eut un effet immédiat. Moins d'un an plus tard, 118 candidats canadiens avaient été sélectionnés et envoyés en Angleterre pour y obtenir une commission à court terme de la RAF dans le cadre du programme d'accès direct. En outre, quinze hommes furent sélectionnés en vertu du programme d'entraînement au Canada; de ce nombre, neuf se rendirent en Angleterre.[34] En tout, il semble qu'entre quatre et cinq cents Canadiens aient été titulaires d'une commission d'officier permanente et à court terme à la fin de la décennie, et qu'un nombre similaire de Canadiens se soient enrôlés comme non-officiers.[35]

La RAF, toutefois, avait besoin de pilotes entraînés, pas de pilotes stagiaires. Comme le souligne l'histoire officielle de la Grande-Bretagne, les programmes de recrutement de la RAF dans ce pays "réussirent à attirer un grand nombre de

recrues enthousiastes", mais "il n'y avait jamais assez d'avions et d'instructeurs" pour les entraîner.[36] Si le Canada entraînait les 120 candidats sélectionnés dans le cadre du programme d'accès direct avant de les envoyer en Angleterre, cela soulagerait l'organisation d'entraînement surchargée de la RAF. En outre, la capacité d'entraînement excédentaire au Canada pouvait être utilisée pour entraîner des recrues provenant de Grande-Bretagne. Le fait d'effectuer l'entraînement de la RAF au Canada présentait également d'autres attraits. Les Britanniques avaient toujours considéré que l'établissement d'une école de pilotage au Canada était un moyen d'attirer plus de Canadiens dans la RAF. "Il existe au Canada une excellente source d'approvisionnement en officiers détenant une commission à court terme pour la RAF qui, je pense, après y avoir mûrement réfléchi, sont meilleurs que ceux que nous recrutons aujourd'hui", écrivit Robert Leckie en 1936, "et la présence parmi eux d'une école de pilotage cristalliserait l'intérêt manifesté pour la RAF et produirait certainement d'excellents candidats si le besoin s'en fait sentir".[37]

Une école de pilotage pourrait aussi aider à vaincre la répugnance du Canada à prendre part à la défense de l'Empire. Ce désir de venir à bout de la résistance du Canada fut un motif important pour lequel le gouvernement britannique prit la décision d'envoyer une mission aérienne en Amérique du Nord, en mai 1938. Cette mission, qui était dirigée par un industriel bien connu, J.G. Weir, avait pour but d'étudier les possibilités d'acheter des avions de sources américaines. Même si l'"*Air Ministry* ne pouvait espérer faire quelque achat utile au Canada",[38] ce dernier pays était inclus dans l'itinéraire de la mission aérienne pour des motifs que le premier ministre britannique expliqua plus tard à son cabinet. "Si le seul but était d'obtenir des avions plus rapidement, l'argent pouvait être dépensé de façon plus efficace" au pays; cependant, "si le Canada pouvait devenir intéressé à fournir des avions à notre pays, il était possible que son attitude distante à l'égard de la défense de l'Empire et sa dissociation des problèmes du Royaume-Uni s'amoindrissent. Il n'était pas inconcevable que toute l'attitude du Canada à l'égard de la défense de l'Empire puisse être changée".[39]

Le 13 mai 1938, le gouvernement britannique chargea la mission aérienne, qui se trouvait alors au Canada, de discuter en outre de la possibilité d'établir une école ou plus dans le but d'entraîner des pilotes pour la RAF. L'entraînement, qui serait dispensé aux frais de l'*Air Ministry*, "se conformerait à celui qui est actuellement donné" en GrandeBretagne, mais serait laissé entièrement entre les mains de l'ARC. Les pilotes canadiens étaient au coeur de la proposition; si le programme était accepté, il remplacerait à la fois le programme d'accès direct et le programme d'entraînement au Canada, et les candidats émanant de ces programmes recevraient leur entraînement dans les écoles de pilotage proposées. S'il y avait des places vacantes, on instruirait également des pilotes britanniques.[40]

Le haut-commissaire de la Grande-Bretagne souleva la question lors de deux réunions avec Mackenzie King le 16 mai. Floud indiqua que le "problème était vraiment la congestion du ciel. L'Angleterre était un petit pays, densément peuplé; les espaces disponibles pour entraîner des pilotes étaient relativement

rares."[41] Floud et l'*Air Ministry* mettaient l'accent sur des candidats canadiens, entraînés par l'ARC pour servir outre-mer au sein de la RAF. La possibilité d'envoyer des recrues britanniques pour s'entraîner dans des écoles canadiennes fut, elle aussi, soulevée mais on n'insista pas sur la question.[42] King se préoccupait du fait que le programme "susciterait des critiques parce que l'on faisait un effort pour créer des forces impériales, et provoquer une situation par laquelle le Canada serait tenu de prendre part à un conflit en Europe."[43]

À la première réunion avec Floud, King refusa de donner son accord au programme d'entraînement proposé par les Britanniques. La seconde réunion, à laquelle Weir était présent, ne fit que l'exaspérer. Même si dans son propre compte rendu des discussions King fait deux fois mention du désir exprimé par les Britanniques que des pilotes canadiens s'entraînent dans les écoles proposées, il passa cet aspect sous silence lorsqu'il présenta le programme au cabinet plus tard cet après-midi-là, parlant plutôt de l'entraînement de pilotes britanniques au Canada. Fait plus important, il interpréta mal la démarche, considérant qu'elle avait trait à l'établissement au Canada d'une installation militaire appartenant aux Britanniques et dirigée par ces derniers. Lorsque Floud déclara que le gouvernement britannique est disposé à dépenser des sommes d'argent considérables et aider ainsi les industries et les chômeurs du Canada, cela sembla confirmer l'impression de King.

Des considérations d'ordre politique – de vastes préoccupations nationales mais aussi un esprit de parti étroit – étaient au premier plan des pensées du premier ministre. Dans les conversations qu'il tint avec Floud et Weir, King se dit inquiet que le programme d'entraînement aérien "sans aucun doute, susciterait aussitôt une controverse au Canada qui mettrait à jour une importante division de l'opinion... en amenant tout d'abord la désunion au Canada et, ensuite, en portant atteinte à l'avance à la position qui pourrait être prise ultérieurement".[44] Ses craintes que le programme d'entraînement ne soit une tentative pour entraîner le Canada dans un engagement impérial ne furent pas atténuées par l'accent que mit Weir sur le besoin pressant d'installations d'entraînement additionnelles, et l'importance de se préparer en vue d'une "situation d'urgence possible... qui surviendrait plus tard". "Un refus de collaborer maintenant diminuerait sérieusement la valeur de toute collaboration dont le Canada pourrait être disposé à faire preuve en cas d'urgence. Il s'agirait donc en fait d'un engagement négatif."[45]

La réaction "très défavorable"[46] de King à l'égard de la proposition de programme d'entraînement aérien accrut l'importance que Londres accordait à l'achat d'avions au Canada. Le secrétaire aux *dominions* informa le Cabinet qu'il "a insisté sur la valeur politique réelle des propositions... Il a vivement recommandé que la Mission devait revêtir un caractère purement technique et éviter de toucher de quelque façon que ce soit à des questions politiques: autrement, le premier ministre du Canada, qui faisait déjà montre d'une attitude d'hostilité vis-à-vis de propositions relatives à l'ouverture d'un établissement d'instruction au Canada, pourrait facilement s'opposer à la proposition."[47] L'*Air Ministry* s'inquiétait particulièrement de ce que "des considérations politiques... puissent militer contre l'élaboration d'un programme satisfaisant

de construction d'avions au Canada."[48] Londres fut donc sans aucun doute très soulagée d'apprendre par Floud que "les objections politiques aux propositions relatives aux écoles de pilotage n'ont pas nui au but principal de la visite de la Mission."[49] Écrivant à Floud, le 20 mai, H.F. Batterbee, le sous-secrétaire adjoint, expliqua l'attitude du *Dominions Office*. "Nous ne pouvions nous empêcher de craindre que les réactions politiques suscitées par la proposition d'établissement d'une école de pilotage n'aient pour résultat de nuire dans une certaine mesure à l'examen de la proposition concernant la construction d'avions. J'espère que la forme de nos télégrammes a fait clairement comprendre que nous avons soumis la première proposition juste parce que l'*Air Ministry* voulait que nous le fassions. Nous avons indiqué très clairement dès le départ que la proposition était impossible, mais l'on ne pouvait empêcher l'*Air Ministry* de la présenter."[50] Devant l'attitude de King, le gouvernement britannique "abandonna rapidement toute idée d'entraîner des pilotes pour la RAF au Canada"[51] et s'efforça plutôt d'intéresser le Canada à la défense de l'Empire en faisant acheter par la Grande-Bretagne des avions qui seraient fabriqués dans les usines de constructeurs canadiens.

En juin 1938, Arthur Meighen, ancien chef du Parti conservateur national, se mit à poser des questions embarrassantes au Sénat. Il demanda à maintes reprises si les Britanniques avaient demandé l'autorisation d'établir, à leurs propres frais, une école de pilotage. Il était clair dans l'esprit de King qu'aucune démarche officielle n'avait été faite – il s'était délibérément efforcé de ne conférer aux discussions qu'un caractère provisoire[52] – cependant, lorsque Raoul Dandurant, le chef du Parti libéral au Sénat, déclara qu'aucune demande n'avait été faite, "sous quelque forme que ce soit", il fallut reconnaître qu'il s'était déroulé "des discussions officieuses".[53] Floud dénonça en privé les "tergiversations malhonnêtes"[54] de King, mais le premier ministre se vanta au cabinet qu'il ne demanderait pas "de meilleur enjeu dans une élection générale que celui où l'on chercherait à obtenir que tout service du *War Ministry* britannique entreprenne de créer au Canada des établissements qui auraient principalement pour but d'inclure des Canadiens afin qu'ils prennent part à des guerres impériales."[55]

Floud parla de nouveau à King le 27 juin. Le haut-commissaire de la Grande-Bretagne s'efforça, pour la seconde fois en deux mois, de lui faire comprendre les points essentiels de la proposition du programme d'entraînement, à savoir que l'on instruirait dans des établissements canadiens des aviateurs canadiens et britanniques. Une fois de plus, King interpréta mal la proposition, considérant qu'elle ne portait que sur l'entraînement de pilotes britanniques, mais il comprit maintenant que cet entraînement se déroulerait dans des écoles canadiennes.[56] King perçut cela comme un changement dans la position des Britanniques, qui lui permettrait de prendre de vitesse ses critiques. "Nous serons capables de créer", écrivit-il dans son journal, "un établissement d'entraînement aérien qui sera des plus utiles pour la défense du Canada, et qui aidera la défense de la Grande-Bretagne, mais qui constituera une sauvegarde efficace contre les visées qu'ont les *tories* d'un empire dirigé depuis la Grande-Bretagne."[57] Le cabinet n'avait pas encore été consulté, mais King attendait de pied ferme le chef conservateur, R.B. Bennett, lorsque celui-ci se

leva à la Chambre des communes, le 1er juillet, pour poser de nouveau une question sur la position des Libéraux au sujet de l'entraînement aérien.[58] Le premier ministre commença par souligner "que sur le territoire canadien il ne pourrait y avoir d'établissements militaires que s'ils étaient possédés, entretenus et dirigés par le gouvernement canadien, lequel est responsable envers le Parlement canadien et la population du pays." King exposa le désir de son gouvernement de collaborer à un programme anglo-canadien "afin de donner l'occasion à des pilotes britanniques de venir ici et de s'entraîner, dans nos propres établissements... sous la direction de notre propre ministre de la Défense nationale, qui est responsable envers ce Parlement."[59]

L'offre de King, y compris la proposition voulant qu'un officier britannique soit envoyé au Canada pour discuter de la question, fut dûment transmise à Londres le 5 juillet 1938. Les paroles qu'avait exprimées le premier ministre à la Chambre des communes furent citées: "Nous sommes tout disposés, relativement à nos propres établissements, à aider à fournir des installations aux pilotes britanniques si cette mesure leur sera utile."[60]

Mais aussitôt – et de nouveau – la question devint confuse. Le 7 juillet, dans une lettre qu'il adressa à King, Floud fit vaguement mention de "la possibilité d'élaborer un programme relatif à la fourniture d'installations au Canada en vue de l'entraînement de candidats pour l'aviation". En Grande-Bretagne, à la Chambre des communes, le ministre de l'Air tint le même jour des propos semblables, et une fois de plus quand Floud annonça que le colonel d'aviation J.M. Robb, le commandant de l'École centrale de pilotage de la RAF, serait envoyé au Canada pour discuter de la question de l'entraînement aérien.[61]

Les Britanniques avaient changé leur fusil d'épaule. Le ministère des Finances de la Grande-Bretagne avait soulevé un certain nombre d'objections au sujet de la possibilité d'envoyer des pilotes britanniques s'entraîner au Canada, la moindre n'étant pas "le gaspillage de temps et d'argent qu'implique le fait d'envoyer des élèves au Canada et de les ramener ensuite ici".[62] Robb avait pour mandat de déterminer si Ottawa était disposé à entraîner au pilotage au moins 135 Canadiens (le total des deux programmes d'accès direct et d'entraînement au Canada) et de s'enquérir d'une "capacité additionnelle" pouvant atteindre jusqu'à 400 personnes. La Grande-Bretagne ne s'intéressait plus à la possibilité d'utiliser des installations d'instruction au Canada pour entraîner des recrues britanniques. Toutefois, l'offre que King avait faite le 1er juillet s'appliquait strictement au fait que "des aviateurs britanniques viennent au Canada pour s'entraîner dans des écoles canadiennes."[63]

Lorsqu'à la mi-août Skelton fit de nouveau comprendre clairement à Floud les conditions de l'offre, le haut-commissaire soutint qu'il était "absurde que quelques centaines de Canadiens se rendent en Angleterre pour s'entraîner et que quelques centaines d'Anglais se rendent au Canada pour s'entraîner". Même si la logique de Floud était indéniable, le gouvernement canadien jugeait qu'il était essentiel de faire une distinction entre le fait d'envoyer des Canadiens non entraînés à la RAF pendant que des Anglais s'entraînaient au Canada, comme le gouvernement canadien le proposait, et d'envoyer des Canadiens entraînés à la RAF, comme le gouvernement britannique le préférait. Il était important pour le

gouvernement canadien que toute entente conclue ne soit pas considérée comme un engagement impérial. Skelton informa Floud que les plans britanniques impliquaient "l'utilisation continue du Canada en temps de paix et en temps de guerre comme base d'entraînement pour les forces militaires du Royaume-Uni". La distinction était extrêmement subtile, et l'inconfortable position dans laquelle Skelton se trouvait pour négocier se reflèta peut-être dans l'entretien qu'il eut avec le haut-commissaire lorsqu'il déclara de façon catégorique, et au mépris des faits, que "dans aucune de ces conversations, il n'y eut jamais la moindre allusion à la participation d'un groupe autre que des aviateurs britanniques".[64] Selon la définition canadienne de la proposition, le Canada fournirait une aide limitée sur le plan de la sélection et de l'entraînement, mais ne deviendrait pas un centre d'entraînement impérial.[65]

Cette subtilité échappa au ministère de la Défense nationale. Le 19 juillet, l'officier supérieur de l'aviation avait proposé de recruter et d'entraîner suffisamment de Canadiens pour qu'il y ait 300 diplômés par année. Dans le cadre d'un cours d'une durée de six mois, les recrues recevraient un entraînement élémentaire et intermédiaire au pilotage avant de suivre dans la RAF un entraînement avancé. Les Britanniques devaient supporter la majeure partie du fardeau financier, comme les dépenses liées au fonctionnement du camp Borden.[66] Le plan établi par Croil coïncidait parfaitement avec les idées du colonel d'aviation Robb et du major-général L.R. Laflèche, le sous-ministre de la Défense nationale. Les trois hommes se réunirent au début du mois d'août et présentèrent un programme révisé couvrant une période de trois ans, et englobant maintenant toutes les formes d'entraînement.[67] Le ministre de la Défense nationale donna son accord à la proposition mais demanda à Laflèche de la présenter au premier ministre, ce que fit Laflèche le 8 août.

Au cabinet, le lendemain après-midi, l'hostilité de King fut clairement évidente. "Tous ont été impressionnés", confia-t-il à son journal, par le changement de nature du programme, tel que présenté par LaFlèche. – Je l'ai fait venir au Conseil avec Skelton. Il était clair pendant qu'il parlait que le plan était un *plan de guerre* – s'assurer *d'une base d'entraînement au Canada*, quand la guerre éclaterait, – le ministère de la Défense étant certain que le Canada y participerait – collaborant à la défense de l'Empire – ce avec quoi je suis d'accord – en réservant au Parlement le fait de décider la mesure à prendre, à savoir être en mesure de collaborer, si nous en décidons ainsi – mais la proposition de recruter entre temps des Canadiens pour servir dans l'aviation britannique, sur des terrains, dans des écoles, etc., qui feront *double emploi* avec les nôtres, plutôt que de les développer, est une tout autre affaire. J'ai fait part à LaFlèche de la décision suivante du Conseil: dire au colonel Robb, qui est venu d'Angleterre, que notre proposition avait pour but de fournir des installations pour entraîner des pilotes *britanniques* – pas de recruter des Canadiens pour servir dans l'aviation britannique, et exposer dans ces limites les grandes lignes de ce qui était souhaité". Plus tard ce soir-là, King entra dans une grande colère lorsqu'il lut dans l'*Ottawa Journal* un exposé détaillé de la mission de Robb, "comme si la question avait été définitivement réglée". Après une nuit agitée, il décida "que c'était au ministère canadien de la Défense – non à l'*Air Ministry* –

qu'il appartenait de recommander de recruter des Canadiens ici, etc... J'ai l'intention d'aller au fond de cette histoire. C'est une question très dangereuse..."

Le premier ministre convoqua maintenant à son bureau les six membres du cabinet qui se trouvaient à Ottawa, et ils y rencontrèrent Croil, LaFlèche et Robb. La réunion convainquit davantage King que le ministère de la Défense nationale – auquel se joignaient maintenant l'*Air Ministry*, la presse, les constructeurs et d'autres groupes intéressés à ce que l'on passe des contrats et que l'on établisse des programmes "impérialistes" – tentait d'exercer des pressions excessives sur le cabinet. Il déclara dans son journal que l'accord était général sur ce point, ainsi que sur l'importance de suivre la "politique navale de Laurier relativement à l'aviation, soit de disposer au Canada d'un service efficace qui, si le Parlement le décidait, pourrait faire partie d'un seul grand service en temps de guerre".[68]

Robb révisa et présenta de nouveau le plan, que Croil signa aussi en septembre. La nouvelle version différait en deux grands points essentiels de la proposition originale.[69] Rien n'était dit cette fois au sujet de la question des finances. Robb avait été chargé d'essayer d'obtenir que les coûts soient partagés de façon égale, mais il découvrit que le ministère de la Défense nationale faisait ses préparatifs en supposant que les Britanniques supporteraient la quasi-totalité des coûts. En outre, rien n'était dit de façon précise sur la source des candidats au-delà du chiffre des cent-trente-cinq Canadiens qui avait été précédemment convenu. Lorsque King demanda comment les Britanniques s'attendaient à combler la différence entre les niveaux des programmes existants et les trois cents stagiaires envisagés dans le nouveau programme, Floud nota "sa propre impression" que ces derniers devaient tous, si possible, provenir du Canada. L'avis du haut-commissaire reflétait clairement l'opinion du ministère des Finances de la Grande-Bretagne, qui avait maintenant la haute main sur la politique britannique. Londres n'était pas intéressée à entraîner des pilotes britanniques au Canada. Ce que l'on voulait, c'était des "pilotes canadiens déjà entraînés" pour la RAF.[70] "Il était évident", écrivit Skelton, "qu'un programme comme celui qui était proposé était purement et simplement un programme de recrutement..."[71] Loring Christie s'inquiéta du fait que le nombre de pilotes à entraîner excédait tellement le chiffre normal annuel du programme d'entraînement canadien (qui était de cinquante à soixante-dix) qu'il éclipserait les priorités nationales. Il était possible que l'on considère que le programme d'entraînement canadien revête une importance secondaire par rapport au programme britannique, qu'il s'ajoute à ce dernier ou qu'il en soit simplement l'aboutissement.[72]

L'état-major de l'Air canadien nota lui aussi que le plan proposé par Robb impliquerait la perte immédiate de personnes spécialement qualifiées au profit du programme d'entraînement, ce qui retarderait d'environ un an le développement de l'ARC. Toutefois, les avantages l'emportaient sur les désavantages. Le programme britannique permettrait d'établir, avant que ce soit nécessaire au Canada, des installations d'instruction prêtes à répondre aux besoins de guerre en cas d'urgence. Les bases de l'ARC se développeraient plus rapidement. Le programme créerait en fin de compte une réserve de pilotes entraînés et de

personnel d'instruction et d'entretien. Les besoins en avions mèneraient à une plus grande capacité de construction au Canada, et les avions d'entraînement avancé auraient une valeur militaire en cas d'urgence. Pour que le programme soit le plus efficace possible, l'état-major de l'Air proposa de combiner l'entraînement donné par la RAF et l'ARC. Environ la moitié des stagiaires proviendraient de l'ARC, ce qui illustrerait que le service canadien était "un partenaire égal dans le programme d'entraînement, et qu'il n'était contraint d'aucune manière par la *Royal Air Force*".[73]

Le mémoire de l'état-major de l'Air servit de base initiale à une proposition que le ministère de la Défense nationale présenta le 5 novembre 1938. Selon cette proposition, le Canada fournirait les aérodromes et les bâtiments, et la Grande-Bretagne le stock initial d'avions, de moteurs et de pièces de rechange. Le reste des coûts serait divisé proportionnellement au nombre de candidats entraînés pour chaque service.[74] Les Britanniques firent des difficultés au sujet des coûts, mais considérèrent qu'ils n'étaient pas bien placés pour élever des objections: "Nous voulons les pilotes canadiens déjà entraînés; le Canada peut se croiser les bras et demander le prix qu'il veut". Ils se sentirent quelque peu encouragés par le fait que Mackenzie King "ne laissa pas entendre que l'on s'opposerait finalement à l'entraînement du nombre actuel de 135 élèves au Canada", et estimèrent qu'Ottawa ne pouvait rejeter un programme qui était avantageux à la fois pour la Grande-Bretagne et pour le Canada. Cependant, ils avaient suffisamment eu affaire avec le premier ministre canadien pour être conscients qu"il préférerait bien mieux n'adopter aucun programme du tout".[75]

Les Britanniques eux-mêmes n'étaient pas prêts à faire un compromis en donnant leur adhésion à un programme dans le cadre duquel on enverrait des pilotes britanniques s'entraîner au Canada. Leur attitude dans les négociations se révéla déconcertante, même aux yeux de certains de leurs propres représentants. "J'avoue, écrivit un membre du *Dominions Office*, être perplexe devant la manière dont. . . tout le programme relatif à l'établissement d'écoles de pilotage au Canada a de temps en temps progressé et reculé de façon radicale. Je crois que ce serait une juste critique générale à formuler au début si je disais que ces changements radicaux semblent procéder de la politique interne du Royaume-Uni plutôt que de tout fait nouveau (si importants que de tels faits aient été de temps à autre) qui soit survenu au Canada".[76] Vue sous cet angle, l'affirmation que l'on relève dans l'histoire officielle de la Grande-Bretagne, à savoir que le retard avec lequel un accord fut conclu "n'était aucunement imputable à l'*Air Ministry* ou, en fait, à qui que ce soit d'autre en Grande-Bretagne" mais qu'il "était le résultat de la situation politique au Canada",[77] semble injuste et inexacte. La conjugaison de l'intransigeance des Britanniques au sujet de la source de pilotes et des préoccupations politiques de King fit perdre aux deux pays toute chance qu'ils auraient pu avoir de mettre à exécution un accord en temps de paix qui aurait permis aux aviateurs britanniques comme aux aviateurs canadiens de s'entraîner au Canada pour la RAF.

Mackenzie King jugea encore inacceptable la proposition de novembre, de même qu'une version que les Britanniques présentèrent le 9 décembre.[78] Lorsque le cabinet discuta de l'offre britannique le 15 décembre, l'opposition de

King fut évidente: "J'ai discuté la plupart du temps de la nouvelle proposition de l'*Air Ministry*... Celle-ci ne concernait pas l'établissement d'une école britannique au Canada, ni l'instruction de pilotes britanniques au Canada, mais le recrutement et l'instruction de Canadiens pour cinq ans au service de l'Empire. Cela provoquerait certainement une discussion sur le fait que le Canada contribue à des forces outre-mer à des fins de guerre, ce qui est contraire au principe fondamental de l'autonomie du Canada et du droit de prendre lui-même ses décisions au sujet de la paix et de la guerre." Comme solution de rechange, le premier ministre préconisa un accroissement de l'ARC, "en réservant, bien sûr, le droit aux Anglais de venir ici et de s'entraîner, mais en faisant ressortir que c'était un effectif d'hommes entraînés qui était essentiel et que nous collaborerions avec la Grande-Bretagne et les États-Unis en aidant à montrer la puissance des nations auxquelles les agresseurs feraient face."[79]

Les notes que King inscrivit ce soir-là dans son journal traduisirent le désenchantement qu'il éprouvait face à tout le projet. "Je dois avouer", écrivit-il, "que j'ai été profondément déçu de la manière dont le gouvernement britannique a, de temps à autre, modifié sa position, en visant tout le temps un but évident. Tout d'abord, quelques hommes ont reçu l'autorisation de se rendre en Angleterre, apparemment pour aider aux services de coordination. Cela s'est transformé en base d'extension du nombre de personnes autorisées aux fins d'enrôlement, et la prise d'arrangements pour examiner les hommes avant leur départ a été considérée comme du recrutement déjà commencé..." Le jour suivant, le premier ministre nota dans son journal: "Tous ont été d'accord qu'il nous était impossible de nous engager à recruter des pilotes de l'air pour la Grande-Bretagne, mais que nous fournirions des installations pour en former au Canada, en supportant nous-mêmes toutes les dépenses."[80]

King rejeta officiellement la proposition britannique le dernier jour de 1938. Ce faisant, il réitéra son offre de faire entraîner des pilotes du Royaume-Uni dans des établissements canadiens. Le 10 janvier 1939, le nouveau haut-commissaire de la Grande-Bretagne, sir Gerald Campbell, écrivit à King pour exprimer "le regret (de son gouvernement) que le gouvernement canadien juge inacceptables les propositions... Il répondit aussi à l'offre renouvelée en donnant l'assurance que les autorités du Royaume-Uni seraient "heureuses de s'en prévaloir".[81]

Au sein de l'*Air Ministry*, on trouvait maintenant ridicule l'idée d'envoyer s'instruire des pilotes canadiens en Grande-Bretagne et des pilotes britanniques au Canada. Toutefois, la gravité de la situation internationale empêcha la controverse de se poursuivre. Bien que mécontent du coût "excessivement élevé" de l'entraînement canadien, sensiblement plus élevé par élève que l'entraînement dispensé en Grande-Bretagne, l'*Air Ministry* céda aux pressions du *Dominions Office* et conclut un accord. À la fin du mois d'avril, le ministre de la Défense nationale fut en mesure d'annoncer qu'un certain nombre de pilotes britanniques, une cinquantaine au maximum, quelle que soit l'année, suivraient des stages d'entraînement intermédiaire et avancé sous les auspices de son ministère. Les accords anglo-canadiens existants en matière d'entraînement aérien demeuraient en vigueur. Le gouvernement canadien achèterait les premiers avions nécessaires au programme d'entraînement; le prix des appareils de remplacement serait imputé aux Britanniques, montant qu'ils paieraient par

élève. L'ARC utiliserait dans toute la mesure du possible des types d'appareils britanniques, quoique aucun engagement précis ne fût pris à cet égard.[82]

Le premier contingent de pilotes était censé débarquer au Canada à la mi-septembre 1939. Ils n'arrivèrent jamais. Les premiers jours de septembre éclata la guerre européenne que King redoutait tant.

Dans les quelques jours qui précédèrent le début de la guerre, les Britanniques entrèrent en rapport avec le colonel d'aviation A.E. Godfrey, de l'ARC, qui se trouvait à Londres (en l'absence de Heakes), et soulevèrent la question d'une augmentation de la capacité d'entraînement au Canada. Notant ce qui s'était fait pendant la Première Guerre mondiale, l'*Air Ministry* indiqua que le Canada pouvait commencer par quatre écoles, chacune prenant graduellement de l'ampleur, jusqu'à former 468 élèves par année. Godfrey, parlant en confidence, pensa que le Canada "ne demanderait pas mieux que de concentrer son attention sur l'entraînement plutôt que de former des unités opérationnelles supplémentaires".[83]

Les Britanniques firent des démarches officielles dans ce sens le 6 septembre 1939, soit au milieu de la semaine qui sépara les déclarations de guerre des Britanniques et des Canadiens à l'Allemagne. Le premier ministre Neville Chamberlain télégraphia à Mackenzie King pour le remercier de son offre d'une "action dans la région de l'Atlantique ouest, notamment à Terre-Neuve et aux Antilles", mais proposa d'autres "mesures immédiates": "la fourniture de navires de guerre, d'installations et de services navals et de personnel d'aviation serait des plus utiles, et, surtout à l'heure actuelle, la fourniture de tous les pilotes et équipages aériens disponibles constitue un besoin indispensable". En raison du niveau élevé de pertes que l'on s'attendait à subir dans les opérations aériennes intensives, le rôle le plus utile que pouvait jouer le Canada était d'axer ses efforts sur l'entraînement individuel et l'expédition de pilotes, d'observateurs, et surtout de mitrailleurs aériens et de radionavigants, plutôt que de mettre l'accent sur la formation et l'instruction d'unités aériennes complètes qui seraient envoyées en Europe avec un corps expéditionnaire terrestre. Ce n'est que le jour où il y aurait "suffisamment d'officiers et d'hommes disponibles en Angleterre et en France" que le but à viser devrait devenir la formation d'un "contingent" de l'ARC. Si l'on acceptait ce raisonnement, il faudrait prendre sur-le-champ des mesures pour augmenter à 2 000 le nombre de pilotes formés annuellement, pour enrôler des mécaniciens qualifiés, en vue de répondre aux besoins des Canadiens et de la RAF, pour entraîner autant d'observateurs et de mitrailleurs aériens que possible, et, peut-être, plus tard et "si possible", pour transférer au Canada au moins quatre écoles de pilotage de la RAF.[84]

En réponse, King l'assura qu'on augmenterait immédiatement et rapidement l'entraînement et offrit d'envoyer un certain nombre de personnes partiellement entraînées à la RAF. À cette réponse, qui fut donnée le 12 septembre, s'ajoutaient le souhait exprimé que "des unités de l'Aviation royale du Canada" soient constituées outre-mer quand il y aurait un nombre suffisant de Canadiens entraînés, et l'avis qu'il fallait disposer de personnel à re-transférer à l'ARC "s'il advenait que le gouvernement canadien décide plus tard d'organiser des unités aériennes distinctes pour servir outre-mer".[85]

A cette date, Godfrey et Heakes s'étaient réunis avec Portal, le responsable

britannique du personnel aérien, ainsi que d'autres hauts fonctionnaires, et avaient été informés que la RAF prévoyait en fait d'avoir besoin du triple ou du quadruple du nombre de membres d'équipages aériens entraînés qui sortaient à ce moment des écoles. Le Royaume-Uni ne pouvait accueillir une organisation d'entraînement de cette dimension, et l'on demanderait aux *dominions* d'apporter une aide importante. Portal insista sur l'importance de concentrer les ressources sur l'entraînement, bien qu'il n'y eût "absolument aucune raison" pour laquelle il ne faudrait pas envoyer à la longue des unités canadiennes en Angleterre. L'*Air Ministry* concéda que l'ARC dirigerait l'organisation des écoles proposées. Les avions proviendraient principalement du Canada et des États-Unis, bien que la RAF fût disposée à fournir une partie de l'équipement. Il fut souligné qu'il était souhaitable d'envoyer une mission énergique "dans le but de convaincre les Canadiens de la nécessité d'établir un organisme de l'ampleur proposée."[86]

Cette information incita Croil à réexaminer ses recommandations antérieures. Averti que les demandes de pilotes britanniques atteindraient bientôt le chiffre de 8 000 par année, et fort des conseils des Britanniques selon lesquels le rôle le plus utile que le Canada pourrait jouer serait de fournir des équipages aériens entraînés, il raisonna que l'ARC ne pouvait atteindre ces objectifs que si l'on absorbait tout le personnel disponible dans l'organisation d'entraînement plutôt que de l'envoyer outre-mer. En conséquence, au milieu du mois, Croil recommanda de fixer initialement les objectifs d'entraînement à 1 000 diplômés par mois, et qu'il soit envisagé d'augmenter plus tard ce nombre.[87]

A Londres, entretemps, on s'occupait de formuler un programme d'une "envergure impressionnante" qui éclipserait les chiffres arrêtés par Croil. Le 13 septembre, Vincent Massey, le haut-commissaire du Canada, Stanley Bruce, son homologue de l'Australie, Godfrey, et deux officiers australiens discutèrent de "la disparité des forces et autres sombres aspects" de la situation difficile dans laquelle était plongée la Grande-Bretagne. Plus tard ce jour-là, le groupe fit part de son inquiétude au Secrétaire aux *dominions*, Anthony Eden, ainsi qu'à d'autres membres du cabinet et hauts fonctionnaires de la Grande-Bretagne. Dans ses mémoires, Vincent Massey affirme avoir décidé après la réunion "que le Canada pourrait être en mesure de contribuer de façon décisive à l'effort de guerre commun en entraînant des aviateurs du Commonwealth"; il avait aussi consulté Bruce, "qui, avec enthousiasme, se dit du même avis". Les souvenirs de Bruce furent tout différents; il soutint que l'idée était tout à fait sienne. Ce sont les archives contemporaines du *Dominions Office* qui sont probablement les plus près de la vérité. Elles indiquent que Massey et Bruce présentèrent la proposition au cours d'une réunion que les hauts-commissaires firent le 16 septembre, et suggérèrent que l'on envisage de mettre sur pied un programme par lequel on ferait suivre à des aviateurs du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande un entraînement au Canada, en se servant d'"avions qui seraient spécialement construits au Canada ou aux États-Unis".[88] Un élément apparemment nouveau s'ajoutait maintenant aux propositions faites par l'*Air Ministry* au sujet de l'entraînement: la création au Canada d'une organisation de grande envergure du Commonwealth par laquelle passeraient des stagiaires des divers *dominions* en vue de servir outre-mer.

Massey fut continuellement consulté pendant que le programme prenait forme. Il aida à présenter ce dernier à Whitehall et à le faire accepter aux autorités notoirement circonspectes à Ottawa. On montra aux hauts-commissaires le télégramme qui exposait le programme aux *dominions*. Massey le révisa et ajouta un passage personnel (prétendument écrit par Chamberlain), conçu pour intéresser son premier ministre.[89] On pourrait soulever des questions légitimes sur la justesse du rôle que joua Massey en souscrivant "sans dire à son gouvernement ce qu'il faisait, (à) un programme qui allait vraisemblablement avoir un effet marqué sur la structure et l'équilibre de l'effort de guerre du Canada".[90] Massey, toutefois, souligna fièrement dans son journal le "travail important" que Bruce et lui-même avait accompli. Que dirait King, nota le haut-commissaire du Canada, "s'il savait que j'ai aidé à rédiger ce qu'il reçoit!"[91]

Mackenzie King constata rapidement qu'on lui avait apporté sur un plateau un important cadeau politique: "une forme d'effort militaire qui, vraisemblablement, n'entraînerait pas de pertes énormes, qui inciterait de façon positive le Canada français à admirer la manière dont le gouvernement gère de façon avisée les affaires du pays".[92] King se plaignait en privé que la proposition illustrait "à quel point les Britanniques... étaient si peu préparés pour ce qui est de l'établissement de leurs plans, que jusqu'à présent ils ont été incapables de nous dire de façon précise quel est réellement le meilleur des plans, et un plan qui nous aurait évité au début d'avoir à nous préoccuper de quelque façon de la formation d'un corps expéditionnaire."[93] Aux Britanniques, il donna immédiatement son approbation de principe, ajoutant que son gouvernement était "entièrement" d'accord que la collaboration du Canada dans ce domaine serait particulièrement opportune et qu'il s'agissait probablement de la mesure la plus efficace que le Canada pourrait prendre sur le plan militaire". Le Premier ministre ajouta, toutefois, que le Canada n'avait pas assez d'avions et d'instructeurs pour répondre aux besoins d'un programme d'entraînement aérien élargi, et nota aussi qu'il restait à négocier la question du partage des frais. King assura les Britanniques que le Canada serait heureux de tenir une conférence pour conclure les arrangements.[94]

Au cours des deux semaines précédentes, le gouvernement avait déjà offert à la Grande-Bretagne de lui apporter une aide économique ainsi que de recruter la 1ere Division canadienne; le Cabinet n'était pas certain si le programme d'entraînement aérien était censé remplacer ces engagements antérieurs ou s'y ajouter. Comme le fit remarquer le ministre des Finances, le colonel J.L. Ralston, "l'accent beaucoup plus important que l'on met sur l'aviation, comme en témoigne le télégramme de M. Chamberlain, et le rôle que le Canada pourrait être appelé à jouer dans ce domaine, pourraient se solder par l'apport d'importantes modifications à d'autres éléments du programme de guerre canadien".[95] O.D. Skelton avertit le premier ministre du "facteur argent". Quel serait le coût total des activités d'entraînement? Le coût de la fourniture d'aérodromes et d'équipement terrestre? Le coût des avions d'entraînement? Le coût de l'entretien et de l'instruction? etc... si la Grande-Bretagne a besoin de crédits canadiens pour acheter du blé, elle demandera des crédits pour les dépenses qu'elle fera ici dans le domaine de l'aviation...". Qui plus est, les

répercussions à long terme du programme étaient préoccupantes: "il ne s'agit pas simplement d'un programme d'entraînement aérien. Il s'agit d'un programme d'établissement d'une force aérienne expéditionnaire dont l'envergure est colossale. Il serait difficile d'instruire des dizaines de milliers de Canadiens comme pilotes et mitrailleurs, etc., et de nous limiter ensuite à envoyer outre-mer une douzaine d'escadrons. L'Australie envoie six escadrons dans trois mois. Nous aurions à tenter d'entretenir en France une aviation canadienne dont la taille serait immense. Quel en serait le coût?"[96]

Lorsque les Britanniques demandèrent au gouvernement canadien de donner son accord à une ébauche de déclaration publique concernant le programme d'entraînement aérien, il y eut des signes évidents que les deux pays étaient susceptibles d'aborder sous des optiques bien différentes la conférence de planification qui allait bientôt se tenir. Dans un câble qu'il adressa à Chamberlain, King déclara que le Conseil d'urgence faisait trois réserves.[97] Tout d'abord, la note des Britanniques sous-entendait que l'idée du programme d'entraînement aérien émanait du Canada et des autres *dominions*. King insista pour que l'annonce indique clairement que le programme était une initiative de la Grande-Bretagne et non pas du Canada. Deuxièmement, la déclaration "devrait aussi souligner le fait que cette activité constitue . . . la forme de collaboration militaire la plus essentielle et la plus efficace qui s'offre au Canada". Troisièmement, le texte donnait à penser que le programme était, à peu de choses près, définitivement fixé. Le gouvernement canadien voulait que l'on sache qu'aucun détail n'avait été réglé; tout, surtout l'envergure et le financement du programme, était discutable.[98] Les Britanniques pour leur part se méfiaient des motifs de King et soupçonnaient qu'il tentait de les amener à accepter que le programme d'entraînement aérien était la principale contribution du Canada à la guerre, même s'il y avait "au Canada un sentiment marqué en faveur de la formation d'un corps expéditionnaire". Winston Churchill, le Premier lord de l'Amirauté, déclara aux membres du cabinet qu'il s'élevait fortement "contre le fait que nous devrions nous prêter à une déclaration qui pourrait inciter les Canadiens à croire que nous nous contenterions de guère plus qu'une contribution de forces aériennes".[99] Pour le gouvernement canadien, la déclaration proposée par les Britanniques, selon laquelle la participation du Canada au programme d'entraînement aérien serait "une contribution de grande envergure, conforme à celle qu'apporte ce pays à tous les stades de l'effort de guerre", était inacceptable. Les mots employés par Ottawa, à savoir que le programme constituerait "l'effort le plus essentiel et le plus décisif que le Canada pouvait déployer sur le plan de la collaboration militaire" était, aux yeux des Britanniques, tout aussi inacceptable.[100] Bien qu'il fût disposé à tenir compte des autres préoccupations du Canada, le cabinet britannique était prêt à retrancher "tout le passage pertinent" de la déclaration plutôt que de concéder le second point à King.[101] Après des négociations précipitées, les termes définitifs, c'est-à-dire que "cet effort de collaboration peut . . . se révéler des plus essentiels et décisifs", furent suffisamment vagues pour éviter de compromettre la position de l'un ou l'autre gouvernement.[102]

Bien que la question des priorités revêtit une dimension politique évidente,

elle était indissociable de celle des finances. Le gouvernement canadien avait peu idée de ce qu'il en coûterait pour mobiliser des forces en vue de la guerre. Il y avait de strictes limites à ce que l'on jugeait réalisable ou possible; l'époque du financement de déficits était encore à venir. Dans la semaine précédant l'arrivée du câble de Chamberlain, le gouverneur de la Banque du Canada, Graham Towers, avait informé le Cabinet qu'il y avait des limites précises aux moyens financiers dont disposait le Canada et que l'on ne pouvait allouer aux dépenses de guerre que la somme de 500 millions de dollars. Toute somme supérieure exposerait le Canada à la faillite et à l'arrêt complet de l'effort de guerre.[103]

En outre, dans de nombreux domaines-clefs, les intérêts nationaux de la Grande-Bretagne et du Canada divergeaient. Par exemple, en même temps que les Britanniques commençaient à restreindre les importations canadiennes et à négocier de façon serrée pour obtenir du blé à prix plus avantageux, limitant de ce fait la capacité du Canada de supporter le coût de son propre effort de guerre, ils demandaient aussi des crédits financiers pour ménager leurs réserves de dollars dans le but de pouvoir acheter de l'équipement militaire aux États-Unis. Même si cette façon de faire était logique du point de vue des Britanniques, elle tenait peu compte des besoins du Canada. Comme le déclara Anthony Eden à ses collègues du cabinet: "Les Canadiens considéreront évidemment que nous avons tort de faire pression sur eux pour qu'ils pourvoient à des achats au Canada qui sont essentiels à *nos* intérêts, et même qu'ils financent de tels achats, alors que nous prenons des mesures unilatérales qui pourraient porter atteinte à *leurs* intérêts essentiels."[104]

Les problèmes économiques irrésolus furent discutés sur un certain nombre de fronts. Les Britanniques envoyèrent une mission au Canada et aux États-Unis pour acheter du matériel de guerre, et le Canada dépêcha à Londres un représentant supérieur du Cabinet, T.A. Crerar, auquel se joindrait Graham Towers. Mais les discussions séparées seraient inévitablement très longues, et il allait se révéler difficile de transformer leurs questions financières communes en des politiques générales mutuellement acceptables, ou de les coordonner avec les entretiens qui étaient sur le point de s'engager au sujet de l'entraînement aérien.

Le gouvernement britannique nomma Lord Riverdale, un industriel en vue qui possédait "une vaste expérience des négociations commerciales au Canada",[105] à la tête de la mission du Royaume-Uni qui discuterait de l'entraînement aérien; le groupe quitta le port de Liverpool le 7 octobre. Riverdale était accompagné du vice-maréchal de l'Air sir Christopher Courtney, et de F.T. Hearle, l'administrateur délégué de la société *De Havilland Aircraft*, ainsi que d'un certain nombre d'autres fonctionnaires et conseillers. Le capitaine Harold Balfour, le sous-secrétaire d'État parlementaire à l'Air, se joignit plus tard à la mission, tout comme le maréchal en chef de l'Air sir Robert Brooke-Popham. Sir Gerald Campbell, le haut-commissaire de Grande-Bretagne à Ottawa, prêta son concours pendant toute la durée des négociations.

Pendant le voyage, l'équipe de Riverdale travailla les détails de sa proposition. L'étendue de celle-ci était immense: 20 000 pilotes et 30 000 autres membres d'équipage aérien par année. Comme la Grande-Bretagne pouvait

entraîner moins de la moitié de ces hommes, le reste allait devoir venir des *dominions*. Le Canada fournirait 48 p.c. de ces stagiaires, l'Australie 40 p.c. et la Nouvelle-Zélande 12 p.c. Chaque *dominion* établirait ses propres écoles élémentaires de pilotage: les diplômés se rendraient ensuite à des écoles situées au Canada pour y recevoir une instruction avancée et spécialisée. Selon cette projection, le Canada aurait à constituer soixante-douze écoles de tous types, ainsi qu'une vaste gamme d'unités d'appui et d'entretien; des dépôts de réparation et de recrues; des installations d'entreposage d'avions; et des écoles d'entraînement technique, de génie aéronautique, d'équipement, de comptabilité et d'administration.[106]

Le commodore de l'Air Stedman a noté dans son journal que l'envergure de la proposition britannique était le point-clef de l'ARC dans les négociations; la proposition "dépassait tellement tout ce que l'on avait imaginé que tous ceux qui n'en avaient pas entendu parler auparavant étaient frappés par son ampleur".[107] L'état-major de l'ARC, guidé par les conseillers techniques de Riverdale, eut "beaucoup de difficultés"[108] à établir des estimations précises au sujet des ressources qu'exigeait le programme sur le plan des installations, de l'équipement et de l'instruction; cela coûterait, selon les calculs, la somme de 900 millions de dollars sur une période de trois ans. Riverdale se servit ensuite de ce chiffre comme base pour déterminer le partage des frais. Plus tôt, l'*Air Ministry* l'avait informé qu'il dépenserait en Grande-Bretagne la somme de 140 millions de dollars pour l'achat d'avions et d'équipement permettant de subvenir aux besoins immédiats du programme, ainsi qu'une somme additionnelle de 81 millions de dollars pour trois ans de pièces de rechange et d'appareils de remplacement. Riverdale supposa simplement que cette somme de 221 millions de dollars était la contribution de la Grande-Bretagne; il attribua au Canada la moitié de la différence (environ 340 millions de dollars), et partagea le reste entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.[109]

Dans les jours qui précédèrent le début des négociations officielles, la mission de Riverdale se limita à examiner avec des fonctionnaires de niveau subalterne et l'état-major de l'ARC des façons de mettre à exécution le programme. Le premier ministre insista pour que ses ministres ne rencontrent pas les membres de la mission avant que celle-ci ne présente officiellement sa proposition au Cabinet, faisant ainsi ressortir que c'étaient les Britanniques qui prenaient l'initiative.[110] Malheureusement, cela empêcha Riverdale de faire des sondages "préliminaires" qui lui auraient permis de juger "s'il y avait des chances" que les Canadiens acceptent son programme.[111] Il s'entretient cependant avec sir Gerald Campbell, qui s'inquiéta aussitôt des demandes qui étaient sur le point d'être faites au Canada. Ainsi que le haut-commissaire en fit part au *Dominions Office*, les coûts stupéfiants de la proposition "s'élèveront au double environ des fonds à réunir par voie fiscale qui sont prévus dans le budget de guerre du Canada pour la première année de la guerre."[112] Fait tout aussi alarmant, avertit Campbell, le gouvernement canadien se tourmentait de plus en plus de l'incapacité dans laquelle se trouvait Londres de régler les irritants financiers et économiques croissants qui menaçaient de porter atteinte aux relations entre l'Angleterre et le Canada.

La doléance la plus importante du Canada avait trait au blé. Les Britanniques, on le comprend, désiraient garder le prix du blé peu élevé, mais les Canadiens pour leur part voulaient que les taux par boisseau soient considérablement haussés afin de financer les dépenses de guerre, y compris celles qu'occasionnerait l'entraînement aérien. De l'avis des Canadiens, déclara Campbell, l'entraînement aérien et le blé étaient indissociables, "intimement liées par leur rapport mutuel avec la question de la sorte d'effort économique et financier que le Canada peut réellement déployer".[113] De façon importante, lorsque Campbell avait abordé pour la première fois la question de l'entraînement aérien avec Mackenzie King, "ce fut le premier aspect que souleva le premier ministre à propos du côté financier du programme d'entraînement de pilotes". Le blé agissait comme "un irritant toxique" et des négociations serrées donnèrent aux Canadiens l'impression que "nous, de notre côté, faisons du resquillage".[114] La situation fut aggravée par l'attitude condescendante de certains fonctionnaires britanniques qui "croient que le Canada se pliera à toute demande qui lui est faite et à tout traitement qui lui est accordé en retour, sans courir un risque quelconque de voir disparaître sa bonne volonté".[115] En Grande-Bretagne, les membres du Cabinet de guerre et les fonctionnaires du ministère des Finances reconnaissaient le problème, mais se heurtaient à leurs propres difficultés financières.[116] Toute dépense au Canada devait être faite à même le trésor limité de la Grande-Bretagne, dont une grande part était destinée à l'achat de matériel de guerre aux États-Unis. Il était donc dans l'intérêt du cabinet britannique de persuader le Canada de supporter le gros de la facture du programme d'entraînement aérien. "On pouvait se fier à Lord Riverdale, qui connaissait bien le Canada et les Canadiens, pour présenter l'affaire de la manière la plus satisfaisante." On donna à ce dernier le feu vert.[117]

Riverdale n'avait donc aucune instruction précise quant à la meilleure façon de procéder. On ne lui donna qu'"une idée des principes", et, apparemment, même ceux-ci n'étaient pas énoncés en termes explicites.[118] Les Britanniques semblent avoir supposé que le programme idéal était celui dans le cadre duquel on instruirait des élèves du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande au sein d'une organisation qui serait dirigée par la RAF et dont les frais seraient essentiellement supportés par les *dominions*. Les diplômés serviraient ensuite dans des escadrons de la RAF, et porteraient peut-être à l'épaule un insigne indiquant leur nationalité. À son arrivée à Ottawa, Riverdale conclut rapidement que "l'Aviation royale du Canada ne peut réellement organiser et diriger un programme d'entraînement de cette envergure".[119] En conséquence, même s'il était nécessaire "de conserver la façade canadienne. . . il faudrait probablement que ce soit du personnel de la *Royal Air Force* provenant du Royaume-Uni qui dirige dans une grande mesure le programme".[120] L'affaire s'amorçait mal.

Même si bien des choses dépendaient du succès avec lequel Riverdale concilierait des intérêts contradictoires, celui-ci n'avait pas un sens aigu des attitudes des Canadiens. Pour commencer, il donna l'impression que tout avait déjà été réglé, sauf des détails mineurs. Il aggrava son erreur en parlant du programme avec des journalistes lorsqu'il arriva au Canada, geste que le gouvernement canadien jugea "indiscret".[121] Ensuite, lorsqu'il rencontra pour la

première fois Mackenzie King, Riverdale fit allusion à la proposition en disant "votre programme". Extérieurement, King fit preuve de tact, faisant simplement remarquer que le programme était celui de la Grande-Bretagne, et non le sien. En privé, il critiqua ces manières de façon cinglante, s'élevant contre "la sorte d'attitude adoptée par Riverdale, celle de nous forcer à agir sans nous laisser le temps de réfléchir, de tout tenir pour acquis. . . Il est surprenant de voir comment ces gens de la mère patrie semblent croire qu'ils n'ont qu'à nous dire quoi faire. Ce n'est pas étonnant qu'ici ils nous horripilent."[122]

Lorsque Riverdale et Balfour se réunirent avec les membres du cabinet canadien juste avant midi, le 31 octobre, pour présenter la proposition britannique concernant l'entraînement aérien, il fut tout de suite évident que les deux côtés avaient des vues si différentes sur le programme qu'il y aurait inévitablement des malentendus. Faisant ressortir le lourd fardeau qu'assumait déjà la Grande-Bretagne sur le plan du réarmement, les deux négociateurs britanniques proposèrent que le Canada finance environ 40 p.c. du programme et trouve également la majorité des stagiaires. Pour sa part, le Royaume-Uni serait heureux de fournir "sans frais . . . une contribution en nature", sous forme d'avions, de moteurs et des pièces de rechange, évaluée à 140 millions de dollars. Le compte rendu canadien de la réunion indique que Riverdale qualifia cet équipement de "contribution gratuite" de la Grande-Bretagne.[123]

Autant King était irrité par l'attitude "désinvolte" de Riverdale, autant ses collègues et lui-même étaient étonnés de l'ampleur et de la répartition proposée des coûts. King s'attendait à négocier d'égal à égal; au lieu de cela, la mission britannique semblait vouloir "nous dire seulement ce que nous serions censés faire". Il s'agissait "en réalité [d'] un programme de recrutement pour l'Aviation britannique plutôt qu'un quelconque effort véritable de collaboration".[124] Ralston déclara carrément aux Britanniques que le niveau de 40 p.c., soit 347 millions de dollars, était au-dessus des moyens du Canada et rappela aux membres de la Mission que le programme devait être étudié dans le cadre des autres obligations financières du Canada. Le Canada veillerait – devait veiller – à ses propres intérêts.[125]

Les discussions, qui se poursuivirent au niveau pratique, s'étendirent quand les délégations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande arrivèrent au pays au début du mois de novembre. Riverdale découvrit bientôt qu'elles aussi trouvaient que sa proposition initiale présentait des lacunes. Les deux délégations jugèrent qu'il serait plus efficace et économique pour leurs pays d'augmenter l'entraînement que ceux-ci dispensaient chez eux et elles s'opposèrent au nombre de recrues que leurs pays étaient censés lever. Pendant que les Australiens en référaient à leur gouvernement, les Néo-Zélandais déclarèrent à Riverdale qu'ils ne pouvaient mobiliser plus de 3 350 hommes par année pour toutes les catégories de personnel navigant, soit un nombre tout juste supérieur à la moitié de celui qu'envisageaient les Britanniques.[126] Les Néo-Zélandais et les Australiens s'étaient vexés d'être, comme ils le considéraient, relégués au second plan: faisant antichambre jusqu'à ce que les Britanniques et les Canadiens aient terminé leurs discussions. Leur propre dollar étant en proie à une crise, ils s'opposèrent également à la formule de partage des frais proposée

par le Canada en invoquant comme motif que ce dernier bénéficiait d'avantages économiques injustes du fait que la majeure partie du programme d'entraînement se déroulerait sur son territoire. Les deux délégations proposèrent donc que les *dominions* fournissent des recrues adéquates sur une échelle proportionnelle à leurs populations: les pourcentages seraient, selon leurs calculs, de 57 p.c. pour le Canada, de 35 p.c. pour l'Australie et de 8 p.c. pour la Nouvelle-Zélande. Pour l'Australie, cela signifiait 26 000 pilotes et membres d'équipages aériens sur une période de trois années, les sept neuvièmes desquels seraient entraînés dans leur pays. Les Australiens n'étaient pas prêts à négocier; si l'on jugeait que leurs chiffres étaient inacceptables ils effectueraient alors tout leur entraînement aérien chez eux.[127]

L'état-major de l'ARC révisa ses chiffres pour une troisième fois. En tenant compte du manque de stagiaires et de fonds australiens, le Canada aurait à fournir moins d'installations d'instruction mais plus de stagiaires. Le chiffre total révisé s'éleva à 607 millions de dollars, dont 68 millions de dollars pour des activités d'entraînement préparatoire et de pilotage élémentaire qui se dérouleraient au Canada et auxquelles l'Australie et la Nouvelle-Zélande ne contribueraient pas. Les avions et l'équipement donnés par le Royaume-Uni se chiffraient à 185 millions de dollars (une partie de sa contribution originale étant maintenant orientée vers l'Australie), dont 1,9 millions de dollars étaient destinés aux activités de pilotage élémentaire au Canada. La différence, soit 356 millions de dollars, devait être divisée entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en fonction du nombre d'élèves que chaque pays était censé fournir: 80,64, 11,28 et 8,08 p.c. respectivement.[128]

Les négociations progressèrent au cours des deux dernières semaines de novembre. Le ministre canadien de la Défense nationale, Norman Rogers, et Balfour aboutirent à un accord sur la structure et l'administration de l'organisation d'entraînement aérien, et Ralston informa le Conseil d'urgence le 27 novembre qu'il était prêt à accepter les conditions financières du programme. La part attribuée au Canada était supérieure à ce qui avait été proposé au départ, mais le cabinet ne se plaignit pas. À ce moment, il avait décidé d'imposer un plafond de 237 millions de dollars à toute l'aide militaire, financière et autre que le Canada prêterait à la Grande-Bretagne pendant la première année de la guerre et avait l'intention de soustraire de ce montant les dépenses encourues la première année au titre de l'entraînement aérien. Ces dernières étaient évaluées à 46 millions de dollars mais le montant importait peu; il appartenait aux Britanniques de décider comment ils voulaient que l'argent fût dépensé.[129]

Le départ prévu des Australiens et des Néo-Zélandais à la fin du mois de novembre conféra un caractère d'urgence aux négociations, et toutes les parties jugèrent qu'il serait bon de faire une déclaration publique conjointe pendant que tous les négociateurs étaient encore à Ottawa. Les Britanniques proposèrent de parapher un projet d'accord, pendant que les Canadiens et eux-mêmes s'échangeaient des lettres, réservant tout point contesté en vue de discussions complémentaires. Mackenzie King fut peu impressionné lorsque sir Gerald Campbell lui apporta ce message, un samedi matin, à sa résidence d'été de Kingsmere. Le premier ministre fit remarquer que l'adhésion du Canada au

programme d'entraînement aérien n'avait jamais fait l'ombre d'un doute: son gouvernement "avait accepté le principe d'un accord relatif à un programme d'entraînement avant le départ des missions pour le Canada; que tout l'objet de leur visite était de mettre au point les conditions". Celles-ci exigeaient essentiellement que l'on règle de façon complète toutes les questions économiques en suspens, et que l'on déclare franchement que parmi les contributions que faisait le Canada pour l'effort de guerre, le gouvernement britannique donnait à l'entraînement aérien la priorité absolue.[130]

Les motifs du cabinet étaient assez valables. Il était nécessaire de connaître les priorités de la Grande-Bretagne afin de répartir de façon rationnelle les ressources limitées dont disposait le Canada. Il y avait aussi une dimension politique que le cabinet désirait contenir en évitant avec soin "toute allusion que le gouvernement avait arraché l'accord au Royaume-Uni. . ."[131] Autrement, ceux qui attaquaient les politiques de guerre du gouvernement qu'ils considéraient comme hésitantes et peu enthousiastes, seraient en mesure d'accuser les libéraux de tenter simplement de substituer le programme d'entraînement aérien à d'autres formes d'assistance, notamment un corps expéditionnaire.

En Grande-Bretagne, le chancelier de l'Échiquier continua de maugréer contre le problème des crédits financiers britanniques, et surtout contre "la tentative faite par King pour lier toute la question de la contribution du Canada à celle de la fixation d'un prix satisfaisant pour le blé canadien", qui "signifierait une hausse marquée du coût de la vie dans ce pays."[132] Le Cabinet de guerre britannique se méfiait des contrecoups politiques que pouvait provoquer l'insistance "pénible" que King mettait à vouloir que la question des priorités fût clarifiée, et le ministre de l'Air, Kingsley Wood, laissa entendre que la Grande-Bretagne devrait accéder aux souhaits du Canada parce que le cabinet avait déjà convenu qu'il fallait donner une grande priorité à la question de l'entraînement aérien. Anthony Eden, le secrétaire d'État aux *dominions*, jugea nécessaire de faire une nette distinction entre deux aspects des demandes du Canada: le fait que le Canada fixe ses propres priorités de guerre, ce qui était entièrement son affaire, et les efforts déployés par King "pour nous inciter à appuyer" toute priorité, quelle qu'elle soit, que son gouvernement fixait. Eden recommanda que "nous devions probablement adopter une attitude ferme. Il s'agit d'une question purement interne, que M. Mackenzie King doit régler de son propre chef sans mettre en cause le gouvernement du Royaume-Uni".[133] Après s'être entretenu avec O.D. Skelton quelques jours plus tard, Campbell rapporta qu'il avait acquis la "nette impression que le gouvernement canadien a l'intention de profiter du fait que l'on ait reconnu que le gouvernement du Royaume-Uni convient que le programme d'entraînement impérial est le principal effort de guerre du Canada pour s'abstenir, dans l'avenir rapproché en tout cas, d'envoyer une seconde division outre-mer".[134] Les Britanniques se prononcèrent en faveur de la prudence: "L'opinion générale du cabinet de guerre était que la bonne manière de traiter cette affaire était de faire référence à la demande faite par M. Mackenzie King pour que l'assurance lui soit donnée qu'il appartenait principalement au gouvernement canadien de décider l'effort qu'il préférait fournir, et que nous accepterions sa décision dans cet esprit; de dire que

nous étions disposés à donner cette assurance, car c'était au Canada qu'il incombait de déterminer quelle priorité accorder à son effort, et que nous ne devrions pas penser à nous mêler de l'opinion du Canada".[135]

Le câblogramme renfermant ces idées, que Chamberlain envoya à King, était convenablement vague. Chamberlain proposa que l'on mette de côté la question du prix du blé et autres questions économiques étendues. "Nous espérons mener ces questions à une conclusion mutuellement satisfaisante dès que possible après que M. Graham Towers aura rejoint ici M. Crerar". Quant à la priorité à accorder au programme d'entraînement aérien, le premier ministre britannique assura à King que la participation du Canada, de la grande envergure proposée, revêtait une importance primordiale, mais il refusa de le dire publiquement. La Grande-Bretagne, souligna-t-il, était peu disposée à se mêler des affaires internes du *dominion*. De plus, une telle déclaration créerait des difficultés avec les Français, qui insistaient pour que l'on augmente les forces terrestres de la Grande-Bretagne et du Commonwealth en vue d'étayer la position de la France dans le nord-ouest de l'Europe.[136]

King accepta manifestement l'assurance donnée par Chamberlain au sujet des questions économiques plus étendues. Le premier ministre du Canada ne souleva pas la question durant une réunion que tint le Conseil d'urgence le 27 novembre pour étudier la demande des Britanniques qu'un projet d'accord soit paraphé avant le départ imminent des Australiens et des Néo-Zélandais. King, toutefois, refusa de le faire avant que la question des priorités fût réglée. Ainsi qu'il l'expliqua le jour suivant dans un câble adressé à Chamberlain, on semblait mal comprendre la position canadienne. Le Canada s'était empressé de répondre aux demandes d'aide des Britanniques, nota le premier ministre, et c'est au moment où l'on faisait juste commencer à mettre à exécution ces programmes initiaux que la proposition relative au programme d'entraînement aérien avait été présentée. Celui-ci intéressait le gouvernement canadien mais il fallait le situer dans le contexte plus étendu de l'effort de guerre total du pays. Même si le Canada déterminerait sans hésitation ses propres politiques, "nous croyons aussi, toutefois, qu'il est essentiel de consulter nos associés dans le conflit, et c'est pour cette raison que nous avons, dès le départ, demandé au Royaume-Uni quelle serait, selon lui, la forme la plus efficace que pourrait revêtir notre effort et, dans la mesure où les conditions le permettaient, nous avons adopté les mesures proposées". C'était pourquoi, poursuivit King, son gouvernement jugeait nécessaire que les Britanniques "fassent savoir que, eu égard aux besoins actuels et futurs, ils estimaient que le fait de participer au programme d'entraînement aérien fournirait une aide plus efficace que toute autre forme de collaboration que le Canada pourrait apporter."[137]

Soit que la logique des arguments de King les ait convaincus soit que les efforts diplomatiques soient venus à bout de leur résistance, les Britanniques capitulèrent finalement. Le 1er décembre, Chamberlain informa King qu'en annonçant l'accord, celui-ci pouvait déclarer ce qui suit:

Le gouvernement du Royaume-Uni nous a informés que, compte tenu des besoins actuels et futurs, il considère que le fait de participer au Programme d'entraînement

aérien serait une aide plus efficace en vue de notre victoire ultime que toute autre forme de collaboration que le Canada peut apporter. En même temps, le gouvernement du Royaume-Uni souhaite qu'il soit clairement entendu qu'il ferait un accueil non moins bon à la présence de forces terrestres canadiennes sur le théâtre des hostilités.

Chamberlain accepta que le Premier ministre canadien ajoute à la dernière phrase les mots "*at the earliest possible moment*" (le plus tôt possible) pour insister sur l'opportunité d'une telle mesure plutôt que sur l'importance des troupes. King utilisa plus tard le texte britannique, ainsi modifié, dans un communiqué radiodiffusé proclamant la conclusion de l'accord relatif à l'entraînement aérien.[138]

Les caractéristiques essentielles du programme avaient en fait été intégrées dans le projet d'accord que l'Australie et la Nouvelle-Zélande – mais non le Canada – avaient paraphé le 28 novembre. Ce projet prévoyait la formation mensuelle au Canada (quand le programme fonctionnerait à plein rendement) de 1 464 équipages aériens entraînés. Le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se partageraient les dépenses communes dans les proportions de 80,64 p.c., 11,28 p.c. et 8,08 p.c. Des clauses distinctes portaient sur les avions, les instructeurs, la solde et les indemnités, ainsi que sur des détails administratifs divers. L'ARC commanderait et dirigerait le programme avec l'aide de la RAF. L'ARC avait aussi le droit de combler les places vacantes dans ses escadrons affectés à la défense du territoire canadien avec des diplômés du programme, et ce, jusqu'aux limites convenues. D'autres diplômés, "devant servir au sein de la *Royal Air Force*, ou conjointement avec cette dernière", seraient rémunérés et entretenus par la Grande-Bretagne, mais on laissait aux *dominions* la possibilité d'arrondir à leurs propres frais la solde de ces hommes.[139]

Jusque là, les négociations prolongées avaient principalement porté sur l'organisation d'entraînement aérien qui serait établie au Canada, et cela se comprend. On s'était moins attardé à ce que l'on ferait des diplômés du programme une fois leur entraînement terminé; sur ce plan, comme ailleurs, les suppositions contradictoires des Britanniques et des Canadiens menèrent à des malentendus. À cet égard, aussi, les pièces documentaires incomplètes ne nous permettent que d'interpréter les faits avec prudence, notamment parce que ni les responsables britanniques ni les responsables canadiens n'ont défini leurs objectifs de façon tout à fait uniforme. Il est néanmoins possible de donner un aperçu des discussions dans lesquelles les autorités tentèrent de déterminer comment les diplômés du programme d'entraînement aérien seraient affectés à des escadrons opérationnels une fois que l'on jugeait qu'ils étaient prêts.

Il est vraisemblable qu'en 1939 les responsables de l'*Air Ministry* n'aient jamais eu bien loin dans leur esprit le précédent établi pendant la Première Guerre mondiale par le programme d'entraînement du RFC/RAF Canada. Le fait de centraliser au sein de la RAF le commandement et la direction de toutes les ressources aériennes du Commonwealth, en intégrant les diplômés du programme d'entraînement aérien en tant qu'individus dans les escadrons de la RAF, était, en termes purement militaires, probablement le moyen le plus pratique, le plus efficace et le plus économique de bâtir une aviation

d'envergure. Riverdale le pensait; il comprit que ses "instructions consistaient à s'efforcer de faire en sorte qu'ils [les diplômés] soient enrôlés dans la *Royal Air Force*".[140] Son mandat était suffisamment étendu pour permettre une telle interprétation, mais il n'était probablement pas au courant que les responsables de l'*Air Ministry* avaient plus tôt reconnu que les *dominions* formeraient leurs propres unités aériennes au Royaume-Uni. En outre, dans son câble du 26 septembre, Chamberlain avait assuré à King que le programme "prévoyait bien sûr que le premier appel du personnel des *dominions* ayant suivi son entraînement dans des écoles établies dans le cadre du programme serait pour les unités aériennes que les gouvernements des *dominions* participants pourraient être prêts à fournir et à entretenir".[141] L'opinion des Britanniques laissait entendre que les diplômés des *dominions* seraient versés d'abord dans les unités opérationnelles que leur pays était disposé à supporter financièrement, tandis que le reste serait incorporé dans la RAF. Mais rien ne fut réglé. Comme le fit remarquer un responsable de l'*Air Ministry*, "le nombre d'unités opérationnelles que chaque *dominion* devrait fournir et entretenir sur le théâtre des hostilités à même les ressources d'entraînement mises en commun serait matière à discussion."[142]

Il semble douteux que les autorités britanniques se soient rendu parfaitement compte du désir qu'avait le Canada d'identifier ses forces aériennes outre-mer comme un service national. Même le haut-commissaire de Grande-Bretagne, qui assistait de très près aux événements, avait de la difficulté à discerner les susceptibilités nationales. "Toutes choses égales d'ailleurs, il ne fait aucun doute qu'il [un Canadien] préférerait être embrigadé avec ses compatriotes", déclara Campbell, mais ce n'était pas indispensable. "Le Canadien moyen se souvient bien des exploits des aviateurs canadiens pendant la dernière guerre. Il sait qu'ils ne pâtissaient pas du fait de servir dans la *Royal Air Force*. Il dirait sans aucun doute: amenez-moi au front, mettez-moi dans un avion, et envoyez-moi contre l'ennemi: c'est tout ce qu'il me faut pour montrer au monde mon identité canadienne".[143]

De nombreux jeunes Canadiens auraient été d'accord avec lui, mais en 1939 il y avait peu de chances que l'on suive le précédent de la Première Guerre mondiale. Au début du mois de novembre, le chef de l'état-major de l'Air rappela aux membres du Conseil d'urgence que "la fin de la dernière guerre avait vu naître une aviation spécifiquement canadienne, en réponse à la demande du public", et recommanda que des unités de l'ARC fussent mises en place sur le terrain.[144] Il insista sur ce point dans une note de service qu'il adressa au ministre deux semaines plus tard:

Nous considérons comme essentiel que l'ARC prenne part aux activités de guerre qui se déroulent outre-mer et qu'elle ne soit pas entièrement limitée à des fonctions d'entraînement et de défense du territoire; nos motifs sont les suivants:

a) Il serait préjudiciable au prestige du Canada en tant que pays de limiter son effort aérien officiel à des activités d'entraînement et de défense du territoire.
b) Le programme d'entraînement préparera des Canadiens à exécuter des fonctions de

combattant dans les airs; toutefois, si le Canada ne possède pas d'escadrons outre-mer, les actions des simples particuliers se confondront avec celles de la RAF. Nous avons tout lieu de nous attendre à ce que, dans les airs, les Canadiens obtiennent de bons résultats. S'ils peuvent servir dans des escadrons canadiens, ils feront honneur au Canada en tant que pays, et édifieront une tradition pour l'ARC et leurs escadrons.

c) Le programme d'entraînement emploiera 26 000 Canadiens, qui seront affectés à des tâches d'entraînement au Canada. Cela ne cadre pas avec le tempérament des Canadiens, qui préfèrent se trouver au front, et ceux-ci seraient mécontents si l'on ne prenait pas des dispositions quelconques pour qu'ils aient une chance d'aller outre-mer.[145]

Le premier ministre avait exprimé plus tôt des vues similaires,[146] mais l'ampleur du programme d'entraînement aérien dépassa les événements. Une fois que celui-ci serait en marche, on ne manquerait pas d'équipages canadiens, mais il serait manifestement hors de prix d'entretenir une aviation outre-mer assez importante pour tous les absorber. Qui plus est, les équipages aériens ne représentaient qu'un faible pourcentage de l'effectif d'une unité, et les équipes au sol de l'ARC se consacreraient entièrement aux activités d'entraînement aérien au Canada. Croil proposa deux solutions de rechange:

a) Des escadrons de l'ARC stationnés outre-mer, dans lesquels le personnel navigant serait canadien, mais le personnel au sol proviendrait de la RAF.
b) Des formations et des unités de l'ARC stationnées outre-mer, dans lesquelles tout le personnel proviendrait de l'ARC et le personnel administratif et au sol serait déchargé de ses fonctions liées au programme d'entraînement au Canada en obtenant en échange du personnel de la RAF ayant déjà servi outre-mer.[147]

Mais pourrait-on véritablement qualifier de canadiens des escadrons mixtes, qui se composeraient d'équipages aériens de l'ARC et d'équipes au sol de la RAF, ou le Canada, selon les mots de Chamberlain, "les fournirait et les entretiendrait-ils"? Ainsi que Skelton le fit remarquer, les deux exigences des finances et de l'identification nationale étaient diamétralement opposées. Il serait, nota-t-il, vraiment difficile d'insister, d'une part, sur notre droit d'organiser des stagiaires en unités de l'Aviation royale du Canada et, d'autre part, sur le fait que le Royaume-Uni supporte le coût de l'entretien de ces unités". En outre, à cause de l'ambiguïté des intérêts du Canada il y avait "un certain risque que nous nous retrouvions dans une position où nous ne pourrions répondre ni au gouvernement britannique ni à certains éléments vociférateurs de la population canadienne s'il était proposé que si c'est nous qui dirigeons c'est aussi nous qui devrions payer la facture". Cette facture serait colossale. Une aviation impériale projetée de 196 escadrons coûterait quelque 600 millions de livres par année, et la part du Canada s'élèverait à environ 170 millions de livres, ou 750 millions de dollars.[148]

Le Canada ayant accepté de supporter la plus grande part du coût de l'entraînement aérien, il y avait maintenant la possibilité qu'il ait à soutenir

financièrement une aviation outre-mer en continuelle expansion dans le but d'absorber les diplômés sortant de ses écoles. Le dilemme ainsi posé, comme nous le verrons, embrouilla les tentatives qui furent faites pendant toute la guerre pour formuler une politique canadienne globale en matière d'aviation. Pour le moment, Riverdale et les membres de sa mission se lancèrent dans une autre série de négociations avec le cabinet. Leur point de départ fut l'article 15 du projet d'accord, lequel article avait trait à l'identification et à l'affiliation nationale de pilotes et des membres d'équipages aériens qui se rendaient outre-mer. "Le gouvernement du Royaume-Uni s'engage à ce que les stagiaires provenant du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande soient, après leur entraînement, identifiés avec leur *dominion* respectif, soit en organisant des unités et des formations relevant des *dominions* soit d'une quelque autre manière, les méthodes retenues devant faire l'objet d'une entente avec les gouvernements des *dominions* respectifs concernés. Le gouvernement du Royaume-Uni entreprendra à cette fin des pourparlers à l'échelle intergouvernementale".

Cela laissait la porte ouverte à toutes sortes de possibilités – depuis autoriser les Canadiens servant dans des unités de la RAF à arborer à l'épaule un insigne portant le mot "Canada" jusqu'à permettre au Canada de former ses propres escadrons, escadres, groupes, ou même sa propre aviation autonome. Il fallait employer des termes plus précis. En ébauchant l'article 15, les parties avaient envisagé d'ajouter une formule restrictive ("dans les limites d'une organisation militaire efficace"), mais elles rejetèrent cette solution, apparemment parce que celle-ci ne reflétait pas de façon exacte les vues de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Avant que Balfour ne parte pour Londres, à la fin du mois de novembre, Rogers et lui-même avaient conclu une vague entente qui était soumise à l'assentiment du gouvernement britannique. Rogers, prévoyant tardivement des difficultés possibles, discuta de la question avec Riverdale le 8 décembre, déduisant de leur conversation "que vous acceptez comme étant l'interprétation appropriée de ce paragraphe que le personnel canadien formé dans le programme d'entraînement soit, à la demande du gouvernement canadien, organisé en unités et en formations de l'Aviation royale du Canada aux opérations". Il demanda une confirmation écrite de cette impression, mais Riverdale fut plus prudent sur papier qu'il ne le fut peut-être dans ses conversations. L'article 15, pensa Riverdale, "implique" que "le gouvernement du Royaume-Uni acceptera volontiers, dans toutes les circonstances où cela est possible" les demandes que fera le Canada pour intégrer des diplômés dans des unités de l'ARC."[149] L'écart entre ces deux positions était bien sûr aussi étendu que l'une ou l'autre partie pourrait vouloir qu'il soit.

Rogers, qui à cette époque était cloué dans un lit d'hôpital, rejeta carrément l'interprétation de Riverdale, à l'instar du premier ministre. En dépit du fait d'avoir tout juste réglé de manière satisfaisante le problème très contesté des priorités, King avait décidé qu'il n'y aurait pas d'accord à moins que les Britanniques ne déclarent de manière claire et sans équivoque que les diplômés canadiens du programme seraient organisés en escadrons de l'ARC "à la demande du gouvernement canadien". Il s'agissait d'un principe, souligna-t-il,

que le cabinet considérait comme "essentiel à la participation du Canada au programme".[150] Pendant toute la fin de semaine, Ralston, Skelton et des représentants du Canada s'entretinrent sans discontinuer avec Riverdale, Campbell et les membres de la mission britannique pour trouver un compromis. Le gouvernement britannique, fit savoir Campbell aux Canadiens, se préoccupait de l'engagement non limitatif que sous-entendait leur interprétation. N'y aurait-il aucune limite au nombre d'escadrons canadiens? Il demanda que les Canadiens acceptent la bonne foi des Britanniques et "aient confiance dans le gouvernement du Royaume-Uni que des discussions (ultérieures) mèneraient à l'élaboration d'une solution satisfaisante au problème".[151] Ralston suggéra que cela serait suffisant si les Britanniques indiquaient clairement qu'ils acceptaient le principe en cause, mais King fut inflexible. Il n'y aurait pas de compromis. Même si les questions de nécessité opérationnelle et d'efficacité militaire étaient importantes, elles n'étaient pas le noeud du problème. L'importance d'affecter des équipages canadiens à des escadrons de l'ARC était, déclara King, "dans un sens large, politique, non purement technique".[152]

Les délégués canadiens et britanniques travaillaient sur une autre formule. L'ARC se préoccupait du fait que le maintien au Canada de la majeure partie de ses équipes au sol, dans le but d'entretenir les avions d'entraînement, occasionnerait des problèmes de moral et de recrutement. Un grand nombre de personnes allaient vouloir s'en aller outre-mer, et de toute façon l'ARC préférait avoir ses propres équipes. Les délégués proposèrent d'affecter certaines de ces équipes au Royaume-Uni et de les remplacer, au sein du programme d'entraînement, par du personnel de la RAF. Ensuite, à mesure que des effectifs navigants et non navigants complets du Canada se concentreraient en Grande-Bretagne, on les organiserait en escadrons de l'ARC. Cela semblait un compromis raisonnable: Croil et Brooke-Popham "proposèrent donc que l'on organise des escadrons de l'ARC quand on disposerait d'un personnel navigant et non navigant canadien suffisant".[153] Les Canadiens présentèrent leur solution à King et au Comité de guerre du cabinet, après quoi on fit entrer Brooke-Popham, Riverdale et Campbell dans le cabinet du premier ministre.

Malheureusement, l'état-major de l'ARC avait été plus loin que le gouvernement sur la question et l'on informa la délégation britannique que la solution était "très insatisfaisante". La proposition, déclara King, "susciterait au sein de la population des critiques que l'on substituerait des Canadiens au personnel du Royaume-Uni dans les zones de danger". En outre, poursuivit-il, "le gouvernement canadien à toujours supposé que le Royaume-Uni fournirait le personnel au sol dont auraient besoins les équipages aériens du Canada", et "que cela n'empêcherait pas d'identifier les hommes comme canadiens. . ."[154] Le programme d'entraînement aérien imposait au Canada un fardeau financier considérable; en retour, le pays s'attendait à ce que la Grande-Bretagne entretienne les forces aériennes outre-mer, y compris les escadrons de l'ARC comportant du personnel au sol de la RAF.

Les Britanniques étaient déconcertés, et ce n'était pas sans raison. En dépit de solides arguments contre l'échange d'équipes au sol, arguments qui s'appuyaient sur des questions de coût et d'efficacité, ils avaient donné leur accord

parce qu'ils pensaient que c'était ce que les Canadiens voulaient.[155] Comment définir les unités autrement que comme canadiennes à moins que la plupart de leurs effectifs ne se trouve dans l'ARC? "Brooke-Popham fit remarquer, non sans justesse", rappela C.G. Power, "que ce serait un peu une anomalie de dire qu'un escadron est canadien quand le personnel qui lui est affecté est britannique dans une proportion d'environ dix contre un".[156] Dérouté, le maréchal en chef de l'Air "exprima l'avis [au Comité de guerre du cabinet] qu'on n'insinuait sûrement pas qu'une unité n'en était pas une. Une unité doit être homogène. Il ne lui était jamais venu à l'esprit que les escadrons de l'ARC comporteraient autre chose qu'une prédominance de Canadiens, tant en ce qui concerne le personnel navigant que le personnel au sol". Riverdale ajouta que si la proposition canadienne était retenue, "c'est le Parlement du Royaume-Uni qui allait devoir fournir les crédits nécessaires aux équipes au sol du Royaume-Uni affectées aux escadrons de l'ARC." Extraordinairement, il semble que durant les six semaines de discussions acharnées, chaque côté supposait que l'autre supporterait le coût des équipes au sol outre-mer de l'ARC. Riverdale fut "sidéré" par l'attitude des Canadiens. "Nous croyions que c'était exactement ce que vous vouliez", dit-il à Arnold Heeney, le secrétaire principal de King.[157]

La situation était maintenant revenue à son point de départ. On demandait à Riverdale de remplacer la lettre qu'il avait adressée antérieurement à Rogers par une autre dans laquelle l'article 15 serait interprété d'une manière satisfaisant le gouvernement canadien. L'accord dépendait du fait de trouver des termes mutuellement acceptables. Riverdale se montrait coopératif, et King avait aussi de bonnes raisons de vouloir conclure rapidement les négociations. La Première division canadienne devait débarquer en Grande-Bretagne quelques jours plus tard, et King voulait annoncer publiquement le programme d'entraînement aérien avant que l'arrivée du corps expéditionnaire n'éclipse la nouvelle. Le premier ministre d'Australie l'avait aussi informé qu'il avait l'intention de faire une déclaration sur la participation de son pays. King répondit immédiatement, exhortant les Australiens d'attendre que l'on mette la dernière main à l'accord, mais son message arriva trop tard à Canberra. Le gouvernement de King pouvait, de ce fait, donner prise à des critiques qu'il retardait un règlement, et King fut d'autant plus indigné quand le premier ministre de l'Australie l'informa que la déclaration avait été préparée en consultation avec l'*Air Ministry*. Il n'est pas exagéré d'imaginer que les Britanniques tentaient peut-être de précipiter les choses. King câbla une protestation véhémente à Chamberlain. "Je suis des plus surpris que, sans consulter le gouvernement du Canada, l'*Air Ministry* du Royaume-Uni convienne du fait que l'Australie fasse sa déclaration avant que toutes les parties en soient venues à une entente. Il n'est guère besoin d'ajouter que cette déclaration a mis notre gouvernement dans un profond embarras, vis-à-vis des autres gouvernements du Commonwealth ainsi que de la presse et de la population de notre propre pays". Chamberlain expliqua maladroitement que l'imbroglio était attribuable à un "regrettable malentendu".[158]

King avait également hâte de régler la question parce qu'une occasion propice se présentait. Le premier ministre souhaitait prononcer une allocution radiophonique à la population le dimanche 17, qui, par hasard, était la date de son

soixante-cinquième anniversaire.[159] Il avait déjà calculé, avec raison, que le moyen le plus rapide de conclure un accord était de passer directement par Riverdale. Il fallait le séparer de "Brooke-Popham et (des) techniciens",[160] qui soulevaient les objections, ainsi que du cabinet de guerre britannique, qui semblait résolu à "objecter et temporiser".[161] En conséquence, le 15 décembre, King envoya Heeney voir Riverdale "de sa part en tant que premier ministre du Canada, [pour] lui demander instamment, en tant que chef de la Mission du Royaume-Uni, de faire tout en son pouvoir pour voir à ce que l'entente soit signée sur-le-champ". L'annonce de l'Australie, ainsi que la réunion peu concluante tenue la veille, avait "mis en péril tout le programme". La question était devenue encore plus grave: elle constituait une menace pour les bonnes relations au sein du Commonwealth".[162]

Lorsque Heeney se présenta, Riverdale était d'humeur sombre, estimant que "nous sommes plus loin que jamais de signer un accord".[163] Néanmoins, Riverdale rencontra King, Ralston et Roger à midi et ils rédigèrent conjointement une lettre d'accord sur la question. Au moment de signer cette dernière, Riverdale décida qu'il devait d'abord consulter ses collègues, et après s'être entretenu avec Campbell, conclut qu'il était préférable qu'il attende qu'on lui câble de plus amples instructions, devant arriver d'un moment à l'autre, avant d'engager son gouvernement. A l'incitation de King, Riverdale téléphona ensuite à Londres pour demander l'autorisation d'accepter en principe le droit qu'aurait le Canada d'intégrer ses diplômés dans des escadrons canadiens.[164] L'*Air Ministry* hésita. Plutôt, "le secrétaire d'État à l'Air avait donné ordre à Lord Riverdale de ne pas lâcher pied".[165] Ses instructions stipulèrent ce qui suit:

> Le gouvernement du Royaume-Uni, à la demande du gouvernement canadien, accepterait que les élèves canadiens, à la sortie du programme d'entraînement, soient intégrés dans des unités opérationnelles de l'Aviation royale du Canada. . .
> Une condition s'appliquerait: le facteur régissant le nombre de ces élèves qui seraient intégrés de la sorte à quelque moment que ce soit devrait être la contribution financière que le gouvernement canadien s'est déjà dit prêt à fournir à l'égard du coût du programme d'entraînement.[166]

L'*Air Ministry* ajouta cette condition afin de limiter le nombre d'escadrons de l'ARC qu'il lui faudrait affecter aux opérations. Il calcula qu'en fournissant l'équivalent des dépenses de 350 millions de dollars qu'engagerait le Canada au titre de l'entraînement aérien, il pouvait entretenir quinze escadrons de l'ARC. "Les autres membres d'équipages aériens du Canada devraient joindre les rangs de la RAF", nota sur un ton sarcastique L.B. Pearson (qui participa indirectement aux discussions à Londres) dans ses mémoires, "et, à titre de concession pour notre sentiment national, ces personnes devraient être autorisées à arborer une feuille d'érable sur leur calot, ou le mot "Canada" à l'épaule, ou un quelque autre emblème national anoblissant du genre".[167] King fut indigné lorsqu'il prit connaissance de la réponse des Britanniques. Il pensa que les Britanniques se dérobaient en mettant l'accent non plus sur la question du commandement mais sur celle des finances, ce qui signifiait que "l'organisation des unités de l'ARC

doit être mesurée à l'insensible aspect de la contribution financière, sans faire aucun cas de l'importante contribution de combattants apportée par le Canada, sous forme de pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs".[168]

King convoqua Riverdale et Brooke-Popham à son cabinet, où, avec Ralston et C.D. Howe, ils discutèrent jusqu'après minuit mais firent peu de progrès. Le lendemain matin, soit le 16 décembre, Riverdale demanda discrètement si la lettre de l'*Air Ministry* serait jugée acceptable sans le dernier paragraphe, inadmissible celui-là, qui concernait les finances. Cela aiderait les choses, lui dit-on, mais Ralston, en particulier, voulait aussi que d'autres révisions fussent apportées.[169] Ralston et Riverdale discutèrent de la question, et King accrût la pression en chargeant son ministre d'informer Riverdale qu'en raison du besoin de faire une annonce publique, la question du moment choisi "avait cessé d'être une question technique, et qu'il s'agissait maintenant d'une affaire qui concernait profondément les deux gouvernements; que lui, en tant que chef de la Mission, devrait agir de sa propre autorité".[170] Ralston signala des réactions, déclarant à King "que Lord Riverdale était très bien. Qu'il pensait que celui-ci avait hâte que cette affaire soit réglée pour mon anniversaire [mais]. . . il avait beaucoup de difficultés avec sir Brooke-Popham (sic). Qu'il avait besoin de temps pour réfléchir tranquillement à la question".[171]

King lui laissa le temps de réfléchir jusque tard ce soir-là. Il trouva ensuite Riverdale et lui dit qu'ils devaient régler eux-mêmes cette affaire sur-le-champ.[172] Le règlement qu'ils proposaient reposait sur la dernière version que Ralston et Riverdale avait rédigée ce jour-là: "Sous réserve que le nombre d'hommes à intégrer ou à organiser en tout temps fassent l'objet de discussions entre les deux gouvernements, le gouvernement du Royaume-Uni accepte en principe comme conforme à l'intention des dispositions du paragraphe 15 du protocole d'entente que le gouvernement du Royaume-Uni, à la demande du gouvernement du Canada, prenne les dispositions voulues pour que les stagiaires canadiens, après avoir terminé le programme d'entraînement, soient intégrés dans des unités et formations opérationnelles de l'Aviation royale du Canada ou organisés en de telles unités et formations. Les modalités détaillées seraient arrêtées par un Comité intergouvernemental établi à cette fin en vertu du paragraphe 15".[173] Le paragraphe litigieux qui liait le nombre d'escadrons de l'ARC à une formule financière fut supprimé. Riverdale accepta de substituer les mots "*subject of discussion*" (sous réserve de discussions) aux mots "*subject of agreement*" (sous réserve d'un accord) que l'*Air Ministry* avait employés au début. En retour, Riverdale demanda que l'article potentiellement important "the" (les), qui précédait les mots "Canadian pupils" (stagiaires canadiens) soit retranché afin que l'expression ait une moins grande portée. Finalement, quelques minutes avant que sonne minuit, au bout de six semaines de négociations serrées, King et Riverdale signèrent l'accord.[174]

6
L'édification du Plan d'entraînement

Dans les premières années de la guerre, la tâche première de l'ARC fut de relever le défi que posa le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Forte de 4 000 hommes seulement à la fin de 1939, l'ARC devait mettre sur pied et administrer non seulement son propre effectif de guerre affecté à la défense du territoire, de même qu'un nombre sans cesse croissant d'escadrons stationnés outre-mer, mais aussi une organisation d'entraînement largement dispersée, qui à l'origine était censée comprendre 33 000 militaires et 6 000 civils.[1]

Quand la guerre éclata, l'ARC ne possédait que cinq aérodromes, et six autres étaient en construction.[2] Accroissant les liens cruciaux qui avaient uni entre les deux guerres l'ARC et le ministère des Transports, le chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil, et J.A. Wilson, le contrôleur de l'aviation civile, convinrent le 3 octobre 1939 de collaborer à l'expansion rapide des installations. Le ministère des Transports choisirait l'emplacement des aérodromes et, après avoir reçu l'approbation de l'ARC, aménagerait les terrains d'atterrissage. L'aviation pour sa part concevrait et érigerait les bâtiments.[3] Le choix des emplacements et les levés furent entrepris sur-le-champ, avant la signature de l'accord relatif au PEACB, afin de pouvoir faire le plus de travail possible avant l'arrivée de l'hiver.[4] La réalisation d'un programme concret d'entraînement aérien eut pour résultat d'intensifier et d'accélérer la demande.

Au début de l'année 1939, l'aviation avait déjà passé avec le ministère du Travail une entente concernant la dispensation de cours de métier préalables à l'admission en vertu du programme fédéral-provincial de formation des jeunes, lequel avait été établi en 1937 pour venir en aide aux chômeurs. En septembre 1939, un millier d'hommes suivaient de tels cours et l'on en attendait un millier d'autres. Les deux écoles techniques existantes (la 1ere à Trenton et la 2e au camp Borden) furent centralisées en un seul établissement, situé à l'hôpital [psychiatrique] de l'Ontario, à St. Thomas. Les diplômés du programme de formation des jeunes – après le mois de mai 1940, seuls les mécaniciens de moteurs et de cellules d'avion restèrent au sein du programme – se joignirent à d'autres recrues "s'en allant s'instruire à l'hôpital psychiatrique", et fournirent ainsi suffisamment de personnel de soutien essentiel pour combler les besoins immédiats.[5] Le

recrutement d'équipes au sol ne posa jamais de véritables difficultés à l'ARC pendant la guerre, notamment après que l'on commença en 1941 à enrôler des femmes dans la *Canadian Women's Auxiliary Air Force* – qui reçut plus tard le nom de "Division féminine de l'ARC*."[6]

C'est l'industrie britannique qui devait principalement fournir les avions nécessaires. La Grande-Bretagne procurerait la plupart des avions d'entraînement avancés; le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se chargeraient du reste, soit 187 Harvard. Le coût des avions d'entraînement élémentaire incombait au Canada, et celui d'un grand nombre des moteurs à la Grande-Bretagne. Le programme, une fois pleinement établi, était conçu pour sortir toutes les quatre semaines de ses écoles 1 464 membres d'équipages aériens entraînés. La majorité de ces diplômés seraient canadiens, et l'ARC allait devoir former 1 536 recrues à chaque cycle d'entraînement (en tenant compte des échecs prévus), ou 19 968 par année. Parmi son propre groupe de diplômés, le Canada pouvait en conserver un petit nombre chaque année pour combler les places vacantes dans les escadrons de l'effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Tous les autres diplômés devaient être mis immédiatement à la disposition du Royaume-Uni afin de servir outre-mer.[7]

Les conditions de service, autres que celles ayant trait à la solde et à la discipline, étaient celles qu'appliquait la RAF. L'ARC avait traditionnellement enrôlé ses pilotes-recrues au grade de sous-lieutenant d'aviation provisoire, mais maintenant tous les stagiaires étaient engagés au grade d'aviateur 2e classe, soit le moins élevé dans l'aviation. En suivant leur entraînement de spécialistes, tous les élèves accéderaient au grade d'aviateur-chef, et au moment de l'obtention de leur diplôme seraient promus sergent. Quelques pilotes et observateurs seraient choisis pour recevoir une commission d'officier après avoir terminé leur entraînement, et en juillet 1940, plusieurs mois après que les premiers stagiaires eurent obtenu leur diplôme, la proportion fut fixée à 33 p.c. Un autre groupe de 17 p.c., choisi parmi ceux qui "rendaient des services distingués, accomplissaient avec zèle leurs fonctions et faisaient montre de compétence sur le théâtre des opérations" recevait plus tard une commission d'officier.[8] Même si le règlement de la RAF prévoyait que des mitrailleurs aériens puissent être promus au grade d'officier, aucune disposition ordinaire ne fut prise en ce sens pour les radionavigants (mitrailleurs) avant le mois de février 1941. Ensuite, 2 p.c. d'entre eux obtinrent une commission d'officier au moment de la remise de leur brevet, et 5 p.c. lors des opérations. Ces pourcentages furent tous deux augmentés rétroactivement à 10 p.c. au mois d'août, lorsque les pourcentages relatifs aux membres d'équipage entraînés purement comme mitrailleurs aériens – ce qui n'était pas prévu dans l'accord original – furent fixés à 5 p.c. et 15 p.c. Dans tous les cas, ceux qui obtenaient une commission n'étaient pas soumis au Canada à un entraînement différent ou supplémentaire pour les préparer à leur statut d'officier. De façon caractéristique, ils recevaient simplement un télégramme les informant qu'ils étaient promus, quelques jours après avoir

* L'expression courante était RCAF-WD, c'est-à-dire *Women's Division*. NDLR

obtenu leur brevet. Ce qui porta un pilote et son camarade, au début du programme, à dire: "et ainsi, sans recevoir la moindre instruction sur la manière de nous comporter, nous sommes devenus officiers".[9]

RÉSUMÉ DE L'ACCORD DE 1939 RELATIF AU PEACB

BESOINS EN AVIONS: 3 540 en tout

- 702 Tiger Moth et Fleet Finch (avions d'entraînement élémentaire), la moitié équipée de moteurs Moth, aux frais de la Grande-Bretagne
- 720 North American Harvard (monomoteurs d'entraînement), dont 533 (plus des moteurs de recharge), aux frais de la Grande-Bretagne
- 1 368 Avro Anson (bimoteurs destinés à l'entraînement et à la navigation), fournis par le Royaume-Uni (moins les ailes)
- 750 Fairey Battle (pour l'entraînement des mitrailleurs-radio), fournis par le Royaume-Uni.

ENTRAÎNEMENT: conforme au programme de la RAF

STAGIAIRES:

Canada 80,64 p.c. de l'engagement
Australie 11,28 p.c. de l'engagement
Nouvelle-Zélande 8,08 p.c. de l'engagement
Royaume-Uni

- droit de contribuer jusqu'à 10 p.c. des stagiaires (écoles élémentaires de pilotage et écoles d'observation aérienne)
- engagement de suppléer les pénuries
- stagiaires de Terre-Neuve inclus dans la contribution de la RAF

OBJECTIFS DE PRODUCTION FIXÉS POUR LE PLAN FONCTIONNANT À PLEIN RENDEMENT (toutes les quatre semaines)

544 pilotes ayant suivi un entraînement militaire
340 observateurs aériens
580 radionavigants (mitrailleurs)

Nota: besoins du Canada en matière de recrutement pour respecter ces engagements: 1 536 recrues à chaque cycle d'entraînement (en tenant compte des échecs), ou 19 968 recrues par année.

PERSONNEL BREVETÉ:

Membres brevetés de l'ARC affectés aux escadrons de la défense du territoire (maximum par année)

136 pilotes
34 observateurs
58 radionavigants (mitrailleurs)

Tous les autres mis à la disposition immédiate du Royaume-Uni et identifiés à leur *dominion* d'une manière quelconque, laquelle fera l'objet d'un accord

COÛT ESTIMATIF AU 31 MARS 1943: 607 271 210 $

CONTRIBUTIONS:
le Royaume-Uni: 185 000 000 $ en nature
le Canada: 66 146 048 $ pour l'entraînement préparatoire et élémentaire au Canada
le reste: 356 125 162 $ à diviser (en fonction du nombre de stagiaires)
le Canada: 80,64 p.c. – 287 179 331 $
l'Australie: 11,28 p.c. – 40 170 918 $
la Nouvelle-Zélande: 8,08 p.c. – 28 774 913 $

La direction du PEACB ressortissait initialement au ministre canadien de la Défense nationale, et le chef de l'état-major de l'Air était responsable des fonctions administratives du programme. Néanmoins, on s'apercut très tôt que la mise en marche du plan – et l'administration de l'ARC naissante – était une tâche d'une telle ampleur qu'elle nécessitait des arrangements administratifs distincts: le lieutenant-colonel K.S. Maclachan exerçait les fonctions de sous-ministre associé par intérim (Marine et Air) depuis le 8 septembre 1939, mais le 11 avril 1940, James S. Duncan, un cadre supérieur de la société *Massey Harris Company Ltd*, fut nommé au poste de sous-ministre associé par intérim (Air). Les succès militaires que les Allemands remportèrent ce mois-là au Danemark et en Norvège contribuèrent à faire ressortir encore davantage l'importance de la puissance aérienne, et le cabinet agit rapidement pour nommer un ministre de l'Air distinct. Le major C.G. Power, qui exerçait auparavant les fonctions de ministre des Postes, assuma le portefeuille de ministre de la Défense nationale (Air), le 23 mai 1940. Au mois de juillet, une autre loi créa un poste semblable pour la Marine.[10]

En dépit de sa présence importante et grandissante à Ottawa, l'ARC demeurait engagée à poursuivre des objectifs fixés ailleurs, formant des équipages pour combler les besoins de la *Royal Air Force*. Un comité permanent du Conseil de l'Air britannique, l'*Empire Air Training Scheme Committee* (Comité du Programme d'entraînement aérien de l'Empire), se réunissait habituellement toutes les deux semaines à Londres pour surveiller le rendement du programme et veiller aux intérêts plus étendus de l'organisation dans son ensemble qui intéressait tout le Commonwealth.[11] Un Conseil de surveillance, composé de représentants de chacun des quatre pays participant au PEACB, fut créé à Ottawa dans le but de surveiller les progrès accomplis par le programme au Canada. Les membres du Conseil se réunirent tous les mois, d'abord sous la présidence du ministre de la Défense nationale, mais ensuite sous celle du ministre de la Défense nationale responsable de l'Air. Les autres représentants du Canada comprenaient les ministres des Finances et des Transports, ainsi que le chef de l'état-major de l'Air. Un conseiller financier fut nommé pour administrer le grand nombre de comptes en cause. Chacun des trois partenaires d'outre-mer établit au Canada des missions de liaison aérienne pour protéger davantage leurs intérêts, la mission du Royaume-Uni étant la principale voie par laquelle les responsables du PEACB étaient tenus au courant des exigences opérationnelles et des changements apportés aux plans.[12] Les membres des diverses missions pouvaient visiter toute unité ou tout établissement du PEACB et adresser

directement toute observation ou recommandation au chef de l'état-major de l'Air ou au Conseil de surveillance.

Comme cela se faisait dans la RAF, les écoles élémentaires de pilotage (EEP) devaient être organisées et exploitées commercialement, sous la direction de civils. Quand la guerre avait éclaté, on avait passé avec quatorze autres aéro-clubs des contrats pour entraîner des pilotes, en plus des clubs qui le faisaient déjà depuis le mois de juin 1939. La place des aéro-clubs dans le PEACB fut bientôt fermement établie. Pour régler les détails, on forma un comité présidé par le sous-ministre de la Défense nationale, K.S. Maclachlan, et comprenant le chef de l'état-major de l'Air et le président de l'Association canadienne des aéro-clubs, le major Murton Adams Seymour, qui était l'élément moteur du groupe. Seymour avait fondé le premier aéro-club au Canada (à Vancouver) en 1915, avait servi outre-mer au sein du *Royal Flying Corps* en 1916 et 1917, et était rentré au Canada pour aider à mettre sur pied le programme d'entraînement du RFC Canada. Il continua de faire partie de l'état-major du RAF Canada jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. Cet homme, qui fut un avocat pendant l'entre-deux-guerres, reçut le trophée McKee et fut nommé officier de l'Ordre de l'Empire britannique pour le travail qu'il accomplit en intégrant dans le PEACB la compétence des aéro-clubs en matière d'entraînement. Ce fut Seymour qui eut principalement l'idée de former vingt-six petites écoles élémentaires de pilotage, exploitées chacune par un ou deux aéro-clubs, afin de répartir dans tout le pays la charge de travail et les avantages, et ce, de façon plus égale qu'il n'aurait été possible de le faire avec les treize écoles plus grandes que l'on avait initialement approuvées.[13]

A deux exceptions près seulement, un aéro-club au Cap-de-la-Madeleine (Québec), géré par la société *Quebec Airways*, et un autre à Davidson (Saskatchewan), dirigé directement par l'ARC, les aéro-clubs participants furent réorganisés en tant que sociétés à responsabilité limitée en vertu de la Loi fédérale des compagnies. Chacun devait recueillir sur place un capital d'exploitation de 35 000 $ afin de démontrer sa stabilité financière, l'appui de la communauté et sa bonne foi, et convaincre l'ARC qu'il pouvait fournir un personnel enseignant, administratif et technique compétent. Les entités ainsi formées étaient connues sous le nom de compagnies d'aviation (*Flying Training Companies*). Chacune touchait un montant mensuel pour l'administration de l'école, des allocations de fonctionnement et d'entretien, un paiement fixe par heure de vol et une allocation de vivres, ces sommes étant toutes soumises à une révision périodique.Ces paiements permettaient à une compagnie exploitée de façon efficace de réaliser un petit bénéfice; un dividende de 5 p.c. pouvait être déclaré, et toute différence devait être versée dans un fonds tenu par l'État. C'est ce dernier qui fournissait les avions et autres équipements importants, tandis que les compagnies étaient responsables des soins d'entretien quotidiens.[14]

C'est le *Toronto Flying Club* qui obtint le premier contrat. Sous le nom de *Malton Flying Training School Ltd*, cet aéro-club exploita la première EEP, à l'aéroport de Malton (Toronto). Le programme d'entraînement était encore assez confus lorsque l'école ouvrit ses portes en juin 1940, dans des circonstances difficiles – par exemple, toutes les pièces de rechange et les outils

étaient destinés à des avions Tiger Moth; les vingt et un avions fournis étaient des Fleet Finch. En dépit de problèmes de ce genre, l'entraînement dispensé dans les EEP exploitées par ces sociétés civiles prit progressivement de l'ampleur dans les mois qui suivirent.[15]

Les sociétés aériennes commerciales exploitèrent aussi des écoles de navigation aérienne (ENA). La *Canadian Pacific Airlines*, certaines des sociétés affiliées dont elle avait récemment fait l'acquisition et quelques sociétés indépendantes acceptèrent de gérer les dix écoles d'observation aériennes (EOA). Les contrats qui furent négociés étaient similaires à ceux qui avaient été passés avec les aéro-clubs, sans prévoir de bénéfices mais les paiements étant rajustés de manière à subvenir aux dépenses réelles. Toute l'instruction était dispensée par du personnel de l'aviation, mais les sociétés fournissaient les pilotes civils qui tenaient les commandes des avions transportant les élèves et les instructeurs lors des exercices de navigation. Ces pilotes, auxquels on donnait parfois le sobriquet de "chauffeurs de taxi" ou "chauffeurs de l'air", étaient "une grande source de réconfort" pour les élèves-observateurs qui, à l'occasion, amenaient leur avion à de nombreux kilomètres de la trajectoire de vol prévue et comptaient sur leurs pilotes pour les ramener de nouveau à la base.[16]

Trouver des instructeurs fut difficile. Les écoles de pilotage durent puiser dans les ressources peu nombreuses de l'aviation pour permettre à ceux dont on avait besoin d'acquérir les qualités voulues. Seule une poignée de pilotes militaires et commerciaux étaient disponibles, et ce n'est qu'en puisant dans le groupe des nouveaux diplômés des établissements d'entraînement de l'ARC, qui existaient déjà, que l'on pouvait en obtenir un nombre suffisant. Le temps pressait. La durée du cours de chacune des trois étapes de l'entraînement au pilotage fut vite réduite pour correspondre à la norme de huit semaines qu'appliquait la RAF en temps de guerre.[17] Lorsque la guerre éclata, les élèves qui suivaient un entraînement avancé à Trenton furent considérés comme ayant obtenu leur brevet et reçurent leur affectation, tandis que ceux qui se trouvaient à l'étape de l'entraînement intermédiaire furent envoyés à l'école d'entraînement avancé. Cette réduction de la durée du cours libéra temporairement les installations d'entraînement intermédiaire du camp Borden, ce qui permit de donner à des pilotes civils plus de cours de recyclage et d'instructeurs. En janvier 1940, l'école d'entraînement avancé déménagea au camp Borden et se joignit à l'école d'entraînement intermédiaire pour former la base de la première École de pilotage militaire (EPM) du PEACB; l'école combinée continua de dispenser l'entraînement militaire et l'entraînement de pilotes-instructeurs à titre provisoire jusqu'à ce que le plan d'entraînement fût mis en branle. Le même mois, l'École de pilotes-instructeurs (EPI) du camp Borden – à l'origine, une section d'entraînement de pilotes-instructeurs, créée en juillet 1939 – déménagea à Trenton. Cette école fut plus tard désignée à nouveau sous le nom d'École centrale de pilotage (ECP).[18] Les quelques recrues qui furent admises pour suivre un entraînement au pilotage dans le cadre du programme d'entraînement qui précéda immédiatement la guerre franchirent toutes les étapes de ce système. À leur grande déception, un grand nombre des premiers diplômés furent affectés à l'École des pilotes-instructeurs, où ils suivirent un entraînement en vue d'être

nommés à un poste d'instructeur au sein du PEACB au lieu de partir outre-mer se joindre à des escadrons opérationnels.[19]

Les instructeurs des écoles d'observation aérienne (EOA) et des écoles de bombardement et de tir (EBT) posaient un problème différent. On avait besoin d'un moins grand nombre de ces instructeurs, car chacun pouvait s'occuper d'un nombre passablement élevé de stagiaires à la fois, mais les catégories d'observateurs aériens et de radionavigants (mitrailleurs) étaient inconnues dans l'ARC avant la guerre: même dans la RAF, l'emploi d'observateurs et de mitrailleurs aériens spécialistes n'avait été décidé qu'au cours des deux dernières années de paix, et cette politique n'avait pas encore reprise au Canada, qui ne disposait pas de navigateurs, viseurs de bombes, mitrailleurs aériens ou radionavigants spécialistes. Il y avait bien des écoles de navigation, de radionavigation (radio) et d'armement aérien avant la guerre, mais elles dispensaient une partie du cours de pilotage et ses instructeurs étaient eux-mêmes principalement soit des pilotes soit des membres du personnel au sol. Ces hommes constituaient maintenant un petit groupe initial d'instructeurs pour les écoles d'armement et de radionavigation, et l'on engagea seize diplômés d'université, ayant fait des études appropriées en mathématiques, pour devenir instructeurs de navigation dans les premières écoles d'observation aérienne. À la longue, toutefois, c'est du plan d'entraînement lui-même que devaient provenir les instructeurs qui seraient affectés à ces services, comme ce fut le cas pour l'entraînement au pilotage.[20]

En attendant, l'accord relatif à la construction d'aérodromes qui avait été passé avec le ministère des Transports portait fruit. Lorsque la guerre commença, le Canada possédait 153 emplacements d'aéroport enregistrés, dont plus de la moitié étaient aménagés. Un grand nombre d'entre eux ne convenaient pas à l'entraînement au pilotage, car ils se trouvaient dans des régions opérationnelles, montagneuses ou isolées, étaient trop rapprochés de la frontière internationale ou étaient soumis à des conditions atmosphériques défavorables. Parmi le reste, certains pouvaient accueillir plus d'une école. Vingt-quatre emplacements aménagés n'avaient besoin que de bâtiments supplémentaires pour qu'on puisse les utiliser immédiatement, et dix-huit de ces emplacements constituèrent la base initiale du Plan d'entraînement. D'autres nécessitaient d'importants travaux. Chaque aérodrome principal possédait habituellement deux pistes d'atterrissage auxiliaires, ou terrains de secours, qui y étaient associés. Ces pistes n'avaient pas les installations de la base principale mais pouvaient servir à s'exercer à décoller et à atterrir et à servir de pistes d'atterrissage de rechange s'il fallait fermer l'aérodrome principal. En tout, en comptant les aérodromes principaux et les terrains d'atterrissage de secours, on avait besoin de 75 emplacements distincts, et des équipes sur le terrain du ministère des Transports, accompagnées d'officiers de l'ARC, parcoururent le pays de long en large pour les trouver. Les aérodromes devaient avoir des zones d'approche sûres et leurs dimensions devaient être suffisantes; le sol devait être plat, bien drainé et ferme et l'on devait pouvoir disposer de services publics. Un approvisionnement suffisant en eau potable, condition qui fut sous-estimée au début mais eut plus tard une grande importance dans le choix des emplacements,

était essentiel mais parfois difficile à garantir, surtout dans les Prairies, où souvent les autres conditions étaient facilement remplies. Les écoles de bombardement et de tir exigeaient une vaste zone d'entraînement. Les écoles de pilotage militaire devaient avoir accès à des champs de tir aérien de plus petites dimensions.[21]

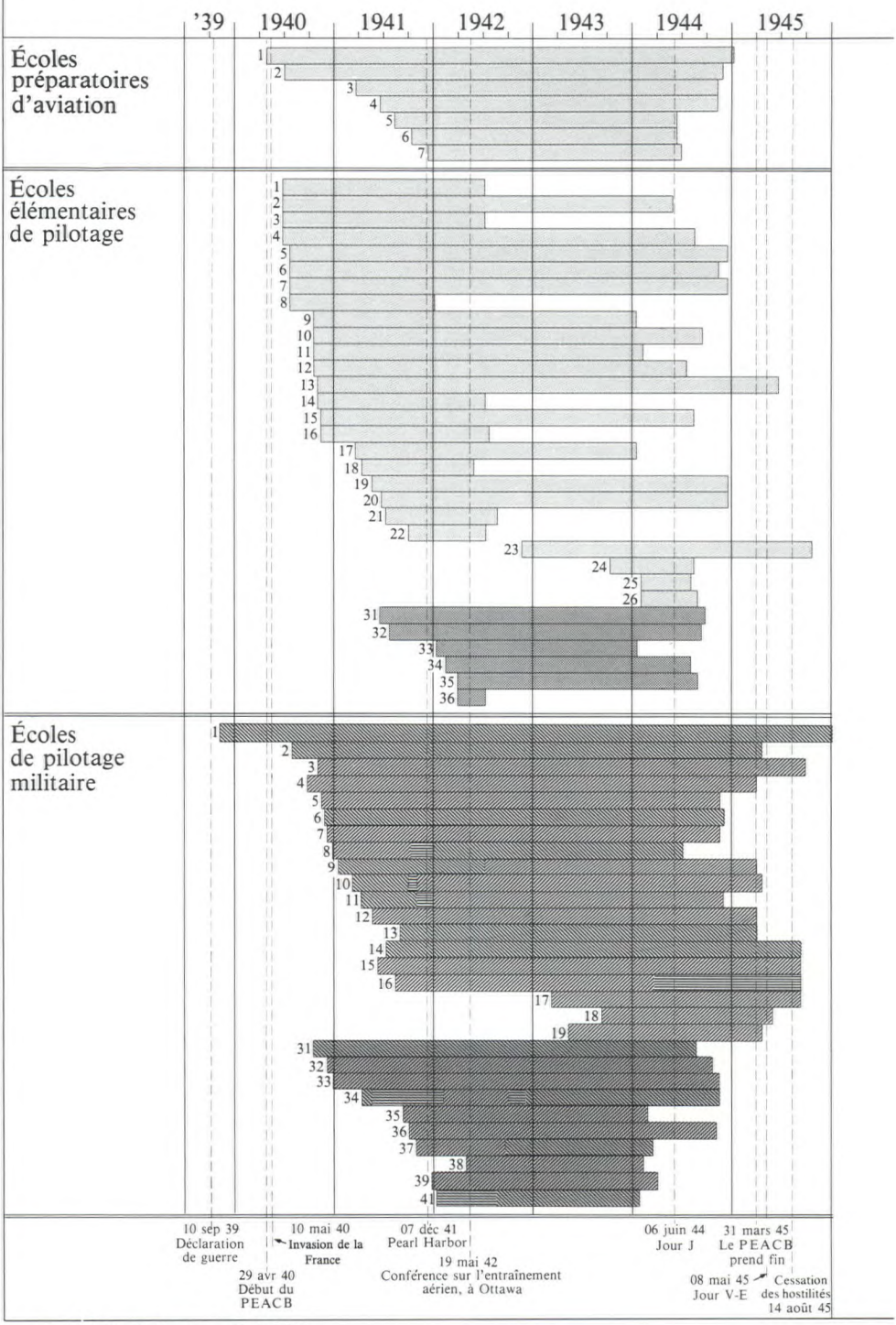
Les pressions politiques, toujours présentes, eurent étonnamment peu d'effet. Les lignes directrices décisionnelles en minimisèrent l'effet, et même les désirs du premier ministre pouvaient être écartés, et ils le furent. Mackenzie King représentait la circonscription de Prince Albert (Saskatchewan) à la Chambre des communes. Des démarches faites au niveau local et fédéral par cette collectivité jouèrent un rôle dans l'attribution de contrats relatifs à la réparation d'avions provenant d'écoles élémentaires de pilotage et au fonctionnement de la 6e EOA, mais lorsqu'on prit la décision de fermer l'école en 1942, l'influence de King ne parvint pas à la renverser.[22]

Pour garantir la surveillance efficace des travaux de construction entrepris dans le cadre du PEACB, le Conseil de l'Air décida d'en confier la responsabilité à R.R. Collard, vice-président et administrateur général de la société *Carter-Halls-Aldinger Construction* de Winnipeg; Collard se joignit à l'aviation en tant que directeur adjoint des travaux et des édifices, au grade de lieutenant-colonel d'aviation, et accéda plus tard au grade de vice-maréchal de l'Air. Quand le programme de construction fut mis en branle, on établit sur les lieux des sections du génie chargées de surveiller les travaux. Durant les quatre premières années et demie de la guerre, on élabora plus de 1 750 000 projets, on dressa environ 33 000 plans définitifs et la Direction des travaux et des édifices construisit plus de 8 300 bâtiments. Même si la Direction servait également l'effectif de guerre stationné au Canada, la plupart de ces travaux furent entrepris pour le compte du PEACB.[23]

Il fallut approvisionner les aérodromes de la myriade de pièces d'équipement que nécessitait une aviation moderne. La plupart des tâches d'approvisionnement de l'ARC incombaient auparavant au Corps royal des magasins militaires, lui-même surchargé maintenant par l'expansion de l'armée, mais à la fin de 1939, une nouvelle Direction de l'équipement (ou de l'approvisionnement) de l'ARC se chargea de l'acquisition et de la distribution de vêtements et de matériel non technique. Commençant à travailler au début de 1940, une section du quartier général de l'ARC constituée spécialement à cette fin, établit des listes de l'équipement dont avait besoin chaque type d'école afin d'assurer un approvisionnement efficace. Des contrats furent ensuite passés par l'intermédiaire du ministère des Munitions et des Approvisionnements. Au mois de février, Croil fut en mesure de dire au Conseil de surveillance que ce travail était bien avancé et que l'on avait en main des commandes fermes de petits outils, d'équipement d'atelier, de mobilier de baraquement, de vêtements et d'articles divers.[24]

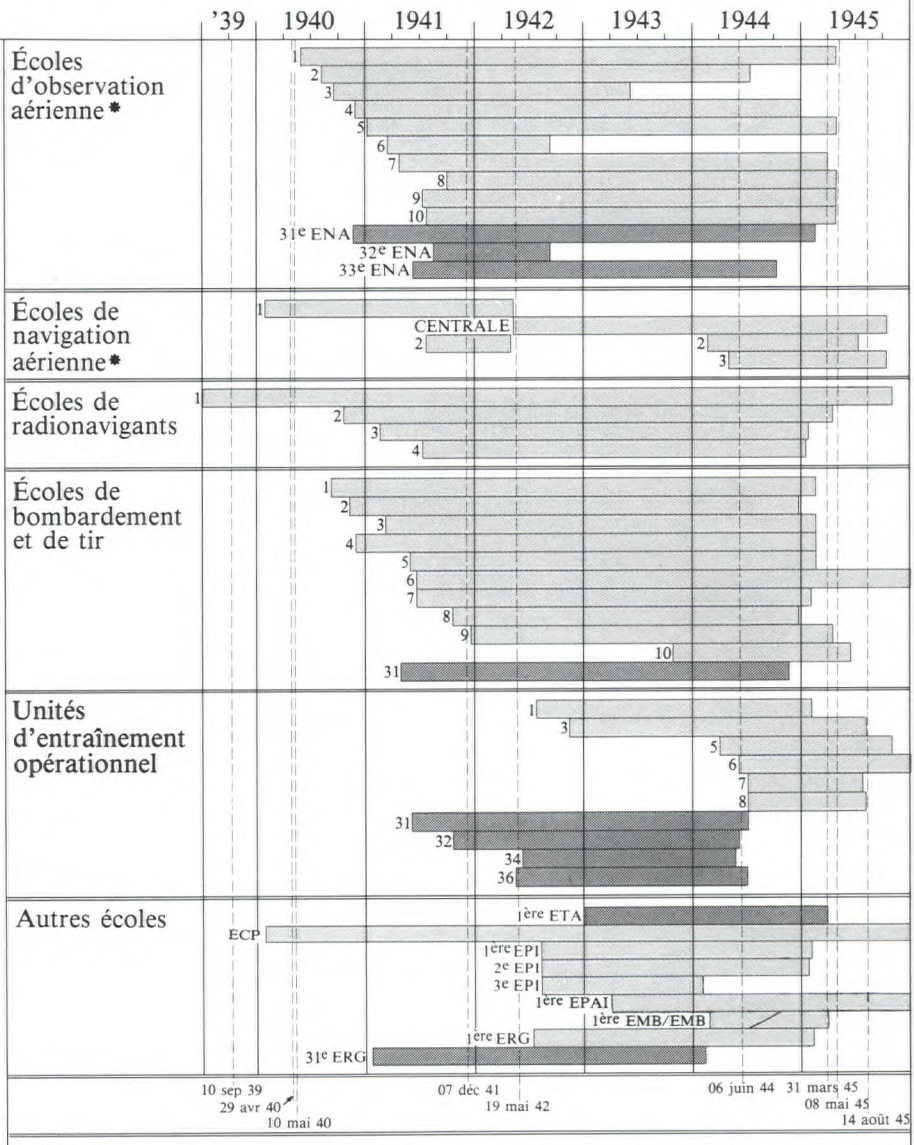
Ces commandes ne comprenaient pas l'équipement technique de spécialistes, les avions et les moteurs qui ne pouvaient venir que du Royaume-Uni. L'expédition de ces articles était irrégulière, mais après avoir discuté avec l'*Air Ministry* par l'entremise de la Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni,

PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMON-



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

WEALTH BRITANNIQUE - ÉCOLES D'AVIATION



LÉGENDE: Aviations:

ARC — RAF

--- EPM mono-moteurs ---

---- EPM bi-moteurs ----

--EPM mono- et bi-moteurs--

Remarques: Les écoles de la RAF portaient les matricules 31,32, etc.
Le PEACB fut renouvelé en date du 1er juillet 1942.
*Les ENA de la RAF dispensaient les mêmes cours que les EOA de l'ARC. Les cours des ENA canadiennes étaient plus avancés.

Abréviations: ECP - École centrale de pilotage
EMB - École de mécaniciens de bord
ERG - École de reconnaissance générale
EPAI-École de pilotage aux instruments
EPI-École de pilotes-instructeurs
ETA-École de tir de l'aéronavale

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

Croil informa le ministre de la Défense nationale, en avril 1940, que l'on ne s'attendait à aucun retard sérieux dans l'arrivée de l'équipement provenant d'outre-mer.[25] Ce jugement se révéla trop optimiste. Les catastrophes des mois de mai et de juin 1940, et les crises subséquentes causées par les attaques des sous-marins allemands, signifièrent que le PEACB continua de souffrir de problèmes d'équipement.

Il était essentiel d'exercer des contrôles financiers appropriés, et la Direction de la solde et des comptes de l'ARC s'étendit en conséquence. Les responsabilités de cette Direction étaient spécialement compliquées car l'ARC remplissait deux fonctions distinctes au Canada: l'entraînement aérien et la défense du territoire. Il fallait établir des comptes séparés pour chacune de ces deux fonctions, étant donné que les dépenses engagées au titre du PEACB étaient divisées entre les partenaires du Commonwealth et que le Canada était seul responsable de l'effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Une formule de partage des frais fut établie pour les unités qui servaient à la fois les escadrons stationnés au pays et le Plan d'entraînement, et ce, en fonction de la quantité de temps et d'efforts consacrée à l'un ou l'autre secteur. Ainsi, au 1er janvier 1940, on estima que le quartier général de l'ARC consacrait environ 70 p.c. de ses efforts au PEACB et 30 p.c. aux problèmes intérieurs.[26]

Le Commandement d'entraînement aérien d'avant-guerre, qui avait été formé en 1938 en tant qu'extension du Groupe d'entraînement créé trois ans plus tôt seulement, était manifestement trop petit pour surveiller cette organisation qui prenait de plus en plus d'ampleur. Il reçut en janvier 1940 une nouvelle désignation, soit celle de la 1ere Région d'entraînement aérien; trois autres régions* furent établies en mars et en avril, et chacune relevait directement du quartier général de l'ARC à Ottawa. Chaque région, qui possédait ses propres services de recrutement et de personnel, ses propres dépôts d'approvisionnement et de réparation et ses propres écoles d'entraînement aérien, devait être aussi autonome que possible, et des sites furent choisis en conséquence.[27] Comme l'ARC ne pouvait espérer combler tous les besoins de ces régions en matière d'effectifs, les trois partenaires d'outre-mer convinrent de fournir une partie de leur propre personnel et de leurs propres instructeurs.[28] En pratique, cela signifiait un appui de la part de la *Royal Air Force*. Les premiers éléments d'un contingent de quatre-vingt-cinq aviateurs britanniques et de cent quatre-vingt-deux non-officiers, que l'on avait demandés en décembre 1939, débarquèrent en janvier 1940. En tout, environ trois cents aviateurs, y compris une proportion d'Australiens et de Néo-Zélandais, furent ainsi détachées au Canada.[29]

En réponse à une demande concernant la nomination d'un directeur de l'entraînement au quartier général de l'ARC, l'*Air Ministry* désigna le commodore de l'Air Robert Leckie. Ce dernier avait commandé en 1919 l'infortuné CAC qui se composait de deux escadrons; détaché de la RAF en 1920 et 1921, il avait rempli les fonctions de directeur des opérations aériennes pour le compte du Conseil de l'Air canadien. Par la suite, sa carrière l'avait amené dans

* Ces quatre régions étaient appelées en anglais *Training Commands*. NDLR.

de nombreuses parties du monde et lui avait permis d'acquérir de l'expérience dans tous les types d'opérations aériennes; il exerçait les fonctions de commandant de la RAF en Méditerrannée, à Malte, lorsqu'on l'informa de son transfert imminent. Leckie était prêt à partir avec le groupe principal de ceux qui étaient détachés au Canada, mais l'ARC n'était pas tout-à-fait disposée à l'accueillir de nouveau au pays.[30]

A l'exception du chef de l'état-major de l'Air, Leckie était plus ancien en grade que n'importe quel autre officier de l'ARC, y compris le commodore de l'Air G.O. Johnson, le chef de la Division d'organisation et d'instruction au quartier général de l'ARC et le supérieur désigné de Leckie. Johnson aurait pu être promu, ou l'on aurait pu accorder à Leckie une commission temporaire de l'ARC avec une date de nomination ultérieure, mais deux autres commodores de l'Air, E.W. Stedman et L.S. Breadner, étaient tous deux supérieurs en grade à Johnson et l'ARC n'était pas prête à changer leurs postes et bouleverser ses propres méthodes de promotion. Entre temps, l'ancienneté de Leckie était protégée par les lois sur les forces étrangères présentes au Canada et au Royaume-Uni. La situation sembla si inextricable à l'ARC que Croil déclara dans un câble adressé à l'*Air Ministry* qu'"il est évident qu'une autre personne devrait être nommée à la place du commodore de l'Air Leckie pour éviter les complications". En réponse, on lui indiqua que l'*Air Ministry* jugeait qu'il lui fallait "insister pour que . . . l'affectation de Leckie demeure inchangée. . . [et qu'il parlait de l'affaire]. . . avec le haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada par l'entremise du *Dominions Office*". Peu de temps après, Leckie partit pour le Canada. Pendant ce temps, Croil tenta une nouvelle fois de trouver une solution au problème. Il demanda que la nomination de Leckie fût transférée à la Mission de liaison aérienne britannique, hors de la hiérarchie de l'ARC. Cette suggestion fut elle aussi rejetée.[31]

Leckie arriva au Canada au début du mois de février 1940. Il se mit rapidement au travail sous les ordres de Johnson, qui était moins ancien en grade, avait moins d'années de service et était plus jeune que lui. En fait, aucun problème ne survint et au mois de novembre, principalement à cause des activités élargies du Plan d'entraînement aérien, la Direction de l'entraînement fut élevée au niveau d'une division du quartier général; celle-ci comprit trois directions: la Direction de l'entraînement aérien, la Direction de la formation technique et la Direction des programmes et de l'équipement.[32] En tant que représentant de l'entraînement, Leckie, à l'instar des autres chefs de division, siégea au Conseil de l'Air et releva directement du chef de l'état-major de l'Air.

Cette réorganisation du quartier général n'en fut qu'une parmi plusieurs. À partir de la période qui avait immédiatement précédé la guerre, le quartier général de l'ARC s'était étendu en élevant au niveau de division (le principal élément de son organisation) les directions ou services auxquels avaient été confiées les nouvelles responsabilités les plus importantes, plutôt que d'élargir simplement les services d'état-major existants et d'y greffer des sections subordonnées. De cette façon, le quartier général se développa jusqu'à comprendre huit divisions en 1942: l'état-major de l'Air, l'organisation, le personnel, l'approvisionnement, le génie aéronautique, l'entraînement, les

comptes et les finances et le chef de l'État-major de l'Air. Cette lourde organisation fut maintenue jusqu'à la dernière année de la guerre, quand on fusionna les huit divisions en cinq: l'état-major de l'Air, le personnel, l'approvisionnement et l'organisation, la recherche et le développement et l'entraînement. Cette dernière fonction fut supprimée de l'organisation en août 1945. À cette date, Leckie était parti depuis longtemps, ayant été transféré à l'ARC en 1942 et nommé chef de l'état-major de l'Air en janvier 1944.[33]

Pendant ce temps, l'engagement de recrues pour l'ARC progressait lentement, ce qui était surprenant pour ceux qui tentaient de s'enrôler mais qui ne l'est pas du tout quand on examine la situation rétrospectivement. En octobre 1939, l'effectif de guerre de l'ARC fut fixé à 1 500 officiers et 15 000 aviateurs, et des quotas furent émis en conséquence. Pendant les quelques mois qui suivirent, l'enrôlement se fit lentement, le souci premier étant d'obtenir suffisamment d'hommes de métier compétents et d'aide professionnelle pour les services au sol de l'aviation. Pendant que l'on fixait les chiffres concernant les effectifs, les officiers recruteurs s'occupèrent principalement de faire passer des entrevues préliminaires, des tests professionnels et des examens médicaux. En février 1940, l'effectif de guerre fut élevé à 3 500 officiers et 41 000 aviateurs, chiffres onze fois supérieurs à ceux de l'effectif du temps de paix. Cependant, il était impossible de recruter et d'entraîner tous ces gens en même temps, et l'on décida de mettre sur pied un effectif restreint de 2 400 officiers et 28 000 aviateurs dans les limites de ces effectifs autorisés. Ces chiffres comprenaient le personnel assigné à l'effectif de guerre chargé de la défense du territoire (8 500 officiers et non officiers) et le personnel limité que l'on prévoyait alors d'envoyer outremer (1 000 de plus); quand au reste, soit 20 900 hommes, on en avait principalement besoin pour le Plan d'entraînement aérien.[34]

Entre le mois de septembre 1939, quand les centres de recrutement ouvrirent leurs portes, et le 31 mars 1940, environ 3 000 jeunes hommes firent une demande en vue de suivre un entraînement aérien. Seuls 229 d'entre eux, assez pour combler les places qui étaient immédiatement disponibles dans les aéro-clubs, pouvaient être acceptés. En outre, quelques pilotes civils satisfaisant à toutes les conditions requises furent engagés directement.[35] Ces hommes ne faisaient pas partie du quota canadien de recrues destinées au PEACB, qui ne furent pas acceptées avant le mois d'avril. Entre temps, des candidats impatients continuèrent de se présenter aux centres de recrutement, pour se faire dire qu'il y avait "une liste d'attente longue de dix kilomètres".[36] Les recruteurs passèrent des heures à expliquer qu'il y avait bien des préparatifs à faire avant que l'entraînement aérien puisse commencer sur une grande échelle. Les stagiaires éventuels furent renvoyés chez eux en leur disant de se tenir prêts à être appelés.

Il n'y avait pas de liste d'attente pour les pilotes-cadres et les instructeurs de pilotage. Le Conseil de surveillance autorisa les aéro-clubs constitués en société à nommer comme instructeurs, en plus de civils chevronnés et compétents, des candidats prometteurs qui étaient rapidement enrôlés dans l'ARC. On fit effectuer à certaines de ces personnes des heures de vol supplémentaires (pour les amener au niveau minimum de 150 heures) et on les envoya suivre un cours préliminaire d'instructeur de pilotage dans une école civile ou un aéro-club

choisi. Elles s'entraînaient ensuite à l'École centrale de pilotage pendant quatre semaines, étaient promues au grade de sergent et étaient finalement affectées à une EEP en congé sans solde; l'enrôlement protégeait cet investissement que faisait l'ARC en dissuadant ces instructeurs nouvellement brevetés de trouver ailleurs un emploi plus lucratif. L'entraînement préalable de futurs instructeurs de niveau élémentaire dans les écoles civiles et les aéro-clubs se poursuivit jusqu'au milieu de l'année 1941, une fois que l'on eut accumulé un petit surplus. On mit alors fin au programme et les remplaçants furent choisis au besoin au sein du groupe des diplômés ordinaires du PEACB.[37]

Comme cela s'était produit vingt-cinq ans plus tôt, un grand nombre d'Américains offrirent leurs services. L'ARC s'occupa de ces demandes avec un peu plus de tact que ne l'avait fait le gouvernement britannique pendant la Première Guerre mondiale. Ceux qui vivaient au Canada ou indiquaient une adresse au pays étaient traités comme étant Canadiens. Aux autres, on ne fournissait des renseignements détaillés que s'ils se rendaient à une unité de recrutement canadienne. Au début, le quartier général de l'aviation examina les dossiers de tous les volontaires qui résidaient aux États-Unis et répondit avec tact aux meilleurs d'entre eux que l'on prendrait leur demande "en considération" s'ils venaient au Canada pour la renouveler. Ensuite, le règlement fut modifié pour permettre d'enrôler dans les Forces canadiennes des ressortissants étrangers, sans que ceux-ci aient à prêter serment à Sa Majesté le Roi, et d'autoriser qu'ils soient promus au grade d'officier au sein de l'ARC en temps de guerre.[38]

En même temps, le Canada consulta secrètement les autorités américaines qui confirmèrent qu'elles ne s'opposaient pas à ce que l'on enrôle des ressortissants américains à condition que cela se fasse discrètement de façon à ne pas se mettre à dos l'important élément isolationniste qui existait aux États-Unis.[39] Le recrutement fut donc confié à un groupe semi-secret, le Comité Clayton Knight, qui fut constitué à cette fin au printemps de 1940. Les principaux membres de ce comité étaient trois aviateurs de la Première Guerre mondiale: Clayton L. Knight, C.R. Fowler et H.F. Smith. Ce dernier, promu au grade de lieutenant-colonel d'aviation dans l'ARC, agit comme directeur du comité. Au mois de septembre, ce comité avait mis sur pied une vaste organisation dont le bureau principal se trouvait à l'hôtel Waldorf-Astoria, à New York. Les personnes avec qui l'on se mettait en rapport se voyaient offrir un poste au sein de l'ARC ou de la RAF, ou un emploi civil en qualité d'instructeur de niveau élémentaire, de pilote-cadre ou de pilote du *Ferry Command* de la RAF. Après que le Département d'État l'eu averti, sur un ton amical mais correct, que l'on enfreignait de façon manifeste les lois de neutralité des États-Unis, le gouvernement canadien créa en janvier 1941 la *Dominion Aeronautical Association Ltd* pour que les activités du Comité restent dans des limites acceptables. En théorie, le comité Clayton Knight trouvait des recrues pour l'Association plutôt que pour l'ARC, bien que la première fonctionnât en réalité comme partie intégrante de la Direction des effectifs de l'aviation.[40] (Voir l'Annexe C.)

En avril 1940, l'aviation rappela 166 candidats aux centres de recrutement et

les envoya au 1er Dépôt des effectifs, à Toronto. Le 29 avril 1940 (le "Jour J"), 164 de ces hommes s'assemblèrent à la 1ere EPA pour y suivre le premier cours dispensé dans le cadre du PEACB.[41] Presque au même moment, le PEACB fit face à la seule crise qui menaça jamais sérieusement son existence, quand les Allemands, après avoir attaqué le Danemark et la Norvège, lancèrent une offensive contre la Belgique, les Pays-Bas et la France, qui se solda par la chute de cette dernière en juin. Devant ces catastrophes, on discuta de la possibilité de réduire ou d'abandonner le Plan d'entraînement aérien afin de fournir immédiatement le maximum de renforts au Royaume-Uni. La position des Britanniques paraissait très désespérée, et le nouveau ministre de la Défense nationale en charge de l'Air, C.G. Power, se rangea du côté de ceux qui proposaient d'envoyer le plus de pilotes canadiens possible au Royaume-Uni. Les Britanniques eux-mêmes, cependant, conservèrent leur calme. Le 20 mai, ils écrivirent que "la meilleure façon de poursuivre la guerre de façon efficace est de respecter les plans qui ont été établis pour le Plan d'entraînement aérien et d'accélérer au maximum leur mise en oeuvre."[42]

Cette instruction, qui fut donnée au moment où, en France, les divisions allemandes scindaient les forces alliées à l'ouest d'Abbeville et repoussaient le Corps expéditionnaire britannique jusqu'à Dunkerque, était assez claire. Qu'elle fût réalisable était une autre affaire. Le 23 mai, le Royaume-Uni informa le gouvernement canadien que "compte tenu de la probabilité plus forte qu'à la prochaine étape des bombardements ennemis les objectifs soient les usines d'avions et de moteurs d'avion de notre pays, nous en sommes venus à regret à la conclusion qu'il faudrait suspendre pendant deux mois l'exportation d'avions Battle et Anson (cellules et moteurs), mesure qui est sujette à révision en fonction de la situation de la guerre".[43]

Il n'y avait aucune pénurie d'avions d'entraînement élémentaire et de monomoteurs d'entraînement avancé. Les appareils destinés à l'entraînement élémentaire étaient fabriqués au Canada et l'approvisionnement était déjà en avance sur les besoins initiaux. La fabrication aux États-Unis des Harvard destinés au PEACB allait, elle aussi, bon train. De plus, le stock de monomoteurs d'entraînement augmenta après la débâcle de la France, quand le Royaume-Uni prit à sa charge les contrats que la France avait passés avec les États-Unis. En ce qui concernait ces avions, le gouvernement canadien pouvait, ainsi que le demande la Grande-Bretagne, "continuer de faire tout son possible pour le rendre [l'entraînement] le plus productif possible, dans les délais les plus brefs".[44] Cependant, les bimoteurs d'entraînement étaient une toute autre affaire. L'Anson, qui servait à entraîner toutes les catégories de membres d'équipage aérien, était indispensable, et toute pénurie toucherait de façon particulière la formation de pilotes entraînés. Jusqu'au début du mois de juin, le Canada n'avait reçu que cinquante-neuf de ces appareils. Le manque de bimoteurs d'entraînement signifiait que l'on serait forcé de rajuster d'une certaine façon les plans d'entraînement, et plusieurs écoles de pilotage militaire (EPM) ouvrirent temporairement leurs portes en tant qu'écoles d'entraînement au pilotage de monomoteurs.[45]

Les Britanniques laissèrent entendre que l'arrêt des livraisons n'était que

temporaire, mais celles-ci étaient déjà très en retard, situation qui, d'ailleurs, ne connaîtrait pas de changement.[46] Il était évident que la solution à long terme résidait dans la construction au Canada de bimoteurs d'entraînement. Les cellules d'avion ne posaient pas de problème particulier – quelques entreprises canadiennes s'occupaient déjà d'assembler des pièces d'Anson et de fabriquer des ailes – mais les moteurs étaient une autre paire de manches, car le Canada n'en fabriquait pas lui-même. En quelques jours, C.D. Howe, ministre des Munitions et des Approvisionnements, avait trouvé une source de moteurs appropriés à la *Jacobs Aircraft Company* de Pottstown (Pennsylvanie). Son ministère entreprit immédiatement de négocier une commande de 2 300 moteurs Jacobs, à un prix d'environ 10 millions de dollars. En même temps, il prit des dispositions pour que plusieurs fabricants canadiens participent à la construction et à l'assemblage de cellules d'Anson, lesquelles seraient modifiées pour recevoir le nouveau moteur et les instruments américains. L'obtention en sous-traitance de pièces et la fabrication d'avions furent confiés à une nouvelle société de la Couronne, la *Federal Aircraft Ltd*, dont le siège fut établi à Montréal. La Société, qui fut constituée au mois de juin et reçut une première commande de mille avions, était censée livrer son premier appareil au mois en février 1941.[47]

Les avions n'étaient qu'une partie de la solution au problème des nouvelles demandes imposées par la guerre. On aurait besoin d'encore plus d'équipages aériens – aucun n'ayant encore été formé. Tirant avantage du surplus d'avions d'entraînement élémentaire qui existait, l'ARC décida audacieusement, le 28 mai 1940, d'ouvrir huit EEP avant le 22 juillet, au lieu des deux prévues. C'était un risque qu'elle prenait là; il n'y avait alors qu'assez d'avions d'entraînement avancé et d'instructeurs pour équiper deux EPM, au lieu des cinq qui étaient requises pour absorber les stagiaires sortant de huit EEP. Au mois de juillet, l'ARC prévoyait d'ouvrir huit EPM avant la fin de l'année, soit trois de plus que le nombre prévu dans l'accord original, en dépit des retards et des pénuries de bimoteurs d'entraînement. Les ouvertures d'écoles furent rapidement accélérées, les moyennes étant tout juste inférieures à six semaines pour les EPM ouvertes en 1940 et de près de dix-neuf semaines pour les EEP. Toutefois, la fourniture d'avions se révéla insuffisante. Quand la 7e EPM, à MacLeod (Alberta), ouvrit ses portes, elle n'avait que trois des trente-six appareils qui lui aient été alloués, et la 8e EPM, à Moncton (Nouveau-Brunswick), qui était en avance de seize semaines sur le programme, n'en disposait que de quatre.[48]

L'entraînement des pilotes fut raccourci, bien qu'à pas mesurés correspondant aux changements apportés au programme d'entraînement appliqué au Royaume-Uni. Dans ce pays, le cours dispensé dans les EPM fut réduit progressivement de seize à dix semaines, principalement en transférant des sujets comme le tir et le vol en formation à des groupements de la RAF – appelés maintenant unités d'entraînement opérationnel (UEO) – sous la direction du *Bomber Command*, du *Fighter Command* et du *Coastal Command*. Ces derniers n'étaient pas en faveur de cette mesure, car les UEO, notamment les unités de bombardiers lourds, étaient déjà congestionnées et surchargées de travail; ils considéraient que la solution à leurs problèmes consistait à augmenter le niveau de

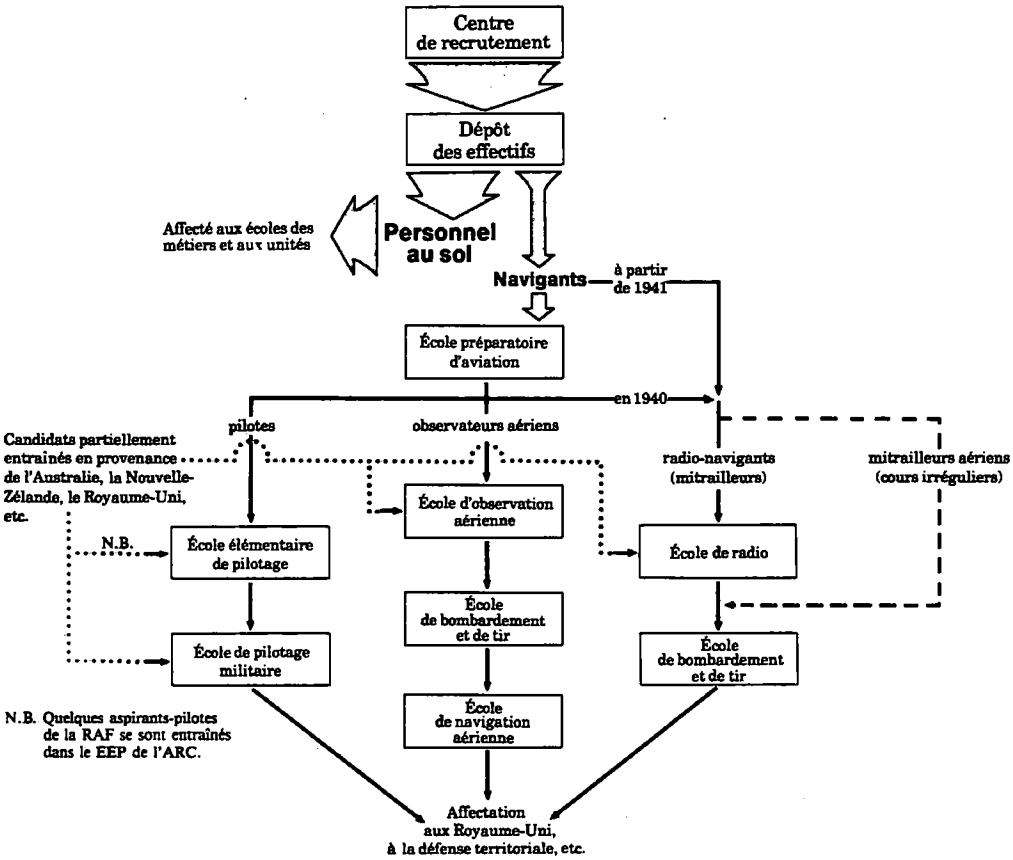


TABLEAU I

CHARTE DU DÉBIT DE L'ENTRAÎNEMENT DES NAVIGANTS (JUSQU'EN 1942)

l'entraînement de base. Les UEO étaient cependant équipées des mêmes avions de première ligne que les commandements dont elles relevaient. Ces appareils qui ne pouvaient être expédiés hors de la Grande-Bretagne, étaient à l'époque plus faciles à trouver que des avions d'entraînement avancé. En outre, il y avait une pénurie d'instructeurs, d'équipement de radionavigation et d'opérateurs dans les écoles de pilotage, et trop peu d'aérodromes auxiliaires pour que l'entraînement soit tout à fait efficace. Les installations de tir aérien étaient également très restreintes au Royaume-Uni, et les exercices de tir en vol que faisaient les pilotes-stagiaires devaient passer après ceux qu'effectuaient les observateurs et les mitrailleurs aériens. Les UEO n'eurent donc pas d'autre choix que de supporter une plus grande part de la charge d'entraînement. Les programmes des écoles formant les pilotes de la RAF furent modifiés en conséquence.[49]

Il fallut aussi ajuster l'entraînement dispensé ailleurs si l'on voulait que de toutes les EPM sortent un "produit" semblable. La durée des cours de pilotage du PEACB fut d'abord réduite de huit semaines à sept dans les EEP et de seize semaines à quatorze dans les EPM pour se conformer à ce qui se faisait en Grande-Bretagne. En octobre, la durée des cours donnés dans les EPM fut de nouveau diminuée, à dix semaines cette fois. Dorénavant, les stagiaires suivant le cours de pilotage militaire ne feraient plus un stage de deux semaines dans une école de bombardement et de tir pour y effectuer des exercices réels de bombardement et de tir en vol non simulé. Cet entraînement fut plutôt reporté au moment où ils étaient affectés à une UEO outre-mer. L'élimination de cette section "d'armement appliqué" au programme effaça l'importante distinction entre les étapes intermédiaire et avancée du cours de pilotage militaire. Ces deux étapes furent donc fusionnées, et les EPM remplacèrent leurs escadrons distincts d'entraînement intermédiaire et avancé par deux escadrons identiques, couvrant chacun le même cours. Après d'autres améliorations, ces changements firent augmenter le nombre d'élèves qu'accueillait chaque EPM; ce nombre passa de quarante élèves toutes les quatre semaines à cinquante-six tous les vingt-quatre jours. Pour suivre ce rythme, on augmenta sensiblement le nombre de stagiaires dans les EEP. Ces changements, combinés au rythme accéléré avec lequel on ouvrit des écoles, firent plus que doubler le nombre de pilotes formés dans le cadre du PEACB; ceux-ci passèrent d'un nombre prévu de 3 196 en 1940-1941 à un nombre réel de 7 756.[50] Cependant, la qualité de l'entraînement en souffrit forcément aux dépens de la quantité, et cela fut particulièrement vrai pour les diplômés d'outre-mer, qui se virent nécessairement soumis à une plus longue période d'inactivité entre l'EPM et l'UEO, période durant laquelle il y avait de fortes chances que les compétences qu'ils avaient nouvellement et rapidement acquises diminuent considérablement.

Les autres catégories de membre d'équipage ne connurent pas l'expansion rapide de l'entraînement des pilotes. Seuls de légers changements furent apportés aux cours que suivaient les observateurs aériens et les radionavigants (mitrailleurs aériens). Le 27 mai 1940, la 1ere EOA à Malton (Ontario), et la 1ere École de radionavigants (ER), à Montréal, accueillirent leurs premiers groupes d'élèves. Au total, 115 observateurs et 149 radionavigants (mitrailleurs aériens)

obtinrent leur brevet en 1940. Rien n'avait été prévu dans l'accord de 1939 pour l'entraînement des mitrailleurs spécialistes, mais à mesure que l'année 1940 avançait, l'ARC jugea souhaitable d'instruire un nombre limité de ces spécialistes (sans les entraîner à la radionavigation) afin d'accélérer la formation d'équipages aériens.[51] Au mois de novembre, les cinquante-quatre premiers d'entre eux obtinrent leur brevet, et tous furent affectés au sein de l'effectif de guerre assigné à la défense du territoire. L'entraînement des mitrailleurs spécialistes se déroula par la suite de façon intermittente jusqu'à ce qu'un programme fût établi en 1942.[52]

Après la chute de la France, le gouvernement britannique demanda l'autorisation de transférer en bloc quatre EPM au Canada afin de les retirer de ce qui était maintenant devenu un front actif. Power avait assuré à Sir Gerald Campbell, le haut-commissaire de Grande-Bretagne, qu'il était possible de fournir les installations que nécessiteraient les quatre écoles, ainsi que les autres, quelle qu'elles soient, que l'*Air Ministry* pourrait vouloir transférer, sans que cela n'entrave le rendement du PEACB. Le Royaume-Uni, spécifia-t-il, devrait supporter tous les frais de fonctionnement, ainsi qu'une partie des dépenses d'immobilisation relatives à l'aménagement d'aérodromes, la proportion exacte devant être convenue plus tard. Les Britanniques acceptèrent cette offre et les conditions qui y étaient assorties, modifiant la demande initiale pour qu'elle comprenne huit EPM, deux EOA, une EBT, une ERG, une ENA et une école de torpillage aérien. Le gouvernement canadien était prêt à recevoir ces unités avant la fin de l'année, mais l'*Air Ministry* décida de retarder le transfert jusqu'à ce qu'il soit certain de l'issue de la bataille d'Angleterre.[53] L'aménagement des emplacements fut maintenant accéléré encore davantage. On demanda parfois aux entrepreneurs de commencer les travaux sans attendre le décret requis. Les travaux de construction, qui, selon les prévisions initiales, devaient durer deux ans et demi, furent terminés à 90 p.c. au mois de novembre 1940.[54]

La première école britannique à déménager au pays fut la 7e EPM, où s'instruisaient des élèves-pilotes de l'Aéronavale.* On se hâta d'aménager à Kingston (Ontario) un emplacement qui, au départ, était censé être prêt en juin 1941, afin d'accueillir cette école. Pour éviter toute confusion avec les écoles du PEACB, l'école britannique changea de numéro et devint la 31e EPM, établissant ainsi un ordre de numérotation pour les écoles de la RAF situées au Canada. Le personnel commença à arriver à Kingston le 9 septembre, pendant que les peintres et les menuisiers mettaient encore la dernière touche au camp. À la fin du mois, l'EPM était prête, mais comme le premier contingent d'élèves-pilotes de l'Aéronavale britannique n'était pas censé arriver avant le mois de janvier, l'école commença à entraîner de nouveaux élèves réguliers du PEACB. Deux promotions sortirent ainsi de l'école avant que les instructeurs ne commencent à entraîner des pilotes britanniques. Quatre autres écoles déménagèrent au Canada dans les derniers mois de l'année 1940: la 32e EPM à Moose Jaw (Saskatchewan), la 33e EPM à Carberry (Manibota), la 31e ENA à Port

* *Fleet Air Arm* (britannique)

PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

STATIONS D'ENTRAÎNEMENT DES PILOTES

1940-1945

RÉGION AÉRIENNE NO. 4
QG de Région, Régina/Calgary

École préparatoire d'aviation
- No. 2 Régina
- No. 4 Edmonton

Écoles élémentaires de pilotage
- No. 5 Lethbridge (mutée à High River en juin 1944)
- No. 8 Vancouver
- No. 15 Régina
- No. 16 Edmonton
- No. 18 Boundary Bay
- No. 24 Abbotsford
- No. 25 Assiniboia
- No. 31 De Winton
- No. 32 Bowden
- No. 33 Caron
- *No. 34 Assiniboia
- No. 36 Pearce

Écoles de pilotage militaire
- No. 3 Calgary
- No. 7 MacLeod
- No. 8 Weyburn
- No. 15 Claresholm
- No. 19 Vulcan
- No. 32 Moose Jaw
- No. 34 Medicine Hat
- No. 36 Penhold
- No. 37 Calgary
- No. 38 Estevan
- No. 39 Swift Current
- *No. 41 Weyburn

École de pilotes-instructeurs
- No. 2 Vulcan (mutée à Pearce en mai 1943)

Escadrille d'entraînement opérationnel (RAO)
- No. 13 Sea Island (mutée à Patricia Bay en novembre 1940)

Unités d'entraînement opérationnel (RAO)
- No. 3 Patricia Bay
- No. 5 Boundary Bay (dét. à Abbotsford à partir d'août 1944)
- No. 6 Comox
- *No. 32 Patricia Bay

RÉGION AÉRIENNE NO. 2
QG de Région, Winnipeg

École préparatoire d'aviation
- No. 7 Saskatoon

Écoles élémentaires de pilotage
- No. 2 Fort William
- No. 6 Prince-Albert
- No. 14 Portage-la-Prairie
- No. 19 Virden
- No. 23 Davidson (mutée à Yorkton en janvier 1945)
- No. 26 Neepawa
- *No. 35 Neepawa

Écoles de pilotage militaire
- No. 4 Saskatoon
- No. 10 Dauphin
- No. 11 Yorkton
- No. 12 Brandon
- No. 13 North Battleford
- No. 17 Souris
- No. 18 Gimli
- No. 33 Carberry
- *No. 35 North Battleford

RÉGION AÉRIENNE NO. 1
QG de Région, Toronto

Écoles préparatoires d'aviation
- No. 1 Toronto
- No. 5 Belleville
- No. 6 Toronto

Écoles élémentaires de pilotage
- No. 1 Malton
- No. 3 London
- No. 7 Windsor
- No. 9 Saint-Catharines
- No. 10 Mount Hope (mutée à Pendleton en août 1942)
- No. 12 Goderich
- No. 20 Oshawa

Écoles de pilotage militaire
- No. 1 Camp Borden
- No. 5 Brantford
- No. 6 Dunnville
- No. 9 Centralia
- No. 14 Aylmer (mutée à Kingston août 1944)
- No. 16 Hagersville
- *No. 31 Kingston

École centrale de vol
- Trenton

École de pilotes-instructeurs
- No. 1 Trenton

École de pilotage aux instruments
- No. 1 Mohawk

RÉGION AÉRIENNE NO. 3
QG de Région, Montréal

École préparatoire d'aviation
- No. 3 Victoriaville

Écoles élémentaires de pilotage
- No. 4 Windsor Mills
- No. 10 Pendleton
- No. 11 Cap-de-la-Madeleine
- No. 13 St. Eugène
- No. 17 Stanley
- No. 21 Chatham
- No. 22 Québec

Écoles de pilotage militaire
- No. 2 Ottawa
- No. 8 Moncton (mutée à Weyburn janvier 1944)
- No. 9 Summerside (mutée à Centralia juillet 1942)
- No. 13 Saint-Hubert (mutée à North Battleford février 1944)

École de pilotes-instructeurs
- No. 3 Arnprior

Écoles de reconnaissance générale
- No. 1 Summerside
- No. 31 Charlottetown

Unités d'entraînement opérationnel (RAE)
- No. 1 Bagotville
- No. 7 Debert
- No. 8 Greenwood
- *No. 31 Debert
- No. 34 Pennfield Ridge
- *No. 36 Greenwood

Comox
Sea Island
Vancouver
Abbotsford
Patricia Bay
Boundary Bay
Edmonton
Penhold
Bowden
Calgary (1941-44)
De Winton
High River
Vulcan
Claresholm
Pearce
MacLeod
Lethbridge
Medicine Hat
North Battleford
Prince-Albert
Saskatoon
Davidson
Yorkton
Dauphin
Caron
Régina (1940-41)
Swift Current
Moose Jaw
Assiniboia
Weyburn
Estevan
Neepawa
Virden
Souris
Carberry
Brandon
Gimli
Winnipeg
Portage-la-Prairie
Fort William
Windsor
Goderich
Centralia
London
Aylmer
Malton
Toronto
Oshawa
Camp Borden
Belleville
Trenton
Kingston
Mohawk
Mount Hope
Saint-Catharines
Dunnville
Hagersville
Brantford
Arnprior
Ottawa
Pendleton
St. Eugène
Montréal
Saint-Hubert
Québec
Cap-de-la-Madeleine
Victoriaville
Windsor Mills
Pennfield Ridge
Bagotville
Moncton
Chatham
Summerside
Charlottetown
Debert
Stanley
Greenwood

LÉGENDE:
- QG de Région
- Écoles préparatoires d'aviation
- Écoles élémentaires de pilotage
- Écoles de pilotage militaire
- École centrale de vol
- Écoles de pilotes-instructeurs
- École de pilotage aux instruments
- Écoles de reconnaissance générale
- Escadrille d'entraînement opérationnel
- Unités d'entraînement opérationnel

0 100 200 300 400 500 mi
0 100 200 300 400 500 600 700 800 km

Les écoles numérotées à partir de 31 furent affectées, au début, à la RAF; celles qui furent subséquemment incorporées à l'ARC (indiquées par *) furent renumérotées selon l'usage canadien et sont indiquées comme tel.

(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE

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

1940-1945

RÉGION AÉRIENNE NO. 4
QG de Région, Régina/Calgary

Écoles préparatoires d'aviation
- No. 2 Régina
- No. 4 Edmonton

Écoles d'observation aérienne
- No. 2 Edmonton
- No. 3 Régina (mutée à Pearce septembre 1942)

École de radionavigants
- No. 2 Calgary

Écoles de bombardement et de tir
- No. 2 Mossbank
- No. 8 Lethbridge

Unités d'entraînement opérationnel (RAO)
- No. 3 Patricia Bay
- No. 5 Boundary Bay (dét. à Abbotsford à partir d'août 1944)
- No. 6 Comox
- *No. 32 Patricia Bay

RÉGION AÉRIENNE NO. 2
QG de Région, Winnipeg

École préparatoire d'aviation
- No. 7 Saskatoon

Écoles d'observation aérienne
- No. 5 Winnipeg
- No. 6 Prince-Albert
- No. 7 Portage-la-Prairie

École centrale de navigation
- No. 1 Rivers

École de radionavigants
- No. 3 Winnipeg

Écoles de bombardement et de tir
- No. 3 MacDonald
- No. 5 Dafoe
- No. 7 Paulson

RÉGION AÉRIENNE NO. 1
QG de Région, Toronto

Écoles préparatoires d'aviation
- No. 1 Toronto
- No. 5 Belleville
- No. 6 Toronto

Écoles d'observation aérienne
- No. 1 Malton
- No. 4 London

Écoles de navigation aérienne
- No. 1 Trenton (mutée à Rivers en mai 1942)
- No. 31 Port Albert
- No. 33 Mount Hope

Écoles de radionavigants
- No. 1 Mount Hope
- No. 4 Guelph

Écoles de bombardement et de tir
- No. 1 Jarvis
- No. 4 Fingal
- No. 6 Mountain View
- No. 31 Picton

École de mécanique de bord
- Aylmer

RÉGION AÉRIENNE NO. 3
QG de Région, Montréal

École préparatoire d'aviation
- No. 3 Victoriaville

Écoles d'observation aérienne
- No. 8 Québec
- No. 9 Saint-Jean
- No. 10 Chatham

Écoles de navigation aérienne
- No. 2 Pennfield Ridge (1941-42) Charlottetown (1944-45)
- *No. 32 Charlottetown

École de radionavigants
- No. 1 Montréal (mutée à Mount Hope septembre 1944)

Écoles de bombardement et de tir
- No. 9 Mont-Joli
- No. 10 Mount Pleasant

École de tir de l'aéronavale
- No. 1 Yarmouth

École de mécaniciens de bord
- No. 1 Arnprior (mutée à Aylmer en juillet 1944)

Écoles de reconnaissance générale
- No. 1 Summerside
- No. 31 Charlottetown

Unités d'entraînement opérationnel (RAE)
- No. 1 Bagotville
- No. 7 Debert
- No. 8 Greenwood
- *No. 31 Debert
- No. 34 Pennfield Ridge
- *No. 36 Greenwood

Edmonton
Calgary (1941-44)
Comox
Patricia Bay
Abbotsford
Boundary Bay
Pearce
Lethbridge
Prince-Albert
Saskatoon
Dafoe
Régina (1940-41)
Régina (1940-41)
Mossbank
Paulson
Macdonald
Rivers
Portage-la-Prairie
Winnipeg
Mont-Joli
Mount Pleasant
Charlottetown
Chatham
Summerside
Debert
Bagotville
Greenwood
Pennfield Ridge
Québec
Yarmouth
Victoriaville
Montréal
Saint-Jean
Arnprior
Belleville
Mountain View
Trenton
Picton
Malton
Toronto
Mount Hope
Port Albert
Guelph
Jarvis
London
Aylmer
Fingal

LÉGENDE:

- QG de Région
- Écoles préparatoires d'aviation
- Écoles d'observation aérienne
- Écoles de navigation aérienne
- École centrale de navigation
- Écoles de radionavigants
- Écoles de bombardement et de tir
- École de tir de l'aéronavale
- Écoles de mécanique de bord
- Écoles de reconnaissance générale
- Unités d'entraînement opérationnel

0 100 200 300 400 500 mi
0 100 200 300 400 500 600 700 800 km

Les écoles numérotées à partir de 31 furent affectées, au début, à la RAF; celles qui furent subséquemment incorporées à l'ARC (indiquées par *) furent renumérotées selon l'usage canadien et sont indiquées comme tel.

(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

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

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

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

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

* *training command*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* *United States Army Air Forces (USAAF)*

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

En dépit de tous les problèmes et de tous les retards qui survinrent en 1941, le Plan d'entraînement aérien continua de se développer. La dernière des seize EPM canadiennes qui avaient été initialement prévues ouvrit le 1er septembre, ce qui mit l'organisation d'entraînement des pilotes sept mois en avance sur le calendrier originel. En tout, trente-quatre écoles du PEACB furent ouvertes en 1941. À la fin du mois de décembre, le programme de construction d'écoles prévu dans l'accord était terminé, moins une EBT qui n'était pas encore requise, ce qui représentait un gain total de quatre mois pour ce programme. La formation du personnel navigant, bien sûr, était encore plus avancée. Le nombre de stagiaires admis depuis le mois d'avril 1940 s'élevait en tout à 39 609, comparativement au nombre initialement prévu de 25 120. La part du Canada était de 83,2 p.c., comparativement au taux de 80,6 p.c. qui avait été prévu dans l'accord de 1939.[83]

En même temps, l'ARC était en train de venir à bout d'importants problèmes concernant la fourniture d'avions d'entraînement. Le dernier Anson I que le Royaume-Uni avait convenu de fournir, fut livré en avril 1942, mais l'ARC possédait maintenant 625 Anson II de fabrication canadienne et il y avait de bonnes chances que la commande de 1 000 avions soit terminée avant le mois d'octobre. Les derniers Harvard commandés par le Canada, qui furent aussi livrés ce mois-là, comblèrent les besoins jusqu'en avril 1943.[84] Au printemps de 1942, la vaste organisation du PEACB fonctionnait donc de façon satisfaisante, formant les catégories et les quantités voulues de personnel navigant.

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

entre les mois de janvier 1941 et d'octobre 1942.[85] Dès le début, les EPA eurent pour fonction principale de sélectionner les pilotes et les observateurs. Le principal outil utilisé était le *Link trainer*, un appareil d'entraînement qui pouvait simuler les mouvements d'un avion et qui servait à la fois à enseigner la théorie du vol et à déterminer si un candidat avait l'étoffe d'un pilote. Dans ce dernier rôle, l'appareil était très impopulaire. Les élèves s'opposaient à ce qu'on les élimine du cours de pilotage parce qu'ils obtenaient de faibles notes dans une machine qui ne quittait jamais le sol, les pilotes qui faisaient partie du personnel d'instruction de l'école n'éprouvaient aucun plaisir à faire passer les tests et à les noter et les instructeurs des EEP se plaignaient que les élèves prenaient de mauvaises habitudes qu'il fallait corriger plus tard. En dépit des efforts persistants qui étaient faits pour uniformiser les tests, les résultats étaient très inégaux. Dans une école, la 7e EPA, à Saskatoon (Saskatchewan), on découvrit même que "le pourcentage d'échecs (durant les cours de pilotage) chez ceux qui ont obtenu de hautes notes dans le *Link* est plus élevé que chez ceux qui ont obtenu de faibles notes". Essentiellement, les appareils étaient trop capricieux pour qu'il soit possible d'appliquer un programme d'évaluation contrôlé de façon rigoureuse, et il n'y avait pas une corrélation assez étroite avec le pilotage élémentaire réel. Le *Link* allait se révéler plus utile pour enseigner les techniques du pilotage aux instruments à des hommes qui avaient déjà appris à voler. Les écoles de l'Ouest arrêtèrent d'entraîner leurs recrues au pilotage à vue dans le Link à la fin de l'année 1942, et en avril 1943 le programme de tests utilisant ce simulateur cessa d'être appliqué dans les EPA et fut placé sous l'autorité des comités de sélection du personnel navigant qui élevaient des dépôts des effectifs.[86]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bien qu'il fût prévu dans les plans initiaux que le rapport entre les élèves qui s'entraîneraient à piloter des monomoteurs et ceux qui s'entraîneraient à piloter des multi-moteurs serait de 1 sur 2, et plus tard de 1 sur 6,5, en raison des pénuries de bimoteurs que connut au début l'ARC, quelques futurs pilotes de bombardier durent faire leur entraînement militaire aux commandes de Harvard et de Yale. Les cours dispensés dans les deux types d'écoles étaient similaires, mais dans les écoles de pilotage de monomoteurs on allouait moins de temps à la navigation et à l'armement. L'instruction au sol portait sur la science aéronautique, l'armement, la navigation, les cellules, les moteurs, la photographie et la reconnaissance, les transmissions et la météorologie, et comprenait des exercices en simulateur (Link). Le minimum d'heures de vol fut fixé à soixante-quinze, dont quarante en solo: ce minimum fut étendu à cent heures, dont la moitié en solo, quand on prolongea la durée du cours à douze semaines à la fin de 1941.[103] Avant de recevoir ses "ailes", chaque élève devait démontrer à l'instructeur en chef sa capacité "de décoller et d'atterrir sans endommager le matériel appartenant à Sa Majesté... de naviguer de jour ou de nuit, de piloter aux instruments et de manoeuvrer nos avions dans toute situation moyenne".[104]

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

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

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

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

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

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

Les radionavigants (mitrailleurs aériens) furent la troisième grande catégorie de membres d'équipage qui suivit un entraînement en vertu de l'accord de 1939. Exception faite des premiers groupes, les recrues étaient enrôlées directement dans cette catégorie. Au début, elles se rendaient dans une EPA avec d'autres futurs membres d'équipage, et, de là, dans une école de radionavigants pour y suivre un cours intensif où l'accent était mis sur la théorie des communications radio. Cependant, tout le monde était mécontent de cet arrangement et, en novembre 1940, on modifia radicalement le programme. Dans les écoles de radionavigants, on supprima une bonne part des notions théoriques, et l'on donna aux élèves les éléments essentiels du cours dispensé dans les EPA, plus deux semaines d'instruction sur le bombardement et le tir. Cette mesure permit de supprimer l'EPA de leur programme et augmenta l'instruction sur l'armement sans étendre la période d'entraînement subséquente à l'EBT. Ces changements, ainsi que d'autres, influèrent sur la durée du cours. Après avoir réduit cette durée, qui, aux premières étapes de la planification avait été fixée à vingt-quatre semaines, on détermina qu'un cours de radionavigant de seize semaines était nettement insuffisant et la durée fut prolongée pendant que le premier groupe d'élèves était encore à l'entraînement; la durée du cours fut fixée à dix-huit semaines et plus tard à vingt semaines en 1940, à vingt-quatre semaines en 1941 et finalement à vingt-huit semaines en 1942.[109]

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

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

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

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

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

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

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

7
Les modifications apportées au PEACB vers le milieu de la guerre

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

Il n'est pas facile de déterminer avec exactitude quand la question de l'organisation de l'ARC outre-mer devint un problème sérieux. La formation d'escadrons canadiens à l'étranger ne joua pas un rôle important dans la politique qu'appliqua Ottawa en matière d'aviation immédiatement après la chute de la France: et même si le Comité de guerre du Cabinet discuta de la question à l'automne de 1940, aucune décision ferme ne fut prise. Le conseil le plus sensé qui fut donné à cette époque est peut-être celui que formula le chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner, qui proposa que la constitution à l'étranger d'unités entièrement composées de Canadiens se fasse de manière graduelle. Emporté par la vision d'une puissance aérienne canadienne, Breadner laissa toutefois entendre avec optimisme qu'il pourrait être possible de constituer outre-mer jusqu'à soixante-dix-sept escadrons de l'ARC avant la fin de 1942.[1]

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

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

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

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

... le Canada, avec ce qu'il fabrique actuellement comme avions (et l'insuffisance des moteurs sortant de ses usines) et son magnifique programme d'entraînement aérien, ne peut être considéré de quelque façon que ce soit comme une puissance aérienne, notamment parce que la majeure partie de l'effort qu'il déploie sur le plan de l'entraînement se situe au niveau élémentaire ou intermédiaire, et n'est pas opérationnel dans toute l'acception du terme. À l'étranger, ses effectifs sont graduellement organisés en escadrons canadiens, dont certains sont utilisés de façon active dans des opérations, encore que cela résulte non pas d'action indépendante quelconque de la part du Canada mais entièrement, ou presque, des efforts de la *Royal Air Force*.
La situation mondiale est telle que le fait de continuer de poursuivre cette politique, sans développer la puissance aérienne au Canada, peut mettre en péril la position du pays à l'avenir et limiter sa contribution à la cause générale.[5]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

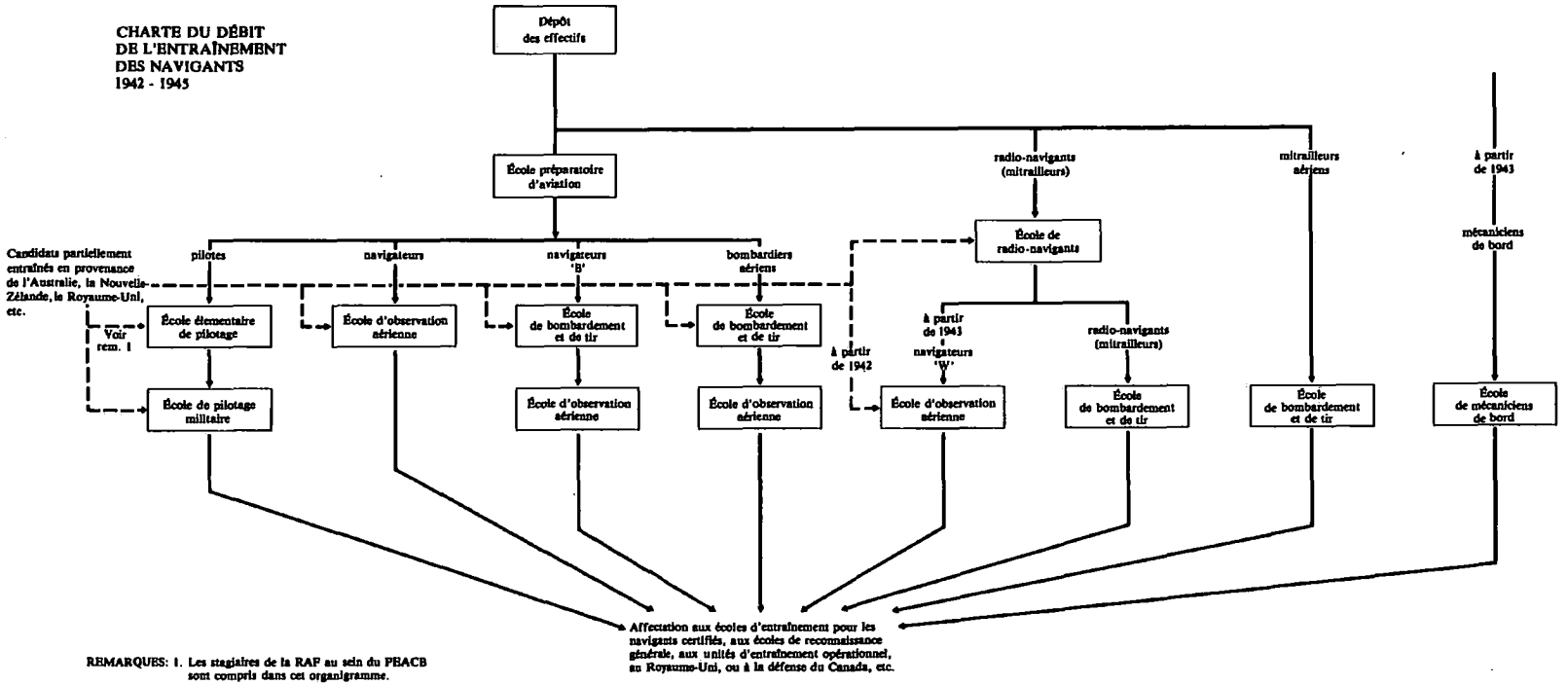
Les premiers bombardiers aériens commencèrent à s'entraîner en août 1942. Après l'EPA, ils suivaient un stage de huit semaines (plus tard, de douze) dans une EBT où ils s'entraînaient au bombardement et au tir. Comme ce fut le cas pour les navigateurs-B, après le mois de février 1944 la partie "tir"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

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

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

* *Standard beam approach*

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



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

2. Les écoles de navigation aérienne de la RAF au Canada, omises de cette charte, étaient comparables aux écoles d'observation aérienne de l'ARC.

3. Des radio-navigants furent aussi entraînés pour l'aéronavale de la Royal Navy lors d'un seul cours.

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

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

8
Le Plan en pleine maturité

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comme les Britanniques en étaient bien conscients, les rapports trimestriels étaient subjectifs[28] et s'appuyaient sur les évaluations faites par des instructeurs au sujet d'élèves choisis au hasard dans plusieurs unités d'entraînement différentes. Un officier d'état-major avait noté sur le premier rapport trimestriel que "ces rapports trimestriels sont les premiers que nous avons demandés. Nous ne pouvons agir à ce stade, car nous devons voir d'abord si les rapports subséquents confirment les suppositions générales des 21e et 23e Groupes".[29] Les rapports manquaient aussi de cohérence. Dans le premier rapport, l'entraînement en Australie était jugé "d'un niveau élevé"[30], et "encore faible" ou "plutôt en-deçà de la moyenne" dans le suivant.[31] L'*Air Ministry* décida qu'il fallait un test objectif.

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

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

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

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

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

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

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

> ... Les pilotes formés en Australie étaient d'un niveau inférieur dans la catégorie Contrôle dans le poste de pilotage; ils avaient tendance à être plutôt moins bons dans la catégorie Roulement au sol, et notablement dans la catégorie Observation. Leurs mesures d'observation dans les virages serrés et les virages sur un moteur (piloter un bimoteur en n'utilisant qu'un moteur) étaient inférieures au niveau des élèves formés au Canada. Leurs mesures de vérification de l'aire à signaux avant de rejoindre le circuit étaient très inférieures, et la qualité de leurs atterrissages n'était pas non plus égale au niveau des Canadiens.
>
> Par contre, les élèves formés en Australie étaient bien supérieurs dans la catégorie Mesures vitales après le décollage, et leur façon de procéder lors des vols sur un moteur était également meilleure. Ils ont montré qu'ils avaient un avantage dans les mesures vitales préalables à l'atterrissage ainsi que dans la procédure de remise des gaz aux instruments. La façon dont ils ont utilisé les commandes de servitude était incontestablement meilleure, tout comme la façon dont ils se sont servis du moteur de façon générale pendant toute la durée du test.[36]

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

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

* Défense antiaérienne allemande. NDLR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Certaines des difficultés d'entraînement furent sans aucun doute causées par le fait que lorsqu'on scinda l'observation aérienne en deux nouvelles spécialités, soit la navigation et le bombardement aérien, les recrues les plus fortes en mathématique furent sélectionnées pour suivre le cours de navigateur, tandis que les autres deviendraient bombardiers aériens. Pour aider à surmonter ces problèmes, la durée du cours de bombardier aérien que dispensaient les EBT fut prolongé de huit semaines à douze en 1942.[57] Les stagiaires passèrent plus de temps à s'exercer et larguèrent plus de bombes, tandis que l'accent fut mis non plus sur des "exercices de bombardement de précision", qui jugeaient la proximité de bombes individuelles par rapport à un objectif déterminé, mais sur des "exercices de groupement", où la mesure de succès était le rayon d'un cercle imaginaire englobant six bombes. Des groupements serrés mesuraient l'uniformité plutôt que la précision et reflétaient davantage les éléments essentiels de la technique du "bombardement de zone" qui obséda le *Bomber Command* dans son offensive aérienne stratégique contre l'Allemagne. Pour réussir le cours, les bombardiers aériens devaient enregistrer au moins deux groupes "rapprochés" dont le rayon mesurait au plus soixante-quinze mètres (converti à une altitude de 10 000 pieds) en six exercices.[58]

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

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

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

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

* *Junior Matriculation*. NDLR.

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

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

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

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

* *Toronto Hunt Club*

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

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

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

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

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

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

> . . . Notre ordinaire au mess des pilotes est insatisfaisant, d'une part parce que les aliments sont mal cuits et d'autre part, et ceci est la raison principale, parce qu'il y a une différence dans les vivres distribués, comparativement au Royaume-Uni. Il n'y a pas d'élément en espèces et les vivres ne comprennent ni foie, ni rognons, ni fruits en conserve, ni moutarde, de sorte que ces mets populaires ne figurent jamais au menu. Nous recevons cependant du riz, des macaronis et des pruneaux – des aliments qui ont fort peu de succès au sein des troupes britanniques.
> Le Canada est le seul pays qu'il m'ait été donné de servir où les barèmes de solde et l'ordinaire sont différents de ce qui se fait habituellement. Il n'y a pas de doute que les hommes n'apprécient pas ces changements.
> . . . Ces coups d'épingle sont en somme une affaire sérieuse.[63]

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

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

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

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

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

MacKenzie passa deux années comme instructeur dans les EPM de Yorkton, en Saskatchewan, et de Hagersville, en Ontario, ainsi qu'à l'ECP de Trenton, et obtint son brevet d'officier en mars 1942. Il entraîna pendant ce temps de nombreux pilotes qui furent affectés à des théâtres d'opérations. En février 1943, il se rendit finalement outre-mer, dans une UEO au Royaume-Uni, où il pilota des Spitfire. Il effectua ensuite un tour de service opérationnel, période pendant lequel on lui attribua 8¼ victoires et il fut décoré de la *Distinguished Flying Cross*. MacKenzie demeura dans l'ARC après la guerre, servit en Corée en tant que pilote d'échange au sein de la *Fifth Air Force* des États-Unis, fut abattu pendant qu'il effectuait une patrouille au sud de la rivière Yalu et fut détenu par les Chinois pendant deux années. Il quitta finalement l'ARC en 1966, au grade de commandant d'aviation.

À l'automne de 1942, époque où MacKenzie était instructeur principal à la

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

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

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

* appelées en anglais *tarmac duties*, NDLR.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les problèmes posés par ces progrès spectaculaires touchaient de toute évidence les pilotes, surtout les pilotes de bombardiers, et au mois de mai 1938, la RAF en était venue à reconnaître que "l'entraînement n'avait pas suivi les demandes accrues imposées aux pilotes qualifiés, à cause de l'accroissement de la complexité des bombardiers modernes. Il y a une 'période de prédisposition aux accidents' qui suit immédiatement l'arrivée d'un pilote dans son escadron après son départ de l'école de pilotage. Il devrait y avoir entre les deux une période d'entraînement intermédiaire."[70] Cette étape fut établie en 1939 par la création d'unités de transit opérationnelles (appelées, au début, *group pools*) destinées à fournir des réserves immédiates aux escadrons maritimes, de chasse et de bombardement situés en première ligne, tout en dispensant l'entraînement avancé nécessaire. Leur nom fut changé pour celui d'"unités d'entraînement opérationnel" au printemps de 1940.[71]

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

l'exception de sept Hurricane affectés au 1er Escadron en février 1939, les Canadiens ne disposaient d'aucun des nouveaux appareils et – se trouvant fort éloignés du théâtre des hostilités – n'avaient pas besoin d'entraînement opérationnel au sens tactique du terme. Toutefois, les exigences atmosphériques et topographiques des vols effectués sur la côte du Pacifique, qui étaient techniquement opérationnels, suscitèrent suffisamment de préoccupations pour que l'aviation juge souhaitable de former sur la côte ouest une école de reconnaissance pour équipages d'hydravions à coque et de bombardiers (l'école était équipée de Fairchild[71], de Noorduyn Norsemsn et de Vickers Vancouver et Vedette). Lorsqu'il fut décidé d'ajouter des avions terrestres, l'école changea de nom en juillet 1940 et devint le 13e Escadron d'entraînement opérationnel.[72] L'escadron n'entraînait que des pilotes, pas des équipages complets, et les avions et l'équipement étaient très différents de ceux qui étaient utilisés sur des théâtres entièrement opérationnels. Aucun des instructeurs n'avait une expérience du combat et les stagiaires ne reçurent aucun entraînement tactique véritable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En raison des craintes que suscitaient les intentions et les moyens d'action des Japonais, une force de première ligne, composée de Beaufort, fut maintenue en état d'alerte à Patricia Bay durant les douze mois qui suivirent, pendant que des Handley Page Hampden – un autre avion de conception britannique, dont quelques exemplaires furent fabriqués au Canada – prirent leur relève. On commença à dispenser un peu d'entraînement opérationnel à la date prévue, en janvier 1942, mais à cause de la lenteur des livraisons et du manque inévitable de pièces de rechange, les Hampden ne jouèrent pas un rôle important avant le mois de juin. Lorsqu'ils entrèrent finalement en service, les taux d'accident furent excessivement élevés et la qualité de l'instruction fut vraiment en deçà de ce qu'elle aurait pu être. Le Hampden, qui était conçu comme un bombardier moyen volant à haute altitude, était plus rapide et plus maniable que la plupart des appareils du même type, mais il n'était pas équipé de doubles commandes, ce qui était un grave inconvénient lorsque l'on apprenait à des hommes à plonger presque au ras des vagues et à lancer ensuite une torpille de 1 600 livres (725 kg). Qui plus est, "aucun des officiers faisant partie du personnel de cette UEO n'avait déjà lâché une torpille d'un Hampden en situation opérationnelle", signala le commandant de l'unité à la fin de 1942.[81] Néanmoins, la 32e UEO devint et demeura la principale source de remplacement d'équipage pour les trois escadrons de torpillage et de bombardement du *Coastal Command* qui étaient stationnés au Royaume-Uni, soit le 144e Escadron (RAF), le 408e Escadron (ARC) et le 455e Escadron (RAAF).

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

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

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

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

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

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

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

* *U.S. Eighth Air Force*

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

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

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

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

* *Army Support*

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

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

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

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

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

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

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

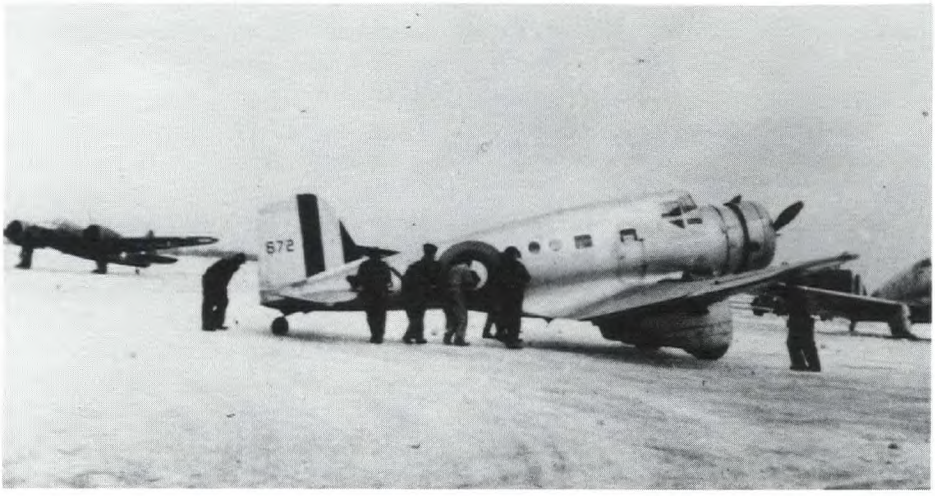
questions. Il est évident, toutefois, qu'en dépit des imperfections dont souffrit au début le PEACB, le nombre de diplômés contribua de façon importante à établir la supériorité aérienne des forces alliées à une époque où *Festung Europa** semblait inexpugnable par voie de terre. La qualité des équipages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

* "Forteresse Europe"

TROISIÈME PARTIE

La défense aérienne du Canada, de 1939 à 1945

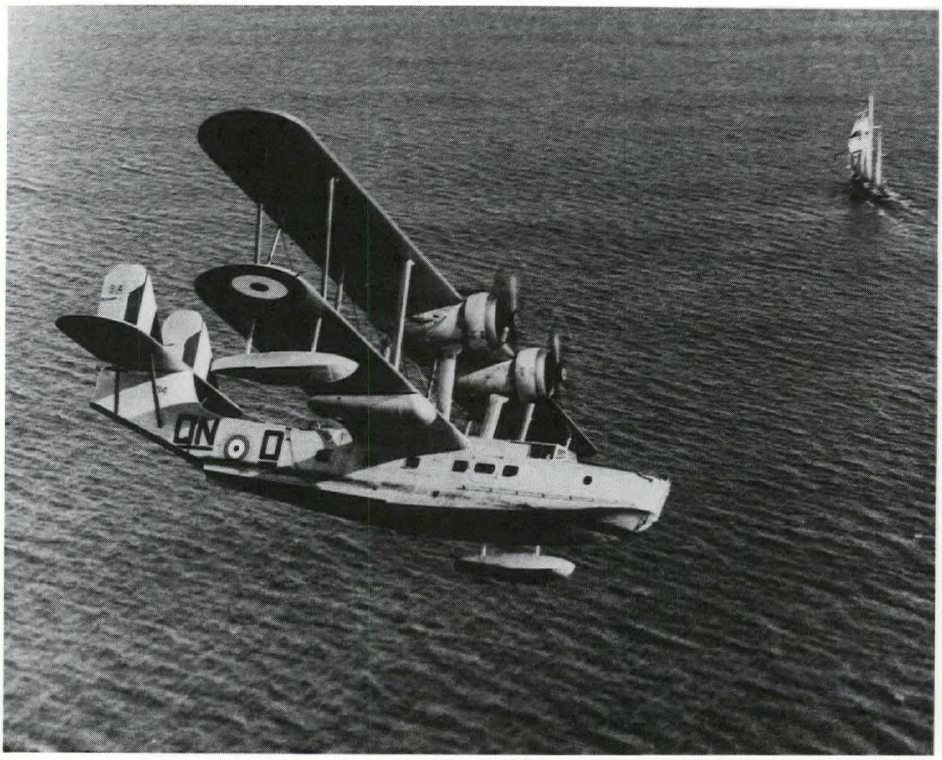
Ian Mackenzie, ancien ministre de la Défense nationale, sur le point de monter à bord d'un Grumman Goose, en 1939. (PA 63538)



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

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

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

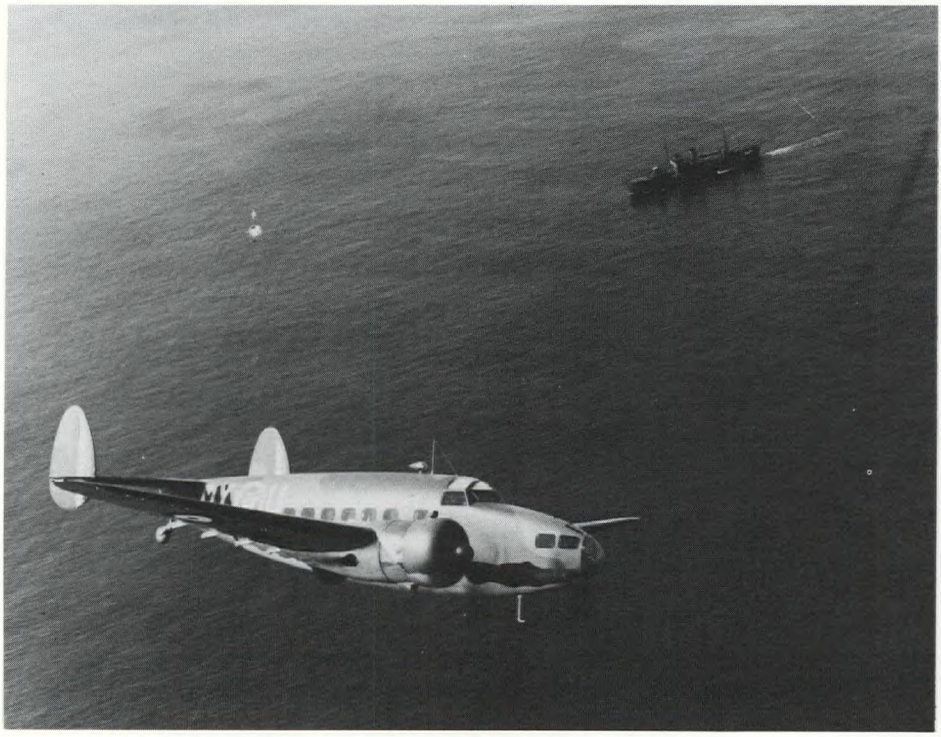


Un Supermarine Stranraer du 5e Escadron (BR) survolant un voilier sur la côte est, le 3 avril 1941. (PL 2729)

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

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

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



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

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

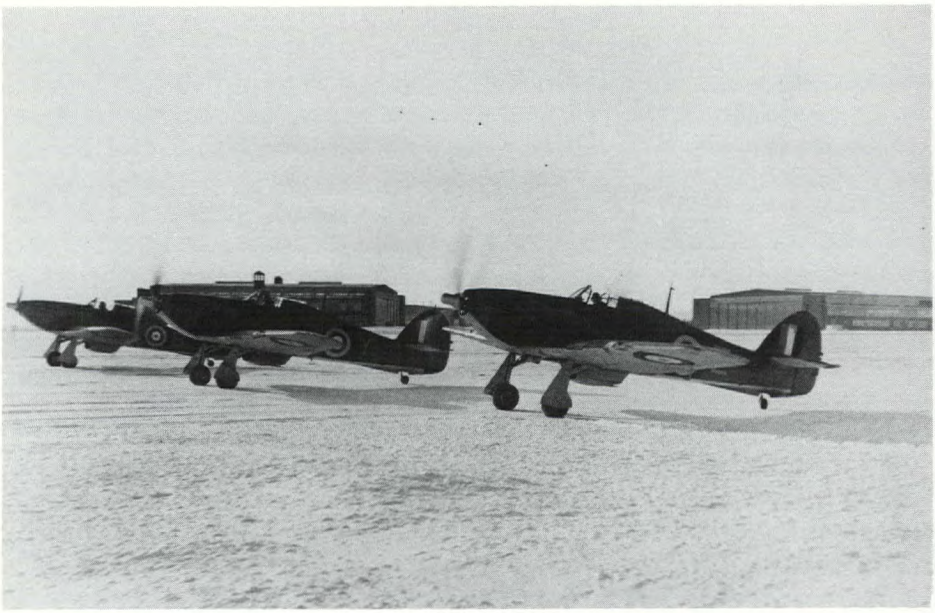
Le maréchal en chef de l'air Sir Charles Portal, chef de l'état-major de l'air, RAF, à droite, écoute les propos du commandant d'escadron S.A. Green, à gauche, au cours d'une visite à la 2eme École de pilotage militaire, à Uplands; le chef de l'état-major de l'air canadien, le maréchal L.S. Breadner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

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

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

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

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

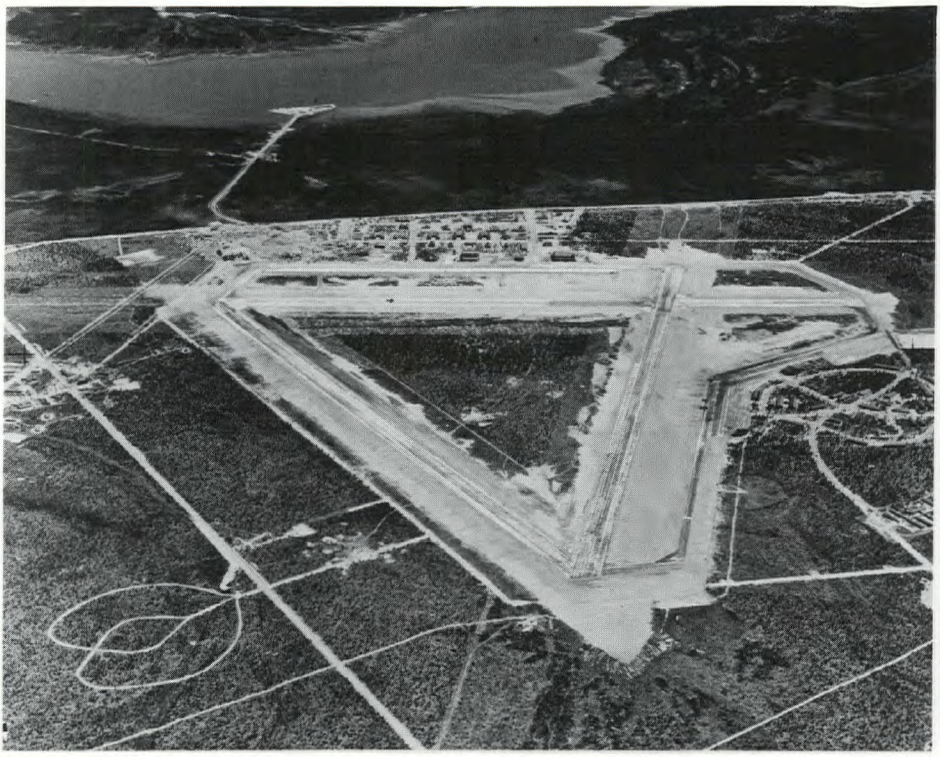


La défense aérienne de Terre-Neuve: des Hawker Hurricane du 127e Escadron (C), à Gander, en décembre 1942. Ces Hurricane fabriqués au Canada se distinguaient par leur grande hélice de fabrication américaine sur laquelle on ne pouvait installer la coupole caractéristique que l'on retrouvait sur les Hurricane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

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

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

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

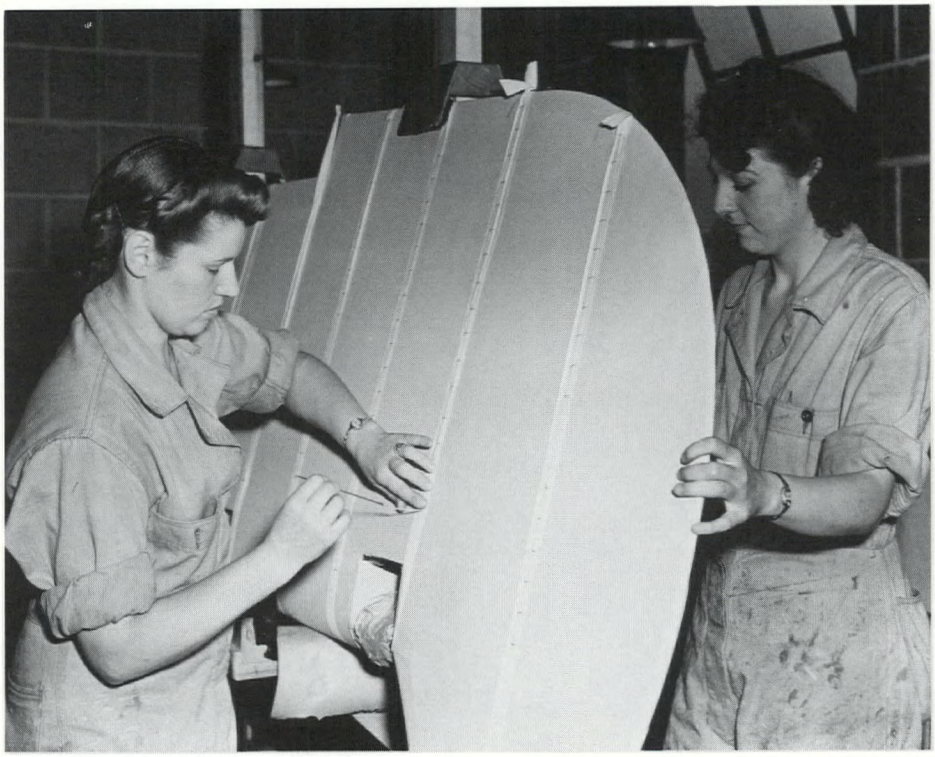


Goose Bay (Labrador), en juin 1943: maillon essentiel de la route aérienne transatlantique et aérodrome de dégagement pour les aéronefs des bases de Terre-Neuve. Les installations de l'ARC se trouvent à la partie supérieure de la photo et celles de l'USAAF, à droite. (RE 64-1720)

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

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

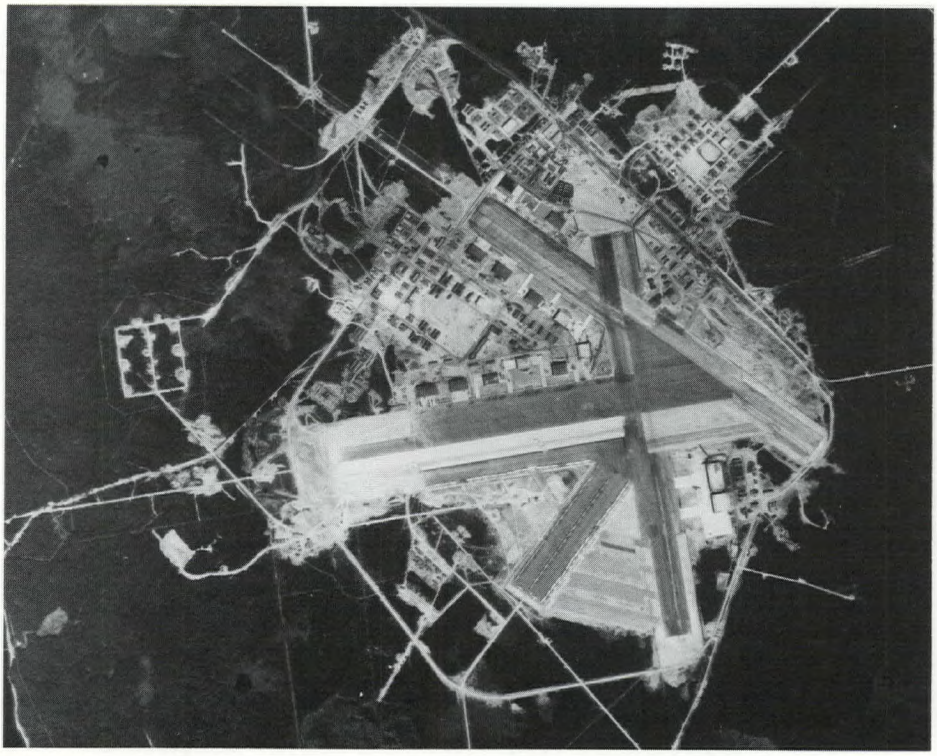
Deux femmes-signaleurs à la 2eme École de pilotage militaire de Uplands, en octobre 1943. (PL 21486)



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

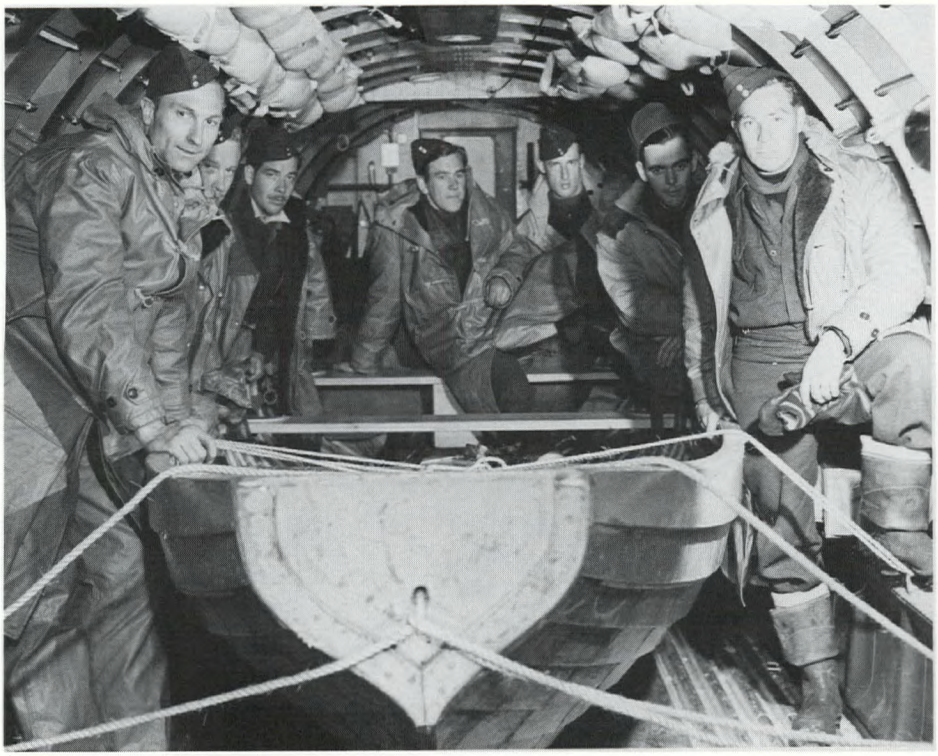
Station de l'ARC de Yarmouth, le principal aérodrome opérationnel au sud de la Nouvelle-Écosse. On aperçoit également, à la partie supérieure, les installations de la 1ere École de tir de l'Aéronavale britannique. (PMR 77-208)

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



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

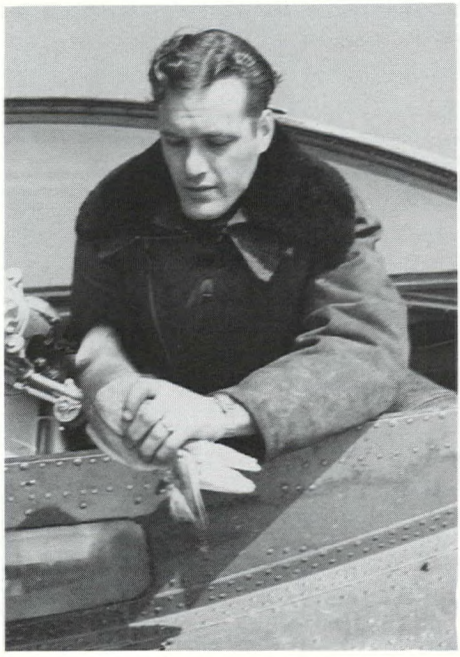
Dans la mesure du possible, les équipes de sauvetage récupéraient les aéronefs écrasés, tel ce Ventura que l'on extirpe d'un boisé, en septembre 1943. (PL 20868)



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

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

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



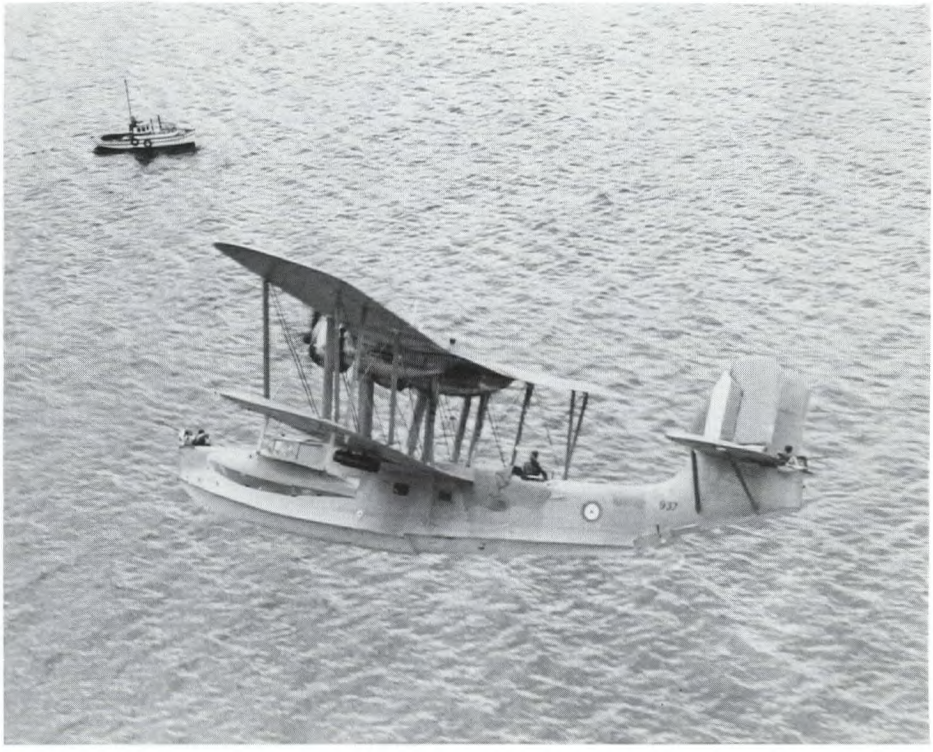
Un pigeon voyageur sur le point d'être lancé d'un Canso, en janvier 1944. Les pigeons constituaient un système de communication d'urgence hautement efficace. (PL 23625)

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

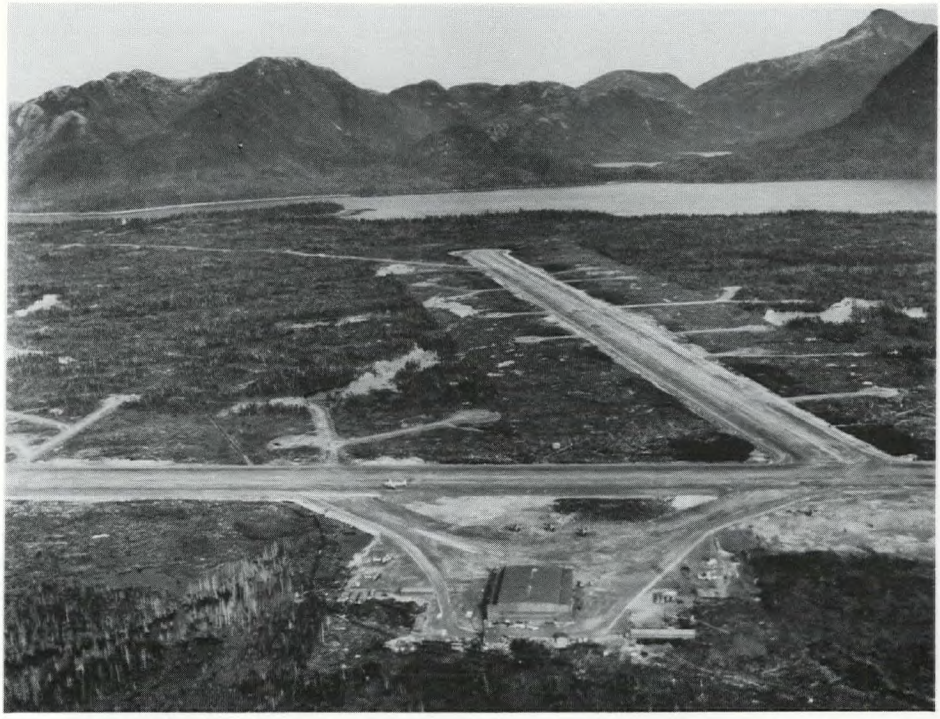
Des armuriers du 111e Escadron (C) effectuent l'entretien des mitrailleuses .5" d'un P-40, à Kodiak (Alaska), en juin 1943. (PL 13129)

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

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

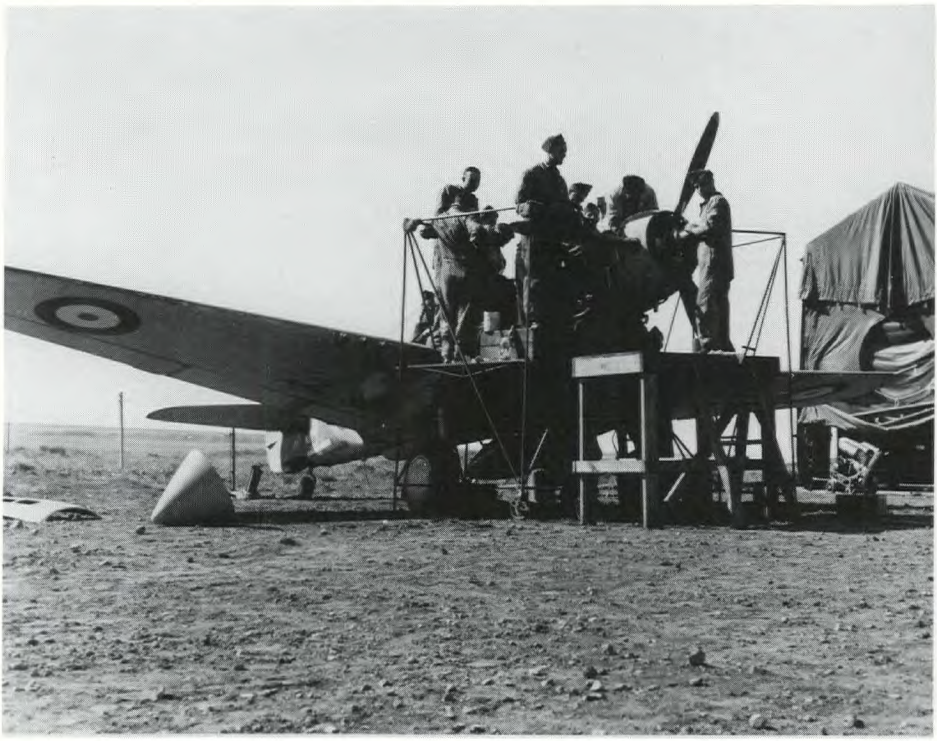
Un équipage au sol en Alaska, probablement du 111e Escadron (C), en train de peindre un numéro d'identification canadien sur un P-40 obtenu récemment de l'USAAF. Septembre 1943. (PL 13146)

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



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

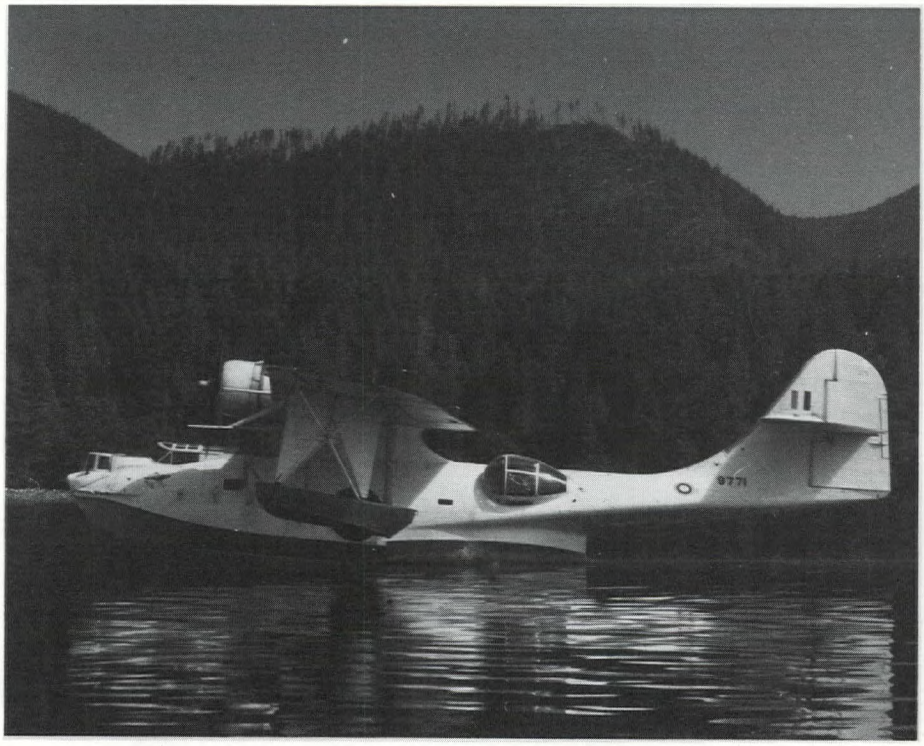
Des P-40 américains, aux commandes desquels on retrouvait des pilotes du 14e Escadron (C) et du 111e Escadron (C) de l'ARC au cours de la campagne des Aléoutiennes, en attente et dispersés sur l'île Amchitka. (PMR 76-386)



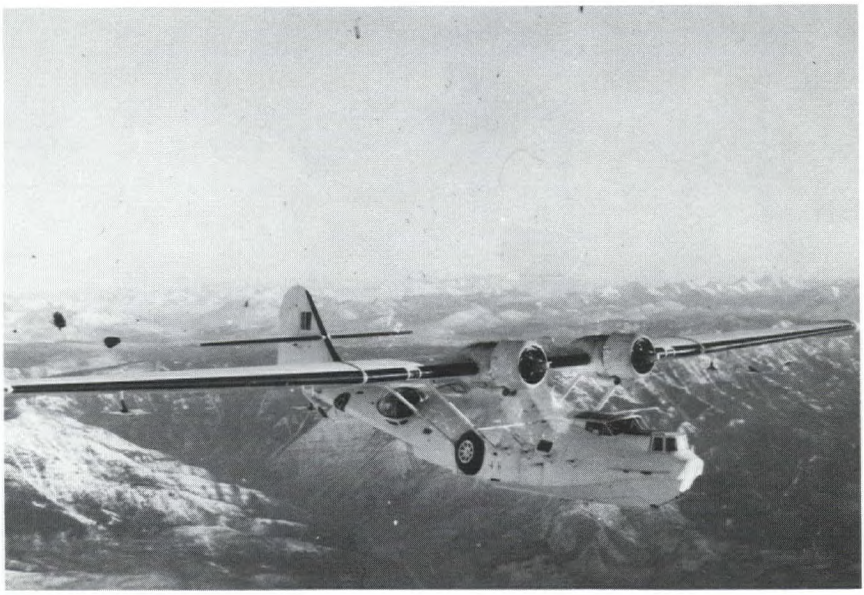
Entretien d'un Kittyhawk sur le terrain, en Alaska, le 29 octobre 1943. (PL 13206)

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

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

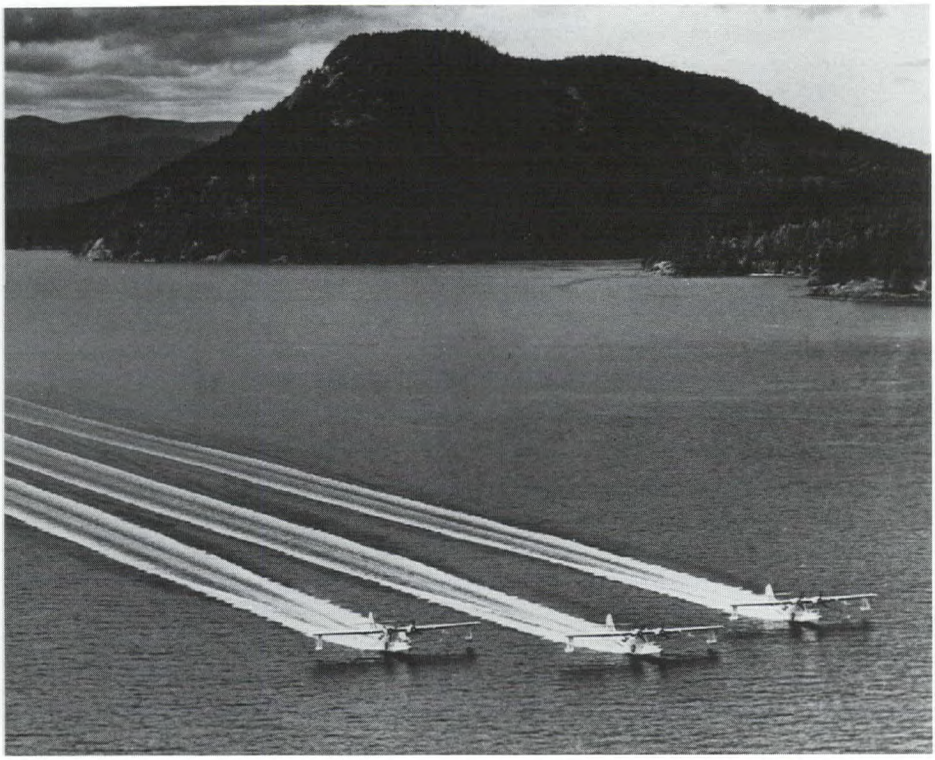


Un Canso "A" du 4e Escadron (BR) de la Région aérienne de l'Ouest, sur la côte de la Colombie-Britannique, en novembre 1943. (PL 21933)



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

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



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

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

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

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

9
Programme d'action et approvisionnement

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

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

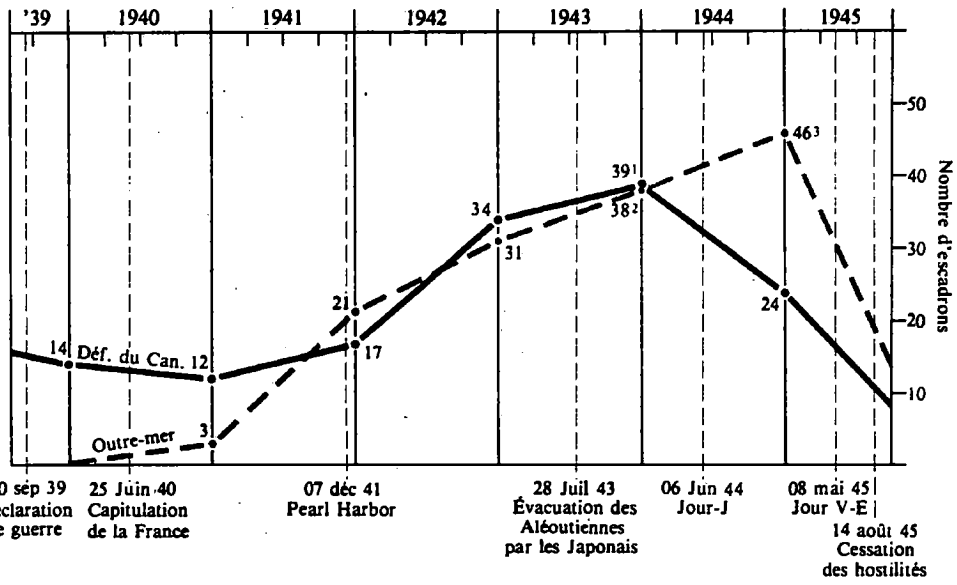
aéronautique canadienne, ainsi que le proposa le chef du génie aéronautique, le commodore de l'Air E.W. Stedman, le Canada ne fabriquait aucun moteur d'avion et les stocks britanniques étaient insuffisants.[5]

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

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

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

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



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

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EFFECTIF AFFECTÉ À LA DÉFENSE DU CANADA
(OPÉRATIONS DANS L'HÉMISPHÈRE OUEST)
STATIONS ET ZONES D'OPÉRATIONS
1939-1945

0 100 200 300 400 500mi
0 100 200 300 400 500 600 700 800km

Voir aussi l'appendice E

La route à relais du Nord-Ouest

La route à relais du Nord-Ouest fut ouverte en 1941. Les relais furent pris en charge en juin 1944 par le commandement aérien du Nord-Ouest.

Le corps d'observateurs affecté à la détection d'avions a opéré activement dans la RAO et la RAE, de même que sur les bords de la baie d'Hudson pendant une période de la durée de la guerre.

RÉGION AÉRIENNE DE L'OUEST
Zone d'opérations

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST
Zone d'opérations

(1943-45) (1940-45) (1939-40)

I. Annette
Prince Rupert
Alliford Bay
No. 4
Terrace
Smithers
Prince Rupert (1942-1944)
Bella Bella
Port Hardy
Coal Harbour
Tofino
Ucluelet
Sea Island
Jericho Beach
Vancouver (1939, 1943-1945)
Boundary Bay
Patricia Bay
Victoria (1939-1942)
No. 2
Victoria
(1943-1944)
Edmonton
Commandement aérien du Nord-Ouest
Calgary
Lethbridge
Régina
Mossbank
Winnipeg
Goose Bay
Botwood
Gander
Torbay
No. 1
Saint-Jean
(1941-1945)
Argentia
Stephenville
Les escadrons de l'ARC n'ont pas opéré à partir d'Argentia; cette base est indiquée pour fins d'information seulement.
Sept-Îles
Gaspé
Les escadrons situés dans le secteur du Golfe étaient regroupés sous le titre '5e Groupe du Golfe' en 1943-45; la station de Gaspé servait de QG de groupe.
Sydney
North Sydney
Mont-Joli
Chatham
Summerside
Moncton
Debert
Dartmouth
Halifax
Halifax
Bagotville
Saint-Jean
Québec
Shelburne
Yarmouth
Les escadrons en Nouvelle-Écosse étaient regroupés sous le titre '3e Groupe' en 1943-45; son QG opérait à partir du QG de la RAE.
QGG (Av)
Montréal
Saint-Hubert
Uplands
Rockcliffe
Ottawa
Weston
Hamilton

LÉGENDE:

QGG (Av)

Grand Quartier Général de l'Aviation
Quartier Général de Région
Quartier Général de Groupe
Bases d'hydravions
Aéroports
Les noms des bases américaines sont soulignés. Argentia

Tout au cours de la guerre plusieurs aéroports, notamment ceux de Dartmouth et de Patricia Bay, offrirent des services aux hydravions.

(Reproduit par le Service de cartographie MDN)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ensuite, en juin 1941, le Comité de défense du Cabinet britannique accepta finalement le principe du programme d'expansion de l'EGADC et d'y verser un nombre important de diplômés du PEACB.[31]

A ce moment, les besoins de l'ARC semblaient assez raisonnables. Si les usines canadiennes pouvaient, comme prévu, construire 151 Bolingbroke, quelques Stranraer, 50 Catalina, 184 P-39 Airacobra et 200 Martin B-26 Maraudeur, et si l'on pouvait obtenir les moteurs nécessaires, l'aviation serait en mesure de maintenir au pays 19 escadrons. Mais les Britanniques, quoiqu'ils aient pu dire en juin, avaient leurs propres besoins. En septembre, l'*Air Ministry* demanda qu'on lui restitue les neuf Catalina prêtés en mai et, ainsi qu'il est expliqué au chapitre 10, de s'accaparer de 50 autres commandés par l'ARC. Le Canada accepta d'en rendre 36. Le mois suivant, les Britanniques adoptèrent une attitude encore plus ferme, demandant au Canada de ne pas entreprendre la fabrication sous licence des Airacobra et des Maraudeur, mais de construire plutôt des bombardiers lourds Avro Lancaster pour le compte de la RAF. En même temps, les Britanniques refusèrent qu'aucun des P-39 commandés aux États-Unis pour la RAF ne soit livré prématurément au Canada.[32]

L'ardent désir d'aider la Grande-Bretagne avait placé l'ARC dans une position difficile. À la suite d'un accord conclu en 1939, les usines canadiennes s'étaient attachées à construire des avions d'entraînement et seuls quelques types d'appareils de combat pour la RAF et l'ARC, tandis que l'*Air Ministry* s'engageait à fournir les avions dont l'ARC avait besoin et que le Canada avait convenu de ne pas assembler. Cet arrangement n'avait jamais été tout à fait satisfaisant parce que, et cela se comprend, la RAF hésitait de plus en plus à céder des avions de combat, surtout après la chute de la France et le début des hostilités en Afrique du Nord. Le Canada n'avait pas d'autre choix que de se tourner de nouveau vers les États-Unis, soit en passant directement des commandes auprès d'entreprises américaines soit en tentant de signer des ententes d'octroi de licences de fabrication, comme Breadner l'avait fait pour les P-39 et les B-26. Cette deuxième solution plaisait aussi à C.D. Howe, qui attendait avec impatience le moment de lancer les usines canadiennes dans la production de guerre. La décision de fabriquer plutôt des Lancaster ne bouleversa pas les plans de Howe – les usines canadiennes tourneraient quand même – mais elle désorganisa complètement ceux de Breadner. Ne disposant au pays d'aucune entreprise qui pouvait lui fournir les types d'avions dont elle avait besoin, et les Britanniques bloquant l'accès au marché américain sans rien offrir en retour, l'ARC se trouva de plus en plus isolée par la collaboration anglo-américaine dans le domaine de l'attribution des approvisionnements de guerre.[33]

La coordination de l'attribution des avions alliés incombait à un organisme anglo-américain, le Comité aéronautique mixte (CAM).* Ce dernier, qui avait été créé le 22 avril 1941 et comptait parmi ses membres le général H.H. Arnold du *United States Army Air Corps* (USAAC), le contre amiral J.H. Towers, de la marine des États-Unis, et Sir Henry Self et C.R. Fairly, du *British Supply*

* *Joint Aircraft Committee.*

Council, était investi du pouvoir "d'organiser toutes les livraisons... la fabrication de composantes ainsi que de produits finis, et... sur le plan de l'uniformisation, prendre des décisions obligatoires pour toutes les parties intéressées".[34] Le Canada, qui faisait manifestement partie de ces dernières, n'était pas représenté au Comité. Tout ce que l'ARC pouvait espérer c'était d'influencer l'opinion des Britanniques et des Américains par l'entremise de l'*Air Ministry*, de la CMPD ou d'autres contacts militaires directs.

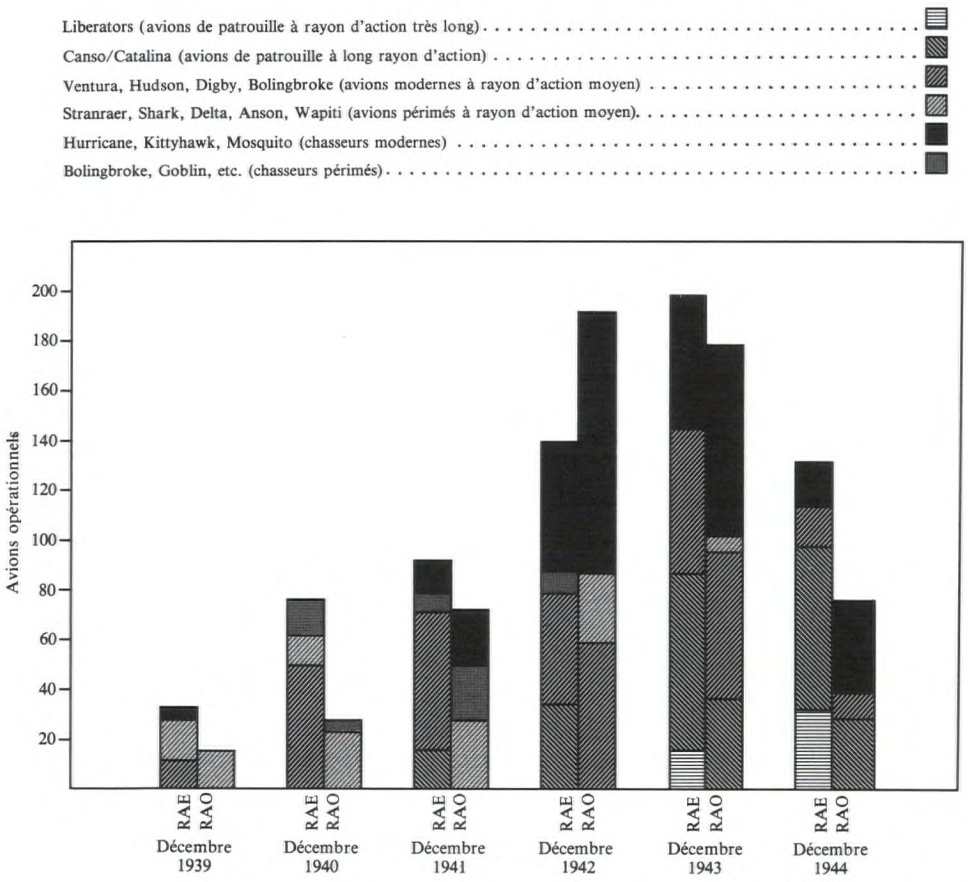
Ce ne fut pas une tâche facile. À la conférence d'Argentia du mois d'août, l'amiral de la flotte Sir Dudley Pound, premier lord de l'Amirauté, nota avec surprise le nombre d'avions amphibies et d'hydravions à coque attribués à l'ARC. C'est peut-être son intervention qui incita l'*Air Ministry* à demander les 50 Catalina au mois de septembre. Plus tard cet automne-là, il sembla que les Américains devenaient mieux disposés à l'égard du Canada: l'ARC n'eut aucune difficulté à prendre des dispositions pour obtenir des Curtiss P-40 Kittyhawk lorsque les stocks de P-39 s'épuisèrent. En novembre, cependant, les chefs d'état-major américains conclurent que, pour la défense de son territoire, le Canada n'avait besoin que de huit escadrons (quatre de chasse et quatre de bombardement), soit 11 de moins que ce que l'ARC envisageait.[35]

Les États-Unis et la Grande-Bretagne ayant ensemble la haute main sur l'attribution de moteurs et de cellules d'avion au Canada, l'organisation future de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada de l'ARC était très incertaine lorsque, le 7 décembre 1941, l'attaque du Japon contre Pearl Harbor fit éclater la guerre dans le Pacifique. L'achat récent de 30 Kittyhawk avait amélioré les moyens de défense du Canada sur le plan de la chasse, mais l'EGADC ne comptait encore que 12 escadrons de combat, et sur les quelques 160 avions que possédaient ces derniers, 28 étaient désuets et 73 moins qu'adéquats pour mener des opérations anti-sous-marins et protéger des navires. En outre, il y avait peu de raison de s'attendre à ce que de nouveaux avions viennent remplacer les Shark, Vancouver, Digby, Bolingbroke et Hudson ou compléter les sept autres escadrons qui demeuraient inscrits à l'ordre de bataille éventuel de l'EGADC.

L'extension de la guerre modifia de façon radicale la position stratégique du Canada. Bien que les États-Unis fussent maintenant un allié, le Canada faisait face à des ennemis sur ses deux côtes, et, aux yeux de nombreux observateurs, semblait plus que jamais auparavant exposé à une attaque directe. Le succès remporté par les forces du Soleil-Levant à Pearl Harbor bouleversa le quartier général de l'aviation, non pas parce que l'on ne s'attendait pas à ce que la guerre éclate avec le Japon, mais à cause de l'étendue des pertes. Les officiers supérieurs des trois services s'inquiétaient de l'état des défenses du Canada sur la côte du Pacifique, mais avaient toujours soutenu que la flotte américaine était un garant crucial de la sécurité dans la région. "À moins que la marine des États-Unis ne subisse une grave défaite ou perde ses bases nordiques", avait déclaré le vice-maréchal de l'Air Croil en octobre 1941, le problème de la défense du Canada dans l'Ouest pouvait se borner à "un état d'alerte vigilant". Comme il y avait peu de danger d'être attaqué directement, l'ARC pouvait s'en tenir sans risque à mener des missions de reconnaissance au large des côtes afin de détecter

EFFECTIF AFFECTÉ À LA DÉFENSE DU CANADA

AVIONS OPÉRATIONNELS DANS LES RÉGIONS AÉRIENNES DE L'EST ET DE L'OUEST



Source: Operational Record Books, S Hist.

les bâtiments de surface susceptibles d'effectuer un raid.[36] Breadner fut d'accord avec Croil. Tant que les Américains étaient en mesure d'offrir une aide effective, écrivit le chef de l'état-major de l'Air, cela importait peu que l'ARC ne puisse agir contre "une attaque navale de plus grande envergure, comprenant des avions embarqués".[37]

Power, qui n'était pas aussi confiant, voulait qu'on lui assure que la côte ouest était sûre. Breadner indiqua au ministre, à la fin de novembre, qu'en cas d'urgence le Q.G. de la Région aérienne de l'Est pouvait dépêcher un escadron de chasse et cinq escadrons de bombardement et de reconnaissance, mais il donna ordre en même temps à son état-major d'effectuer une évaluation

stratégique plus complète de la situation.[38] Celle-ci, qui eut lieu entre le 30 novembre et le 7 décembre, compta aussi sur une flotte américaine forte et écarta toute idée d'une défaite des Américains. Au 10 décembre, toutefois, le Comité des chefs d'état-major faisait état d'une situation quelque peu différente: bien qu'il ait été tenu pour acquis que "si le Japon entrait dans la guerre... l'entrée presque inévitable des États-Unis ferait plus que compenser la menace additionnelle qui pèserait sur ce continent – les revers imprévus dans le Pacifique... ont eu tendance à modifier cette hypothèse".[39] Les navires américains ne montaient plus la garde comme prévu, et à de nombreuses personnes à Ottawa, surtout les dirigeants politiques, il semblait maintenant que les Japonais pouvaient se déplacer à leur guise dans le Pacifique, même à l'est d'Hawaï.

Les chefs d'état-major, cependant, ne voulaient pas que des alarmistes précipitent leurs actions, craignant que l'attention soit détournée de la guerre avec l'Allemagne. En outre, ils pensaient que la poussée principale du Japon se ferait dans le sud du Pacifique, non contre la côte ouest de l'Amérique du Nord. Le Japon, toutefois, serait quand même en mesure de monter de temps à autre un raid aérien, de bombarder le littoral ou d'organiser de petits raids de commandos sur la côte. Breadner se sentit obligé de transférer sur la côte ouest un escadron de chasse et un escadron de bombardement et de reconnaissance, de compléter "dans la plus grande mesure possible" les effectifs et l'équipement aérien des unités de la Région aérienne de l'Ouest, et de préparer Prince Rupert, Bella Bella et Coal Harbour (au nord-ouest de l'île de Vancouver) comme bases opérationnelles. En outre, l'unité d'entraînement opérationnelle de la RAF, à Patricia Bay, fut mise sur pied d'intervention.[40]

Ces mesures représentèrent la réaction unilatérale et improvisée du Canada à une situation d'urgence imprévue. La forme définitive que revêtirait la défense aérienne de l'Amérique du Nord dépendait en fin de compte de la collaboration dont feraient preuve le Canada et les États-Unis par l'intermédiaire de leur plan de défense conjoint, connu sous le nom de Plan ABC-22, qui entra en vigueur le 7 décembre.[41] Les Américains n'acceptèrent pas les premiers arguments des Canadiens selon lesquels les Japonais étaient "de bien trop bons tacticiens" pour "mettre en péril leur supériorité navale" en attaquant la côte ouest.[42] Pendant les quelques mois qui suivirent, les représentants des États-Unis à la CMPD, "très effrayés" par la perspective d'une invasion, insistèrent pour que des dispositions soient prises en vue de la pire situation possible et, aussi, que le commandement stratégique et tactique de toutes les forces de la côte incombe aux Américains, proposition que le Canada jugea tout à fait inacceptable. Les Américains s'inquiétaient aussi du risque plus grand d'incursions allemandes contre l'est du continent, et insistèrent sur la nécessité de prévoir des défenses de chasse à Sault-Sainte-Marie afin de protéger son canal maritime, le plus achalandé au monde, et peut-être même de mener des patrouilles aériennes permanentes au-dessus des voies de transport de minerai de fer dans les Grands Lacs afin de se protéger contre des attaques lancées à partir de la Baie d'Hudson.[43] Sur la côte Atlantique, le général commandant les forces de l'armée des États-Unis à Terre-Neuve, le major-général G.C. Brant, anticipa la chute de la Grande-

Bretagne, la victoire de l'Allemagne en Afrique et des "raids aériens dévastateurs" contre toutes ses installations comme prélude à une "tentative probable pour s'emparer de Terre-Neuve et la tenir".[44]

Le pessimisme n'était pas le privilège exclusif des Américains. Les commandants subalternes d'unités stationnées sur les deux côtes canadiennes ne partageaient pas l'opinion plus désinvolte des chefs d'état-major à Ottawa. Très peu de temps après que le Comité des chefs d'état-major eut réaffirmé qu'"il y avait peu de chances que les principales visées stratégiques probables de l'ennemi" comprennent des objectifs canadiens,[45] le commodore de l'Air, L.F. Stevenson, qui commandait la Région aérienne de l'Ouest, demanda 16 escadrons pour pouvoir faire face au niveau maximum d'attaque de cuirassés, de croiseurs et d'avions embarqués. De la même façon, le Comité interarmées (Pacifique) déconseilla de construire les aérodromes avancés prévus pour les îles de la Reine Charlotte parce que les Japonais pouvaient facilement s'en rendre maîtres et les utiliser pour attaquer Victoria et Vancouver.[46] L'état-major de l'Air traita avec scepticisme toutes les demandes de ce genre. Le directeur des plans et représentant intérimaire de l'état-major de l'Air au sein du Conseil de l'Air, le colonel d'aviation F.V. Heakes, nota que la Région aérienne de l'Ouest ne montrait pas qu'elle était "déterminée de quelque façon que ce soit à améliorer toute situation existante ou ne donnait aucunement l'impression d'être disposée... à accepter les forces et les installations existantes et à en faire le meilleur usage possible". Les besoins en personnel et en équipement de la Région aérienne de l'Est étaient tout aussi pressants; Stevenson ne pouvait s'attendre à obtenir des renforts immédiats.[47]

Les améliorations apportées dans les limites des ressources disponibles étaient une autre affaire. Le 12 février, deux semaines avant que Stevenson ne demande 16 escadrons, les membres de l'état-major de l'Air se réunirent pour examiner si l'ARC avait besoin d'aucun des 400 Hurricane qui seraient fabriqués à Fort William. Sans s'engager lui-même, mais "en tenant compte de la nouvelle tournure de la guerre", l'état-major "était unanimement d'avis que les besoins du Canada en matière de défense aérienne nécessitaient maintenant un minimum de 12 escadrons de chasse" comptant 432 avions, ce qui était trois fois supérieur à la demande antérieure de 144 B-39 ou B-40.[48] Par la suite, le 2 mars, le Conseil de l'Air informa Power que les deux commandements côtiers auraient besoin d'un total de dix escadrons de Canso équipés de 360 avions, chiffre qui comprenait largement assez d'appareils pour les réserves et les pertes, comparativement aux 45 avions que possédaient les six escadrons existants d'hydravions à coque et d'avions amphibies. Si l'on comptait les autres escadrons de chasse qui avaient été proposés au mois de février, cela signifiait que l'état-major de l'Air visait à étendre à trente les 19 escadrons de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, afin de faire face à la menace accrue qui pesait sur le pays. Le 10 mars, le représentant des comptes et des finances, le commodore de l'Air K.G. Nairn, fit part au sous-ministre que l'Effectif affecté à la défense du Canada augmenterait, dans l'ensemble, de 1 613 officiers et 14 300 aviateurs à 2 313 officiers et 21 006 aviateurs.[49]

Il s'agissait là d'augmentations importantes, mais aux yeux du gouvernement,

elles semblaient ne plus suffire. Même si les chefs d'état-major conclurent à la mi-février qu'une invasion de l'une ou l'autre côte n'était pas "une opération de guerre réalisable",[50] il était difficile de résister à l'anxiété grandissante de la population de la Colombie-Britannique. Ian Mackenzie, le ministre de la Santé et du Bien-être, mais, ce qui était plus important, le ministre politiquement responsable de la Colombie-Britannique, se plaignit amèrement au premier ministre du triste état de l'aviation dans sa province.[51] Au sein du Comité de guerre du Cabinet, le 20 février, Power "mit en doute la justesse d'une politique qui ne pourvoirait à la défense du Canada que pour que ce dernier aide à vaincre l'ennemi principal. La défense du Canada", soutint-il, "devrait certainement constituer en soi un objectif primordial".[52] La défense du territoire fut aussi la question essentielle dont on discuta lors d'une session secrète que tint le Parlement le 24 février. Le débat, nota ce soir-là dans son journal le premier ministre King, avait "joué un rôle utile, celui de renseigner davantage les membres, et, je crois, a contribué à bien faire comprendre à Ralston et au ministère de la Défense la nécessité d'accorder plus d'attention à la défense du territoire, notamment sur la côte du Pacifique."[53] Une semaine plus tard, Norman Robertson et Hugh Keenleyside, deux hauts fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures, échangèrent des notes de service dans lesquelles ils soutinrent que le Japon pouvait frapper la Colombie-Britannique avec assez de facilité. Le Canada, convinrent-ils, devrait donc veiller à sa propre sécurité avant d'envoyer d'autres troupes outre-mer. Le 5 mars, les participants à une réunion du Parti libéral, à laquelle prenait part le premier ministre, firent écho à ces sentiments.[54] Des renseignements erronés, des préjugés contre les Japonais et la suite de catastrophes survenues à Pearl Harbor, à Hong Kong, à Singapour et dans les Philippines avaient ébranlé la confiance des hommes politiques dans les conseils des militaires.

Le même jour, le Comité de guerre du Cabinet décida de renforcer les unités affectées à la défense du territoire plutôt que d'augmenter ses forces outre-mer. Il annula une décision qui avait été prise le mois précédent pour donner aux Britanniques la moitié des Consolidated Canso de fabrication canadienne alors en voie de construction, et ordonna que les premiers avions soient affectés à six escadrons de la côte ouest et à quatre escadrons de la côte est. Fort de l'avis du général A.G.L. McNaughton, selon lequel il fallait tenir compte de l'opinion publique dans les décisions militaires, le Comité indiqua aux chefs d'état-major de réexaminer les besoins liés à la défense du territoire. Le 9 mars, l'ARC commença à ébaucher un nouveau plan de défense aérienne, et le 16 mars, le chef de l'état-major de l'Air présenta une proposition visant à augmenter à 49 escadrons de combat l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada. Le Comité de guerre du Cabinet approuva deux jours plus tard la proposition, après en avoir discuté pour la forme, ainsi qu'un programme relatif à une expansion considérable de l'armée au pays, programme que le chef de l'état-major général avait élaboré contrairement à son opinion délibérée. La formulation rapide du plan de 49 escadrons représentait un changement radical d'orientation de la part de l'état-major de l'Air et du Cabinet; pas plus tard que le mois de janvier, des hauts fonctionnaires du ministère des Finances avaient fortement déconseillé

une expansion d'un niveau bien plus modeste.[55] Malheureusement les principaux dossiers de planification tenus par l'état-major de l'Air à Ottawa ont disparu, et il est difficile de savoir si la décision représente une réévaluation indépendante, par l'ARC, de la menace, un jugement fondamental sur le besoin de réorganiser l'effort aérien ou le résultat d'instructions émanant des instances politiques.

Le poids des preuves dont nous disposons laisse supposer que le plan de 49 escadrons était une réponse à la menace perçue au lendemain de Pearl Harbor. Il y a cependant une autre explication possible: l'aviation projetait d'envoyer un jour outre-mer les escadrons supplémentaires. Power et Breadner (entre autres) étaient devenus contrariés que l'*Air Ministry* soit peu disposée à ce que l'on établisse au Royaume-Uni un grand nombre d'escadrons canadiens.[56] Constituer ces unités au Canada, sous prétexte d'assurer la défense du pays, et les offrir ensuite pour servir à l'étranger quand les conditions le permettraient était un moyen de contourner le problème, et cela peut expliquer les mots prudents qu'employa Power devant le Comité de guerre du cabinet le 18 mars. Le plan que Breadner avait dressé était suffisamment "élastique", fit remarquer le ministre, pour permettre d'utiliser les escadrons "là où on en avait besoin".[57] C'est certainement ce qu'avait à l'esprit un peu plus d'un mois plus tard le commodore de l'Air A.T.N. Cowley, le représentant de l'organisation. "La plus grande contribution que puisse faire le Canada en vue de la victoire ultime, affirma-t-il, est de développer une puissance aérienne écrasante. Mais le rôle d'instructeur et de fournisseur de combattants n'est pas suffisant. Le Canada devrait se battre – non en tant qu'élément (aussi vital que celui-ci puisse être) de la grande RAF, mais en tant que force indépendante, sur le plan de l'instruction, de l'équipement et de la direction. À cette fin, il nous faut non seulement continuer d'entraîner un grand nombre de membres d'équipages aériens mais aussi compléter leur entraînement en leur faisant subir l'étape de l'entraînement opérationnel... Nous devons fabriquer au Canada des avions et des moteurs. Nous devons compléter, équiper et entraîner des escadrons, des escadres, des groupes et des commandements de chasse, de bombardement, de reconnaissance et de collaboration avec l'armée, de sorte qu'aussitôt que cela soit humainement possible, le Canada dispose d'une force de frappe puissante qui puisse servir soit pour la défense du Canada soit sur tout théâtre d'hostilités."[58]

Le vice-maréchal de l'Air Harold Edwards partageait ce point de vue; Edwards commandait les forces de l'ARC en Grande-Bretagne et était un ardent nationaliste qui avait dit à Breadner en février 1942 "qu'il était disposé à recommander que l'ARC ne relève plus de l'*Air Ministry* et que nous organisions notre propre aviation, en dépit du Plan d'entraînement aérien collectif." Edwards, ainsi que d'autres au sein de l'ARC, voulaient que soit établie outre-mer une aviation canadienne équilibrée – soumise sans aucun doute au commandement et à la direction des forces alliées, mais néanmoins reconnaissable en tant que formation nationale;[59] utiliser l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada comme fondement de cette aviation nationale, si telle était l'intention de l'état-major de l'Air, n'était pas un moyen déraisonnable d'y parvenir.

Breadner, toutefois, appuya ses arguments sur la défense du territoire. Le

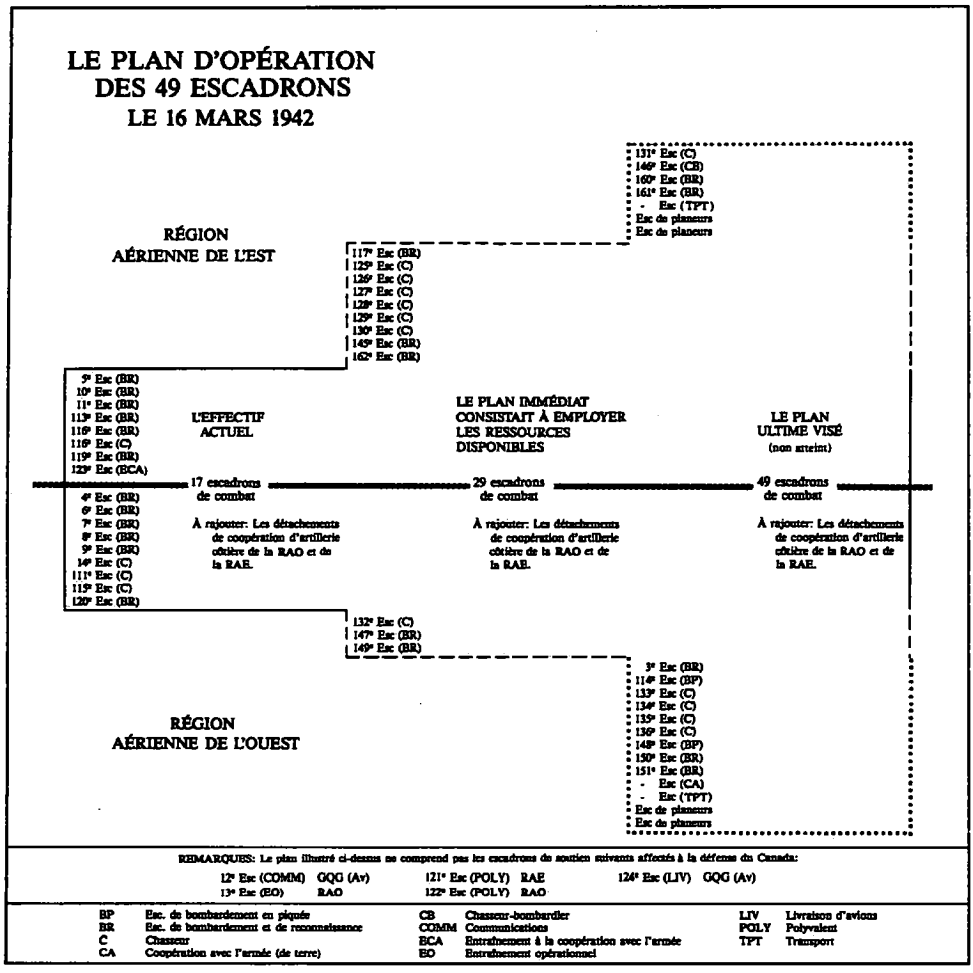
Canada était maintenant exposé à des menaces plus graves que les raids "éclair" qui régissaient auparavant la puissance des forces stationnées au pays:

La tournure de la guerre fait qu'il est urgent que le Canada augmente ses défenses aériennes pour faire face de façon plus efficace aux dangers suivants que courent la ligne maritime vitale vers le Royaume-Uni et notre propre existence en tant que nation:
a) le nombre grandement accru de nos navires marchands coulés par des sous-marins ennemis dans l'ouest de l'océan Atlantique;
b) les attaques possibles d'avions ennemis contre des objectifs vitaux sur les côtes est et ouest;
c) le bombardement possible de ports de la côte est et de la côte ouest par des navires ennemis;
d) l'invasion possible de la côte pacifique du Canada par des forces transportées par voie aérienne et maritime.[60]

Croyant que les forces disponibles étaient tout à fait insuffisantes, Breadner proposa la formation de 12 nouveaux escadrons de bombardement et de reconnaissance dans la région de l'Atlantique et de 11 dans celle du Pacifique. En outre, il demanda 14 escadrilles de chasseurs de nuit (une pour chaque escadron de chasse), un escadron de collaboration avec l'armée pour la Région aérienne de l'Ouest et deux escadrons de planeurs pour chaque côte, un pour transporter des troupes et l'autre des chars légers et des chenillettes porte-fusils-mitrailleurs – ces derniers pour permettre à l'armée d'attaquer des têtes de pont ennemies en sol canadien. Des escadrons de transport et de services publics/communication porteraient le total à 49, mais ce nombre pourrait être augmenté à 65 en ajoutant quatre escadrons de chasse et autant d'escadrons de bombardement à chacun des commandements côtiers si l'aide des États-Unis ne pouvait être garantie en cas d'invasion.

Ce plan supposait l'achat de 380 Hurricane (chiffre maintenant apparemment acceptable), 244 chasseurs/bombardiers de nuit de Havilland Mosquito, 24 P-40 Kittyhawk, 144 Canso amphibies, 40 bombardiers légers Vultee Vengeance, 200 planeurs et 40 avions de transport, à un prix estimatif de 151 millions de dollars. Ces avions s'ajoutaient aux appareils qu'il faudrait obtenir pour compléter l'effectif existant de 19 escadrons. Le plan exigeait aussi l'établissement ou l'expansion d'aérodromes et d'installations à Gander et à Goose Bay, à Terre-Neuve et au Labrador; à Sidney et à Stanley, en Nouvelle-Écosse; à Pennfield Ridge, à Moncton et à Chatham, au Nouveau-Brunswick; à Saguenay, au Québec; et à Prince Rupert et à Vancouver, en Colombie-Britannique. Les 989 officiers et 11 347 aviateurs de plus qui seraient requis faisaient gonfler la facture totale à environ 216 millions de dollars.[61] L'accord rapide du gouvernement permis à Breadner d'ordonner à son état-major de mettre en oeuvre le programme sur-le-champ. En même temps, comme mesure de l'importance que l'état-major de l'Air accordait à la menace posée par l'Axe, les travaux concernant le Plan "Vanquo" se poursuivirent en vue de l'emploi d'écoles du PEACB, d'unités d'entraînement opérationnel et de l'aviation civile comme moyen de défense ultime du pays.[62]

Moins de trois mois après la naissance du plan relatif aux 49 escadrons, la



situation stratégique dans le Pacifique changea radicalement. Les 3 et 4 juin 1942, les Japonais bombardèrent Dutch Harbor, dans l'île Unalaska de la chaîne des Aléoutiennes, et occupèrent ensuite les îles encore plus éloignées et désolées de Kiska et d'Attu. Même si les débarquements de l'ennemi sur le territoire des États-Unis inquiétèrent vivement la population, sa présence en nombre limité à neuf cent milles à l'ouest de l'Alaska n'était pas une menace pour la partie continentale de l'Amérique du Nord. Le plus important c'est que les attaques contre les îles Aléoutiennes s'inscrivaient dans le cadre d'une opération de plus grande envergure qui se termina par une victoire décisive de la marine des États-Unis sur le gros de la flotte japonaise dans la Bataille de Midway, le 4 juin.[63] L'avance des Japonais avait été stoppée, et les alliés passèrent à l'offensive stratégique; l'ennemi n'était maintenant plus en mesure d'envahir la côte pacifique du Canada et des États-Unis. Bien qu'il y eût un besoin urgent d'avions anti-sous-marins supplémentaires pour faire face à l'offensive des *U-boats* allemands contre les navires sur la côte de l'Atlantique, l'acquisition

d'un très grand nombre d'autres types d'avions prévus dans le programme des 49 escadrons offrait bien plus qu'une "garantie raisonnable" contre toute autre forme d'attaque "susceptible d'être menée".[64] Le quartier général de l'aviation hésitait néanmoins à réduire son programme d'expansion.

La mise en oeuvre du programme fut toutefois une toute autre affaire. Les pénuries chroniques d'avions, de moteurs d'avion et de pièces de rechange se poursuivirent, tandis que, au printemps de 1942, il y avait encore au Canada trop peu de membres d'équipage aérien entraînés pour maintenir à cent pour cent les effectifs des escadrons existants. Le problème des effectifs était l'obstacle le plus facile à surmonter parce qu'il dépendait entièrement du contingent de diplômés canadiens du PEACB versés dans les escadrons affectés à la défense du territoire. L'*Air Ministry* pouvait difficilement refuser la demande que fit le Canada pour réviser l'article 14 de l'accord relatif au PEACB alors qu'il y avait un surplus reconnu de personnel navigant en Angleterre. Quand la question fut soulevée en mai, lors de la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, les Britanniques convinrent donc aisément que les règlements en vigueur n'étaient pas "suffisamment souples" et augmentèrent la proportion de pilotes versés au sein de l'EGADC de 5,6 à 9 p. cent du nombre de diplômés sortant des écoles du PEACB. Les pourcentages applicables à la plupart des autres catégories de membres d'équipage aérien affectés au Canada furent haussés également.[65]

Dans l'accord révisé relatif au PEACB, la disposition clé était le lien entre le nombre de membres d'équipages aériens versés au sein de l'EGADC et le nombre d'avions de toutes sources qui pouvaient être mis à la disposition de l'ARC. En fait, lorsque les Canadiens soulevèrent la première fois la question de la modification de l'article 14, le représentant de l'approvisionnement et de l'organisation au sein de la RAF, le vice-maréchal de l'Air W.F. Dixon, demanda plus de détails afin d'"aider le *Munitions Assignment Board* dans son travail".[66] C'est là que résidait le problème fondamental qu'avait l'ARC à mener à bien l'expansion de la force aérienne affectée à la défense du Canada. Car même si l'on garantissait à l'ARC plus de membres d'équipages aériens après le mois de mai 1942, rien ne pouvait certifier qu'elle recevrait suffisamment d'avions pour équiper 49 escadrons opérationnels, que ceux-ci servent au pays ou à l'étranger.

Le *Munitions Assignment Board* avait été établi peu de temps après l'entrée en guerre des États-Unis, dans le cadre du système anglo-américain officiel visant à coordonner l'effort de guerre des forces alliées. Deux commissions interalliées d'attribution des munitions furent créées à la suite de la conférence d'Arcadia, une à Londres et l'autre à Washington, et toutes deux furent chargées de la dotation de tout le matériel de guerre placé dans des réserves communes des Alliés, conformément à des directives stratégiques émises par les chefs d'état-major interalliés anglo-américains. Des discussions relatives au partage d'avions provenant de ces réserves se déroulèrent en janvier 1942, et l'entente qui en résulta, l'accord Arnold-Portal – nommé d'après le lieutenant-général H.H. Arnold, chef des USAAF et le maréchal en chef de l'Air Sir Charles Portal, le chef de l'état-major de l'Air britannique – fixa la politique de base concernant le partage de la production entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. À ce

moment, les Britanniques annoncèrent aussi leur intention de parler au nom de tous les *dominions* et de compter les appareils leur étant attribués comme faisant partie de la part du Royaume-Uni.[67]

Du point de vue des Britanniques, l'ARC n'aurait pas pu choisir pire moment pour demander des avions. La RAF combattait dans le monde entier et faisait déjà concurrence à l'armée et à l'aéronavale des États-Unis pour l'obtention d'avions de fabrication américaine. Le Canada, par comparaison, demeurait un théâtre inactif dont les besoins étendus semblaient douteux. C'est la réaction de l'*Air Ministry* devant le plan de "Défense aérienne du Canada", c'est-à-dire celui concernant l'établissement de 49 escadrons, qu'Ottawa lui transmit en avril 1942, qui illustre le mieux l'attitude des Britanniques. "En fait, Vancouver se bat le dos au mur", fit remarquer un fonctionnaire avec une pointe d'ironie contenue; un autre traita à la légère l'évaluation de Breadner selon laquelle le Canada était sans défense contre une attaque. Sur les quatre menaces décrites dans le Plan, seuls la première – "le nombre grandement accru de nos navires marchands coulés par des sous-marins ennemis" – fut considérée comme tout à fait justifiée. Inévitablement, la plupart des demandes d'avions que le Canada présenta à la Commission londonienne d'attribution des munitions entre les mois de janvier et de juin 1942 furent soit ignorées soit rejetées sur-le-champ.[68]

Les trois services canadiens s'attendaient à éprouver des difficultés si les Américains et les Britanniques régissaient la distribution du matériel de guerre des forces alliées. Dès le 29 janvier 1942, le Comité des chefs d'état-major demanda donc instamment au gouvernement de veiller à ce que les services canadiens soient représentés au sein de chaque commission d'attribution. Le Comité de guerre du Cabinet discuta de la question le 4 février mais n'aboutit à aucune décision, sans aucun doute parce que l'idée inquiétait Howe. A son avis, la participation du Canada à ces commissions contraindrait le pays à mettre en commun toute la production nationale, ce qui priverait le gouvernement de son droit de déterminer la destination ultime de l'équipement fabriqué au Canada. Cela toucherait notamment l'armée, qui devait recevoir des chars Ram fabriqués au Canada. Les intérêts de l'ARC étaient différents parce que l'EGADC dépendait presque exclusivement d'avions britanniques et américains. Plus tard en février, les Britanniques et les Américains demandèrent officiellement au Canada de présenter sa production de guerre totale afin que la commission d'attribution, à Londres ou à Washington, l'attribue. Howe s'y opposa une fois de plus, espérant que le Canada puisse garder le contrôle de l'équipement destiné aux forces armées du Canada tout en mettant en commun le reste. Les Britanniques et les Américains s'opposèrent à leur tour à ce que l'on divise ainsi la production canadienne, et lorsque les différences ne purent être conciliées, Ottawa n'insista pas.[69]

Le gouvernement s'efforça de protéger les intérêts de l'ARC. À la mi-mars, le Cabinet décida de présenter les demandes d'avions pour le Canada à Washington plutôt qu'à Londres, et entreprit ses démarches en mai. L'expérience avait convaincu Power que les Américains étaient plus susceptibles que les Britanniques de considérer favorablement "les besoins liés à la défense de l'Amérique du Nord". En même temps, le Cabinet souhaitait obtenir que le Canada soit représenté à la Commission d'attribution de Washington et à tous ses

sous-comités; dans l'intervalle, les Britanniques continueraient de parler au nom du Canada dans la capitale américaine et d'attribuer à même leur part des avions à l'ARC.[70]

Les chefs d'état-major interalliés clarifièrent sans tarder leurs vues. Le 23 mars, dans leur directive n° 50/2 régissant l'attribution du matériel de guerre, ils considérèrent la défense de l'Amérique du Nord comme une de leurs dernières priorités. Cela signifiait que le théâtre européen, Hawaï, l'Australie, l'Inde et la Birmanie passaient tous avant l'Effectif de guerre de l'ARC affecté à la défense du Canada pour ce qui était d'obtenir des avions provenant des réserves alliées. Les chances de mettre entièrement à exécution le Plan de défense aérienne du Canada devinrent encore plus minces. Ayant découvert que leur production ne comblerait pas les besoins de l'aviation ou de l'aéronavale des États-Unis, sans parler de ceux de leurs alliés, les Américains bloquèrent presque toutes les livraisons d'avions à destination du Canada. Le conseil de l'Air à Ottawa conclut tristement que le Canada "serait probablement tenu d'accepter ce qui est disponible" plutôt que le nombre et les types d'avions qu'il souhaitait.[71]

Les faits qui survinrent à Washington confirmèrent ce sombre pronostic. Tenant compte de l'insuffisance de la production aux États-Unis, l'accord Arnold-Portal-Towers du 21 juin (le contre-amiral John H. Towers, de la marine des États-Unis, représentait l'aéronavale des États-Unis) révisa les formules en vigueur concernant le partage de la production, sabrant les livraisons d'avions américains destinés au Commonwealth britannique.[72] Une semaine plus tard, les chefs d'état-major combinés des États-Unis proposèrent d'attribuer 85 avions de moins que le niveau fixé avant le mois de mars pour l'ARC, et 500 de moins que le chiffre établi pour les 49 escadrons. Cela était important, découvrit l'attaché canadien de l'Air à Washington, parce qu'Arnold, Portal et Towers avaient aussi convenu que le Canada était placé sous le contrôle stratégique des Américains, ce qui signifiait que la manière dont les chefs d'état-major combinés des États-Unis interpréteraient les besoins du Canada aurait un poids considérable.[73] Finalement, à Washington, le 4 juillet, l'état-major interallié anglo-américain de planification détermina qu'avec les taux de production existants les USAAF n'atteindraient pas les objectifs qu'ils s'étaient fixés et décidèrent que, hormis les hydravions à coque et les avions de patrouille maritime comme le Hudson, aucun avion américain ne pouvait être mis à la disposition des dominions britanniques relevant de la responsabilité des États-Unis.[74] Cette décision excluait l'ARC, ainsi que les aviations australienne et néo-zélandaise, en dépit du fait qu'en vertu du Plan ABC-22, les États-Unis n'avaient aucunement le droit d'imposer leur autorité au Canada.[75]

En ce qui concernait les chefs d'état-major interalliés anglo-américains, le Canada pouvait puiser dans sa propre production pour grossir l'ARC. Toutefois, les Américains semblent n'avoir pas pris conscience qu'en raison d'accords antérieurs passés avec le Royaume-Uni l'industrie canadienne ne fabriquait pas les types d'avions dont le pays avait besoin pour assurer sa défense. En fait, la politique des chefs d'état-major combinés aurait limité l'expansion immédiate de l'ARC à neuf escadrons: deux de Bolingbroke, quatre de Hurricane, deux de Mosquito et un de Canso.[76]

L'ARC s'assura l'appui de la CMPD pour contester la décision qu'avait prise

les chefs d'état-major interalliés de placer le Canada sous l'autorité stratégique des États-Unis. Toutefois, bien que le représentant principal de l'armée des États-Unis, le lieutenant général Stanley D. Embick, fût d'accord avec l'interprétation canadienne du Plan ABC-22, la CMPD n'était qu'un organisme de consultation, et l'on pouvait sans risque ne pas tenir compte de ses recommandations. C'est ce qui arriva. Breadner chargea le commodore de l'Air G.V Walsh, l'attaché de l'ARC à Washington, de faire remarquer à l'état-major combiné des États-Unis qu'une menace directe planait sur l'Amérique du Nord. En outre, lorsque les Américains avaient demandé de l'aide pour renforcer leur garnison en Alaska, l'ARC avait réagi spontanément et avec célérité, malgré la maigreur de ses ressources. Il était temps, suggéra Breadner, que les États-Unis "renvoient l'ascenseur". Lors de sa réunion avec l'état-major américain, Walsh adopta aussi une position ferme au sujet de la question de la direction stratégique des forces canadiennes, faisant clairement comprendre que le gouvernement canadien n'avait jamais abdiqué le droit souverain qu'il avait d'exercer cette direction. Les officiers américains, toutefois, réitérèrent l'intention des chefs d'état-major combinés des États-Unis d'évaluer la valeur de tous les plans de défense canadiens par l'entremise de la Commission interalliée d'attribution des munitions. Breadner demanda à Power de remettre sur le tapis la question de la représentation du Canada au sein de la Commission, mais Howe demeura inflexible, donnant comme raison que tout changement au statu quo était susceptible de compromettre les commandes que les alliés pourraient passer à l'avenir avec des entreprises canadiennes.[77]

Breadner put difficilement faire autrement qu'accepter que les chefs d'état-major combinés des États-Unis évaluent les demandes d'avions du Canada avant que celles-ci ne soient transmises au chef d'état-major interalliés et, ensuite, à la Commission interalliée.[78] Comme le blocage des livraisons que les États-Unis avait imposé était toujours en vigueur et que les Britanniques ne feraient rien pour renforcer l'ARC au détriment de la RAF, le seul moyen de garantir la fourniture d'avions au Canada était de se soumettre aux évaluations anglo-américaines des besoins du Canada.

Le meilleur moment qui s'offrit à l'état-major de l'Air et au gouvernement pour réévaluer le plan des 49 escadrons fut après le mois de juillet 1942. Compte tenu de l'évolution de la situation stratégique et de la répugnance des Anglais et des Américains à livrer de grosses commandes pour les forces de l'ARC affectées à la défense du Canada, il aurait été à la fois politiquement et stratégiquement judicieux que l'ARC se borne à demander des avions de lutte anti-sous-marine pour la côte Atlantique. Au lieu de cela, l'état-major de l'Air s'accrocha à son évaluation du mois de mars 1942.

L'attitude du Canada contribua encore davantage au scepticisme avec lequel les Anglais et les Américains considéraient le plan de l'ARC concernant la défense du territoire. Dans une étude sur les forces aériennes du *dominion* (J.P.S. 37/1), qui fut transmise aux chefs d'état-major interalliés le 3 août 1942, les planificateurs de l'état-major interallié du ministère de la Guerre des États-Unis reconnurent sans difficulté que l'Effectif de guerre de l'ARC qui était affecté à la défense du territoire serait une "force déséquilibrée, ne répondant pas

aux besoins du Canada" s'il était contraint de dépendre uniquement d'appareils fabriqués au pays. Toutefois, les planificateurs estimèrent que cela n'était pas important et conclurent que le nombre d'escadrons affectés à la défense du Canada devrait être limité à 28, équipés d'appareils désuets ne convenant pas à d'autres fonctions. L'engagement des États-Unis vis-à-vis de l'ARC restait fixé à soixante et un Hudson et 15 avions de transport. Ils n'attribueraient aucun chasseur; de plus, ils suggérèrent que l'ARC renonce à sa demande la plus récente, soit 167 Hurricane provenant de l'usine de Fort William en Ontario.[79]

Ces propositions furent légèrement modifiées. Le commodore de l'Air Walsh fut en mesure d'informer Breadner que l'ARC pouvait prévoir 30 escadrons pour la défense du territoire et que Washington attendrait la réponse d'Ottawa avant de prendre une décision finale. Breadner ne fut pas d'accord, et enjoignit précisément à Walsh de protester auprès du brigadier général W. Bedell Smith, secrétaire du Comité des chefs d'état-major combinés des États-Unis. Walsh informa Smith que les recommandations des Américains forceraient l'ARC à dissoudre des unités qui étaient déjà en voie de formation et à entreprendre une ré-affectation complexe des rôles confiés aux escadrons en service actif. Le Canada n'aurait aucune force de frappe convenable, aucun avion torpilleur et une force de chasse inadéquate. Mais Smith ne promit rien, et Walsh avertit Breadner que l'Effectif de guerre affecté à la défense du territoire ne pourrait jamais s'approcher même du niveau prévu de 49 escadrons. Il conseilla néanmoins à Breadner d'insister sur le fait qu'il fallait compléter l'effectif des escadrons existants et doter ces derniers d'avions adéquats.[80]

Breadner accepta l'inévitable et modifia le plan des 49 escadrons. Walsh informa le maréchal de l'Air Douglas Evill, le chef de la délégation de la RAF à Washington, que l'objectif du Canada était maintenant de 35 escadrons équipés d'un maximum de 575 avions: 14 escadrons de chasse ou de collaboration avec l'armée dotés de Kittyhawk ou de Mosquito; 20 escadrons de bombardement ou de reconnaissance générale; et un escadron de bombardement en piqué. Evill jugea que cela était raisonnable, sauf pour le grand nombre d'escadrons de chasse, mais il n'était pas en mesure de faire quoi que ce soit. L'option de l'ARC sur les commandes placées par les Britanniques aux États-Unis avait été annulée par suite de la décision du Canada de soumettre ses demandes à Washington. Evill expliqua que les Britanniques ne pouvaient appuyer ces demandes parce que les *dominions* étaient placés sous la direction stratégique des Américains.[81]

La situation de l'approvisionnement en avions se compliqua encore davantage en septembre 1942. À cause des chasseurs dont elle avait besoin pour l'opération "Torch" (les débarquements des forces alliées en Afrique du Nord), la *Desert Air Force* et l'Union Soviétique (en vertu du programme de prêt-bail), la RAF était peu disposée à allouer à l'ARC des Hurricane de fabrication canadienne. Étant donné qu'à Fort William la production était censée prendre fin en avril 1943, l'ARC semblait sur le point de perdre complètement cette unique source nationale. Cependant, comme cela était arrivé si souvent auparavant, le quartier général de l'aviation céda volontairement 200 de ces appareils à l'*Air Ministry*, à la condition que des avions de remplacement provenant des États-Unis soient mis à la disposition de l'ARC au printemps de 1943.[82] Souffrant de pénuries

d'avions si graves qu'elles réduisaient les taux de réserve et de perte applicables à leurs formations stationnées outre-mer, les Américains n'anticipaient toutefois aucun surplus avant de nombreux mois. En fait, Walsh déclara en septembre que les chefs d'état-major combinés des États-Unis étaient sur le point de réévaluer les besoins de l'ARC en matière de défense territoriale. Les 35 escadrons pourraient être ramenés à 25, voire à un niveau inférieur.[83]

Devant cette nouvelle déprimante, le colonel d'aviation Heakes, qui dirigeait maintenant les opérations, étudia les options qui s'offraient au quartier général de l'aviation. Si l'ARC acceptait le conseil des Alliés et différait simplement ses espoirs d'expansion jusqu'à ce que la situation de l'approvisionnement se soit améliorée, cela prendrait des mois, des années peut-être, avant que le Canada ne possède une force de patrouille maritime adéquate, ce qui était son besoin le plus pressant. S'arroger les avions que fabriquait le Canada, lesquels comprenaient maintenant le Mosquito, ainsi que le Lancaster, le Hurricane, le Bolingbroke et le Canso, n'était pas une solution. Le Canada, qui ne fabriquait toujours pas de moteurs d'avion, serait certainement écarté de la réserve des forces alliées. Accroître la production de Bolingbroke et de Canso augmenterait le nombre d'avions de patrouille maritime (à condition d'avoir des moteurs), mais n'atténuerait pas le problème des chasseurs. La seule solution que Heakes pouvait offrir était que le gouvernement continue de faire pression pour que le Canada soit représenté à la Commission interalliée dans l'espoir que là, on puisse trouver quelque chose de mieux.[84]

Les observations que fit le vice-maréchal de l'Air Slessor, le chef-adjoint de l'état-major de l'Air (politiques) à l'*Air Ministry*, au sujet des besoins du Canada n'atténuèrent pas le sentiment de frustration de l'état-major de l'Air. Tout en reconnaissant que le Canada n'était pas "obligé d'accepter les estimations (des Américains) relatives à ses besoins", Slessor espérait néanmoins que le *dominion* accepte que les Américains assurent la direction stratégique de ses forces. Après tout, chaque puissance alliée avait accepté d'"abdiquer d'une certaine façon sa souveraineté" pour le bien commun, et le Canada ne devrait pas s'attendre à un traitement de faveur. Slessor espérait aussi que le Canada ne s'approprierait pas les avions qu'il produisait lui-même, lesquels "étaient principalement destinés à combler les besoins de théâtres d'hostilités actifs" et non à assurer la défense du territoire en Amérique du Nord. Même si le Royaume-Uni ne s'opposerait pas "à un tel geste pour des motifs de droit quelconques" et n'avait, "dans la meilleure des situations, qu'une prétention morale à certains appareils actuellement fabriqués au Canada, notamment les Hurricane", Slessor soutint que le *dominion* devrait quand même mettre en commun toutes ses ressources pour qu'elles soient attribuées "en fonction des besoins stratégiques vitaux du moment". Il était impensable que le gouvernement canadien ne prenne en considération que ses propres intérêts et se tienne à l'écart de "tout arrangement relatif à la coordination de l'effort de guerre"[85]

Ces remarques contrarièrent vraiment l'état-major de l'Air. Terence Sheard, le responsable des approvisionnements, se plaignit à Breadner que la note de service, dont le ton rappelait "l'ancienne attitude du ministère des Colonies", était "plutôt irritante". Il y avait une grande différence, nota Sheard, entre

"abdiquer sa souveraineté" tout en siégeant aux plus importants conseils de planification et d'approvisionnement des nations alliées, comme c'était le cas et de la Grande-Bretagne et des États-Unis, et renoncer à contrôler sans avoir voix au chapitre. Sheard était sûr que l'industrie canadienne pourrait fabriquer à la longue d'autres types d'avions pour l'Effectif de guerre affecté à la défense du territoire, mais pour le moment le pays avait besoin d'une "aide immédiate" à cause de la confiance mal placée dans les promesses des Britanniques, qui fourniraient ces types d'avions si le Canada s'attachait à en fabriquer d'autres dont la RAF avait un besoin plus pressant en première ligne. "La quasi-annulation de ces entreprises", avertit Sheard, était sur le point de mener à "une insuffisance dangereuse de l'équipement disponible pour la défense du territoire". Il s'agissait essentiellement d'un problème gouvernemental, mais Sheard avait peur de ce qui arriverait si les hommes politiques ne réussissaient pas à faire pression sur d'autres pour qu'ils respectent leurs engagements envers l'ARC.[86]

Le colonel d'aviation Heakes était tout autant troublé par les remarques de Slessor lorsqu'il rencontra le maréchal de l'Air Evill à Ottawa. Cherchant une offre meilleure que celle qu'avait faite les planificateurs américains, Heakes dit à Evill que le Canada était disposé à céder tout de suite aux Américains 200 Hurricane si l'ARC pouvait être certaine de disposer d'un nombre suffisant d'autres chasseurs pour maintenir en tout temps au grand complet dix escadrons affectés à la défense du territoire – en d'autres termes, un peu plus de 200 avions. Evill témoigna son "soutien" habituel, mais insista sur le fait que la Grande-Bretagne avait davantage besoin de chasseurs sur des théâtres plus actifs.[87] Heakes revint à la charge deux jours plus tard. Les Britanniques demandèrent d'abord tous les Hurricane fabriqués au Canada, sans garantir qu'ils seraient remplacés. Heakes répliqua que les chasseurs iraient aux Britanniques si les Américains fournissaient des appareils de remplacement. Il souleva également la possibilité que le Canada s'empare de tous les avions fabriqués au pays pour l'ARC. Il s'agissait là d'une "solution radicale", reconnut-il, mais elle était justifiable parce que "les opérations outre-mer doivent reposer sur le principe d'une base nationale [sûre]". Le Britannique, toutefois, ne tint pas compte de cette menace et Heakes recula, convaincu que le Canada était "un mendiant à la table d'un riche".[88]

Heakes se plaignit amèrement à Breadner que "on nous demande... d'accepter d'abdiquer d'une certaine façon notre souveraineté, cette abdication étant déterminée par de tierces parties sans que nous ayons nous-mêmes voix au chapitre". Les Britanniques ne voulaient même pas reconnaître que le Canada avait un problème sur le plan de la défense territoriale. "Sans vouloir être critique, ajouta-t-il, je ne crois pas qu'avant la chute de la Birmanie et de Singapour le Royaume-Uni ait jamais eu conscience que l'Australie et la Nouvelle-Zélande avaient un problème fondamental de défense territoriale." Cela avait été une "erreur fondamentale" dans le raisonnement des Britanniques, et celle-ci ne se répéterait pas. Le Canada ne serait pas pris au dépourvu, et sa détermination à être prêt ne pouvait être "prise à la légère par un partenaire principal qui ne partage pas cette responsabilité".[89] Il est à noter, toutefois, que

Heakes ne fit aucun commentaire sur le changement de l'équilibre stratégique après la Bataille de Midway. La menace qui pesait sur le Canada s'amenuisait tous les jours, et la seule exception était les attaques des *U-boats* contre les navires se trouvant dans l'Atlantique Ouest.

Heakes en avait surtout contre la position des Britanniques au sujet des Hurricane. Howe en avait commandé 400 de sa propre initiative pour garder l'usine de la *Canadian Car and Foundry* ouverte jusqu'à ce qu'elle commence à fabriquer des avions plus modernes. Lorsque la RAF ne se montra pas intéressée par ses premiers appareils, Howe projeta de les exporter en Chine, jusqu'à ce que l'ARC présenta sa demande. C'est alors, pensait Heakes, que les Britanniques décidèrent de demander les chasseurs pour qu'ils fassent partie de leur contribution à l'Union Soviétique au titre du programme de prêt-bail. Selon Heakes, l'ARC avait agi la première, et sa demande était plus sérieuse. En fait, comme le savait le ministère des Munitions et des Approvisionnements, l'*Air Ministry* avait fait une demande antérieure, et l'on était moralement tenu de livrer les avions à la Grande-Bretagne. Le 25 septembre, Heakes proposa des mesures radicales. En dépit du fait qu'aucun moteur d'avion n'était fabriqué au pays, le directeur des opérations déclara carrément que "s'il n'est nullement possible que le Canada soit représenté à des conditions raisonnables, j'ai la ferme conviction que nous devons contrôler de façon résolue la seule arme que nous possédons, à savoir la production de notre propre industrie". Un compromis ne serait possible que si "la sécurité de notre pays n'était pas en jeu". Sheard fut du même avis.[90]

Breadner présenta ces vues au ministre le jour même. Il dit aussi à Power que le gouvernement n'avait pas fait assez pour s'assurer que le Canada soit représenté aux commissions d'attribution, et il voulait être sûr que le ministre comprenait que même une participation limitée au sein de la commission combinée valait tous les efforts que cela impliquait. "La production canadienne, expliqua-t-il, . . . est en réalité mise en commun maintenant, en ce sens qu'il nous est très difficile de résister aux pressions qui sont faites pour affecter les avions à d'autres théâtres. Cela est particulièrement vrai lorsque ces pressions sont exercées par les États-Unis, ce qu'ils feront sûrement pour les livraisons futures d'avions opérationnels. Je crois que nous serions mieux placés pour faire face à ces pressions si un organisme officiel les canalisait. Même si nous n'étions représentés que de façon limitée. . . notre représentant aurait au moins l'occasion d'examiner les demandes, ce qui est plus que ce qui nous est possible aujourd'hui".[91] Le Canada y gagnerait une certaine influence, si limitée qu'elle soit, et comprendrait mieux le processus d'attribution et la place du *dominion* au sein de ce dernier. Power soumit l'affaire au cabinet, où il découvrit que J.L. Ralston partageait maintenant les réserves de Howe au sujet de la mise en commun de la production parce que le fait d'être représenté au sein de la Commission n'apporterait rien aux forces terrestres outre-mer. La question fut remise à plus tard et ne fut plus jamais soulevée.[92]

En octobre 1942, le Conseil de l'Air avait pris conscience que l'on ne fournirait probablement jamais d'avions pour créer au Canada une aviation équilibrée. Ses membres reconnurent aussi pour la première fois que les

hypothèses stratégiques sur lesquelles reposait le programme n'étaient plus valables. Les demandes du Canada ne seraient pas acceptées "en s'appuyant simplement sur la vague théorie d'attaques contre nos côtes", et le plan d'expansion limité pour l'année 1943 était compromis.[93] Dans une lettre qu'il adressa à Walsh à Washington, le général américain H.H. Arnold confirma cette opinion en recommandant avec insistance de maintenir "au niveau le plus bas possible" les effectifs de l'aviation en Amérique du Nord.[94] Walsh continua de solliciter l'appui du maréchal de l'Air Evill, mais le Britannique fit écho aux remarques d'Arnold, signalant que les Canadiens pourraient obtenir plus de succès s'ils faisaient montre d'une appréciation plus réaliste des problèmes généraux qu'éprouvaient les alliés sur le plan des approvisionnements. Le maximum qu'Evill était prêt à concéder était dix escadrons de Hurricane (comptant 165 avions), cinq escadrons de P-40 (comptant 87 avions), quatre escadrons de Hudson (comptant 22 avions), six escadrons de Bolingbroke (comptant 68 avions) et onze escadrons de Canso (comptant 267 appareils). Walsh semble avoir été convaincu que l'ARC devait réduire ses demandes, notamment en ce qui avait trait aux estimations relatives aux réserves et aux pertes, lesquelles étaient sensiblement plus élevées que celles adoptées par les Britanniques et les Américains pour leurs escadrons opérationnels stationnés outre-mer.[95]

Le quartier général de l'aviation à Ottawa réduisit ses demandes, mais pas suffisamment. Après tout, si l'on excepte les attaques des *U-boats* contre les navires, il n'y avait que deux menaces potentielles: un bombardement par un cuirassé de poche sur la côte Atlantique, ou des opérations exécutées par un petit groupe de porte-avions au large de la Colombie-Britannique. Aucune de ces deux éventualités ne risquait particulièrement de se produire. Fait plus préjudiciable encore du point de vue de la crédibilité de l'ARC, le nombre d'escadrons que voulait l'état-major de l'Air avait augmenté à 43, dont moins du tiers était destiné à des opérations anti-sous-marines au large de la côte est.[96] Le général Arnold laissa entendre que 30 escadrons de tous types serait peut-être un chiffre trop élevé.

Les attributions provisoires décidées à la mi-novembre par la commission interalliée, lesquelles n'avaient pas été révélées à ce moment à l'ARC, étaient nettement inférieures aux besoins que le Canada avait indiqués. Celui-ci avait demandé que 783 avions lui soient livrés au cours de l'année 1943, mais la Commission fixa le nombre à 455 avions. Les plus grosses coupures touchaient les chasseurs: l'état-major de l'Air à Ottawa en voulait 342; la Commission estimait que 143 suffiraient. Les attributions étaient tout de même plus importantes que ce à quoi on aurait pu s'attendre. La persistance de l'état-major de l'Air canadien y fut peut-être pour quelque chose, mais il est plus probable que ce fut l'influence des Britanniques qui fit la différence. À la fin de l'automne, l'*Air Ministry* s'inquiétait de plus en plus de ce que l'insistance que mettait les Américains à vouloir que le Canada soit auto-suffisant sur le plan industriel compromette les commandes passées par les Britanniques au Canada. Pour cette raison, le maréchal de l'Air Evill informa Walsh que la Grande-Bretagne appuierait les demandes que présenterait le Canada pour obtenir une

part nettement accrue de la production américaine.[97] En même temps, l'*Air Ministry* voulait renégocier les clauses de l'accord Arnold-Portal-Towers parce que la production américaine avait augmenté, et parce que la recherche en Europe de membres d'équipage aérien pour les USAAF prenait plus de temps que prévu. Les Britanniques arrivèrent à leurs fins, persuadant le président Roosevelt de renoncer à sa politique voulant que ce soient des équipages américains qui utilisent la majorité des avions fabriqués aux États-Unis. "S'il vous est possible d'atteindre l'ennemi plus rapidement et tout aussi efficacement que nous", écrivit-il à Churchill, "alors je n'hésite aucunement à dire que les Russes et vous devriez avoir les avions dont vous avez besoin".[98] Le fait d'accéder plus librement aux avions fabriqués aux États-Unis diminuerait le besoin qu'avait la RAF d'appareils fabriqués au Canada, dont une partie desquels l'EGADC pouvait maintenant se servir, et persuaderait peut-être les Britanniques de mettre quelques appareils américains à la disposition de l'ARC. Toutefois, la Commission interalliée n'était pas disposée à faire d'autres concessions au Canada, et l'attribution qu'elle fixa en janvier 1943 pour l'ARC fut identique à celle de novembre.

L'état-major de l'Air accepta la situation avec autant de bonne grâce que possible. Même si les escadrons affectés à la défense du territoire manquaient de chasseurs, la dotation de vingt Curtiss Helldiver permettrait au moins à l'ARC de constituer un escadron de bombardement en piqué, tandis que les 167 Lockheed Ventura attribués, encore que ce chiffre soit nettement inférieur aux 288 que l'ARC avait demandés, seraient suffisants pour former deux nouveaux escadrons de bombardement et de reconnaissance et en moderniser trois autres en vue d'exécuter des missions anti-sous-marines et d'attaquer des navires de guerre ennemis. Toutefois, ce dont la Région aérienne de l'Est avait le plus désespérément besoin c'était d'avions de patrouille maritime supplémentaires possédant un rayon d'action bien supérieur à celui du Ventura. Les Canso à long rayon d'action fabriqués au Canada, dont les livraisons commençaient, seraient utiles, mais l'on avait un urgent besoin de Consolidated B-24 Liberator, des quadrimoteurs à très grand rayon d'action, pour riposter aux attaques des *U-boats* qui infligeaient de lourdes pertes aux navires passant au sud du Groenland. Les Liberator que l'ARC désirait obtenir avait fait l'objet d'une demande distincte; il s'agissait sans aucun doute du type d'appareil le plus important qui pouvait être ajouté au stock de l'Effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Toutefois, la seule critique que formula l'état-major de l'Air à l'égard de la décision de la Commission interalliée fut que celle-ci n'avait pas attribué plus de chasseurs.[99]

Compte tenu du quasi-blocage des livraisons d'avions américains depuis le mois de mai 1942 et des attributions décevantes qui avaient été faites depuis lors, la situation dans laquelle se trouvaient en 1943 les escadrons affectés à la défense du Canada, à part les unités anti-sous-marines stationnées sur la côte Atlantique, n'était que très légèrement meilleure par rapport à l'année précédente. En raison de la priorité accordée à la Région aérienne de l'est, il était inévitable que la Colombie Britannique proteste. En juin 1943, par exemple, le commandant du 4e groupe à Vancouver écrivit au commandant de la Région aérienne de l'Ouest

et fit remarquer que l'état-major de l'Air semblait considérer que "les Rocheuses sont notre ligne de défense, et non la côte du Pacifique", et était, de ce fait, "disposé à sacrifier la côte à l'ennemi et à passer plusieurs années à tenter de la déloger."[100] Plus tard cet été là, et de nouveau à l'automne, le Comité interarmées canado-américain, qui avait été constitué sur la côte ouest pour coordonner la planification des mesures de défense locales, fit observer qu'"Une force japonaise composée d'un porte-avions, de six ou sept transports, peut-être d'une division de l'armée équipée de canons anti-aériens et de pièces de campagne, soutenue par un ou deux cuirassés... pourrait lancer très facilement une attaque contre les îles de la Reine Charlotte et y prendre pied et avoir suffisamment d'équipement de protection pour être en mesure de construire des aérodromes et d'utiliser des avions à loisir en trois semaines environ". L'ARC, si elle était attaquée, "n'aurait pas d'autre solution que de subir l'attaque ou d'évacuer ses appareils vers une base située sur le continent ou les détruire".[101]

Il était inévitable que les quartiers généraux régionaux subalternes concentreraient leur attention sur les besoins locaux manifestes, si extrêmes qu'ils fussent. Mais, ainsi que le colonel d'aviation Heakes l'avait rappelé à Breadner en octobre 1942, "en matière de stratégie aérienne, le point de vue local doit passer après le point de vue global". Cela demandait de gérer avec soin le nombre limité d'avions disponibles. De plus, on avait déjà appris aux Japonais qu'ils ne pouvaient "manoeuvrer impunément" et l'on ne s'attendait donc pas à ce qu'ils entreprennent des opérations d'envergure contre la côte du Pacifique.[102] Le 16 janvier 1943, les planificateurs de l'état-major interallié anglo-américain corroborèrent cette vision optimiste des choses. Leur analyse confirma qu'il était tout à fait "hors de question" que les Allemands ou les Japonais envahissent en force l'Amérique du Nord, et, à l'instar de la CMPD avant l'attaque contre Pearl Harbor, ne tinrent pas compte de la possibilité que des groupes de plus de 500 hommes effectuent des raids. La présence continue de forces japonaises en sol américain dans les Aléoutiennes demeurait préoccupante, tout comme la capacité de l'ennemi de monter "de temps à autre un raid à partir d'un porte-avions contre des objectifs utiles", y compris Vancouver et "les installations et les bases militaires situées dans la région englobant l'Alaska et le nord du Canada". Les planificateurs de l'état-major conclurent néanmoins qu'il n'était pas nécessaire de renforcer les forces disponibles pour défendre l'Ouest.[103]

En février 1943, le Sous-comité interarmées canadien de planification avait révisé ses propres estimations relatives aux formes et aux niveaux d'attaque anticipés sur la côte de l'Atlantique et déterminèrent une fois de plus que "l'insuffisance des navires de l'Axe et les effectifs respectifs de l'ennemi et des forces navales des Nations unies empêchent de mener une invasion en force... (ou) un raid maritime de grande envergure... Les pertes que l'ennemi subiraient seraient hors de proportion avec tout avantage temporaire qu'il pourrait s'attendre à obtenir". Il était possible que l'ennemi exécute des raids de plus petite envergure, ainsi que des attaques aériennes sporadiques, mais la principale menace se trouvait sous la mer.[104]

Le nouveau Plan de défense aérienne du Canada que présenta le maréchal de l'Air Breadner le 20 mars 1943 refléta l'inquiétude grandissante que suscitait les

succès des *U-boats* allemands. Il fallait déployer "le maximum d'efforts" sur la côte Atlantique afin d'aider la Marine royale du Canada dans ses opérations anti-sous-marines et mettre sur pied une force de frappe aérienne capable d'attaquer les navires ennemis. Cela signifiait compléter les effectifs de tous les escadrons existants et former deux des escadrons de bombardement et de reconnaissance (équipés de Canso) qui avaient été autorisés l'année précédente. En ce qui concernait la chasse, les deux escadrons qui attendaient toujours d'être formés devaient rester en suspens "à cause d'un détournement de chasseurs vers le Royaume-Uni pour. . . des théâtres d'hostilités plus actifs", à cause du besoin de faire des économies et à cause de "l'éventualité moins grande d'une attaque aérienne". On pouvait se passer tout à fait des détachements de chasseurs de nuit, des Mosquito, que l'on avait demandés un an plus tôt. Sur la côte ouest, nota le chef de l'état-major de l'Air, on avait fait des progrès considérables sur le plan de la construction de bases, mais les possibilités opérationnelles de la Région aérienne s'étaient peu améliorées. Il proposa donc de former dans la région un nouvel escadron de reconnaissance et deux escadrons de frappe, dont un pourrait être affecté, au besoin, à la Région aérienne de l'Est. On considérait encore que l'ennemi pouvait exécuter des raids aériens, même s'il y avait peu de chances que cela se produise, et l'ordre de bataille actif devrait donc comprendre un nouvel escadron de chasse. Comme sur la côte Atlantique, on pouvait se passer d'escadrilles de chasseurs de nuit.[105]

L'état-major de l'Air avait réduit sensiblement l'expansion *projetée* de l'aviation territoriale. Breadner, toutefois, continua d'élaborer ses plans de défense territoriale en fonction d'un effectif de guerre de 41 escadrons, soit six de plus que le maximum absolu approuvé par les autorités à Washington, avec des centaines d'avions de plus que les prévisions les plus optimistes: 401 Canso, 244 Mosquito, 214 Hurricane, 157 Lockheed Ventura, 45 Kittyhawk, 85 Curtiss Helldiver et 15 Liberator à très grand rayon d'action. Compte tenu de la plus récente évaluation des formes et des niveaux d'attaque, ces chiffres étaient excessifs, et dépassaient la capacité de production anticipée des Américains. Au cours des quelques mois qui suivirent, l'état-major de l'Air réduisit ses demandes de chasseurs tout en intensifiant, avec l'appui des Britanniques, sa campagne en vue de l'obtention de Liberator à très grand rayon d'action et de Ventura, des avions de patrouille maritime. Cette démarche était logique; la plus grande contribution que pouvait maintenant faire l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada en vue de la victoire était de protéger les navires dans l'Atlantique Nord.[106]

A Washington, cependant, les autorités voyaient les choses différemment. Elles considéraient encore que les demandes canadiennes de chasseurs étaient exagérées, et l'on ne pouvait pas non plus satisfaire à la demande d'avions de patrouille maritime. La Commission interalliée offrit seulement 81 avions livrables en 1944, dont 43 Ventura seulement et aucun Liberator. Devant ces maigres chiffres, l'état-major de l'Air canadien demanda avec vigueur 143 P-40 Kittyhawks (pour remplacer les Lockheed P-38 Lightning et les North American P-51 Mustang qui lui avaient été refusés), 60 Ventura de plus et un certain nombre de Liberator. La seule offre additionnelle que fit Washington fut 18 et

peut-être jusqu'à 21 Liberator pour 1944. Cela arrangeait un peu les choses, mais le fait que l'attribution de Ventura pour l'année 1944 demeurait incertaine (les 43 en voie de livraison s'appliquaient à l'année 1943) était particulièrement préoccupant. Seule l'ARC s'était intéressée à ce type d'avion lorsqu'il avait été placé pour la première fois dans les réserves alliées; toutefois, lorsque la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande décidèrent qu'elles aussi voulaient des Ventura, le nombre d'avions destinés au Canada dut être réduit à cause de la priorité qu'avaient ces pays sur le Canada. Le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, le représentant de l'état-major de l'Air au sein de l'ARC, estima qu'il était temps que le Canada demande à la Grande-Bretagne de s'acquitter de sa dette. Un bon nombre d'avions avaient été cédés à la RAF il était normal que les Britanniques paient le Canada en retour d'une manière quelconque.[107]

Le représentant de l'approvisionnement prépara sur-le-champ une nouvelle demande de 48 Liberator à très grand rayon d'action (en remplacement des Ventura perdus) et 52 Kittyhawks de plus. Cependant, les Américains avaient déjà retardé la promulgation définitive de l'attribution de 1944 afin de satisfaire l'ARC. Ils avaient présenté le problème de l'approvisionnement aussi clairement que possible et n'accepteraient pas d'autres retards. La demande de Sheard fut ignorée. Néanmoins, Walsh fut bientôt en mesure de signaler qu'il serait peut-être possible d'obtenir d'autres Liberator si on en faisait la demande séparément. Le général Arnold avait apparemment convenu que du fait de leur expérience des vols au-dessus de l'Atlantique nord, les escadrons de l'ARC devraient recevoir ces avions avant les unités américaines, qui était habituées à opérer plus au sud. Le quartier général de l'aviation accepta avec plaisir la dernière offre de la Commission interalliée.[108]

Les succès militaires que remportèrent les alliés durant le reste de l'année 1943 entraînèrent d'autres changements aux plans établis, surtout après que les derniers Japonais eurent été chassés des Aléoutiennes en juillet. Le 16 août, les chefs d'état-major interalliés publièrent une nouvelle étude concernant les niveaux d'attaque que pouvait subir l'Amérique du nord (CCS 127/3), étude dans laquelle ils considérèrent que la menace pesant sur la côte est était très minime. "Les attaques de sous-marins contre des navires et des mouilleurs de mines dans la zone côtière" étaient "des éventualités permanentes", tout comme l'était "le bombardement sporadique d'installations côtières" et le débarquement "de commandos ou de saboteurs", mais "uniquement à petite échelle". Des attaques en surface étaient "hautement improbables" et encore plus des attaques aériennes. Le niveau des attaques pouvant être portées contre la côte ouest était généralement similaire, sauf que les risques d'opérations sous-marines étaient plus restreints et ceux d'attaques par des avions embarqués relativement plus importants. Toutefois, ces deux types de menaces étaient considérés comme "fort improbables".[109]

Lorsque Breadner présenta son évaluation pour l'année 1944, il fit remarquer que l'ARC devait prendre "pleinement conscience de la nécessité de faire des économies au pays" tout en fournissant des forces "adéquates pour la protection du *dominion*". Cela signifiait que l'aviation pouvait se permettre pour le moment de donner la priorité à son effort outre-mer, et donc de faire "quelques

suppressions et autres modifications" au sein de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada.[110] Il y avait peu de différences entre le plan de Breadner et le Plan de défense aérienne du Canada déjà approuvé. Le chef de l'état-major de l'Air jugea que l'on ne pouvait réduire les sept escadrons de reconnaissance anti-sousmarine que comptait la Région aérienne de l'Est si l'on voulait maintenir aux niveaux existants les opérations quotidiennes de patrouille et d'escorte de convois. On ne pouvait pas non plus réduire la force de frappe qui, bien qu'ayant été établie pour contrer les navires de guerre de surface, exécutait en réalité des opérations anti-sous-marines. En fait, Breadner espérait que l'un des quatre escadrons de Hudson et de Ventura reçoive bientôt des Liberator afin d'améliorer la capacité de la Région aérienne de l'Est d'attaquer très loin au large des navires et des sous-marins. De même, les quatre escadrons de chasse qui se trouvaient encore sur la côte est (deux avaient été choisis pour être transférés outre-mer) continueraient de faire partie de l'effectif, bien qu'il soit possible que l'on diminue quelque peu la taille des états-majors de contrôle de secteurs. L'escadron de collaboration avec l'armée qui était stationné à Debert, en Nouvelle-Écosse, s'en irait outre-mer, et les détachements d'artillerie côtière de Torbay, Sydney, Dartmouth et Yarmouth pouvaient être supprimés graduellement maintenant qu'il y avait des radars pour aider les artilleurs.

Pour ce qui était de la côte ouest, Breadner écarta la possibilité que les Japonais lancent des opérations d'envergure et recommanda des réductions. Deux escadrons de bombardement et de reconnaissance seraient supprimés; l'unité de chasse et de bombardement prévue pour 1943-1944 ne serait pas constituée; l'escadron de collaboration avec l'armée serait transformé en escadron de chasse et le détachement de collaboration avec l'artillerie côtière serait dissous. L'augmentation prévue de la dotation des escadrons de patrouille maritime, qui devait passer de neuf avions à quinze, fut annulée, mesure qui retrancha l'équivalent de deux escadrons de la force prévue de lutte contre les navires. Breadner considéra néanmoins qu'il fallait "se prémunir" contre certaines activités ennemies en poussant des patrouilles plus loin au-dessus de la mer; cela serait probablement possible parce que la Région aérienne de l'Ouest recevrait des avions modernes en remplacement des Stranraer désuets encore utilisés. Comme on avait donné l'autorisation d'envoyer outre-mer trois unités, Breadner ne voulait pas réduire le nombre d'escadrons de chasse stationnés dans l'Ouest en deçà du niveau existant de quatre, en dépit des revers essuyés par le Soleil-Levant dans les Aléoutiennes et le sud du Pacifique. Après une certaine réorganisation des escadrons mixtes, de transport et de communications, la Région aérienne de l'Ouest se retrouverait donc avec 16 escadrons et celle de l'est avec 18, soit un de moins que les 35 que les Américains avaient recommandés en 1942.

Le Cabinet donna son accord et, aussi, annula la commande de Helldiver et réduisit à 187 le nombre de Canso commandés. Le gouvernement, qui avait eu tendance à exagérer les besoins liés à la défense du pays, commençait maintenant à souscrire à l'idée, adoptée si récemment par Breadner, qu'il fallait donner la priorité aux forces de l'ARC à l'étranger. Lorsque J.L. Ilsey, le ministre des Finances, suggéra que les membres des unités dissoutes soient

gardées au pays et versées dans le secteur industriel, ses collègues décidèrent qu'il fallait plutôt les envoyer en Grande-Bretagne pour renforcer les escadrons qui s'y trouvaient.[111] Que cela ait été ou non dans les intentions de l'état-major de l'Air dès mars 1942, les surplus de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada contribuaient à "canadianiser" l'effort de l'ARC outre-mer.

Depuis le début de l'année 1943, le vice-maréchal de l'Air Edwards, le commandant en chef de l'aviation outre-mer, demandait avec insistance des escadrons de chasse supplémentaires. À cette époque, l'*Air Ministry* était en train de constituer de nouveaux groupes de chasse mixtes pour appuyer l'invasion de l'Europe, et Edwards voulait que l'un d'eux fût désigné comme relevant de l'ARC pour opérer au sein de l'armée canadienne. Il recommanda donc que des escadrons de l'ARC affectés à la défense du Canada soient incorporés en entier dans le 83^{e} groupe mixte. Ainsi qu'on le verra dans le prochain volume de cette histoire, six escadrons furent envoyés outre-mer à compter du mois d'octobre. Ceux-ci constituèrent des escadrilles canadiennes, mais le dessein qu'avait Edwards de former un groupe canadien ne se réalisa jamais.[112]

Fin 1943, l'état-major de l'Air fixa les besoins de l'ARC à 44 Liberator et 101 Ventura avant la fin de 1944. Préoccupé par la guerre en mer, le représentant des services d'approvisionnement rédigea un télégramme destiné aux autorités à Washington dans lequel il insista sur l'importance des Ventura pour la campagne anti-sous-marine des alliés. Breadner était toutefois convaincu que les Hudson dont il disposait pouvaient encore accomplir efficacement des missions de bombardement et de reconnaissance. Les Ventura étaient très rares, et il était persuadé que l'on en avait davantage besoin sur d'autres théâtres. L'état-major de l'Air accepta que l'on réduise l'attribution de Liberator à très grand rayon d'action de 42 appareils à 33, et celle de Ventura fut elle aussi coupée. Le commodore de l'Air S.G. Tackaberry qui, en tant qu'officier supérieur de l'équipement et du génie au sein de l'état-major canadien à Washington, avait travaillé si longtemps pour obtenir ces avions lutta contre ces réductions, mais la décision du nouveau chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie, prévalut contre lui. La plainte de Tackaberry selon qui l'annulation soudaine de la demande serait embarrassante, eu égard à la campagne qu'il avait menée en faveur de l'affectation des avions, ne fut pas convaincante. Leckie annula aussi les demandes canadiennes de Lightning, de Hurricane, de Kittyhawk et de Mosquito, ne laissant que les Liberator et les Mustang. Ces derniers furent eux aussi abandonnés par la suite.[113]

Leckie avait commencé à faire de profondes coupures dans l'EGADC en se fondant sur l'amélioration de la situation stratégique depuis l'époque où il avait accédé au poste de chef de l'état-major de l'Air (à titre intérimaire) le 11 novembre 1943. Réagissant rapidement aux victoires des alliés sur la flotte de *U-boats* dans l'Atlantique au cours de 1943, Leckie persuada le cabinet, le 1er décembre, d'autoriser la dissolution d'un escadron de Canso sur la côte est et l'envoi d'un second outre-mer, réduisant ainsi effectivement du tiers le nombre de Canso que détenait la Région aérienne de l'Est. Agissant selon ses instructions, le commodore de l'Air K.M. Guthrie, représentant intérimaire de

l'état-major de l'Air, examina le Plan de défense aérienne du Canada en janvier 1944 dans l'intention d'effectuer d'autres coupures.[114] Leckie refusa de supprimer un autre escadron de Canso de la Région aérienne de l'Est en raison de la menace permanente des *U-boats* dans le Golfe du Saint-Laurent, mais, à cette exception près, approuva les recommandations de Guthrie. En conséquence, quatre escadrons stationnés sur la côte ouest (un de chasse, deux de frappe et un de Canso) et trois sur la côte est (deux de chasse et un de frappe) furent dissous en mars et en mai 1944. L'organisation des Opérations de l'hémisphère ouest (c'est le nom que portait maintenant l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada) se composait maintenant de 25 escadrons, soit 12 dans la Région aérienne de l'Ouest et 13 dans celle de l'Est (l'escadron de Canso qui avait récemment été envoyé outre-mer était encore administré de Halifax, et, par conséquent, l'ordre de bataille de la Région comprenait sur le papier 14 escadrons).[115] Des vétérans d'unités affectées à la défense du Canada renforcèrent aussi pour une grande part les escadrons de l'ARC stationnés outre-mer, et ce, juste assez tôt pour participer au débarquement en Normandie en juin 1944. L'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada contribua donc à la création d'une aviation canadienne plus étendue sur le théâtre européen, même si les forces de l'ARC stationnées outre-mer restèrent placées sous le commandement opérationnel de la *Royal Air Force* et intégrées à cette dernière.

Au cours du mois de septembre 1944, cinq autres escadrons de l'ARC affectés à la défense du Canada furent rayés de l'ordre de bataille;[116] toutefois, l'état-major de l'Air annula rapidement la dissolution d'un sixième, soit le dernier escadron de frappe restant sur la côte est, en réponse à une reprise des opérations des *U-boats* dans les eaux canadiennes. Plus tard cet automne-là, pendant que les armées alliées avançaient en Italie, dans le nord-ouest et dans l'est de l'Europe et dans le Pacifique, on considéra que "le danger d'une attaque aérienne contre la côte est du Canada" était "presque complètement passé" et que la menace de raids de surface avait totalement disparu.[117] Au 1er mai 1945, le nombre d'escadrons dans l'Ouest était tombé à huit, et, dans la Région aérienne de l'Est, à dix, dont sept unités anti-sous-marines, pleinement occupées à contrer la dernière offensive des *U-boats* dans l'Atlantique ouest. Le 1er septembre 1945, tous ces escadrons avaient disparu.

Sur le plan purement militaire, la fourniture de défenses aériennes adéquates pour le Canada ne représenta jamais un problème de planification difficile. Comme le conclut le Comité des chefs d'état-major dans ses évaluations périodiques, le danger était minime: des raids de cinq cents hommes au maximum; un bombardement par un croiseur ou un cuirassé de poche, au pis aller; des raids aériens sporadiques par des avions embarqués; et, la menace la plus dangereuse de toutes (comme les faits le démontrèrent), des opérations sous-marines soutenues au large de la côte Atlantique et le long des voies maritimes menant à l'Europe. Ce n'est qu'à deux moments – l'été de 1940, quand la Grande-Bretagne se trouva en péril, et les sept mois qui suivirent l'attaque des Japonais contre Pearl Harbor – que des attaques plus sérieuses furent possibles. Les besoins du Canada auraient donc pu être comblés par une aviation relativement modeste dotée d'une grande proportion d'escadrons de patrouille maritime, comme on l'avait envisagé dans les plans d'avant-guerre.

En élaborant la politique de défense du Canada, l'état-major de l'Air fut toutefois soumis à des pressions qui n'avaient aucun rapport avec le danger que couraient réellement les deux côtes canadiennes. L'engagement que prit l'ARC à l'automne de 1939 de mener la tâche énorme et imprévue de l'établissement du PEACB au Canada remplaça les plans existants et, en raison de la pénurie de ressources disponibles, fit surgir la question de savoir combien d'escadrons pourraient ou devraient être mis sur pied pour, d'une part, défendre le Canada et, d'autre part, servir outre-mer. De plus, ce n'est pas avant la fin de 1943, après que la guerre eut clairement tourné à l'avantage des alliés, que l'état-major de l'Air fut en mesure de donner aux questions de nécessité militaire la priorité sur les impératifs politiques. La prédisposition du gouvernement de Mackenzie King à maintenir des forces étendues au Canada fut renforcée par les craintes de la population que des attaques d'envergure étaient imminentes, notamment après Pearl Harbor. Le programme de 19 escadrons que Breadner avait établi pour 1940 s'étendit donc en mars 1942 à 49 escadrons, avec une possibilité de 65. L'état-major de l'Air justifia cette expansion par des évaluations exagérées de la menace pour le pays et demanda des avions en grand nombre alors que les réserves d'approvisionnement des alliés étaient limitées, ce qui souleva l'ire des Britanniques et des Américains. Si l'état-major de l'air croyait vraiment qu'une aviation territoriale d'une telle envergure était un besoin militaire bien fondé, son jugement était douteux. Si l'état-major exécutait les instructions du gouvernement, ses actions deviennent plus compréhensibles. Il incombe toutefois à un état-major de l'Air de fournir des conseils indépendants et de proposer des solutions de rechange, même quand il exécute des instructions, si la décision des autorités a prévalu contre lui. Rien n'indique que de tels conseils aient été dispensés.

Le plan relatif à l'établissement de 49 escadrons est d'autant plus remarquable que les officiers supérieurs canadiens avaient conservé leur calme et fait preuve d'un jugement sûr immédiatement après l'attaque contre Pearl Harbor. À cette époque, les chefs d'état-major avaient maintenu leur évaluation d'une menace modeste pour la côte ouest, tandis qu'aux États-Unis l'armée et l'aviation avaient exagéré le danger et demandé pour le continent des mesures de défense excessivement importantes. À l'été de 1942, toutefois, pendant que l'ARC poursuivait la vaste expansion de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, les chefs d'état-major des États-Unis avaient déterminé qu'il leur fallait concentrer leurs ressources militaires outre-mer et persuadé leur gouvernement de ne pas imposer de lourdes responsabilités sur le plan de la défense du territoire. Le fait que le Canada n'ait pas eu voix au chapitre dans l'orientation supérieure de la guerre est peut-être une raison qui explique pourquoi les membres de l'état-major de l'Air à Ottawa saisirent les réalités stratégiques de façon moins sûre que leurs homologues américains. La "performance" de l'état-major de l'Air canadien a peut-être aussi reflété le fait que les officiers qui atteignirent un grade élevé n'avaient pas été préparés de façon appropriée à organiser, contrôler, approvisionner et diriger une aviation d'envergure. Il y a toujours un danger quand des forces professionnelles minuscules sont contraintes de prendre rapidement de l'expansion en temps de guerre: quels qu'aient pu être le sérieux, l'ardeur au travail et la détermination des officiers de l'état-major

de l'Air, leur expérience en temps de paix était sans rapport avec ce qui fut exigé d'eux une fois que la guerre commença. Il n'est donc guère surprenant de voir que le quartier général de l'aviation parut parfois dépassé par les événements.

Les aviateurs canadiens étaient coincés entre l'insistance que mettait leur gouvernement à vouloir que le Canada soit bien défendu, leurs propres désirs de bâtir une aviation nationale respectable et le fait qu'ils n'étaient pas maîtres des ressources permettant d'atteindre l'un ou l'autre de ces deux objectifs. Le maréchal de l'Air Breadner pouvait écrire sérieusement sur la mise sur pied d'une organisation comptant 49 ou 65 escadrons en même temps que son état-major faisait des pieds et des mains pour affecter aux opérations en service 20 escadrons à effectifs réduits. La politique de l'état-major de l'Air ne fut jamais tout à fait cohérente, et l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada fut toujours largement le fruit de l'improvisation.

10

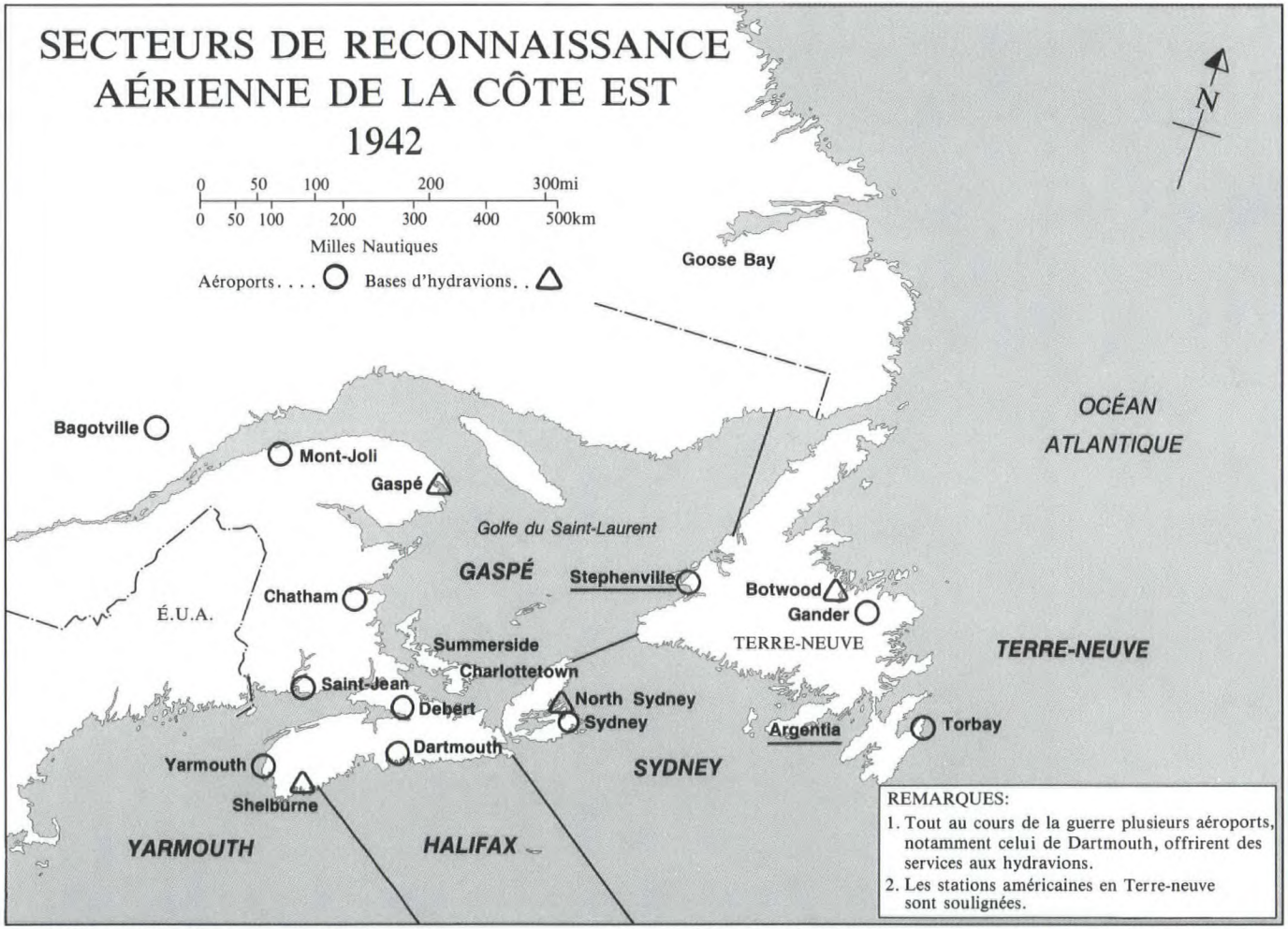
L'Est et le Centre du Canada

L'idée de défendre le Canada au moyen de forces aériennes était logique, mais sa mise en pratique ne fut pas facile. Outre les problèmes d'approvisionnement décrits au chapitre précédent, l'établissement de bases aériennes, de services de soutien et de moyens de communication le long du littoral vaste et accidenté était une tâche énorme. Le Comité d'état-major interarmées, qui se trouvait au Quartier général de la Défense nationale et réunissait les chefs militaires des trois services, avait défini dans le Plan de défense du Canada de 1938 les rôles généraux de l'armée, de la marine et de l'aviation. Des comités interarmées, composés des officiers les plus haut gradés de l'armée, de la marine et de l'aviation à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à Victoria, en Colombie Britannique, coordonnaient les mesures locales. Ces comités subdivisèrent les zones côtières à des fins opérationnelles et fixèrent des objectifs pour les forces en cause. Des escadrons permanents et auxiliaires furent assignés à des fins de planification de guerre aux divers commandements et à la force mobile de l'armée. Les commandements aériens devaient collaborer avec les forces navales pour ce qui était de la défense côtière et de la protection des navires, fournir des avions observateurs qui dirigeraient les tirs à longue portée de l'artillerie côtière de l'armée, et commander des escadrons de chasse chargés de défendre le pays contre les attaques aériennes.[1]

Des commandements [opérationnels] régionaux* furent établis lorsque l'ARC acquit son indépendance de l'armée en 1938. La région aérienne de l'Ouest fut la première à voir le jour, le 1er mars, et fut suivie, le 15 septembre, de la Région aérienne de l'Est.[2] Les plans relatifs à l'organisation d'une Région aérienne du Centre ne furent jamais mis en oeuvre. Dans cette partie du pays, où les risques d'attaque ennemie étaient minimes, les opérations aériennes restèrent placées sous l'autorité générale du quartier général de l'aviation.

Lorsqu'éclata la crise de Munich en septembre 1938, les responsables de la planification des moyens de défense du Canada cessèrent de fixer leur attention sur la côte du Pacifique pour la tourner vers celle de l'Atlantique, et ils réaffectèrent des escadrons dans les Maritimes. Par chance, des levés entrepris en 1937 avaient permis de trouver plusieurs endroits possibles où établir des

* Appelés Régions aériennes (de l'Est et de l'Ouest). NDLR.



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

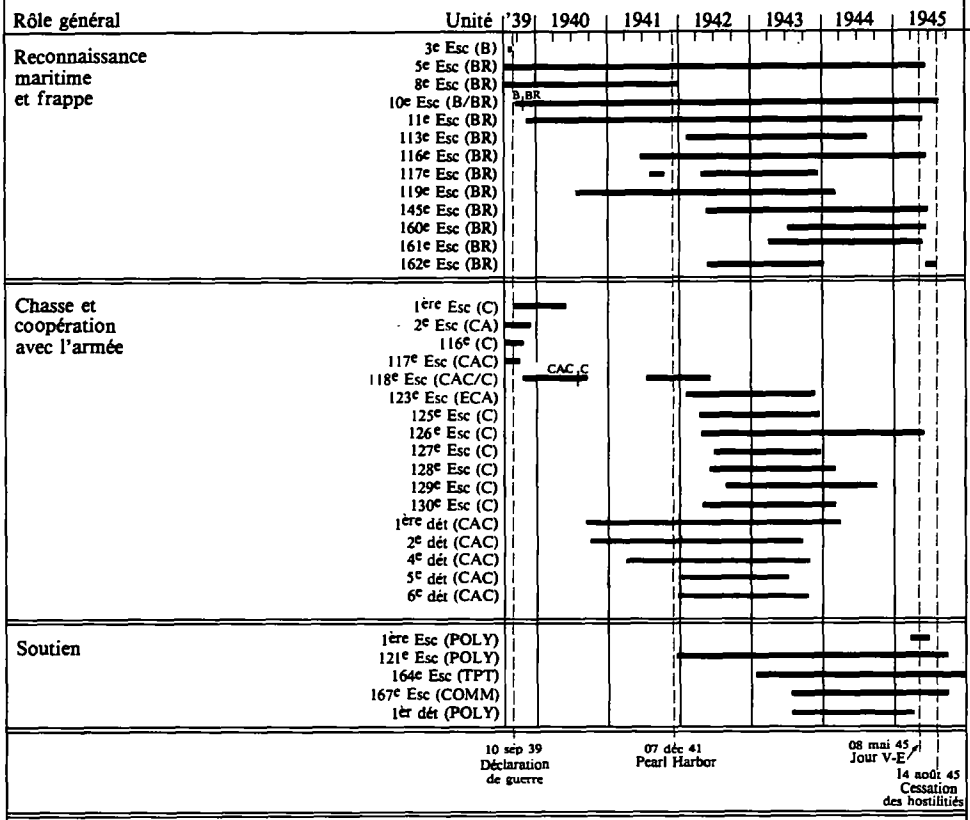
aérodromes dans la région, et au mois de janvier 1939, des contrats avaient été signés pour construire des installations à Sydney, Yarmouth et Debert, en Nouvelle-Écosse. Toutefois, le terrain était difficile, et aucune de ces installations n'était prête quand la guerre éclata.[3]

En partie à cause du manque de terrains d'atterrissage, une seule unité permanente, le 5e Escadron de reconnaissance générale, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, fut à son poste de guerre à la fin du mois d'août 1939. Les autres, qui se trouvaient à divers endroits au Canada, durent se rendre tant bien que mal dans l'Est. Le 1er Escadron, doté de chasseurs modernes, des Hawker Hurricane, se transporta par étapes, sans encombre, de Calgary jusqu'à Saint-Hubert, au Québec, une base provisoire, où il attendit que la construction de l'aérodrome de Dartmouth fût terminée. Les 2e, 3e et 8e Escadrons, qui étaient équipés d'appareils plus anciens, trouvèrent le voyage plus difficile. Comme le Canada était encore en paix, tous trois prirent la route directe vers la côte en survolant le territoire américain. C'est le 3e Escadron qui connut le plus de problèmes. Ses Westland Wapiti désuets volèrent de Calgary jusqu'à Halifax par petites étapes; la moitié des appareils arrivèrent à destination le 1er septembre, mais des ennuis de moteur forcèrent les autres à se poser à Millinocket, au Maine. Deux des trois avions durent rester là jusqu'à ce qu'ils fussent réparés, ce qui signifiait que si la guerre éclatait ils avaient toutes les chances d'être internés. Bien qu'ils fussent en état de voler le 3 septembre – le jour où le Royaume-Uni, mais non le Canada, déclara la guerre à l'Allemagne – les conditions atmosphériques les clouèrent au sol jusqu'au lendemain. Ils atteignirent finalement Halifax deux jours plus tard. L'escadron avait été dissous le jour précédent, mais les avions et le personnel furent réorganisés simultanément en tant que 10e Escadron de bombardement, et affectés au rôle de force de frappe contre les bâtiments de surface ennemis.[4]

La Région aérienne de l'Est était responsable d'un immense territoire – qui s'étendait de l'est du Québec jusqu'aux mers situées au-delà de Terre-Neuve – et pour les navires et sous-marins ennemis il n'existait aucune route évidente comparable au passage entre les îles Shetlands et l'Islande ou le golfe Gascogne dans le nord-est de l'Atlantique. Dès le départ, sur la base des plans ébauchés pour la première fois en septembre 1938 par suite de la crise de Munich, la zone opérationnelle de la Région fut subdivisée en quatre secteurs de reconnaissance aérienne, soit Saint-Jean (plus tard Yarmouth), Halifax, Sydney et Anticosti (plus tard Gaspé), pour se protéger contre les bombardements côtiers que pouvaient effectuer des navires et des avions embarqués (ce qui, en 1939, semblait être la menace la plus sérieuse) et les attaques de sous-marins contre des navires et des objectifs côtiers.[5] Une base aérienne principale avait été prévue pour chaque secteur, mais seule l'hydrobase de Dartmouth était prête, et seul l'escadron permanent qui y était installé depuis longtemps, le 5e escadron de reconnaissance générale, était pleinement opérationnel.

Les autres unités qui arrivèrent sur la côte est durent se contenter des installations rudimentaires disponibles. Le 10e Escadron de bombardement et une escadrille du 2e Escadron de collaboration avec l'armée s'installèrent à l'aérodrome civil de Halifax, tandis que le reste de ce dernier escadron porta ses

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST
ORDRE DE BATAILLE



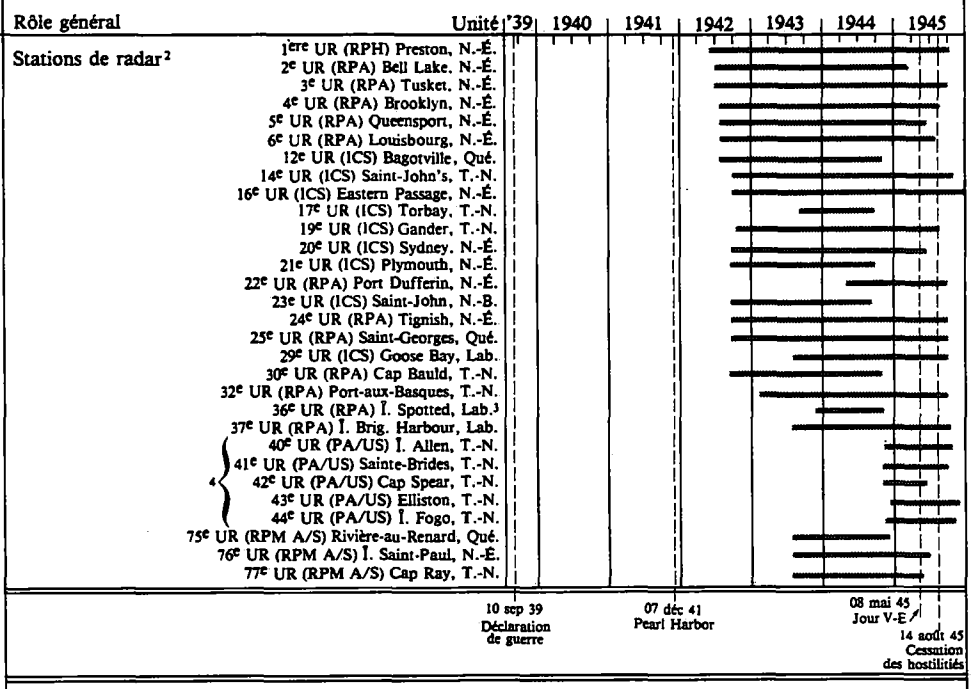
REMARQUES:

1. Voici la liste de U.E.O. et E.R.G. dans la Région aérienne de l'Est:

31e U.E.O. (RAF)	Debert, N.-É.	Côtier/Chasseur de pénétration	03 juin 41 - 01 juil 44	Devient la 7e U.E.O.
34e U.E.O. (RAF)	Pennfield Ridge, N.-B.	Bombardiers légers	01 juin 42 - 19 mai 44	
36e U.E.O. (RAF)	Greenwood, N.-É.	Côtier/Chasseur de pénétration	11 mai 42 - 01 juil 44	Devient la 8e U.E.O.
1ère U.E.O.	Bagotville, Qué.	Chasse	20 juillet 42 - 31 janv 45	
7e U.E.O.	Debert, N.-É.	Chasseur de pénétration	01 juillet 44 - 20 juil 45	Ci-devant appelée 31e U.E.O.
8e U.E.O.	Greenwood, N.-É.	Chasseur de pénétraüon	01 juillet 44 - 31 juil 45	Ci-devant appelée 36e U.E.O.
31e E.R.G. (RAF)	Charlottetown, Î.-P.-É.		20 janv 41- 21 fév 44	
1ère E.T.G.	Summerside, Î.-P.-É.		06 juil 41 - 03 fév 45	

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST

ORDRE DE BATAILLE



2. Détachements radiophoniques appelés unités de radio à partir du 1er sep 44:

RPH	(Radio de préalerte - haute altitude)
RPA	(Radio de préalerte)
ICS	(Intercepteur à contrôle sol)
RPM A/S	(Radio de préalerte à micro-ondes, anti-sous-marins, radar de surface)
PA/US	(Radio de préalerte SCR 270/271) (États-Unis)

3. La 36e UR n'a pas servi de façon opérationnelle.

4. Les 40e - 44e UR étaient originalement des unités US établies en 1942.

B	Bombardier	CAC	Coopération avec l'artillerie côtière	TPT	Transport
BR	Esc. de bombardement et de reconnaissance	COMM	Communications		
C	Chasseur	ECA	Entraînement à la coopération avec l'armée		
CA	Coopération avec l'armée (de terre)	POLY	Polyvalent		

pénates à l'aérodrome civil de Saint-Jean. Le 8e Escadron polyvalent, l'unité de reconnaissance affectée au Golfe du Saint-Laurent, eut beaucoup plus de difficultés; il dut créer à partir de rien sa propre hydrobase à l'embouchure de la rivière Sydney. "Les appareils sont amarrés à plus de deux milles de distance du QG de l'escadron", fut-il noté le 29 août dans le journal de l'unité. "Tous les terrains situés le long de la côte appartiennent à des particuliers et l'on s'attend à avoir de grandes difficultés à établir une base. Jusqu'ici, le personnel a fait la navette entre les avions et le rivage à partir du terrain de Madame Georgia Piercy, dans un petit canot à rames loué de cette dernière. Le Commandant a passé de nombreuses heures à tenter d'obtenir des logements pour le personnel, un bâtiment convenable pouvant servir de bureau de vol et un droit de passage à la rive". Finalement, quelques jours plus tard, on put lire dans le journal le texte suivant: "Permission obtenue d'utiliser le terrain adjacent à l'aire d'amarrage des avions. Maison louée pour servir de poste central radio et bureau de vol. Petite embarcation à moteur, avec chauffeur, louée à la journée".[6] Ce n'est qu'à la mi-décembre, lorsque le gel eut mis fin pour la saison aux opérations des hydravions à flotteurs, que l'escadron put déménager à la nouvelle hydrobase de Kelly Beach, à North Sydney; toutefois, comme les hangars étaient encore en construction, il fallut ranger les avions à l'extérieur, le long de la route menant à la base.[7]

La défense maritime, qui était la tâche principale de la Région aérienne de l'Est, exigeait une collaboration étroite avec la Marine royale du Canada. En fait, ainsi que nous le verrons au chapitre 12, des exercices de défense des côtes et de la navigation commerciale tenus par les Britanniques avant la guerre avaient indiqué que les commandants de l'aviation et de la marine qui étaient responsables des opérations devraient travailler ensemble dans une salle des opérations commune pour qu'il n'y ait aucun retard dans les mesures concertées prises contre les mouvements de l'ennemi. Impressionné par l'idée, le Comité canadien des chefs d'état-major avait chargé en mai 1939 les commandants de la côte est et de la côte ouest de choisir des endroits où établir des salles des opérations combinées. Toutefois, le bâtiment le plus approprié que le colonel d'aviation N.R. Anderson, qui commandait la Région aérienne de l'Est, put trouver quand son quartier général quitta ses locaux temporaires originels à la fin du mois d'août fut le *Navy League Building*, qui se trouvait à trois km de distance environ du chantier naval de la marine. Ni Anderson ni le commandant H.E. Reid, son homologue de la marine, n'étaient disposés à quitter son quartier général pour travailler dans une salle des opérations combinée située ailleurs. La seule solution que le commandant de l'Air pouvait offrir était de construire un quartier général de l'Air tout neuf à côté du quartier général de la marine, qui se trouvait au chantier; la salle des opérations combinées serait située en terrain neutre, entre les deux bâtiments. Anderson fut inflexible: "Il faut préserver l'individualité de la Région aérienne en insistant sur le fait que nous devons disposer pour notre quartier général d'un bâtiment qui nous soit propre".[8] L'impasse allait se poursuivre pendant plus de trois ans, et elle révéla des attitudes qui jouèrent pour beaucoup dans la lenteur avec laquelle les forces aériennes et navales finirent par collaborer efficacement.

Pendant que l'état-major de la Région s'installait dans ses nouveaux locaux, les escadrons entreprirent rapidement ce qui devint la tâche primordiale des forces aériennes stationnées au pays: la défense du commerce. Lorsque le 3 septembre 1939 un sous-marin allemand, l'U-30, envoya par le fond l'*Athenia*, un paquebot britannique, au nord-ouest de l'Irlande, l'Amirauté mit immédiatement en oeuvre ses plans d'avant-guerre pour organiser les navires naviguant dans l'Atlantique nord en convois défendus. À Halifax, le "terminus" de l'Ouest, la *Royal Navy* posta de gros bâtiments de guerre chargés d'escorter les convois pour les protéger des navires de surface allemands, tandis que la minuscule flotte de la Marine royale du Canada fournit des escorteurs anti-sous-marins au large de la Nouvelle-Écosse. Les avions de l'ARC effectuèrent des patrouilles autour des convois pour repérer les navires ennemis et aider les escorteurs de surface à contrer leurs attaques.[9]

Quand, le 16 septembre 1939, le premier convoi quitta Halifax à destination du Royaume-Uni*, on établit un système qui serait dorénavant appliqué. Le 5e escadron de reconnaissance générale fournit des hydravions à coque pour effectuer des recherches anti-sous-marins au large du port de Halifax avant le départ du convoi et, ensuite, une escorte anti-sous-marins de jour jusqu'à la limite du rayon d'action du Supermarine Stranraer, soit environ 250 milles (400 km) au large.

Il convient ici d'expliquer ce que l'on entend par le terme "rayon d'action" – appelé aussi distance limite de patrouille ou portée efficace – à cause de son importance fondamentale pour les opérations aériennes maritimes. Il s'agissait de la distance jusqu'à laquelle un avion pouvait voler pendant un temps utile pour escorter des navires ou chercher des bâtiments ennemis en disposant d'assez de carburant pour rentrer à sa base. En prévoyant une marge de sécurité pour les vents contraires et la possibilité que de mauvaises conditions atmosphériques à la base obligent à détourner vers une autre base l'avion qui rentrait de mission, la portée efficace équivalait approximativement au tiers – souvent beaucoup moins – de la distance totale que pouvait parcourir l'avion sans devoir refaire le plein de carburant. Pour un Stranraer transportant 1 000 livres (450 kg) de bombes, cette portée était d'environ 720 milles (1 160 km). Comme nous le verrons à la partie IV de ce volume, le poids de l'armement et de l'équipement ainsi que le nombre de membres d'équipage modifiaient sensiblement les performances de l'avion, tandis que les conditions atmosphériques difficiles sur les côtes canadiennes réduisaient souvent beaucoup les rayons d'action.

Accomplissant chacun des patrouilles de cinq heures et trente minutes entre l'aube et le crépuscule, les Stranraer accompagnaient tous les convois quittant le port de Halifax ou se dirigeant vers celui-ci. Vers la fin du mois d'octobre, le 5e Escadron commença aussi à effectuer des patrouilles quotidiennes à l'entrée du port. Dans ces premières opérations, les Stranraer se révélèrent solides et fiables, bien qu'un tant soit peu désuets. À Sydney, les Northrop Delta du

* Ces convois étaient appelés "HX convoy", terme signifiant: *fast eastbound transatlantic convoy* [convoi transatlantique rapide en direction de l'Est].

8e Escadron exécutèrent des patrouilles de reconnaissance et appuyèrent les convois dans le secteur,[10] encore que l'usage de ces appareils civils que l'on avait transformés pour leurs nouvelles fonctions fût toujours considéré comme une mesure temporaire.

A la fin du mois de septembre 1939, les escadrons de patrouille maritime de EGADC avaient reçu une nouvelle désignation. La nomenclature existante, qui était en majeure partie empruntée à la RAF, comprenait les titres d'escadrons de "bombardement", de "torpillage", de "reconnaissance générale" et "polyvalents"*, lesquels reflétaient la spécialisation fonctionnelle que permettait une aviation de grande envergure. Ces termes furent remplacés par la désignation plus générale et proprement canadienne de "bombardement et reconnaissance"†, qui décrivait de façon plus précise les diverses tâches qu'accomplissait chacun des escadrons maritimes peu nombreux de l'ARC.

Les 5e et 8e Escadrons de bombardement et de reconnaissance étaient les seules unités dans l'est du Canada à être équipées pour entreprendre le rôle vital de reconnaissance maritime. Lorsque les Hurricane à court rayon d'action du 1er Escadron de chasse déménagèrent de la base de Saint-Hubert à l'aérodrome de Dartmouth en novembre, ils exécutèrent des vols de reconnaissance le long de la côte, accomplirent de temps à autre des patrouilles pour des convois se trouvant près de la côte et tinrent des exercices de bombardement en piqué avec des batteries de l'armée et des unités antiaériennes de la Marine. Destiné à être rattaché à la force mobile de l'armée, le 2e Escadron de collaboration avec l'armée fut remplacé à Halifax par une unité à l'état embryonnaire, le 118e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, qui quitta Montréal pour se joindre au commandement le 23 octobre 1939. Reprenant les Armstrong Whitworth Atlas vieillissants du 2e Escadron, le noyau du 118e fut renforcé par du personnel transféré d'autres unités et, le 28 octobre, l'escadrille "A" de l'Escadron était prête à commencer les opérations. Entre temps, les Wapiti du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance s'étaient révélés si peu efficaces pour la reconnaissance maritime que l'Escadron effectuait rarement des missions.[11] Ce fut sans aucun doute une chance que la première incursion que firent les Allemands dans le nord-ouest de l'Atlantique, la traversée d'un cuirassé de poche, le *Deutschland*, jusqu'au sud du Groenland au mois d'octobre, ne fut jamais à portée d'avions basés à terre.

L'arrivée du 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance à Dartmouth, le 3 novembre, augmenta sensiblement les moyens de la Région aérienne. Organisée à Ottawa le mois précédent, l'unité avait été équipée de dix Lockheed Hudson à mesure que leur fabricant américain les avaient livrés. Il s'agissait des premiers avions de patrouille maritime modernes de la côte est; leur vitesse maximale était de 230 noeuds, comparativement aux 130 noeuds du Stranraer, et ils avaient un rayon d'action de 350 milles (560 km). Le ré-équipement du 10e Escadron en Douglas Digby fut une autre grande amélioration. En décembre 1939, l'escadron envoya un détachement à Saint-

* *Bomber, Torpedo Bomber, General Reconnaissance* et *General Purpose.*
† *Bomber Reconnaissance*

Hubert, au Québec, pour entreprendre un entraînement de conversion pendant que les avions commençaient à arriver des États-Unis. Le détachement déménagea à Dartmouth en avril avec les cinq premiers Digby, et en juin tout l'escadron s'y installa; l'aéroport municipal de Halifax, dont les pistes commençaient à se détériorer et à endommager les avions, cessa d'être une base de l'ARC. Avec le Digby, qui pouvaient patrouiller jusqu'à plus de 560 km de distance et voler pendant douze heures environ (l'autonomie maximale du Hudson était d'environ sept heures), le 10e Escadron fut finalement en mesure d'assumer son rôle de force de frappe de la côte est.[12]

A la fin du printemps de 1940, grâce à des programmes de construction accélérés, le nombre d'installations au sol s'était grandement étendu. L'aérodrome de Dartmouth, qui comprenait un dépôt de réparation, était entièrement opérationnel; l'aérodrome de Yarmouth allait bientôt être en mesure de recevoir des avions; et même si les pistes de l'aérodrome de Sydney ne seraient pas prêtes avant la fin de l'année, les nouveaux bâtiments de l'hydrobase de North Sydney étaient presque terminés. D'autres nouvelles installations comprenaient un dépôt de matériel à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et un dépôt d'explosifs à Debert, en Nouvelle-Écosse.[13] On mit aussi sur pied des services de soutien additionnels ou l'on étendit les services existants. À la petite flottille d'embarcations que possédait l'ARC sur la côte est avant le début de la guerre s'étaient ajoutés au moins neuf bâtiments de 10 mètres de longueur et plus pour le transport de matériel et d'approvisionnements. En outre, six vedettes de sauvetage rapide avaient été commandées pour les deux côtes.[14] Une autre exigence, qui avait été prévue dans les plans d'avant-guerre, consistait à prendre des mesures pour que des civils signalent à l'aviation toute activité inhabituelle dans le ciel ou en mer. Ces rapports, notamment dans les années qui précédèrent l'établissement des stations radar côtières, plus tard au cours de la guerre, auraient peut-être été le seul moyen d'avertir rapidement d'une attaque. L'organisation du Corps de détection d'avions (CDA)* commença en mai 1940; le QG de la Région aérienne de l'Est était responsable du territoire situé à l'est du 100e méridien, qui traverse le Manitoba, et la Région aérienne de l'Ouest couvrait le reste du pays. L'état-major du quartier général des deux Régions entra en rapport avec des volontaires civils, qui servirent sans être rémunérés, distribuèrent des documents sur la reconnaissance des avions et s'arrangèrent pour que les compagnies locales du téléphone transmettent les rapports aux bases de l'ARC.[15]

Les responsabilités de la Région aérienne de l'Est allaient toutefois continuer de croître, et ce, plus vite que ne s'amélioraient ses possibilités. Bien que le gouvernement canadien eût expressément interdit aux militaires de discuter de mesures de défense conjointes avec Terre-Neuve avant la guerre, de peur que celles-ci ne se transforment en engagements impériaux plus étendus, Ottawa commença à se charger dans une certaine mesure de la sécurité de l'île durant les huit premiers mois des hostilités, ce qui était naturel vu la situation géographique de Terre-Neuve, qui se trouvait à cheval sur les routes aériennes et maritimes

* *Aircraft Detection Corps.*

menant à la côte atlantique du Canada. Le 4 septembre 1939, deux Delta, décollant de Sydney, effectuèrent à la demande de la *Royal Navy* une reconnaissance de la côte sud de Terre-Neuve, et pendant les deux jours qui suivirent les gouvernements de Saint-Jean et d'Ottawa convinrent que l'ARC devrait avoir librement accès à l'espace aérien et aux installations terrestres de Terre-Neuve. Le 13 mars 1940, le Cabinet canadien se rendit finalement aux arguments de la Grande-Bretagne et de Terre-Neuve, selon lesquels l'armée canadienne devrait fournir des canons côtiers pour protéger l'île Bell, dans la Baie de Conception, d'où l'aciérie de Sydney, en Nouvelle-Écosse, tirait son minerai de fer. Pendant ce temps, l'ARC et les autorités à Saint-Jean commencèrent à prendre des dispositions pour que la Région aérienne de l'Est poste des avions à Terre-Neuve.[16] En fait, le Canada allait prendre sur ce plan un engagement important, et ce, bien plus tôt que quiconque ne l'avait imaginé.

La conquête, par les Allemands, de la France et des Pays-Bas, en mai et en juin 1940, augmenta les risques d'attaques contre la côte atlantique du Canada, au moment même où le Royaume-Uni, maintenant isolé et exposé à une invasion, avait besoin d'urgence de toute l'aide possible. Les catastrophes en Europe eurent sur la Région aérienne de l'Est des répercussions soudaines et d'une portée considérable. Craignant que les Allemands puissent s'emparer de l'aéroport de Gander à Terre-Neuve, ce qui leur assurerait la maîtrise des communications de l'île et leur procurerait une base d'où lancer des attaques aériennes contre le littoral canadien, le Comité interarmées de Halifax recommanda avec insistance, le 27 mai 1940, qu'un détachement du 10e escadron soit envoyé sans délai sur l'île.[17] Les autorités à Ottawa et à Saint-Jean donnèrent leur accord, et, le 17 juin, cinq Digby se posèrent à l'aéroport. En outre, le sous-comité de planification des chefs d'état-major recommanda que l'on envoie une escadrille de chasseurs lorsque l'on disposerait d'avions appropriés, et que l'on affecte également un bataillon d'infanterie à la défense au sol de l'aéroport et de l'aire de mouillage des hydravions, situées tout près de là, à Botwood.

L'ARC envoya aussi d'urgence outre-mer des avions et des membres d'équipage de l'EGADC. Le 1er Escadron de chasse, après avoir fusionné avec le 115e Escadron de chasse, partit pour l'Angleterre en juin, avec des Hurricane et d'autres équipements. Ce matériel fut rapidement mis en caisses par le personnel au sol de Dartmouth, qui, en outre, démonta des avions américains et les chargèrent à bord d'un transport français, le *Béarn*. Celui-ci prit la mer le 16 juin, pendant que des membres de l'ARC travaillaient encore à bord, pour n'arriver à quai en Martinique qu'après la chute de la France. Il fallut plusieurs changements de navire avant que l'équipe de l'ARC ne puisse rentrer à Halifax à la mi-juillet.[18]

Le départ du 1er Escadron de chasse priva la côte est de tout chasseur, ce qui obligea les Hudson du 11e Escadron à combler le vide en dépit du fait que ce rôle ne leur convenait pas. Au début du mois d'août, le 118e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière fut re-désigné comme unité de chasse dans le but d'affecter la plupart de son personnel chevronné à de nouveaux détachements de collaboration avec l'artillerie côtière et, ensuite de porter le

nouvel escadron à l'effectif de chasse. Le changement n'eut pas lieu. Le 118e Escadron fut dissous à la fin du mois de septembre, et ses escadrilles devinrent des détachements de collaboration avec l'artillerie côtière à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à Halifax. Les Hudson du 11e Escadron durent continuer de jouer le rôle d'avions de chasse dans la zone de Halifax jusqu'en juillet 1941, quand se joignit à la Région le 118e Escadron de chasse, qui avait été reconstitué et était équipé de biplans Goblin désuets.[19]

Les saignées qui furent faites aux ressources de la Région aérienne de l'Est au cours du printemps et de l'été de 1940 inclurent des bombardiers de reconnaissance maritime, à un moment où les engagements de la Région vis-à-vis de la défense des navires allaient croissant. Treize Bristol Blenheim IV, sortis tout droit des usines du constructeur britannique et destinés à remplacer les Delta du 8e Escadron, furent immédiatement renvoyés au Royaume-Uni où on en avait désespérément besoin. Au mois de juillet, le 8e Escadron vit son détachement d'entraînement de Blenheim/ Bolingbroke passer au 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une nouvelle unité censée déménager à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. À la fin du mois, l'escadrille "A" du 8e Escadron se transporta ensuite de North Sydney à Dartmouth pour céder la place à un détachement de Stranraer du 5e Escadron; une nouvelle série de lents convois transatlantiques commença à quitter Sydney à la mi-août et l'on avait besoin des Stranraer pour effectuer des missions d'escorte au-delà de la courte distance que pouvaient couvrir les Delta.[20]

En dépit des contretemps provoqués par la crise en Europe, la Région aérienne de l'Est continua de s'étendre. Le quartier général de l'aviation réagit aux manques pressants de membres d'équipage en donnant à la côte est la priorité sur la côte ouest pour ce qui était de l'obtention de récents diplômés des écoles d'aviation et en affectant du personnel de la Région aérienne de l'Ouest à des escadrons situés dans les Maritimes. Quinze Digby livrés par les États-Unis au mois d'août complétèrent l'effectif du 2e Escadron, et des Bristol Bolingbroke de fabrication canadienne, une variante du bombardier bimoteur Bristol Blenheim possédant un rayon d'action d'environ 320 km, devinrent disponibles en grand nombre. Le 119e Escadron de Yarmouth atteignit donc son effectif de quinze appareils à l'automne, et le 8e Escadron commença à se reconstituer, recevant ses premiers Bolingbroke pendant qu'il déménageait de Dartmouth et North Sydney au nouvel aérodrome de Sydney.[21]

Au cours de l'été de 1940, le gouvernement canadien et les forces armées prirent aussi des arrangements plus étendus en vue de la défense de Terre-Neuve. L'armée créa le 1er août 1940 un nouveau commandement de l'Atlantique, qui englobait Terre-Neuve, le Labrador, les provinces maritimes et l'est du Québec. Plus tard ce mois-là, le nouveau ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le nouveau chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner, et les commandants de la côte est se réunirent à Saint-Jean avec le gouverneur et ses fonctionnaires; ils décrivirent les mesures de défense que le Canada était disposé à fournir et obtinrent que les forces militaires de Terre-Neuve soient placées sous le commandement du Canada. Le 28 août, le Comité interarmées de Halifax reçut une nouvelle désignation; il devint le

Comité interarmées de la côte atlantique, et ses responsabilités s'étendirent à Terre-Neuve et au Labrador. Par suite de l'expansion subséquente de l'effort canadien, le 4 juillet 1941, les commandants des trois services qui se trouvaient sur l'île formèrent le Sous-comité interarmées de Terre-Neuve, qui releva du Comité interarmées de la côte atlantique.[22]

Le Plan révisé de défense du Canada d'août 1940 visa à affermir la structure de commandement dans la région de l'Atlantique. Contrairement au Plan de 1938-1939, où l'on avait simplement fait allusion à l'avantage d'une étroite coordination entre les trois services, la version de 1940 prescrivit aux commandants de l'armée, de la marine et de l'aviation à Halifax d'établir une salle des opérations combinée et d'exercer un contrôle collectif ainsi qu'individuel sur leurs commandements.[23] Aucune de ces mesures ne prévoyait l'unification du commandement – un service désigné pour diriger les deux autres – parce que cela était contraire à la doctrine et à la pratique canadiennes; l'armée canadienne, la marine royale du Canada et l'Aviation royale du Canada insistèrent sur le fait qu'ils pouvaient atteindre le degré de collaboration souhaité sans qu'il faille pour cela que deux d'entre eux soient officiellement subordonnés au troisième. Comme nous le verrons, toutefois, il ne fut pas toujours possible de supprimer l'indépendance des services ou de réprimer les rivalités entre services en remaniant simplement les organigrammes pour qu'ils incluent des comités interarmées et des installations de commandement combinées. À Halifax, tout particulièrement, des différends au sujet de l'emplacement de la salle des opérations interarmées continuaient d'empêcher que ce projet ne se réalise. La coordination étroite, harmonieuse et efficace des efforts entre l'armée, la marine et l'aviation donna bien plus lieu à des discussions qu'à des actions concrètes.

Le Canada n'était pas le seul à se préoccuper de la sécurité de la côte est. La défense de l'hémisphère occidental contre les incursions de puissances outremer était une préoccupation historique et fondamentale des États-Unis. Même si ces derniers n'étaient pas en guerre, leurs dirigeants étaient déterminés à ce qu'une puissance potentiellement hostile ne prenne pas pied dans les Amériques. Au sommet d'Ogdensburg, le 17 août 1940, le président Roosevelt et le premier ministre Mackenzie King convinrent que leurs deux pays devraient collaborer dans le domaine de la défense de l'Amérique du Nord et, lors des deux premières réunions que tint la CMPD, les 26 et 27 août, l'attention se porta rapidement sur l'Atlantique. Les représentants des deux pays demandèrent instamment que l'on affermisse les mesures de défense dans la région, convenant que les États-Unis fourniraient les pièces d'artillerie côtière et de défense antiaérienne dont on avait un urgent besoin (pièces dont les servants seraient des Canadiens) et qu'en cas d'attaque les Américains seraient prêts à intervenir dans les Maritimes et à Terre-Neuve. Le Canada devait augmenter sa garnison à Terre-Neuve et préparer sur l'île et sur le continent des installations qu'utiliseraient les forces américaines si une attaque était imminente. Ces responsabilités furent définies de façon plus précise dans le Plan canado-américain de défense de base d'octobre 1940 – baptisé "Plan noir" – qui posa comme principe une victoire de l'Allemagne sur la Grande-Bretagne, la disparition de la *Royal Navy* en tant que force combattante

effective et un effort concerté des puissances de l'Axe contre l'Amérique du Nord. Les autorités canadiennes n'envisagèrent pas de poster des troupes américaines à Terre-Neuve ou sur le territoire canadien, sauf en cas de crise, et ne songèrent à aucun moment à louer ou à vendre des bases aux États-Unis.[24] En fait, comme l'année 1940 tirait à sa fin et que Hitler n'avait toujours pas traversé la Manche, les Canadiens, qui s'intéressaient principalement à la défense du territoire, commencèrent à se préoccuper plutôt des opérations outre-mer.

Les États-Unis apportaient de plus en plus leur aide à la GrandeBretagne, mais ce qui les intéressait avant tout c'était d'affermir et d'étendre les défenses de l'hémisphère. En conséquence, les Britanniques et les Américains conclurent une entente qui offrait aux États-Unis de louer à bail, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, les bases de Terre-Neuve. Peu désireux de voir une présence américaine permanente dans l'île, des dirigeants et des fonctionnaires canadiens, comme certains Terre-Neuviens, se méfièrent de cet arrangement. Néanmoins, quand les premières troupes américaines arrivèrent en janvier 1941, il ne survint aucun incident, tandis qu'un protocole anglo-canado-américain, signé à Londres le 27 mars, indiqua que le Canada acceptait la situation.[25] Le gouvernement canadien continua toutefois de se méfier des intentions des Américains et surveilla de près la suite des événements à mesure que les effectifs américains stationnés à Terre-Neuve grossirent progressivement après le mois d'avril 1941. Les membres du personnel militaire canadien firent preuve de la même circonspection, malgré les relations de travail extérieurement cordiales qu'ils entretinrent avec leurs homologues américains.

Les tensions sous-jacentes furent particulièrement évidentes lors des discussions qui furent tenues au printemps de 1941 sur les rapports hiérarchiques entre Canadiens et Américains. Deux plans étaient en voie d'élaboration. Le "plan opérationnel interarmées n° 1"*, qui mettait en oeuvre le "Plan noir"† d'octobre 1940, était censé s'appliquer si le Royaume-Uni tombait et si une attaque d'envergure contre l'Amérique du Nord était imminente. Dans ces circonstances désespérées, convint le gouvernement canadien, le chef d'état-major de l'armée des États-Unis pouvait, avec le consentement du Canada, assumer la "direction stratégique" des forces aériennes et terrestres canadiennes. Le "Plan opérationnel interarmées n° 2"‡ était une toute autre affaire. Ce plan, qui reposait sur l'hypothèse de la survie de la Grande-Bretagne, devait s'appliquer quand les États-Unis entreraient en guerre pour se joindre au Commonwealth et répondre aux coups des puissances de l'Axe. Les états-majors britannique et américain avaient préparé cette éventualité lors de réunions tenues à Washington en janvier et mars 1941 qui aboutirent au plan "ABC-1". En conséquence, le Plan canado-américain auxiliaire, soit le "Plan opérationnel interarmées n° 2" reçut le titre abrégé de "ABC-22". Étant donné que le Plan ABC-22 ne serait mis à exécution que lorsque la menace pour l'Amérique du Nord était moins sérieuse que celle envisagée dans le "Plan noir", le Cabinet et les chefs d'état-major

* *Joint Operational Plan No. 1.*
† *Black Plan.*
‡ *Joint Operational Plan No. 2.*

canadiens résistèrent vaillamment aux efforts déterminés des Américains pour qu'il y soit prévu que les chefs d'état-major américains assumeraient la direction stratégique des forces canadiennes. Les discussions que tinrent les membres de la Commission mixte permanente de défense furent parfois houleuses, mais au bout du compte les Américains se laissèrent fléchir. En vertu du Plan ABC-22, que le Président Roosevelt approuva le 29 août 1941 et le Cabinet canadien le 15 octobre, les forces canadiennes et américaines devaient travailler ensemble, dans une atmosphère de "collaboration mutuelle".[26] Toutefois, les rapports hiérarchiques à Terre-Neuve et sur la côte atlantique du Canada continuèrent de susciter de graves difficultés jusqu'à la création, en 1943, du théâtre d'opérations canadien dans le nord-ouest de l'Atlantique.[27]

En dépit de ces désaccords, l'aide des États-Unis était la bienvenue parce que la menace était bien réelle. Au printemps et à l'été de 1940, des bâtiments de surface allemands avaient de nouveau fait irruption dans l'Atlantique; le 5 novembre, un cuirassé de poche, l'*Admiral Scheer*, rencontra le convoi HX 84 au milieu de l'océan et envoya par le fond cinq des trente-sept navires et le HMS *Jervis Bay*, un croiseur marchand armé qui était l'unique escorteur. Pendant que le *Scheer* se mettait hors de portée, des avions de Sydney et de Gander firent des recherches intensives mais infructueuses pour repérer le navire ennemi.[28]

Cette importante catastrophe maritime, ainsi que ses graves répercussions pour les routes de convoi dans l'Atlantique-Nord, reçoit moins d'attention dans les archives de la Région aérienne de l'Est que les problèmes pratiques de tous les jours qu'éprouvaient les aviateurs dans la région. Toujours aux prises avec des installations inadéquates, ils avaient naturellement tendance à être préoccupés par des problèmes intérieurs. Le milieu inhospitalier semblait être l'ennemi. Les aviateurs étaient en constant contact avec celui-ci, qui était plus près d'eux et beaucoup plus persistant que le prédateur allemand qui, de temps à autre, apparaissait loin au large. Par exemple, le 24 octobre 1940, la personne chargée de tenir le journal de guerre de la base de Sydney y consigna ce qui suit: "À 23 heures, trois coups de feu ont été entendus près du poste de radiogoniométrie et, après des recherches, on a découvert que deux gardiens s'étaient enfoncés dans la boue jusqu'à la taille à peu près et étaient incapables de s'en dépêtrer. Ils avaient brûlé leurs dix cartouches, et seuls les trois derniers coups avaient été entendus. Il a fallu les sortir à la pelle de leur piège de boue et on les a amenés à l'hôpital souffrant de choc et de froid".[29] Telles étaient les réalités quotidiennes de la guerre.

Les mauvaises conditions ne pouvaient toutefois expliquer la piètre performance de la Région lorsque, pour la première fois, des navires ennemis croisèrent à sa portée. Le 22 février 1941, les Digby de l'escadrille "A" du 10e Escadron, basé à Gander, étaient à la recherche d'un Hudson qui s'était écrasé au sol, accident dans lequel perdit la vie Sir Frederick Banting, ce Canadien qui, avec un médecin écossais, découvrit l'insuline. Alors que certains des avions étaient encore dans les airs, on apprit que deux croiseurs de combat allemands, le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*, avaient coulé cinq navires qui s'étaient récemment séparés d'un convoi en route vers l'ouest, à quelque 800 km à l'est de Terre-Neuve. Les Digby devaient refaire le plein de combustible, et la

nuit tomba avant qu'ils ne puissent décoller. Le jour suivant, les deux navires filèrent hors de portée. Les 15 et 16 mars, ils reprirent position à environ 560 km au sud-est de Saint-Jean, coulant ou capturant quelque 16 navires faisant partie de deux convois.[30] Deux Digby, qui s'en allaient rejoindre le convoi se trouvant le plus au sud, apprirent d'un croiseur marchand armé qu'une attaque était en cours. En dépit de cet avertissement, "les deux appareils s'éloignèrent sans prendre la peine de demander la position où se déroulait le bombardement; pire encore, ils entreprirent d'escorter le mauvais convoi (qu'accompagnait déjà un navire de premier rang), avec le résultat que plusieurs bâtiments du convoi non escorté furent envoyés par le fond et que l'A.R.C. ne repéra pas les deux gros navires ennemis qui se trouvaient à quelques milles de distance de là".[31] Le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* s'en tirèrent sans une égratignure et prirent la direction du port de Brest, en France.

Le fait de ne pas courir sus à l'ennemi et transmettre les renseignements appropriés fut une grave erreur qui soulève des questions sur l'entraînement des équipages aériens et l'efficacité du personnel au sol qui les avait renseignés. Il est possible que le fait de mener des patrouilles aériennes routinières sur un théâtre où l'ennemi ne faisait que de rares et rapides incursions avaient émoussé les perspectives et la préparation opérationnelles. Dans ce cas, les commandants, à tous les niveaux, n'avaient pas exercé une direction et une supervision appropriées. Si des commandants supérieurs ont pris des mesures correctives rapides, il n'en subsiste aucune preuve documentaire. Dix mois plus tard, toutefois, un incident similaire mais beaucoup moins grave, impliquant des équipages aériens du 10e Escadron, qui négligèrent de communiquer avec un navire de guerre américain, amena le QG de la Région aérienne de l'Est à se souvenir de l'incident antérieur et à blâmer le commandant de la base, ses officiers qui étaient chargés de donner des instructions et les pilotes de Digby.[32]

La campagne des *U-boats* se déplaçait aussi vers l'ouest et gagnait en force. L'été et l'automne de 1940 avaient procuré aux sous-mariniers allemands leurs premiers succès, quand des meutes de *U-boats* rôdant en surface frappèrent impunément des convois marchands près des îles britanniques. Les contre-mesures de la Grande-Bretagne, notamment l'extension des escortes anti-sous-marines, aériennes et navales jusqu'au milieu de l'océan, mirent nettement frein au succès des Allemands dans les premiers mois de 1941, mais l'efficacité croissante des mesures de défense dans l'Atlantique Est fit déplacer vers l'ouest les attaques des Allemands.

En mars, l'Amirauté avertit les autorités canadiennes de l'expansion possible de la guerre sous-marine dans l'Atlantique Ouest et s'enquit de l'importance des moyens de défense disponibles. L'ARC saisit l'occasion pour soulever une fois de plus la question du besoin d'avions à plus long rayon d'action sur la côte atlantique. Bien que la CMPD eût recommandé, lors de sa première réunion en 1940, que le Canada reçoive 12 hydravions à coque *Consolidated PBY* (Catalina), des discussions ultérieures entre les Anglais et les Américains avaient réduit ce nombre à six et, ensuite, des désaccords au sujet de l'attribution des avions avaient bloqué les livraisons. Au mois de mars 1941, aucun de ces avions n'était encore arrivé, pas plus que ceux que l'ARC avait elle-même

commandés auprès de la société *Consolidated* et de la société Boeing à Vancouver (le constructeur canadien), que l'on était censé recevoir avant l'automne. La demande des Britanniques concernant l'état de préparation des Canadiens permit maintenant au chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air Breadner, d'informer l'*Air Ministry* que l'ARC avait besoin de trois escadrons supplémentaires, dotés chacun de 12 hydravions à coque à long rayon d'action, afin d'assumer ses responsabilités. La campagne pour l'obtention des Catalina en resta là pour un temps. Dans l'intervalle, le commodore de l'Air Anderson se rendit en Grande-Bretagne au début du mois d'avril pour servir pendant trois mois au sein du *Coastal Command* et prendre directement connaissance des méthodes et de l'équipement les plus récents.[33]

A l'approche du printemps, le QG de la Région aérienne de l'Est se prépara à couvrir le Golfe du Saint-Laurent pendant la saison de navigation et à faire face à l'activité accrue de l'ennemi dans le nord-ouest de l'Atlantique. À la mi-mars, l'ARC avait établi à Mont-Joli, au Québec, une base de ravitaillement en carburant et un terrain d'atterrissage avancés qui permettraient d'appuyer les opérations dans les secteurs supérieurs du Golfe. Toutefois, le manque d'avions de combat était si grave que l'on ne put stationner un détachement opérationnel dans la région, soit au nouvel aérodrome soit à l'hydrobase de Gaspé, au cours de la saison 1941. Pour mieux couvrir les routes océaniques au nord et à l'est de Terre-Neuve, le gros du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance quitta Dartmouth au début du mois d'avril, pour se joindre à l'escadrille "A" de l'unité qui se trouvait à Gander. Les 5e et 11e Escadrons de bombardement et de reconnaissance restèrent à Dartmouth, appuyés par un petit détachement de deux Bolingbroke du 119e Escadron de Yarmouth. À la fin du mois de mai, le 5e Escadron expédia trois Stranraer à l'hydrobase de North Sydney pour aider les Bolingbroke du 8e Escadron de Sydney à escorter des convois et patrouiller au-dessus du Détroit de Cabot quand la navigation commença dans ce secteur.[34] Ces changements étaient opportuns, mais lamentablement inadéquats.

Au début du mois de mai, les Allemands, qui cherchaient à déterminer jusqu'où s'étendaient maintenant les limites des escortes aériennes et maritimes de la Grande-Bretagne, s'en prirent à des convois à l'ouest du 35e degré ouest. Le 20 mai, le jour où le convoi HX 126 fut fortement attaqué à 1 250 km à l'est de Terre-Neuve, le commodore de l'Air A.E. Godfrey, qui commandait la Région aérienne de l'Est en l'absence d'Anderson, en service outre-mer, demande qu'on livre immédiatement des Catalina, fort du fait qu'un certain nombre de ces avions étaient inactifs aux État-Unis et aux Bermudes, attendant d'être amenés outre- Atlantique. Le lendemain, l'état-major apprit de la marine que, selon des relèvements pris d'après des messages radio allemands, un *U-boat* se trouvait au 55e degré nord, 50e degré ouest – tout juste à la portée des avions de l'ARC à Gander. Les équipages du 10e Escadron poussèrent leur Digby jusqu'à une distance extrême, soit plus de 800 km, mais à cette distance de leur base ne purent que patrouiller brièvement au-dessus du secteur indiqué. Godfrey fit immédiatement état de ces faits dans une autre demande de Catalina qui, avec un rayon d'action de 965 km, aurait pu mener des recherches approfondies. L'apparition de *U-boats* au large de Terre-Neuve dénoua rapidement l'impasse

bureaucratique: le 24 mai, l'*Air Ministry* informa les représentants de l'ARC à Londres que l'on détournait vers la Région aérienne de l'Est neuf Catalina commandés par la RAF. Ces avions étaient prêtés à la condition de les remplacer par les premiers Catalina que l'ARC avait elle-même commandés.[35]

Au moment où les Britanniques acceptèrent de céder les hydravions, il se déroulait en mer une importante opération qui fit davantage ressortir le besoin qu'avait la Région aérienne de l'Est d'avions plus efficaces. Deux navires allemands, le cuirassé *Bismarck* et le croiseur lourd *Prinz Eugen*, sortirent de la Baltique le 18 mai et, après avoir détruit 6 jours plus tard le *HMS Hood* dans le détroit du Danemark, entre l'Islande et le Groenland, réussirent à échapper aux croiseurs de la *Royal Navy* qui les avaient pris en chasse. L'Amirauté supposa que les Allemands se dirigeaient vers les routes de convoi, et la Région aérienne de l'Est fut mise en état d'alerte générale. Le 10e Escadron se tint prêt en tant que force de frappe aérienne, et les 26 et 27 mai les Digby patrouillèrent jusqu'à la distance limite, mais le *Bismarck* avait en réalité fait route vers la France.[36] Le cuirassé fut finalement détruit par la *Royal Navy* au sud-est de l'Irlande. Le 28, des avions de la Région aérienne de l'Est cherchèrent le *Prinz Eugen*, qui avait continué de croiser dans l'Atlantique Ouest, mais bien au-delà de la portée des avions basés à terre qui étaient disponibles. La RAF le découvrit finalement, de retour à l'abri dans le port français de Brest. Quoi qu'il en soit, plus aucun bâtiment de surface allemand ne tenta de chasser dans l'Atlantique Nord.

Ce fut la menace grandissante des *U-boats* plutôt que celle des navires de surface qui amena le maréchal en chef de l'Air, Sir Philip Joubert de la Ferté, le nouveau commandant en chef du *Coastal Command*, à insister en juin et en juillet sur la nécessité d'assurer aux navires une protection aérienne sur toute l'étendue de l'Atlantique Nord. Ainsi que nous le verrons au chapitre 12, une délégation de l'ARC prit part à des réunions au QG du *Coastal Command* pour coordonner les opérations des deux côtés de l'océan. Le commodore de l'Air Anderson, qui était toujours en service en Angleterre, joua un rôle important, expliquant bien pourquoi il fallait fournir à la Région aérienne de l'Est le meilleur équipement possible et un approvisionnement plus adéquat en membres d'équipage aérien. L'espoir, que des études détaillées révélèrent bientôt illusoire, était qu'en poussant les Catalina à la limite il serait possible d'effectuer des patrouilles transatlantiques entre Terre-Neuve et l'Islande. La véritable solution, ainsi qu'Anderson et Joubert de la Ferté le reconnaissaient tous deux, était que les Canadiens emploient des quadrimoteurs Consolidated Liberator opérant à partir de Gander, projet qui, en fait, prit deux ans à se concrétiser (voir le chapitre 15).[37]

Les neuf Catalina prêtés par la Grande-Bretagne furent livrés sans tarder au gros du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Dartmouth, en juin. Comme le 5e Escadron avait déjà envoyé du personnel aux Bermudes pour s'entraîner à utiliser ce type d'appareil, sa conversion aux nouveaux avions était bien avancée à la fin du mois. L'Escadron fut donc bien ébranlé lorsqu'il reçut l'ordre de transférer ses membres les plus chevronnés et tous les Catalina au 116e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une nouvelle unité qui était en voie d'organisation à Dartmouth. À la fin du mois de juillet, celle-ci avait

expédié un détachement de quatre avions à l'hydrobase de Botwood, à Terre-Neuve, qui s'acquitta de la tâche importante d'escorter les convois passant par le détroit de Belle-Isle. Pendant de temps, le 5e Escadron remit en service les Stranraer.[38]

L'engagement croissant de l'ARC à Terre-Neuve entraîna l'organisation du QG du 1er Groupe à Saint-Jean, le 10 juillet 1941. Le colonel d'aviation C.M. McEwen prit le commandement le 15 août. Ses responsabilités consistaient à diriger toutes les unités de l'ARC à Terre-Neuve et, plus particulièrement, les opérations aériennes appuyant la Force d'escorte de Terre-Neuve de la MRC, laquelle force avait été constituée à la fin du mois de mai pour compléter le système d'escorte navale continue des convois transatlantiques. À l'époque, toutefois, le QG de la Région aérienne de l'Est conserva la direction tactique des escadrons de Terre-Neuve, transmettant ces ordres par l'entremise du 1er Groupe. Pendant les premiers mois de son existence, le nouveau QG fut entièrement occupé par l'organisation des communications avec la Région et la supervision de la construction d'un nouvel aérodrome à Torbay, près de Saint-Jean.[39]

Les rapports hiérarchiques des forces alliées changèrent aussi au cours de l'été 1941. À la suite de discussions entre les états-majors britannique et américain, la Marine des États-Unis assuma en juillet la responsabilité de la défense des navires marchands américains et islandais passant entre l'Amérique du Nord et l'Islande. Quelques semaines plus tard, au cours de la réunion "Riviera" que tinrent Churchill et Roosevelt à Argentia, à Terre-Neuve, les deux dirigeants convinrent d'adopter le Plan de défense de l'hémisphère n° 4 de la Marine des États-Unis, plan mieux connu sous le nom WPL-51, qui plaçait les forces navales canadiennes opérant dans la région sous la direction des Américains. Cela ne faisait pas l'affaire de la Marine canadienne, qui jugeait ses hommes plus expérimentés, mais l'on garantit à la MRC un certain degré d'autonomie en créant des groupes d'escorte 100 p.c. canadiens.[40]

La situation à laquelle se trouvait confrontée l'aviation était plus ambiguë. Le plan WPL-51 ne s'appliquait qu'à la MRC, mais comme la doctrine américaine de l'unité de commandement supposait que le contrôle naval des opérations aériennes maritimes se ferait loin des côtes, la Marine des États-Unis était encline à exercer également à ces fins son autorité sur l'ARC. Il n'avait jamais été dans les habitudes des forces canadiennes d'agir de la sorte, mais le 21 septembre, le QG de la Région aérienne de l'Est apprit que l'officier américain supérieur à Terre-Neuve, le contre-amiral A.L. Bristol, avait reçu pour instructions que l'ARC n'escorte plus d'autres convois en mer. Le quartier général du Service naval interpréta cela comme signifiant que les fonctions d'escorte de l'ARC se limitaient aux eaux côtières du Canada et de Terre-Neuve, et que toutes les missions de longue distance seraient laissées à la marine et à l'aviation des États-Unis.[41] Anderson fut révolté: "Depuis le mois de septembre 1939, la Région effectue des patrouilles anti-sous-marines et de reconnaissance pour protéger les convois océaniques, souvent à une distance de 600 à 800 milles [965 à 1 290 km] en mer. Nombre de nos membres ont payé de leur vie leur dévouement à cette tâche, la plus honorable qu'ils pouvaient accomplir en servant au Canada. Si un quelconque escadron de bombardement et de

reconnaissance de la Région est capable d'entreprendre loin en mer des missions de reconnaissance générale, des patrouilles autour de convois et des missions anti-sous-marines, il est fortement recommandé que pour défendre les airs, protéger la côte Atlantique et maintenir l'esprit de corps au sein de la Région, cet escadron soit autorisé à prendre part à de telles opérations et non limité aux zones côtières".[42]

C'était hyperbolique, mais les intérêts nationaux étaient en jeu. Le chef d'état-major de la Région aérienne de l'Est, le colonel d'aviation F.V. Heakes, rendit personnellement visite à l'amiral Bristol au début du mois d'octobre. Le 17, Anderson se rendit à Argentia pour rencontrer Bristol, en compagnie du colonel d'aviation McEwen et du commodore L.W. Murray, qui commandait la Force d'escorte de Terre-Neuve. Cette réunion permit aux Canadiens et aux Américains de prendre des arrangements conjoints concernant les responsabilités opérationnelles. Ces arrangements étaient aussi souples que les conditions le permettaient. De façon générale, les avions de la marine américaine escorteraient tous les convois se trouvant à l'est du 55e degré ouest et au sud du 48e degré nord; les avions canadiens pour leur part protégeraient les navires situés dans la zone côtière canadienne, à l'ouest du 55e degré ouest et jusqu'à la distance limite au large de Terre-Neuve, au nord du 48e degré nord. L'ARC s'assura ainsi que, pour ce qui était des tâches océaniques de longue distance, les forces américaines basées à Terre-Neuve ne supplanteraient pas ses escadrons. Anderson avait aussi à définir une zone canadienne placée sous la direction du QG de la Région aérienne de l'Est, ce qui faisait qu'il était plus difficile pour les Américains d'étendre leur influence à l'ARC. Il persuada aussi ses collègues américains que les communications entre Argentia et Saint-Jean étaient trop lentes et malaisées pour que le QG de l'amiral Bristol puisse exercer un contrôle opérationnel sur le 1er Groupe.[43]

Ces ententes ne réglèrent pas complètement le problème du commandement et de la direction de l'aviation. Une version révisée du Plan WPL-51, le Plan WPL-52, sembla appliquer le principe de l'unité du commandement à toutes les forces s'occupant de défendre la côte est de l'Amérique du Nord. Que l'unité du commandement, qui était inacceptable au sein des forces armées du Canada, soit imposée par un service étranger, ce qui était contraire aux dispositions du plan ABC-22, irrita le QG de l'aviation. Dans un effort pour calmer le chef de l'état-major de l'Air, l'amiral H.R. Stark, le chef des opérations navales des États-Unis, écrivit pour expliquer que le Plan WPL-52 n'autorisait le commandant en chef de la Flotte des États-Unis à assumer la direction stratégique des forces navales et aériennes canadiennes qu'en dehors de la zone côtière du Canada. Comme la MRC avait déjà donné son adhésion à cette disposition, Stark invita Breadner à en faire autant "sous réserve des limites que renferme le Plan ABC-22".[44] Cela était délicat. L'allusion au Plan ABC-22 semblait, en apparence, satisfaire toutes les demandes que faisait le gouvernement du Canada pour protéger les intérêts du Canada. Comment l'ARC pouvait-elle refuser, surtout lorsque la MRC était satisfaite? Le Comité de guerre du cabinet conclut que l'aviation devrait emboîter le pas à moins d'avoir des objections opérationnelles valables.[45]

Le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, qui, en qualité de chef adjoint de l'état-major de l'Air, était responsable à ce moment de l'EGADC, fournit un argument suffisamment convaincant. Il fit remarquer que l'ARC avait consenti à ce que l'on unifie le commandement, au termes du Plan ABC-22, mais uniquement dans les cas d'extrême urgence. "Nous agissons ici avec succès *en collaboration* avec la *Royal Navy* et la MRC, tout comme le fait le *Coastal Command*. Pour autant que nous le sachions, jamais a-t-il été jugé nécessaire de modifier cette relation". Il indiqua ensuite que le fait d'être placé sous le commandement des Américains aurait des répercussions sur le moral du personnel navigant, tandis que la population canadienne trouverait anormal "que nos forces actives opèrent sous le commandement de forces d'une puissance étrangère qui, techniquement parlant, n'est pas encore en guerre". En répondant à l'amiral Stark, Breadner lui assura que "tous les effectifs possibles de l'ARC" seraient affectés à la protection des convois, mais, notant la collaboration fructueuse qui existait entre la Région aérienne de l'Est et les marines du Commonwealth, rejeta l'idée du commandement unifié. Stark accepta ce refus, tout en faisant bien comprendre que l'ARC devait porter la responsabilité du fait que le commandement dans le nord-ouest de l'Atlantique n'était pas unifié.[46]

Bien que la position de l'état-major de l'Air eût un certain poids d'un point de vue nationaliste, Breadner, Johnson et d'autres officiers supérieurs de l'ARC avaient mal interprété les précédents établis par le *Coastal Command* et allaient continuer de le faire. Aussi difficile que cela fût à accepter pour les aviateurs canadiens, le *Coastal Command* était bel et bien sous le contrôle opérationnel de l'Amirauté, et ses groupes aériens relevaient directement des commandants en chef des commandements territoriaux de la *Royal Navy* (voir le chapitre 12).[47] L'exemple britannique semblait plutôt indiquer que les formations côtières de l'ARC pouvaient bien fonctionner sous la direction de la Marine. Bien que le QG du Service naval à Ottawa ne fût pas un QG opérationnel comme celui de l'Amirauté britannique, la Région aérienne de l'Est ne relevait pas non plus du commandement naval de la côte est. L'indépendance de l'ARC sur la côte Atlantique était cependant justifiée dans un certain sens, car, contrairement au *Coastal Command*, ses responsabilités, qui comprenaient la chasse et la collaboration avec l'armée, débordaient le cadre de la guerre maritime.

L'état-major de l'Air était plus sûr de son fait lorsqu'il s'opposa à une nouvelle tentative des Américains pour imposer l'unification du commandement à Terre-Neuve en décembre 1941, à la suite de l'entrée en guerre des États-Unis. Le 1er Groupe ne pouvait être séparé de la Région aérienne de l'Est à cause du lien géographique étroit de Terre-Neuve, surtout du point de vue aérien, avec la défense de la côte Atlantique du Canada. L'ensemble des ressources de la Région devait être immédiatement disponible pour renforcer les bases dans toute partie de la région où l'ennemi frapperait. Le colonel d'aviation Heakes prédit aussi avec sagacité que la présence des Américains à Terre-Neuve pourrait bientôt diminuer considérablement si l'on retirait des avions et des navires pour les envoyer dans le Pacifique; il fit en outre remarquer qu'avec l'apparition prochaine d'avions capables d'effectuer des patrouilles transatlantiques, il deviendrait de plus en plus important que l'ARC travaille avec le *Coastal*

Command plutôt qu'avec la marine des États-Unis. Devant ces arguments, et d'autres formulés par l'armée et la marine, le Comité des chefs d'état-major écarta l'idée d'un commandement unifié. Le 20 janvier 1942, toutefois, le QG de la Région aérienne de l'Est confia la direction tactique des escadrons de l'ARC stationnés à Terre-Neuve au 1er Groupe, dont l'organisation était presque achevée; à partir de ce moment, le QG de la Région ne donna que des directives générales au QG à Saint-Jean.[48] Comme nous verrons dans la partie IV de ce volume, de graves tensions allaient continuer de faire obstacle à la collaboration entre les forces aériennes du Canada et des États-Unis à Terre-Neuve pendant les quelques mois à venir, mais la voie avait été ouverte pour que le 1er Groupe noue des relations efficaces avec ses homologues américains.

Quoique, comme cela arrive si souvent dans une guerre de coalition, ce soient souvent les alliés importants et puissants qui semblent poser la plus grande menace, l'ennemi véritable se rapprochait des côtes canadiennes – des *U-boats* firent une seconde incursion au large de Terre-Neuve pendant les mois d'octobre et novembre 1941 – et le souci premier du personnel de la Région aérienne de l'Est fut de mieux se préparer au combat. Les Hudson, les Bolingbroke et les Digby étaient des bombardiers patrouilleurs satisfaisants, mais leur rayon d'action était insuffisant. Il était évident qu'il fallait obtenir d'autres Catalina (PBY). La livraison de 36 hydravions à coque PBY5 commandés par le Canada aux États-Unis avait commencé à la fin du mois d'août; 14 PBY5A, la nouvelle version amphibie qui serait plus utile dans le nord-ouest de l'Atlantique, étaient censés arriver à la fin de l'année et au début de 1942. Ces 50 avions comportaient des modifications prescrites par l'état-major de l'Air canadien et étaient les premiers de ce type à porter la désignation "Canso" – Canso "A" pour la version amphibie – au sein de l'ARC (les neuf Catalina que la RAF avait prêtés avaient été construits selon des spécifications britanniques quelque peu différentes et continuèrent donc de porter ce nom). Le 116e Escadron de bombardement et de reconnaissance commença à livrer en septembre des Canso de Rockliffe jusqu'à la côte Atlantique, tandis que le 5e Escadron amena ses Stranraer à la Région aérienne de l'Ouest et se convertit au nouveau type d'avion.

Si grand que fût le besoin de l'ARC, le gouvernement répondit de façon généreuse à une demande que firent les Britanniques en septembre pour obtenir des avions figurant sur la liste de commandes du Canada. Pendant les deux mois qui suivirent, 29 des 36 Canso furent prêtés à la RAF. L'état-major de l'Air canadien était également disposé à envoyer outre-mer les 5e et 116e Escadrons pour faire voler les avions, mais l'*Air Ministry* déclina cette offre parce qu'il avait besoin des appareils pour remplacer les pertes subies au sein des unités existantes de la RAF. Les deux gouvernements convinrent que lorsque les 14 Canso "A" amphibies seraient livrés à l'ARC au début de l'année 1942, on enverrait les 7 Canso restants à la RAF, qui rendrait au Canada les Catalina qu'elle avait empruntés. L'éclatement de la guerre du Pacifique força finalement le Canada à annuler cet arrangement; néanmoins, l'ARC avait déjà cédé suffisamment d'hydravions à coque pour équiper deux escadrons.[49]

Pendant que le 5e Escadron se ré-équipait en Canso au cours de l'automne 1941, le 118e Escadron de chasse amena des Curtis Kittyhawk à Dartmouth. Au

mois de décembre, l'unité avait remplacé ses biplans, des Goblin, par 14 des nouveaux chasseurs, dotant enfin la côte est d'un équipement de défense aérienne efficace. La situation des avions s'améliorait, mais les pénuries continuaient de tracasser la Région. L'approvisionnement en personnel navigant bien entraîné était un autre problème permanent. Quoique la côte est eût la priorité sur l'ouest, un grand nombre de membres d'équipage aérien étaient envoyés outre-mer. Tout bien considéré, c'est sur le plan de la création d'installations au sol que le plus de progrès furent accomplis. La Région aérienne de l'Est disposait maintenant de six aérodromes opérationnels: Dartmouth, de loin le plus grand, Sydney, Yarmouth, Gander, Torbay et Saint-Jean; de plus, la construction d'une nouvelle base terrestre à Goose Bay, au Labrador, venait de commencer. Des hydrobases avaient été construites ou étaient en voie de construction à Botwood, Gaspé, North Sydney, Dartmouth et Shelburne.[50]

La Région aérienne de l'Est avait, dans une large mesure, été créée au détriment de la Région aérienne de l'Ouest, mais cela ne fut plus possible après l'attaque des avions du Soleil-Levant contre Pearl Harbor. En même temps, la Région fit face à une menace bien plus grande. L'Allemagne, fidèle à l'alliance de l'Axe, déclara la guerre aux États-Unis au lendemain de l'attaque contre Pearl Harbor. Avant cela, Hitler avait interdit les opérations sous-marines dans les eaux nord-américaines au sud de Terre-Neuve de peur de s'attirer les foudres des États-Unis, mais maintenant, plus rien ne s'opposait à ce que les sous-marins lancent leurs torpilles contre les nombreux navires naviguant au large des côtes du Canada et des États-Unis. En janvier 1942, les *U-boats* lancèrent dans le nord-ouest de l'Atlantique une offensive dont les derniers soubresauts eurent lieu après la capitulation de l'Allemagne en mai 1945. C'est sur cette offensive que porte la partie IV du présent volume. La possibilité que les Allemands lancent aussi des raids aériens contre l'Amérique du Nord souleva la question de la défense du centre du pays où l'ARC n'avait aucun commandement opérationnel. Nombreux étaient les objectifs potentiels revêtant une importance critique pour l'effort de guerre du pays: les écluses et l'aciérie à Sault-Sainte-Marie, les mines du nord de l'Ontario et les zones industrielles situées plus au sud. Avant la guerre, des membres du Parlement s'étaient inquiétés du risque que des attaques aériennes soient lancées depuis la baie d'Hudson et la baie de James, tandis que les plans militaires canadiens et, plus particulièrement, américains avaient tenu compte de raids menés contre des centres intérieurs par des avions opérant à partir de navires ou de bases temporaires établies sur des côtes isolées. Mais la menace était excessivement faible, et les ressources dont disposait l'ARC désespérément maigres. Les auteurs du Plan révisé de défense du Canada, daté d'août 1940, avaient ordonné au 1er Commandement d'entraînement de dresser pour la région des plans de défense d'urgence; un projet formé à la fin de l'année 1940 par l'état-major de l'Air, soit de charger le Commandement d'organiser le Corps de détection d'avions* autour de la baie d'Hudson (qui relevait encore de la Région aérienne de l'Est) ne fut pas

* *Aircraft Detection Corps.*

poursuivi activement. Après Pearl Harbor il était impossible d'accorder si peu d'importance à la région du centre du pays. Des dirigeants municipaux et des responsables d'industries dans les environs du Sault-Sainte-Marie et de Sudbury réclamèrent des mesures de défense aérienne, mais, fait plus important, les autorités américaines insistèrent pour que le Canada agisse. A la réunion des 25 et 26 février 1942 de la Commission mixte permanente de défense, les membres des États-Unis annoncèrent qu'un régiment antiaérien de l'armée, moins un bataillon, serait déployé au sud de la frontière au niveau du Sault-Sainte-Marie et, sur leurs instances, la Commission recommanda vivement à l'ARC de mener une étude "approfondie" de la menace pesant sur le secteur.[51]

L'état-major de l'Air hésitait à fournir des moyens de protection locaux, notant qu'il existait ailleurs dans le centre du Canada des industries et des goulets de canal tout aussi vitaux. Il était possible mais peu vraisemblable qu'"un petit nombre d'avions" s'en prenne à de telles installations. Pour atteindre les objectifs, l'ennemi aurait soit à franchir les défenses côtières de la Région aérienne de l'Est soit à lancer des avions à partir de bases temporaires ou de navires dans la baie d'Hudson ou la baie de James. Cette dernière éventualité était "des plus improbables et tout à fait impossible sauf pendant trois mois de l'année environ, soit de la mi-juillet à la mi-octobre". Dans les circonstances, il semblait raisonnable de déployer des canons antiaériens à Sault-Sainte-Marie, mais pas d'utiliser un maigre équipement de défense aérienne pour entourer les nombreux objectifs individuels qui se trouvaient loin dans les terres. Il valait mieux, conseilla l'état-major de l'Air, renforcer et intensifier la couverture radar côtière et les moyens d'interception en installant des radars le long de la côte du Labrador et en fournissant des avions de chasse pour Goose Bay, Gander et Torbay.[52] Ces effectifs supplémentaires, s'étendant vers l'ouest jusqu'à la base de Bagotville, pour protéger l'aluminerie vitale d'Arvida, au Québec, fut rapidement approuvée par le gouvernement canadien dans le cadre du plan de 49 escadrons qu'avait présenté le maréchal de l'air L.S. Breadner le 16 mars 1942.[53]

Les États-Unis continuèrent de se préoccuper de la vulnérabilité des écluses du Sault-Sainte-Marie. En mars, le gouvernement américain désigna zone contrôlée l'espace aérien qui entourait les écluses du côté américain et demanda au Canada de prendre de son côté des mesures analogues, ce qu'il fit. À la réunion du 7 avril de la Commission mixte permanente de défense, le lieutenant général Embick, qui représentait l'armée des États-Unis, obtint que le Canada organise immédiatement le Corps de détection d'avions autour de la baie d'Hudson et de la baie de James. Des dispositions furent prises ce mois-là pour transmettre les informations des quelques postes du Corps de détection d'avions fonctionnant alors dans le secteur au QG de l'armée des États-Unis qui coordonnait les défenses du Sault-Sainte-Marie. L'ARC organisa dans cette ville une conférence, qui fut tenue les 6 et 7 mai; à cette occasion, des représentants des services canadiens et américains, d'entreprises privées de communication, des gouvernements de l'Ontario et du Manitoba et d'autres organismes des deux côtés de la frontière internationale dressèrent des plans visant principalement à augmenter le nombre de postes du Corps de détection

d'avions, à établir à Winnipeg, Sault-Sainte-Marie, Fort Bready (Michigan) et Ottawa, des centres de filtrage pour mettre en corrélation les rapports des observateurs et à écouter 24 heures sur 24 les liaisons radio des observateurs. Pour administrer le système canadien étendu, on mit finalement sur pied le 15 juin un groupe distinct, le Corps de détection d'avions de la région du Centre*, qui releva du représentant de l'état-major de l'Air au QG général de l'aviation.[54]

Les États-Unis espéraient que le Canada effectuerait aussi des vols de reconnaissance au-dessus de la baie d'Hudson et de la baie de James et de leurs abords pendant la période dangereuse qui suivit le 25 juillet 1942, mais le QG de la Région aérienne de l'Est ne pouvait se passer d'avions affectés à ses tâches anti-sous-marines vitales, et il n'existait aucune autre ressource canadienne disponible. L'armée des États-Unis, pour sa part, établit et dota en personnel des postes radar à Cochrane, Hearst, Nakina, Armstrong et Kapuskasing, en Ontario, ville où elle installa aussi un QG et une salle de filtrage, en plus de fournir des forces terrestres chargées de défendre le Sault-Sainte-Marie. Les restrictions de vol par le Canada, qui, à l'origine, se limitaient aux environs immédiats des écluses, furent étendues au début de 1943 à un rayon de 100 milles (160 km) pour correspondre à la zone plus vaste en vigueur aux États-Unis; cette mesure permettait de donner à temps l'alerte s'il s'approchait des avions non identifiés. Les défenses du Sault-Sainte-Marie furent maintenues pendant tout le reste de l'année. Le Canada ne considéra jamais la menace aussi sérieusement que son voisin du Sud, mais collabora de bon gré aux plans américains. À la fin de 1943, les États-Unis décidèrent d'abolir leur *Central Defense Command* et de retirer leurs troupes du Sault-Sainte-Marie. Le QG de l'aviation démantela en même temps le Corps de détection d'avions de la région du Centre, qui comprenait maintenant 9 077 observateurs. Entre les mois de février et d'avril 1944, les zones de vols contrôlées au-dessus du Sault-Sainte-Marie furent abolies des deux côtés de la frontière.[55]

Si hésitante qu'elle fût à affecter des ressources à l'intérieur des terres, l'ARC accorda la priorité aux mesures de défense contre les avions ennemis sur la côte est. Le plan de 49 escadrons de mars 1942 prévoyait pas moins de huit escadrons de chasse dans la Région aérienne de l'Est, à chacun desquels s'ajoutait une escadrille de chasseurs de nuit, comparativement à l'unique unité, le 118e Escadron de chasse, qui existait à cette époque. Quand cet escadron déménagea en Alaska en juin 1942, six autres avaient été constitués ou étaient sur le point de l'être. Des problèmes d'obtention de matériel empêchèrent de former les deux derniers escadrons et les escadrilles de chasseurs de nuit, mais à la fin de 1943, toutes les unités constituées, sauf une, étaient dotées de 15 Hawker Hurricane XII, y compris des appareils de réserve utilisables immédiatement, ou n'en étaient pas loin.[56] Cela représentait neuf appareils de moins dans chaque escadron que le niveau excessif prévu dans le plan de mars 1942, mais on disposait d'appareils au Canada pour remplacer les pertes. L'état-major de l'Air, comme nous l'avons vu plus tôt, avait toujours voulu mettre la main sur un

* *Central Area Aircraft Detection Corps.*

chasseur à plus long rayon d'action que le Hurricane et s'efforçait encore, mais sans succès, d'obtenir des types d'avions plus appropriés, comme le North American Mustang.[57]

L'organisation au sol, requise pour conduire les opérations de chasse, fut aussi créée en 1942 et 1943. L'élément le plus ambitieux du projet fut l'établissement d'une chaîne de stations ou de détachements radio (radar) chargés de donner l'alerte si des avions ennemis s'approchaient et de diriger les chasseurs de nuit. Les détachements radio, qui reçurent le nom de groupes radio le 1er septembre 1944, étaient de trois types: détection lointaine d'avions volant à haute altitude, détection lointaine d'avions volant à basse altitude, avec une portée approximative de 100 milles (160 km), et interception contrôlée du sol, avec une portée de 50 milles (80 km). Des centres de filtrage établis au QG de la Région et du 1er Groupe relevaient les informations données par les groupes radio, le Corps de détection d'avions et d'autres sources, et transmettaient les données aux salles de commande de secteur des aérodromes de chasse qui, en cas d'attaque, dirigeraient les avions vers les cibles.[58]

La menace plus lourde qui pesa sur l'Amérique du Nord après l'attaque de Pearl Harbor entraîna aussi des changements dans les dispositions concernant les rapports hiérarchiques. Soucieux surtout de garantir au public que tout était mis en oeuvre pour améliorer l'efficacité des mesures de défense, le Comité de guerre du Cabinet rejeta les objections soulevées par les chefs d'état-major et donna son accord à un système de commandement unifié, semblable à celui auquel étaient soumis les services canadiens sur les deux côtes. Les membres les plus élevés en grade furent nommés commandants en chef, Défense de la côte est et de la côte ouest, avec le pouvoir d'exercer un contrôle stratégique général dans leur secteur tout en conservant le commandement tactique de leur propre service particulier. Relevant du commandant en chef, Défense de la côte est, le membre le plus élevé en grade du Sous-comité interarmées à Saint-Jean fut aussi désigné "commandant de la défense de Terre-Neuve". En pratique, toutefois, seuls les titres changèrent. Les commandants en chef ne se mêlèrent pas des opérations des autres services.[59]

En fait, le besoin réel et pressant était celui d'intégrer de façon plus étroite les forces aériennes et navales stationnées sur la côte Atlantique, afin de contrer l'offensive des *U-boats*. Cela fût difficile à réaliser. Il fallut attendre jusqu'au printemps de 1943, quand la Grande-Bretagne et les États-Unis convinrent de créer le théâtre canadien du nord-ouest de l'Atlantique, sous le commandement de l'amiral de la MRC à Halifax, pour qu'il y ait une seule autorité directrice. Fait plus frappant, même si le 1er Groupe et l'amiral commandant à Terre-Neuve avaient commencé à opérer ensemble dans un Q.G. combiné à Saint-Jean, en octobre 1942, les conflits entre les armées de mer et de l'air continuèrent d'empêcher d'organiser un QG combiné à Halifax jusqu'en juillet 1943.[60]

La Région aérienne de l'Est toucha à son apogée à l'automne de 1943. En novembre, l'ordre de bataille comprenait 18 escadrons de combat: 11 escadrons de bombardement et de reconnaissance (quatre de frappe et sept anti-sous-marins), six escadrons de chasse et un escadron d'entraînement à la collaboration avec l'armée. Le plan de 49 escadrons dressé par l'état-major de l'Air en

mars 1942 avait alloué à la côte est 23 escadrons de combat mais, ainsi qu'il a déjà été noté, la vaste organisation de chasse prévue avait été sensiblement réduite; deux escadrons de planeurs, destinés à appuyer l'armée en cas de débarquement ennemi, ne furent jamais formés. Pour ce qui est du nombre d'escadrons et d'avions dont on pouvait disposer immédiatement pour des opérations, l'objectif fixé pour la tâche critique qu'était la reconnaissance maritime – cinq unités de frappe et sept unités anti-sous-marines – avait été presque atteint. Dix escadrons de bombardement et de reconnaissance étaient dotés de 15 avions, ou n'étaient pas loin de ce nombre, et le 11e était en train de changer ses Digby désuets pour des Canso. Toutefois, les Hudson de deux escadrons de frappe n'avaient pas été remplacés par des Lockheed Ventura plus modernes, et aucun escadron n'avait accès aux neuf avions de réserve et 12 appareils de remplacement que, dans ses calculs, l'état-major de l'Air avait prévus pour chaque unité. Les Liberator n'occupaient pas une grande place dans le Plan de mars 1942, mais la livraison de quelques-uns de ces appareils au 10e Escadron, durant le printemps de 1943, avait radicalement accru les possibilités de la Région aérienne de l'Est.[61]

Au cours de l'année 1943, la vie administrative et opérationnelle des nombreuses bases et unités de soutien de la Région se stabilisa finalement. Parmi ces dernières se trouvait l'Escadron de marine de la Région aérienne de l'Est, qui avait été formé en juin à partir des navires et des équipages auparavant rattachés aux diverses bases aériennes. La "flotte" de la Région, dont la base administrative centrale se trouvait à Dartmouth, comprenait neuf vedettes de sauvetage, quatre navires d'approvisionnement et de récupération, dont le plus gros était un bâtiment de 600 tonnes, le *Beaver*, et plus de 70 autres embarcations de plus petite taille. L'escadron aidait les dépôts de réparation à récupérer les avions accidentés – l'effectif de l'unité comprenait une section de plongeurs qui avaient la tâche désagréable et dangereuse d'aller chercher les corps et les armes non éclatées – transportait des fournitures aux nombreux postes et détachements isolés de la Région et accomplissait des missions de sauvetage. Au début de l'année 1944, on avait amélioré l'efficacité de ce dernier service en intégrant les navires de sauvetage des deux côtes à l'organisation de contrôle des vols qui surveillait les déplacements de tous les appareils dans les zones opérationnelles.[62]

Lorsqu'à la fin de janvier 1944 la Région aérienne de l'Est atteignit son effectif maximal de 21 234 officiers et aviateurs, on avait déjà commencé à faire des réductions par suite des succès obtenus par les alliés sur tous les théâtres d'hostilités. Les premières unités à disparaître avaient été les détachements d'artillerie côtière, rendus superflus par l'équipement radar de l'armée. À la fin de 1943, il ne restait que le 1er Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Pendant l'année, en outre, le QG de l'aviation commença à affecter régulièrement outre-mer des pilotes chevronnés qui avaient servi au sein d'unités de chasse stationnés au pays. Une mesure qui eut un effet plus marqué fut l'approbation par le gouvernement, en septembre 1943, de la proposition de l'état-major de l'Air de renforcer les forces outre-mer de l'ARC à l'aide d'unités de l'EGADC en envoyant six escadrons de chasse au 83e Groupe mixte de la Deuxième aviation tactique de la RAF, groupe qui, à cette époque, était désigné comme la formation d'appui aérien de la

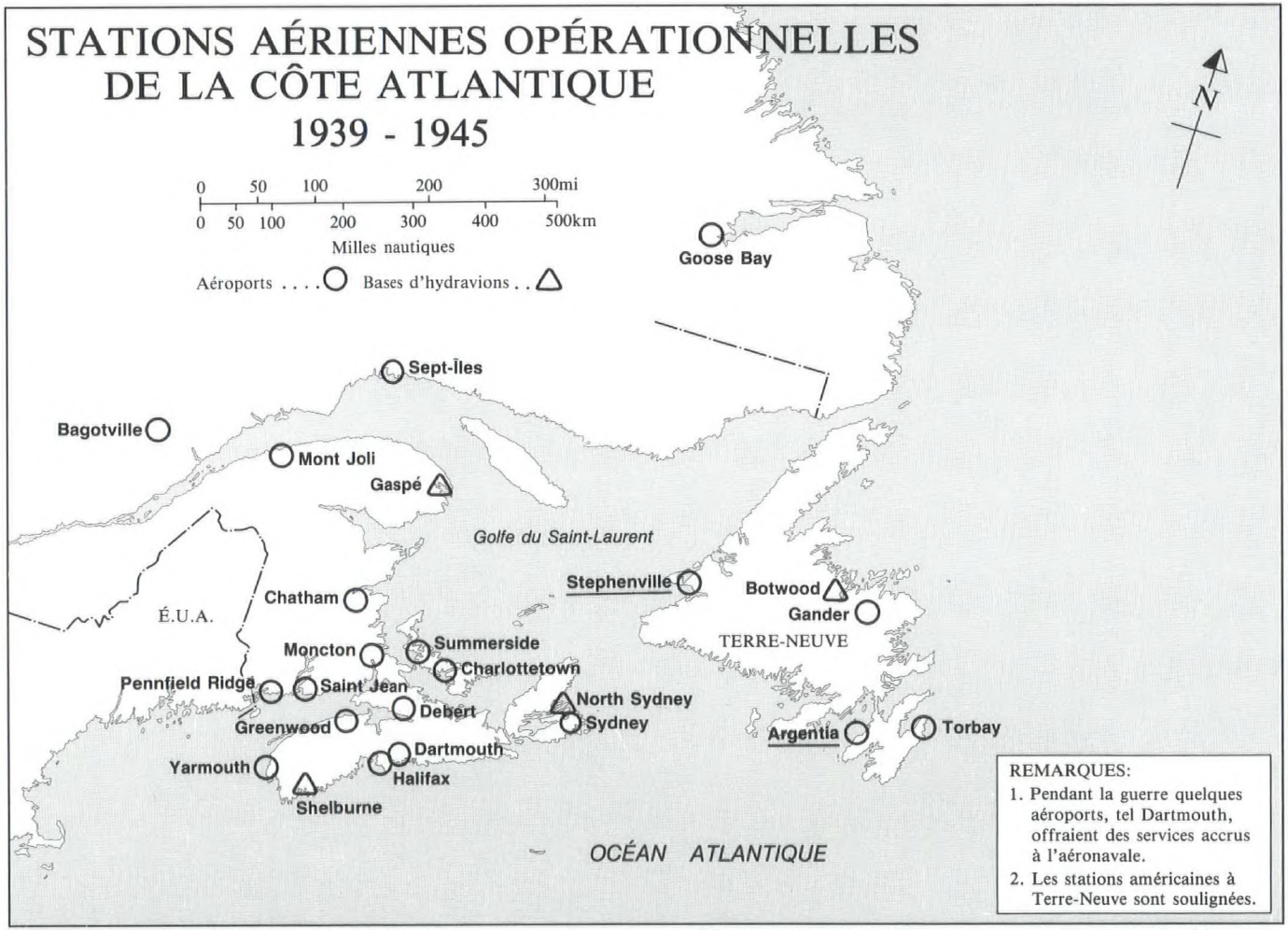
Première armée canadienne après l'invasion de la France au printemps de 1944. Trois escadrons furent retirés de la Région aérienne de l'Est; la nouvelle fut bien accueillie dans ces unités auxquelles rien de bien excitant n'était arrivé en fait d'attaques aériennes ou de débarquements ennemis, et dont l'unique occasion de voir le feu avait été des patrouilles anti-sous-marines près des côtes, tâche à laquelle les avions convenaient mal. Le 123e Escadron d'entraînement à la collaboration avec l'armée partit pour l'Angleterre avant Noël 1943, et fut réorganisé en tant que 439e Escadron de chasse et de bombardement; les 125e et 127e Escadrons de chasse, qui suivirent au début de l'année suivante, devinrent les 441e et 443e Escadrons de chasse, respectivement.[63]

À ce moment, le maréchal de l'Air Robert Leckie, qui avait succédé au maréchal de l'Air Breadner en tant que chef de l'état-major de l'Air, avait fait d'autres coupures. Une unité de Canso, le 117e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dissous en décembre 1943, et un autre, le 162e Escadron de bombardement et de reconnaissance, se transportèrent en Islande en janvier 1944 pour servir au sein du *Coastal Command*. Le QG de l'aviation commença aussi à envoyer outre-mer du personnel navigant ayant une bonne expérience des missions de bombardement et de reconnaissance (voir le chapitre 16). Au cours des mois de mars et d'avril, le 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance (Hudson), le 128e Escadron de chasse, le 130e Escadron de chasse et le 1er Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière furent dissous, et les bases de l'ARC à Saint-Jean, Botwood, Shelburne et North Sydney furent fermées ou simplement entretenues. Pour compenser la diminution du nombre de chasseurs, les deux unités restantes de la Région, les 126e et 129e, virent le nombre de leurs appareils augmenter de 15 à 18, et la 1re UEO, à Bagotville, reçut l'ordre de tenir 12 chasseurs prêts à prendre l'air dans un délai de 30 minutes.[64]

D'autres escadrons disparurent de l'ordre de bataille au cours de l'été et au début de l'automne de 1944, mais la livraison de Liberator supplémentaires, que l'on attendait depuis longtemps, améliora la capacité de la Région aérienne de l'Est dans le domaine de la reconnaissance maritime. Un escadron de chasse et les deux unités de frappe équipées de Ventura devaient être dissous; la sélection de ces derniers escadrons reflétait le besoin urgent qu'il y avait de trouver des membres d'équipage aérien ayant la compétence voulue en matière d'utilisation de bimoteurs pour doter en personnel deux nouveaux escadrons de transport qui serviraient dans le sud-est asiatique. Le 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance et le 129e Escadron de chasse furent dissous en août et en septembre, mais le 145e Escadron de bombardement et de reconnaissance fut épargné grâce à la répugnance des commandants de la côte est à abandonner entièrement ces avions rapides et polyvalents qu'étaient les Ventura, ainsi qu'à une recrudescence des activités des *U-boats*. Entretemps, le 11e Escadron mit ses Hudson à la retraite à mesure qu'arrivaient les nouveaux Liberator et, à l'automne, commença à opérer en tant que deuxième escadron à très long rayon d'action de la Région.[65]

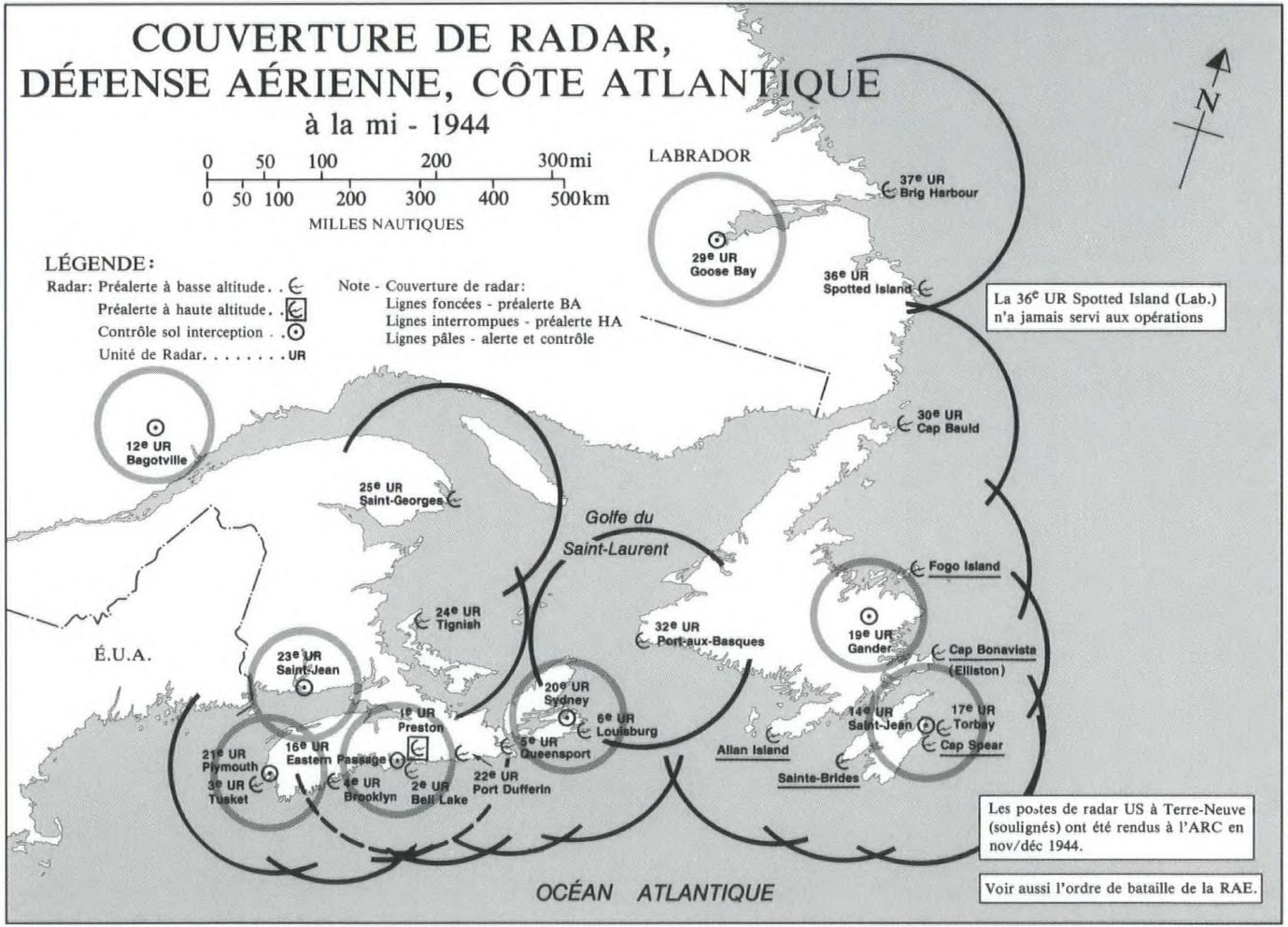
Le développement des installations radar terrestres et de l'équipement de bord annexe se poursuivit jusqu'à la fin de la guerre. En 1945, on comptait 22 stations radar sur la côte est pour la détection lointaine ou le guidage du sol, dont cinq à

STATIONS AÉRIENNES OPÉRATIONNELLES DE LA CÔTE ATLANTIQUE 1939 - 1945



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

©Cartes et données établies par le cartographe du Service historique.



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

Terre-Neuve qui avaient été cédées par les forces américaines à la fin de 1944. Même si les unités n'eurent aucunement l'occasion de remplir leur fonction principale, c'est-à-dire la défense aérienne, elles furent extrêmement utiles pour situer des avions amis qui s'étaient égarés ou étaient en détresse. En outre, l'équipement d'identification ami-ennemi, que l'on installa pour la première fois dans les appareils de la Région aérienne de l'Est au cours de l'année 1943, avait considérablement étendu la distance jusqu'à laquelle il était possible de suivre les avions. Cet équipement de bord réagissait aux signaux qu'émettaient des appareils complémentaires dans les stations radar, et radar, et pouvait également transmettre un signal spécialement codé si l'avion était en détresse.[66]

Trois autres systèmes radar au sol fournirent des aides additionnelles à la navigation; deux de ces systèmes fonctionnaient avec le radar de bord de détection des bâtiments de surface (ASV)* qui, depuis 1942, faisait partie de l'équipement standard des avions de la Région. Le premier était un radiophare réagissant aux ondes émises par un ASV à fortes impulsions, qui permettait à l'avion de se diriger automatiquement sur une position connue. Au mois de janvier 1945, 25 radiophares avaient été installés sur la côte est, chacun en double pour qu'il n'y ait aucune interruption en cas de panne de l'équipement. Le système BABS† de la RAF, qui fut installé dans huit aérodromes de la Région aérienne de l'Est, à commencer par Gander en 1942, fonctionnait dans une grande mesure de la même façon. Des signaux émis par un transmetteur au sol étaient enregistrés par les ASV, ce qui permettait aux pilotes d'aligner leur avion sur la piste lorsque la visibilité était mauvaise. Enfin, la marine américaine avait construit des postes Loran (le système américain de navigation longue distance permettant de déterminer par impulsions la position d'avions) en Islande, à Terre-Neuve et sur la côte est du Canada. À la fin de l'année 1944, l'équipement de bord nécessaire avait été installé dans les Liberator de la Région aérienne de l'Est, mais quand la guerre prit fin, l'installation de cet équipement dans d'autres types d'avions se poursuivait encore.[67]

Les stations radar anti-sous-marines de l'ARC dans le golfe du Saint-Laurent faisaient partie d'une catégorie tout à fait différente. En conséquence de la campagne des *U-boats* dans le golfe pendant l'année 1942, l'aviation avait commandé au début de l'année suivante huit appareils de détection lointaine à micro-ondes, lesquels avaient été modifiés pour repérer les sous-marins évoluant en surface. Une seule station, le 77e Groupe radio de Cape Ray, à Terre-Neuve fut prête pour les opérations pendant la saison de navigation de 1944; deux autres stations, celles du 75e Groupe à Rivière-au-Renard, au Québec, et du 76e Groupe à l'île Saint-Paul, à Terre-Neuve, furent terminées en 1945. Le reste des appareils ne fut jamais installé parce que la marine n'aménagea pas d'installations pour relever les milliers de contacts que faisaient les stations, et que les U-boats cessèrent presque entièrement d'opérer en surface dans les eaux côtières.[68]

Les réseaux radar supplantèrent dans une grande mesure le Corps de détection

* *Air-to-Surface vessel (radar).*

† *Blind Approach Beacon System* (Système d'atterrissage aux instruments par radar VHF).

d'avions. En novembre 1944, le chef de l'état-major de l'Air ordonna que cette organisation, qui avait atteint son point culminant, avec ses 30 000 membres, en décembre 1943 et qui comptait toujours 23 000 observateurs, soit dissoute. Toutefois, le radar ne pouvait remplacer tout à fait les observateurs au sol et, peu de temps après, on demanda à d'anciens observateurs côtiers et à des gardiens de phare dans la région de l'est de transmettre à la base de l'ARC la plus rapprochée des informations concernant des avions en détresse ou tout autre incident. Ils continuèrent de le faire jusqu'à la fin de la guerre.[69]

Le 4 mai 1945, l'amiral Doenitz ordonna aux *U-boats* d'interrompre toute action. L'allemagne capitula officiellement deux jours plus tard. Dans la Région aérienne de l'Est d'aucuns prirent part aux réjouissances et d'autres poursuivirent leurs tâches comme à l'accoutumée. Une petite poignée d'hommes, de la base de l'ARC de Dartmouth et de la 8e Unité de construction et d'entretien, fut directement impliquée dans les émeutes qui éclatèrent à Halifax le jour de la victoire en Europe; cependant toutes les accusations portées contre eux furent par la suite abandonnées. Nombreux étaient ceux qui avaient de la difficulté à croire que l'on avait réellement remporté la victoire; pourtant en moins de sept semaines, une bonne partie des effectifs de combat de la Région aérienne de l'Est avait été dispersée.[70] À la fin du mois de juin, le QG du 1er Groupe à Saint-Jean avait fermé ses portes, six escadrons avaient été démantelés et un septième, le 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance, avait déménagé sur la côte ouest, qui était encore sur un pied de guerre. Deux unités anti-sous-marines furent maintenues – le 10e Escadron de bombardement de reconnaissance à Torbay et le 162e Escadron de bombardement et de reconnaissance à Sydney, rentrés depuis peu d'Islande – au cas où des *U-boats* "solitaires" refuseraient de se rendre. Ces deux unités furent dissoutes dans les deux premières semaines d'août 1945.

II
La côte du Pacifique

Bien que l'on ait envisagé après le mois de septembre 1939 la possibilité d'une guerre avec le Japon, on supposait qu'une flotte américaine puissante et efficace servirait de tampon entre les Japonais et les forces canadiennes, quelles qu'elles fussent, qui seraient disponibles en Colombie-Britannique. Les dommages imprévus que subit la marine des ÉtatsUnis à Pearl Harbor changèrent la façon dont les Canadiens percevaient la menace qui pesait sur la côte du Pacifique. Il sembla pendant un temps que les Japonais seraient peut-être bien capables de monter une attaque de grande envergure contre l'Amérique du Nord; en raison de cette menace, le Canada stationna en Colombie-Britannique jusqu'en 1945 des forces passablement plus importantes que celles qui avaient été prévues dans les plans antérieurs au mois de décembre 1941.

Toutefois, la défense de la côte ouest durant la Deuxième Guerre mondiale ne fut jamais qu'un simple problème militaire. La Colombie- Britannique exigea un supplément de protection, en partie à cause de l'hostilité de la population locale à l'endroit des Japonais (y compris les Canadiens nés d'immigrants japonais) et en partie à cause du sentiment d'isolement qu'éprouvait la province, séparée du reste du pays par les Montagnes Rocheuses. Ces sentiments d'insécurité ne s'atténuèrent pas, même après les premiers revers des Japonais dans le Pacifique, et le gouvernement fédéral fut contraint d'offrir à la région plus d'assurances que ne le requérait la situation militaire. Sur les milliers de Canadiens qui gardèrent la côte ouest jusqu'en août 1945 on s'attendait donc à ce que peu rencontrent l'ennemi, et ce fut effectivement le cas. Leur présence était due dans une très large mesure à des considérations politiques mais elle n'en était pas moins légitime pour autant.

C'est à la fin des années 1920, quand il sembla que le Canada pourrait être appelé à user de force pour affirmer sa neutralité dans un conflit américano-japonais, que les planificateurs de l'armée, de la marine et de l'aviation commencèrent à se pencher sérieusement sur le problème de la défense de la côte ouest. A la fin des années 1930, à l'incitation expresse du gouvernement, l'armée s'efforça d'améliorer ses défenses côtières dans la région, la marine se prépara à effectuer des patrouilles en mer avec les quelques navires dont elle disposait et l'aviation choisit des emplacements où établir des aérodromes et des hydrobases afin de faciliter les opérations de reconnaissance tout le long de la

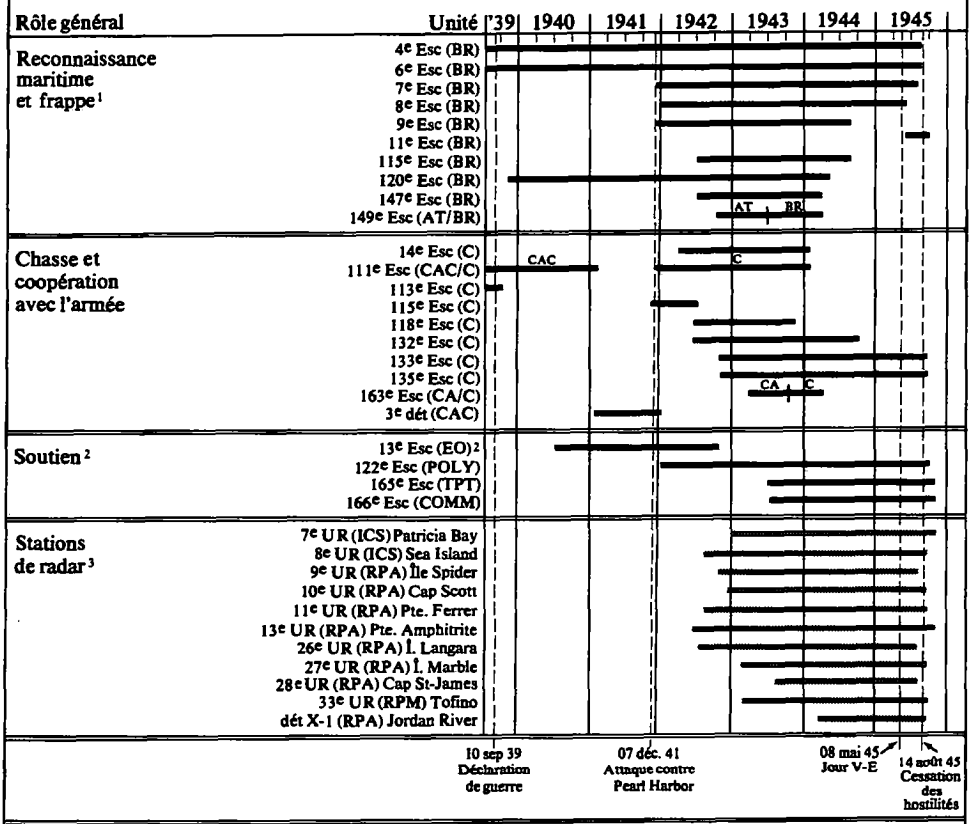
côte et de fournir une capacité limitée de frappe et de défense aérienne dans le secteur englobant les villes de Victoria et de Vancouver. Pour des raisons géographiques, l'aviation était le "partenaire prédominant" relativement à la défense du Pacifique. Des avions pouvaient riposter rapidement et à grande distance à toute incursion dans le territoire ou les eaux territoriales du Canada. C'est ainsi que même avant que l'ARC ait acquis son indépendance de l'armée on avait établi le 1er mars 1938 un commandement distinct, appelé Région aérienne de l'Ouest, sous le commandement du colonel d'aviation G.O. Johnson; cette Région relevait directement du commodore de l'Air G.M. Croil, l'officier supérieur de l'aviation à Ottawa. Le commandement de Johnson comprenait toutes les unités de l'ARC en Colombie Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.[1] Johnson était responsable de "tous les aspects des opérations aériennes relatives à la défense des eaux et des côtes de l'ouest du Canada. . . ainsi que de la défense aérienne des points vulnérables situés dans les limites de sa zone opérationnelle".[2] Après la crise de Munich, en septembre 1938, le Canada tourna toutefois son attention vers la défense de la côte de l'Atlantique, et plusieurs unités initialement affectées à la côte ouest, et se trouvant encore dans l'ouest du pays, furent retirées de l'effectif de guerre du commandement.[3] Ce transfert laissa deux escadrons permanents et trois escadrons auxiliaires à l'effectif lorsque la guerre éclata en septembre 1939.

Le Comité interarmées de la côte du Pacifique avait divisé la région, qui bordait la mer sur plus d'un millier de milles, en cinq secteurs défendus. Pour les couvrir, les escadrons disponibles possédaient en tout huit avions opérationnels en bon état, tous désuets. Le 4e Escadron de reconnaissance générale utilisait un Supermarine Stranraer et deux Vickers Vancouver; le 6e Escadron de torpillage employait pour sa part cinq Blackburn Shark. Les unités auxiliaires – le 111e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, le 113e Escadron de chasse et le 120e Escadron de bombardement, lequel ne pouvait servir immédiatement – ne disposaient d'aucun appareil efficace. Il n'y avait même pas de chances que le 113e Escadron soit doté en personnel et équipé, et celui-ci fut dissous en octobre.[4] Le commandement ne reçut d'autres chasseurs qu'à la fin de 1941.

Le seul point positif dans ce sombre tableau était que deux escadrons permanents se trouvaient déjà à leur poste de guerre initial, à Vancouver. Le 2 septembre, soit le lendemain du jour où le quartier général de l'aviation ordonna de prendre par précaution des mesures de défense contre l'Allemagne, deux Blackburn Shark du 6e Escadron de torpillage entreprirent les premières patrouilles d'identification de navires. Dix jours plus tard, le 4e Escadron de reconnaissance générale envoya ses deux premiers avions en patrouille côtière,[5] tandis que le 6e Escadron arrêta ses vols ordinaires. "À dater d'aujourd'hui, aucune patrouille de recherche ne sera exécutée", nota la personne chargée de tenir le journal de l'Escadron, . . . à moins qu'il y ait une tâche particulière à accomplir. Les avions se tiendront prêts à agir comme force de frappe".[6]

Pressé par l'armée de fournir à l'artillerie côtière des services efficaces de réglage aérien du tir, Johnson, en désespoir de cause, suggéra de faire l'acquisition de la "Ginger Coote Airways", une société commerciale locale qui possédait plusieurs hydravions à flotteurs munis d'équipement radio. Croil

RÉGION AÉRIENNE DE L'OUEST
ORDRE DE BATAILLE



REMARQUES:

1. Les 119e et 160e Escadrilles (BR) furent mises sur pied et se sont entraînées à Sea Island pendant un court temps, en 1940 et 1942 respectivement, avant d'être affectées à la Région aérienne de l'Est. La 117e Escadrille (BR) fut transférée de la Région aérienne de l'Est à la Région aérienne de l'Ouest fin 1941 mais fut dissoute dans le but de fournir des renforts aux autres escadrilles.
2. Voici la liste des U.E.O. dans la Région aérienne de l'Ouest, en sus de la 13e Esc (EO):

32e U.E.O. (RAF)	Patricia Bay/Comox	Avions torpilleurs/Transport	01 sep 41 - 31 mai 44	Renommée 6e U.E.O.
3e U.E.O.	Patricia Bay	Hydravions à coque	01 nov 42 - 03 août 45	Incorpora la 13e Esc (EO)
5e U.E.O.	Boundary Bay/Abbotsford	Bombardiers lourds	01 avr 44 - 13 oct 45	
6e U.E.O.	Comox	Transport	01 juin 44 - 15 jan 46	Antérieurement appelée 32e U.E.O.

3. Détachements radiophoniques appelés unités radio à partir du 1er sep 44:
   RPA (Radio de préalerte)
   RPM (Radio de préalerte à micro-ondes/Intercepteur à contrôle sol)
   ICS (Intercepteur à contrôle sol)

AT	Avion torpilleur	CAC	Coopération avec l'artillerie côtière	TPT	Transport
BR	Esc. de bombardement et de reconnaissance	COMM	Communications	U.E.O.	Unités d'entraînement opérationnel
C	Chasseur	EO	Entraînement opérationnel		
CA	Coopération avec l'armée (de terre)	POLY	Polyvalent		

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN) ©(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

rejeta cette idée et ordonna que le 111e Escadron exécute le mieux qu'il pouvait la tâche qui lui était assignée à partir des pistes partiellement construites à Patricia Bay. Un Armstrong Whitworth Atlas, sans mitrailleuses ou équipement radio, fut le seul appareil dont on put disposer pour appuyer l'unique avion d'entraînement Avro 626 du 111e Escadron. Les escadrons permanents, qui servaient de force de frappe et de reconnaissance, trouvèrent leur tâche tout aussi curieuse.[7] "Le Stranraer n° 912 est le seul avion de la Région qui convient pour les missions de recherche et de patrouille", écrivit Johnson, maintenant commodore de l'Air, le 10 septembre. "À cause de leur manque de fiabilité et de leurs piètres performances, les deux Vancouver utilisables ne peuvent être employés que lorsque les conditions sont assez favorables et ils devraient demeurer à proximité d'installations de réparation adéquates. Les utiliser dans des régions éloignées, comme les îles de la Reine Charlotte, c'est s'exposer à une catastrophe. Les Shark II sont de plus en plus inutilisables. . . les Shark III n'ont pas été en service assez longtemps ni en nombre suffisant pour que l'on puisse savoir s'ils sont plus fiables ou non que le Shark II."[8]

C'était une chance qu'il n'y avait pas d'ennemi sur la côte et la Région aérienne de l'Ouest eut le temps de continuer le processus de réarmement et de construction d'avant-guerre qui avait été interrompu. On entreprit en décembre la construction d'une hydrobase à Prince Rupert et, en 1940, d'installations à Coal Harbour et à Bella Bella (voir la carte, à l'intérieur de la couverture avant). Même si les bases étaient encore loin d'être achevées, en mai 1940 le 111e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière se concentra à Patricia Bay où ne se trouvait auparavant que son détachement avancé, tandis que les 4e et 6e Escadrons de bombardement et de reconnaissance déménagèrent complètement à leurs bases de guerre à Ucluelet et Alliford Bay, qui ne comptaient jusque-là qu'un personnel réduit au strict minimum. Le 13e Escadron d'entraînement opérationnel s'installa à Sea Island, où était situé avant la guerre l'aéroport municipal de Vancouver, tandis que le 120e Escadron de bombardement et de reconnaissance quitta cet endroit pour suivre le 111e Escadron à Patricia Bay.[9]

Après une année de guerre, la "flotte" aérienne de reconnaissance opérationnelle de la Région se composait de deux Stranraer, quatorze Shark et quatre Northrop Delta. Il y avait une pénurie de membres d'équipage aérien qualifiés et, en septembre 1940, lorsque le QG de l'aviation ordonna que les trois escadrons de bombardement et de reconnaissance de la côte ouest soient réduits au rang de cadre dans le but de compléter les effectifs de tous les escadrons, sauf une unité similaire sur la côte est, la situation devint chronique. Le 111e Escadron, qui avait été re-désigné mais non converti à un rôle de chasse, dû être dissous plutôt le 31 janvier 1941 et remplacé par une unité plus petite, le 3e Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière.[10]

Il y eut toutefois quelques progrès encourageants. L'Escadron de marine de l'ARC, qui était indispensable pour soutenir les bases côtières isolées, mit sur pied une flottille de petites embarcations de recherche et de sauvetage, d'approvisionnement et de travail, et fournit au commandement, pendant toute la durée de la guerre, un soutien de plus en plus efficace. À partir du mois de mai 1940, le Corps de détection d'avions commença à recruter ses observateurs

civils, des volontaires non rémunérés, le long de la côte et dans toute la campagne.[11] En janvier 1941, les demandes faites par les Américains pour que soient améliorées les mesures de défense aérienne le long de la côte, et l'opinion cruciale de MacKenzie King selon qui "de telles dépenses seraient une assurance. . . contre une attaque de l'est", persuadèrent le ministre des Finances, J.L. Isley – qui même après une année de guerre s'était dit choqué par l'ampleur des sommes engagées pour des projets de défense – de retirer les objections qu'il avait formulées à l'égard de la construction de nouvelles installations à Ucluelet.[12]

Dans le Plan de défense de base que le Canada et les États-Unis avaient établi conjointement en 1940 contre "une attaque directe de puissances européennes et/ou asiatiques", la CMPD précisa deux tâches à exécuter de concert le long de la côte du Pacifique: une concernant la défense de l'Alaska, de la Colombie-Britannique et du nord-ouest des États-Unis; et l'autre concernant la protection de leurs communications maritimes vitales. Les forces des deux pays devaient s'entraider au besoin; sauf pour l'appui avancé possible des garnisons de l'Alaska par les forces canadiennes stationnées en Colombie Britannique, la Commission laissât entendre dans son rapport que ce serait normalement les Américains qui prêteraient main forte aux Canadiens. Les recommandations que fit la CMPD à la mi-novembre comprirent l'achèvement de la Route à relais du nord-ouest, qui s'étendait de l'Alberta à l'Alaska, ainsi que la construction d'un aérodrome près de l'hydrobase d'Ucluelet, pour étendre vers le nord, c'est-à-dire vers les îles de la Reine Charlotte, l'appui des chasseurs et des bombardiers.[13]

Entre temps, le commandant de la Région, le commodore de l'Air A.E. Godfrey après 1939, et le Comité interarmées de la côte du Pacifique surveillèrent anxieusement la menace grandissante du Japon. L'état-major de l'Air à Ottawa ne fut pas excessivement sensible à leurs craintes, mais reconnut cependant nombre des lacunes et des difficultés avec lesquelles la Région aérienne de l'Ouest était aux prises. À l'automne de 1941, le 115e Escadron de chasse, reconstitué depuis peu et équipé de Bristol Bolingbroke, des bimoteurs modifiés à long rayon d'action, se transporta à l'ouest pour fournir un appui de chasse, encore qu'il fallût un brin d'imagination pour voir le Bolingbroke – qui était conçu comme bombardier léger – dans un rôle de défense aérienne. En cas d'hostilités, on pourrait peut-être envoyer un escadron de chasse moderne de l'est pour effectuer des opérations de courte distance. Les Stranraer de la côte est et d'autres que l'on s'attendait à recevoir plus tard fourniraient à la Région aérienne de l'Ouest assez d'avions pour compléter les escadrons insuffisamment équipés à Ucluelet, Coal Harbour, Bella Bella (où serait située une nouvelle unité, le 9e Escadron de bombardement et de reconnaissance), et Alliford Bay. Les appuieraient au début du mois de décembre des Shark pilotés par les membres d'une nouvelle unité, le 7e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Prince Rupert et, si besoin était, les avions de service du 13e Escadron d'entraînement opérationnel à Patricia Bay. Les 56 Bristol Beaufort de la 32e Unité d'entraînement opérationnel de la RAF, à Patricia Bay, qui seraient disponibles à la mi-décembre, augmentèrent aussi considérablement

les effectifs de frappe et de reconnaissance aérienne d'urgence au large de la moitié sud de la côte ouest. Ces forces permettraient finalement d'assurer une couverture côtière maritime limitée, jusqu'à une distance d'environ 400 km.[14]

Le 29 novembre 1941, le chef de l'état-major de l'Air indiqua au QG de la Région aérienne de l'Ouest d'entretenir la "collaboration la plus étroite" avec la MRC, l'Armée canadienne et les forces américaines stationnées sur la côte ouest. Quelques jours plus tard, soit le 5 décembre, le lieutenant général John L. DeWitt, qui était à la tête du Commandement américain de défense de l'Ouest, proposa de tenir une réunion interalliée dans le but de dresser pour le secteur un plan de défense provisoire basé sur le Plan ABC-22, qui avait succédé au Plan de défense conjoint de 1940. Le 7 décembre, avant qu'il fût possible de tenir une telle réunion, les avions du Soleil-Levant lâchèrent leurs bombes sur Pearl Harbor. Le Canada déclara la guerre au Japon ce soir-là, les États-Unis et la Grande-Bretagne emboîtèrent le pas le 8 décembre, et le Plan ABC-22 entra aussitôt en vigueur dans le Pacifique.[15]

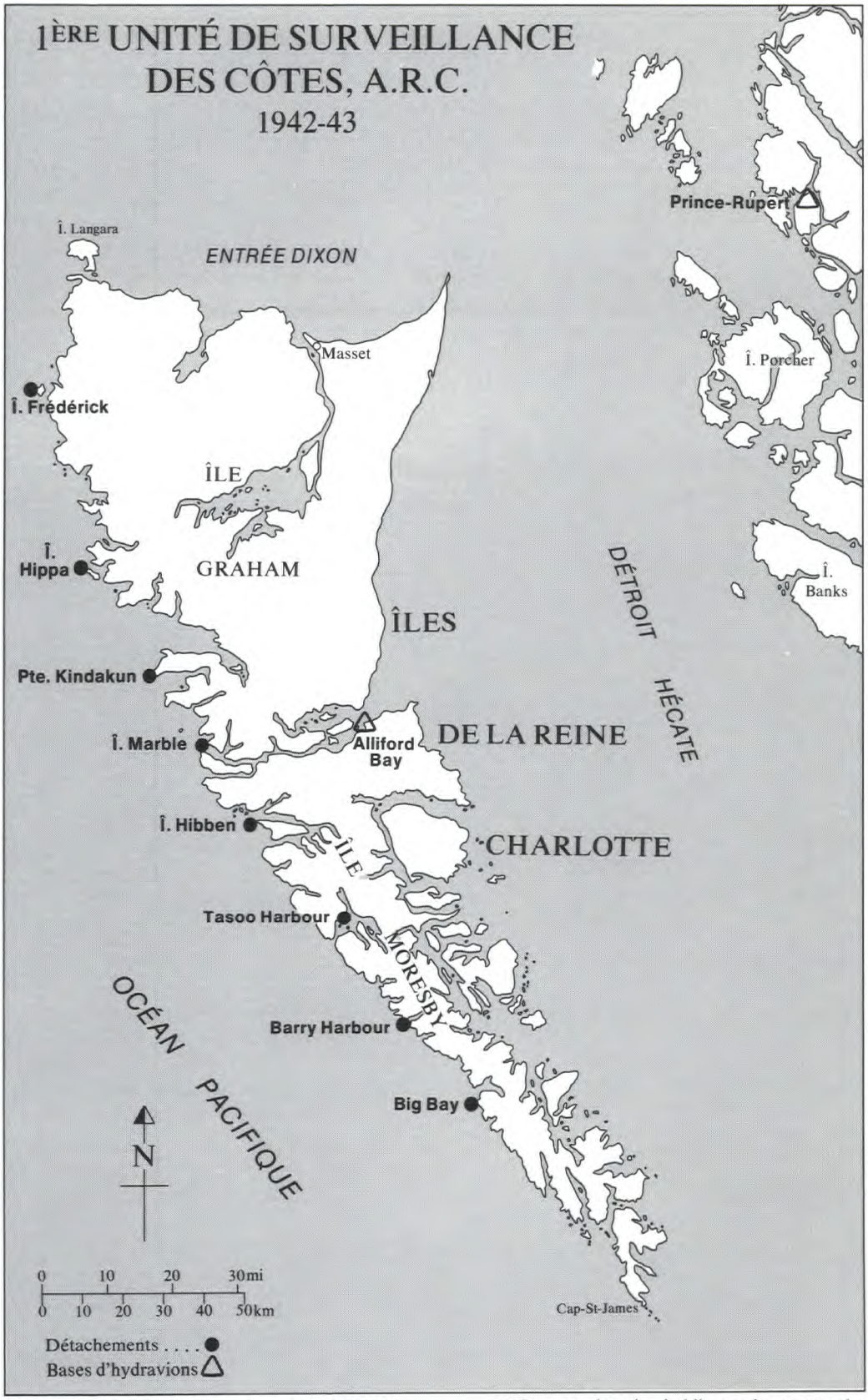
Pendant que se déroulaient ces événements importants, toutes les forces furent mise en état d'alerte. Les avions effectuèrent de jour des patrouilles continues. Des renforts furent expédiés d'urgence vers l'ouest pour combler les pénuries de personnel. Le 111e Escadron de chasse (équipé de Curtiss P-40 Kittyhawk), qui avait été reconstitué le mois précédent à Rockcliffe, en Ontario, fut transféré à Sea Island pour y jouer un rôle de défense. Le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance (équipé de Bolingbroke) se joignit au 111e Escadron au début de 1942 après avoir volé depuis Sydney, en Nouvelle-Écosse – c'était la première fois qu'un escadron entier traversait le pays d'un océan à l'autre – dans des avions non chauffés en plein coeur de l'hiver. Les bases de Prince Rupert, Bella Bella et Coal Harbour devinrent opérationnelles et furent utilisées en partie par deux nouvelles unités, les 7e et 9e Escadrons de bombardement et de reconnaissance.[16]

La fourniture de ces renforts exigea des efforts immenses. Le genre de difficulté que l'on rencontra ne s'illustre nulle part mieux que dans les bureaux des agents d'achat du ministère canadien des Munitions et des Approvisionnements à Washington. Le 8 décembre, les États-Unis "gelèrent" l'exportation de tout équipement militaire, juste au moment où huit nouveaux Curtiss Kittyhawk étaient sur le point de quitter Buffalo pour leur destination au Canada. Il fut impossible de les arracher aux autorités américaines jusqu'à ce que, deux jours plus tard, le 10 décembre, quelqu'un parvint à joindre le bureau du commandant des USAAF, le major général H.H. Arnold. Comme ces avions étaient destinés à la défense de l'Amérique du Nord, leur libération ne demanda pas trop de persuasion à ce niveau. La libération des pièces de rechange et des munitions, sans lesquelles les appareils seraient inutiles, fut cependant beaucoup plus difficile. Malheureusement, cette décision exigeait la collaboration de la délégation de la RAF à Washington. Il fallut plusieurs jours de négociations et de coups de téléphone personnels de la part de l'aide d'Arnold avant d'obtenir l'autorisation nécessaire pour libérer le matériel prêt à expédier.[17]

Un autre facteur qui compliqua les choses fut l'inquiétude de la population de la côte ouest. À la mi-décembre, le Comité des chefs d'état-major informa le

Comité de guerre du Cabinet qu'il était injustifié de craindre qu'une attaque des Japonais contre la Colombie-Britannique soit imminente. Non seulement ceux-ci n'avaient pas les ressources nécessaires pour lancer une attaque de grande envergure, mais l'engagement total des États-Unis aiderait la situation défensive du Canada. Cela fut confirmé par le projet de plan de défense de zone des Américains qui servit de base au Plan canado-américain de la côte du Pacifique n° 2, ou Plan ABCPacifique-22, qu'approuvèrent officiellement tous les commandants alliés de la côte ouest le 23 janvier 1942. Ce Plan, qui s'inspirait des dispositions des plans ABC-1 et ABC-22, était conçu pour protéger les communications maritimes et le territoire s'étendant de l'Alaska jusqu'au nord-ouest des États-Unis. Les Canadiens, qui s'étaient engagés avec les Américains à s'aider mutuellement, considéraient néanmoins que l'on aurait fort peu besoin de leurs services en dehors de leurs propres frontières. Selon une évaluation que fit le Comité interallié de la côte du Pacifique à la fin de 1941, la menace consistait en des attaques éclair possibles d'avions embarqués, de sous-marins et de navires mouilleurs de mines; des bombardements de faible envergure par un ou deux navires de guerre; et, tout au plus, des attaques éclair de groupes aériens ou maritimes contre des objectifs importants.[18] Les rôles établis de l'ARC ne furent pas changés.

Le commodore de l'Air L.F. Stevenson, qui, avant la guerre, avait servi comme officier d'état-major supérieur sur la côte ouest, sous le commandement de Johnson, rentra d'outre-mer à cette époque critique en tant que commandant de la Région. On peut voir l'état dans lequel il trouva son commandement dans un rapport que rédigea son ancien commandant qui, en qualité de chef adjoint de l'état-major de l'Air, visita la Région au début de l'année 1942. En dépit des derniers renforts, le vice-maréchal de l'Air Johnson jugea qu'il y avait encore de sérieuses lacunes. Les Stranraer ne pouvaient patrouiller à plus de 240 km de leur base parce que leur nombre était insuffisant même pour couvrir adéquatement les secteurs côtiers. S'il arrivait que des navires ennemis se rapprochent de la côte à la faveur de l'obscurité pour lancer des attaques à l'aube, les 16 Bolingbroke du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance constituaient la seule force de frappe réellement efficace; les Shark du 16e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient des hydravions à flotteurs désuets et vulnérables, et les seuls autres avions d'assaut, qui se trouvaient au sein d'unités d'entraînement, n'étaient pas disponibles pour réagir rapidement. Les bimoteurs Bolingbroke du 115e Escadron de chasse étaient des chasseurs lents et gauches, et il incombait donc aux Kittyhawk du 111e Escadron de chasse de supporter la majeure partie du fardeau de la défense aérienne dans le secteur de Victoria-Vancouver. Il n'y avait pas assez de chasseurs pour effectuer des patrouilles continues, et la défense aérienne dépendait dans une grande mesure des volontaires dispersés du Corps de détection d'avions pour ce qui était des tâches d'alerte avancée et de repérage. Il n'y eut pas de meilleur système disponible avant que le radar fût installé plus tard, en 1942. Au nord du secteur de Victoria-Vancouver, la situation était encore pire. Les aérodromes qui accueilleraient les avions d'assaut et de chasse ne seraient pas terminés avant de nombreux mois. A Prince Rupert, le deuxième secteur le plus vital, on n'avait pas encore trouvé d'endroit



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

approprié où aménager une piste d'atterrissage. Malgré tout, la côte canadienne était mieux défendue que les États-Unis, qui, selon Stevens, n'était pas "à moitié moins bien équipés pour repousser des attaques contre la côte du Pacifique" que le Canada. Il y avait si peu d'hydravions que l'ARC devait compléter les patrouilles maritimes éloignées de la *US Navy*.[19]

Il n'est pas surprenant que le Canada rejeta les demandes renouvelées qui furent faites au sein de la CMPD pour que les Américains contrôlent la région du Pacifique. Cela aurait obligé à réorganiser la Région aérienne de l'Ouest en se modelant sur le système de partage des responsabilités entre les USAAF et la *US Navy*, système qui confiait à la marine le commandement et la responsabilité tactique des opérations maritimes. Les chefs d'état-major canadiens soutinrent avec succès que le Plan ABC-22, auquel s'ajoutait la recommandation n° 22 du Comité mixte, à savoir que les commandants locaux coordonnent leurs propres efforts, était suffisant. Après plus d'un mois de négociations, les membres américains renoncèrent à leur idée.

Les officiers de liaison, de même que les lignes téléphoniques et les téléscripteurs disponibles remplissaient en fait leur but, mais les relations étaient difficiles. Le vice-maréchal de l'Air Johnson déclara en mars 1942 que, "Les diverses forces des États-Unis s'efforcent de collaborer avec les forces canadiennes correspondantes, mais il est évident qu'elles ne collaborent pas entre elles". Les représentants de l'armée et de la marine des États-Unis se réunissaient rarement, nota-t-il, tandis que les relations entre les commandements d'interception et de bombardement des USAAF se faisaient habituellement par l'entremise de leur général commandant à San Francisco, bien que leurs bureaux fussent dans le même bâtiment à Seattle.[21] Les Américains formulaient eux aussi les mêmes critiques à l'endroit des Canadiens. À partir de la date où fut nommé ce mois-là un commandant en chef canadien de la défense de la côte ouest, il s'écoula presque une année avant que ne fût créé un quartier général interallié dont l'efficacité, même alors, "sembla douteuse aux observateurs des États-Unis à cause de l'attitude peu coopérative des services".[22]

Toutefois, Canadiens et Américains collaboraient quand même, et cela mena tôt à un important avantage: l'installation de l'équipement radar. Aussitôt après l'attaque de Pearl Harbor, le ministère de la Guerre des États-Unis demanda l'autorisation d'installer ce que les Canadiens appelaient encore de l'équipement de "radiogoniométrie" à deux endroits dans l'île de Vancouver. L'ARC était au courant des progrès des Britanniques dans le domaine du radar depuis le début de l'année 1939, mais rien n'avait été fait pour installer de l'équipement radiogoniométrique sur la côte ouest. Le gouvernement canadien accepta l'offre des Américains, tout en spécifiant que les détachements relèveraient du QG de la Région aérienne de l'Ouest et que du personnel canadien prendrait la relève aussitôt qu'il aurait été entraîné. En juillet, après avoir installé l'équipement, les techniciens américains partirent. Le Canada, il faut le noter, rendit service en retour en même temps aux Américains. Il paraît que C.D. Howe insista pour que cela soit fait, un peu à la consternation du Conseil de l'Air, lorsque les États-Unis demandèrent de l'équipement radar pour améliorer celui dont il disposait dans la zone du canal de Panama. C'est ainsi que les quelques premiers appareils

d'alerte avancée qui quittèrent les chaînes de fabrication canadiennes – des appareils plus efficaces que l'équipement américain existant – furent destinés aux États-Unis, et qu'en février 1942 une petite équipe de l'ARC se rendit au canal de Panama pour les installer et apprendre aux radaristes américains comment les utiliser.[23]

En février, Stevenson ressuscita aussi un projet antérieur consistant à poster des observateurs de l'ARC le long de la côte ouest inhabitée des îles de la Reine Charlotte en guise de réseau d'alerte avancée pour Prince Rupert. C'est ainsi que huit détachements de la 1ere Unité d'observation côtière, composés chacun d'un bûcheron, de deux opérateurs radio et d'"un homme ayant quelque expérience de la cuisine et de la vie sous la tente", furent débarqués dans des secteurs isolés d'où l'on voyait bien la mer et qui couvraient les entrées de port où l'ennemi pouvait débarquer.[24] La côte était accidentée, les conditions atmosphériques étaient souvent mauvaises, et les emplacements choisis reflétaient ces conditions difficiles. La minuscule île Hibben en était un exemple typique: le poste radio et d'observation était perché au bord d'une haute falaise et, pendant de nombreux "jours d'affilée, il était impossible de débarquer sans risque des hommes, des embarcations ou du matériel.[25]

Les activités ennemies brillaient par leur absence. Si l'on excepte quelques attaques contre des navires marchands au large de la Californie à la fin du mois de décembre 1941, la navigation commerciale n'avait été aucunement entravée. Les seuls bâtiments de guerre japonais croisant au large de l'Amérique du Nord étaient de gros sous-marins, des *I-boats*, transportant chacun un hydravion biplace pliant, qui, de temps à autre, surveillaient l'activité navale dans les ports des États-Unis. Le 23 février 1942, près de Santa Barbara, en Californie, le sous-marin I-17 bombarda la côte; la nuit suivante, des artilleurs nerveux tirèrent plus de 1 400 coups de canon de D.C.A. sur des objectifs imaginaires dans ce qui fut appelé la "bataille de Los Angeles". Entre autres fausses alertes, le dragueur de mines *HMCS Outarde* signala la présence d'un sous-marin au large de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, le 1er janvier 1942, et un Bolingbroke du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance en signala un autre le 5 février. Plus tard ce mois-là, l'ARC fut mise en état d'alerte parce que l'armée américaine à Honolulu signala l'approche d'une importante formation aérienne; il s'agissait en fait d'avions de la marine des États-Unis qui arrivaient plus tôt que prévu.[26] Les navires continuèrent de circuler en route libre et relativement en sûreté, sans convois ou escortes. À la demande de la marine, et ce, plus pour recueillir des renseignements que pour défendre les navires, semble-t-il, l'ARC photographia tous les navires se trouvant dans les eaux côtières, espérant identifier tout sous-marin camouflé en bâtiment de surface.

Dès le milieu de l'année 1941, les officiers du renseignement de l'ARC en Colombie-Britannique avaient mis en doute la sagesse de "prendre des risques" avec la loyauté des "Japonais".[27] Les nouvelles bases de l'ARC se trouvaient pour la plupart dans des endroits isolés et manquaient de mesures de défense adéquates. En dépit de l'avis des chefs d'état-major, l'état-major de la Région aérienne de l'Ouest redoutait donc plus que les forces de l'armée et la marine stationnées sur la côte ouest la possibilité d'espionnage et de sabotage. Après

Pearl Harbor, le 2 janvier 1942, Stevenson, écrivit directement au QG de l'aviation, sans passer par le Comité interarmées, pour recommander que tous les étrangers de nationalité ennemie soient éloignés de la côte. La sécurité, soutint-il, "ne peut s'appuyer sur une distraction précaire entre ceux qui appuieraient activement le Japon et ceux qui, à l'heure actuelle, pourraient être indifférents à la situation".[28]

La réaction de la population face à la menace présumée du Japon était semblable à celle de Stevenson, ce qui amena le Comité de guerre du Cabinet à autoriser, à la fin du mois de février 1942, le déplacement de toute la population japonaise vivant sur la côte ouest.[29] En fait, l'atmosphère en Colombie-Britannique avait atteint un point tel qu'elle l'emporta sur le meilleur conseil que les chefs d'état-major pouvaient donner au gouvernement. La population était fermement convaincue qu'Ottawa ne percevait pas le danger réel d'une attaque ennemie contre la côte du Pacifique; l'inquiétude de la population était attisée par les médias, qui avaient directement intérêt à ce qu'il y ait une crise et qui faisaient des analyses simplistes. L'état-major général canadien, écrivit Bruce Hutchison sur un ton cinglant dans le *Sun* de Vancouver, n'avait pas encore pris conscience que les puissances de l'Axe poursuivaient une stratégie d'encerclement global. La Colombie-Britannique se trouvait en première ligne et le gouvernement refusait d'envoyer des renforts. À la mi-mars, le *Sun* publia dans la section des nouvelles locales une autre série d'articles qui prétendirent révéler des différences marquées entre les officiers commandants de la côte ouest et leurs supérieurs à Ottawa. La Colombie-Britannique, anticipa l'auteur, Alan Morley, ne serait jamais défendue parce que les politiciens ne comprenaient pas les affaires militaires. Quant aux militaires, ils étaient "intimidés par les politiciens et (étaient)... âgés, inefficaces, mentalement incapables de prendre des initiatives ou des mesures énergiques, (et avaient)... persisté à se préoccuper d'une 'guerre sur papier' alors qu'ils auraient dû être en train d'organiser cette côte en vue d'une défense de guerre totale".[30] Ainsi que C.P. Stacey l'a fait remarquer dans l'histoire officielle des politiques de guerre du Canada, intitulée "*Armes, hommes et gouvernements*", les électeurs effrayés de la Colombie-Britannique forcèrent les conseillers militaires du gouvernement, par l'entremise du Cabinet, à sanctionner la prise dans l'ouest du Canada de mesures de défense bien supérieures à celles qui étaient nécessaires.[31]

Seule l'ARC – qui constituait la première ligne de défense – avait probablement besoin d'être soutenue et même là la menace n'était pas grave, de sorte qu'il ne fallait donc qu'une réaction limitée. Lorsque Stevenson s'était prononcé sur la question des Japonais en janvier, se faisant blâmer parce qu'il n'était pas passé par le Comité interarmées comme il aurait dû le faire, il s'était heurté à un problème tactique particulièrement ennuyeux. Le tableau qu'il brossa en février 1942, celui de porte-avions ennemis s'approchant de nuit, lançant à l'aube des bombardiers très près des côtes et regagnant en hâte le large pour récupérer les avions rentrant de mission et se mettre sous la protection de chasseurs japonais embarqués, était dans les limites du possible. Le vice-maréchal de l'Air Johnson était d'accord, la Région aérienne de l'Ouest ne pourrait presque rien faire dans ce cas.[32] Néanmoins, même après avoir reçu des

renforts, les aviateurs stationnés sur la côte ouest accusèrent de nouveau le QG de l'aviation de sacrifier délibérément la défense de la côte du Pacifique à d'autres priorités. Les aviateurs (et sans aucun doute les soldats et les marins aussi), qui se trouvaient si loin d'Ottawa, avaient été influencés dans une certaine mesure par le malaise local.

Au mois d'avril, le Comité interarmées de la côte ouest publia une nouvelle évaluation de la situation; le texte de ce document dénote un compromis entre les priorités stratégiques reconnues des alliés et les exigences de la population locale.

> . . . Le peuple japonais est maintenant transporté par la victoire et la conscience de la défaite militaire et morale cuisante qu'il a infligée aux nations anglo-saxonnes aura sans aucun doute provoqué la forme particulière d'exaltation sauvage à laquelle il est enclin. . .
> Les forces navales, militaires et aériennes dont les Nations unies disposent dans l'est du Pacifique, ainsi que sur la côte pacifique du continent Nord-Américain, reposent sur la prémisse de base que le théâtre d'hostilités décisif ne se trouve pas dans le Pacifique et que leur détournement, au- delà du minimum qu'exige une sécurité raisonnable, serait le résultat que l'ennemi s'efforce partout d'atteindre.
> Des considérations complexes liées au prestige national et au moral de la population exigent toutefois l'affectation de forces suffisantes pour offrir une garantie raisonnable contre tout niveau d'attaque prévisible et, en même temps, pour satisfaire l'opinion publique.[33]

Le premier élément de cette garantie, le 14e Escadron de chasse (équipé de Kittyhawks), arriva à Sea Island, au début du mois d'avril, à la place du 111e Escadron de chasse, qui avait déménagé à Patricia Bay en janvier. Ces escadrons, et les autres après eux, allaient bénéficier d'installations grandement améliorées. Deux nouveaux aérodromes étaient maintenant en voie de construction sur l'Île de Vancouver, à Tofino près de l'hydrobase d'Ucluelet, et à Port Hardy, près de Coal Harbour. À Comox et à Cassidy, à l'est de l'île de Vancouver, ainsi qu'à Boundary Bay, Abbotsford, Dog Creek, Williams Lake, Quesnel, Prince George, Vanderhoof, Smithers, Woodcock et Terrace sur le continent, d'autres aérodromes et pistes d'atterrissage étaient en voie de planification ou de construction.[34]

Stevenson fit de son mieux pour améliorer en même temps la coordination de la direction des opérations. En conformité avec la politique établie par le Comité des chefs d'état-major, le QG de la Région avait quitté ses locaux initiaux, à Vancouver, pour occuper Belmont House, à Victoria, le 24 novembre 1939, afin d'être près de l'état-major local de la Marine; mais, comme sur la côte est, la salle des opérations combinées que le Comité avait ordonné de créer n'avait pas encore été établie. En février, le Comité interarmées convint du besoin de cette installation, et le Comité de guerre du cabinet approuva la proposition pour les deux côtes, le 18 mars, lorsqu'il créa le poste de commandant en chef de la défense de la côte ouest.[35]

Il ne fut pas facile de s'entendre sur l'endroit où situer la salle des opérations.

Stevenson doutait que Victoria fût un endroit approprié; la ville était reliée à Vancouver par trois câbles sous-marins vulnérables et se trouvait loin d'endroits aussi importants que Prince Rupert; cependant, le 10 avril, le Comité vota contre le fait de déménager sur le continent en raison des effets négatifs que cela pourrait avoir sur le moral de la population. Deux mois plus tard, le Comité convint de construire un quartier général à Victoria, dans le secteur de Colquitz. Le lieutenant général K. Stuart, chef de l'état-major général, se trouvait alors à Victoria et discutait du problème avec Stevenson et d'autres; il opta pour un déménagement à Vancouver parce que cette ville se trouvait sur le continent. Il mit en oeuvre ce changement après avoir assumé personnellement la fonction de commandant en chef de la côte ouest, quelques jours plus tard. Le site de Colquitz fut aménagé en un QG de plus petite envergure pour les forces des trois armées (mer, terre, air) stationnées sur l'île de Vancouver seulement.[36]

A Vancouver, trois quartiers généraux opérationnels distincts, dotés chacun de leur propre salle des opérations, furent établis à peu de distance les uns des autres, et la seule salle des opérations combinées fut celle que l'on créa pour les chefs de service. Ces arrangements définitifs étaient loin d'être satisfaisants et après que le major-général G.R. Pearkes eut été nommé commandant en chef en septembre, le Comité interarmées nota "avec regret... que les contacts physiques étroits que l'on avait visés et que l'on considérait comme si souhaitables "entre l'état-major opérationnel des services", n'existaient pas.[37]

Entre temps, lors des réunions d'"Arcadia" qui se tinrent à Washington entre la fin de décembre 1941 et le début de janvier 1942, les états-majors britannique et américain jugèrent qu'il y aurait peu de chances que les Japonais attaquent en force la côte ouest de l'Amérique du Nord. On pouvait donc envoyer sans risque des renforts américains à des postes avancés à Hawaï et en Alaska.[38] Prince Rupert, en Colombie Britannique, était un excellent port où se trouvait aussi la tête de ligne ferroviaire la plus septentrionale de l'Ouest, et le Plan ABC-Pacifique-22 autorisa expressément l'armée des États-Unis "à établir les installations nécessaires à Prince Rupert pour approvisionner les troupes américaines en Alaska..."[39] Les Canadiens appuyèrent sans réserve ce projet, et le 5 avril 1942, Prince Rupert devint officiellement un port d'embarquement secondaire américain.[40]

Même avant cette date, les Canadiens se préoccupaient de l'insuffisance des défenses aériennes à Prince Rupert. Il y avait une hydrobase de l'ARC à Seal Cove, à moins de deux km au nord du port, mais sans piste d'atterrissage il était impossible de jouir de la protection de chasseurs. Des recherches longues et approfondies n'avaient permis de trouver aucun site convenable sur le territoire canadien. Soucieux de défendre l'enclave de l'Alaska, les Américains avaient créé un aérodrome sur Annette Island, à une centaine de km au nord-ouest de Prince Rupert, mais ne pouvaient libérer aucune unité de combat aérien pour le doter en personnel. Maintenant, les intérêts des deux pays coïncidaient. A Seattle, le 6 mars 1942, les commandants supérieurs des forces canadiennes et américaines de la côte ouest discutèrent de la défense de Prince Rupert. Stevenson laissa entendre qu'il serait peut-être possible d'envoyer provisoirement sur l'île un escadron de chasse de l'ARC. Le lieutenant-général DeWitt,

général américain commandant le *Western Defense Command* qui englobait l'Alaska, se réjouit de cette proposition, et, moins d'un mois plus tard, les deux parties avaient donné leur accord.[41]

Le 115e Escadron de chasse, sous la conduite du commandant d'aviation E. Reyno, se transporta à Annette Island. Toujours équipé de bimoteurs Bolingbroke sous le ventre desquels avait été installées des mitrailleuses tirant vers l'avant, l'Escadron termina son déménagement le 5 mai et assuma la responsabilité de la défense de Prince Rupert et de ses abords. La Région aérienne de l'Ouest reconnut que ces appareils avaient une valeur limitée en tant qu'avions de chasse, mais considéra qu'en raison des conditions de l'aérodrome il était peu souhaitable au début d'y transférer un type d'appareil plus approprié, comme le Kittyhawk.[42] L'Escadron se distingua néanmoins de façon spéciale: ce fut le premier groupe canadien jamais basé en territoire américain à contribuer directement à la défense des États-Unis, une situation qui suscita quelques problèmes inhabituels. Ainsi, la question des droits de douane qu'imposaient les États-Unis sur l'équipement et les fournitures dut être réglée par le secrétaire d'État américain, Cordell Hull, qui désigna tous les membres du personnel de l'unité comme "visiteurs étrangers de marque", ce qui leur accordait le droit d'entrer des marchandises en franchise. Les "visiteurs de marque" eux-mêmes n'étaient pas au courant de ce litige douanier et ne furent pas touchés par celui-ci. Leurs tâches continuèrent de relever de la direction opérationnelle du commandant canadien de la défense de Prince Rupert.[43]

Pendant que le 115e Escadron de chasse entreprenait ses nouvelles fonctions, les Japonais se préparaient à attaquer l'Alaska. Pour établir un périmètre de défense autour du territoire nouvellement conquis et forcer un engagement décisif avec la flotte américaine, il fallait qu'ils s'emparent de points stratégiques dans les Aléoutiennes, à l'Île Midway et sur la ligne d'approvisionnement entre Hawaï et l'Australie afin de détecter et d'intercepter les raids que les Américains pourraient lancer depuis Pearl Harbor. En plus de détourner l'attention des Américains du centre du Pacifique, l'occupation des Aléoutiennes empêcherait aussi les États-Unis de lancer une offensive du nord du Pacifique et entraverait la collaboration entre les Américains et les Soviétiques. Des avions de patrouille opérant à partir de ces îles seraient en mesure de détecter toute force faisant un raid sur les défenses intérieures du Japon.[44]

L'île de Midway était la position clé. Le 5 mai 1942, le grand QG impérial, à Tokyo, ordonna par radio à la Seconde force mobile d'attaquer d'abord les Aléoutiennes au début du mois de juin, opération qui serait suivie un jour plus tard de l'attaque du gros des forces contre Midway. Le Service du renseignement des États-Unis intercepta et décoda la majeure partie de ce message, obtint des renseignements complémentaires essentiels le 20 mai et les quelques jours qui suivirent et envoya des forces opérationnelles de la Marine pour contrer la menace. La plupart des effectifs furent affectés à la défense de Midway, mais une petite unité du nord du Pacifique, la 8e Force opérationnelle, commandée par le contre-amiral Robert A. Theobald, se dirigea en toute hâte vers le nord pour protéger l'Alaska. Toutes les forces locales de l'armée et de la marine furent placées sous le commandement de Theobald.[45] Les renforts aériens dont on avait

besoin d'urgence pour repousser l'attaque, et que l'on ne pouvait trouver en nombre suffisant à même les ressources limitées des États-Unis, devaient venir de l'ARC.

Déjà, le président Roosevelt avait laissé entendre que le Canada devait jouer un rôle plus important dans la défense du Pacifique, notamment en Alaska et dans les îles Aléoutiennes; le 27 avril, la CMPD avait convenu que les commandants locaux, des États-Unis et du Canada, devaient être prêts à envoyer au besoin des unités aériennes en Alaska. Le chef de l'état-major de l'Air ordonna au QG de la Région aérienne de l'Ouest de se conformer aux instructions; la décision, toutefois, le tracassait à cause de l'évaluation de la situation que le Comité interarmées avait publiée le 1er avril. L'ARC avait à peine assez d'effectifs pour protéger Prince Rupert et escorter les convois côtiers américains, et Breadner souligna que les renforts canadiens devraient être limités à l'Alaska.[46] Un escadron de Bolingbroke et deux de Kittyhawk étaient provisoirement disponibles en cas d'urgence. Si les circonstances le permettaient, le 111e Escadron de chasse se rendrait à Annette Island, et le 14e Escadron de chasse et le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance s'en iraient à Whitehorse, d'où ils se mettraient en route pour l'Alaska. Il y eut une réunion de planification avec l'état-major de l'Air local des États-Unis,[47] une réunion de la CMPD les 27 et 28 mai 1942, et un consensus apparent que "l'intention n'était pas de modifier les responsabilités de base concernant la défense de l'Alaska, telles que définies dans le plan ABC-22".[48] A ce moment, toutefois, des faits stratégiques nouveaux dont les Canadiens n'étaient pas tout à fait conscients avaient devancé les événements.

Si l'on avait tenu les chefs d'état-major canadiens au courant de tous les renseignements, les négociations compliquées et parfois hargneuses qui se déroulaient maintenant auraient probablement pu être conclues bien plus facilement. Comme le fit remarquer le Comité des chefs d'état-major, les seules informations qu'il recevait sur les intentions des Japonais, il les tenait de seconde main ou de dépêches de la Marine des États-Unis. Lorsque des nouvelles arrivèrent de la côte ouest, le 21 mai, retransmettant les avertissements donnés la veille par les Américains que le Japon était sur le point d'attaquer l'île de Midway et les Aléoutiennes, les Canadiens se préoccupèrent en premier lieu de Prince Rupert. Pendant les huit jours qui suivirent, Stevenson, en consultation avec le commandant en chef de la côte ouest, le major-général Alexander, s'attacha à renforcer Annette Island. En même temps, les homologues américains de Stevenson et Alexander, le brigadier général Simon B. Buckner fils, qui commandait l'*Alaska Defense Command*, et le brigadier général William Buttler, qui commandait la 11e Aviation (subordonnée au ci-devant), avaient donné l'ordre d'envoyer vers l'avant tous les avions de combat disponibles des États-Unis afin de contrer la menace connue qui planait sur Dutch Harbor.[49] Les deux hommes voulaient combler le trou que cela créerait dans la défense aérienne de l'Alaska avec deux escadrons canadiens basés à Yakutat, à mi-chemin entre Annette Island et Anchorage. Les chefs d'état-major canadiens refusèrent. Pourquoi laisser Prince Rupert exposé à un raid qui, en ce qui concernait MacKenzie King, était "sur le point d'être lancé sur l'Alaska et probablement sur la côte canadienne du Pacifique?"[50]

Les chefs d'état-major décidèrent que le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance (qui était équipé de Bolingbroke) et le 111e Escadron de chasse (équipé de Kittyhawk) quitteraient Patricia Bay et Sea Island pour Annette Island, où ils serviraient de force de frappe et assureraient une protection de chasse efficace pour le secteur de Prince Rupert; le 118e Escadron de chasse, de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, et le 132e Escadron de chasse, de Rockcliffe, en Ontario, qui étaient tous deux équipés de Kittyhawk, déménageraient vers l'ouest, à Patricia Bay et Sea Island. S'il se révélait nécessaire d'envoyer les escadrons basés à Annette Island encore plus au nord, où ils seraient placés sous la direction des Américains, le 118e Escadron déménagerait à Annette Island. Le 14e Escadron de chasse de Sea Island remplacerait le 118e à Patricia Bay.[51]

Le général DeWitt fut contrarié lorsque Stevenson l'informa de ses plans. Buckner et lui-même demandèrent que les 8e et 111e Escadrons soient directement envoyés à Yakutat, et Buckner demanda aussi l'autorisation de les expédier au besoin à Kodiak, Anchorage, Cordova ou Cold Bay. Il se trouva que ces conversations coïncidèrent avec l'arrivée à Victoria du chef canadien de l'état-major général, le lieutenant général Stuart. Lorsque celui-ci entendit les demandes, le 30 mai, il fut d'accord que le fait d'y accéder priverait la Colombie-Britannique d'une défense aérienne adéquate. Il téléphona à l'état-major de l'aviation pour lui faire connaître son avis, et reçut l'assurance qu'aucun déplacement de ce genre n'aurait lieu tant que la situation ne s'éclaircissait pas et que les escadrons de renfort n'avaient pas atteint la côte.[52] C'était l'impasse, et il fallut attendre jusqu'au 1er juin, soit deux jours plus tard, pour qu'elle se dénoue.

DeWitt avait téléphoné au ministère de la Guerre à Washington après avoir entendu la position de Stuart; il avait demandé qu'on l'aide à s'arranger pour que les escadrons canadiens stationnés à Annette Island soient envoyés à Yakutat, au moins jusqu'au 8 juin. Cela semble être la première fois qu'il ait été question d'une limite de temps concernant l'engagement. Le 1er juin, le lieutenant général S.D. Embick, un membre américain de la CMPD, téléphona à Johnson pour qu'il demande officiellement que les escadrons déménagent à Yakutat en conformité avec les dispositions du Plan ABC-22, indiquant avec quelque irritation que les forces américaines en Alaska étaient transférées encore plus loin et laissant entendre que de nouveaux escadrons des États-Unis seraient disponibles pour remplacer l'ARC après le 8 juin. Après avoir discuté des effets possibles du transfert, et en tenant compte de la limite de temps mentionnée, les chefs d'état-major canadiens convinrent que l'ARC devait accéder à la demande des Américains. Dans les heures qui suivirent, des ordres furent donnés pour que les escadrons se rendent à Yakutat. Dans leur sillage, le 118e Escadron de chasse quitta la Nouvelle-Écosse au cours de la première semaine du mois de juin, à destination de Patricia Bay. En cours de route, sa destination fut changée pour Annette Island.[53]

Le 8e Escadron fut le premier à partir. Le 2 juin, les Bolingbroke quittèrent Sea Island pour Yakutat, via Annette Island et Juneau, suivis de deux Stranraer transportant du personnel au sol et les pièces de rechange essentielles. Il n'existait aucune carte de navigation aérienne du terrain au nord de Prince Rupert, et l'escadron se débrouilla avec quelques cartes de l'Amirauté jusqu'à

Juneau. Là, la dernière étape fut déterminée à partir de cartes locales, avant que les avions puissent poursuivre leur route. Dix Bolingbroke et les deux Stranraer se posèrent à Yakutat le 3 juin, le jour où les Japonais attaquèrent Dutch Harbor. À la demande du commandant des forces américaines locales, un Bolingbroke fit une brève patrouille au-dessus de la Baie de Yakutat; ce fut la première mission opérationnelle qui fut effectuée pour appuyer l'*Alaska Defense Command*.[54]

Le 4 juin, le lieutenant colonel d'aviation G.R. McGregor, qui avait obtenu la *Distinguished Flying Cross* durant la Bataille d'Angleterre, arriva pour prendre le commandement de tout le personnel local de l'ARC. Ce jour-là, l'Escadron reçut de l'*Alaska Defense Command* son premier ordre d'opérations direct: tous les avions devaient se tenir prêts, armés de bombes. Les armuriers constatèrent tout de suite que les anneaux d'accouplement des bombes – qui avaient été conçus par le 3e Dépôt de réparation à Vancouver pour pouvoir supporter le matériel américain – ne s'adaptaient qu'à une dimension de bombe américaine, non stockée en Alaska. De nouveaux anneaux d'accouplement furent fabriqués en toute hâte au Canada et envoyés par avion dans le nord pour être remis à l'escadron le 8 juin.[55]

Dutch Harbor, dans les Aléoutiennes, subissait maintenant les attaques des Japonais. Des porte-avions lancèrent leurs avions contre le port les 3 et 4 juin. La défaite écrasante que subit le 4 juin le gros des forces japonaises à Midway, et qui rendit impossible toute offensive d'envergure des Japonais au-delà du périmètre initialement conquis, sapa à sa base le but stratégique de l'opération dans les Aléoutiennes. En dépit de cela, le commandant de la Force du secteur nord, le vice-amiral Boshiro Hosogaya, reçut l'ordre de terminer ce qu'il avait commencé. Ses forces occupèrent les îles de Kiska et d'Attu, loin dans la chaîne des Aléoutiennes, les 6 et 7 juin respectivement. Au début, les Japonais considérèrent que leur présence était temporaire, que leurs forces se retireraient avant l'hiver. Sans Midway, les îles avaient peu d'utilité pour ce qui était de patrouiller les voies d'accès au Japon à partir de Hawaï. Ils empêchèrent cependant les Américains d'utiliser (ce qui était peu probable) la route des Aléoutiennes vers le Japon, gênèrent les forces présentes et, sans aucun doute, contribuèrent à remonter le moral des Japonais après la défaite de Midway. À la fin du mois, les Japonais avaient décidé de rester.[56]

Buckner redéploya maintenant ses troupes, et, le 5 juin, donna l'ordre aux Canadiens (qui constituaient pas moins du quart de ses unités de combat aérien) de se rendre sans délai à Elmendorf Field (Fort Richardson), à l'extérieur d'Anchorage. Cet endroit servit de dernière base de stationnement aux escadrons qui avançaient pour poursuivre l'offensive contre les nouvelles positions des Japonais. McGregor communiqua immédiatement avec le QG de la Région aérienne de l'Ouest pour obtenir le pouvoir de se conformer à cet ordre. Si l'on voulait que l'escadrille engage le combat, expliqua-t-il, il allait falloir qu'elle avance. Il était moins difficile d'obtenir le pouvoir nécessaire que de l'exercer. Ni le 8e Escadron ni le personnel de l'aérodrome de Yakutat n'avaient de cartes de la route vers le nord ou ne connaissaient les signaux de reconnaissance nécessaires. En réponse à la demande urgente de McGregor, les deux arrivèrent le lendemain, mais le mauvais temps dispersa les Bolingbroke durant le voyage

vers le nord. Tous se réunirent finalement à Elmendorf Field, le 7 juin, où il fut consigné ce qui suit dans le journal de l'Escadron: "Le quartier général de la base exige que les Bolingbroke soient en état d'alerte 24 heures sur 24".[57]

Le 111e Escadron de chasse ne disposait que d'une seule carte appropriée; ses pilotes passèrent donc par Prince George et Watson Lake jusqu'à Whitehorse, où on leur remit des cartes pour le reste du voyage. Le 8 juin, les Kittyhawk se rendirent jusqu'à Anchorage, en faisant escale à Yakutat. Quelques jours plus tard, d'autres Kittyhawk, équipés de réservoirs ventraux, volèrent vers le nord en longeant la côte et complétèrent l'effectif de l'escadron le 24 juin. Le déploiement de deux escadrons avait rapidement fait prendre conscience aux Canadiens les risques les plus importants que comportaient les opérations en Alaska: de longues distances entre les bases et les conditions atmosphériques généralement mauvaises, aggravées par des renseignements météorologiques inadéquats, notamment dans les prévisions de route.[58]

McGregor établit le QG de l'escadre "X" en tant que point de contact entre l'ARC et l'*Alaska Defense Command*. À Elmendorf Field, les Canadiens faisaient partie de la force affectée à la protection d'Anchorage contre les raids de bombardement japonais – mais il n'y avait pas de raids de ce genre et fort peu de risques qu'une telle éventualité survienne. Après Midway, il aurait été imprudent pour les porte-avions japonais de s'aventurer dans le golfe d'Alaska. Toute l'action sur ce théâtre se concentra donc sur les avant-postes ennemis dans les îles de Kiska et d'Attu, et c'est là que les Canadiens voulaient maintenant se trouver. Dès le 11 juin, il fut noté dans le journal quotidien du 8e Escadron que les "possibilités que l'unité voie le feu en étant stationnée ici semblent extrêmement minces". McGregor fut d'accord, et fit part de ses réserves au vice-maréchal de l'Air Stevenson, qui visita Elmendorf les 18 et 19 juin. Stevenson ne pouvait donner aucune idée du temps que l'ARC resterait en Alaska, mais il donna l'ordre que les deux escadrons soient gardés ensemble en tant qu'escadre mixte si possible, et laissa à McGregor le soin de décider de transférer au besoin les unités en Alaska.[59]

Le 13 juin, après une semaine d'alerte au sol, le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance commença à mener des patrouilles anti-sous-marins au-dessus du golfe d'Alaska, de Kodiak vers l'est et ensuite de retour à Anchorage en passant par le détroit de Prince William. Kodiak était le mieux placé pour ses missions, et de temps à autre un détachement opéra à partir de ce terrain lorsqu'un convoi se trouvait dans le secteur. À la fin du premier mois, il fut évident que pour l'Escadron le véritable problème était l'approvisionnement et l'entretien de ses Bolingbroke de conception britannique, alors que les seules pièces de rechange facilement disponibles étaient américaines. Le manque de bougies d'allumage était particulièrement critique. Au 13 juillet, il n'y en eut qu'assez pour changer les bougies de deux avions, et le 23, seul un des sept avions basés à Elmendorf fut utilisable, les trois autres ayant été envoyés à Nome. Suivirent quatre jours pendant lesquels il fut impossible d'utiliser un seul des avions, alors que l'on traversait une des rares périodes où les conditions atmosphériques étaient excellentes pour voler. En octobre, les avions d'Elmendorf furent de nouveau cloués au sol pendant plus d'une semaine parce qu'on ne

disposait pas d'éléments en feutre pour les filtres à l'huile.[60] Sans système d'approvisionnement sûr pour ses pièces spéciales, l'Escadron ne fut jamais capable de devenir pleinement opérationnel.

À Washington, les chefs d'état-major interarmées se réunirent le 15 juin pour discuter de l'occupation des îles Attu et Kiska par les Japonais. Ils conclurent que ces bases pouvaient faire partie d'un plan destiné à masquer une poussée vers le nord dans les provinces maritimes de l'URSS et la péninsule du Kamchatka. Même si le climat et la topographie rendaient les opérations de grande envergure quasi impossibles, les chefs d'état-major interarmées avertirent que les objectifs additionnels des Japonais pouvaient comprendre l'île Saint-Laurent et Nome et ses aérodromes adjacents. Des renforts de l'aviation américaine furent immédiatement envoyés à Nome. Le 27 juin, l'escadre "X" fut également avertie qu'elle pourrait être dépêchée à Nome, mais apprit quelques jours plus tard que ce ne serait probablement pas nécessaire puisqu'un escadron supplémentaire des USAAF était disponible, si le besoin s'en faisait sentir. Cet incident sembla corroborer l'opinion que s'était déjà faite le lieutenant colonel d'aviation McGregor, selon qui les Canadiens étaient essentiellement considérés comme une force de sécurité arrière commode.[61] "Il est de nouveau évident", écrivit-il à Stevenson à la fin du mois, "que les escadrons canadiens ne se retrouveront que dans un endroit où seule une attaque ennemie tout à fait imprévue entraînera des opérations actives... on veillera avec le plus grand soin à s'assurer que les escadrons canadiens ne livreront pas combat s'il est possible de mettre des escadrons de l'USAAC en position pour prendre part au combat, même si lesdits escadrons américains sont arrivés depuis bien moins de temps que nous en Alaska.[62] McGregor reconnut le rôle utile de l'escadre "X" pour ce qui était de libérer des unités américaines de la responsabilité de défendre d'Anchorage, mais se demanda si le fait d'utiliser ainsi deux des escadrons opérationnels peu nombreux de l'EGADC était des plus avantageux pour l'ARC.[63] Les Canadiens devaient se porter en avant si l'on voulait qu'ils rencontrent l'ennemi.

Le ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner et Stevenson appuyèrent cette position dans les discussions qu'ils tinrent avec les commandants américains lors de leur visite à Anchorage le 4 juillet, et le général Butler indiqua qu'il était disposé à se conformer à ce désir. Le 6, il proposa que tous les pilotes du 111e Escadron de chasse et des membres choisis des équipes au sol, soit plus de la moitié de l'unité, se rendent à Fort Glenn, sur l'île Umnak, la plus avancée des bases américaines. Là, ils relaieraient un nombre équivalent de membres du 11e Escadron de chasse, doté de P-40, des USAAF.[64]

Le 13 juillet 1942, le lieutenant colonel d'aviation McGregor et le premier groupe de six pilotes prirent l'air dans leurs Kittyhawk en direction de l'ouest, via Naknek et Cold Bay, suivis de transports emmenant des pilotes supplémentaires, du personnel au sol et du personnel de soutien. Le groupe joua de malchance. Un Kittihawk fut perdu accidentellement et un autre endommagé pendant la première étape, mais, heureusement, les deux pilotes furent sauvés et leurs appareils remplacés. Le mauvais temps retarda les dernières étapes jusqu'au 16 juillet, et c'est alors que la situation tourna au tragique. Peu après

Dutch Harbor, les chasseurs se heurtèrent de nouveau à du mauvais temps, et McGregor donna l'ordre de rebrousser chemin. En le suivant dans le virage, les autres avions perdirent le contact. Le commandant d'aviation J. W. Kerwin, le sous-lieutenant d'aviation D.E. Whiteside, le sergent de section F.R. Lennon, le sergent S.R. Maxmen et le sergent de section G.D. Baird disparurent dans le brouillard. Les quatre premiers s'écrasèrent sur l'île d'Unalaska; Baird ne fut jamais retrouvé. Plus tard, McGregor lui-même évita de peu une saillie rocheuse en tournant en rond pendant une demi-heure à faible altitude en bordure de la masse de brouillard, appelant ses camarades. Un seul répondit. Ce pilote continua jusqu'à Umnak et se posa en passant dans l'unique trouée disponible dans la couverture de nuages, tandis que McGregor rentra à Cold Bay pour organiser des recherches. Les avions de transport firent le voyage sans encombre.[65]

Umnak était une île dénudée et sans arbres, couverte de cendres volcaniques et d'une végétation rase. À la base américaine de Fort Glenn, la piste était opérationnelle depuis moins de deux mois; les hommes dormaient sous la tente (cinq par tente, avec un sac de couchage et quatre couvertures chacun), et pendant le premier mois couchèrent à même le sol. Le commandant du 11e Escadron de chasse était le major John S. Chennault, le fils du major-général Claire Chennault, qui avait dirigé le groupe de volontaires américains en Chine, les fameux "Tigres volants". Chennault et McGregor, ainsi que le général Butler, et avec l'assentiment du vice-maréchal de l'Air Stevenson, convinrent que les Canadiens travailleraient avec le 11e Escadron, aux commandes d'appareils des USAAF. Aucun autre Kittyhawk canadien ne serait livré avant d'être muni de réservoirs ventraux. Le 24 juillet, après plusieurs jours de vols de familiarisation, et le lendemain de la constitution d'une escadrille "F" entièrement canadienne, les pilotes de l'ARC commencèrent à exécuter leurs propres patrouilles de défense. Au 15 août, les Canadiens avaient commencé à se relayer aux commandes de chasseurs, opérant à partir d'un nouveau terrain satellite situé à 16 km de distance de là.

Le 20 août, le commandant d'aviation K.A. Boomer, accompagné de quatre pilotes de remplacement, arriva à Elmendorf Field pour prendre le commandement de l'escadron. À ce moment, le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait envoyé à Nome un détachement de trois Bolingbroke pour patrouiller au-dessus du détroit de Norton et de la mer de Bering. Un avion de transport, emmenant une petite équipe au sol du 8e Escadron, prit l'air le 13 juillet, mais le mauvais temps empêcha les Bolingbroke de tenter le voyage jusqu'au 17 et au 18 août.[66]

Nome était une petite ville isolée, créée au début du siècle à l'époque de la ruée vers l'or; elle était située sur un terrain bas et onduleux. Il y avait deux pistes de gravier, aucun hangar et des logements de toile. En ce lieu désolé, le détachement canadien partagea les tâches de patrouille avec l'échelon aérien du 404e Escadron de bombardement (équipé de Consolidated Liberator, ou B-24), pendant que les Bell P-39 Airacobra du 56e Escadron de chasse assuraient la protection de l'endroit jusqu'en octobre. Au début, deux Bolingbroke, agissant comme force de frappe anti-sous-marins, se tinrent en permanence prêts à

décoller, pendant que le détachement faisait quotidiennement des patrouilles à un seul avion vers le sud, jusqu'à l'île Nunivak, revenant par l'île Stuart et le détroit de Norton. Bientôt, des patrouilles côtières vers le nord furent ajoutées. Le 21 août, les B-24 du 404e Escadron, qui accomplissaient des patrouilles éloignées jusqu'à l'Île Saint-Laurent, se retirèrent pour entreprendre des opérations dans la chaîne des Aléoutiennes, et le détachement du 8e Escadron assuma également leur tâche.[67]

Pendant ce temps, les commandants américain et japonais qui se faisaient face dans les Aléoutiennes étaient sur un pied d'égalité. Tous deux manquaient de matériel parce que d'autres théâtres d'hostilités étaient considérés comme plus importants; tous deux luttaient contre des conditions atmosphériques infectes. Sur les 24 "Rufe" japonais – la version hydravion du chasseur "Zero" – qui étaient arrivés en juillet, deux seulement étaient opérationnels. Les seuls autres avions de combat dont les Japonais disposaient sur place, des hydravions à coque, n'avaient aucun effet visible sur les opérations. Croyant l'île Kiska menacée, à cause d'attaques aériennes répétées pendant l'été, les Japonais l'avaient renforcée en puisant dans les effectifs de l'île d'Attu. Les Américains, pour maintenir la pression, descendirent jusqu'à l'île Adak, qui était située à une distance tout juste supérieure à 320 km de l'île Kiska. Ils s'installèrent le 30 août et, 15 jours plus tard, avaient aménagé une piste de lames d'acier perforées. Le 14 septembre, des avions décollaient pour effectuer un raid sur Kiska. Dans la semaine qui suivit, des renforts arrivèrent d'Umnak, dont des Canadiens du 111e Escadron de chasse: le commandant d'aviation K.A. Boomer, les lieutenants d'aviation J.G. Gohl et R. Lynch et le sous-lieutenant d'aviation H.O. Gooding, aux commandes de P-40K munis de réservoirs leur permettant de parcourir de longues distances. Le 25, les Américains et les Canadiens lancèrent une attaque, tandis que les chasseurs assurèrent une couverture à ras le sol et du haut des airs; tous mitraillèrent des embarcations et des objectifs au sol après le passage des bombardiers.[68]

A 10 h 00 environ, les Canadiens survolèrent à basse altitude la petite île de Kiska en direction du port qui se trouvait à l'extrémité nord. Là, ils fondirent sur des batteries de canons et ensuite sur le secteur principal du camp japonais et les installations radar. En revenant pour un second passage, ils rencontrèrent deux hydravions "Rufe" qui avaient pris l'air pour contrer les attaquants. Le chef ennemi fonça sur un P-40 américain et fut attaqué à son tour par Boomer. "Je grimpai à la limite du décrochage, et le ventre de son appareil emplit mon collimateur. J'enfonçai le bouton de tir. L'avion prit feu et tomba." Le pilote japonais s'éjecta juste avant que son hydravion ne frappe la mer. Peu après, le major Chennault descendit l'autre Rufe. Les Canadiens se joignirent ensuite à quelques Américains qui attaquaient un sous-marin en surface. Ayant épuisés leurs munitions, les chasseurs rejoignirent les bombardiers et rentrèrent à Adak. L'île principale et la petite île de Kiska avaient toutes deux été complètement mitraillées, et cela avait provoqué des incendies et des explosions. Les victoires revendiquées comprenaient les deux Rufe, ainsi que cinq à huit biplans à flotteurs probablement détruits. Tous les pilotes canadiens et américains de P-40 reçurent la *US Air Medal* pour ce "dangereux vol de 500 milles [800 km] au-dessus de l'eau" en monomoteur. Boomer se vit en plus décerner la

Distinguish Flying Cross. Il avait été le seul membre de l'EGADC à abattre un avion ennemi, et devint l'unique membre d'un escadron de l'ARC à se voir créditer de victoires aériennes à la fois contre les Allemands et contre les Japonais. Il fut plus tard tué au combat dans le ciel d'Allemagne en 1944.[69]

Les Canadiens ne participèrent pas à d'autres opérations offensives en 1942. À la mi-octobre, le 111e Escadron retourna à Kodiak où, certains jours, "les conditions atmosphériques étaient si mauvaises que même les oiseaux marchaient". Lorsque c'était possible, les pilotes effectuaient des patrouilles défensives à partir de la piste principale de Fort Greely et d'un terrain satellite situé à Chiniak Point. Le reste du temps, ils enduraient les conditions hivernales et purent tromper leur ennui grâce à des soirées dansantes organisées par l'escadron, des spectacles présentés par les forces américaines (USO)*, des projections de films le soir, des activités sportives obligatoires, et, dans certains cas, des permissions semi-annuelles au Canada.[70]

À Nome, où était installé le détachement du 8e Escadron, les conditions de vie s'améliorèrent graduellement. La nourriture devint meilleure, des artistes de l'USO leur rendirent visite et les tentes où ils logeaient furent remplacées par trois abris du type Quonset que le personnel de l'ARC érigea lui-même. Les patrouilles du détachement couvraient le nord de la mer de Bering, croisant à l'île Nunivak celle du 406e Escadron de bombardement, basé à Naknek. Le reste du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance se chargeait à son tour de couvrir le golfe de l'Alaska, survolant l'anse de Cooke, entre Kodiak et l'île Middleton, et le détroit du Prince William. Près du cap Saint-Élias, le 406e Escadron de bombardement était responsable du territoire s'étendant jusqu'à Yakutat. La partie de l'Alaska qui se trouvait au sud de Yakutat était patrouillée par le 115e Escadron de bombardement et de reconnaissance de l'ARC, stationné à l'île Annette, bien que cet escadron relevât, sur le plan opérationnel, de la Région aérienne de l'ouest plutôt que de la 11e Aviation des États-Unis. Dans la chaîne des îles Aléoutiennes à l'ouest, la tâche de couvrir les abords de Kiska et d'Adak par le Pacifique nord et la mer de Bering incombait au PBY [Catalinas] de la marine des États-Unis.[71]

Le 21 octobre 1942, le général Butler ordonna d'interrompre pour l'hiver les patrouilles menées à partir de Nome, et le système de patrouilles fut réorganisé en novembre. Le détachement du 8e Escadron qui était stationné à Nome retourna à Elmendorf, et l'on confia à l'escadron deux nouvelles routes de patrouille, une rouge et une bleue, qui, en gros, coupaient en deux l'ancienne route d'Elmendorf. L'hiver avançant et le froid s'intensifiant, même ces tâches devinrent difficile à accomplir. Il n'existait pas de moyen de préparer de façon satisfaisante les Bolingbroke pour l'hiver, et les températures des moteurs ne pouvaient être maintenues. Les régulateurs et la tuyauterie des compresseurs gelaient. Finalement, il fut décidé d'installer un détachement de trois avions à Kodiak, où le temps était plus doux, et d'entreprendre de là toutes les patrouilles ultérieures. Le détachement arriva à Kodiak le 30 décembre 1942 et fit ses premières missions le jour de l'An.[72]

Se préparant en vue de la campagne du printemps, les Américains établirent le

* *United Services Organization*

12 janvier 1943 une nouvelle base à Amchitka, à peine plus de 80 km de l'ennemi qui occupait l'île de Kiska. Durant l'hiver, les commandants canadien et américain en profitèrent pour réorganiser les forces de l'ARC en Alaska. En mars, le 14e Escadron de chasse, équipé de Kittyhawk, remplaça le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dont les Bolingbroke étaient désuets, inadéquats et de plus en plus essoufflés. La réponse de satisfaction des généraux DeWitt et Buckner, comme Stevenson le pensa à l'époque, résultait probablement du désir qu'ils avaient d'établir en Alaska une défense aérienne plus complexe que celle que Washington était disposée à soutenir. Stevenson convint de garder les deux escadrons de chasse dans le nord de l'Alaska jusqu'en mai, et en fait les maintint là quelques mois de plus.[73]

Pendant qu'en février la première des diverses équipes aériennes et maritimes du 8e Escadron entamait leur lent voyage dans le sud jusqu'à l'île Sea, les Kittyhawk du 14e Escadron entreprirent une odyssée caractéristique, harcelés sans cesse par le mauvais temps, jusqu'à Umnak. L'équipe aérienne fut clouée au sol pendant quatre jours à Port Hardy et pendant neuf jours de plus à Annette, avant de pouvoir prendre l'air pour Yakutat. Cette fois, le plafond et la visibilité restèrent illimités, ce qui était rare, jusqu'à leur arrivée à destination. Yakutat était emprisonné dans le brouillard. Leurs réservoirs presque vides, les Kittyhawk se dirigèrent rapidement vers une piste d'urgence située à Yakutaga, à 13 km de là. Il n'y avait pas de carburant à cet endroit, et les quatre jours suivants furent passés à acheminer de l'essence de Yakutat avant de pouvoir atteindre Anchorage. Le mauvais temps empêcha de nouveau les Kittyhawk de quitter Elmendorf et les ralentit encore à Naknek et Cold Bay; ils leur fallut en tout plus d'un mois pour atteindre l'île d'Umnak, le 18 mars. L'équipe au sol se rassembla rapidement pour voir "tout l'escadron de 15 Kittyhawk arriver au-dessus de l'aérodrome". Les Canadiens partagèrent les locaux avec les membres du 344e Escadron de chasse des USAAF, jusqu'au mois d'avril, lorsqu'ils déménagèrent quelques km plus loin, à Berry Field, un aérodrome satellite de Fort Glenn. Là, ils furent intégrés au groupe opérationnel aérien côtier* du général Butler, toujours sous la direction générale de la *North Pacific Force* de la marine des États-Unis, maintenant commandée par le contre-amiral Thomas C. Kincaid.[74]

Le vice-maréchal de l'Air Stevenson et le lieutenant colonel d'aviation R.E. Morrow, un vétéran d'outre-mer, qui avait été décoré de la *Distinguish Flying Cross* en Europe et avait remplacé McGregor, le 1er mars, à la tête de l'escadre "X", avaient convaincu les Américains d'accepter un escadron canadien composé "de pilotes seulement" sur la piste de chasse encombrée d'Amchitka. On assigna au 14e Escadron le premier tour de service mensuel, et le 31 mars, 12 pilotes choisis furent amenés par un avion de transport américain à l'île d'Adak. Là, ils passèrent quelques jours d'entraînement définitif; cet entraînement fut interrompu par dix jours de mauvais temps qui se terminèrent par un blizzard le 7 avril, avec des vents de plus de 177 km à l'heure dont la force arracha les demi-sphères creuses de l'anémomètre de la piste. Le 17, les pilotes volèrent jusqu'à Amchitka d'où ils allaient entreprendre des opérations offensives.[75]

* *Shore-based air task group*

Le premier objectif du contre-amiral Kinkaid était l'île d'Attu parce que le Service du renseignement avait signalé que celle-ci était moins bien défendue que Kiska. Malgré ses ressources limitées, il s'attendait à ce que les Japonais, qui avaient de la difficulté à renforcer l'île et n'avaient pu terminer les pistes d'atterrissage qu'ils avaient prévues, ne tiennent pas plus de trois jours. Son plan consistait à précéder l'attaque de bombardements aériens quotidiens sur les îles d'Attu et de Kiska pour que les Japonais demeurent incertains quant à l'endroit où ils seraient attaqués.[76]

Pour permettre aux aviateurs canadiens de participer aux opérations, des pilotes du 14e Escadron constituèrent une 4e Escadrille au sein du 18e Escadron de chasse des USAAF. Les P-40 n'avaient pas une autonomie assez grande pour attaquer l'île d'Attu, et toutes leurs sorties offensives furent dirigées contre celle de Kiska. C'était un rôle important, censé aider à créer une surprise tactique et empêcher de renforcer l'île d'Attu.[77] Comme il n'y avait pas d'opposition de la part d'avions ennemis, les chasseurs transportèrent des bombes qu'ils larguèrent sur les installations fixes des Japonais, et effectuèrent ensuite autant de passages de mitraillage que leurs munitions et leur autonomie le leur permettaient. Les pilotes établirent un cycle de quatre jours qui se déroulait comme suit: opérations le premier, repos le deuxième, état d'alerte le troisième en état d'alerte et patrouilles de défense le quatrième.[78]

La première sortie contre Kiska se fit le 18 avril 1943, et pendant les quelques semaines qui suivirent, c'est sur cette île que tombèrent la majeure partie des bombes de Kinkaid. Non seulement cela faisait-il partie du plan, mais le mauvais temps enveloppait souvent l'île d'Attu ce qui amena les bombardiers qui se dirigeaient vers celle-ci à frapper plutôt Kiska au retour. Dans les derniers 11 jours qui précédèrent la date prévue de l'attaque, seules 95 tonnes de bombes furent larguées sur Attu. Du 7 au 11 mai, le temps retarda le débarquement et empêcha de mener toute autre attaque aérienne, de sorte que quand l'attaque fut lancée le 11 mai, les Japonais étaient bien mieux préparés que prévu. Il fallut trois semaines de combats intenses et sanglants, qui coûtèrent la vie de plus de 560 Américains et 2 350 Japonais, pour reprendre Attu.[79]

À la mi-mai, un des détachements du 111e Escadron relaya les pilotes du 14e Escadron; il resta là jusqu'au début de juillet, quand un autre détachement du 14e Escadron arriva à son tour. Un effort fut fait pour donner au plus grand nombre possible de pilotes l'occasion de voler en condition de combat pendant que la campagne tirait à sa fin. Plus de 34 000 hommes furent réunis en prévision des combats très opiniâtres que l'on s'attendait à livrer sur Kiska. Les Japonais, toutefois, évacuèrent l'île le 28 juillet. Ignorant cela, les alliés poursuivirent leurs attaques de bombardement à la faveur d'une interruption du mauvais temps, entre le 29 juillet et le 4 août; les opérations atteignirent leur point culminant le dernier jour, avec 134 sorties et 152 tonnes de bombes larguées. L'attaque fut lancée, telle que prévue, le 15 août, contre un ennemi inexistant. Avec l'accord du général DeWitt, le 111e Escadron de chasse avait déjà commencé à rentrer au Canada le 8 août, et le 14e Escadron le suivit le 21 septembre 1943.[80] L'aventure de l'ARC en Alaska était terminée.

Pendant toute la campagne des îles Aléoutiennes, l'aviation avait pris soin de satisfaire à toutes les obligations relatives à la défense de la Colombie

Britannique. Le 16 juin 1942, le QG de la Région aérienne de l'Ouest avait haussé le niveau des états de préparation et établi le quartier général du 4e Groupe à Prince Rupert pour prendre le commandement et la direction tactique des bases septentrionales de l'ARC à Bella Bella, Alliford Bay et Prince Rupert, ainsi que les deux escadrons (regroupés le 14 juin sous le titre d'escadre "Y") stationnés à Annette Island. On fixa des réservoirs supplémentaires sous les ailes de quelques Stranraer pour leur permettre d'effectuer des patrouilles dans un rayon pouvant atteindre jusqu'à 800 km. Le 115e Escadron de chasseurs Bolingbroke, qui était stationné sur Annette Island, fut transformé en unité de bombardement et de reconnaissance, un rôle qui seyait mieux à ces avions, et une nouvelle unité de Bolingbroke, le 147e Escadron de bombardement et de reconnaissance, fut constitué à Sea Island. La Région obtint aussi en juin trois autres escadrons de chasse pour la défense aérienne. Le 132e (équipé de Kittyhawk), de Rockcliffe en Ontario; et deux nouveaux escadrons de Hurricane, le 133e et le 135e, formés à Lethbridge, en Alberta, et à Mossbank, en Saskatchewan, respectivement.[81]

L'activité des sous-marins japonais en 1942 fit ressortir la nécessité de tels changements. Les sous-marins I-25 et I-26 arrivèrent au large de la côte la première semaine de juin pour surveiller la réaction des forces navales américano-canadiennes face à l'attaque contre les îles Aléoutiennes; l'I-26, dans le secteur de Vancouver-Seattle, torpilla le 7 juin un navire marchand battant pavillon américain, le *SS Coast Trader*, à l'ouest-sud-ouest de l'entrée du détroit de Juan de Fuca; il s'agit du seul navire à être ainsi envoyé par le fond près des eaux côtières de l'ouest du Canada au cours de la guerre. Aux premières heures du 20 juin, l'I-25 torpilla et mit sérieusement à mal un navire britannique, le *SS Fort Camosun*, un peu plus au sud. Cette nuit là, l'I-26, en revenant à sa base, canonna le phare et la station radio d'Estevan Point, du côté ouest de l'Île de Vancouver, entre Ucluelet et Coal Harbour. Le commandant du sous-marin nota avec regret que "ce soir-là pas un seul coup n'a porté";[82] voilà qui est discutable. Il n'aurait pas pu savoir que ses obus furent les seuls projectiles ennemis à tomber sur le sol canadien pendant la guerre, ni être au courant de la comédie de méprises qui s'ensuivit. Malgré que l'alerte générale ait été donnée, un seul escadron de Stranraer, le 9e à Bella Bella, envoya un avion de recherche. En raison des restrictions imposées par la topographie, il était hors de question d'effectuer des vols de nuit à Ucluelet et Coal Harbour, les deux bases les plus rapprochées. La 32e Unité d'entraînement opérationnel, qui était installée à Patricia Bay, dépêcha son avion de service, un bombardier Beaufort, mais celui-ci s'écrasa au décollage. Le Stranraer arriva finalement au-dessus d'Estevan Point plus tard cette nuit-là. Les gens au sol pouvaient l'entendre, sans cependant le voir. Et les membres d'équipage, qui n'avaient toujours pas de radar n'avaient aucun espoir réel de repérer quoi que ce soit. Après un vol sans incident de deux heures vingt minutes, le Stranraer rentra à sa base.[83]

Comme Stevenson ne pouvait rien faire au sujet de l'équipement, il mit l'accent sur la technique. Il mit fin aux patrouilles de longue distance ordinaires (400 milles nautiques), réduisit l'activité de chaque escadron de Stranraer à une seule patrouille quotidienne à 160 km au large et donna l'ordre au 115e Escadron de bombardement et de reconnaissance (Bolingbroke) d'Annette Island et au 7e

Escadron de bombardement et de reconnaissance (Shark) de Prince Rupert d'accomplir en plus deux patrouilles côtières quotidiennes.[84] Le temps et les efforts ainsi économisés devaient être consacrés à l'entraînement. Le colonel d'aviation A.H. Hull, l'officier supérieur de l'état-major de l'Air, avertit les bases que "certaines mésaventures ont donné au QG de la Région aérienne de l'Ouest l'impression que les pilotes sont mal entraînés ou alors qu'ils sont très inexpérimentés".[85] Ce "savon" eut l'effet voulu. En novembre, un visiteur du *Coastal Command* de la RAF fit état de ce qui suit: "Bien qu'il y a eu très peu d'*U-boats* dans cette région, les pilotes avaient des connaissances bien plus étendues que ceux de la Région aérienne de l'Est. Cela est dû au fait que le commandant de la Région aérienne de l'Ouest a affecté certains membres de son état-major à des fonctions anti-sous-marines et a envoyé des notes de service et des instructions tactiques aux divers escadrons. Toutefois, l'état des avions dans cette région est épouvantable et si jamais les Japonais avaient l'idée d'y envoyer des sous-marins ou des bâtiments de surface, la situation serait très difficile."[86] Ces avions, qui étaient aux prises avec des conditions épouvantables, furent la cause de bien des difficultés. Il y eut au sein du groupe des Stranraer une série d'atterrissages forcés, imputables au fait que les avions étaient surchargés ou que les équipages négligeaient de larguer leurs bombes ou le carburant de trop quand ils étaient en difficulté. Le 26 août 1942, ont mit fin à toutes les patrouilles de longue distance, sauf pour l'entraînement ou en cas de besoin spécial.[87]

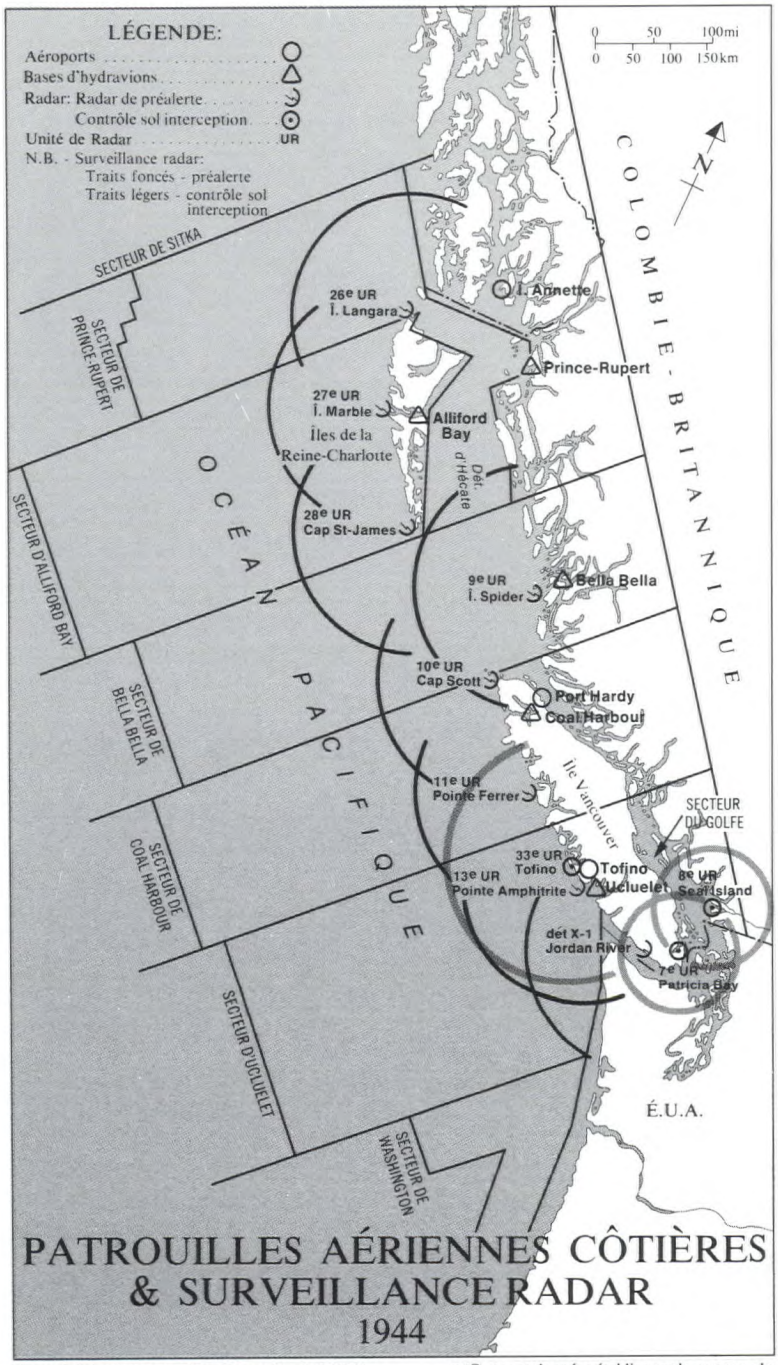
Le 1er janvier 1943, le QG du 2e Groupe fut formé à Victoria pour prendre la direction tactique des opérations le long de la côte sud de la Colombie-Britannique, et le QG principal de la Région déménagea ensuite, conformément au plan établi, à Jericho Beach, à Vancouver. Par suite de l'expansion de l'EGADC, la Région aérienne de l'Ouest s'était transformée en une force assez importante et bien équilibrée. Trois nouveaux escadrons de chasse – les 132e, 133e et 135e – furent stationnés à Patricia Bay et aux nouvelles bases de Boundary et Tofino, tous affectés à la défense aérienne du secteur de Victoria-Vancouver. Une nouvelle unité, le 163e Escadron, qui remplit au début des fonctions de collaboration avec l'armée et, à partir du mois d'octobre 1943, des fonctions de chasse, fut basé à Sea Island. Un escadron de torpillage, le 149e, avait été constitué en octobre 1942 pour mener des missions d'attaque contre des bâtiments de surface, mais on le transforma en unité de bombardement et de reconnaissance en juillet 1943 quand il fut évident que les Japonais n'étaient plus aussi menaçants. Trois escadrons non combattants les appuyèrent: le 122e (mixte), comptant une combinaison de personnel et d'avions, le 165e (transport lourd), placé sous la direction opérationnelle du QG de l'aviation; et le 166e (communications). Le 13e Escadron d'entraînement opérationnel avait disparu à la fin de l'année 1942; son personnel et ses hydravions avaient formé le noyau de la 3e Unité d'entraînement opérationnel, qui était placée à toutes fins, sauf l'entraînement, sous le commandement de la Région aérienne de l'Ouest.[88]

Au cours de la même période, tous les escadrons, de bombardement et de reconnaissance de la Région, sauf un, furent ré-équipés d'avions plus efficaces. En décembre 1942, le 4e Escadron de bombardement reçut comme cadeau de Noël les premiers Canso "A" opérationnels de la côte ouest. Au mois d'avril

1943, chacun des cinq escadrons d'hydravions – les 4e, 6e, 7e, 9e et 120e – utilisaient quelques-uns de ces appareils à plus long rayon d'action, qui leur permettaient de mieux couvrir leurs secteurs de patrouille.[89] Trois escadrons de frappe – les 8e, 115e et 149e – reçurent un bombardier bimoteur, le Lockheed-Vega Ventura GR Mk V. Seul le 147e Escadron de bombardement et de reconnaissance garda le Bolingbroke, qui accusait son âge; c'était "un avion difficile à entretenir" après des années de service sur les deux côtes.[90] Il n'y avait plus de plaisir à utiliser cet avion, qui avait "la mauvaise habitude de manquer d'huile avant de carburant. Le premier signe de ce problème est quand une hélice se détache tout à coup, ce qui s'est produit à cinq occasions. . . il est souvent arrivé que des canots pneumatiques se détachent en vol, ce qui est des plus dangereux. . . (À une occasion) le canot a apparemment endommagé l'empennage de l'avion, qui s'est tourné sur le dos et s'est écrasé au sol, tuant l'équipage. Naturellement, cela n'aide pas à augmenter la confiance des équipages en leur avion."[91]

La chaîne de stations radar installées le long de la côte, dont les faisceaux entrecroisaient ceux des Américains, fut presque terminée en novembre 1943. Les détachements de la 17e unité de surveillance côtière furent retirés après que l'on eut couvert par radar les voies d'accès ouest aux îles de la Reine Charlotte. Lorsqu'un avion s'approchait de la côte, les stations radars alertaient des salles de filtrage situées à Victoria et à Prince Rupert, où l'on pouvait suivre les positions et les routes de l'ennemi et émettre au besoin des avertissements et des ordres d'interception. Le guidage local des chasseurs se faisait à partir de salles de commande de secteur, situées aux aérodromes équipés de chasseurs; et deux stations radars, l'une à Patricia Bay et l'autre à Sea Island, étaient équipées pour guider les chasseurs de nuit chargés de la défense aérienne du secteur de Victoria-Vancouver. Nul ennemi ne mit jamais à l'épreuve ce système, mais le radar démontra son utilité en suivant des avions alliés lorsqu'ils étaient en difficulté et en transmettant des renseignements à des navigateurs ou aux équipes de recherche et de sauvetage.[92]

En 1943, le programme de construction d'aérodromes de la Région fut concentré en grande partie sur une seconde ligne d'installations profondément dans le territoire de la Colombie-Britannique, une chaîne d'aérodromes s'étendant du nord au sud et connue sous le nom de route à relais intérieure. Le 1er janvier 1944, la Région assuma également la responsabilité de la route à relais du nord-ouest, qui incombait au 4e Commandement d'entraînement; le QG de la 2e Escadre, à Edmonton, fut établi à cette fin. L'escadre devint un commandement distinct – la Région aérienne du nord ouest – le 1er juin 1944. Une solution avait aussi été trouvée au dernier problème que comportait le programme de défense côtière sur le plan des aérodromes: l'emplacement d'une piste de chasse canadienne près de Prince Rupert. En fait, il y en eut bientôt deux, une métallique près de Massett, sur la rive nord des îles de la Reine Charlotte, et plus tard une seconde à Sandspit, près de l'entrée du détroit de Skidegate, pour appuyer et défendre l'hydrobase d'Alliford Bay.[93] Les deux pistes servaient de base d'urgence plutôt que de base permanente, mais elles fournissaient au besoin des installations terrestres vitales dans le secteur et



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

permirent aux escadrons d'Annette Island affectés à la défense de Prince Rupert de revenir au Canada.

Le rôle des escadrons d'Annette Island avait perdu de plus en plus d'importance. Après avoir passé un an dans cette base isolée, hors du Canada, les escadrons initiaux furent remplacés en août 1943 par les 135e Escadron de chasse et 149e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Ceux-ci n'y restèrent pas longtemps, et se retirèrent à Terrace, en Colombie-Britannique, à l'est de Prince Rupert, au mois de novembre. La probabilité d'attaque contre la côte ayant maintenant considérablement diminuée, le QG de la Région recommanda au QG de l'aviation que les escadrons qui étaient de trop par rapport aux nouveaux besoins fussent transférés outre-mer, affectés à un rôle d'entraînement opérationnel ou dissous. Ainsi, pendant que les escadrons stationnés à Annette Island s'apprêtaient à rentrer en Colombie-Britannique, les 14e, 111e et 118e Escadrons de chasse se préparèrent à quitter le pays. Ces unités, qui reçurent plus tard les numéros 442, 440 et 438, respectivement, se joignirent à trois escadrons de chasse de la Région aérienne de l'Est pour faire partie du groupe mixte qui fournirait un appui tactique à l'armée en Europe. Ils prirent la mer pour l'Angleterre entre les mois de novembre 1943 et de janvier 1944.[94] En même temps, parce que le Plan de défense aérienne du Canada de 1944 tenait "pleinement compte de la nécessité de réaliser des économies au pays", les effectifs des unités de reconnaissance équipées d'hydravions à coque furent aussi ramenés au niveau de 1941, soit neuf appareils chacune, ce qui représentait une perte équivalente à neuf escadrons de 15 appareils.[95]

Il y avait un certain risque que ces réductions aient un effet négatif sur l'efficacité. Le maréchal de l'Air R. Leckie, peu après avoir été nommé chef de l'état-major de l'Air, fit part de son inquiétude devant le fait que depuis les six derniers mois, les appareils et les équipages de la Région n'avaient accompli en moyenne que 25 et 23 heures d'opérations, respectivement, et ne pouvait comprendre pourquoi les patrouilles de longue distance ne couvraient pas en moyenne une distance de plus de 225 km. Il enjoignit à Stevenson d'augmenter la distance à 800 km, même si le risque d'activité ennemie était très mince.[96] "Nous avons le choix, écrivit Leckie, de retirer le gros de nos forces et d'accepter le risque que cela présenterait, ou de maintenir en place nos forces et de nous en servir pour que le risque, qui est déjà faible, diminue le plus possible".[97] Il retenait, dit-il la seconde solution, mais en réalité avait déjà commencé à appliquer la première.

Stevenson apprit en février 1944 que le Plan de défense aérienne du Canada avait été révisé. Les autres membres du Comité interarmées de la côte du Pacifique et lui furent mécontents, et cela se comprend, de n'avoir pas été consultés d'abord, car le plan comportait d'importantes réductions des effectifs et des installations. Les QG des 2e et 4e Groupes devaient être dissous et rendre la direction des opérations au QG de la Région; seules leurs salles de filtrage continueraient de fonctionner. Un escadron de reconnaissance, deux de frappe et un de chasse devaient aussi disparaître. Les bases de Port Hardy, Prince Rupert, Smithers et Terrace serait seulement entretenues, et celle de Boundary Bay serait réaffectée à des tâches d'entraînement. En conséquence, les 147e et 149e

Escadrons de bombardement et de reconnaissance et le 163e Escadron de chasse furent dissous le 15 mars, suivis du 120e Escadron de bombardement et de reconnaissance le 1er mai. Comme l'on considérait qu'il y avait moins de chances que l'ennemi s'attaque à Prince Rupert qu'au secteur de VancouverVictoria, le reste des escadrons de frappe et de chasse furent redéployés dans ce secteur, et le nombre de chasseurs dans chaque unité fut augmenté à 18. Port Hardy, Smithers et Terrace furent reclassés comme unités de relais, et Prince Rupert devint une unité administrative.[98] Stevenson fut en mesure de superviser ces changements avant de remettre son commandement au vice-maréchal de l'Air F.V. Heakes, en juin 1944.

Le mois suivant, le Comité des chefs d'état-major se pencha une fois de plus sur la défense du Canada et réduisit ses évaluations relatives aux niveaux d'attaque ennemie. Selon le Comité, une attaque sous-marine, comprenant l'utilisation de petits détachements de débarquement, constituait le danger le plus vraisemblable, soit contre les navires se trouvant aux abords de Victoria ou de Prince Rupert, ou contre les installations côtières et les ports, bien que l'on ne puisse pas écarter le risque que des avions embarqués ou des bâtiments de surface s'en prennent occasionnellement à des navires marchands navigant dans la zone canadienne. Cette fois, on demanda les commentaires du Comité interarmées de la côte du Pacifique. Heakes recommanda que des avions ne patrouillent que les voies d'accès ouest et sud-ouest de Victoria et de Prince Rupert, et que les patrouilles ordinaires menées vers le large soient réduites à 480 km. Le secteur situé entre les deux ne serait pas couvert. Il proposa de fermer Bella Bella et Ucluelet. On maintiendrait des escadrons anti-sous-marins à Allifrod Bay, Coal Harbour et Tofino, et tous les effectifs de frappe et de chasse seraient concentrés à Patricia Bay. Ces suggestions furent acceptées sans réserve, et leurs effets se firent rapidement sentir. Les 9e et 115e Escadrons de bombardement et de reconnaissance, ainsi que le 132e Escadron de chasse, furent dissous en septembre et en octobre. Le 4e Escadron de bombardement et de reconnaissance se transporta à Tofino, et les 133e et 135e Escadrons de chasse, ré-équipés de Kittyhawk, s'installèrent à Patricia Bay avec les Ventura du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance, le seul escadron de frappe qui restait. On conféra à la base de Bella Bella un statut opérationnel réduit, et celle d'Ucluelet fut fermée. En cas d'urgence, il était possible de renforcer la Région à l'aide de 12 bombardiers lourds – des Liberator de la 5e UEO, à Boundary Bay; tous les renforts venant de la côte seraient mis sur pied par le QG de l'aviation.[99]

Pendant le reste de la guerre, la Région aérienne de l'Ouest mit l'accent sur la nécessité de s'entraîner en vue d'opposer une riposte tactique rapide à toute attaque. "La base de notre travail est la mobilité", écrivit Heakes, qui donna véritablement un "bon coup de balai". Tous les escadrons se tinrent prêts à exécuter à bref délai des opérations à partir d'autres bases. La Région centralisa la direction des opérations, un changement de méthode rendu possible par l'introduction d'un nouveau système de communication pour la côte du Pacifique, système qui se révéla aussi très utile pour la marine et l'armée, et par l'établissement d'un système de radiogoniométrie à hautes fréquences contrôlé

de la salle des opérations combinées, à Vancouver. Des exercices furent tenus régulièrement; des unités américaines participèrent à quelques-uns d'entre eux et la M.R.C. se joignit à d'autres pour des opérations de convoyage simulées.[100]

Le train-train des activités fut perturbé en novembre 1944 quand le gouvernement canadien approuva à contrecoeur l'envoi outre-mer de conscrits de l'armée et que des troubles éclatèrent dans tout le pays. Le pire incident survint à Terrace, en Colombie-Britannique: 1 600 hommes environ de la 15e Brigade d'infanterie se munirent d'armes et se rendirent maîtres du camp, les 25 et 26 novembre. Le 28, la brigade demanda qu'une escadrille non armée survole Terrace pour montrer que l'on pouvait user de force s'il le fallait. Un détachement de huit avions du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance vola jusqu'à Smithers le jour suivant, prétendument dans le cadre de l'un des exercices de "mobilité" de la Région. Les appareils ne transportaient pas de bombes, mais les Dakota qui transportaient le personnel non navigant emmenèrent aussi des munitions. Aussitôt arrivés, les Ventura prirent l'air pour un "vol d'entraînement", mais furent contraints de faire demi-tour à cause du mauvais temps. Le lendemain, les équipages se tinrent prêts à décoller à une heure de préavis jusqu'à ce que le survol du camp de l'armée fût annulé sur l'ordre du chef de l'état-major général. Les officiers supérieurs de la brigade, qui s'étaient rendus à une réunion à Vancouver, rentrèrent à Terrace et mirent bon ordre à la situation. Le détachement aérien retourna sur la côte, après s'être régalé de viande d'orignal, un élément particulièrement apprécié du menu quotidien servi à Smithers.[101]

Bien que refoulés vers leur pays, les Japonais avaient encore une arme offensive à utiliser contre l'Amérique du Nord: des ballons armés. En janvier 1945, à titre de mesure défensive contre cette menace, les escadrons de chasse de la Région aérienne de l'Ouest stationnèrent à tour de rôle deux avions à Patricia Bay et deux autres à Tofino en état d'alerte constant. Plus loin à l'est, le 2e Commandement aérien tint une poignée de Hurricane en état d'alerte dans des bases disséminées en Alberta et en Saskatchewan. Cette menace faisait suite à la décision qu'avaient prise les Japonais d'exercer des représailles après le raid aérien des USAAF sur Tokyo au milieu de l'année 1942, en lâchant des bombes incendiaires sur les forêts de l'Amérique du Nord. En septembre 1942, le sous-marin I-25 avait lancé deux hydravions chargés de larguer des bombes au-dessus de l'Oregon; cette action, qui fut partiellement fructueuse, n'était qu'un simple coup d'épingle, mais c'est au moyen de ballons libres que l'objectif à long terme devait être atteint. Des milliers d'entre eux, faits de papier, devaient voler à une altitude moyenne de 30 000 pieds, transportant quatre petites bombes incendiaires et une bombe antipersonnel qu'un régulateur d'altitude lâchait successivement. La campagne commença finalement en novembre 1944, parce que les courants aériens à haute altitude entre les mois de novembre et de mars étaient idéaux pour les ballons.[102]

Bien sûr, cette époque de l'année était aussi la pire pour ce qui était de mettre le feu aux forêts, puisque celles-ci étaient trempées par la pluie ou couvertes de neige. Les premiers incidents survinrent aux États-Unis en décembre, et un ballon descendit avec sa charge près de Minton, en Saskatchewan, le 12 janvier.

Les autorités, craignant que les ballons puissent bientôt servir à transporter des armes biologiques, tentèrent d'empêcher que les Japonais soient renseignés de quelque façon que ce soit sur l'efficacité des ballons en censurant sévèrement la presse.[103]

Au Canada, l'armée devint le principal organisme de coordination des mesures de lutte contre les ballons japonais, avec l'appui de l'ARC, de la GRC et de divers établissements de recherche. Le travail de l'ARC consistait à "descendre" les ballons dans la mesure du possible, à amener des spécialistes du désamorçage de bombes, de l'armée, sur les lieux où se produisait un incident, ainsi qu'à transporter à Ottawa ce qui était récupéré. Le Corps de détection d'avions avait été dissous le 15 novembre 1944, mais les stations radar et les centres de filtrage de la côte ouest (contrairement à ceux aux États-Unis) étaient encore opérationnels à 100 p.c. Malheureusement, ces installations n'étaient pas d'une grande utilité contre de tels objectifs se déplaçant à haute altitude; en effet, le papier réfléchissait mal les ondes radio et les composantes métalliques étaient de très petite taille. La détection se faisait donc au petit bonheur. Le 21 février 1945, un Kittyhawk du 133e Escadron de chasse abattit un ballon près de Sumas, en Colombie Britannique. Le 10 mars, un autre appareil de cet escadron descendit l'un des deux ballons qui avait été repérés à l'île Galiano, dans le détroit de Georgia. Deux jours plus tard, un Canso du 6e Escadron de bombardement et de reconnaissance intercepta un ballon partiellement dégonflé qui dérivait à 150 mètres au-dessus de l'anse de Rupert, près de Coal Harbour. Les rapports de guerre font état d'une autre interception en mars, près de Strathmore, en Alberta, mais ce fait ne peut être vérifié dans aucun journal d'unité ou de base.[104]

A ce moment, la campagne tirait déjà à sa fin. Les deux mois pendant lesquels les Japonais lâchèrent le plus de ballons furent ceux de février et de mars, ce qui s'accompagna d'une augmentation correspondante des ballons signalés en Amérique du Nord. Le dernier ballon fut lâché au plus tard en avril 1945. Face au mutisme des sources d'information en Amérique du Nord, et souffrant d'interruptions de la production imputables aux bombardements plus classiques des forces américaines, les Japonais annulèrent la campagne. Aucun incendie n'avait été attribué aux ballons et il n'y avait eu qu'un seul incident causant des blessures ou la mort (aux États-Unis). Bien que les autorités militaires et civiles prissent des mesures pour se défendre contre les bombes incendiaires et les armes biologiques, il n'y eut pas d'augmentation réelle des ressources affectées à la défense de la côte ouest.[105]

En juillet, la fin était en vue. Les autorités commencèrent à déconsigner une par une les unités de la Région aérienne de l'Ouest. Le Japon rendit les armes le 14 août. Un mois plus tard, le 15 septembre 1945, le 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une unité équipée de Liberator qui avait pris part à la Bataille de l'Atlantique et s'était jointe à l'ordre de bataille de la Région le 25 mai, fut dissous. C'était le dernier escadron opérationnel des deux commandements chargés de la défense du Canada.

Dans son rapport d'après-guerre, le vice-maréchal de l'Air Heakes écrivit ce qui suit: "Les principales difficultés que l'on a rencontrées dans toutes les

opérations ont été les conditions atmosphériques, à cause des installations météorologiques limitées dans le Pacifique et des effets météorologiques locaux des montagnes. Pendant tous les mois d'été, il y avait habituellement au-dessus du Pacifique une couverture de brouillard qui s'étendait jusqu'à une distance de 500 milles [800 km], ce qui empêchait de faire des recherches visuelles efficaces et obligeait à dépendre davantage du radar. À ce sujet, les meilleurs types d'appareils n'étaient pas disponibles pour effectuer des recherches".[106]

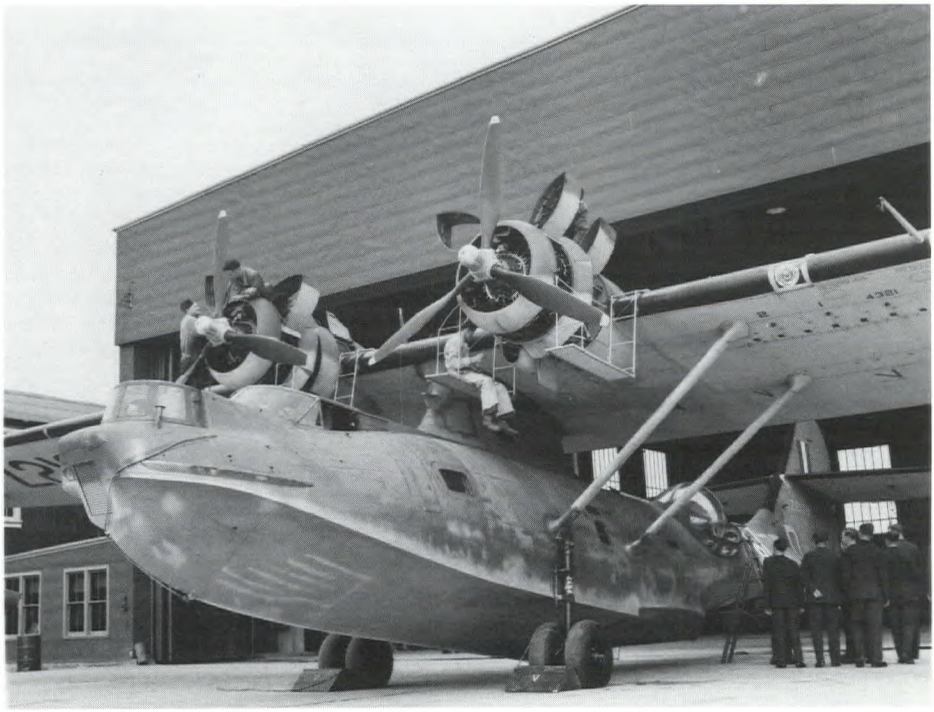
Les aviateurs de la Région aérienne de l'Ouest, aux commandes de leurs appareils souvent vieux et usés, avaient accompli un travail fastidieux et dangereux, dangereux parce que les conditions atmosphériques et le terrain faisaient constamment courir des risques aux équipages aériens. Toutefois, la menace d'attaque ennemie avait été faible. Les importants effectifs stationnés sur la côte ouest avaient plus pour but de fournir une assurance contre l'éventualité de raids japonais que de porter la guerre sur le territoire ennemi. En dépit d'une intervention honorable dans les îles Aléoutiennes en 1942-1943, les aviateurs de la Région aérienne de l'Ouest avait eu pour principale fonction d'assurer la tranquillité d'esprit de leurs concitoyens de la Colombie-Britannique. Après tant d'années, on peut considérer qu'il s'agissait là d'une manière douteuse d'employer de maigres ressources, mais cela eut deux conséquences militaires utiles: l'exercice de la souveraineté dans les régions côtières du Canada et la création d'une force combattante entraînée pour renforcer au besoin d'autres régions.

QUATRIÈME PARTIE

La ligne maritime vitale de l'Atlantique Nord

Le point de convergence de toute l'activité de la Région aérienne de l'Est: la station de l'ARC, à Dartmouth, en 1943, vue du sud-ouest. Au premier plan, les hangars et les rampes de lancement d'hydravions. (REA 132-53)

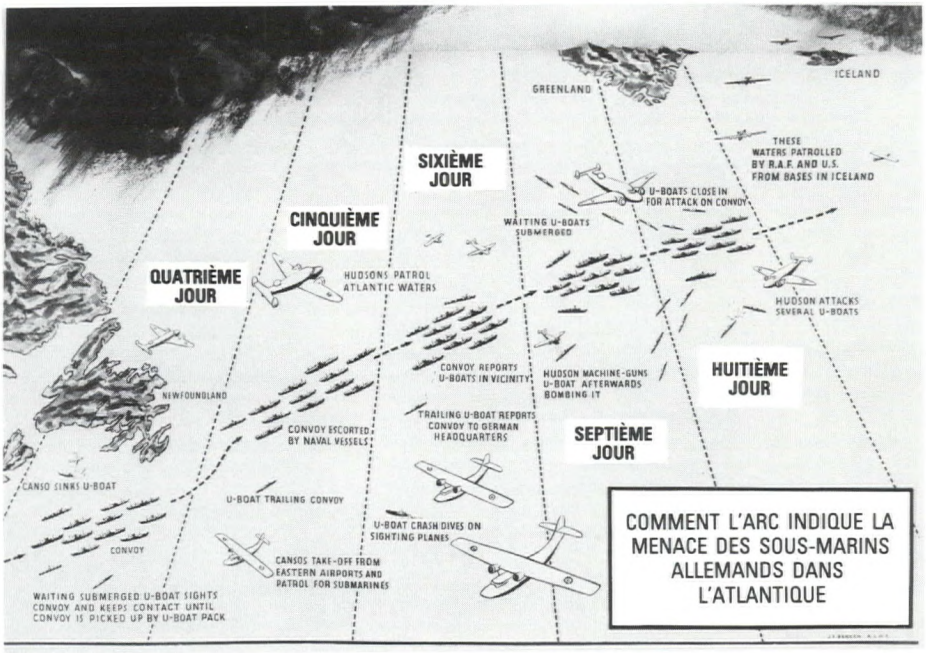
Le Douglas Digby n° 740 du 10e Escadron (BR), appareil à bord duquel le commandant d'escadron C.L. Annis mena la première attaque de l'ARC contre un sous-marin, en octobre 1941. Les Digby étaient les principaux appareils utilisés pour les opérations du Groupe I jusqu'à la fin de 1942. (PA 140642)



Le premier Catalina de la Région aérienne de l'Est, un Mark I du 116e Escadron (BR) est soumis à une inspection rigoureuse par le personnel de l'ARC, à Dartmouth, en septembre 1941. (PL 5952)

Les premiers aéronefs arrivés à Torbay (Terre-Neuve), en 1941: deux B-17 de l'U-SAAF et un Digby du 10e Escadron (BR). (RE 64-1382)

Chargement de bombes à bord d'un Dibgy du 10e Escadron (BR) à Gander, au début de 1942 (toile de Paul Goranson). On aperçoit sur le chariot des bombes anti-sous-marines inefficaces et, à l'arrière, trois charges de profondeur de 200 kg remplies d'Amatol – la première arme sous-marine vraiment efficace dans l'inventaire de la Région aérienne de l'Est. Cette oeuvre, représentative de l'art canadien en temps de guerre, est "disparue" au cours des premières années d'après-guerre. Quiconque connaît l'endroit où elle se trouve est prié de communiquer avec le Musée canadien de la guerre. (PL 13418)

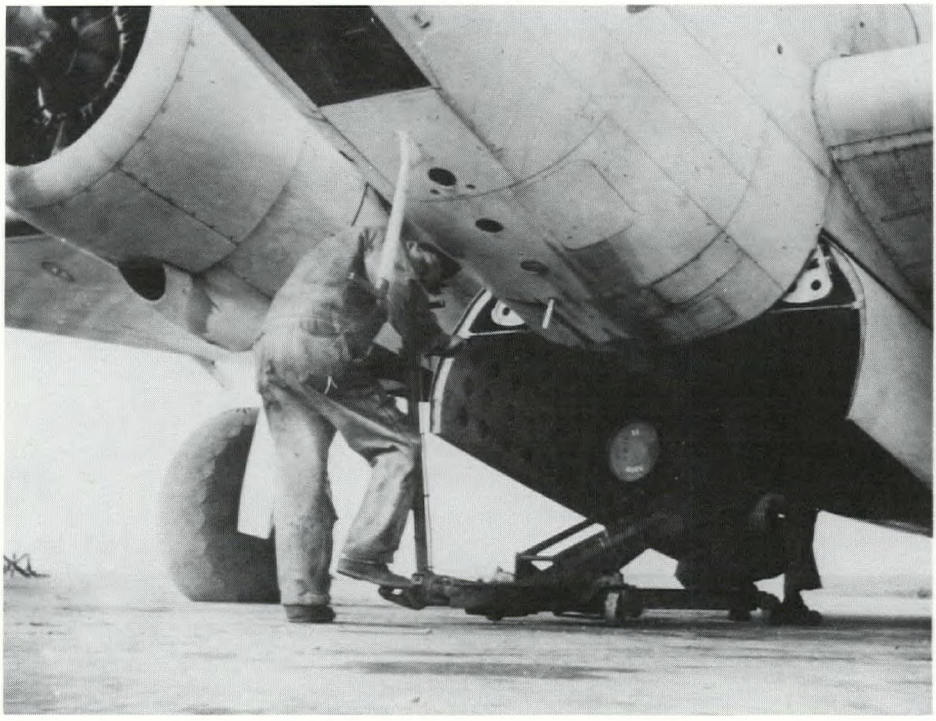


Cette représentation, du temps de la guerre, du rôle de l'ARC dans la défense des convois, prête à confusion. Ce sont les Canso qui effectuaient les patrouilles éloignées des côtes et tenaient les sous-marins allemands en échec tandis que les appareils Hudson, à moyenne portée, étaient utilisés pour les opérations plus près des côtes. (PL 13802)

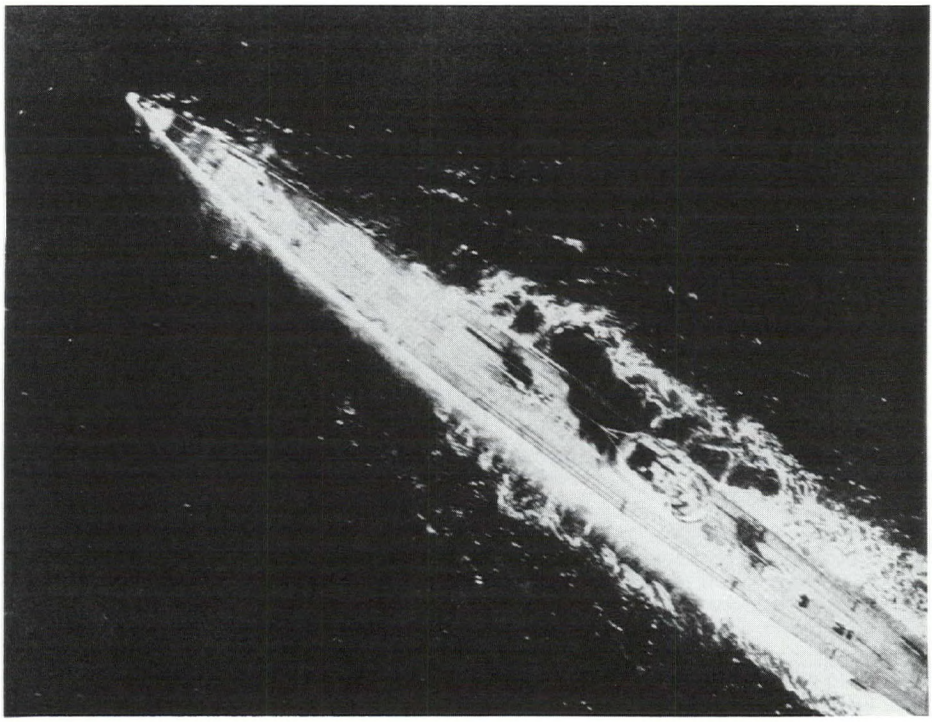
Largage de charges de profondeur par un Catalina du 116e Escadron (BR) au cours d'un exercice, en avril 1943. (RE 64-1044)

Le commandant d'escadron N.E. Small, est le principal artisan des remarquables succès remportés par le 113e Escadron (BR) au cours de la campagne de 1942, en eaux canadiennes, contre les sous-marins allemands. (PL 12610)

Un des Kittyhawk du 113e Escadron (C), à Mont-Joli (Québec), en juin 1942. (PMR 75-620)

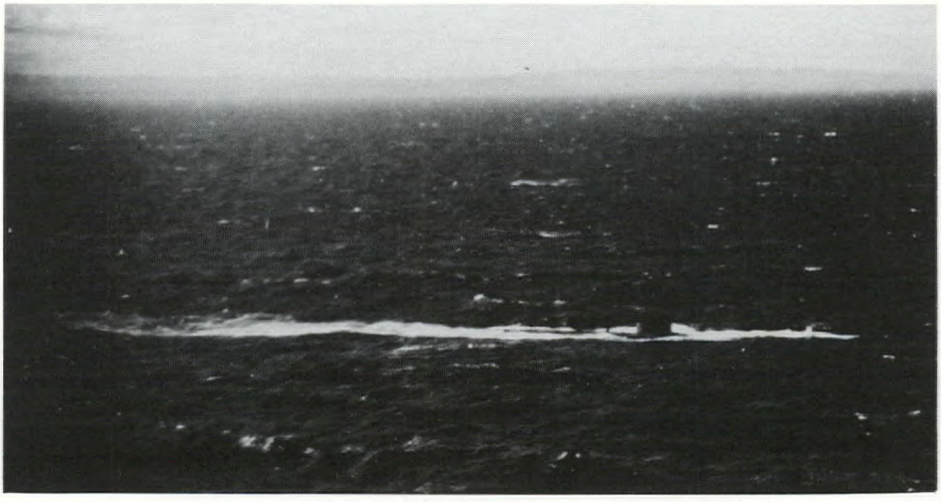


Chargement, dans la soute à bombes d'un Hudson, d'une charge de profondeur de 113 kg. On remarque le camouflage blanc adopté par la Région aérienne de l'Est pour les aéronefs anti-sous-marins en 1942. (PMR 77-192)



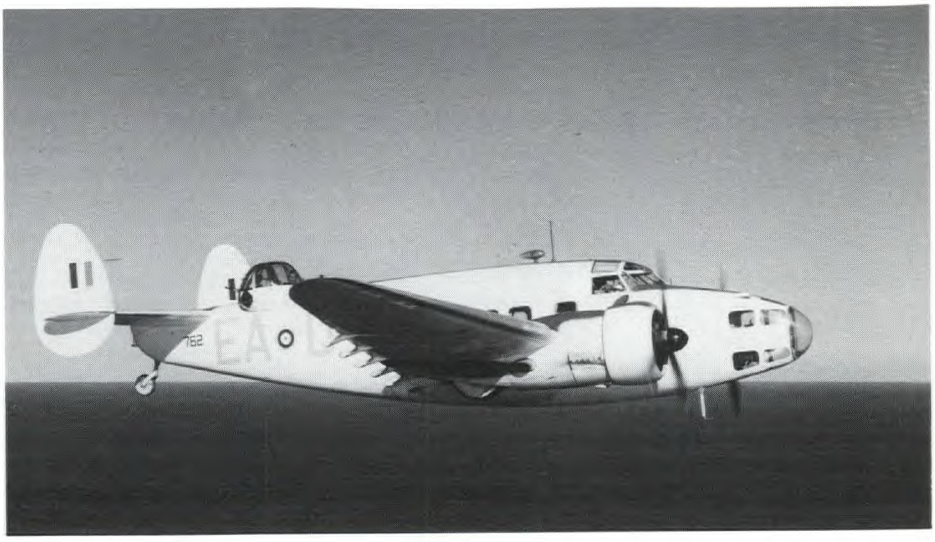
Un des sous-marins allemands attaqués par un aéronef du 113e Escadron (BR), le U-165, tel qu'aperçu par le capitaine d'aviation R.S. Keetley, à bord de son Hudson, le 9 septembre 1942, un peu au sud de l'île d'Anticosti. (PL 12814)

Ces trois pilotes du 113e Escadron (BR) sont les auteurs d'attaques contre des sous-marins allemands en 1942: de gauche à droite, le sergent-chef A.S. White, le capitaine d'aviation R.S. Keetley et le commandant d'escadron N.E. Small. Un censeur de l'époque avait tout simplement caché sur la photo la carte murale de la côte atlantique. (PL 12609)



Le U-517 plonge vers la sécurité, le 29 septembre 1942, pour éviter l'attaque lancée par le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger et son équipage à bord d'un Hudson du 113e Escadron (BR). On aperçoit nettement la côte de Gaspé à l'arrière-plan. (PMR 83-26)

Le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger, deuxième à droite, et son équipage font rapport de leur mission à un officier du renseignement de l'escadron. Les trois attaques menées en quatre jours par Bélanger contre le U-517, en septembre 1942, avaient été peine perdue en raison de l'absence de charges sous-marines réglées pour éclater en eau peu profonde. (PL 12628)

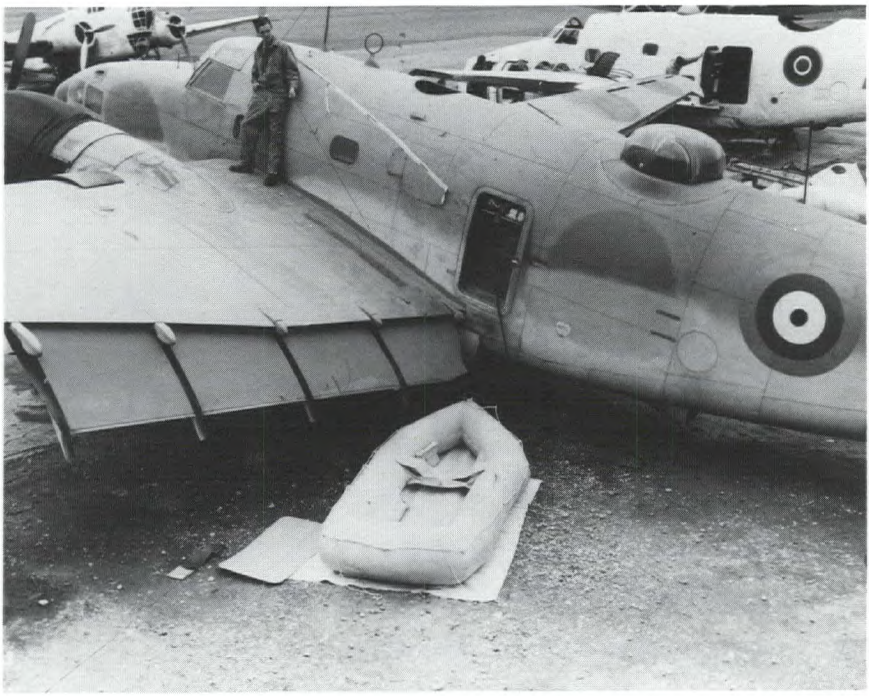


Un Hudson Mk I du 145e Escadron (BR), le 1er octobre 1942; son nouveau camouflage est si frais et a été appliqué si rapidement que même les pneus en sont enduits. (PL 117987)

Un Canso tiré à sec, sur la côte ouest, en novembre 1943. (PL 21928)

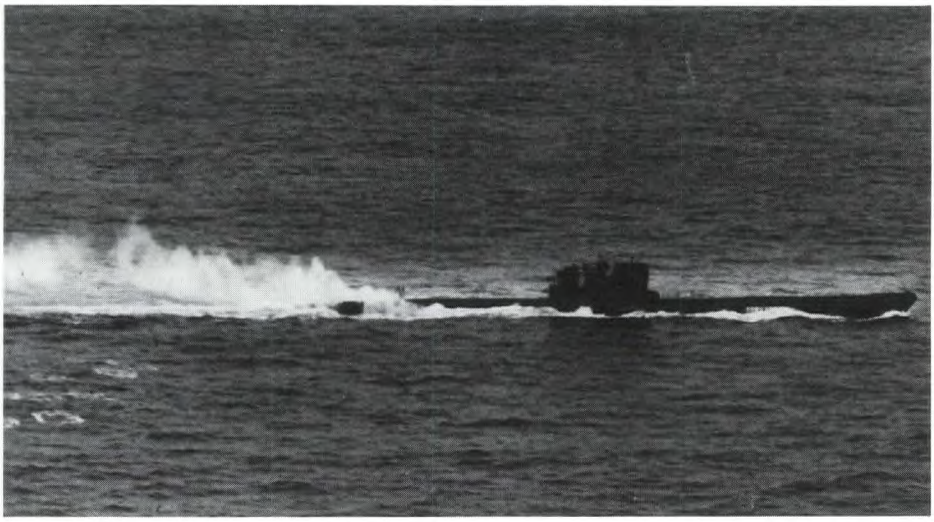
Tracé des opérations au Quartier général de la Région aérienne de l'Est, à Halifax, le 9 janvier 1943. (PL 14623)

Le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, commandant le 10e Escadron (BR), devant un des nouveaux Liberator de "l'Escadron de l'Atlantique Nord", au printemps 1943. (PL 21786)

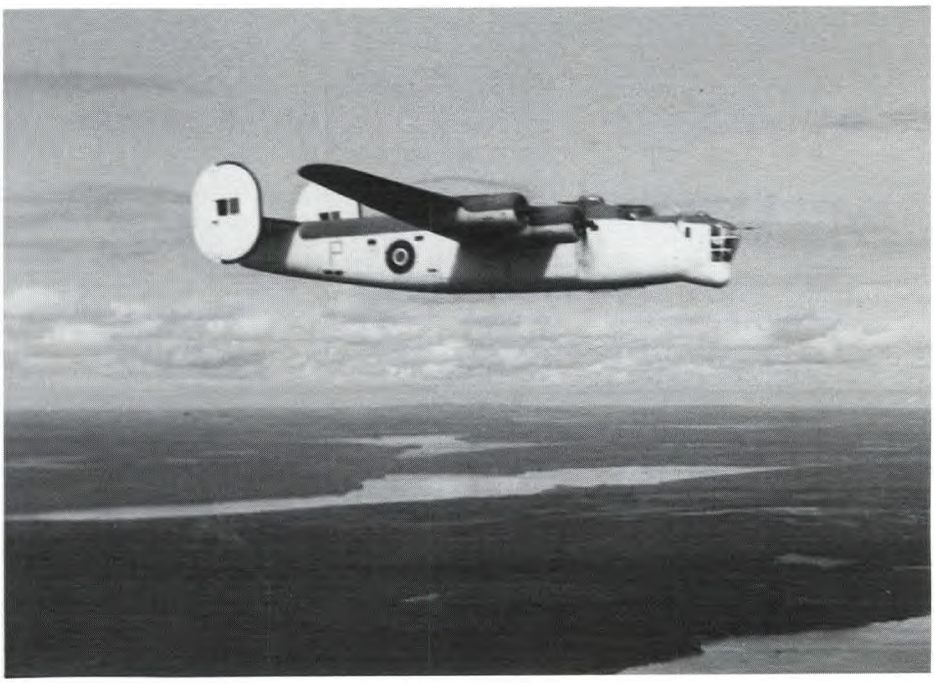


Équipement essentiel des opérations au-dessus de l'océan: le petit pneumatique d'un Lockheed Ventura, en démonstration, à Sydney, en août 1943. À l'arrière-plan, un Digby du 161e Escadron (BR) et, à droite, un Hudson Mk I que l'on démonte pour en récupérer les pièces encore utilisables. (RE 69-1562)

Remplissage des réservoirs d'un Liberator du 10e Escadron (BR) à Gander, au cours de l'été 1943. On avait retiré la majeure partie de l'armement secondaire de cet aéronef afin d'en diminuer le poids et accroître ainsi son autonomie. (PL 21169)

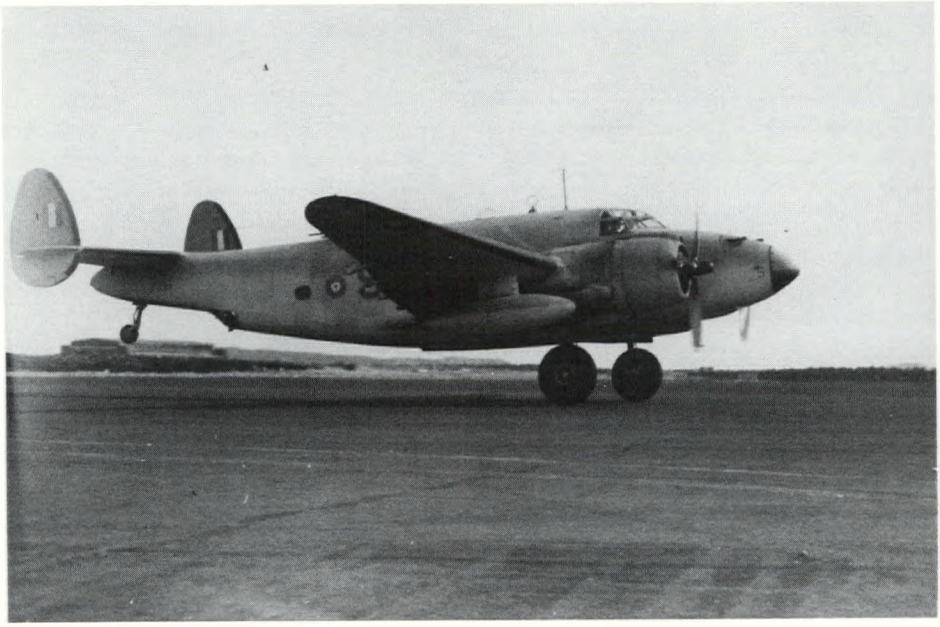


En voici un qui s'est esquivé. Un sous-marin allemand du groupe Leuthen, les canons encore braqués sur l'aéronef, aperçu par le capitaine d'aviation R.R. Ingham, à bord d'un Liberator, le 23 septembre 1943, au cours de la bataille pour les convois ONS 18/ON 202. (RE 64-1034)



Le Liberator P du 10e Escadron (BR) au-dessus du paysage sauvage de Terre-Neuve, au printemps 1943. Le renflement sous le nez de l'appareil abrite son radar "Dumbo". (PL 36938)

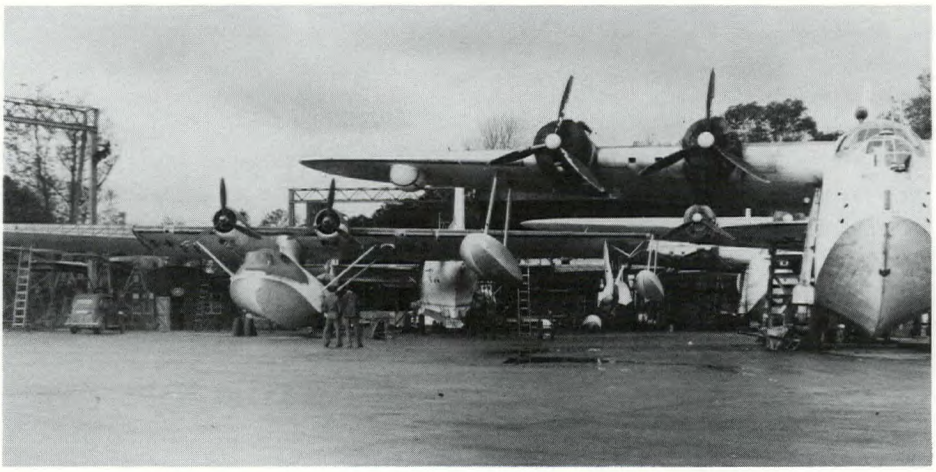
Le lieutenant d'aviation W. Howes et le sergent-chef A.J. Marion du 10e Escadron (BR) aux commandes d'un Liberator, le 1er août 1943. (PL 21783)



Un Lockheed Ventura du 145e Escadron (BR) affichant encore les couleurs de la marine américaine, décolle de Torbay (Terre-Neuve), en septembre 1943. (PA 141394)

Un Liberator à Goose Bay (Labrador), au cours de l'hiver 1942-1943. (WRF 979)

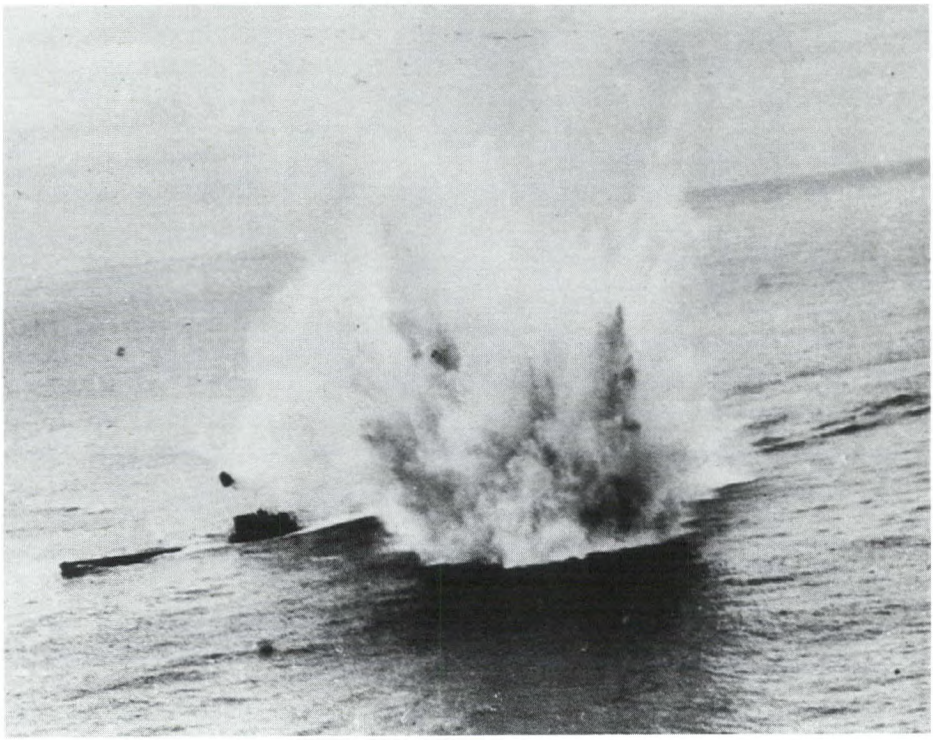
Opération nocturne à Gander, le 11 novembre 1943. On aperçoit quelque peu, au centre droit de la photo, un alignement de Liberator du 10e Escadron (BR). (PL 21727)



Les deux hydravions à coque qui ont fait participer l'ARC à la guerre maritime: un Catalina d'une unité non identifiée de la RAF à côté de plus gros appareils, des Sunderland, des 422e et 423e Escadrons, sur la rampe, à Castle Archdale (Irlande du Nord), en juillet 1942. (PL 41166)

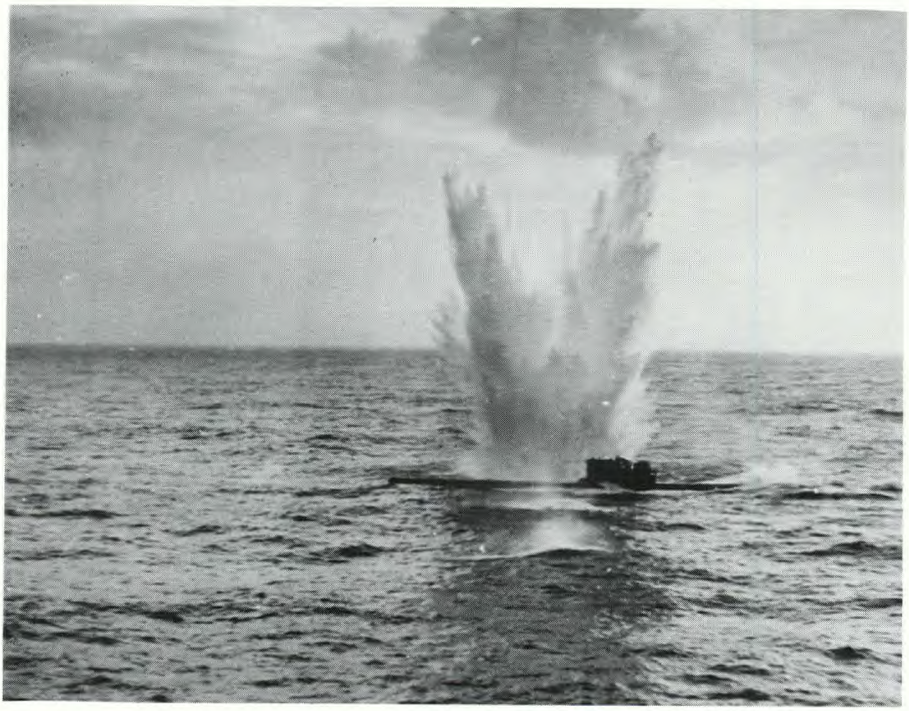
Castle Archdale (Irlande du Nord), la station pittoresque d'appartenance des deux escadrons de l'ARC du *Coastal Command*, pourvus d'hydravions à coque Sunderland. (PMR 75-585)

Un Sunderland qui en a vu de toutes les couleurs du 422e Escadron de l'ARC, en avril 1943. (PL 15752)

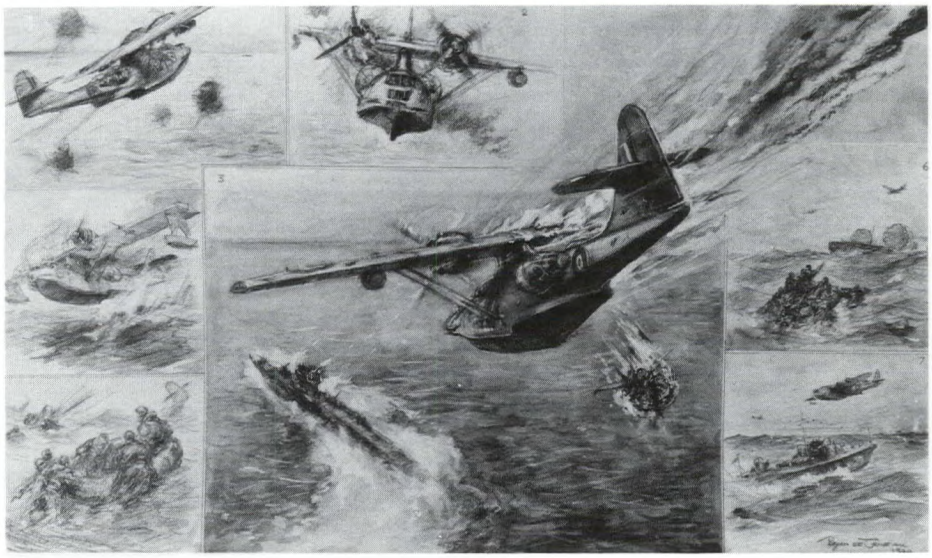


Les derniers instants du sous-marin U-625 attaqué par le Sunderland "U" du 422e Escadron, le 10 mars 1944. (RE 68-587)

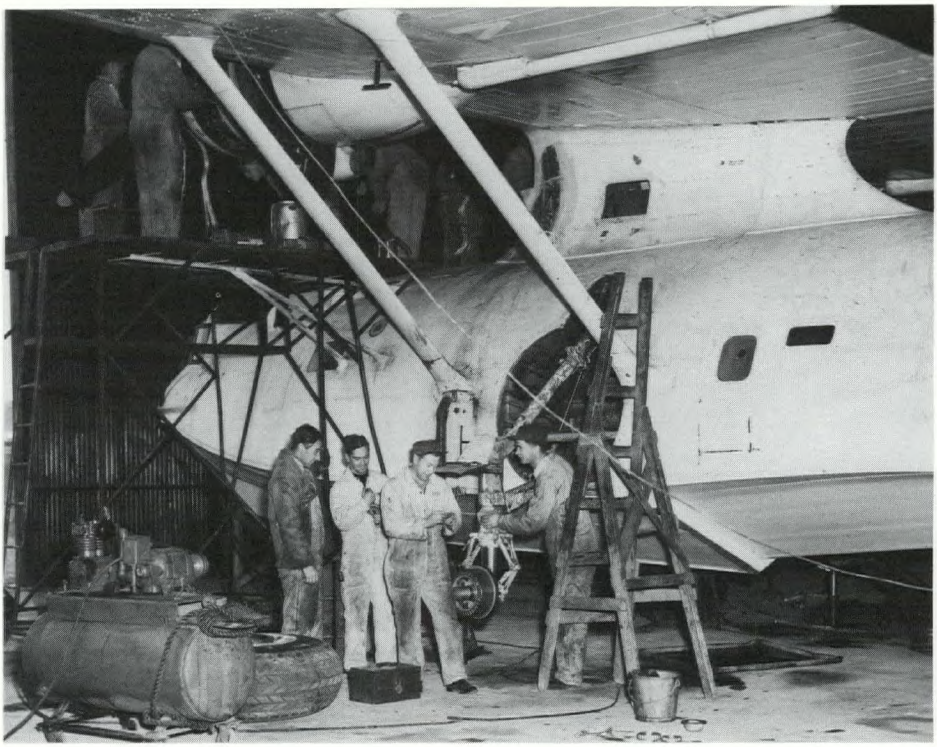
Un Canso "A" du 162e Escadron (BR), à Reykjavik (Islande), le 25 octobre 1944. (PL 33838)



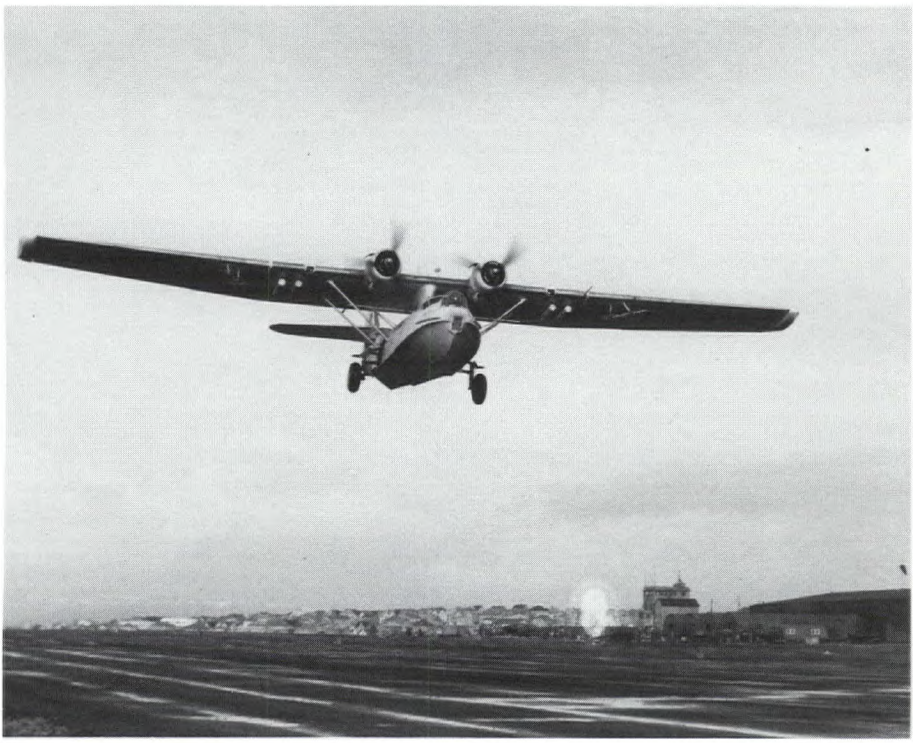
Destruction du sous-marin U-342 par le lieutenant d'aviation T.C. Cooke du 162e Escadron (BR), le 17 avril 1944. La crête provoquée par l'explosion de la première charge de profondeur a atteint son apogée et la deuxième commence à monter; le point de chute de la troisième charge apparaît au premier plan. (PL 25259)



Une illustration quelque peu fantaisiste de l'exploit du capitaine d'aviation D.E. Hornell, VC, par l'illustrateur britannique de Grineau. Le moteur du Canso n'est tombé de l'aéronef qu'une fois la dernière attaque terminée. (PL 47810)



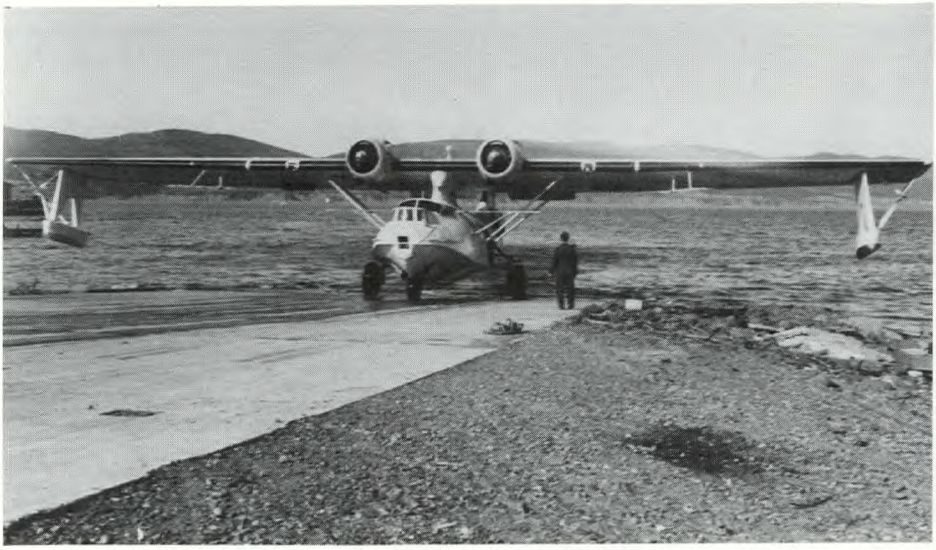
Un Canso "A" du 162e Escadron (BR) soumis à une révision par les équipages au sol, à Reykjavik (Islande), en septembre 1944. (PL 117246)



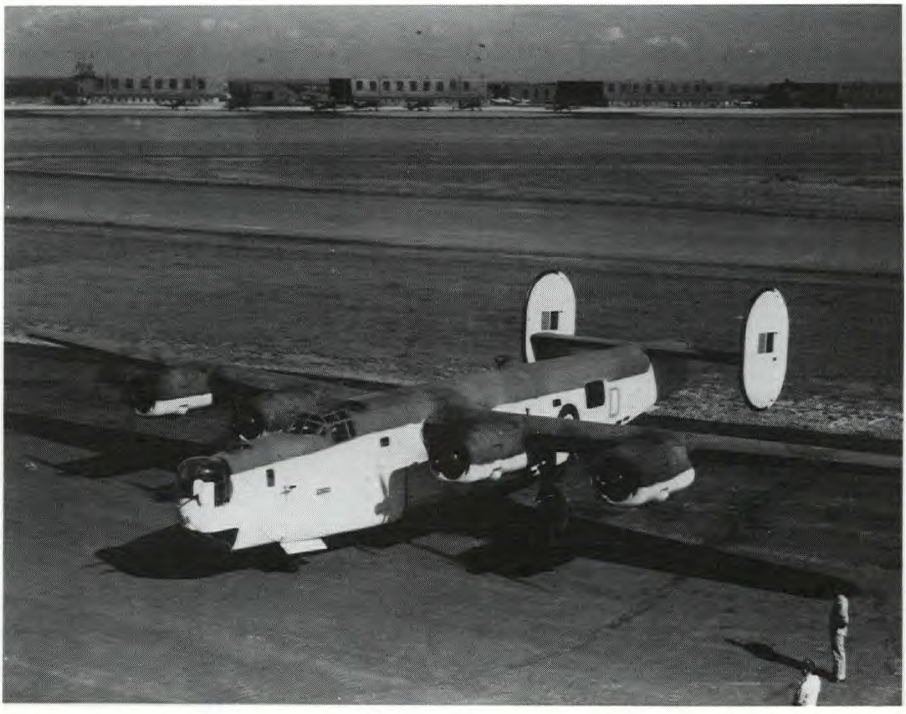
Un Canso du 162e Escadron (BR) au-dessus de la piste au camp Maple Leaf, établissement de l'ARC à Reykjavik (Islande), en octobre 1944. (PL 33839)

Représentation, par un artiste, d'un appareil Wellington du 407e Escadron, dans la neige, à Chivenor (Angleterre), en janvier 1945. (PL 47368)

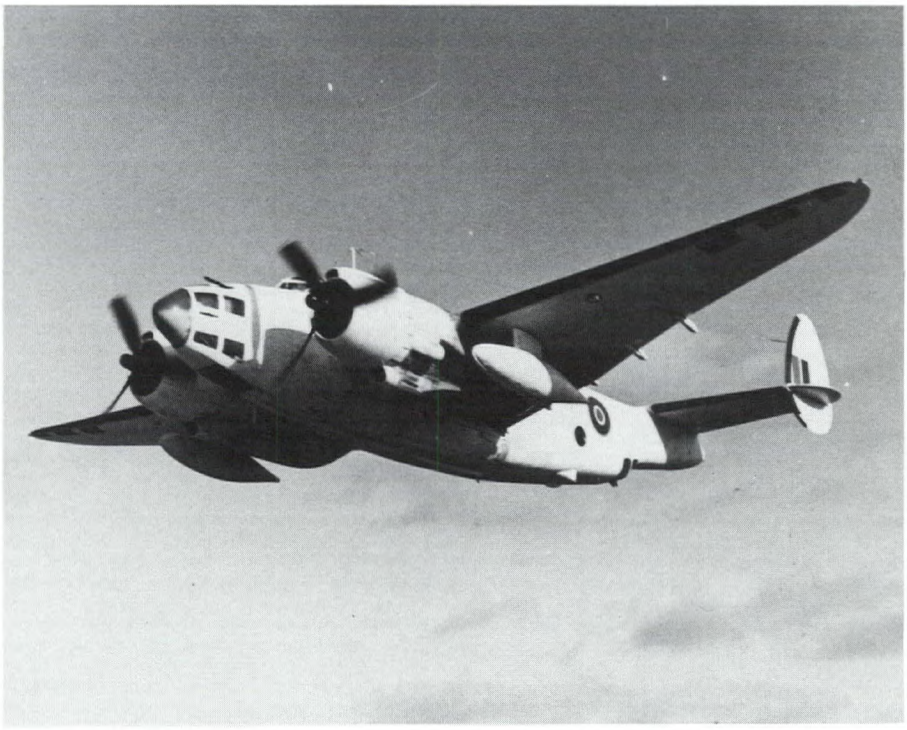
Quatre Liberator du 10e Escadron (BR) ont été détruits au cours de cet incendie dans un hangar, à Gander en juin 1944. (PA 145400)



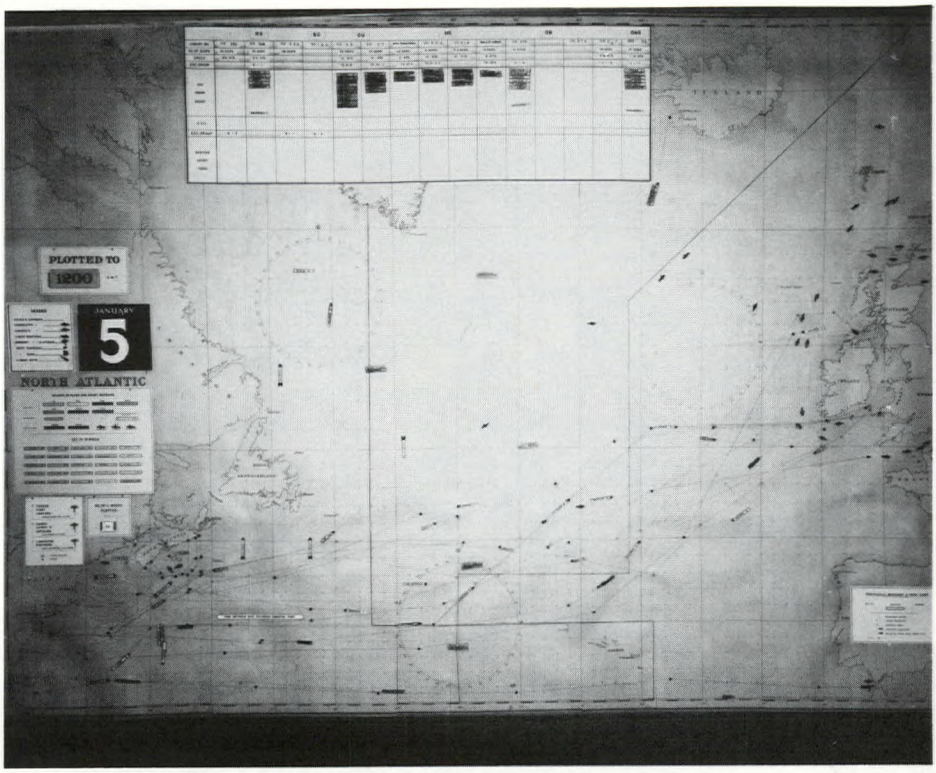
Un Canso "A" du 161e Escadron (BR) arrivé à Gaspé, le 9 mai 1944, en réaction aux nouvelles manoeuvres des Allemands dans les eaux canadiennes. (RE 64-1638)



À la fin de 1944, un deuxième escadron de la Région aérienne de l'Est, le 11e Escadron (BR), fut équipé d'appareils Liberator comme celui que l'on aperçoit ici à son arrivée à Yarmouth, le 8 septembre. (RE 641563)

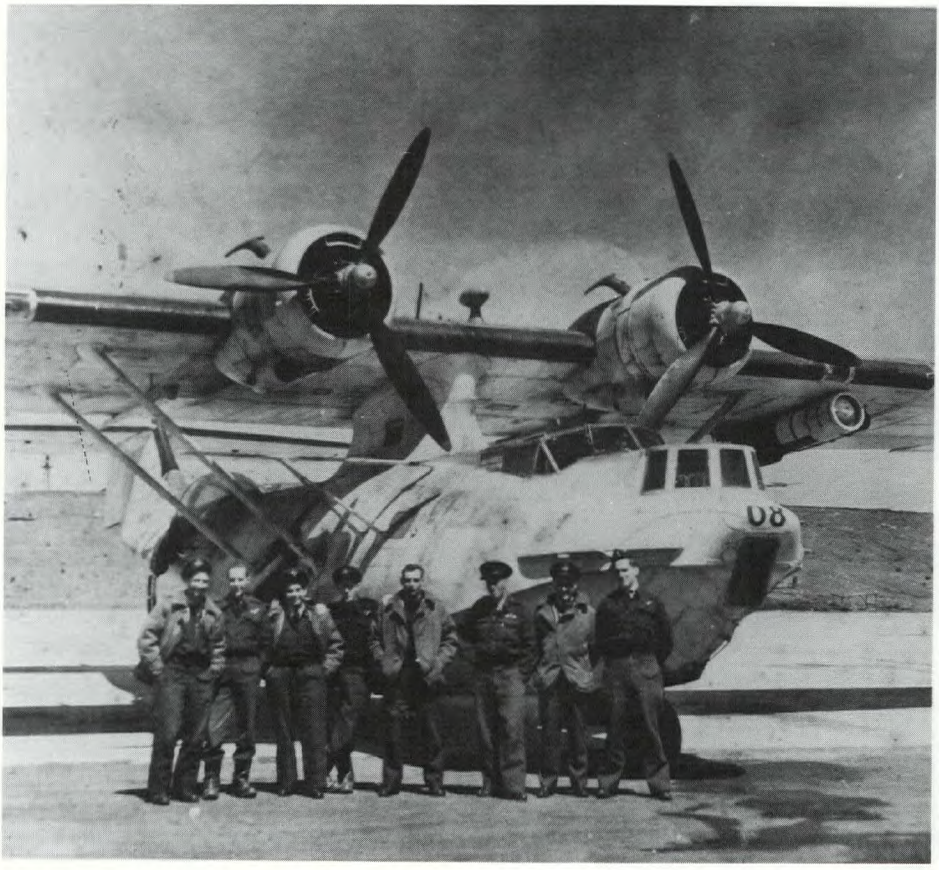


Le Lockheed Ventura était issu directement de l'appareil Hudson auquel il ressemblait étroitement, bien que ses performances étaient manifestement supérieures. Le Ventura pouvait se rendre à son secteur de patrouille à plus de 480 km à l'heure et pouvait transporter un chargement de bombes presque deux fois plus important que l'Hudson. (PL 24711)



Tracé de l'Atlantique-Nord établi par la MRC le 5 janvier 1945, le jour suivant où le sous-marin U-1232 coula deux navires au large de l'île aux Oeufs. Les arcs des zones du programme Otter, au large de la Nouvelle-Écosse, apparaissent clairement; on voit également où sont concentrés les efforts des Allemands, au large du Royaume-Uni. (RE 84-1205)

Des opérateurs radar à bord d'un Liberator du 11e Escadron (BR) s'exercent à repérer un faux schnorkel du sous-marin britannique *Unsen* dans la baie de Fundy, en mars 1945. (PA 141384)



Un Canso "A" à Dartmouth, en juin 1945. On aperçoit, du côté tribord, une antenne ASV (pour détection d'objets à la surface de la mer) et une torpille à radio-ralliement acoustique "Proctor" montée sous son aile bâbord. (PMR 77-550)

Les lieutenant-colonels d'aviation R.R. Ingrams, à gauche, officier des opérations de l'état-major de la Région aérienne de l'Est, et D.F. Manders et le commandant d'escadron C.A. Robinson, ces deux derniers étant officiers radar, inspectent le schnorkel du sous-marin U-889 peu de temps après sa reddition. Le revêtement de caoutchouc de forme carrée du schnorkel était destiné à absorber les ondes radar, tandis que le récepteur explorateur, en forme de panier, sur le dessus, pouvait déceler des transmissions radars de 8 à 12 cm, gamme qui englobait les émetteurs à bande de 10 cm dont les Liberator de l'ARC étaient équipés. (PL 36520)

Introduction

Les routes maritimes de l'Atlantique Nord constituèrent la ligne vitale de la Grande-Bretagne pendant toute la Deuxième Guerre mondiale; ces routes furent importantes pour la survie de l'Union soviétique et les succès que celle-ci remporta par la suite sur le Front de l'Est, ainsi que pour la poursuite de la guerre en Méditerranée; elles furent de plus indispensables pour la libération du nord-ouest de l'Europe. Pour protéger les navires alliés qui suivaient ces routes contre les attaques des sous-marins ennemis, il était essentiel d'assurer une couverture aérienne et c'est une tâche à laquelle l'ARC contribua considérablement, étant donné que la proximité géographique du Canada (et de Terre-Neuve) des secteurs clés du nord-ouest de l'Atlantique plaçait le pays au premier plan de la bataille.

Les techniciens et les tactiques de lutte contre les *U-boats* changèrent rapidement et très souvent. Ainsi qu'il a déjà été indiqué dans le présent ouvrage, le nombre d'avions modernes dont pouvait disposer la Région aérienne de l'Est devint plus que suffisant en 1944 et en 1945. Avant cela, toutefois, les Canadiens combattirent dans une position très désavantageuse. Affrontant ce qu'il y avait dans certains cas de pire au monde comme conditions atmosphériques, gênés par la glace et le brouillard, ils poussaient leurs appareils manquant de puissance et mal équipés au-delà de toute limite normale, sachant trop bien qu'à cause des vents de l'ouest, le vol de retour serait souvent la partie la plus dangereuse de chaque mission. C'est avec plusieurs mois de retard que les Canadiens, qui, pour ce qui est de la plupart de leurs avions et d' une grande part de leur équipement, dépendaient de sources britanniques et américaines peu disposées à satisfaire à leurs besoins, obtenaient souvent les dispositifs techniques plus "sophistiqués" qui auraient pu leur procurer un avantage tactique sur l'ennemi. Dans les conditions relativement peu développées qui existaient à Terre-Neuve et le long d'une grande partie de la côte est – notamment entre Halifax et Saint-Jean – le double aspect du commandement et du contrôle présenta de grandes difficultés. Fatalement, les résultats qu'obtinrent les Canadiens ne furent souvent pas à la hauteur de ceux du modèle qu'ils tentèrent de suivre, le *Coastal Command* de la RAF.

Les aviateurs canadiens jouirent quand même de certains avantages grâce aux liens étroits qu'ils entretenaient avec le *Coastal Command*, qui à l'époque, était

sans aucun doute la force aérienne maritime la plus innovatrice et la plus efficace au monde. Mais ces avantages ne furent pas considérables qu'ils auraient pu l'être, principalement à cause de l'esprit de clocher des officiers supérieurs de la Région aérienne de l'Est et du fait que ces derniers, trop souvent, ne parvenaient pas à bien fixer leurs priorités, tandis que le quartier général de l'Aviation à Ottawa leur laissait trop de latitude. Le QG de la Région aérienne de l'Est fut lent à adopter les nouvelles améliorations apportées aux tactiques éprouvées du *Coastal Command* et, en conséquence, gaspilla ses maigres ressources en recourant à des méthodes bien moins efficaces. Il arriva parfois, à cause de tactiques médiocres, que l'on ne réussisse pas à repérer des sous-marins; de telles tactiques empêchèrent de détruire plusieurs *U-boats*, notamment durant l'offensive que menèrent les Allemands en 1942 dans le golfe du Saint-Laurent.

Il y avait aussi un problème de rivalité entre les services. L'ARC était très peu disposée à accepter le principe de base des méthodes anti-sous-marine qu'employaient les Britanniques, à savoir que les forces aériennes devaient fonctionner sous la direction appropriée de la marine. Même lorsque la MRC fut placée sous l'autorité d'un amiral américain, basé à Argentia (Terre-Neuve), à l'automne de 1943, l'ARC aida la MRC à obtenir le contrôle du nord-ouest de l'Atlantique en convenant que l'amiral canadien à Halifax devait exercer la direction opérationnelle de la Région aérienne de l'Est, mais les forces anti-sous-marins des deux services canadiens ne furent jamais intégrés aussi étroitement que les services britanniques équivalents.

Quelle que fût la mesure dans laquelle ces faiblesses amoindrirent l'efficacité de la Région aérienne de l'Est, l'ARC obtint des succès considérables dans la bataille de l'Atlantique. Si elle fut incapable, au moment où la guerre éclata, de faire plus que patrouiller les abords de Halifax et de Sydney avec des avions désuets munis d'un armement tout à fait inadéquat, vers la fin de 1943 ses avions attaquaient l'ennemi d'une manière efficace au milieu de l'océan. Des escadrons de la Région aérienne de l'Est détruisirent six sous-marins entre les mois de juillet 1942 – date de leur première victoire – et d'octobre 1943. Par la suite, les *U-boats* devinrent quasi inattaquables par la voie des airs en naviguant sous l'eau durant le jour. Ce n'est que très tard dans la guerre que l'ARC obtint le radar centimétrique et la technique Leigh Light qui lui permirent d'effectuer des attaques nocturnes.

Cependant, on ne saurait trop insister sur l'importance des escortes aériennes, même quand aucun sous-marin n'était coulé. En plongée, les *U-boats* se déplaçaient si lentement qu'il leur était difficile de se mettre en position pour attaquer. La solution que l'on trouva à ce problème fut de les faire opérer en groupe, ou, pour employer un terme plus imagé, en meute; selon cette tactique, des groupes de sous-marin s'efforçaient de lancer de nuit des attaques coordonnées, et il y eut des fois où cette méthode porta ses fruits. Il faut néanmoins mesurer le succès des escortes aériennes autant par le nombre de navires marchands non coulés que par le nombre de *U-boats* qui le furent, et le nombre de sous-marins perdus par rapport au nombre de navires coulés se révéla finalement trop lourd pour l'ennemi. Il suffisait de la présence d'un seul avion auprès d'un convoi pour que cela contrarie les projets d'une grosse meute de

sous-marins. Ralentis par la nécessité de se déplacer en plongée, les *U-boats* étaient souvent incapables d'atteindre de bonnes positions tactiques.

Une fois que les meutes de sous-marins furent vaincues, les difficultés stratégiques et tactiques que posèrent des *U-boats* perfectionnés (munis de tubes appelés *schnorkels* qui leur permettaient de "respirer" sous l'eau), rôdant dans les eaux où les gradients de température et de salinité empêchaient le sonar de les détecter, créèrent des défis remarquablement similaires à ceux auxquels firent face les forces anti-sous-marines d'après-guerre. Nul ne trouva une solution au problème durant les dix-huit derniers mois de la Deuxième Guerre mondiale, mais les efforts que l'on déploya dans ce sens furent instructifs. Les preuves que l'on a du décryptage par les Britanniques du trafic radio des *U-boats* montrent le rôle important que cela joua dans la lutte contre cette menace. Il s'agit là d'un sujet passionnant, sur lequel l'étude d'archives de guerre auparavant fermées continue de fournir de nouvelles informations. On en sait suffisamment pour confirmer que les aviateurs canadiens tirèrent parti de ces renseignements.

Cependant, à cause de problèmes inhérents aux opérations combinées de forces navales et aériennes pour lesquelles il n'existait pas d'entraînement conjoint, l'ARC fut incapable de mener à bonne fin une grande partie de ses efforts.

L'effort de la Région aérienne de l'Est ne fut qu'un élément parmi d'autres de la contribution de l'ARC à la Bataille de l'Atlantique. En vertu des accords relatifs au PEACB, cinq escadrons de l'ARC furent formés au sein du *Coastal Command* et envoyèrent par le fond ou aidèrent à détruire dix *U-boats* dans l'Atlantique Est. Un grand nombre de membres d'équipage aérien canadiens servirent aussi dans des escadrons du *Coastal Command* de la RAF et prirent part à nombre de ses victoires; durant les deux dernières années de la guerre, des équipages chevronnés provenant de l'EGADC renforcèrent des unités de l'ARC et de la RAF au sein du *Coastal Command*. Entre temps, le 162e Escadron de la Région aérienne de l'Est opéra à partir de l'Islande sous la direction des Britanniques et, en trois mois, coula cinq *U-boats*, prit part à la destruction d'un sixième et vit le courage de l'un de ses pilotes récompensé par une Croix de Victoria décernée à titre posthume.

12

Les débuts de la guerre anti-sous-marins

Avant l'éclatement des hostilités, ni les Britanniques ni les Canadiens (qui se fiaient aux analyses de la situation faites par les Britanniques) ne prévoyaient la mesure dans laquelle les sous-marins menaceraient la route maritime vitale de l'Atlantique ou le rôle décisif que joueraient les avions dans la lutte contre les *U-boats*. Toutefois, vu les précédents de la Première Guerre mondiale, ces faits n'auraient pas dû être surprenants. En 1917, l'offensive des *U-boats* contre les navires marchands avait presque forcé la Grande-Bretagne à capituler, mais la *Royal Navy* avait surmonté avec succès cette difficulté en organisant les navires marchands en convois, escortés dans les eaux territoriales par des avions basés à terre. Le Canada, lui aussi, avait été directement exposé à cette nouvelle forme de guerre maritime. Quand des *U-boats* étaient entrés dans les eaux nord-américaines en 1918, le gouvernement canadien avait eu recours à des unités de l'Aéronavale des États-Unis, prêtées à l'éphémère SRAC, pour effectuer des patrouilles anti-sous-marines au large de Halifax et de Sydney.[1]

Bien que les bombes anti-sous-marines de la Première Guerre mondiale ne fussent pas très efficaces, même des avions non armés "mettaient les convois presque à l'abri de toute attaque"[2] en restreignant considérablement la mobilité des *U-boats*. Les sous-marins, qui, en plongée, n'étaient capables de maintenir une vitesse que de quelques noeuds seulement, ne pouvaient suivre le convoi le plus lent, encore moins se mettre en position pour l'attaquer, sauf si par mégarde il se dirigeait vers eux; les *U-boats* opéraient donc la plupart du temps à la surface, où leurs moteurs diesels leur permettaient de se déplacer à des vitesses atteignant jusqu'à dix-huit noeuds, pendant que l'on rechargeait les batteries des moteurs électriques qui les propulsaient sous l'eau.[3] Quand apparaissait un avion il fallait plonger immédiatement, car bien que le risque de destruction fût mince, l'équipage de l'avion pouvait appeler des navires anti-sous-marins. En plongeant, le sous-marin perdait une chance d'attaquer les navires qu'il poursuivait; il était également possible qu'il ne soit pas capable d'établir de nouveau le contact avec eux.

Pendant la majeure partie de la Deuxième Guerre mondiale, les *U-boats* furent capables de plonger à des profondeurs bien plus grandes que leurs prédécesseurs, mais n'eurent pas beaucoup plus de vitesse ou d'autonomie sous l'eau. Cependant, les leçons de 1917-1918 avaient été oubliées. La mise au point

d'équipement de détection sous-marine – l'*asdic*, nom donné au début au sonar (*Sound Navigation and Ranging*) dans les marines du Commonwealth – semblait promettre de pouvoir maîtriser la menace des sous-marins sans avoir besoin d'appui aérien. La RAF, pour sa part, était déterminée à préserver son indépendance de l'armée et de la marine en insistant sur les missions de bombardement stratégique. Ce n'est qu'à l'été de 1937 que le gouvernement passa outre aux objections de l'*Air Ministry* pour décider que la tâche principale du *Coastal Command*, qui avait été organisé l'année précédente, devrait être de collaborer avec la *Royal Navy*. Même alors, le rôle premier du *Coastal Command* était d'exécuter pour le compte de la flotte britannique des missions de reconnaissance contre les bâtiments de surface ennemis.[4]

Sur le plan du matériel, le *Coastal Command* était mal préparé en septembre 1939 pour faire la guerre aux sous-marins. Il possédait en tout 298 avions, dont 171 étaient disponibles pour effectuer des opérations; ce rapport était régi par des exigences d'entretien et il allait généralement en être de même pour les forces aériennes maritimes pendant toute la durée de la guerre. Toutefois, la plupart de ces avions, comme les Avro Anson qui équipaient dix des onze escadrons de reconnaissance générale basés à terre et qui possédaient un rayon de patrouille maximal de 320 km, n'avaient pas l'autonomie nécessaire pour couvrir de façon étendue les navires navigant à l'ouest des îles britanniques, où patrouillaient des *U-boats* de croisière. Les Anson, qui ne pouvaient emporter que 90 kg de bombes à la distance limite, ne pouvaient pas non plus transporter l'armement voulu pour couler un sous-marin. Seuls les Lockheed Hudson de fabrication américaine, qui entraient en service dans un seul escadron de reconnaissance générale, et les Short Sunderland de trois de six escadrons d'hydravions à coque avaient un rayon de patrouille (environ 560 et 885 km, respectivement) et une charge de bombes (450 et 900 kg) suffisants. Pendant de nombreux mois, cependant, cette dernière caractéristique ne revêtit dans une large mesure aucun intérêt pratique, car les bombes anti-sous-marines disponibles se révélaient quasi inutiles. Au cours d'attaques livrées en septembre 1939, les bombes rebondirent sur l'eau et explosèrent en l'air, causant des dommages fatals à l'avion qui les avait larguées. De plus, toucher un objectif aussi petit et insaisissable qu'un *U-boat* exigeait de lâcher un chapelet de bombes régulièrement espacées afin de produire une série d'explosions en travers de la coque étroite du sous-marin, qui manoeuvrait rapidement. Lorsque la guerre éclata, seuls les Hudson disposaient de mécanismes de largage d'armes convenables.[5]

Malgré tout, les avions du *Coastal Command* se révélèrent rapidement utiles dans le rôle d'"épouvantail". Les excellents résultats qu'obtenaient les avions pour ce qui était d'apercevoir des *U-boats* dans la Mer du Nord – ce qui retardait l'arrivée de ces derniers dans les zones opérationnelles en les contraignant à naviguer en plongée – amenèrent l'Amirauté à ordonner, le 13 septembre 1939, que le *Coastal Command* accorde maintenant à la guerre anti-sous-marine autant d'importance qu'aux mesures prises contre la flotte de surface ennemie.[6]

L'efficacité des opérations aériennes était en grande partie attribuable à l'excellente organisation qui avait été établie en 1937-1938 pour le commandement et la direction des forces aériennes maritimes et des forces navales. Les

escadrons du *Coastal Command* relevaient de trois (et plus tard de quatre) quartiers généraux de groupe, dont chacun était chargé de surveiller les eaux situées au large d'une section de la côte britannique. L'ordre de bataille était très souple; il était possible de transférer librement des escadrons ou des détachements d'un groupe à un autre suivant les besoins opérationnels. Les limites des zones que couvrait chaque groupe correspondaient étroitement à celles des commandements territoriaux de la *Royal Navy*, mais, fait plus important, les quartiers généraux des groupes étaient situés au même endroit que les quartiers généraux correspondants de la marine pour former trois (plus tard quatre) quartiers généraux combinés de zone, où les états-majors des deux services partageaient une salle des opérations commune. Les commandants de l'aviation et de la marine travaillaient côte à côte en utilisant une masse commune d'informations, de sorte que chaque service était en mesures de répondre rapidement aux demandes de l'autre. A un échelon supérieur, le quartier général du *Coastal Command*, qui se trouvait près de Londres, demeurait en liaison étroite avec l'Amirauté, qui agissait comme quartier général opérationnel chargé de diriger la répartition générale des forces maritimes de la Grande-Bretagne. Des officiers de marine affectés au *Coastal Command* s'assuraient que les opérations et les plans de l'aviation étaient fermement ancrés dans les réalités de la guerre maritime. Lorsqu'en avril 1941 l'Amirauté prit la direction opérationnelle du *Coastal Command*, l'accord ne fit qu'exposer sur papier un système déjà mûri dans la pratique: presque toutes les opérations étaient dirigées par les quartiers généraux combinés de zone, où les commandants de groupe aérien prescrivaient des programmes de vol qui étaient conformes aux exigences étendues que fixaient les commandants en chef correspondants de la marine.[7]

Le rassemblement et la diffusion efficaces de renseignements étaient un des grands avantages de l'association intime du *Coastal Command* avec l'Amirauté. La puissance des forces navales, des sous-marins en particulier, découle en grande partie de leur mobilité, qui leur permet de frapper à l'endroit et au moment où on ne les attend pas. Les renseignements concernant la position de l'ennemi sont une arme vitale, mais uniquement s'ils sont traités et transmis à des navires et à des avions opérationnels avant que le déploiement de la force opposée ne change d'une manière importante. Durant les dernières années de paix, l'Amirauté jeta les fondements d'un service de renseignements efficaces en établissant un Centre de renseignements opérationnels (CRO), comprenant une salle de dépistage de sous-marins, par laquelle étaient canalisées les données provenant de toutes les sources. Le moindre élément d'information était donc placé entre les mains des spécialistes les mieux qualifiés pour l'évaluer. De plus, le Centre était en mesure de communiquer directement avec les commandements opérationnels de la marine, les navires en mer et le *Coastal Command*, fournissant ainsi le plus rapidement possible aux forces maritimes les meilleurs renseignements disponibles.

Au début, en 1939-1940, le CRO ne put fournir que relativement peu d'informations, mais la situation s'améliora à mesure que l'Amirauté étendit son réseau de stations chargées d'intercepter le trafic radio et de déterminer la position des navires ennemis en effectuant des relèvements croisés à partir de

leurs transmissions, une technique connue sous le nom de radiogoniométrie. La Marine royale du Canada apporta son aide en créant un système de stations radiogoniométriques au Canada et à Terre-Neuve, système que dirigeait le quartier général du Service naval à Ottawa. Les méthodes employées et les indicatifs d'appel que l'on put obtenir des messages des Allemands fournirent des renseignements utiles, mais la valeur des messages interceptés s'accrut considérablement en mai et en juin 1941 quand le *Government Code and Cypher School* (École du chiffre), qui se trouvait à Bletchley Park, en Angleterre, perça le code naval ennemi et fournit au CRO la version déchiffrée des messages qu'émettaient les Allemands.[8]

Toutefois, l'excellence de l'organisation ne pouvait compenser la sérieuse faiblesse des forces anti-sous-marines britanniques quand, à l'été et à l'automne de 1940, la campagne des *U-boats* devint d'une efficacité mortelle. Entre les mois de septembre 1939 et de mai 1940, les *U-boats* avaient envoyé par le fond 200 navires marchands, mais 13 de ces derniers seulement faisaient partie de convois, et les Allemands avaient perdu 23 sous-marins, soit plus de la moitié de la force opérationnelle disponible en septembre 1939. La conquête de la France par les Allemands en mai et en juin 1940 détruisit cet équilibre. Aussitôt, les *U-boats* commencèrent à opérer à partir de ports situés dans le Golfe de Gascogne, qui présentait de grands avantages pour ce qui était d'attaquer les routes maritimes de l'Atlantique dont la Grande-Bretagne dépendait maintenant presque entièrement. Les sous-marins n'avaient plus besoin de parcourir les 450 milles qu'ils faisaient auparavant pour contourner le nord de l'Écosse, ralentis par les opérations de balayage que menaient les avions du *Coastal Command*. En conséquence, l'amiral Karl Dönitz, qui commandait la flotte sous-marine (*Befehlshaber der Unterseeboote*, ou BdU) fut de nouveau en mesure d'affecter en permanence quinze sous-marins aux opérations dans l'Atlantique, et ce, en dépit du fait que la construction de guerre ne serait pas en mesure de compenser ses pertes avant 1941.[9]

L'Amirauté dérouta bientôt les navires marchands vers l'Islande, aussi loin que possible des ports du Golfe de Gascogne. Il fallut toutefois du temps avant d'établir des installation permettant à la marine et à l'aviation de couvrir la nouvelle route, tandis que le manque d'avions et d'escorteurs s'aggrava par suite de la nécessité de retirer des forces affectées aux tâches anti-sous-marines dans le but de se protéger contre une invasion des Allemands. Ce n'est qu'en octobre que la *Royal Navy* fut en mesure d'étendre les escortes anti-sous-marines de convois du 17^{e} au 19^{e} degré de longitude ouest, soit de 350 à 425 milles environ au large de la côte de l'Irlande du Nord. A cette époque, la situation des avions du *Coastal Command* ne s'était pas beaucoup améliorée depuis le déclenchement des hostilités. Quatre escadrons et une partie de deux autres utilisaient encore des Avron Anson; tandis que des problèmes de conception et de fabrication, et la priorité que l'on accordait aux avions de chasse pour contrer l'offensive aérienne d'Hitler, retardaient la livraison d'appareils multimoteurs.[10]

Même si les patrouilles aériennes firent échouer les tentatives des Allemands pour s'approcher du nouveau point central du trafic transatlantique au large du Canal du Nord, entre l'Irlande du Nord et l'Écosse, les *U-boats* obtinrent des

succès renversants entre les mois de juin et d'octobre 1940. Durant cette période, ils coulèrent 217 navires, et ne perdirent que six des leurs sous les coups des Britanniques. Le plus inquiétant c'était que 73 des navires avaient été coulés alors qu'ils naviguaient en convois escortés, la majorité d'entre eux entre août et octobre quand Dönitz avait créé les premières attaques groupées. Auparavant, les sous-marins pourchassaient habituellement seuls des navires non escortés et attaquaient de jour. Le quartier général des sous-marins allemands ordonna maintenant que plusieurs sous-marins forment une "ligne de patrouille" en travers de la route probable des convois. Le *U-boat* qui entrait en contact avec les navires (de jour, habituellement) les filait à quelque distance, hors de portée de vue des escorteurs. Avec l'aide du *BdU*, il guidait ensuite le reste de la "meute" vers le convoi. Une fois réunis, les sous-marins attaquaient en même temps de nuit et en surface. Les Britanniques étaient impuissants: les avions du *Coastal Command* étaient aveugles la nuit, l'*asdic* ne pouvait normalement pas détecter les sousmarins en surface qui, grâce à leur silhouette basse, étaient presque invisibles dans le noir, et la vitesse que pouvaient atteindre les sous-marins en surface leur permettait de distancer un grand nombre d'escorteurs.[11] Toutefois, si l'on avait pu assurer de jour une couverture aérienne à grande distance au-dessus du convoi, cela aurait peut-être obligé les *U-boats* à plonger, ce qui les aurait empêché d'entrer en contact avec le convoi ou de se concentrer à temps.

Les catastrophes de l'été et de l'automne 1940 amenèrent le gouvernement britannique à donner la priorité à l'expansion et à l'amélioration des forces anti-sous-marines. Il y eut un point sur lequel l'Amirauté fut intransigeante depuis le déclenchement des hostilités: il était essentiel d'accroître considérablement l'appui aérien à longue distance. En novembre 1940, le *Coastal Command* possédait moins de cinq escadrons d'avions à grand rayon d'action; en juin 1941, malgré le déploiement d'avions maritimes sur d'autres théâtres, les groupes du Royaume-Uni comptaient neuf escadrons d'avions à grand rayon d'action. L'établissement de bases aériennes et navales en Irlande du Nord et en Islande permit de déployer de façon bien plus efficace les forces affermies. En avril 1941, la *Royal Navy* étendit ses escortes anti-sous-marines jusqu'au 35^{e} degré de longitude ouest et, le même mois, le *Coastal Command* commença à utiliser à partir de l'Islande un escadron de Sunderland et un détachement de Hudson.[12]

Des tactiques furent également mises au point pour contrer les meutes de sous-marins allemands. Le grand nombre de convois attaqués de nuit après qu'une couverture aérienne eut été assurée le jour précédent montra que la méthode employée, qui consistait à faire escorter par un seul avion, pendant quelques heures au moins, le plus grand nombre possible de convois, ne parvenait pas à repousser les sous-marins qui filaient ces derniers. Toutefois, si l'on parvenait à se débarrasser de ces sous-marins, on pouvait semer le reste de la meute. Le *Coastal Command* trouva une solution satisfaisante en introduisant des "tactiques offensives" en avril et ne mai 1941. Chaque jour, plusieurs avions survolaient jusqu'à la distance maximale les routes de convoi. Des études sur les opérations antérieures semblèrent indiquer que les avions qui exécutaient de telles missions avaient trois fois plus de chances de repérer des *U-boats* que ceux tournaient en rond autour d'un convoi donné. Il demeurait néanmoins essentiel

d'escorter constamment les convois que des sous-marins filaient, surtout dans les heures qui précédaient le coucher du soleil, quand les sous-marins s'approchaient pour se mettre en position d'attaque. Heureusement, les opérations groupées exigeaient un important trafic radio qui permettait à l'Amirauté de déterminer quels convois étaient en danger. Le *Coastal Command* fut donc en mesure de cesser d'appuyer les convois qui ne couraient pas de risques et d'assurer une meilleure couverture à ceux qui en couraient.[13]

Le renforcement des forces anti-sous-marines britanniques et leurs tactiques aériennes offensives donnèrent des résultats impressionnants quand les Allemands renouvelèrent leurs attaques dans les voies d'accès du nord-ouest de l'Atlantique en 1941. Jusqu'à la fin de 1940, les *U-boats* s'étaient concentrés à l'est du 15e degré de longitude ouest, mais en 1941, ils ne s'aventurèrent pas beaucoup au-delà du 17e degré, soit à environ 560 km des bases aériennes de l'Irlande du Nord, distance jusqu'à laquelle patrouillaient régulièrement les avions du *Coastal Command*. Les escadrons qui commencèrent à opérer à partir de l'Islande, en avril, aidèrent à repousser les sous-marins quelque 560 km plus loin au large, soit au milieu de l'océan; à mesure que les sous-marins étaient repoussés des zones centrales de navigation, près des îles britanniques, cela donnait à l'Amirauté de la place où diriger les convois afin qu'ils évitent les meutes de sous-marins, dont le Service du renseignement pouvait souvent déterminer avec précision les positions. Ce fut l'efficacité croissante des mesures de défense dans le nord-est de l'Atlantique qui amena à deux reprises les *U-boats* à chasser au large de Terre-Neuve en 1941.[14] Les Britanniques réagirent à la première de ces incursions en sollicitant l'appui des Canadiens: la création par la Marine royale du Canada de la Force d'escorte de Terre-Neuve (*Newfoundland Escort Force*) à Saint-Jean, dans le but de fournir des escortes anti-sous-marins dans l'Atlantique Ouest à partir de la fin du mois de mai 1941, et l'expansion des opérations de la Région aérienne de l'Est menées depuis Terre-Neuve.

La Grande-Bretagne et ses alliés tinrent en échec la menace des *U-boats* pendant l'année 1941, détruisant 31 sous-marins contre 18 l'année précédente. Même si le nombre de *U-boats* opérationnels passa de 22 en février à 86 en décembre, les pertes mensuelles les plus lourdes de navires marchands s'approchèrent de celles de la fin de 1940, mais sans jamais les égaler tout à fait. Malgré tout, les submersibles allemands envoyèrent par le fond 427 navires en 1941, soit une douzaine de moins seulement qu'en 1940, et l'avenir était incertain, vu l'expansion de plus en plus rapide de la flotte de *U-boats*. Tout particulièrement, les mesures d'évitement qui avaient permis à tant de convois naviguant dans l'Atlantique Nord de ne pas être détectés ne seraient pas aussi efficaces, étant donnée que de plus en plus de sous-marins étaient déployés sur les routes de navigation, ou si, comme cela allait se produire en 1942, les Allemands avaient le dessus dans la bataille des renseignements navals.[15]

Les faits qui survinrent en 1941 confirmèrent les arguments de l'Amirauté et du *Coastal Command* selon lesquels la puissance aérienne était maintenant un élément vital de la défense du commerce. En juin, par exemple, six seulement des 57 navires coulés par des *U-boats* avaient été attaqués à moins de 560 km des

bases du *Coastal Command*. Le nombre de navires coulés augmentait de façon dramatique à des distances supérieures, où les avions existants n'étaient capables de patrouiller que de temps à autre, et au milieu de l'océan, hors de la portée des avions chargés d'assurer une couverture aérienne. Cependant, même un appui aérien de quelques heures à des distances extrêmes pouvait aider à repousser une meute de sous-marins ou amoindrir la sévérité de son attaque. Ce qu'il fallait, comme en prit conscience le *Coastal Command* au printemps et à l'été de 1941, c'était de stationner des appareils à long rayon d'action en Irlande du Nord, en Islande et à Terre-Neuve, de manière à ce qu'un convoi suivi ou attaqué puisse être aidé pendant toute la durée de la traversée. Le Consolidated B-24 Liberator, un bombardier de fabrication américaine, convenait bien à cette tâche; lorsque l'on retirait de ses réservoirs de carburant le lourd matériau auto-obturant qu'ils contenaient, cet appareil pouvait patrouiller jusqu'à un rayon de 1125 km et plus. Le 120e Escadron de la RAF, équipé de neuf Liberator modifiés, commença à opérer à partir de Nutt's Corner, en Irlande du Nord, en septembre 1941.[16] Presque aussitôt, toutefois, il sembla que l'*Air Ministry* fut disposé à laisser l'escadron s'"éteindre" en affectant les appareils de remplacement à des opérations de transport et de bombardement. Comme nous le verrons, le *Coastal Command* et l'ARC durent mener un long et difficile combat pour obtenir plus de bombardiers Liberator.

Appuyer les convois n'était qu'un moyen de faire échec aux *U-Boats*. Le succès des patrouilles menées dans la Mer du Nord en 1939-1940 pour ce qui était de repérer des sous-marins ennemis en transit inspira une autre méthode. La couverture renouvelée des eaux situées au nord et au nord-est de l'Écosse (la "zone de transit septentrionale", comme on l'appelait maintenant) au cours de 1941 donna de maigres résultats parce que seul un petit nombre de sous-marins nouvellement mis en service empruntaient cette route après avoir terminé leur entraînement dans la Baltique. Plus encourageant était le grand nombre de fois où les patrouilles aériennes menées au-dessus du golfe de Gascogne, qui avait commencé à l'été de 1941, avaient permis d'apercevoir des sous-marins, quand ces derniers s'approchaient de leurs bases opérationnelles le long de la côte française, ou les quittaient.[17] En 1942, pendant que les meutes de *U-boats* de l'Atlantique se formaient hors de portée de tout avion, sauf des appareils basés à terre qui possédaient le plus grand rayon d'action, l'offensive dans le Golfe devint la principale responsabilité du *Coastal Command*, de même qu'un effort considérable dans la zone de transit septentrionale.

Si impressionnant qu'ait été le rôle joué par le *Coastal Command* en ce qui a trait au refoulement des *U-boats* durant les deux premières années de la guerre, les avions avaient eu remarquablement peu de succès pour ce qui était de les détruire. Veiller à "l'arrivée sûre et opportune des navires" était la mission première des forces maritimes de Grande-Bretagne, mais il était également nécessaire de couler des sous-marins pour éviter que, par la simple force du nombre, la flotte grandissante d'*U-boats* finisse par écraser les défenses. Il est certain que l'ambition qui animait chacun des membres du *Coastal Command* était de détruire l'ennemi et non pas seulement de le harceler.

Un fait capital fut la mise au point d'une arme aérienne efficace pour lutter

contre les sous-marins. La première grande percée fut la livraison de grenades anti-sous-marines de 450 libres, appelées Mark VII, aux escadrons opérationnels en juillet et en août 1940. Cependant, à cause du poids et de la forme ce ces armes, seuls les hydravions à coque pouvaient les utiliser. La réponse à ce problème fut la création d'une nouvelle grenade de 250 livres (113 kg), la Mark VIII, que les escadrons reçurent au printemps de 1941. Le *Coastal Command*, toutefois, n'avait pas encore obtenu de succès décisifs: au mois de septembre 1941, en dépit de quelques 245 attaques depuis le début de la guerre, sa marque était de trois sous-marins coulés avec l'aide d'escorteurs de surface, un sous-marin qui avait capitulé et une poignée d'autres endommagés.[18]

Une étude du problème, réalisée à l'été de 1941, révéla que les avions auraient de bonnes chances d'endommager sérieusement les sous-marins s'ils les attaquaient pendant qu'ils étaient encore en surface, ou, au plus tard, dans les quinze secondes suivant leur immersion; après cela, à cause des mouvements imprévisibles des sous-marins, il y avait peu de possibilités que les explosifs aient un effet quelconque. Les réglages de profondeur utilisés à cette époque pour l'explosion des grenades anti-sous-marines larguées d'un avion, soit de 30 à 45 mètres, étaient dépassés. Pour détruire un sous-marin en surface, le réglage idéal était de 8 mètres; cependant, les détonateurs de marine employés à l'époque ne pouvaient être réglés à moins de 15 mètres. Une solution était d'utiliser des explosifs plus puissants. La plupart des grenades anti-sous-marines du *Coastal Command* étaient remplies d'Amatol, un explosif qui comprenait une forte proportion de TNT et avait environ la même puissance. À la fin du mois d'avril 1942, les escadrons commencèrent à recevoir des grenades au Torpex, un explosif qui donnait aux grenades 30 à 50 p.c. plus de puissance que celles remplies d'Amatol. A ce moment, on avait mis au point un détonateur amélioré, le Mark XIII, mais son réglage minimum de 34 pieds (10 mètres) était encore insuffisant pour détruire un sous-marin tout à fait émergé à cause du rayon d'efficacité de la grenade au Torpex, qui était de 19 pieds (6 mètres). Il y avait aussi d'autres améliorations à apporter pour contrebalancer la tendance qu'avait la grenade à ricocher sur l'eau après l'impact et pour empêcher la formation de bulles d'aire qui retardaient l'action de la pression de l'eau sur le percuteur. Au mois de juillet 1942, la grenade Mark VIII avait été de nouveau modifiée par l'addition d'un nouveau percuteur, le Mark XIII Star. On apporta également ces améliorations à une nouvelle grenade anti-sous-marine aérienne, la Mark XI, qui était elle aussi en fabrication en juillet 1942. Les grenades explosaient maintenant entre 4,5 et 7,6 mètres: finalement, le *Coastal Command* avait les outils qu'il fallait pour couler des sous-marins.[19]

Pour obtenir des résultats efficaces, il importait que les attaques faites avec des grenades anti-sous-marines réglées pour exploser à faible profondeur soient rapides, précises et massives car un sous-marin pouvait plonger en moins de 25 secondes. À cette fin, le *Coastal Command* promulgua en juillet 1941 les premières instructions uniformes relatives aux attaques anti-sous-marines. Ces instructions furent révisées à la suite de l'introduction, un an plus tard, des grandes Mark VIII et Mark XI entièrement modifiées. Les avions devaient maintenant patrouiller à plus haute altitude, soit à 5000 pieds (1500 mètres)

lorsque le ciel était dégagé, et, autrement, près de la couche de nuages. En volant ainsi à haute altitude les avions avaient plus de chance d'apercevoir de loin un sous-marin et de le prendre par surprise; en effet, la vigie qui était installée dans le kiosque du sous-marin pouvait scruter l'horizon sans difficulté, mais devait s'étirer le cou pour voir si aucun avion n'apparaissait à haute altitude. Il n'y avait aucun avantage à voler à plus de 1500 mètres, car les appareils anti-sous-marins, qui étaient peu maniables, ne pouvaient alors descendre au niveau d'attaque de 15 mètres avec assez de rapidité pour éviter que l'ennemi les repère et dispose du temps voulu pour plonger. Lorsqu'ils apercevaient un objectif, les avions devaient descendre en piqué aussi rapidement que possible et larguer toutes leurs grenades (à l'exception des plus gros appareils, comme le Liberator, qui pouvait transporter de très lourdes charges de bombes) à intervalles de 10 mètres (cette distance fut plus tard portée à 30 mètres lorsqu'il devint évident que les équipages ne pouvaient lâcher avec assez de précision un chapelet serré de bombes).[20]

La prise de conscience que la surprise était un facteur essentiel fit apparaître le besoin d'utiliser un camouflage efficace. Le dessous d'un grand nombre d'avions du *Coastal Command* avait été noir mat jusqu'à ce que des essais réalisés au cours de l'été 1941 démontrent qu'il y avait de fortes chances que les vigies des sous-marins ne repèrent des avions peints en blanc qu'à 20 p.c. moins de distance que des avions peints en noir.[21] quand à la fin de 1941 et au début de 1942 on peignit en blanc les avions anti-sous-marins du *Coastal Command*, ce fut, selon les mots d'un acteur, "une reconnaissance tacite des avantages d'une combinaison de couleurs que les mouettes et autres oiseaux de mer avaient adoptée quelques millions d'années plus tôt".[22]

Le camouflage était une technique ancienne, mais l'idée de repérer les sous-marins en surface à l'aide de moyens électroniques était tout à fait moderne. Peu de temps avant la guerre, les recherches menées par les Britanniques dans le domaine de la radiogoniométrie, ou "radar" pour employer le nom donné plus tard à cette technique, avaient permis de créer de l'équipement de bord pouvant détecter des navires. Des appareils ASV furent installés pour la première fois dans des avions du *Coastal Command* au début de l'année 1940, mais leur efficacité était si limitée qu'ils n'étaient d'aucune utilité contre les objectifs de petite taille que constituaient les sous-marins. Les attaques de nuit qu'effectuèrent des *U-boats* en surface au cours de l'été et de l'automne 1940 firent accélérer les travaux relatifs à l'ASV Mark II qui, à l'instar du modèle initial, fonctionnait sur une longueur d'onde de 1,5 mètres; à la fin de juin 1941, la moitié environ des 272 principaux avions anti-sous-marins du *Coastal Command* étaient munis de l'équipement perfectionné. Les Hudson n'étaient équipés que de dispositifs d'antenne frontaux; les appareils de plus grande taille étaient également munis de dispositifs d'antenne le long du fuselage, lesquels couvraient les secteurs situés des deux côtés de l'avion. On fondait de grands espoirs dans cet équipement, à la fois pour effectuer des patrouilles de nuit et pour surprendre les *U-boats* de jour quand la visibilité était réduite. Même si l'expérience démontrait que l'ASV était régulièrement capable de repérer des sous-marins à six milles de distance et plus, les résultats furent décevants; seul

un nombre insignifiant de contacts fut fait grâce à l'ASV, et l'oeil humain continua d'être le principal instrument de recherche du *Coastal Command*. Le plus souvent, l'ASV enregistrait de faux contacts: débris flottants, baleines et icebergs; de plus, l'équipement était difficile à utiliser et enclin à tomber en panne s'il n'était pas entretenu soigneusement. La nuit, il était impossible de se diriger sur un contact, parce qu'à 1,5 km de distance ou moins, les vagues de la mer produisaient de forts échos qui masquaient l'objectif.[23]

La solution aux problèmes des attaques de nuit fut le "Leigh Light", un projecteur aérien de 24 pouces (60 cm) nommé d'après son inventeur, le commandant d'aviation H. de V. Leigh, un officier d'état-major du Quartier général du *Coastal Command*. Ce dispositif léger pouvait produire un puissant faisceau lumineux pendant trente secondes, ce qui suffisait pour éclairer une cible durant le dernier mille d'approche. Quoique Leigh eût créé la première version de son dispositif à la fin de 1940, l'inertie des bureaucrates, de même que des propositions concurrentes, en retardèrent l'installation (au début dans des Vickers Wellington pour servir dans le golfe de Gascogne) jusqu'au printemps de 1942. Lorsque les Wellington commencèrent à exécuter des patrouilles de nuit au début du mois de juin, les résultats qu'ils obtinrent montrèrent rapidement que l'utilisation combinée de l'ASV et du Projecteur Leigh était des plus efficaces: deux sous-marins furent ainsi détruits et un autre endommagé.[24]

Même s'il allait falloir attendre sept autres mois avant que le Projecteur Leigh ne permette de remporter une deuxième victoire, cette réalisation marque le début d'une période où l'entraînement, les tactiques et l'équipement améliorés du *Coastal Command* se conjuguèrent pour faire des avions basés à terre l'instrument le plus efficace qui existait pour détruire les *U-boats*. Pendant le premier semestre de 1942, les avions du *Coastal Command* firent 82 attaques mais ne coulèrent que deux sous-marins et partagèrent une troisième victoire avec la *Royal Navy*. Entre les mois de juillet et de décembre 1942, 299 attaques se soldèrent par 24 victoires (cinq en Méditerranée, cinq dans le golfe de Gascogne, deux dans la zone de transit septentrionale et douze en escortant des convois dans l'Atlantique). Si l'on compte les victoires remportées par des avions américains et par la Région aérienne de l'Est de l'ARC, des avions basés à terre coulèrent 34 sous-marins allemands et italiens pendant la seconde moitié de 1942, contre 31 pour les navires.[25]

Le *Coastal Command* avait révolutionné la guerre anti-sous-marine entre le printemps 1941 et l'été 1942. C'est durant cette période, et dans une grande mesure pour cette raison, que les *U-boats* apparurent dans les eaux canadiennes. La Région aérienne de l'Est, qui s'occupait d'escorter de près des convois et d'effectuer des patrouilles après que l'on eut signalé, presque toujours à tort, une activité ennemie, dut soudainement sortir de son train-train et s'adapter à une nouvelle forme de guerre dont les armes et les tactiques changeaient rapidement, toujours dans le sens de techniques plus complexes et d'exigences plus sévères tant pour le personnel navigant que pour le personnel au sol. En même temps, la Région éprouva de graves difficultés de croissance, se débattant avec des problèmes fondamentaux d'organisation, de matériel et de personnel (y compris les questions complexes de coordination suscitées par la présence de forces

aériennes américaines à Terre-Neuve). Le lecteur se souviendra avoir lu au chapitre 10 que l'aviation avait de graves problèmes avec le terrain accidenté et les conditions atmosphériques inclémentes; la Région aérienne de l'Est avait dû se bâtir à partir de presque rien et avec de maigres ressources dans l'ombre de l'effort de guerre outre-mer du Canada.

La Région aérienne de l'Est avait reçu le 20 mai 1941 le premier renseignement sûr concernant la présence d'un *U-boat* à l'extrême portée des avions basés à Terre-Neuve. Le besoin d'affermir les opérations aériennes menées à partir de l'île était évident, mais les difficultés l'étaient tout autant. Les quinze Douglas Digby du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance stationné à Gander étaient les seuls avions de patrouille opérationnels se trouvant à Terre-Neuve; le rayon d'action maximal de ces appareils était d'environ 560 km. Lorsque le temps était mauvais – ce qui était impossible à prévoir avec précision plus de douze heures à l'avance – il n'y avait pas d'aérodrome de dégagement. Les efforts qu'avaient déployés les Canadiens pour obtenir un avion plus convenable – l'hydravion à coque Consolidated PBY/Catalina, qui avait un rayon d'action d'environ 965 km et n'avait pas besoin d'aérodrome – avaient échoué parce qu'à l'époque tout laissait à penser que les *U-boats* continueraient de se concentrer dans l'est de l'Atlantique. Ainsi que nous l'avons vu au chapitre 10, la poussée des Allemands vers Terre-Neuve persuada les Britanniques de détourner neuf Catalina vers la Région aérienne de l'Est à la fin du mois de mai. Au début de juillet, on avait transféré du personnel du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance pour faire voler les nouveaux avions, et le premier escadron d'avions à long rayon d'action de l'ARC – le 116e de bombardement et de reconnaissance – avait vu le jour à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.[26]

Le 7 juillet, le commandant d'aviation F.S. Carpenter se posa avec le premier Catalina à Botwood, près de Gander, et trois autres se joignirent bientôt à lui. Ce détachement de quatre hydravions du 116e Escadron constitua la seule unité pouvant parcourir de longues distances au-dessus du nord-ouest de l'Atlantique et même celle-ci allait devoir être retirée à l'arrivée de l'hiver lorsque les glaces de Botwood ne permettraient plus d'utiliser les hydravions. Dix-huit PBY (Catalina) de la marine des États-Unis, basés à Argentia, et les six Digby du 21e Escadron des USAAF basé à Gander continuèrent de patrouiller au-dessus de l'Atlantique, mais on ne pouvait pas compter sur eux pour défendre le commerce ou attaquer les forces allemandes. Les Américains, après tout, n'étaient pas en guerre. Leurs opérations n'étaient pas coordonnées avec celles de l'ARC et, sans fréquences radio et codes communs, les Américains et les Canadiens ne pouvaient même pas parler entre eux.[27]

Les escadrons plus nombreux de l'ARC qui se trouvaient sur le continent étaient, évidemment, bien trop loin des secteurs où opéraient les *U-boats* en 1941, et à l'époque où les premiers Catalina arrivèrent à Botwood, cela était également vrai pour les escadrons basés à Terre-Neuve. L'incursion des *U-boats* dans le nord-ouest de l'Atlantique avait eu pour but de trouver des points faibles dans les mesures de défense de la navigation commerciale; c'est toutefois en même temps que le Service britannique du renseignement avait percé le code

naval allemand (Code Enigme). Ce fait permit d'avertir le 20 mai que des *U-boats* se trouvaient à portée des avions basés à Terre-Neuve et de fournir des renseignements assez précis pour faire passer tous les convois loin du danger. Voyant ses projets anéantis, Dönitz avait retiré tous ses sous-marins à la fin de juin. Mais la percée du code allemand avait à ce moment mis en branle une série d'événements qui conférèrent au Canada des responsabilités d'une envergure inattendue.[28]

L'affectation de forces aériennes et navales canadiennes au convoiement de navires traversant l'océan et à des patrouilles de longue distance n'entrait pas dans le cadre du Plan ABC-1 (l'aboutissement des discussions tenues par les états-majors britannique et américain entre les mois de janvier et de mars 1941) ou du plan ABC-22, le plan canado-américain relatif à la défense de l'hémisphère. Dans les deux cas, les responsabilités du Canada avaient trait à la défense locale du territoire et des eaux territoriales du Canada. La création de la force d'escorte de Terre-Neuve de la MRC fut une mesure provisoire ayant pour but d'escorter des convois dans l'Atlantique Ouest jusqu'à ce que la marine des États-Unis puisse exercer sa force considérable sur la région. De même, on se demande si la RAF aurait cédé neuf hydravions à coque sans avoir de preuve de la présence de *U-boat*s dans l'Atlantique Ouest, et il est certain qu'une fois que s'installèrent à Terre-neuve des avions à grand rayon d'action et des escorteurs des États-Unis, les gouvernements tant britannique qu'américain s'attendirent à ce que le Canada confie aux forces américaines la responsabilité de la protection du commerce pour reprendre ensuite ses fonction limitées de défense locale. Ce n'était pas tout à fait ce que les Canadiens avaient en tête.[29]

L'ARC et la MRC cherchaient déjà à créer un système de défense du commerce qui suivait le même plan que celui du *Coastal Command* et de la *Royal Navy*. L'ARC envoya des observateurs au *Coastal Command*; parmi les premiers d'entre eux se trouvait le commodore de l'Air N.R. Anderson, le commandant de la Région aérienne de l'Est, qui allait devenir plus tard représentant et chef adjoint de l'état-major de l'Air. Le 5 juin, il envoya le message suivant au Canada:

Ai compris que le Sous-commandement naval sera établi Saint-Jean, Terre-Neuve, pour contrôler navires d'escorte maritime basés au même endroit. Comme avions de la RAE basés à Terre-Neuve collaboreront, recommande que QG du Groupe soit établi immédiatement à Saint-Jean, formant QG combiné avec Marine... Essentiel que QG du Groupe à Saint-Jean et bases opérationnelles de Terre-Neuve soient reliés par télescripteur à QG RAE, HALIFAX. Les comptes rendus opérationnels et de renseignement doivent être transmis rapidement entre *Coastal Command* RAF et RAE; système Birdlip du ministère de l'Air de Terre-Neuve disponible à cette fin. Également essentiel d'uniformiser maintenant les fréquences opérationnelles utilisées par les deux Régions aériennes responsables opérations Atlantique pour faciliter collaboration et garantir que navires d'escorte, forces navales et bases côtières reçoivent sur-le-champ rapports sur sous-marins aperçus émanant de l'une ou l'autre Région. Recommande que la RAE adopte immédiatement, si équipement le permet, les fréquences utilisées par *Coastal Command*. *Coastal Command* et Amirauté d'accord avec recommandations relatives à

communications. Indiquez si d'accord avec propositions et renforcez stations sol-air RAE.[30]

Malheureusement, avec l'équipement disponible, il n'y avait pas moyen d'établir de liaisons radio directes avec le *Coastal Command* et des communications sol-air de longue distance efficaces. Et la proposition que fit plus tard Anderson d'affecter quatre escadrons de Catalina à Terre-Neuve durant l'été et un escadron de Liberator à longueur d'année était également impossible à appliquer. La RAF s'efforçait de mettre la main sur tous les avions à grand rayon d'action qui pouvaient être fabriqués. En outre, l'ARC n'aurait pu trouver le personnel navigant et le personnel au sol nécessaires qu'en en privant le PEACB; aux termes de l'article 14 de l'Accord, chaque année tous les effectifs étaient versés dans les escadrons outre-mer de la RAF et de l'ARC, sauf 136 pilotes, 34 observateurs aériens et 58 opérateurs radio (mitrailleurs aériens). Anderson aurait bien aimé que l'on change cette exigence afin de pouvoir s'attacher à gagner la bataille contre les *U-boats* dans l'Atlantique Nord. "Il est plus important maintenant, écrivit-il, d'affecter du personnel aux escadrons de reconnaissance générale de la Région aérienne de l'Est que de les verser dans les escadrons de bombardement et de chasse de la RAF."[31]

Le 9 juillet, une délégation de l'ARC rencontra le nouveau commandant en chef du *Coastal Command*, le maréchal en chef de l'Air Sir Philip Joubert de la Ferté, et quelques membres de son état-major à Londres pour discuter de collaboration entre les deux commandements. Tous étaient également conscients de la nécessité de baser un escadron de Liberator à Terre-Neuve pour assurer constamment une couverture à grande distance. Le Liberator à grand rayon d'action de l'époque avait à peu près le même rayon d'action que le Catalina, mais sa vitesse de croisière de 200 noeuds était deux fois supérieure à celle de ce dernier et il pouvait emporter huit grenades anti-sous-marines jusqu'à la distance limite, au lieu des deux transportées par le Catalina. On préférait donc de beaucoup les Liberator plus rapides et plus fortement armés, qui avaient une autonomie de seize heures et demie, aux lourds Catalina qui, à l'occasion, pouvaient rester en l'air jusqu'à vingt-huit heures d'affilée. Joubert offrit en fait de transférer à Terre-Neuve son unique escadron de Liberator après que les opérations en Islande arrêtèrent pour l'hiver, mais les Canadiens durent décliner cette offre. En effet, il n'y avait pas à Gander de hangars capables d'accueillir ces gros avions et comme passaient en priorité des travaux relatifs à d'autres engagements, tels les livraisons d'avions outre-Atlantique, on ne pouvait en construire aucun en 1941.[32]

A la réunion du 9 juillet participèrent aussi le ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, et les commodores de l'Air Anderson, G.O. Johnson (chef adjoint de l'état-major de l'Air, affecté provisoirement à l'*Air Ministry*) et L.F. Stevenson (commandant des forces outre-mer de l'ARC). Anderson et Johnson étaient les commandants présent et futur de la Région aérienne de l'Est; Stevenson était sur le point d'accéder au poste de commandant de la Région aérienne de l'Ouest. Toutes les instances les plus directement concernées étaient

donc conscientes dès le départ du conflit de priorités avec lequel allaient être aux prises les Régions aériennes de l'Est et de l'Ouest durant les deux années à venir. Dans tous les domaines essentiels, soit ceux du personnel, de l'équipement, des installations et même de la main-d'oeuvre, l'affectation d'escadrons opérationnels à la défense du Canada venait loin sur la liste des priorités. Anderson, peut-être comme solution de rechange à l'installation d'un escadron du *Coastal Command* à Terre-Neuve, tenta d'établir un échange de personnel navigant qui aurait au moins permis à l'ARC de tirer parti de l'expérience de la RAF. A cause de la pénurie de membres d'équipage canadiens qualifiés, l'idée fut très vite abandonnée, et la proposition d'Anderson, qui aurait aimé que cinq escadrons s'échangent des membres d'équipage pendant un an fit place à celle de Power, qui suggéra d'échanger un équipage de Catalina pendant une période beaucoup plus courte. Cette suggestion tomba elle aussi à l'eau. En novembre, il fut question d'obtenir des équipages de la RAF qui étaient "fatigués de la guerre", mais on ne donna jamais sérieusement suite à cette proposition. Le nord-ouest de l'Atlantique n'était pas un endroit où l'on pouvait prendre du repos.[33]

On commença toutefois à mettre sur pied un service de renseignements semblable à celui qui existait au Royaume-Uni. Le service "Y" de l'Amirauté – renseignements radio – fournissait des rapports précis et opportuns sur l'emplacement de *U-boats*; ces rapports permettaient à la RAF d'organiser des recherches aériennes autour des positions connues de sous-marins ennemis. C'était exactement ce dont avait besoin une force disposant de fort peu d'avions et, en juin, après avoir visité le *Coastal Command*, le colonel d'aviation F.V. Heakes se rendit au quartier général du Service naval pour voir ce que le Centre de renseignements opérationnels de la MRC, qui avait été formé récemment, pouvait faire pour la Région aérienne de l'Est. Après plusieurs réunions entre des officiers de la marine et de l'aviation à Ottawa, la marine convint de transmettre aux quartiers généraux opérationnels de la côte est les résultats des analyses de tous les relèvements radiogoniométriques obtenus à Ottawa. "Ces analyses", peut-on lire dans la note de service de la marine, "reposent sur des informations quelque peu moins complètes que celles dont dispose l'Amirauté; il est donc possible que cette dernière corrige les résultats obtenus par Ottawa".[34]

En l'absence de direction unique, le système de communication entre les forces aériennes et navales engagées dans la même bataille maritime était incommode. Heureusement, des aviateurs et des officiers de marine de niveau subalterne purent discuter de certains de leurs problèmes réciproques; en conséquence, Heakes persuada le commandant J.M. de Marbois, qui était à la tête du Centre de renseignements opérationnels, d'installer une ligne téléphonique directe entre le Centre et la base aérienne de Dartmouth afin de transmettre les renseignements radiogoniométriques aussitôt qu'on les recevait. Cette solution porta certainement fruit l'année suivante, quand des *U-boats* commencèrent à pénétrer dans les eaux territoriales du Canada, et il est possible que ce soit par cette voie que le 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance apprit à la mi-juin qu'un *U-boat* se trouvait au large de la côte de Terre-Neuve. Cette alerte survint juste au moment où l'U-111 effectuait une reconnaissance du détroit de Belle-Isle et se dirigeait vers le sud pour rejoindre la patrouille

occidentale de Dönitz quelques jours avant que celle-ci ne se disperse. Dans le mois qui suivit, toutefois, les renseignements qu'émit le quartier général du Service naval se révélèrent inutiles. Les délais furent interminables jusqu'à ce que, à la fin du mois d'août, la liste que diffusait quotidiennement l'Amirauté sur les positions des sous-marins commença à arriver régulièrement en temps opportun.[35]

Le fait que la marine des États-Unis supposât qu'elle exercerait un contrôle stratégique sur les forces opérant dans la moitié ouest de l'Atlantique Nord en septembre 1941 souleva des questions fondamentales supplémentaires au sujet de la nature de l'effort du Canada dans le domaine de la défense du commerce. Même si les escortes de la MRC étaient maintenant placées sous la direction générale du contre-amiral A. LeRoy Bristol, de la marine des États-Unis, à Argentia (Terre-Neuve), l'ARC ne voulait céder ni son indépendance ni l'engagement qu'elle avait pris vis-à-vis de la reconnaissance maritime à longue distance. Ainsi que nous l'avons vu au chapitre 10, des représentants de l'ARC s'entendirent avec l'amiral Bristol en octobre pour que des appareils de la marine des États-Unis opérant à partir de Terre-neuve escortent les convois au sud et à l'est du Cap Race, tandis que le 1er Groupe en ferait de même au nord de ce secteur. Fait important, des représentants des forces aériennes américaines à Terre-Neuve ne participèrent pas à ces discussions.[36]

L'apparition peu fréquente de sous-marins à portée des avions basés sur la côte est jusqu'à la fin de 1941 fut à la fois un bien et un mal. Sans preuve indéniable de la présence de l'ennemi, il était difficile de motiver les équipages. Le nombre accru de convois à la fin de 1941 eut peu d'effet sur la routine des aviateurs. Les équipages aériens s'exposaient jour après jour à toutes sortes de difficultés et de dangers, et ce, sans obtenir de résultats tangibles. Rentrer simplement sans encombre à la base était déjà un exploit. Et, comme si les conditions naturelles ne suffisaient pas, ils travaillaient côte à côte avec un service qui n'entendait pas grand-chose aux opérations aériennes. Après la première opération de la Force d'escorte de Terre-Neuve en juin 1941, la MRC se plaignit qu'en raison du fait qu'une escorte aérienne n'avait pas été fournie, il avait fallu plus de vingt-quatre heures aux convois HX 32 et SC 34 pour se rejoindre. Il était vrai que, comme le ciel était dégagé, un avion aurait été utile aux commodores des convois et à leurs escorteurs, mais les Digby disponibles étaient occupés à chercher l'U-111, le seul sous-marin dans les parages. Bien que l'ARC affectât bientôt un officier de liaison à l'état-major du commodore L.W. Murray, qui commandait la Force d'escorte de Terre-Neuve, il serait impossible de collaborer efficacement avant que les plans relatifs à l'amélioration des communications entre Saint-Jean et Gander et à l'établissement d'un quartier général combiné pour la marine et l'aviation puissent être mis à exécution.[37] Et même alors on entendrait à maintes reprises des marins se plaindre qu'ils ne pouvaient voir aucun avion escorteur.

A cause du petit nombre seulement d'avions disponibles et des grandes distances à couvrir, il y eut fort peu d'opérations aériennes à grande portée effectuées à partir de Terre-Neuve en 1941. Même si les Catalina qui se trouvaient maintenant à Botwood avaient une autonomie de vingt-quatre heures à

95 noeuds, ce qui faisait une distance totale de 3860 km et un rayon de patrouille de 1290 km, les conditions opérationnelles réduisaient considérablement ces chiffres. En théorie, il fallait huit heures et demie pour qu'un Catalina atteigne un convoi se trouvant à 1290 km au large et une fois rendu, il ne pouvait patrouiller que pendant quatre heures. Les onze heures et demie qui restaient étaient nécessaires pour lutter au retour contre des vents de l'ouest d'une vélocité moyenne de 22 noeuds et pendant cette étape la vitesse de l'appareil par rapport au sol tombait à 70 noeuds. On estimait qu'un avion qui affrontait des vents debout de plus de 22 noeuds après avoir patrouillé pendant quatre heures à 1290 km des côtes ne rentrerait pas à la base. De toute façon, quatre heures de patrouille sur vingt-quatre heures de vol c'était considéré comme un gaspillage d'efforts. En pratique, huit heures de vol autour d'un convoi constituaient le point-seuil pour une journée complète de vol, et cette période limitait les rayons d'action à 765 km. Il était cependant nécessaire de garder au moins 20 p.c. de l'autonomie d'un appareil au cas où il faille atterrir à une base de dégagement, et la plus rapprochée était souvent North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Cette exigence réduisait à son tour les rayons d'action efficaces à une distance de 725 à 800 km dans le meilleur des cas. Le 1er Groupe était capable de temps à autre de monter des opérations jusqu'à la distance limite, mais seuls de gros quadrimoteurs spécialement modifiés, comme les versions ultérieures du Liberator, pouvaient patrouiller efficacement à des distances de 1125 à 1450 km et combler ainsi le "trou" qu'il y avait au milieu de l'océan dans la couverture aérienne qu'assuraient les avions de Terre-Neuve et de la base du *Coastal Command* en Islande.[38]

Les limites des avions opérant des deux côtés de l'Atlantique furent mises en lumière de manière précise au début du mois de septembre 1941, quand Dönitz poussa ses meutes de *U-boats* jusqu'au sud du Groënland dans l'espoir de trouver plus de "gibier". Entre le 9 et le 13 septembre, le groupe *Markgraf* entra finalement en contact avec le convoi SC 42. C'était le seul convoi que l'Amirauté n'avait pu dérouter avec succès pour éviter les zones dangereuses, et à cause de plusieurs jours de vents extrêmement violents et de mauvaise visibilité, il avait été privé de la protection des avions de Terre-Neuve. Le convoi, qu'escortait un groupe de la MRC faisant partie de la Force d'escorte de Terre-Neuve, perdit quinze navires avant que des renforts aériens et navals n'arrivent d'Islande pour mettre fin au combat.[39]

La bataille dont le convoi SC 42 était l'enjeu se déroula bien au-delà de la portée maximale des Catalina basés à Botwood, et l'on cherchera en vain dans les archives de l'escadron une mention quelconque de la lutte désespérée qui se livra au large du Groënland. Les Catalina n'étaient simplement pas en mesure d'agir lorsque les opérations étaient aussi éloignées. Le 116e Escadron n'était pas non plus à la hauteur à d'autres égards. À la fin du mois d'août, l'incapacité de constituer des équipages aériens complets sur une base permanente, de même que l'absence d'officiers spécialistes, persuadèrent le commandant de mettre de côté toute idée d'entraînement, ce qui porta atteinte au moral et à l'efficacité du personnel. Rétrospectivement, et en voyant les choses avec les yeux d'un historien, on peut se demander s'il n'y avait pas quelque chose qu'un

commandant énergique aurait pu faire pour rendre son escadron ou sa formation plus efficace. Cependant, en septembre, l'événement le plus remarquable fut la visite du Duc de Kent à Terre-Neuve. Et même deux mois plus tard, quand un grand nombre de *U-boats* se trouvèrent à portée des avions de Botwood et de Gander, on ne consigna dans le journal des opérations du 116e Escadron de bombardement et de reconnaissance que des observations laconiques sur les opérations, alors que l'on peut y lire la description détaillée du mariage de l'un des membres d'équipage de l'escadron avec une infirmière. Les archives de l'autre escadron de bombardement et de reconnaissance qui se trouvait à Terre-Neuve n'étaient guère mieux tenues. Il semble que les commandants se soient contentés à ce moment d'avoir simplement établi des bases aériennes dans le milieu naturel inhospitalier qui les entourait. Il fallait bien plus que cela pour que les opérations soient efficaces.[40]

Entre temps, ayant appris du U-111 que des convois passaient par le détroit de Belle-Isle, Dönitz lança une opération dans ce secteur. À la fin d'octobre, le CRO d'Ottawa commença à recevoir des informations de l'Amirauté sur le déplacement vers l'ouest de plusieurs *U-boats* , et il fut confirmé le 24 du mois que quatre sous-marins se trouvaient juste à l'est du Détroit. Les Digby du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance furent mis en état d'alerte; le lendemain, tous les avions disponibles prirent l'air, deux pour escorter un convoi naviguant en direction de l'ouest, l'ON 26, qui entrait dans la zone dangereuse, et les autres pour entreprendre des patrouilles de recherche. Sept des avions du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance et les deux seuls Catalina disponibles du détachement de quatre avions du 116e Escadron de bombardement et de reconnaissance qui était stationné à Botwood volèrent pendant plus de huit heures ce jour-là; c'est à cette occasion qu'un avion de la Région aérienne de l'Est aperçut et attaqua un sous-marin ennemi. L'épisode qui s'ensuivit met en lumière d'une manière des plus précises les handicaps qui affligeaient à l'époque les escadrons anti-sous-marins.[41]

Le commandant d'aviation C.L. Annis, l'officier d'armement de la Région, était en visite à Gander lorsque l'alerte fut donnée; comme le 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait plus d'avions utilisables que de pilotes qualifiés, il s'installa lui-même aux commandes d'un Digby pour participer aux patrouilles. Annis connaissait bien ce type d'appareil et avait à son actif environ 300 heures de vol au-dessus de l'océan, mais il n'eut que très peu de temps pour établir des rapports avec l'équipage. Son co-pilote agissait aussi comme navigateur, et trois opérateur radio (mitrailleurs aériens) occupaient les tourelles de nez et de queue ainsi que le siège de l'opérateur radio. Le compte rendu que fit Annis décrit de façon détaillée comment le vol se déroula:

Je décollai . . . à environ 7 h 50 . . . Lorsque nous franchîmes la côte, les mitrailleurs s'installèrent à leur poste d'observation dans les tourelles de nez et de queue . . . je commandai (au mitrailleur avant) d'armer les bombes – ce qui ne peut être fait qu'au moyen des commandes du viseur de bombes, qui se trouvent dans ce compartiment. Quelques instants plus tard, il revint à sa place et déclara que les bombes étaient armées. La patrouille que nous devions exécuter était un ratissage par passes parallèles qui

comprenait une étape d'une quarantaine de milles en direction nord-est à partir de la côte de Terre-Neuve, suivie d'environ 270 milles presque plein nord, une étape de 18 milles vers l'ouest et ensuite presque droit vers le sud jusqu'à la base. À l'altitude de patrouille, qui fut maintenue entre 900 et 1000 pieds, le vent était d'environ 45 noeuds, légèrement à l'ouest du sud. Jamais je n'avais vu la mer si démontée . . . Je fus en fait très étonné de découvrir qu'un sous-marin pouvait faire surface dans de telles conditions. . .

À 14 h 50 environ . . . j'aperçus un sous-marin. Jusqu'à ce moment, toutes nos recherches pour repérer un bâtiment quelconque avaient été vaines. J'avais remarqué que les mitrailleurs changeaient de poste d'observation toutes les deux heures environ, mais à part vérifier s'ils étaient à leur poste et accomplissaient leurs tâches de recherche, je ne leur portais par particulièrement attention. Le parcours était exceptionnellement cahoteux, et j'avais fort à faire pour maintenir le cap avec le compas qui oscillait, surveiller les moteurs et scruter la mer. Pour rendre les choses plus difficiles, des embruns s'étaient déposés de temps à autre sur le pare-brise depuis le début du vol et empêchaient maintenant de bien voir.

Sous mes yeux, une vague se dirigeant dans notre direction découvrit complètement le kiosque et la partie supérieure de la coque du sous-marin et dissipa tout doute quant à la nature de ce dernier . . .

Je débranchai aussitôt le pilote automatique et amorçai un léger virage vers la droite pour ne pas perdre de vue le sous-marin. Je me tournai vers Redman, qui se trouvait derrière moi sur le siège du navigateur, pointai du doigt vers l'extérieur et dis: "C'est un sousmarin". Il se leva d'un bond, regarda par-dessus mon épaule et dit: "pas d'erreur, c'en est un". Il se jeta sur le siège du copilote pendant que je lui demandais de mettre les moteurs sur "mélange riche manuel". En même temps, je me penchai et ouvris d'un coup sec les portes de la soute à bombes en actionnant la poignée d'ouverture d'urgence. Pendant que Redman ajustait le mélange, je mis les gaz. Les moteurs toussèrent légèrement et je jetai un coup d'oeil pour voir si Redman, dans son excitation, n'avait pas fermé l'admission. Lorsque je relevai les yeux, je ne vis plus le sous-marin. "Où est-il?" hurlai-je; Redman pointa du doigt . . . Seul le kiosque était visible et il disparut dans une vague pendant que je regardais. Le tourbillon qu'il créait en plongeant était clairement visible et la teinte sombre indistincte de sa coque apparut pendant quelques secondes. Comme le tourbillon et les bulles s'accumulaient vers l'est, je pus déterminer ce qui me tracassait depuis le début: la direction dans laquelle se déplaçait le sous-marin et donc où viser pendant l'attaque.

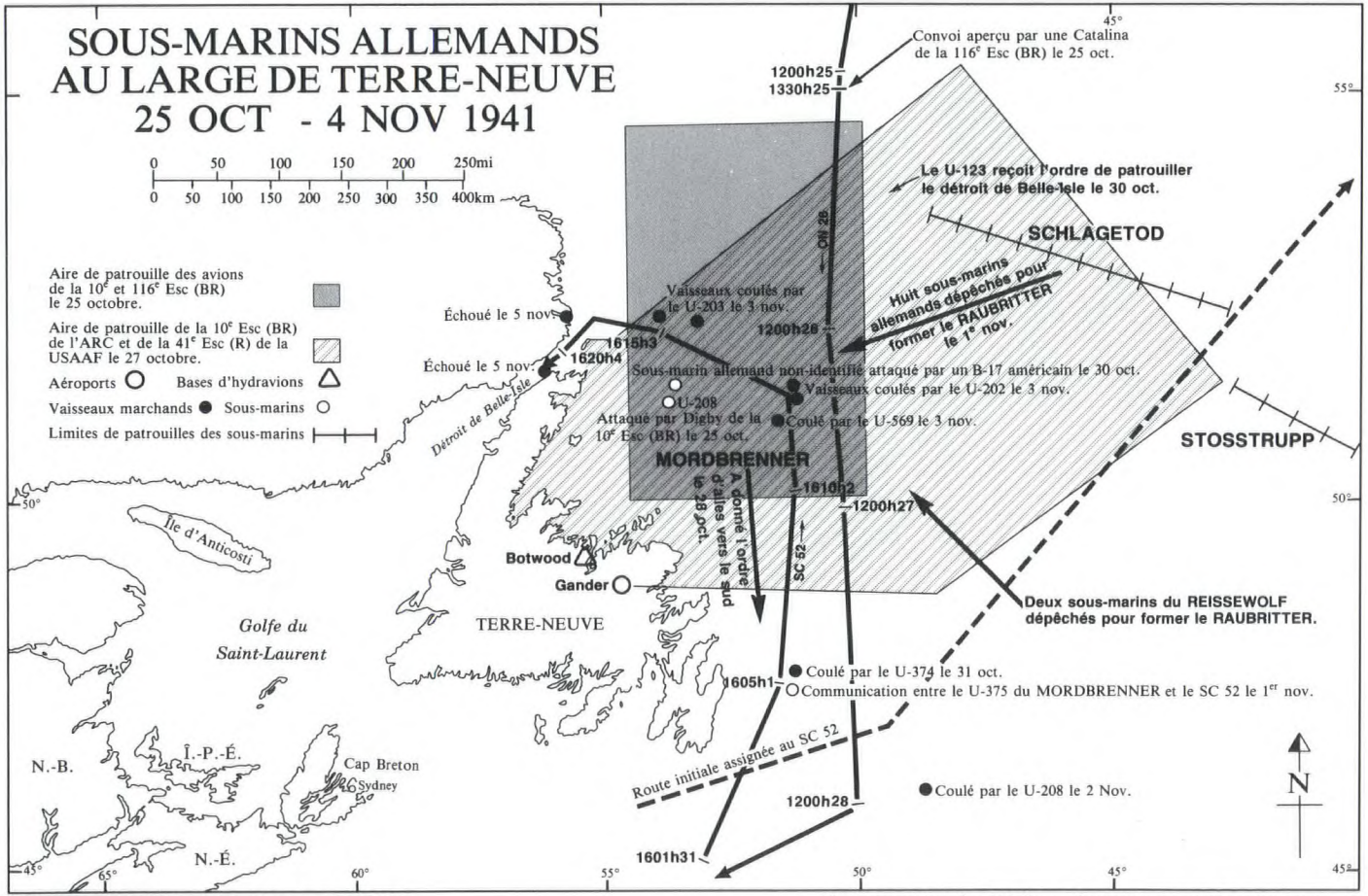
À ce moment, c'est-à-dire de 20 à 30 secondes, selon moi, après avoir aperçu la première fois le sous-marin, l'avion descendait en piqué, à un angle de 30 à 40 degrés, lorsque je virai vers la gauche . . . pour attaquer par derrière. En me rappelant de viser court et à l'avant de la cible et en évaluant à six secondes le temps qui s'écoulerait entre le largage et l'explosion des bombes, je lâchai ces dernières en actionnant la commande d'urgence du poste de pilotage quand l'altimètre indiqua un peu moins de 300 pieds, et que l'angle de piqué était de 20 degrés environ . . . À cause du vent qui soufflait fort . . . les bombes tombèrent un peu trop court.[42]

L'attaque échoua parce qu'à un certain moment durant le vol vers le large un membre d'équipage inexpérimenté avait ramené le levier d'armement des bombes à la position de sécurité. C'était le genre d'erreur que l'instruction

dispensée dans les UEO était conçue pour éviter, mais la Région aérienne de l'Est n'avait pas de ressources pour ces unités. On recommandait simplement avec insistance aux commandants d'escadron d'accroître par tous les moyens disponibles l'efficacité du personnel navigant. Il était clair que de telles instructions n'étaient pas faciles à appliquer même si la volonté de le faire existait. À cause du PEACB et de son quota d'aviateurs versés dans les escadrons d'outre-mer, l'EGADC était désespérément à court d'équipages.[43]

La détérioration des conditions atmosphériques obligea à écourter soudainement après le 26 octobre les tentatives que faisaient le 1er Groupe pour repérer et attaquer les *U-boats* opérant au large de Terre-Neuve. Entre temps, encore d'autres *U-boats* arrivèrent dans le secteur, jusqu'au point où il y eut dix-huit sous-marins à portée des avions de la Région aérienne de l'Est. Pendant que l'amiral Dönitz recevait l'autorisation d'attaquer au sud du Grand Banc, un secteur auparavant interdit à ses sous-marins en raison de la proximité des eaux territoriales de États-Unis, le 1er Groupe attendait que le temps s'éclaircisse. Avant que cela n'arrive, l'U-374 intercepta le convoi SC 52, qui se dirigeait vers l'est et se trouvait juste à l'est de Saint-Jean, et onze sous-marins croisant dans les parages constituèrent le groupe *Raubritter* en vue de l'attaquer. Le 3 novembre, l'ordre fut donné que chaque avion disponible prenne l'air pour appuyer le convoi, mais ce n'est que deux jours plus tard que le temps s'améliora suffisamment pour que les avions puissent voler. À ce moment, la bataille du convoi SC 52 avait été décidée. Après avoir perdu quatre navires, le convoi reçut l'ordre de revenir au Canada en passant par le détroit de Belle-Isle, où deux autres navires furent perdus en s'échouant dans le brouillard.[44]

Il n'y avait pas grand-chose que les aviateurs canadiens pouvaient faire à part prier pour que le temps s'améliore, et durant les premières semaines de novembre, cela n'était pas chose fréquente à Terre-Neuve. À Botwood, le détachement du 116e Escadron de bombardement et de reconnaissance, handicapé par le fait que trois de ses quatre appareils étaient hors de service, reçut deux avions de renfort de Dartmouth mais resta cloué au sol par le mauvais temps. Finalement, le 19, le jour où une tempête de neige jeta sur la côte et endommageant l'un des appareils en bon état, le détachement reçut l'ordre de se retirer en Nouvelle-Écosse pour l'hiver. Au 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance, les conditions étaient meilleures, mais pas de beaucoup. À la fin du mois, six de ses quinze Digby étaient en réparation, tandis que l'escadron ne disposait que de sept équipages pour les neuf avions restants. Comme on pouvait s'y attendre, le 1er Groupe n'était pas prêt lorsqu'il apprit, le 24 novembre, que des *U-boats* se dirigeaient de nouveau vers Terre-Neuve. Trois Digby se tinrent prêts, armés de grenades anti-sous-marines, pendant que le reste des avions de l'ARC et de la marine des États-Unis patrouillaient au large. Quatre Hudson furent envoyés en toute hâte à l'aérodrome de Torbay, dont la construction était terminée depuis peu, pour patrouiller au-dessus des ports de Saint-Jean et de Wabana, où l'on s'attendait que les *U-boats* attaquent. Le temps que l'ARC prenne ses dispositions et dresse des plans pour contrer cette menace, celle-ci était déjà passée. Le 22 novembre, Dönitz avait été forcé de satisfaire à la demande d'Hitler, qui voulait des *U-boats* en Méditerranée en réponse à



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

l'offensive des Britanniques en Afrique du Nord. Au grand dépit de l'amiral allemand, tous les *U-boats* se trouvant dans l'Atlantique mirent le cap sur Gibraltar.[45]

Pendant que l'année 1941 tirait à une fin relativement tranquille, à Terre-Neuve l'état de préparation laissait encore beaucoup à désirer, même si les ressources anti-sous-marines de l'ARC étaient bien meilleures que l'on aurait pu imaginer un an plus tôt. L'ordre de bataille comprenait le 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance, avec ses quinze Digby, de même qu'un escadron des USAAF, doté de six B-17, à Gander. Le 14 octobre, ainsi qu'il a déjà été indiqué, l'aérodrome de Torbay, près de Saint-Jean, avait été ouvert et disposait de deux pistes; en novembre, quatre Hudson du 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance arrivèrent de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. La marine des États-Unis avait aussi à Argentia des détachements, équipés de Catalina, de trois escadrons de la marine et d'un escadron maritime. Toutefois, la circulation aérienne était mal contrôlée. L'absence de ligne terrestre entre le quartier général du 1er Groupe à Saint-jean et la base de Gander obligeait les contrôleurs de la circulation aérienne à improviser lorsque les conditions atmosphériques empêchaient de communiquer par radio, ce qui était souvent le cas, et les avions devaient parfois écourter leurs patrouilles à cause d'une panne de radio complète occasionnée par une aurore boréale. De plus, les circuits de téléscripteur vers Halifax étaient fortement surchargés.[46]

Pendant l'automne de 1941, les 5e et 116e Escadrons avaient commencé à recevoir les premiers hydravions à coque PBY5 (Catalina) que le Canada avait commandés aux États-Unis. En décembre, l'ARC donna à ces appareils la désignation "Canso". Ce mois-là, le 5e Escadron reçut les premiers Canso "A" ("A" pour amphibie) et, à la fin de février 1942, le nombre de Canso "A" s'élevait à treize. Entre temps, on avait concentré les hydravions à coque Canso au 116e Escadron, qui, à la fin du mois de février, possédait sept de ces appareils et cinq des hydravions Catalina empruntés de la RAF le printemps précédent.[47]

A la fin de l'automne furent également clarifiées les responsabilités opérationnelles du Canada et des États-Unis dans le nord-ouest de l'Atlantique. En novembre, dans une large mesure à la suite de questions pressantes émanant du ministère de la Marine des États-Unis et transmises par l'attaché de l'Air canadien à Washington, le vice-maréchal de l'Air Anderson et l'amiral Bristol promulguèrent leur accord du 17 octobre en termes officiels. Les Canadiens couvriraient deux secteurs de l'océan, l'un au nord d'une ligne partant de Terre-Neuve et longeant le 48e degré de latitude, et l'autre à l'ouest d'une ligne partant de Terre-Neuve et suivant le 55e degré de longitude jusqu'au littoral canadien. En fait, cela signifiait que les avions de la Région aérienne de l'Est escorteraient les convois jusqu'à ce que l'on appelait le *Western Ocean Meeting Point*, ou Point de rencontre ouest, au 49e degré de longitude ouest, tandis que les Hudson et les Digby du 1er Groupe, basés à Gander et à Torbay, les accompagneraient sur une distance de 200 et de 400 milles (320 et 640 km) respectivement, au nord du 48e degré de latitude nord. En ce qui avait trait aux recherches anti-sous-marines et aux patrouilles de reconnaissance générale dans le secteur nord, on prolongea ces distances pour les avions de Terre-Neuve:

jusqu'à 480 km pour les Hudson et jusqu'à 960 km pour les Digby. Pour ces derniers, cela voulait dire voler jusqu'à la limite de leurs possibilités et, en fait, cette mesure ne donnerait pas de résultats satisfaisants.[48]

Pendant que la Région aérienne de l'Est s'efforçait d'assurer la même couverture aérienne que celle que fournissait le *Coastal Command* dans l'Atlantique Est, l'ARC suivait aussi les progrès qu'accomplissaient les Britanniques sur le plan de l'armement aérien. Au milieu de l'année 1941, le quartier général de l'aviation prit des dispositions pour faire fabriquer au Canada la nouvelle grenade anti-sous-marine aérienne Mark VIII, une bombe de 250 livres (113 kg) remplie d'Amatol, et commanda des dispositifs de fixation au Royaume-Uni afin de pouvoir larguer d'un avion les grenades marines Mark VII de 200 kg. À la fin de l'année, ces armes avaient remplacé dans la plupart des escadrons la bombe anti-sous-marine peu fiable qui était auparavant utilisée.[49]

Grâce à la visite qu'avait faite au cours de l'été le vice-maréchal de l'Air Anderson au *Coastal Command*, le partage de connaissances sur les nouveautés techniques – comme en témoignaient la fabrication et l'adoption par le Canada de la grenade anti-sous-marine aérienne britannique – était un élément de l'entente croissante qui régnait entre les deux commandements. Comme l'écrivit Anderson, "La longue expérience, l'entraînement et les études scientifiques du *Coastal Command* dans le domaine des opérations aériennes maritimes ont permis d'établir une politique et une méthode opérationnelles sûres que l'on améliore sans cesse pour continuer de surpasser les méthodes ennemies. Toute information que le *Coastal Command* peut fournir à la Région aérienne de l'Est quant aux progrès touchant les méthodes, les procédures ou l'équipement opérationnels sera traitée avec le secret voulu et utilisée de la manière qui offre le plus de chances de pouvoir poursuivre une doctrine opérationnelle commune dans la Bataille de l'Atlantique."[50]

En juillet, le maréchal de l'Air Joubert de la Ferté avait répondu personnellement à l'ouverture des Canadiens en écrivant la première d'une série de lettres mensuelles qu'allaient s'échanger Anderson et lui-même sur des questions d'intérêt réciproque. Mais le temps allait bientôt manquer pour de tels échanges. La brève période d'accalmie qui suivit le retrait des *U-boats* en novembre fut brusquement interrompue par la nouvelle de l'attaque contre Pearl Harbor, le 7 décembre. Cet important point tournant signifia que les escadrons basés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse allaient maintenant se trouver en première ligne dans la guerre contre les sous-marins. L'étape suivante dans la stratégie de Dönitz, l'Opération *Paukenschlag*, allait illustrer de façon soudaine et précise toutes les faiblesses qualitatives et quantitatives de la Région aérienne de l'Est. Pour fournir des renforts immédiats à l'ouest, le 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance fut transféré en toute hâte à Sea Island, à Vancouver (Colombie-britannique), et une autre unité équipée de Bolingbroke, le 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, prit la place de cet escadron à Sydney, dans la même province.[51] Au début du mois de janvier 1942, la Région n'avait encore que cinq escadrons anti-sous-marins principaux qui étaient déployés en vue de la recrudescence prévue de l'activité des *U-boats* allemands.

Le moment que choisit le Japon pour entrer en guerre prit les Allemands par surprise. Cinq semaines passèrent avant qu'ils fussent capables d'envoyer cinq gros sous-marins du type IXB, l'U-66, l'U-109, l'U-123, l'U-125 et l'U-130, pour exécuter l'opération *Paukenschlag*. Celle-ci devait porter un "coup formidable et soudain" aux navires marchands de plus de 10 000 tonnes naviguant entre le fleuve Saint-Laurent et New York et elle était censée commencer, simultanément, le 13 janvier. En même temps, sept *U-boats* du type VIIC, agissant indépendamment de l'opération principale, formèrent le groupe *Ziethen* et se dispersèrent dans des zones d'attaque contiguës s'étendant jusqu'à 400 km de la côte sud de Terre-Neuve.[52]

Le 2 janvier, l'Amirauté britannique, mise au courant de l'offensive par des messages codés (Enigme) que ses services avaient déchiffrés, lança ses premiers avertissements. Les escadrons canadiens stationnés à Dartmouth, Sydney, Gander et Torbay, les avions de la marine des États-Unis basés à Argentia et l'escadron des USAAF à Gander intensifièrent donc leurs patrouilles. Le 9 janvier, le convoi H.X. 169, qui se trouvait le plus près des *U-boats* qui s'approchaient, fut dérouté vers le nord-est, c'est-à-dire vers Terre-Neuve, pour "se frayer un passage", avec un groupe d'escorte de neuf navires de guerre, dans la zone dangereuse au large du Cap Race, et ainsi profiter de "l'occasion en or de détruire des *U-boats* . . . occasion où la force de l'escorte aérienne jouera un rôle important".[53] Par chance pour le convoi, les *U-boats* n'entrèrent pas en contact avec lui.

Le commandant de l'U-123, le *korvettenkapitän* R. Hardegen, déclencha l'opération *Paukenschlag* dans la nuit du 11 et du 12 janvier. Il torpilla et coula un navire britannique, le *Cyclops*, à 180 milles au sud de la Nouvelle-Écosse; ce fut le premier navire marchand à être coulé en eaux nord-américaines au sud de Terre-Neuve. Quelques heures plus tard, par un matin clair et froid, le sergent R.L. Parker, du 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance, décolla de Sydney aux commandes d'un Bolingbroke. A une quarantaine de milles au nord, en effectuant une patrouille ordinaire au-dessus de l'entrée du port, l'équipage de l'appareil repéra l'U-130 "à trois milles de distance et à fleur d'eau, son kiosque clairement visible".[54] Dans l'attaque qui s'ensuivit, l'avion largua deux bombes de 113 kg à une trentaine de mètre devant le sous-marin qui cherchait refuge sous l'eau, afin que les explosions donnent des résultats satisfaisants. Mais, comme le supposa avec raison l'état-major de la Région aérienne de l'Est, l'opération fut un "échec total" parce que les bombes n'étaient probablement pas tombées assez loin et avaient dû exploser au-dessus de l'objectif.[55] Cinq Bolingbroke entreprirent de ratisser le secteur, se trouvèrent à deux reprises à distance de visibilité de leur proie,mais ne détectèrent rien. Le submersible s'esquiva. Dans les vingt-quatre heures qui suivirent, il envoya par le fond deux navires naviguant seuls, le *Frisco* et le *Friar Rock*. Ce dernier, un bâtiment battant pavillon panaméen qui avait été retardé à Sydney, tentait de rattraper le dernier convoi à quitter le port avant le printemps.[56]

Même si les *U-boats* opérant près de la partie continentale du Canada et des États-Unis signalèrent des "patrouilles aériennes ennemies nombreuses, mais

non dangereuses à cause de l'inexpérience [des équipages]", ils choisirent de ne pas se frotter aux navires naviguant sous escorte: sur les vingt-et-un navires marchands détruits au nord du 40e degré de latitude Nord et à l'ouest du 40e degré de longitude Ouest en janvier 1942, vingt furent envoyés par le fond alors qu'ils naviguaient seuls ou après avoir perdu leur convoi, et un seul fut coulé alors qu'il se trouvait sous escorte navale.[57]

Le 19 janvier, un Digby du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance, parti de Gander, effectuait une patrouille côtière quand apparurent à travers la neige qui tombait le kiosque et le pont supérieur d'un sous-marin qui avait fait surface et qui reposait dans le creux des vagues. Il s'agissait du U-87, qui venait de torpiller un des navires du convoi ON 52, le *Toorak*, et de couler le *Dimitrios G. Thermiotis*, un bateau isolé qui traînait derrière le convoi SC 63. Le capitaine d'aviation fit descendre son appareil et lui fit suivre un cap d'approche perpendiculaire au cap du sous-marin; il largua ses trois charges de droite, des bombes de 113 kg remplies d'Amatol et réglées pour exploser à 15 mètres, vira, et lâcha ses bombes gauches réglées pour exploser à 30 mètres, à un angle de 45° par rapport au cap présumé du submersible qui avait amorcé sa plongée. Cette attaque bien exécutée donna des résultats décevants: les bombes fendirent des soudures mais ne détruisirent pas le sous-marin.[58]

Trois jours plus tard, en rentrant d'une patrouille ayant pour but d'appuyer le convoi S.C. 65, un autre Digby du 10e Escadron tomba sur l'U-84. Le sous-marin se déplaçait rapidement en surface, à cinq km de distance par bâbord devant. Le capitaine d'aviation E.M. Williams amorça son attaque à 1100 pieds (335 mètres) d'altitude, réglant ses charges pour qu'elles explosent à une profondeur de 15 mètres; l'opération fut cependant mal exécutée. Comme l'indiqua charitablement le compte rendu officiel: "Une seule des trois grenades larguées à cause de l'enthousiasme excessif du premier mitrailleur", qui, dans l'excitation du moment, oublia que toutes les grenades devaient être lâchées manuellement parce qu'à Gander on n'avait pu obtenir pour l'avion un distributeur de 12 volts. Williams, qui, plus tard cette année-là, reçut la Croix de l'Aviation pour la qualité de son travail et son dévouement, fit deux autres attaques contre un objectif manifestement hors de portée. Les archives allemandes confirment que le sous-marin fut "manqué de peu".[59]

Les avions trouvaient plus souvent les survivants de navires coulés et dirigeaient les bateaux de sauvetage vers l'endroit où ils se trouvaient. Un incident qui survint le 24 janvier illustre d'une manière caractéristique la manière dont les aviateurs percevaient ce rôle. Les Catalina du 116e Escadron, après avoir volé pendant des heures, repérèrent tout ce qui restait de l'*Empire Wildbeeste*, un vapeur de 6000 tonnes, que l'U-106 avait torpillé à 580 km au sud-est de Halifax:

> Un cordage reliait les deux embarcations où prenaient place environ 8 survivants dans l'une et 12 dans l'autre. On communiqua d'abord avec eux à l'aide du projecteur de signalisation et . . . on laissa tomber un message dans un contenant étanche . . . On les informa qu'un navire de sauvetage avait été appelé.

Plus tard ce jour-là . . . nous aperçûmes un canot de sauvetage transportant quatre ou cinq survivants, la voile montée . . . Nous larguâmes dans un canot en caoutchouc des messages, de l'eau, des cigarettes et des fusées éclairantes.[60]

En février, Dönitz donna l'autorisation à ses sous-marins qui naviguaient le plus au nord de descendre graduellement au sud du Cap Race, ce qui leur permit ainsi d'échapper au mauvais temps et au froid intense qui les obligeaient à plonger toutes les deux ou trois heures pour ne pas risquer que gèlent les soupapes d'échappement de leurs moteurs diesel.[61] Là encore, la majorité des navires qu'ils trouvèrent sur leur chemin étaient seuls, sans escorte aérienne ou navale; huit des dix navires en tout qui tombèrent entre leurs mains durant le mois se trouvaient aux abords de la côte de la Nouvelle-Écosse.

Dans une certaine mesure, les derniers navires furent les victimes de deux revers importants que subirent les Alliés sur le plan des renseignements radio. Le 1er février, les Allemands apportèrent un changement au dispositif de codage Enigme en y ajoutant une quatrième roulette pour les communications avec les sous-marins naviguant dans l'Atlantique et en Méditerranée. *Bletchley Park* se trouva dans l'incapacité, sauf pendant quelques jours en février et en mars, de déchiffrer ces messages durant les dix mois qui suivirent. De plus, le service allemand de déchiffrement (*Beobachtungsdienst* ou *B-Dienst*) avait finalement maîtrisé le chiffre n° 3 de la marine britannique, de sorte que jusqu'en juin 1943, il lui fut possible de "lire" une part importante des messages des Alliés concernant les convois naviguant dans l'Atlantique Nord.[62] Les conséquences les plus sérieuses de la fin abrupte de cette importante source d'information sur la flotte sous-marine, situation que compensait jusqu'à un certain point la préoccupation de Dönitz à l'égard de la navigation côtière en Amérique du Nord, allaient se faire sentir lorsque, plus tard dans l'année, une force grandissante de *U-boats* revint se poster aux abords des routes de convoi au milieu de l'océan. Cependant, en février, l'effet de la situation sur les opérations fut assez sérieux.

Le 19 février, un commandant de *U-boat*, le *kapitänleutnant* H. Leuhmann-Willenbrock, un as surnommé *Der Recke* par les Allemands, entreprit une série d'attaques fructueuses au large de Halifax en détruisant l'*Empire Seal*. Quatre jours plus tard, son U-96 avait mis à mal trois autres navires, l'un d'eux à moins de 24 km du port. Le 24 février, après l'une des dernières "lectures" de messages allemands chiffrés, le rapport de l'Amirauté sur les sous-marins nota la présence de "1 ou 2 au large de Halifax", amis comme on disposait sur place de preuves d'attaque indubitables la nouvelle ne surprit pas l'état-major de la Région aérienne de l'Est.[63] Le 23 février, un navire marchand, l'*Empire Union*, avait signalé qu'on lui tirait dessus au sud des abords de Halifax, et des forces s'étaient précipitées à son aide de tous les azimuts. Peu avant 18 heures, le Lysander n°449, un instrument de vengeance des plus invraisemblables, du 2e Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière, qui était basé à Dartmouth, avait pris l'air. L'opérateur radio/mitrailleur aérien, le sergent R.H. Smith, prit note des événements qui s'ensuivirent:

. . . en direction sud environ pendant . . . 20 minutes. Nous volions parallèlement à un

Catalina jusqu'à ce que nous survolâmes un cargo qui remontait la côte. Nous suivîmes le Catalina pendant encore 10 milles jusqu'à ce qu'il monta et vira pour reprendre la route qu'il venait de parcourir. Nous virâmes à notre tour et suivîmes le Catalina jusqu'au cargo pour ensuite tourner et nous diriger vers le soleil couchant. Nous suivîmes ce cap pendant peut-être 15 minutes. C'est alors que le lieutenant d'aviation Humphreys montra du doigt le périscope d'un sous-marin, à un mille à peu près devant nous. Le périscope était clairement visible, tout comme un tourbillon autour de ce qui devait être le kiosque. Alors que nous nous approchions, le sous-marin commença à plonger de sorte qu'il fut invisible pendant les 30 dernières secondes de notre attaque. Nous survolâmes l'endroit où il avait disparu et larguâmes les grenades anti-sous-marins. Nous ne vîmes pas apparaître de bulles d'air ou de carburant . . . L'avion opéra un virage en montée et les grenades explosèrent environ 5 secondes après avoir été larguées.[64]

Lehmann-Willenbrock avait été sauvé par la rapidité avec laquelle ses guetteurs avaient repéré le monoplan à ailes hautes, et il eut la chance de ne subir que des dommages mineurs après l'explosion de deux grenades sous-marines bien placées.[65]

Le fait que des sous-marins aient frappé si près du point principal de regroupement des navires exerça des pressions supplémentaires sur les escadrons anti-sous-marins, qui devaient aussi protéger du haut des airs un réseau croissant de convois locaux dans la zone canadienne. Les détachements de collaboration avec l'artillerie côtière de Saint-Jean et de Sydney furent donc transférés à Dartmouth pour effectuer de jour des patrouilles continues au-dessus de l'entrée du port. Il se trouva que cela était inutile. Alors même que l'ARC intensifiait ses patrouilles dans le secteur de Halifax, les *U-boats* se retirèrent temporairement de la côte. Le 22 février, l'U-155, en se dirigeant vers les eaux américaines, tomba sur le convoi ONS 67; celui-ci, qui comptait quarante navires placés sous escorte américaine, faisait route vers le sud-ouest, dans la direction du Cap Race, et était encore à la portée des avions; des *U-boats* dirigés vers le convoi par l'U-155 furent en mesure de couler huit navires, des pétroliers surtout, et d'en endommager un autre.[66]

Les tempêtes et les conditions atmosphériques infectes se poursuivirent jusqu'en mars, entravant les opérations des *U-boats*. L'U-404, qu'un Hudson du 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait attaqué le 2e jour du mois à la grenade anti-sous-marine, mais sans succès,[67] fit état d'une "activité aérienne moyenne, un peu de trafic au large de Halifax . . . beaucoup de brume, cargo *Collamer* coulé . . ."[68] Dans l'U-96, LehmannWillenbrock nota aussi ce qui suit le 8 mars, le jour où, pour la seconde fois, un avion canadien l'attaqua: "Trafic très dispersé. Beaucoup de brume et mauvais temps".[69] Le capitaine d'aviation T.V.L. Mahon, à qui fut plus tard décernée la *Distinguished Flying Cross* pour ses opérations de bombardement au sein du 433e Escadron, fit la seconde attaque contre l'U-96 aux commandes d'un Canso "A" du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance et jugea qu'il devait être "bien près de la cible" car ses grenades sous-marines avait provoqué un jaillissement de carburant diesel qui sourdait encore plus d'une heure plus tard. En fait, *Der Recke* ne subit que très peu de dommages (la cause du jaillissement de carburant

est inconnue) et, le lendemain, il torpilla un navire sans escorte, le *Tyr*, avant de rentrer à Saint-Nazaire.[70]

Pendant deux semaines, aucun sous-marin ne fut aperçu. Ensuite, le 23 mars, le *Bayou Chico*, un navire isolé qui traînait derrière le convoi HX 81, aperçut et signala l'U-754. Aux commandes d'un Bolingbroke du 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance, basé à Sydney, le sergent C.S. Buchanan et ses quatre membres d'équipage repérèrent par la suite le submersible qui se dirigeait en surface vers le nord après avoir quitté le secteur où il avait récemment détruit le *British Prudence*. L'attaque qui s'ensuivit fut décevante. Les aviateurs prétendirent avoir fait sauter le sous-marin, et il est vrai qu'il fut consigné dans le journal de ce dernier que des bombes avaient été bien placées, mais une fois de plus il n'y eut pas d'avarie grave.[71]

En partie à cause du mauvais temps mais aussi en raison du manque de proies faciles, l'amiral Dönitz dirigea maintenant ses sous-marins de type VII vers les secteurs plus "giboyeux" situés au large de New York, pendant que les sous-marins de type IX amorçaient une nouvelle série d'opérations fructueuses contre la flotte non protégée de pétroliers et de transports de bauxite qui naviguaient seuls dans le Golfe du Mexique et les Caraïbes.[72]

La perte de l'U-656 et de l'U-503, les 1er et 15 mars respectivement, à la suite d'attaques de Hudson de la marine des États-Unis opérant à partir d'Argentia, soit les premières victoires aériennes des alliés sur les *U-boats* en eaux nord-américaines, ne déconcerta pas Dönitz, qui nota ce qui suit dans son journal de guerre:

> Les mesures de défense maritime rencontrées jusqu'ici (à l'exception des secteurs au large de Halifax et du Cap Race) sont restreintes, et les effectifs mal organisés et non entraînés.
> Dans de nombreux secteurs (Aruba, Hatteras et Halifax), les effectifs chargés de la défense aérienne sont en nombre suffisant, il est vrai, mais ils manquent d'expérience et, par rapport aux escortes aériennes anglaises, tout ce qu'on peut dire à leur sujet c'est qu'ils ne valent rien.[73]

Grâce aux succès remportés plus au sud par les *U-boats*, la zone canadienne fut relativement tranquille pendant les mois d'avril et de mai. Avec l'adoucissement des conditions atmosphériques et l'augmentation du nombre d'avions, le nombre de vols au large s'accrut sensiblement. Un détachement spécial (constitué après l'augmentation marquée du nombre de navires coulés au sud et à l'ouest de la Nouvelle-Écosse), composé de trois Canso "A" dotés d'équipages du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance et de Hudson d'une nouvelle unité, le 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance, effectua en avril ses premières sorties à partir de la base aérienne de Yarmouth. De Dartmouth, d'autres Hudson de la 31e Unité d'entraînement opérationnel, et des Fairey Swordfish de l'aéronavale britannique accomplirent à tour de rôle des patrouilles anti-sous-marines et des patrouilles au-dessus d'entrées de port, pendant que les Anson de la 2e École de navigation aérienne opéraient à partir de Penfiel Ridge, au Nouveau-Brunswick. Rares furent les fois où l'on aperçut

l'ennemi ou que l'on en entendit parler. Des avions exécutèrent deux attaques, dont aucune des deux n'est mentionnée dans des journaux de *U-boats*, même si l'une d'elles se déroula dans un secteur où une station radiogoniométrique côtière avait détecté les transmissions d'un sous-marin.[74] Le nombre total de navires marchands envoyés par le fond dans la zone côtière du Canada tomba à six en mars et à quatre le mois suivant, pour s'élever de nouveau à six en mai, dont deux dans le golfe du Saint-Laurent (ce qui mit en branle une série d'activités dont il sera question au chapitre 13).

Le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, qui était arrivé à Halifax le 11 février 1942 pour remplacer le vice-maréchal de l'Air Anderson en tant que commandant des forces aériennes, était conscient des lacunes de la Région aérienne de l'est et prit quelques mesures correctrices. Les équipes consultatives britanniques qui firent la tournée des commandements anti-sous-marins américain et canadien au début de 1942 trouvèrent que "les Canadiens s'étaient grandement efforcés de tirer toutes les leçons possibles de la Bataille de l'Atlantique, ainsi que de notre expérience de ce côté [le côté britannique]".[75] Ensuite, le 13 avril, le commandement adopta une version modifiée du *Manual of Coastal Command Operational Control* (Manuel de contrôle opérationnel du *Coastal Command*). Quelques semaines plus tard, le personnel de contrôle du commandement déménagea dans une nouvelle salle des opérations à Halifax. Celle-ci était imparfaitement modelée sur la salle des opérations britannique du quartier général du *Coastal Command*; elle était dotée d'officiers de liaison militaires et naval, mais l'apport de la marine était insuffisant. La salle des opérations, qui reflétait les responsabilités diverses du QG de la Région aérienne de l'Est, abritait aussi les installations relatives à la direction des chasseurs et aux alertes d'attaque aérienne. Le but était de nouer des liens opérationnels étroits avec les forces aériennes, navales et terrestres du Canada, avec le commandant de l'*Eastern Sea Frontier* (Frontière marine de l'Est), de la marine des États-Unis, dont le quartier général de New York était aussi du 1st *Bomber Command* des USAAF, de même qu'avec diverses bases aériennes américaines dans le nord-est des États-Unis et à Terre-Neuve. Cependant, un quartier général combiné de l'aviation et de la marine n'avait pas encore été organisé à Halifax; l'impasse dans laquelle se trouvaient les services se poursuivit, Cuffe et le contre-amiral G.C. Jones, le commandant de la Côte atlantique, refusant tous deux de bouger de leur salle des opérations respective. À cause de la distance et de mauvaises communications, Cuffe avait délégué le commandement tactique des forces basées à Terre-Neuve au commandant du 1er Groupe.[76] A Saint-Jean, l'état-major du commodore de l'Air McEwen (il reçut le grade provisoire en décembre 1941) était situé dans une salle de contrôle centralisée similaire à celle de Halifax mais en plus petit, en attendant que prenne fin la construction d'un quartier général combiné, et les forces américaines et canadiennes échangèrent des officiers de liaison.

L'inexpérience et un entraînement insuffisant – en 1942, il n'y avait toujours pas d'unité d'entraînement opérationnel expressément établit pour les escadrons de reconnaissance maritime de la Région – contribuèrent sans aucun doute dans une grande mesure à l'incapacité dans laquelle se trouvaient les avions à donner

le coup de grâce aux sous-marins. Pour rendre les pilotes et leurs équipages plus efficaces, l'ARC institua un programme d'armement dans les établissements d'instruction et introduisit une politique d'entraînement "sur le tas" dans les unités opérationnelles, laquelle était adaptée à un programme d'instruction à jour. Les avions qui accomplissaient des patrouilles régulières transportèrent des bombes et des munitions pour mitrailleuse supplémentaires afin de faire des exercices, et chaque escadron confia à un commandant d'escadrille, qui avait suivi le cours d'armement de huit semaines destiné aux pilotes, la responsabilité de propager le programme d'entraînement.[77]

Cependant, dans au moins quatre des sept accrochages confirmés qui eurent lieu avec l'ennemi au début de 1942, ce furent probablement des armes inadéquates plutôt qu'une technique erronée qui empêchèrent d'obtenir des résultats plus fructueux. La précision des attaques du 19 janvier et du 23 mars n'avaient servi à rien parce que les grenades sous-marines étaient réglées pour exploser à une profondeur de 15 mètres ce qui, d'après l'expérience du *Coastal Command*, était inefficace. Le détonateur le plus récent, le Mark XIII, qui était réglé pour faire exploser la charge à une profondeur de 10 mètres, fut livré à la Région aérienne de l'Est en février, soit de nombreux mois après que le *Coastal Command* l'eut introduit. Il fut utilisé dans l'attaque que fit le Lysander le 23 du mois, ainsi que par le 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance le 2 mars. Néanmoins, les charges de 113 kg remplies d'Amatol n'avaient pas un effet meurtrier suffisant, comme le démontra aussi la fiche sans victoire du *Coastal Command* au début de 1942. Le quartier général de l'aviation commanda des charges remplies de Torpex au Royaume-Uni en mai, en attendant que l'on organise leur fabrication au Canada, mais celles-ci ne furent pas livrées avant tard dans l'année, six mois après que *Coastal Command* eut commencé à en recevoir. Il y eut des retards similaires dans la livraison de détonateurs Mark XIII Star, qui assuraient le réglage de profondeur essentiel. Dans l'intervalle, l'arme la plus prometteuse de l'arsenal de la Région aérienne de l'Est était la grenade sous-marine Mark VII, un projectile de 200 kg rempli d'Amatol, dont la puissance équivalait à celle de la grenade de 113 kg remplie de torpex, mais seuls les gros avions étaient capables de la transporter.[78]

Dans le but de résoudre le problème que posait le fait de détecter un sous-marin en surface assez rapidement pour pouvoir l'attaquer de façon efficace, l'ARC dota le plus grand nombre possible d'avions de l'appareil Mark II, un radar de bord de détection des bâtiments de surface. À la fin du mois d'avril 1942, la première demi-douzaine de ces appareils avait été installée, mais les premiers essais que fit les avions de la Région aérienne de l'Est pour détecter des sous-marins se révélèrent aussi décevants que ceux du *Coastal Command*. L'amélioration continue des installations des bases, la livraison d'avions moderne et la constitution de nouveaux escadrons furent des facteurs qui contribuèrent de façon plus tangible à l'efficacité de la Région aérienne de l'Est. À la mi avril, on comptait six escadrons de bombardement et de reconnaissance, un équipé de Digby, deux de Catalina, de Canso et de Canso "A", et trois de Hudson, dont le 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance, lequel était en train de se défaire de ses Bolingbroke qui étaient désuets. Le 117e

Escadron, qui avait été démantelé peu de temps après la mobilisation en 1939, fut reconstitué et dissous en 1941; on le remit sur pied à Kelly Beach, Nord Sydney, le 27 avril 1942, et il commença bientôt à recevoir des hydravions à coque Canso. Le 162e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui avait été créé le 19 mai à Yarmouth à partir du détachement de Canso "A" du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance, et le 145e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui avait été constitué à Torbay onze jours plus tard à partir de l'ancien détachement de Hudson du 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance, furent des acquisitions opportunes, encore que l'effectif du 162e Escadron allait demeurer au niveau de celui d'un détachement pendant de nombreux mois à venir.[79] A Argentia, la Marine des États-Unis remplaça son escadron de Hudson par deux autres de PBY. Mais en même temps, les Allemands étaient sur le point d'étendre leurs opérations. La campagne des *U-boats* dans le Saint-Laurent – campagne dont les débris et les victimes joncheraient les rives de la Gaspésie – allait finalement amener la guerre au pays et précipiter un débat national amer sur l'état de préparation et les possibilités de l'ARC et de la MRC.

13
La Bataille du Saint-Laurent

L'expansion marquée que connurent les effectifs de la Région aérienne de l'Est à la fin du printemps et au début de l'été 1942 se concentra autour des moyens anti-sous-marins océaniques de cette dernière; toutefois, entre le mois de mai et la fin de l'année deux vagues de *U-boats* pénétrèrent dans le golfe du Saint-Laurent, ajoutant une dimension nouvelle aux responsabilités de la Région et à celles de la MRC. Le signe avant-coureur de cette nouvelle campagne fut l'U-553, qui, passant par le détroit de Cabot, pénétra subrepticement dans le golfe du Saint-Laurent le 8 mai 1942;[1] il s'agissait là du premier bâtiment de guerre ennemi à entrer dans ces eaux depuis que le Canada était devenu un état soixante-quinze ans plus tôt. D'autres suivirent bientôt, et les ressources aériennes et maritimes étaient si rares qu'il était impossible de contrer cette menace supplémentaire sans affaiblir dangereusement la route maritime vitale de l'Atlantique Nord vers le Royaume-Uni. Il faut dire à l'honneur du gouvernement canadien que c'est une tentation à laquelle il résista, même si les *U-boats* remportèrent une victoire tactique évidente. Sans perdre un seul des leurs, les sous-marins coulèrent 21 navires dans le Golfe et, en septembre 1942, obligèrent à le fermer à la navigation maritime. À cette date, la MRC fournissait près de la moitié des escortes entre Halifax et le Royaume-Uni, des escortes pour presque tous les convois entre Boston et Halifax, et huit corvettes pour les convois de pétroliers dans les Caraïbes. Des yachts armés, quelques dragueurs de mines Bangor, des corvettes et des vedettes Fairmile devaient défendre le Golfe du mieux qu'ils pouvaient, en collaboration avec les forces aériennes, quelles qu'elles soient, dont il était possible de disposer après avoir satisfait aux besoins liés à la défense des convois traversant l'océan.

Bordé par Terre-Neuve et le Cap Breton à l'est, la rive du Québec au nord, et la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la rive québécoise de la Gaspésie au sud, le golfe du Saint-Laurent est en fait une mer fermée qui, à son point le plus large, s'étend sur environ 250 milles nautiques. L'île d'Anticosti et les Îles-de-la-Madeleine obligent les navires à passer dans des bras de mer déterminés d'avance, tandis que le fleuve Saint-Laurent lui-même, grâce à ses vastes étendues, est navigable jusqu'à Montréal. L'embouchure du Fleuve, où les effets des marées, les gradients de température, les courants fluviaux et la combinaison d'eau douce et d'eau de mer entraînent la

formation d'assises complexes qui permettaient souvent aux *U-boats* naviguant en plongée d'échapper à la surveillance des appareils de détection sous-marine (*asdic*), offrait aux sous-mariniers intrépides un terrain de chasse fructueux.

Il n'y eut aucun plan de défense du Golfe avant la fin de 1938. Pendant la crise de Munich qui avait éclaté cette année-là, le Comité d'état-major interarmées à Ottawa avait envisagé d'établir des hydrobases à Gaspé et à Port Menier, dans l'île d'Anticosti, pour défendre la moitié ouest de la région, de même qu'une hydrobase et un aérodrome à Sydney pour couvrir la partie est et ses abords du côté de la mer. Toutefois, lorsque la mobilisation commença à la fin du mois d'août 1939, le QG de la Région aérienne de l'Est décida qu'il était plus important de couvrir le détroit de Belle-Isle, soit l'entrée nord du Golfe, à partir d'une petite base située à Red Bay, que de construire une base dans l'île d'Anticosti. Les avions basés à Gaspé couvriraient le Golfe, et ceux qui se trouvaient à Sydney le détroit de Cabot et les eaux situées au sud de Terre-Neuve. Seule la dernière partie du plan pouvait être mise à exécution sur-le-champ puisque seuls six hydravions à flotteurs Northrop Delta du 8e Escadron polyvalent étaient disponibles; ces derniers opérèrent à partir d'une base improvisée à Sydney River jusqu'à ce que l'unité puisse disposer en décembre 1939 de nouvelles installations à Kelly Beach.[2]

Les plans de la Marine furent encore plus lents à prendre forme et ce n'est pas avant le mois de mars 1940 que la MRC prit des dispositions pour établir à Gaspé des installations capables d'accueillir sept bâtiments anti-sous-marins, dont deux destroyers. Ces navires seraient postés "à des endroits stratégiques le long des routes maritimes, et compteraient sur l'aide d'avions de patrouille, qui jouissent d'une grande mobilité et d'un rayon de visibilité étendu, pour trouver et signaler les sous-marins et ensuite les maîtriser jusqu'à l'arrivée de la force de chasse".[3]

Comme la menace n'était pas immédiate et qu'il n'y avait pas suffisamment d'avions, les opérations qui se déroulèrent dans la région furent extrêmement limitées pendant les deux premières années et demie de la guerre. La seule unité opérationnelle stationnée au sein du Golfe avant 1942 fut un détachement de Supermarine Stanraer du 5e Escadron qui opéra à partir d'une base improvisée à Gaspé durant la saison de navigation de 1940. Les travaux relatifs à la construction de l'hydrobase de Gaspé furent mis en branle en 1941, mais l'arrivée à Gander, en juin 1940, des Douglas Dirby du 10e Escadron avait rendu inutile la base prévue pour Red Bay, au Labrador: L'ARC à Terre-Neuve fut chargée de la protection du détroit de Belle-Isle. Ainsi qu'il est indiqué au chapitre précédent, un détachement du 116e Escadron, équipé de Consolidated Catalina et installé l'été à Botwood, assuma une part importante de cette tâche pendant la saison de navigation de 1941.[4]

Au début de 1942, l'état-major de la Région aérienne de l'Est fut en mesure d'affecter au Golfe et à ses abords des forces sensiblement plus importantes. Toutefois, l'U-553 apparut peu de temps après que la navigation commença dans la partie sud du Golfe, à un moment où les préparatifs de défense étaient loin d'être terminés. Il restait encore beaucoup à faire à la base aérienne de Gaspé; le 119e Escadron, qui était basé à l'aérodrome de Sydney et utilisait des Bristol

Bolingbroke, ne finirait d'échanger ces derniers contre des Lockheed Hudson qu'au début du mois de juin; et le 117e Escadron de North Sydney, qui était censé fournir le détachement de Gaspé, en était aux premières étapes de son organisation. Les escadrons basés à Dartmouth étaient provisoirement capables d'envoyer des avions au-dessus du Saint-Laurent en cas d'urgence, mais cela grèverait sérieusement leurs ressources. Moins urgente était la défense du détroit de Belle-Isle où les glaces prenaient plus de temps à se dégager. Le transfert à Botwood du 116e Escadron, qui se trouvait à sa base d'hiver à Dartmouth, commença par un détachement de quatre Catalina à la fin du mois de mai; les quatre autres hydravions à coque arrivèrent en juillet.[5]

Le 3e Commandement d'entraînement disposait d'importantes ressources qui pouvaient aider les forces opérationnelles. Au mois de mai 1942, les écoles de la RAF à Charlottetown, (Île-du-Prince-Édouard), ainsi qu'à Débert et à Greenwood (Nouvelle-Écosse) possédaient plus de 150 Avro Anson et Lockheed Hudson. Les écoles de l'ARC à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), à Chatham (Nouveau-Brunswick) et à Mont-Joli (Québec) avaient moins d'avions disponibles, mais les bases étaient bien situées et allaient se révéler d'une utilité inestimable.[6] Certains des Anson du Commandement d'entraînement étaient équipés de supports à bombes et de mitrailleuses et, lorsqu'ils transportaient la charge maximale de 225 kg de bombes, avaient un rayon d'action de 320 km. On ne pouvait normalement pas s'attendre à ce que les aviateurs des établissements d'entraînement, même le personnel d'instruction, donnent un rendement aussi bon que celui d'équipages opérationnels chevronnés, mais ils constituaient quand même une force avec laquelle il fallait compter.

Il s'agissait là de ressources aériennes considérables, mais il n'existait aucun plan d'opérations aériennes cohérent qui permettrait de faire face à une crise véritable. Il était clair dès le début qu'il allait falloir se contenter de mesures ponctuelles, tandis que la coordination avec la MRC – qui dressait à toute vitesse son propre plan de défense de la navigation dans le Golfe – était quasi inexistante. Le plan qu'avait la marine d'agir de concert avec l'ARC pour suivre et attaquer les *U-boats* qui pénétraient dans le Golfe avait fait place à un système beaucoup plus restreint qui consistait simplement à escorter les navires. Quelques aviateurs considérèrent que dans l'ensemble cela laissait à supporter à l'ARC une part trop lourde du fardeau.[7]

Les planificateurs de la marine avaient pris pour hypothèse qu'il se produirait dans le Golfe des attaques soudaines et inattendues. "Il est important", écrivit le commodore L.W. Murray, en 1941, quand il était chef adjoint de l'état-major de la Marine, "que les officiers qui mettront à exécution le programme (sur lequel s'appuieront les plans de 1942) devront avoir un état d'esprit qui empêchera de 'prendre panique' lorsqu'un navire aura été coulé. Ils doivent se souvenir qu'il peut y avoir un, peut-être deux et tout au plus trois sous-marins, qui, tous, devront partir avant peu pour l'Allemagne".[8] La seule erreur dans cette prévision fut le fait que Murray n'avait pas anticipé les patrouilles de six semaines que firent parfois les sous-marins. Entre temps, le CRO de la marine à Ottawa, au pays comme ailleurs, fournit des renseignements indispensables sur les activités ennemies. À part permettre de confirmer la présence d'un *U-boat*, la

radiogoniométrie à haute fréquence se révéla souvent "inutile" dans le Golfe; toutefois, d'autres formes de renseignements et des repérages visuels, faits dans de nombreux cas par des membres du Corps de détection d'avions (CDA), complétèrent les dispositifs radiogoniométriques.[9]

Le CDA s'étendit à Terre-Neuve et au Labrador en juillet 1941, englobant ainsi le golfe tout entier. Ces volontaires civils non rémunérés, enthousiastes, appliqués et inexpérimentés, faisaient part, au moyen du téléphone ou du télégraphe, de ce qu'ils avaient aperçu à un "centre de déclaration", qui était habituellement la base de l'ARC la plus rapprochée. Leurs rapports, que l'on ne pouvait en aucun cas négliger, étaient souvent de fausses alertes. Quand il ne s'agissait pas d'une fausse alerte, les communications subissaient parfois des retards fatals. Sur la rive gaspésienne, entre Sainte-Anne-des-Monts et Fox River, il n'y avait pas de ligne téléphonique, quoiqu'une ligne télégraphique reliait des bureaux distants parfois de 30 km les uns des autres. À Gaspé même, la base de l'ARC n'avait ni le personnel ni les locaux nécessaires pour agir de façon appropriée comme centre de déclaration. Le quartier général régional de l'armée n'avait que vaguement conscience du système CDA, et à une occasion au moins indiqua à des civils qu'ils devaient tout déclarer au Service du renseignement de l'Armée. Bien trop souvent, la nouvelle de la destruction d'un navire était le premier signe de la présence d'un U-boat.[10]

La piètre qualité des communications entrava aussi la direction des opérations militaires. Les liaisons entre les quartiers généraux des trois services à Halifax et les bases du Golfe étaient incomplètes, et on avait de ce fait pas d'autre choix que de se fier aux lignes téléphoniques commerciales qui, elles-mêmes étaient inadéquates. La situation était particulièrement difficile pour l'aviation, qui avait pour tâche de réagir rapidement après que la présence d'un U-boat était signalée, tâche qui obligeait à redéployer souvent des avions entre des bases largement dispersées.[11]

C'est cette combinaison de circonstances, et non un péché d'omission quelconque de la part d'une Marine et d'une Aviation aux prises ailleurs avec des demandes concurrentes, qui ouvrit la voie aux succès apparemment faciles que remporta l'U-553. Le *Korvettenkapitän* Karl Thurmann, qui fut le premier à pénétrer dans le Golfe et le premier à y couler un navire, institua la marche à suivre pour la bataille qu'il mit en branle: l'apparition de l'U-553, comme le dit un jour un éminent aviateur britannique au sujet des opérations de la Région aérienne de l'Est, revenait à "enfermer le loup dans la bergerie"[12], une comparaison peu aimable, mais pas tout à fait inexacte.

C'est un observateur civil, à Cape Ray (Terre-Neuve), qui, croyant à tort avoir aperçu un sous-marin, déclencha les premières recherches aériennes, le 9 mai, soit le lendemain du jour où l'U-553 avait traversé le secteur. Un Boeing B-17 (Forteresse volante) des USAAF, opérant à partir de Gander, fit une attaque infructueuse contre le sous-marin au sud de l'île d'Anticosti, tôt dans la soirée du 10. Le major général C.G. Brant, qui commandait les USAAF à Terre-Neuve, n'entendit parler de l'attaque que le lendemain matin et négligea ensuite de transmettre la nouvelle au 1[e] Groupe de l'ARC. Le commodore de l'Air C.M. McEwen, qui ne fut jamais en bons termes avec Brent, déclara: "Il m'a fallu tirer

l'information moi-même"; la nouvelle atteignit finalement Halifax tard dans la soirée du 11 mai.[13]

Deux Canso "A" du 5e Escadron de Dartmouth balayèrent le Golfe très tôt le 11 mai, tandis que la 31e École de reconnaissance générale, qui se trouvait à Charlottetown, établit pour ses Anson des zones d'exercice couvrant la route que suivait vraisemblablement le submersible. Cette nuit-là, cependant, aux petites heures du matin du 12 mai, l'U-553 torpilla et coula deux vapeurs, le *Leto* et le *Nicoya*, au nord de la côte de la Gaspésie. Avant l'aube, la Marine ordonna aux navires qui devaient traverser le Golfe de rester au port, et un Canso "A" du 5e Escadron décolla de Dartmouth dans des conditions atmosphériques misérables pour effectuer des recherches près des endroits où les deux navires avaient été envoyés par le fond. Plus tard ce jour-là, cinq Hudson – trois de la 31e UEO de Débert et deux du 11e Escadron stationné à Dartmouth – balayèrent le secteur et 24 Anson de Charlottetown firent des exercices au-dessus de la partie centrale du Golfe. Le Canso "A" et les Hudson du 11e Escadron atterrirent à Mont-Joli où, le 14, les rejoignit un second Canso "A" du 5e Escadron. Ce détachement opéra au-dessus du fleuve et de la partie ouest du Golfe jusqu'au début de juin.

Entre temps, le 119e Escadron effectue de nombreuses patrouilles au-dessus du détroit de Cabot, et le 116e Escadron, qui était stationné à Dartmouth, commença à transférer du personnel chevronné et des hydravions à coque Canso au 117e Escadron de Sydney. Au début du mois de juin, cette dernière unité, maintenant dotée de sept avions, fut en mesure d'assumer sa part entière des opérations dans le secteur de Sydney, et le 10 du mois envoya deux hydravions à coque à Gaspé pour y former un détachement.[14] Les navires de guerre qui étaient basés à Gaspé et à Sydney à la fin du mois de mai en vue d'exécuter des opérations dans le Golfe comprenaient six dragueurs de mines Bangor (un septième se joindrait à eux au début de juin), trois yachts armés et neuf vedettes Fairmile.[15]

Ces modestes forces navales et aériennes avaient de lourdes responsabilités à assumer pour défendre la navigation. Des convois faisant la navette entre Sydney et Québec (convois SQ-QS) s'ébranlèrent le 17 mai, et passèrent au sud des Îles-de-la-Madeleine pour demeurer à bonne portée des Anson de la RAF qui se trouvaient à Charlottetown. Le 19 mai, les premiers convois entre Sydney et Cornerbrook, à Terre-Neuve, (convois SB-BS) prirent la mer. Les escadrons de l'ARC à Sydney assurèrent la protection de deux traversiers, le *Caribou* et le *Burgeo*, qui faisaient la navette entre Sydney et Port-aux-Basques, jusqu'à ce que la MRC assume en juin l'entière responsabilité de ces convois (convois SPAB, comme on les appelait). Finalement, l'ARC aida à protéger deux autres routes de convoi, la série LN-NL entre la ville de Québec et la nouvelle base aérienne de Goose Bay, au Labrador, et la série SG-GS entre Sydney et les bases américaines au Groënland.[16]

Il ne fait aucun doute que le fait d'avoir coulé deux navires marchands semblait d'un bon rapport pour les Allemands, mais les résultats de la campagne des *U-boats* dans son ensemble auraient été plus spectaculaires si les navires coulés avaient incité les Canadiens à redisposer à grande échelle des forces loin des routes océaniques stratégiquement vitales. C'est une chose que les

état-majors de la Marine et de l'Aviation refusèrent résolument de faire. Les choses étant ce qu'elles étaient, la présence de l'U-553 maintint le Golfe dans un état de vive agitation jusqu'à la fin du mois de mai. En réalité, l'effort maximal que déploya l'Aviation ne permit même pas d'apercevoir un seul sous-marin car, après sa brève rencontre avec la Forteresse volante, le 10 mai, Thurmann se montra très prudent, ne remontant en surface que la nuit. Cette prudence, toutefois, le priva d'autres occasions d'attaquer lorsque la navigation fut placée sous le contrôle de la Marine: seul un sous-marinier entreprenant, opérant audacieusement en surface, pouvait s'attendre à repérer des convois et à les frapper. En plus de la disparition du trafic de vapeurs, Thurmann nota aussi des "patrouilles aériennes très minutieuses" au-dessus du Golfe, mais le *BdU* ne parut pas prendre cet avertissement très au sérieux.[17]

Le départ de l'U-553 le 22 mai, date qu'évalua avec précision le Service du renseignement de la Marine, s'accompagna de quelques critiques sérieuses. La guerre s'était soudain rapprochée du pays à une époque où régnait encore la vive controverse nationale concernant la conscription pour le service outre-mer. Le plébiscite du 27 avril avait divisé le Canada sur la question; le pays dans son ensemble appuyait l'idée mais la réponse du Québec avait un "non" retentissant. À Ottawa, le Premier ministre Mackenzie King était sur le point de se rendre à un "caucus" du Parti libéral pour expliquer comment il réagirait à ce mandat contradictoire lorsqu'il apprit la nouvelle des premiers navires coulés. Les Canadiens-français qui s'opposaient à la conscription, pensa-t-il, verraient maintenant que la guerre n'était pas une affaire qui se déroulait au loin et que le Canada ne pouvait limiter sa contribution. En même temps, les opérations de l'ennemi en zone canadienne apportèrent de l'eau au moulin de ceux qui désiraient que l'on accorde plus d'importance à la défense du territoire. King serait peut-être capable d'éviter d'avoir à expédier des conscrits outre-mer. Si Dönitz et le haut-commandement allemand avaient été au courant des pensées de King ils se seraient émerveillés de l'avantage inattendu qu'apportait leur stratégie; et s'il s'était trouvé un espion ennemi au "caucus", il aurait écouté avec grand plaisir les efforts que fit King pour présenter les nouvelles sous le jour le plus dramatique possible. Le lendemain, le Premier ministre se fit la réflexion que "Plusieurs vies ont été perdues et rien d'autre ne pourrait bien faire comprendre aux gens toute la situation. . ."[18]

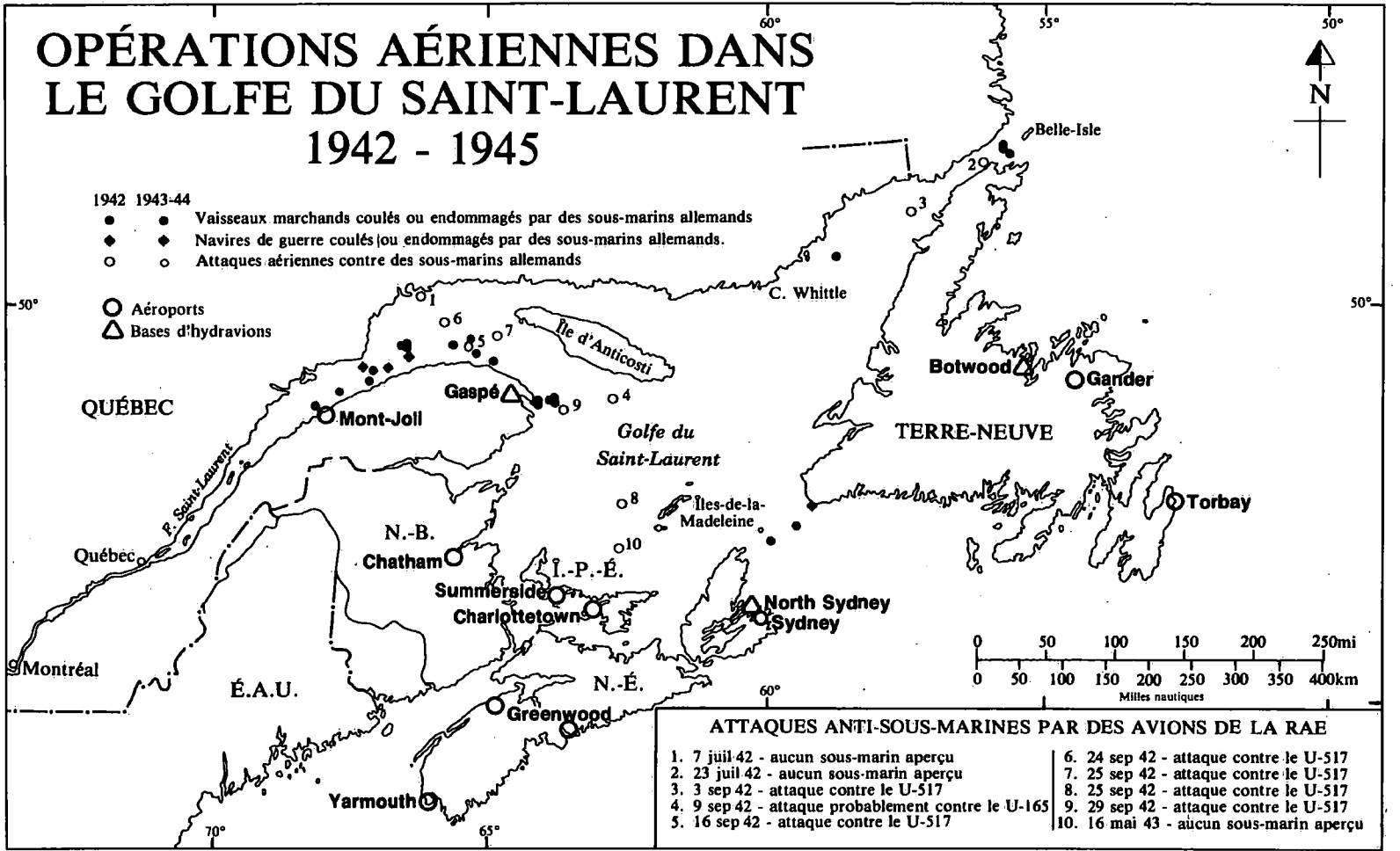
King avait raison. Le ministre de la Défense nationale pour le service naval, Angus L. Macdonald, annonça à la presse la perte d'un navire le 12 mai, et celle du second à la Chambre des communes le lendemain. Il le fit non pas parce qu'il partageait les opinions du Premier ministre, mais parce que les survivants qui échouèrent sur la côte gaspésienne avaient dévoilé tous les détails à la presse, y compris la sombre nouvelle que les navires n'avaient été nullement avertis de la présence d'un *U-boat* dans le Golfe. Autre conséquence, des articles révélèrent des faits qui étaient susceptibles d'être utiles aux autorités navales allemandes. Macdonald jura de ne jamais plus reconnaître de tels incidents si tôt après le fait, et la Marine diffusa une brochure rédigée par son Service de renseignement où l'on expliquait à la presse comment la publication non autorisée de nouvelles pouvait aider la cause de l'ennemi.[19]

Bien sûr, le gouvernement ne pouvait jeter un voile de silence sur les catastrophes qui survenaient dans le Saint-Laurent. Les gens qui vivaient le long des rives du Golfe voulaient qu'on les rassure; ils voulaient qu'on envoie des troupes, des navires et des avions pour les protéger. Les députés locaux, notamment le député indépendant de Gaspé, J.-S. Roy, ne manqueraient pas de faire ressortir que depuis longtemps on ne faisait pas profiter la Gaspésie d'aucun avantage réel de l'économie de guerre, qui était en pleine expansion. Roy se plaignait depuis des années de ce manque d'égards; maintenant, pour appuyer ses dires, il disposait de résultats horrifiants. Pour sa part, l'opposition conservatrice, qui était nullement en sympathie avec le député gaspésien, fut ravie de profiter d'une occasion aussi profitable de tourner en dérision l'effort de guerre du gouvernement.[20]

Plus d'un mois s'écoula avant que le coup suivant ne fût porté: dans la nuit du 29 au 30 juin, l'U-132 traversa le détroit de Cabot et, suivant l'exemple de l'U-553, le *korvettenkapitän* Ernst Vogelsang se dirigea directement vers l'embouchure du Saint-Laurent. En début de soirée, le 5 juillet, le submersible se trouvait au large du Cap Chat, soit à 145 km en amont de l'endroit où l'U-553 avait attaqué le 12 mai. Les patrouilles aériennes menées au-dessus du secteur durant la journée s'étaient limitées à appuyer le convoi SQ 16 dans la matinée, et c'était un des deux Canso du 117e Escadron qui était disponibles à Gaspé qui s'était chargé de cette tâche. Peu de temps après que cet appareil, le seul utilisable, fut rentré à la base, le convoi SQ 15 s'ébranla de son secteur de regroupement, devant l'île Bic, à destination de Sydney; pris au dépourvu par ce départ anticipé, l'état-major de la Région aérienne de l'Est dressa des plans hâtifs pour fournir au convoi une escorte aérienne dès les premières lueurs de l'aube du 6 juillet. Malheureusement, les Allemands furent les premiers à arriver sur les lieux. Dans l'aube naissante de cette journée d'été, l'U-132 torpilla deux des navires du convoi, maintint le contact en dépit des efforts de l'escorte navale et, deux heures plus tard (à 23 h 07, heure locale, soit trois heures après l'heure moyenne de Greenwich (GMT), qui est celle dont nous nous servirons dans tout ce chapitre), toucha un autre navire, qui coula par la suite. Après la seconde attaque, le NCSM *Drummondville* lança des grenades sous-marines contre l'U-132 pendant que celui-ci plongeait en catastrophe; toutefois, les autorités côtières n'entendirent parler des deux attaques qu'à 2 h 30 – six heures après que les premières torpilles eurent touché leur cible.[21]

Comme la Région aérienne de l'Est dépendait habituellement des lignes téléphoniques commerciales pour communiquer avec la Gaspésie, le commandant, le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, avait décentralisé les pouvoirs, donnant l'ordre aux commandants de Gaspé et de Mont-Joli de "prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires, quelles qu'elles soient, chaque fois que l'on signale qu'un sous-marin a été aperçu, en plus d'exécuter les fonctions normales d'un plan bien coordonné".[22] Cependant, les 5 et 6 juillet, ce système ne fonctionnait tout simplement pas. La première nouvelle qu'eut Gaspé de l'attaque fut un coup de téléphone de Halifax ordonnant que les deux Canso détachés de Sydney prennent l'air juste avant 3 h 00 le 6. Le brouillard les empêcha de décoller avant midi. À Mont-Joli, un coup de téléphone du

OPÉRATIONS AÉRIENNES DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT 1942 - 1945



ATTAQUES ANTI-SOUS-MARINES PAR DES AVIONS DE LA RAE

1. 7 juil 42 - aucun sous-marin aperçu
2. 23 juil 42 - aucun sous-marin aperçu
3. 3 sep 42 - attaque contre le U-517
4. 9 sep 42 - attaque probablement contre le U-165
5. 16 sep 42 - attaque contre le U-517
6. 24 sep 42 - attaque contre le U-517
7. 25 sep 42 - attaque contre le U-517
8. 25 sep 42 - attaque contre le U-517
9. 29 sep 42 - attaque contre le U-517
10. 16 mai 43 - aucun sous-marin aperçu

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

détachement de la Marine stationné à Rimouski mit en branle des mesures précipitées qui se révélèrent futiles et, finalement, tragiques. Les appareils les plus appropriés dont on disposait étaient des Curtiss P-40 Kittyhawk du 130e Escadron de chasse, affectés temporairement à la base. Le personnel au sol se précipita pour armer les chasseurs et remplir leurs réservoirs et, une heure plus tard, quatre d'entre eux décollaient dans l'obscurité. Le commandant d'aviation J.A.J. Chevrier, le premier à prendre l'air, ne rentra jamais; selon des rapports civils, il semble qu'il s'écrasa dans la mer près de Cap-Chat. Entre temps, les équipes au sol s'affairaient à fixer des supports et une paire de grenades anti-sous-marines sous deux Fairey Battle de la 9e École de bombardement et de tir. À 4 h 45 deux pilotes décollèrent, en sachant que les moteurs de leur appareil n'étaient pas fiables; il se peut que ces avions n'aient même pas eu d'équipement radio à bord. Aucun de ces efforts courageux ne porta fruit et l'insulte fut menée à son comble lorsque l'ARC dut répondre deux semaines plus tard à des rumeurs qui vinrent aux oreilles de la Chambre des communes, rumeurs selon lesquelles "les pilotes de Mont-Joli étaient tous ivres et en compagnie de femmes au moment où le navire a été coulé".[23]

Après ces nouvelles catastrophes, la marine affecta six corvettes au Golfe, pendant que trois Hudson du 119e Escadron de Sydney et trois du 113e Escadron de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, se rendaient à Mont-Joli, où, pendant le reste de la saison de navigation, il y eut toujours un détachement d'un de ces escadrons ou du 11e Escadron de bombardement et de reconnaissance, basé à Dartmouth. Le 7 juillet, à la suite d'un rapport du CDA de Sept-Îles, un Hudson du 119e Escadron aperçut ce qui semblait être l'écume que laisse derrière lui le périscope d'un sous-marin en mouvement; l'avion attaqua. L'U-132, toutefois, se trouvait loin de là, près de la côte de la Gaspésie, et les archives allemandes ne font état de la présence d'aucun autre submersible dans le Golfe à cette époque. Malgré les dires de l'équipage, il ne s'agissait pas d'un sous-marin.[24]

Cette première campagne des *U-boats* dans le Golfe était aussi, bien sûr, une situation extraordinaire pour les communautés paisibles et éloignées qui bordaient la côte de la Gaspésie. Même si la presse garda docilement le silence, la nouvelle s'étendit comme une traînée de poudre dans tout le sud-est du Québec après l'arrivée des survivants le 6 juillet. Incapable de se contenir plus longtemps, J.-S. Roy se leva en Chambre pour annoncer que trois navires faisant partie d'un convoi avaient été coulés. Il redemanda ensuite, comme il le faisait depuis le mois de mai, que la Chambre des communes tienne une session secrète. Cela mit en fureur Angus L. Macdonald. Roy violait les règles de sécurité et minait les politiques de guerre bien étudiées du gouvernement. "S'il (Roy) croit un seul instant que la Marine canadienne toute entière va s'aligner le long de ses côtes, laissant s'en aller à vau-l'eau le système de convois que nous avons et la protection que nous avons pour tout le reste du Canada, il commet là une grossière erreur. Je ne suis pas disposé à changer la disposition d'un seul bâtiment de la Marine canadienne", conclut Macdonald, "malgré lui ou toutes les questions qu'il pourrait poser d'ici à la fin des temps".[25]

L'intensité des propos du ministre reflétait son engagement vis-à-vis de son service et son intention de ne pas être distrait par la campagne dans le Golfe, et fit

peut-être écho dans une certaine mesure à l'amertume qu'engendrait la récente controverse concernant la conscription. Il était évidemment contre la tenue d'une session secrète du Parlement, mais le sang-froid prévalut: des membres de tous les partis, y compris un certain nombre de libéraux du Québec, approuvèrent l'idée.[26] Adélard Godbout, le Premier ministre libéral du Québec, avertit son homologue fédéral qu'"il existe une situation périlleuse" parce que la population était abasourdie et nerveuse et que des rumeurs couraient de toutes parts. Godbout avait appris de "deux sources fiables" que deux hommes, probablement débarqués d'un sous-marin, avaient attaqué la station de radio de l'aérodrome de Mont-Joli. King, toujours sensible à ce que Godbout qualifiait à bon droit de "dangers incalculables pour la sûreté et la sécurité du Canada", ordonna la tenue d'une session secrète le 18 juillet. Cela permit à Macdonald et à C.G.Power, le ministre de l'Air, de rassurer ceux qui y participèrent sur les mesures navales et aériennes prises pour défendre le Golfe; Power indiqua que le faux contact que le Hudson avait attaqué le 7 juillet avait "probablement coulé".[27] Cela fit taire pendant un temps les critiques; ceux-ci ne réagirent pas vivement quand l'U-132, attaquant le convoi QS 19 au large du Cap-de-la-Madeleine le 20 juillet, envoya un autre cargo par le fond.[28]

Ce fut le succès de mesures anti-sous-marines prises ailleurs sur la côte est du Canada et des États-Unis qui exposa le Golfe à son épreuve suivante, la pire qu'il connut. Cherchant des points faibles dans le système de défense de la navigation, Dönitz avait déployé trois de ses sous-marins au large du détroit de Belle-Isle à la dernière semaine d'août 1942. Deux d'entre eux, l'U-517 et l'U-165, pénétrèrent dans le Golfe où, pendant les six semaines qui suivirent, ils accomplirent dans ces eaux les patrouilles allemandes les plus fructueuses de la guerre.[29]

A cette époque, la couverture aérienne du Golfe et des navires qui y circulaient avait peu changé par rapport à ce qu'elle était au moment de l'incursion de l'U-132. Les escadrons de Terre-Neuve continuaient de garder le détroit de Belle-Isle, et le 117e Escadron utilisait trois Canso à partir de Gaspé, tandis qu'à Mont-Joli, le détachement du 113e Escadron, dont le nombre d'avions était passé à sept après que le cargo avait été envoyé par le fond le 20 juillet, vit le nombre de ses Hudson tomber à quatre le 1e août (le 3, ces appareils furent remplacés par quatre avions similaires provenant du 119e Escadron). Mais dans les eaux fermées et les bras de mer du Golfe, la protection aérienne des navires, même quand celle-ci était assurée de façon presque ininterrompue, était impuissante contre des sous-marins embusqués, ainsi qu'en témoignèrent les premiers succès que remportèrent l'U-165 et l'U-517 dans les zones septentrionales du Golfe. Leurs proies étaient le convoi LN 6, un petit convoi naviguant entre Québec et Goose Bay, et le convoi SG 6, un groupe de navires américains parti de Sydney à destination du Groënland et accompagné par un escorteur de la marine des États-Unis et, au moment de l'attaque, d'un Digby du 10e Escadron. Le *Chatham*, un transport de l'Armée des États-Unis, était plus rapide que les autres navires du convoi SG 6 et reçut l'autorisation de prendre de l'avance; il était accompagné du navire d'escorte mais se trouvait au-delà des circuits qu'effectuait l'escorte aérienne du convoi. Le *Chatham* fut torpillé et coulé en plein jour, le 27 août, par l'U-517 du *kapitänleutnant* Paul Hartwig, au moment

même où les deux convois entraient dans le détroit de Belle-Isle. Le NCSM *Trail*, qui escortait le convoi LN 6, lequel s'était glissé entre le groupe principal du convoi SG 6 et le *Chatham*, mit les deux navires dont il avait la charge à l'abri dans la Baie de Forteau pendant qu'il accomplissait des opérations de sauvetage. Entre temps, le convoi SG 6 poursuivit sa route sous une couverture aérienne continue. À 21h30 cette nuit-là, pendant que le Catalina du 116e Escadron qui était de service patrouillait âprement à quelque distance du convoi, l'U-165 (commandé par le *korvettenkapitän* Eberhart Hoffman) et l'U-517 torpillèrent deux navires marchands, le *Laramie* et l'*Arlyn*. Ce dernier coula, mais le *Laramie* put regagner tant bien que mal Sydney.[30]

Le convoi LN 6 fit maintenant demi-tour vers Gaspé pour se joindre aux deux navires du convoi LN 7, et le convoi combiné leva l'ancre le 2 septembre, escorté de deux corvettes. Le CRO les avertit que les *U-boats* les avaient repérés. Vers midi, le Canso escorteur de Gaspé perdit le convoi dans une brume épaisse. L'U-517, qui se tenait à l'affût à environ 160 km au sud-ouest du détroit de Belle-Isle, coula un cargo, le *Donald Stewart*, aux petites heures du matin, le 3 septembre.

À l'aube, un Hudson de Sydney, de même qu'un Digby et un B-17 des USAAF de Gander, assurèrent la couverture aérienne, balayant de jour le Détroit. Cela mena à la première attaque aérienne proprement dite de l'ARC dans le Golfe. Le lieutenant d'aviation J.H. Sanderson, du 10e Escadron, aperçut l'U-517 aux abords sud du Détroit quelques minutes avant midi. Le sous-marin se trouvait en surface depuis des heures et à cause de la présence d'avions avait plongé plusieurs fois. Il ne fait aucun doute que de meilleures techniques de recherche aérienne auraient permis de le repérer plus tôt. Le Digby, descendant d'une altitude de recherche de 275 mètres, attaqua d'une altitude de 45 mètres. Le submersible était immergé depuis vingt secondes et l'avion fut seul à être endommagé, par suite de l'explosion prématurée d'une grenade anti-sous-marins. Cet effort, qui n'était guère un modèle du genre, évita au moins au convoi de perdre d'autres navires.[31]

A l'autre extrémité du Golfe rôdait l'U-165, qui pénétra dans l'embouchure du fleuve; le 7 septembre, l'U-517 était arrivé au large de la Gaspésie. Le CRO conclut à partir d'un certain nombre de sources que deux *U-boats* opéraient dans le Golfe et, en conséquence, l'activité aérienne s'intensifia. Le détachement du 119e Escadron qui se trouvait à Mont-Joli obtint des renforts du 11e Escadron, ce qui porta à six Hudson le nombre total de ses avions, et la Région aérienne de l'Est utilisa abondamment les Hudson et les Anson des UEO de Greenwood et de Debert, en Nouvelle-Écosse, ainsi que des Écoles de reconnaissance générale de Summerside et de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard. Malgré ces efforts, tous les convois ne furent pas protégés de façon efficace. Les conditions atmosphériques empêchèrent de bien appuyer le convoi QS 33 lors de son passage dans la partie inférieure du fleuve Saint-Laurent et, bien que neuf sorties fussent effectuées dans le secteur général, l'U-165 et l'U-517 purent couler quatre navires et un yacht armé, le *Racoon*, au large de Cap-Chat, les 6 et 7 septembre.[32] Sans le radar, qui, même installé à bord des avions, était à peine plus à cette époque qu'une aide à la navigation, les aviateurs étaient presque aveugles lorsque la visibilité était mauvaise.

Le QG de la Région aérienne de l'Est réagit en envoyant trois autres Hudson du 113e Escadron, de Yarmouth à Chatham au Nouveau-Brunswick, de même qu'un Canso du 5e Escadron, de Dartmouth à Sydney. Les appareils de Chatham, décrits comme étant "un détachement spécial de chasse aux sous-marins", agit comme force de frappe dans le centre du Golfe.[33] Le 8 septembre, des relèvements radiogoniométriques, des contacts visuels et un contact radar obtenu par une corvette, le *Summerside*, indiquèrent qu'il se trouvait un sous-marin au large de Gaspé et un autre au nord-est d'Anticosti. Des recherches aériennes furent de nouveau lancées, pendant que les Hudson de Chatham accomplissaient à l'est de Gaspé une "recherche anti-sous-marine générale".

Le 113e Escadron avait été la première unité de la Région aérienne de l'Est à mettre en oeuvre les récentes innovations tactiques du *Coastal Command* en camouflant en blanc ses avions patrouillant jusqu'à 1500 mètres d'altitude au lieu de 450 mètres ou moins; les nouvelles méthodes avaient rapidement démontré leur valeur dans les opérations que l'Escadron avait menées à partir de Yarmouth, et il en fut de nouveau de même dans le Golfe. Dans la matinée du 9 septembre, le Hudson n° 403, aux commandes duquel se trouvait le sous-lieutenant d'aviation R.S. Keetley, plongea d'une altitude de 1200 mètres sur l'U-165, à une trentaine de km environ au sud d'Anticosti. Comme il confondit d'abord le submersible avec un voilier – "le kiosque était blanc et la coque vert glauque", déclara-t-il erronément – Keetley passa la première fois trop haut et le sous-marin plongea huit secondes avant l'attaque.[34] Toutefois, à la suite de son rapport, on envoya deux corvettes et un dragueur de mines Bangor faire des recherches dans le secteur. Les contacts visuels et les attaques, bien qu'infructueuses, qui survinrent par la suite furent suffisants pour que le capitaine de l'U-165 signale qu'à cause des patrouilles aériennes il était difficile d'entrer en contact avec les convois à l'est de Gaspé et au sud d'Anticosti.[35]

Dans les limites étroites du Golfe il était encore facile pour les *U-boats* de repérer et d'attaquer des objectifs. L'audace même des sous-marins favorisa leurs succès. Le 11 septembre, des témoins aperçurent du rivage l'U-517 au large de Cap-Chat quelques minutes à peine avant qu'il n'envoie par le fond en plein jour la corvette *Charlottetown*; avant que des avions n'arrivent sur les lieux, Hartwig avait disparu.[36] Les 15 et 16 septembre, dans la même région, l'U-517 et l'U-165 mirent à mal un gros convoi de 22 navires, le SQ 36. L'U-517, que n'avait pas repéré le Canso du 117e Escadron qui patrouillait en avant du convoi dans un ciel très clair, fut aperçu en surface par un observateur du CDA une heure et demie avant l'attaque. Le temps que le rapport de l'observateur, transmis par les voies de l'Armée, soit reçu, Hartwig avait plongé en avant du convoi et coulé deux navires dans l'après-midi. Malgré la forte contre-attaque de l'importante escorte navale – sept bâtiments en tout, dont un destroyer britannique – l'U-517 ne subit que des dommages mineurs.[37] La protection aérienne du convoi fut prise en charge par un Canso "A" du 5e Escadron qui patrouilla pendant toute la nuit; l'appareil fut cependant incapable d'empêcher d'autres pertes lorsque le convoi se heurta à l'U-165, tapi sous l'eau au large de Cap-Chat, qui précipita au fond deux navires de plus et mit à mal un troisième juste avant l'aube.[38]

Onze navires en deux semaines: c'était un coup de massue, et les *U-boats* semblaient toujours en pleine possession de leurs moyens. Le 16 septembre, à la suite de relèvements radiogoniométriques, les Hudson de Chatham prirent l'air; le sous-lieutenant d'aviation Keetley repéra l'U-517 au nord du Cap-de-la-Madeleine, à 10 heures environ. Keetley rapporta avoir encadré le sous-marin en surface de quatre grenades d'Amatol, mais peut-être parce que celles-ci étaient trop espacées, ou parce qu'elles n'étaient tout simplement pas assez puissantes, elles ne firent aucun dommage important. Ensuite, pendant une semaine environ, les Allemands ne donnèrent plus signe de vie.[39]

C'est en ces temps difficiles que le gouvernement britannique demanda des navires d'escorte canadiens pour appuyer l'Opération "Torch", le nom donné aux débarquements en Afrique du Nord. Satisfaire à cette demande signifierait retirer la plupart des escorteurs de la Marine du golfe Saint-Laurent et de la côte ouest et confier ainsi plus de responsabilités à l'aviation. Il y a des preuves que la Marine penchait depuis un certain temps en faveur d'une telle solution parce qu'elle n'avait pas assez d'escorteurs pour protéger convenablement les convois du Golfe en 1942 et ne prévoyait pas d'amélioration pour 1943. Les autorités maritimes préféraient elles aussi que l'on mette fin au trafic des navires dans le Golfe parce que le trajet de 1600 km jusqu'à Montréal occasionnait une saignée de navires marchands dont le nombre était déjà très insuffisant et qu'il était toujours possible de transporter les cargaisons par voie ferroviaire jusqu'aux ports de la côte est. Le 9 septembre les autorités maritimes de guerre du Cabinet approuva une recommandation de l'état-major de la Marine voulant que l'on satisfasse à la demande des britanniques en fermant le Saint-Laurent à la navigation outre-mer. Le Premier ministre, à la prière personnelle de Winston Churchill, appuya la mesure avec de profondes réserves. Il était sûr que cela signifierait plus de navires coulés, et soutint avec perspicacité que les corvettes, qui revêtaient tant d'importance pour la défense du territoire, joueraient peut-être un rôle relativement insignifiant au sein de l'Opération "Torch". Même si le chef de l'état-major de la Marine insista pour que les navires soient rendus avant le mois d'avril 1943, King fit part de "la crainte et le sentiment qu'ils auront tous disparu ou que les Britanniques les conserveront à des fins continentales, en vue d'une offensive lancée tôt au printemps".[40]

Dans les heures qui suivirent la décision du Cabinet, le quartier général du Service naval indiqua à l'Amirauté que tous les navires transocéaniques à destination du Saint-Laurent devraient être déroutés vers Halifax, Sydney ou Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. La Marine avait espéré mettre graduellement fin à la série de convois SQ-QS (Sydney-Québec – Québec-Sydney), mais cela se révéla impossible parce que 40 p. cent des navires naviguant en convoi étaient des caboteurs dont les activités étaient essentielles tant pour l'économie de la région que pour la bonne marche des industries qui s'y trouvaient. Cependant, les mesures qui furent prises immédiatement réduisirent presque de moitié le cycle des convois, et tous les bâtiments d'escorte, à l'exception d'une corvette qui était au radoub en Nouvelle-Écosse, de deux dragueurs de mines Bangor et de la flottille de six vedettes Fairmile, cessèrent d'opérer dans le golfe le mois suivant. Les services chargés de contrôler la navigation contrebalancè-

rent ces mesures en ajoutant des routes plus variées et plus souples.[41] Le fait de n'offrir à l'ennemi que du menu gibier et d'agir de façon imprévisible inciterait, croyait-on, les *U-boats* à changer de terrain de chasse.

L'état-major de la Région aérienne de l'Est ne partageait pas cet optimisme. En dépit du lourd fardeau imposé aux escadrons de Canso et de Hudson en Nouvelle-Écosse, expliqua l'officier d'état-major supérieur de la Région aérienne de l'Est, le colonel d'aviation M. Costello, l'Aviation n'était pas parvenue à "concentrer (suffisamment) ses avions opérationnels pour chasser l'ennemi du secteur".[42] Le vice-maréchal de l'Air Cuffe, qui proposait de retirer temporairement tous les Hudson et tous les Canso de Yarmouth afin de renforcer le Golfe, avait ordonné à Costello de demander au quartier général de l'Aviation "de demander aux Américains de se charger de la protection aérienne de tous les convois naviguant à l'ouest de 65° de latitude. . . aussi longtemps qu'il le faut pour que nous nous concentrions dans la région du Golfe". Le 17 septembre, le maréchal de l'Air Breadner donna son accord, "à titre de mesure temporaire seulement, à la condition que les forces américaines n'utilisent Yarmouth que pour refaire le plein de carburant seulement. . .". La 1ere Aviation des États-Unis (*First U.S. Air Force*) entreprit d'opérer dans la zone de patrouille de Yarmouth le 18 septembre, et les bombardiers North American B-25 Mitchell de Westover Fields, au Massachussets, se posèrent périodiquement à Yarmouth jusque tard dans le mois d'octobre pour remplir leurs réservoirs. Même si les Canso "A" du 162e Escadron ne quittèrent pas à ce moment la Nouvelle-Écosse, le 113e Escadron, que dirigeait le commandant d'aviation N.E. Small, envoya immédiatement à Chatham les Hudson qui lui restaient.[43]

Small était le pilote émérite de la Région aérienne de l'Est et, au sein de cette dernière, celui qui cherchait le plus consciencieusement à accroître ses connaissances sur la puissance aérienne maritime. Sergent pilote dans l'ARC avant la guerre, Small avait quitté le service en 1937 pour exercer ses talents dans le secteur privé avant de s'engager de nouveau en 1939, au grade de sous-lieutenant d'aviation. Comme il avait traversé cinq fois l'Atlantique en Catalina, il fut affecté au 116e Escadron en juillet 1941, quand cette unité commença à prendre livraison de ce type d'appareil. Décrit pas des supérieurs comme un "maître du pilotage" et un "excellent tacticien" animé d'un "ardent désir d'action", Small s'était vu confier en mai 1942 le commandement d'une unité nouvellement mise sur pied, le 162e Escadron. Un mois plus tard, il prit le commandement du 113e Escadron et fut décoré de la Croix de l'Aviation.[44] Sous sa direction inspirée, l'unité réalisa bientôt de grandes choses à Yarmouth (voir le chapitre 14) et, ainsi qu'il a déjà été noté, le détachement de Chatham effectua deux des trois attaques confirmées contre les *U-boats* dans le Golfe. Quand ce détachement fut renforcé à la fin de septembre, les exploits de l'escadron allaient éclaircir la situation autrement sombre de l'effort déployé pour défendre le Saint-Laurent.

Le 25 septembre, Hartwig, dans l'U-517, signala la diminution de cycles de convois et les patrouilles aériennes "constamment renforcées". Il ne fait aucun doute que cette dernière remarque fut faite avec quelque émotion. Pas plus tard que la veille, un Hudson du 113e Escadron, escortant le convoi QS 37, avait

aperçu le sous-marin au sud-est de Sept-Îles. Larguant des repères, le sergent de section A.S. White avait rebroussé rapidement chemin pour prévenir le convoi et, à son retour, avait pu attaquer l'U-517 cinq secondes environ après que le kiosque eut disparu sous l'eau. Un fusible grillé avait empêché de larguer trois grenades sous-marines, et une seule était tombée. Mais l'U-517 avait dû plonger, et après le coucher du soleil, dans le cadre de l'opération de nuit la plus importante jamais entreprise jusque là, au moins cinq avions furent affectés à des tâches de recherche et d'escorte. Environ une heure avant minuit, un autre Hudson de Chatham, piloté par le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger, fit au clair de lune une excellente attaque, prenant tout à fait par surprise l'U-517 et secouant le sous-marin par deux explosions "violentes" près de l'arrière. Le lendemain matin, après l'aube, un autre Hudson de Chatham, qui escortait le convoi QS 37 et aux commandes duquel se trouvait le sergent de section M.S. Wallace, aperçut à deux reprises l'U-517, le contraignant chaque fois à plonger. Plus tard cet après-midi là, Bélanger, qui patrouillait juste au-dessous de la couche des nuages, attaqua de nouveau l'U-517, cette fois avec légèrement moins de précision, pendant que le sous-marin plongeait en catastrophe. Il n'y eut aucun signe de dommage apparent, et les aviateurs commencèrent à se dire que les grenades sous-marines Mark VIII remplies d'Amatol étaient la cause de leur mauvaise fortune. Quoi qu'il en soit, les équipages des Hudson du 113e Escadron avaient obtenu des résultats remarquables, ayant aperçu à sept reprises l'U-517 et mené contre lui trois attaques bien exécutées, et ce, en vingt-quatre heures.[45]

Le fait que le capitaine de l'U-517 ait persisté dans ses efforts malgré ces alertes constantes en dit long sur sa détermination, mais l'état-major de la Région aérienne de l'Est était tout aussi déterminé à le pourchasser. Dans la nuit du 25 au 26 septembre, six Anson de la 31e ERG de la RAF, à Charlottetown, effectuèrent les premières patrouilles nocturnes prolongées de l'école. Voici ce qu'on peut lire dans le journal de la base: "Un important convoi traversant notre secteur a été menacé par trois sous-marins (deux plutôt, selon les estimations du Service de renseignements de la marine). L'unité s'est portée volontaire pour l'escorter toute la nuit. La lune était pleine et le ciel dégagé. Jusqu'à l'aube, des avions armés de deux bombes de 250 lbs (113 kg) ont escorté le convoi".[46] En fait, les Allemands avaient tourné leur attention vers le détroit de Cabot, mais ils étaient de retour quelques jours plus tard. Le 28 septembre, avant l'aube, l'U-517 s'en prit au convoi QS 38 au large de Gaspé, mais sans succès. Entre temps, le 113e Escadron entreprit une fois de plus d'effectuer des reconnaissances au-dessus du secteur, faisant voler ses Hudson à 1500 mètres et, une fois de plus, les nouvelles tactiques portèrent fruit; le 29 septembre, le lieutenant d'aviation Bélanger surprit l'U-517 à 30 km au large de la côte de la Gaspésie. Plongeant de l'altitude élevée à laquelle il patrouillait, Bélanger largua quatre grenades anti-sous-marins sur son objectif complètement émergé. Sa description de ce qui s'ensuivit est assez précise: "Les grenades ont explosé tout autour de la coque, légèrement à l'avant du kiosque. Une grosse déflagration a entouré la coque... La proue du sous-marin est sortie de l'eau et tout mouvement vers l'avant s'est arrêté. Le sous-marin a semblé ensuite se diriger droit vers le fond.

La mer, balayée par un vent de 31 noeuds, était très agitée, et dans l'heure et cinquante-cinq minutes durant lesquelles l'avion est demeuré dans le secteur, on n'a observé aucune trace de débris, de bulles d'air ou de carburant".[47] Comme tant d'autres avant lui, Bélanger avait été trompé par les apparences. Hartwig reconnut que les grenades avaient été "bien placées", mais le commandant d'aviation Small crut à tort que Bélanger avait détruit l'U-517. En examinant les photographies sur lesquelles Small appuyait son évaluation de l'attaque, les analystes de la Marine des États-Unis conclurent que les grenades avaient probablement dépassé leur objectif. Leur évaluation des résultats de l'attaque, "dommages légers probables", était juste.[48] Néanmoins, Bélanger fut plus tard décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation pour services rendus dans la Région aérienne de l'Est, décoration à laquelle il ajouta plus tard une barrette à la suite de ses exploits au sein du *Bomber Command* de la RAF en 1944.

Les commandants des *U-boats* commençaient à perdre de leur allant, mais il semblait encore à l'amiral Dönitz que les "mesures de défense se révélaient relativement faibles et se bornaient à escorter directement les convois."[49] D'autres sous-marins étaient déjà en route pour la région, et l'on avait prévu d'envoyer des renforts supplémentaires. Sur les deux submersibles affectés au Saint-Laurent, seul l'U-69, un mouilleur de mines qui opérait dans la baie de Chesapeake, pénétra réellement dans le Golfe, traversant le détroit de Cabot le 30 septembre. Le 5 octobre, il se trouva au nord de Gaspé, filant le convoi QS 39; toutefois, d'après des renseignements qu'il avait reçus trois jours plus tôt, l'état-major de la Région aérienne de l'Est savait qu'un sous-marin se trouvait à proximité du convoi et elle assurait une couverture aérienne constante, dont des escortes de nuit entre le 4 et le 6 octobre. La Marine détourna le convoi de sa route habituelle pour lui en faire suivre une autre au nord des Îles-de-la-Madeleine.[50]

Selon des relèvements radiogoniométriques obtenus des 5 et 6 octobre, le sous-marin se trouvait maintenant loin en amont, au niveau de Rimouski. Les 6 et 7 octobre, d'autres bulletins de renseignements indiquant qu'un sous-marin se trouvait au large de la Gaspésie et de la Baie des Chaleurs amenèrent les Hudson de Chatham à entreprendre des recherches, mais ils revinrent bredouilles. Il n'y avait aucun submersible ennemi dans la partie centrale du Golfe. Une fois de plus, le véritable danger menaçait dans le fleuve, comme l'apprit à ses dépens le convoi NL 9 quand, parti de Goose Bay pour Québec, il approcha de Rimouski dans la nuit du 8 et du 9 octobre. Les avions d'escorte ne suivirent le convoi que jusqu'à la tombée de la nuit. Un Hudson du détachement du 113e Escadron basé à Mont-Joli entreprit à partir de minuit un vol de reconnaissance mais ne fut pas affecté au convoi, et n'était pas présent une heure plus tard quand l'U-69 torpilla et envoya par le fond un navire marchand, le *Carolus*. Les navires d'escorte contre-attaquèrent en lançant des grenades sous-marines, et des Hudson de Chatham cherchèrent le sous-marin avant le lever du soleil le 9 jusqu'à l'après-midi du 11, mais l'U-69 parvint à leur échapper.[51]

Le QG de la Région aérienne de l'Est affermit ses moyens de défense à Mont-Joli les 10 et 11 octobre en y envoyant deux Canso "A" du 162e Escadron de Yarmouth, mais à ce moment, l'U-43 et l'U-106 présentaient une nouvelle

menace dans le détroit de Cabot. Deux navires marchands escortés par un yacht armé, le NCSM *Vison*, et qui, le 10 octobre, venaient tout juste de quitter Cornerbrook, à Terre-Neuve, à destination de Sydney, se trouvaient en danger. Un Canso du 117e Escadron, qui était basé à North Sydney, rencontra le convoi dans la journée du 11, et commença à effectuer une patrouille anti-sous-marine intérieure à moins d'un km des navires, à 230 mètres d'altitude seulement. Les conditions atmosphériques étaient pitoyables: faible visibilité, bruine, mer agitée et nuages bas. Environ une heure avant midi, l'U-106, attaquant sous l'eau près du milieu du détroit de Cabot, torpilla le S.S. Waterton; celui-ci coula en huit minutes et le Canso, plongeant à travers les débris de la cargaison de papier que l'explosion avaient projetés dans les airs, n'aperçut dans les hautes vagues aucune trace de périscope ou de sillage de torpille.[52]

Trois jours plus tard, le traversier *Caribou* quittait Sydney pour se rendre de nuit à Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, escorté comme à l'accoutumée par un dragueur de mines Bangor, le NCSM *Grandmère*, mais sans couverture aérienne. Peu de temps après minuit, par "beau" temps et dans des conditions de visibilité "excellentes", l'U-69, attaquant en surface, lança une torpille contre le traversier. Le *Caribou*, qui ne se trouvait qu'à 65 km de sa destination, coula rapidement. Le *Grandmère* aperçut l'U-69 et poussa ses moteurs à fond pour charger l'ennemi, mais le sous-marin plongea en catastrophe. Le *Grandmère* lança ensuite dix-huit grenades sous-marines, mais seul un petit peu de carburant remonta à la surface. Le navire recueillit 103 survivants du traversier, dont deux décédèrent par la suite, ce qui porte le nombre de victimes à 136, dont 79 civils et 75 militaires. Cette tragédie donna lieu à un ratissage de vingt-quatre heures au-dessus du détroit de Cabot qu'exécutèrent des Hudson du 119e Escadron et un Canso du 117e Escadron, tous de Sydney, mais une fois de plus, l'U-69 leur échappa. Du 30 octobre au 8 novembre environ, trois Hudson du détachement de Chatham du 113e Escadron opérèrent à partir de Sydney pour renforcer la couverture aérienne au-dessus de l'entrée du Golfe. Une escorte aérienne régulière fut aussi fournie pour le SS *Burgeo*, le seul traversier restant qui faisait la navette entre Sydney et Port-aux-Basques.[53]

Après avoir coulé le *Caribou*, l'U-69 quitta le Golfe, signalant par radio au quartier général allemand que l'attaque menée contre le *Carolus* le 9 octobre avait attiré des mesures de défense plutôt considérables: "fortes patrouilles maritimes et patrouilles aériennes constantes avec radar. . .". Le 22 octobre, l'U-106 confirma ce rapport lorsqu'il quitta le secteur, envoyant le message suivant: "Rien aperçu . . . [dans le fleuve Saint-Laurent]. Forte défense depuis le 16 octobre". L'U-69, que des radiogoniomètres à haute fréquence avaient localisé au sud de Terre-Neuve après qu'il s'en fut pris sans succès à un cargo, le *Rose Castle*, subit à son tour, le 21 octobre, l'attaque infructueuse d'un Hudson du 145e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Torbay. À la fin du mois, le *BdU* nota que l'U-43 avait patrouillé dans l'embouchure du Saint-Laurent "pendant dix-sept jours et intercepté deux convois sans succès". Comme l'ajouta l'amiral Dönitz, "Escortes maritimes et aériennes de plus grande envergure". Frustré par les mesures de défense considérablement améliorées et la fixation d'itinéraires plus efficaces pour les navires, l'U-43 quitta le Golfe avant le 10 novembre.[54]

Pendant ce temps, le 8 novembre, l'U-518 (commandé par le *kapitänleutnant* Friedrich-Wilhem Wismann) arriva au large de New Carlisle, au Québec, sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, pour débarquer un espion, Werner Janowski, que la Police provinciale du Québec arrêta aussitôt. Wismann s'éclipsa ensuite pour opérer au large de Gaspé, sans savoir que le Golfe était maintenant fermé à toute navigation, sauf au trafic local. Là, d'après ce que l'on peut lire dans le journal de guerre du *BdU*, l'U-518 vit "seulement de temps à autre des navires seuls naviguant près de la terre. Patrouilles de surface négligeables, pas de patrouilles aériennes de nuit. Faibles chances de succès." En conséquence, le 17 novembre, le sous-marin était parti patrouiller au large de Halifax.

Il vaut la peine de noter que Janowski était le second espion allemand à débarquer au Canada. Six mois plus tôt, dans la nuit du 13 et du 14 mai 1942, l'U-213 avait amené à terre un agent nommé Langebin, à une cinquantaine de km au sud-ouest de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Les services canadiens ne reçurent aucun renseignement au sujet de cette mission, mais il n'en résulta pas de conséquences fâcheuses. Langebin enfouit son transmetteur radio près de l'endroit où il avait débarqué et n'entreprit aucune activité subversive. Après avoir vécu sans rien faire de mal à Montréal et à Ottawa pendant deux ans et demi, il se rendit de lui-même à la GRC en novembre 1944.[55]

Tant que les *U-boats* continuèrent encore d'apparaître dans le Golfe à la fin de 1942, le QG de la Région aérienne de l'Est ne réduisit pas de beaucoup les effectifs des détachements du Golfe. Les avions escortaient toujours les convois, exécutant des reconnaissances régulières et effectuant des recherches dans les secteurs où l'on avait aperçu des sous-marins ou que des relèvements radiogoniométriques avaient permis de localiser. Au début de décembre, le détachement de Canso qui se trouvait à Gaspé partit finalement pour North Sydney. Le 13 décembre, le détachement du 113e Escadron qui était basé à Chatham déménagea ses pénates à Yarmouth et une partie du détachement de Mont-Joli resta sur place jusqu'au 23 décembre. Le convoi QS 46, le dernier des convois de la saison à naviguer dans le Golfe, arriva à Sydney le 7 décembre.[56]

La disparition du *Caribou*, le 14 octobre, marqua la cessation des activités des *U-boats* pour 1942. Mais avant même que la nouvelle de la destruction du navire et des lourdes pertes de vies humaines ne fût lancée, des protestations publiques au sujet de la façon dont on traitait les mesures de défense dans le Golfe firent de nouveau surface dans la presse. Edouard Laurent, dans trois articles qu'il écrivit dans *L'Action catholique* de Québec entre les 14 et 20 octobre 1942, sous le titre "Ce qui se passe en Gaspésie", lança des accusations particulièrement graves. Au moins 40 navires avaient été coulés dans le Saint-Laurent, prétendit-il, tandis que les Gaspésiens n'avaient jamais vu un avion escorter un convoi. Les chinoiseries administratives du gouvernement fédéral avait peut-être affaibli les mesures de défense. Quand Louis Keable, le maire de Mechins, avait déclaré qu'un sous-marin se trouvait non loin de la rive, près de la base de l'ARC de Mont-Joli, rapporta Laurent, l'aviation avait alors demandé des instructions à Ottawa et attendu que deux membres de la GRC parcourent 45 km depuis Matane pour confirmer ce qui avait été aperçu; un avion avait survolé Mechins au moins huit heures après le rapport initial. Avec de telles histoires, Laurent saisit "l'atmosphère de malaise et d'angoisse" qui s'était emparé de la région de

Gaspé et souleva une question fondamentale: "Pourquoi le Canada était-il incapable de défendre ses propres côtes alors que tant de milliers de soldats, de marins et d'aviateurs avaient été enrôlés pour se battre outre-mer?"[57]

Le directeur des relations publiques du ministère de la Défense nationale considéra cela "important" que Laurent "est ou a été en relations avec Duplessis", le chef du parti d'opposition, l'Union nationale.[58] Toutefois, c'est l'adversaire et la "némésis" de Duplessis, le Premier ministre Godbout, qui fit parvenir à King un exemplaire des trois articles en indiquant qu'il s'agissait "des articles les plus complets et les plus objectifs que j'aie vus sur la question".[59] Un important journal anglophone, le *Toronto Telegram*, publia le texte traduit d'un des articles et appuya résolument la position de Laurent. Le moment choisi par ce dernier était excellent: il publia ses articles au même moment où la nouvelle des navires coulés en octobre devint publique. Quand Angus L. Macdonald annonça le 15 octobre que le *Carolus* avait coulé, des comptes rendus détaillés qui parurent dans la presse soulignèrent que le navire avait été envoyé par le fond à 320 km seulement de la ville de Québec; la nouvelle du sort funeste que subit le *Caribou* et des lourdes pertes de vies humaines s'étalait de toutes ses révélations dans les journaux les 17 et 18 octobre. J.-S. Roy tira avantage de toutes ces révélations en renouvelant sa campagne publique pour que le gouvernement affermisse les défenses du Saint-Laurent; il reçut l'appui de Jean-François Pouliot, député de Témiscouata et transfuge du Parti libéral, et d'au moins deux membres de l'Union nationale siégeant à l'Assemblée législative du Québec.[60]

Le gouvernement entreprit rapidement de réfuter l'accusation voulant que le Golfe ait été mal défendu. Power, le ministre de l'Air, fit parvenir à Godbout la réponse détaillée du quartier général de l'Aviation aux articles de Laurent. Ces derniers étaient manifestement exagérés. Ainsi, pour ce qui était de l'incident mettant en cause le maire Keable de Mechins, incident survenu le 19 juillet, le maire s'était adressé à la GRC, pas à l'ARC. La GRC avait téléphoné à la base de Mont-Joli et, cinquante-six minutes après que la présence du sous-marin avait été signalée, et non "huit heures au moins", l'avion se trouvait au-dessus de l'endroit où le sous-marin avait été vu.[61] Power demanda aussi à un organisateur libéral de Rimouski de fournir à Laurent et à L'Action catholique des preuves démontrant la fausseté des allégations de négligence formulées contre la marine. Le 2 novembre, Louis Saint-Laurent, qui détenait le portefeuille de la Justice au sein du Cabinet de King, déclara publiquement que ce n'était pas 40, mais entre 10 et 15 navires seulement qui avaient été coulés dans le Golfe; le 24 novembre, Macdonald annonça que 14 avaient été coulés dans le Golfe et six autres dans le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot. Pour contrebalancer sans aucun doute les mauvaises nouvelles, Power diffusa à la mi-décembre un compte rendu coloré et détaillé des deux attaques exécutées par le sous-lieutenant d'aviation R.S. Keetley durant le mois de septembre.[62]

Quel qu'ait été le degré d'inquiétude et de découragement, et aussi justifié qu'il fût, une chose était sûre: L'ARC avait fait des efforts considérables pour défendre le Golfe en 1942. Les chiffres approximatifs que l'état-major de la Région réunit en décembre montrent qu'entre les mois de mai et d'octobre il y eut en tout 5126 vols opérationnels dans la Région aérienne de l'Est, dont 1590, ou 31 p.c., au-dessus du Golfe.[63] Toutefois, même cette estimation ne reflète pas

toute l'envergure des opérations aériennes dans le Golfe, car elle n'inclut pas les vols qui furent exécutés au-dessus du détroit de Belle-Isle, pas plus que les milliers de vols d'entraînement effectués à partir de Summerside et de Charlottetown. Pendant la même période, il y eut au sein de la Région 24 attaques contre des *U-boats*, dont sept dans le Golfe et deux dans le détroit de Belle-Isle. Si la défense du Saint-Laurent était un engagement dont la marine ne voulait pas, alors l'Aviation remplaça dans une grande mesure ce service plus ancien.

Il ne fait aucun doute que la campagne des Allemands dans le golfe au cours de l'année 1942 procura une victoire manifeste à l'Amiral Dönitz. Dix-neuf navires marchands et deux escorteurs furent coulés, et les Canadiens se trouvèrent dans l'obligation de limiter le mouvement des navires aux ports du Saint-Laurent. En contrepartie, pas un seul *U-boat* n'avait été détruit et en dépit des efforts remarquables du 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance, l'Aviation et la Marine se révélèrent incapables d'infliger des dommages durables à un ennemi plein de ressources. L'inefficacité des méthodes tactiques et l'absence de grenades sous-marines remplies de Torpex et réglées pour exploser à faible profondeur empêchèrent de couler un seul sous-marin; cependant, les archives allemandes révèlent que ce furent avant tout les patrouilles aériennes qui tinrent les *U-boats* en échec dans le golfe du Saint-Laurent pendant les trois semaines qui suivirent le 16 septembre et à partir du 14 octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation.

Pendant que la saison de navigation 1942 tirait à sa fin, les enseignements de la campagne de cette année-là – y compris ceux qui avaient un effet sur les politiques intérieures – servaient déjà à dresser des plans pour la défense du Golfe en 1943. En vue de coordonner les efforts de l'Aviation, de la Marine et de l'Armée et de garantir la collaboration avec d'autres ministères fédéraux et autorités provinciales, les chefs d'état-major instituèrent en décembre 1942 un comité présidé par le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, le représentant de l'état-major de l'Air, et composé de représentants des quartiers généraux de l'Armée et de la Marine.[64]

La Marine, qui était déterminée à éviter que l'on étende son engagement dans le Golfe, continua à limiter le trafic maritime au strict minimum au cours de l'année 1943. Il était toutefois impossible d'arrêter d'expédier des ports du Golfe le minerai, le bois et les pâtes et papiers qui étaient essentiels à l'effort de guerre des Alliés, ou de mettre fin au trafic côtier qui pourvoyait aux besoins d'une grande part de la région.[65] L'état-major de la Marine s'attendait à ce que l'Aviation supporte une lourde part du fardeau inévitable que cette situation imposait. Le capitaine H.N. Lay, qui dirigeait la division des Opérations au quartier général de la Marine, rappela à ses homologues de l'Aviation que "même si en 1939 et en 1940 les *U-boats* opéraient principalement dans les eaux côtières entourant les îles britanniques, aujourd'hui, grâce à l'excellent travail du *Coastal Command* de la RAF et à de nombreuses attaques fructueuses contre des sous-marins, il n'y a pratiquement plus de *U-boats* dans ces eaux". Lay conclut que l'ARC "pouvait atteindre les mêmes résultats dans le Golfe à condition de disposer d'avions et de bases convenables. . .".[66]

Point n'était besoin de donner ce conseil au vice-maréchal de l'Air Anderson;

il entrait certainement dans ses intentions d'imiter le *Coastal Command* et se préparait à fournir près du double des 48 avions qui, l'année précédente, s'étaient trouvés dans la région durant les périodes d'activité maximale, y compris les appareils de Gander et de Botwood, à Terre-Neuve. Le plan consistait à augmenter à 15 le nombre d'avions affectés à chaque escadron, nombre qui, à ce moment, oscillait entre huit et 12, d'envoyer dans le Golfe un escadron de Canso "A" (le 162e) et de déménager un escadre de Hudson (le 113e de bombardement et de reconnaissance) de Yarmouth à Sydney, où il prêterait main forte aux hydravions à coque Catalina et Canso du 117e Escadron et aux Hudson du 119e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Au besoin, le 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance enverrait un détachement de cinq appareils à Chatham, au Nouveau-Brunswick. Les aviateurs disposeraient aussi d'avions améliorés. Le 113e Escadron était censé se rééquiper en Lockheed Ventura, un bombardier à moyen rayon d'action qui ressemblait au Hudson mais qui pouvait voler plus vite (sa vitesse maximale était de 512 km à l'heure contre 400 pour le Hudson) et transporter six grenades sous-marines de 113 kg, soit deux de plus que le Hudson. Si les *U-boats* venaient à lancer une attaque d'envergure, il était également possible de renforcer les défenses du Saint-Laurent en faisant appel aux services du 150e Escadron, équipé de quinze Ventura, que l'on proposait de mettre sur pied à Yarmouth et qui était destiné à servir au sein de la Région aérienne de l'Ouest. Le nombre d'avions d'entraînement dans les écoles qui entouraient le Golfe augmenterait aussi: il y en aurait 386 de disponibles en 1943, comparativement à 259 en 1942.[67]

Cet ambitieux programme s'appuyait sur des escadrons non encore formés ou en début d'organisation, et il y avait des divergences de vues entre les états-majors à Halifax et à Ottawa. Le QG de l'aviation avait l'intention de concentrer à Sydney le poids des défenses du Saint-Laurent, tandis que celui de la Région aérienne de l'Est voulait répartir les avions de façon plus égale dans le Golfe et utiliser ailleurs dans la Région l'unité supplémentaire de Canso "A", le 162e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Lorsque les avions commencèrent à arriver dans le Golfe à la fin du mois d'avril et au début du mois de mai, ce sont les vues du QG de la Région qui prévalurent parce qu'elles reflétaient les ressources qui étaient réellement disponibles.[68]

La préparation des mesures de défense exigeait bien plus que la répartition d'avions et de navires de guerre. L'expérience acquise en 1942 avait montré qu'il était essentiel de bénéficier d'une meilleure collaboration entre les services et d'une structure hiérarchique plus solide. À partir du début de la saison de 1943, l'état-major de la base de Gaspé dirigea les unités de la Région aérienne de l'Est opérant dans le Golfe, qui furent connues sous le nom de 5e Groupe, ou Groupe du "Golfe". Pour ce groupe, aucun quartier général distinct ne fut établi; le commandement fut exercé par le commandant de la base de Gaspé, lequel reçut le grade de colonel d'aviation plutôt que celui de lieutenant-colonel d'aviation, et l'on affecta du personnel supplémentaire pour assumer le surcroît de responsabilités opérationnelles. L'état-major de Gaspé, qui n'exerçait aucun contrôle sur les escadrons de Sydney et de Botwood, n'était nullement indépendant comme le 1er Groupe de Terre-Neuve et fonctionnait en fait comme

contrôleur avancé pour la Région aérienne de l'Est.[69] Les états-majors de l'Aviation et de la Marine continuèrent de partager le même bâtiment d'opérations, mais il semble qu'ils n'établirent jamais une salle d'opérations combinée, comme celles de Saint-Jean et de Halifax.

Même si la Marine et l'Aviation affirmaient que les arrangements pris à Gaspé étaient satisfaisants, les registres du contrôleur aérien du Golfe qui portent sur la période 1943-1945 traitent de la Marine comme d'une entité éloignée, et donnent à penser que les relations n'étaient pas encore aussi étroites qu'elles auraient pu l'être.[70] A Sydney, qui, sur le plan des opérations dans le Golfe, jouait un rôle aussi important que Gaspé, le capitaine C.M.R. Schwerdt, l'officier en charge de la Marine, demanda instamment que l'on établisse une salle d'opérations combinée. Étant donné que les salles d'opérations de l'Aviation et de la Marine se trouvaient à des km de distance l'une de l'autre, le besoin de les réunir était plus important qu'à Gaspé; toutefois, le région aérienne de l'Est regimba, apparemment parce que la Marine souhaitait que le personnel en charge des opérations aériennes déménage à la base navale de Point Edward. Finalement, en juin 1943, à l'incitation de l'amiral Murray, l'Aviation promit d'affecter un officier de liaison à la salle des opérations de la Marine.[71] Entre temps, en vue d'améliorer la collaboration aux échelons inférieurs, des avions appartenant aux escadrons affectés au Golfe prirent part à des exercices avec des flottilles de Fairmile, principalement dans la Baie de St-Margarets, entre les mois de février et d'avril 1943.[72]

Des problèmes de communication avaient sérieusement entravé les opérations pendant l'année 1942. Sur les conseils du personnel des transmissions de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation, le comité de coordination que présidait Anderson recommanda à la fin du mois de janvier 1943 que soit établi pour chacune des trois armées un programme de grande envergure comprenant des systèmes imbriqués de radiophonie, de téléphonie et de téléimpression reliant les bases du Golfe à Halifax (et dans certains cas à Ottawa). De plus, des moyens de communication sans fil devaient être fournis pour le CDA et les unités de l'armée de réserve préposées à la surveillance des côtes, de même que des systèmes téléphoniques et télégraphiques civils remis à neuf et s'étendant dans toute la région du Golfe.[73]

Le 18 février 1943, le Comité de guerre du Cabinet approuva en principe le rapport du comité Anderson. À cette date, le ministère des Munitions et des Approvisionnements avait créé une société de la Couronne, la *Defence Communications Limited*, dans le but d'exécuter un grand nombre de projets s'inscrivant dans le cadre du vaste programme de communications de la côte atlantique, dont les besoins du Golfe ne constituaient qu'un élément.[74] Les difficultés que posait l'interaction avec de nombreuses petites compagnies de téléphone, le manque d'équipement, les conditions hibernales et l'isolement d'une grande partie du littoral frustrèrent le comité Anderson dans son espoir qu'il serait possible de terminer avant le 1er mai les améliorations principales à apporter aux communications dans la région du Golfe. Néanmoins, les travaux allèrent bon train. le 19 mai 1943, par exemple, l'Armée, qui était en charge de la construction de lignes terrestres le long de la rive nord de la Gaspésie, fit

savoir que les travaux étaient bien avancés dans le secteur ouest, que dans le secteur est ils étaient sur le point de commencer, et qu'une chaîne de stations radio chargées d'assurer des communications provisoires était presque prête à entrer en service. En fait, c'est à la mi-septembre que l'on déclara finalement que les lignes terrestres étaient terminées.[75]

Les observateurs postés sur les côtes étaient, c'est le mieux que l'on puisse dire, des sources incertaines d'information. Dans les eaux étroites du Golfe, des stations de radar côtières seraient plus fiables. L'Aviation ne disposait pas d'équipement approprié, mais le Conseil national de recherches fit savoir que les appareils G.L. Mark III de l'Armée, qui servaient habituellement à diriger l'artillerie antiaérienne, feraient l'affaire; des essais indiquèrent qu'il était possible de suivre un sous-marin évoluant en surface à une distance de 23 000 mètres. À la fin du mois de mars, l'Armée répondit à la demande de l'Aviation en allouant des appareils de radar de type GL, déployés à intervalles de dix milles environ le long de la côte entre Matane et Gaspé, en mettant sur pied la 1ere Unité de radar de l'Artillerie royale canadienne pour se charger des installations. Le 1er juin, les deux premiers appareils commencèrent à fonctionner et au mois de juillet six étaient en service et l'installation de trois autres était presque terminée. Les stations rendaient compte par téléphone à la salle des opérations de l'Aviation qui se trouvait à Mont-Joli.[76]

Entre temps, le Conseil national de recherches mettait la dernière main à un appareil radar expérimental de "pré-alerte par micro-ondes" qui, utilisant une courte longueur d'onde de 10,7 cm, pouvait détecter les sous-marins évoluant en surface à plus grande distance que l'équipement existant. Au mois de mai, le Conseil du Trésor avait approuvé une commande de l'Aviation concernant l'acquisition de huit appareils qui seraient installés de manière à couvrir le détroit de Cabot, le détroit de Belle-Isle et le passage de Gaspé. Les travaux se déroulèrent à toute vitesse; un appareil expérimental fut monté près de Fox River, dans la péninsule gaspésienne, afin d'effectuer des tests pendant la saison 1943. Ainsi qu'il a été noté au chapitre 10, au moment où les premiers appareils opérationnels furent installés en 1944-1945, les *U-boats* avaient adopté des tactiques d'attaque en plongée; cela rendit ces appareils presque inutiles et le programme ne fut jamais terminé.[77]

En dressant leurs plans pour la défense du Golfe, les forces armées ne pouvaient ne pas tenir compte de l'inquiétude et de la colère de la population du Québec. En mars 1943, la controverse éclata de nouveau lorsque Onésime Gagnon, un député de l'Assemblée nationale du Québec qui siégeait sous la bannière de l'Union nationale, déclara que plus de 30 navires avaient été coulés dans le Saint-Laurent en 1942, au lieu des 20 que la marine avaient reconnus. Les Conservateurs et les députés du Québec siégeant à la Chambre des communes, reprenant les allégations de Gagnon, mirent au gouvernement l'épée dans les reins et ramenèrent sur le tapis des histoires qui avaient circulé en 1942 au sujet de l'insuffisance et de l'inefficacité des mesures de défense dans le Golfe. Une fois de plus, la presse, tant au Québec que dans d'autres provinces, s'intéressa vivement aux catastrophes de 1942 et aux chamailleries entre les politiciens. J.-S. Roy, le turbulent député indépendant de Gaspé, piqua vraiment

le gouvernement au vis lorsqu'il raconta avec force détails comment le gardien du phare de Cap-des-Rosiers avait vainement tenté de prévenir l'Aviation de la présence de l'U-517 une heure et demie avant que celui-ci n'envoie deux navires par le fond le 15 septembre 1942.[78] Angus L. Macdonald contreattaqua avec autant de vigueur que l'année précédente, faisant remarquer que bien plus de navires avaient été coulés dans le golfe du Mexique que dans le Saint-Laurent et que pourtant aucun Américain n'avait laissé entendre que "la flotte entière des États-Unis devrait être détournée de ses autres fonctions pour protéger le golfe du Mexique".[79] Sur un ton plus acerbe encore, il fut mention de l'incapacité des services britanniques à empêcher que deux croiseurs allemands, le *Sharnhorst* et le *Gneisenau*, s'échappent vers le nord en traversant la Manche: "Le fleuve Saint-Laurent, à l'endroit le plus éloigné dans les terres où une attaque a eu lieu l'année dernière, est large d'une cinquantaine de km. Cela est presque comme la pleine mer. Cette étendue est plus large que le Pas de Calais qui sépare l'Angleterre de la France. Si la Grande-Bretagne, avec toute son expérience, sa compétence, sa force et son dévouement, n'est pas parvenue à rendre le Pas de Calais absolument sûr contre les sous-marins – en fait, il y a un an à peine, elle était incapable d'empêcher certains gros navires ennemis de traverser cette région – si cela ne peut être fait, faut-il se surprendre que nous ne puissions garantir une protection complète aux navires qui naviguent dans le fleuve Saint-Laurent?".[80] Macdonald tenta aussi de faire taire ceux qui critiquaient le gouvernement en dévoilant une bonne quantité d'informations. Il donna le nom de tous les navires qui avaient été coulés en 1942, y compris le *Charlottetown* et le *Raccoon*, révéla que des avions avaient accompli huit attaques à la grenade anti-sous-marins, reconnut que rien ne confirmait qu'un *U-boat* avait été détruit et confessa que les communications avaient mal fonctionné le 15 septembre 1942. En même temps, il expliqua de manière assez détaillée les capacités offensives des *U-boats* et les difficultés des opérations anti-sous-marines, y compris le peu de fiabilité de la plupart des rapports émanant des observateurs côtiers.[81]

Même si la défense du Golfe ne susciterait plus de controverse sérieuse, grâce à la faible activité des *U-boats*, les forces armées étaient maintenant pleinement conscientes de l'importance des relations publiques dans les secteurs qui entouraient le Golfe. Comme ils l'avaient fait en 1942, les militaires s'efforcèrent de calmer la nervosité de la population et d'obtenir une aide utile en recrutant des habitants de l'endroit dans l'Armée de réserve et le CDA, mais ce ne fut pas tout. Le gouvernement mis l'accent sur la nécessité de collaborer étroitement avec les autorités provinciales et locales. Le 12 mars, les membres du comité Anderson se réunirent à Ottawa avec des représentants de la Sûreté provinciale du Québec, de la Gendarmerie royale du Canada et de l'Organisation des précautions contre les raids aériens dans le but de coordonner le travail de ces organismes, notamment pour ce qui était de sensibiliser la population et d'obtenir sa collaboration. Plus tard ce mois-là, le commodore de l'Air K.M. Guthrie, le représentant adjoint de l'état-major de l'Air, qui avait présidé la réunion d'Ottawa en remplacement d'Anderson, se rendit à Québec pour participer, les 26 et 27 mars, à une conférence avec les autorités provinciales et

locales. Bien que Guthrie parlât peu le français, il avait vécu et servi au Québec et était sensible à question linguistique. Son personnel et lui-même assurèrent les participants à la conférence que tous les membres de l'organisation étendue du CDA qui devaient travailler avec le public seraient bilingues, et que la publicité serait faite aussi bien en français qu'en anglais. Le commissaire Marcel Gaboury de la Sûreté provinciale du Québec persuada les participants que le CDA devrait disposer à Québec d'un bureau de liaison bien en vue, car le quartier général de la Région aérienne de l'Est était trop éloigné de la province. Conscient du rôle prépondérant de l'Église catholique romaine au Québec, surtout dans les zones rurales, Guthrie rencontra aussi le cardinal Villeneuve, qui confirma que le clergé appuierait les diverses organisations de défense volontaires.[82]

Le Comité des chefs d'état-major convint qu'il fallait établir un bureau de liaison du CDA à Québec et nomma à cette fin le lieutenant d'aviation E.B. Goodspeed, qui occupait le poste de directeur adjoint du CDA au quartier générale de l'Aviation.[83] Toutefois, le Comité de guerre du Cabinet demanda aux chefs d'état-major de reconsidérer cette nomination en tenant compte de "compétences linguistiques ainsi que techniques".[84] C'est ainsi que le commandant d'aviation J.-P. Desloges, qui servait au Canada depuis qu'il avait été blessé au combat dans la Bataille d'Angleterre en volant au sein du 1er Escadron de chasse, fut nommé "officier de coordination de la défense". Desloges eut pour responsabilité de superviser l'expansion du CDA et de rendre compte aux chefs d'état-major de la collaboration existant entre les forces armées et les autorités provinciales "dans les districts de Gaspé et du Bas-Saint-Laurent".[85] Son bureau devint aussi le centre de publicité des trois armées (mer, terre et air) et diffusa des messages radio, des communiqués de presse et d'autres publications.[86]

L'expérience démontra que ce n'est qu'avec des contacts personnels que l'on pouvait intéresser les gens aux tâches liées à la défense. Du début du printemps jusqu'à l'automne de 1942, des équipes sur le terrain composées d'officiers du CDA parcoururent la côte atlantique et Terre-Neuve, faisant des exposés accompagnés de diapositives et distribuant de la documentation. Au 30 septembre, on comptait plus de 15 000 observateurs dans les Maritimes, au Québec et à Terre-Neuve. Bien que l'on ne dispose d'aucun chiffre précis, la Région aérienne de l'Est dut venir près d'atteindre son objectif, qui consistait à augmenter le nombre d'observateurs dans la région du Golfe de 3968 qu'ils étaient en décembre 1942 à 9943 à la fin de 1943.[87]

En mai 1943, la MRC reprit, dans le Golfe, le système de convois qu'elle avait établi en 1942. Trois dragueurs de mines Bangor et huit chalutiers anti-sous-marins furent basés à Sydney pour escorter les convois SQ-QS et ceux de Terre-Neuve. À Québec se trouvaient quatre corvettes qui escortaient les convois NL-LN vers Goose Bay. Cependant, la politique de la Marine consistait à prendre l'offensive contre les *U-boats*, en recourant à une force d'appui de cinq Bangor et d'une force de frappe composée de quatre flottilles de six vedettes Fairmile chacune. Les Bangor, qui étaient basés à Sydney, patrouillaient par groupes de deux en suivant des routes qui leur permettaient rapidement de renforcer un convoi attaqué ou de poursuivre un contact sous-marin. Les vedettes Fairmile, qui avaient une autonomie limitée, patrouillaient moins

souvent mais se tenaient prêtes à frapper dès qu'un contact était relevé. Une flottille était basée à Sydney, les trois autres à Gaspé.[88]

Pendant que les officiers d'état-major mettaient la dernière main aux plans, les avions furent envoyés d'urgence dans le Golfe un peu plus tôt que prévu. Tard dans la matinée du 24 avril, un observateur sûr – décrit comme étant un "technicien dans le domaine de la radiodiffusion" – à New Carlisle, au Québec, aperçut quelque chose de suspect à environ 2 km de distance dans la Baie des Chaleurs. Il vérifia avec ses jumelles et se dit certain d'avoir vu un sous-marin. Le CDA fit part de ce que l'observateur avait vu au QG de la Région aérienne de l'Est, qui dérouta vers le secteur un Canso du 117e Escadron, à Dartmouth, lequel patrouillait à ce moment les glaces. L'appareil arriva deux heures et trente-neuf minutes après le moment où le sous-marin avait été aperçu et il fut bientôt remplacé par un Hudson du 11e Escadron qui avait volé en droite ligne de Dartmouth pour effectuer des recherches plus poussées.[89]

Les recherches ne donnèrent absolument rien. À Halifax, les officiers d'état-major jugèrent que l'affaire du sous-marin devait être "considérée avec réserve".[90] Néanmoins, dans l'heure et demie qui suivit, ils ordonnèrent au 119e Escadron, à Sydney, d'envoyer deux Hudson à Mont-Joli et deux autres à Chatham. Sur le Saint-Laurent, les glaces se dégageaient plus vite que prévu, et l'état-major de la Région aérienne de l'Est décida donc que le personnel en charge de l'organisation du Groupe et le reste de l'escadron devraient se rendre dans la région du Golfe le plus rapidement possible. Le contrôleur du "Groupe du Golfe" commença à travailler à Gaspé le 1er mai, et entre le 3 et le 5 mai, le gros du 119e Escadron se transporta par train jusqu'à ses nouvelles bases. Mont-Joli, où les logements disponibles étaient plus nombreux qu'à Chatham, devint le quartier général de l'Escadron.[91]

Le 11 mai, le déménagement du 113e Escadron, qui quittait Yarmouth pour Sydney, était presque terminé et, le 14 mai, le 117e Escadron commença à quitter Dartmouth pour North Sydney, établissant un détachement de trois Canse et un Catalina à Gaspé entre le 18 et le 21 mai. A la fin du mois, les avions opérationnels en place dans les bases du Golfe comprenaient les 12 Hudson du 119e Escadron à Mont-Joli et à Chatham, les 13 Ventura et cinq Hudson (ces derniers étaient censés disparaître, cédés en partie au 119e Escadron) à Sydney, et les quatre Canso et 11 Catalina du 117e Escadron à North Sydney et à Gaspé.[92]

Ce sont des renseignements reçus le 29 avril du quartier général de la Marine qui avaient accéléré le renforcement des effectifs; ces renseignements découlaient sans aucun doute de messages allemands déchiffrés, selon lesquels un *U-boat* pénétrerait dans le Golfe au cours de la première semaine de mai, "vraisemblablement pour débarquer ou recueillir des agents ennemis".[93] Malheureusement, rien ne permettait de déterminer la destination précise du submersible. Le fait qu'un sous-marin ait été "aperçu" à deux reprises le 30 avril, la première fois par des pêcheurs à l'entrée nord du détroit de Northumberland et la seconde par un Anson d'entraînement à l'est de North Point, à l'Île-du-Prince-Édouard – deux rapports qui, en réalité, se révélèrent faux – indiqua que le sous-marin était arrivé plus tôt que prévu. Des avions opérationnels et d'entraînement battirent le secteur et, pendant les jours suivants, à mesure que

les escadrons affectés au Golfe arrivèrent à leurs bases, on organisa des reconnaissances régulières entre l'embouchure du Saint-Laurent et le détroit de Cabot. L'U-262 était passé par le Détroit dans le nuit du 26 et du 27 avril et, après un pénible périple à travers des débris de champ de glace qui l'endommagèrent sérieusement, le sous-marin arriva avant l'aube du 2 mai au large de North Point où, paradoxalement, des avions avaient effectué des recherches trois jours plus tôt. À cet endroit l'U-262, qui ne remonta en surface que pendant de brèves périodes la nuit, attendit en vain les hommes qu'il devait recueillir, des prisonniers de guerre allemands qui n'avaient pas réussi à s'évader du camp canadien où ils étaient internés. Il repartit ensuite par où il était venu dans la nuit du 8 au 9 mai.[94]

Les forces aériennes et maritimes opérant dans le Golfe furent actives pendant tout l'été, escortant des convois et répondant à de fausses alertes; il fallut cependant attendre le 24 septembre avant qu'apparaisse un second sous-marin, l'U-536. Celui-ci comme l'U-262 avant lui, avait pour mission de recueillir des prisonniers de guerre évadés. Prévenue par d'excellents renseignements, la Marine, évitant de faire appel à l'ARC, dressa des plans complexes, qui, au bout du compte se révélèrent toutefois infructueux, pour piéger le submersible avec un groupe de chasse à l'endroit où, dans la Baie des Chaleurs, il recueillerait les évadés. Le 26 septembre, à la demande de la Marine, un Catalina d'un détachement du 117e Escadron, celui de Gaspé, effectua une reconnaissance spéciale du secteur, mais durant les dix jours qui suivirent, les avions de Gaspé et de Chatham firent leurs vols de reconnaissance habituels au-dessus du centre du Golfe.[95] L'U-262, comme l'U-536, n'avait pu mener à bien sa mission, mais le succès avec lequel les deux parvinrent à passer inaperçus démontra que si les sous-marins ne se portaient pas à l'attaque de navires et n'opéraient pas en surface, ils étaient pour ainsi dire invisibles aux avions et aux navires de guerre.

Les reconnaissances aériennes et les opérations de convoiement se poursuivirent jusqu'à ce que la navigation s'arrête à la mi-novembre en prévision du gel. Le QG de la Région aérienne de l'Est et celui de l'Aviation ont continué de discuter du déploiement d'escadrons jusque tard dans la saison. Des problèmes d'équipement et de personnel, qui empêchèrent le 160e Escadron, une unité récemment mise sur pied, d'opérer à partir de Yarmouth avant le mois de septembre, contrecarrèrent l'intention qu'avait le quartier général de transférer rapidement le 162e Escadron dans la région du Golfe et, ainsi, de mettre à exécution le plan de 1943. À cette époque, le 1er Groupe avait un urgent besoin de renforts pour appuyer les convois maritimes attaqués. Le 24 septembre, le 162e Escadron détacha des avions pour qu'ils opèrent à partir de Gander et de la base américaine de Stephenville, à Terre-Neuve; le 5 octobre, il expédia tous les avions disponibles à Goose Bay, au Labrador.[96] Aussi important que fût le Golfe pour le Canada, les combats critiques se déroulaient sur les routes maritimes, et c'est là que la Région aérienne de l'Est contribua le plus à la victoire des Alliés dans la Bataille de l'Atlantique.

14
Les opérations en haute mer, 1942

Bien que l'engagement de la Région aérienne de l'Est vis-à-vis de la protection de navigation s'accrût au cours de l'année 1942, l'étendue géographique de ses opérations dans le nord-ouest de l'Atlantique n'excéda pas les limites qui avaient été fixées dans les accords passés avec les Américains l'automne précédent. Les avions basés en Nouvelle-Écosse couvraient un territoire qui s'étendait, vers le sud, jusqu'aux limites de la frontière maritime orientale des États-Unis (*US Eastern Sea Frontier*) et, vers le nord, jusqu'au point de rencontre maritime occidental (*Western Ocean Meeting Point*) au large de Terre-Neuve jusqu'aux limites les plus éloignées que pouvaient atteindre au nord et à l'est ses Douglas Digby et ses Consolidated Canso, le 1er Groupe assumait la responsabilité des opérations, tandis que, coincé entre les deux zones canadiennes, s'étendait au sud-est d'Argentia un secteur de forme triangulaire où les avions de l'Aéronavale américaine protégeaient la navigation. Les "forteresses volantes" (Boeing B-17) de l'Aviation américaine qui étaient stationnées à Gander se bornèrent à exécuter des fonctions de reconnaissance plutôt que des tâches liées à la défense de la navigation et, vu le nombre très faible d'*U-boats*, en repéra peu. Ces forces ne jouèrent donc qu'un rôle minime dans la bataille contre les sous-marins. Quoique le nombre de *U-boats* chassant dans les eaux de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve diminuât après le mois de juillet, quand Dönitz concentra le gros de son effort au milieu de l'océan, les effectifs de la Région aérienne de l'Est ne purent relâcher leur surveillance dans les eaux côtières ou dans le golfe du Saint-Laurent, pendant que l'ennemi continuait de choisir des victimes sur les deux théâtres. L'ARC dut étirer jusqu'à la limite ses maigres ressources pour faire face à toutes ces menaces pendant le seconde moitié de l'année, mais il ne fait aucun doute que ce qui aggrava ses problèmes fut son incapacité à adopter avant la fin du mois d'octobre les tactiques éprouvées et plus économiques du *Coastal Command*.

À l'été 1942, le "trou" qui existait entre les zones que couvraient d'une manière effective les forces aériennes terrestres des deux côtés de l'Atlantique n'avait pas encore été comblé. Les avions du *Coastal Command* poussaient leurs missions de patrouille et d'escorte jusqu'à 965 km de distance environ de leurs bases en Grande-Bretagne et en Islande, tandis que les appareils du 1er Groupe, basés à Terre-Neuve, couvraient vers l'est des distances quelque peu inférieures.

Le "trou" ainsi créé, qui revêtait la forme d'un entonnoir, partait du nord, où les patrouilles aériennes qui décollaient de Terre-Neuve et d'Islande laissaient à découvert une zone relativement courte; la zone non couverte s'élargissait au sud, où s'étendait une vaste étendue de mer qui n'était pas à portée d'avions terrestres. Plusieurs facteurs compliquaient les efforts que faisait le 1er Groupe pour appuyer les navires qui traversaient cette zone non protégée. Les Canso et les Digby, qui, une fois leur patrouille terminée, rentraient à la base, devaient affronter les vents dominants de l'ouest, ce qui les obligeait souvent à voler à une vitesse désespérément lente et réduisait ainsi, encore plus qu'à l'accoutumée, leur rayon d'action. Les aviateurs du 1er Groupe apprirent à voler dans des conditions qui étaient bien en-deçà des niveaux minimaux que l'on tolérait au sein du *Coastal Command*.[1] Les conditions atmosphériques, tant aux aérodromes qu'au-dessus du secteur d'opérations, restreignaient aussi d'autres façons l'efficacité des avions basés à Terre-Neuve. La combinaison des eaux chaudes du *Gulf Stream* et du courant glacé du Labrador créait un brouillard quasi perpétuel sur le Grand Banc, et la zone de brouillard s'étendait jusqu'à la distance maximale, ou à peu près, que les avions du 1er Groupe pouvaient atteindre. Les "meutes" de *U-boats* furent ainsi en mesure d'attaquer des convois qui, techniquement, se trouvaient dans un secteur où, dans d'autres circonstances, des patrouilles aériennes constantes les auraient tout à fait neutralisées. Les opérations du Groupe pendant la seconde moitié de l'année 1942 furent caractérisées par l'incapacité de ce dernier à couvrir la zone dénuée de protection aérienne et à arrêter le carnage dans ce secteur, ainsi qu'à empêcher les sous-marins cachés dans le brouillard d'opérer impunément même à la portée de ses Canso, de ses Digby et de ses Lockheed Hudson.

Ces problèmes se manifestèrent pour la première fois en mai et en juin, quand les sous-marins du groupe *Hecht* pénétrèrent dans le secteur nord-ouest de l'Atlantique pour s'en prendre à des convois maritimes à l'extrême limite du rayon d'action des forces aériennes stationnées à Terre-Neuve. L'ARC réagit en effectuant des reconnaissances toutes les fois que la ligne de patrouille se trouvait à sa portée et en s'efforçant d'escorter les convois menacés. Mais l'épais brouillard qui contrecarrait les efforts persistants que faisait le groupe *Hecht* pour attaquer les convois naviguant vers l'ouest lorsqu'ils passaient au niveau du Grand Banc gênait aussi considérablement les opérations aériennes. Aucune des reconnaissances du 1er Groupe ne permit d'établir le contact avec la meute de sous-marins; en fait, peu d'avions affectés à des missions d'escorte réussirent à trouver les convois qu'ils avaient reçus pour tâche de protéger. Le 20 mai, deux Digby repérèrent dans la zone de danger l'ONS 94, un convoi lent naviguant vers l'ouest, et onze jours plus tard, un seul appareil localisa l'ONS 96. Mais dans ces deux cas, l'épais brouillard entrava les opérations des *U-boats* et les convois ne furent jamais attaqués. Le 11 juin, le convoi ONS 100 arriva au large du Grand Banc; il avait déjà perdu une corvette et deux navires marchands, et la meute de sous-marins était sur ses talons. Pendant les trois jours qui suivirent, le brouillard dense qui enveloppait la région empêcha les Catalina de Botwood et les avions de l'Aéronavale américaine de localiser le convoi. Deux autres navires furent détruits avant que le groupe *Hecht* ne s'en prenne, le 16 juin, au convoi

ONS 102. Le 18, pendant qu'un Catalina de Botwood tentait en vain de trouver le convoi dans le brouillard, l'U-124 torpilla le *Seattle Spirit*. De nombreux renforts, y compris une couverture aérienne efficace, arrivèrent le lendemain, et l'ennemi abandonna la chasse. En tout, la meute put couler douze navires pendant la brève période où elle se tint sur les principales routes commerciales, et ce, sans que ses sous-marins ne subissent de pertes ou de dommages graves.[2] Le pire était encore à venir, mais pour le moment, l'action se déplaça vers le sud, où une poignée de sous-marins opérant en solitaire au sud et à l'ouest de la Nouvelle-Écosse faisaient des ravages.

Le 30 mai, l'U-432 envoya par le fond le *Sonia*, un petit vapeur, au sud de Yarmouth. Trois jours après, le lieutenant d'aviation J.M. Greer, du 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui escortait le BX 23, un convoi côtier parti de Boston à destination de Halifax, attaqua à la grenade sous-marine le même sous-marin alors que ce dernier poursuivait le convoi. L'*U-boat* signala qu'il avait été "repoussé par une forte escorte aérienne".[3] Un autre Hudson de Yarmouth et un dirigeable de reconnaissance de la Marine des États-Unis eurent moins de succès quand, le 9 juin, l'U-432 attaque le convoi BX 23A (Boston-Halifax), torpillant le cargo *Kronprinsen*, qui fut remorqué jusqu'à Shelburne. Une semaine plus tard, dans la nuit du 16 juin, tombant sur le convoi XB 25 (Halifax-Boston) au large de Cap Sable, l'U-87 coula le *Port Nicholson* et le *Cherokee*. Le submersible se déplaça ensuite vers Halifax, plus au nord-est, et fut aperçu le 22 par un Hudson du 11e Escadron, qui l'attaqua à la grenade sous-marine, mais bien trop tard pour lui infliger des dommages quelconques. Le 23 juin, dès les premières lueurs de l'aube, l'Escadron organisa des recherches intensives auxquelles prirent part cinq avions. Quelques heures plus tard, le sous-lieutenant d'aviation W. Graham aperçut l'U-87, en surface et immobile. En voyant l'avion, le submersible plongea, mais le kiosque et la poupe étaient encore visibles lorsque Graham encadra la coque de quatre grenades sous-marines. Le journal de bord de l'*U-boat* décrit ainsi les effets de l'attaque:

L'appareil se présente avec le soleil directement dans le dos; le soleil s'élève tout juste au-dessus de la couche de brouillard et est très éblouissant. Nous sommes en surface car le moteur diesel ne fonctionne pas.
Après 25 secondes trois grenades bien placées tombent à l'arrière, sous le sous-marin. La proue bascule et le sous-marin tombe rapidement. Chute stoppée en vidant réservoir de plongée n°3. Sous-marin remonte jusqu'à A-65 (65 mètres sous niveau d'immersion périscopique). Les moteurs électriques ne démarrent pas parce que, comme il a été déterminé plus tard, un certain nombre de pièces de rechange et d'outils se sont décrochés de leur support et sont tombés dans les moteurs. En arrimant sur le nez, sous-marin remonté à A ± o (niveau d'immersion périscopique) et réparations effectuées. Il n'y a pas trop de voies d'eau... Les supports de compresseur sont fendus. La chaise du compresseur bâbord a été arrachée. L'embase du tube lance-torpilles V fuit. Le tube lui-même est faussé. Dans la torpille électrique qui se trouve dans ce tube, la batterie a été reculée, les boulons des butées sont soit cassés soit desserrés; la plupart des boulons du berceau du moteur diesel bâbord sont cassés, le moteur a été déplacé de côté. Les

boulons du berceau du moteur électrique se sont desserrés; les têtes des boulons bâbord de l'embase de l'arbre ont été arrachés dans certains cas; 5 éléments de la batterie arrière ont fui; la plupart des pièces de rechange fixées à la paroi supérieure se sont détachées de leurs supports (un danger pour l'équipage). Blessures: second maître mécanicien Haferbier, pied contusionné. Lorsque la porte séparant la chambre du moteur électrique du compartiment des moteurs diesel a été arrachée, il est tombé dans le compartiment.[4]

Cette description témoigne bien de la résistance d'un *U-boat* et de son équipage. Un tel objectif ne pouvait être détruit qu'au moyen de grenades sous-marines puissantes et parfaitement placées.

Les avions continuèrent à chercher le ou les sous-marins qui, soupçonnait-on, rôdaient au large de Halifax; le 28 juin, pendant qu'il patrouillait avec deux autres Hudson de son unité, le commandant d'aviation W.C. Van Camp, commandant du 11e Escadron, tomba sur ce qui était probablement l'U-125. Ce n'était pas le genre de nuit que préféraient les commandants d'*U-boat*: la mer était absolument calme et la lune était claire. Trois des membres d'équipage de Van Camp pensèrent avoir aperçu "dans le rayon de lune, la silhouette . . . d'un objet sur l'eau . . . trop court pour être un bateau".[5] Virant et glissant sur l'aile, le Hudson se dirigea vers l'objet en question , larguant d'une altitude de 30 mètres quatre grenades sous-marines, à intervalles de 20 mètres, et réglées pour exploser à 7 mètres de profondeur. Si cet objectif était bien l'U-125, seul son équipage aurait su si les grenades avaient explosé près du sous-marin, car celui-ci périt corps et biens le 3 juillet, sous les coups d'un chalutier britannique, le HMS *Le Tigre*, en attaquant le convoi BX 27.

Si l'on excepte ce qui se passait dans le fleuve Saint-Laurent, il n'y eut plus de navires coulés ou d'attaques contre des *U-boats* dans la zone canadienne pendant trois semaines environ; toutefois, les six premiers mois de l'année 1942 avaient été catastrophiques. Les pertes importantes qui survinrent dans l'hémisphère occidental pendant cette période – le nombre renversant de 505 navires, dont 95 p.c. d'entre eux naviguaient seuls et pour la plupart en eaux américaines, avaient été perdus contre 11 sous-marins seulement – ne se répétèrent jamais plus, grâce à l'extension progressive du système des convois côtiers.[6]

Les succès moins considérables des *U-boats* amenèrent finalement Dönitz à redéployer ses forces. Le 19 juillet, il commença à retirer des sous-marins des côtes américaines, ordonnant à ceux qui étaient en mesure de le faire d'opérer plus au sud; quelques-uns continuèrent de rôder au large de la partie sud de Terre-Neuve. Dönitz avait aussi pris conscience que les convois qui longeaient la route principale au milieu de l'Atlantique suivaient de près la route orthodromique et qu'il était donc facile aux meutes de sous-marins de les intercepter. Le 9 juillet, il avait entrepris de répéter l'opération fructueuse du groupe *Hecht*, et ordonné aux sous-marins en partance de former le groupe *Wolf*, dans la zone se trouvant hors de portée des avions alliés.[7]

Le convoi ON 113 fut la première victime. Il venait tout juste de franchir le 40° de longitude ouest quand le groupe *Wolf* l'intercepta le 25 juillet. À Botwood, le brouillard avait cloué au sol les Catalinas et bien que le NCSM *St Croix* détruisît l'U-90, les sous-marins coulèrent un navire et en endommagèrent un autre. Un

Digby de Gander arriva le lendemain et, grâce à son radar, rencontra le convoi loin au-delà des limites opérationnelles de cet avion, tandis que des avions de l'Aéronavale américaine, basés à Argentia, escortèrent les navires du 26 au 28 juillet. Un autre navire de ce convoi fut envoyé par le fond pendant cette période, et un de plus le 29 juillet, près de l'île Sable, sous les coups de l'U-123, qui opérait maintenant au large de la Nouvelle-Écosse après ses victoires dans le Saint-Laurent. L'équipage d'un Hudson du 11e Escadron, aux prises avec la mauvaise visibilité et l'obscurité grandissante, "vécut l'expérience plutôt déchirante de voir un navire [le *Pacific Pioneer*] se faire torpiller sous ses yeux . . . sans pouvoir riposter".[8]

Le convoi ON 115 fut le suivant à tomber entre les griffes de l'ennemi; des *U-boats* l'interceptèrent le 29 juillet au moment où il quittait la zone que couvraient les avions du *Coastal Command*. Il fut harcelé tout le temps qu'il traversa la zone non protégée, mais l'escorte de la MRC fut en mesure d'empêcher que des navires ne soient coulés et de rompre le contact avec l'ennemi. Cependant, le groupe *Pirat* était posté à l'avant du convoi, juste à l'extérieur de la zone couverte par les appareils du 1er Groupe et, le 1er août, fit de nouveau contact avec lui. Les sous-marins poursuivirent le convoi jusqu'à une distance qui les mit à portée des avions de la Région aérienne de l'Est, mais le secteur était recouvert d'un brouillard dense. Deux des navires furent coulés et un troisième fut endommagé dans ce qui aurait dû être des eaux protégées. Le même mauvais temps permit au groupe *Steinbrinck* et au groupe *Pirat* de repérer le 5 août, au nord-est de Saint-Jean, un convoi qui se dirigeait vers l'est, le SC 94. Privé d'appui aérien et ne disposant pas du système radar moderne, le groupe d'escorte canadien ne put briser la meute de sous-marins ou la semer. Le 6 août, quant il fut hors de la portée des Catalina et des Canso, le convoi SC 94 commença à subir de lourdes pertes – dix navires contre deux *U-boats* – jusqu'à ce que les avions du *Coastal Command* chassent les meutes de sous-marins et mettent fin à l'engagement le 10 août.[9]

Pendant que le 1er Groupe tentait vainement d'influencer la bataille qui se déroulait sur les routes maritimes, les escadrons de Hudson stationnés en Nouvelle-Écosse frappèrent chacun des quatre sous-marins qui opéraient encore près des côtes. Le sous-lieutenant d'aviation Graham amorça la série d'attaques lorsqu'il largua sans succès ses grenades sous-marines sur l'U-89 au large de Halifax, le 30 juillet. L'état-major de la Région aérienne de l'Est savait que le submersible se trouvait dans les parages, mais les membres d'équipage de Graham ne réussirent à le repérer que parce qu'ils guettaient la surface des eaux avec vigilance sous une pluie torrentielle en effectuant une patrouille ordinaire à l'entrée du port. Le quartier général de la Région avait en fait négligé de transmettre des informations confirmant la présence de l'U-89, lesquelles lui avaient été communiquées par un nouveau système de diffusion de renseignements de la Marine.[10]

Depuis l'introduction du chiffrage *Triton* (appelé *Shark* par les déchiffreurs britanniques), que les spécialistes de Bletchley Park ne purent percer immédiatement, les renseignements des Alliés dépendaient en grande partie de la radiogoniométrie à haute fréquence, et la compétence des Canadiens dans ce

domaine s'améliorait considérablement. À Ottawa, le CRO de la MRC, qui utilisait le système de radiogoniométrie à haute fréquence créé en collaboration avec le ministère des Transports et, dans une moindre mesure, avec l'ARC, devint en avril 1942 l'un des deux centres de relèvement de la position de sous-marins naviguant dans l'Atlantique Ouest. (L'autre centre était l'OP-20-G de la Marine des États-Unis, à Washington.) Cependant, jusqu'en juillet 1942, les renseignements radiogoniométriques transmis au moyen de messages avaient tendance à arriver trop tard à Halifax pour revêtir une valeur opérationnelle quelconque. À Ottawa, le quartier général de l'Aviation mit donc sur pied un système qui consistait à transmettre directement à la salle des opérations de la Région aérienne de l'Est les renseignements radiogoniométriques qu'il recevait du CRO; ces renseignements étaient transmis par les lignes téléphoniques commerciales, au moyen d'un code simple qui faisait appel à des termes ordinaires (des mots comme "poire", "pomme" ou "pamplemousse") pour désigner les *U-boats* et le mot "mûr" pour indiquer la présence de navires de guerre ou de bâtiments effectuant un raid.[11] En même temps, grâce à de nouveaux transmetteurs puissants que la RAF avait fournis à Saint-Jean et à Halifax, il était maintenant possible de rester en contact avec les avions se trouvant à de grandes distances et de communiquer directement avec le *Coastal Command* au Royaume-Uni.[12]

Dans les vingt-quatre heures qui suivirent l'attaque de Graham contre l'U-89, la liaison téléphonique permit au 113e Escadron, qui était stationné à Yarmouth, d'obtenir des résultats fructueux. Le commandant d'aviation N.E. Small, qui, cinq semaines plus tôt seulement, avait pris le commandement de l'unité, était un ardent défenseur des renseignements de la Marine; il avait mis sur pied des patrouilles pour couvrir les endroits où des sous-marins étaient susceptibles de se tenir et maintenait à la base des avions en état d'alerte immédiate au cas où les relèvements radiogoniométriques révéleraient la présence d'un ennemi. Ainsi qu'il a été mentionné au chapitre précédent, Small fut aussi le premier commandant d'escadron de la Région aérienne de l'Est à camoufler ses avions et à faire faire des patrouilles à haute altitude, conformément aux méthodes les plus récentes qu'employaient les Britanniques.[13]

Tous ces éléments se conjuguèrent le 31 juillet quand Small lui-même surprit l'U-754 au sud de Yarmouth. Son équipage, c'est-à-dire le sous-lieutenant d'aviation G.E. Francis, à titre d'observateur, et deux opérateurs radio (mitrailleurs aériens), les sergents R.A. Coulter et D.P. Rogers, et lui effectuaient une reconnaissance spéciale à une altitude de 3000 pieds après avoir reçu des renseignements de fraîche date. Le temps était idéal, une légère brume d'été rendant la visibilité difficile depuis la surface de l'eau. Cinq km devant eux, le sous-marin allemand, qui avançait tranquillement, fut surpris lorsque le Hudson plongea vers la mer pour attaquer. L'équipage aérien vit des marins se précipiter vers l'écoutille, et la majeure partie du submersible était encore visible quand les grenades sous-marines tombèrent tout autour de lui. Small resta sur place pendant près d'une heure. Au troisième passage, le mitrailleur avant ouvrit le feu lorsque le kiosque du sous-marin réapparut brièvement. De grosses bulles

d'air continuèrent de remonter à la surface jusqu'au moment où une forte explosion sous l'eau fit apparaître une grande quantité de carburant qui marque la tombe de l'U-754 – la première victime de la Région aérienne de l'Est.[14]

Quelques heures plus tard, le sous-lieutenant d'aviation G.T. Sayre du 113e Escadron attaque l'U-132, et Small attaque également l'U-458 le 2 août et l'U-89 le 5 août. Aucune de ces attaques ne réussirent, mais toutes faisaient suite à de récents relèvements radiogoniométriques basés sur les transmissions de sous-marins.[15] Le chef de l'état-major de l'Air entreprit sur-le-champ de transmettre les estimations quotidiennes de la Marine concernant les positions des sous-marins au quartier générale de la Région aérienne de l'Est et au 1er Groupe pour que les aviateurs de la côte est puissent planifier les patrouilles en se fondant sur le tableau le plus complet possible des mouvements de l'ennemi. Le QG de l'Aviation mit aussi en marche au CRO de la Marine un cours sur les renseignements relatifs aux *U-boats*, à l'intention des aviateurs qui s'occupaient le plus des opérations de bombardement et de reconnaissance. Entre temps, le général commandant l'Aviation, le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, affecta Small comme contrôleur au quartier général de la Région aérienne de l'Est dans le but de veiller à ce que le personnel de la salle des opérations ne néglige jamais plus de diffuser des renseignements, comme c'était arrivé le 30 juillet. Il fallut cependant attendre quatre mois avant que l'on donne suite à la suggestion éminemment judicieuse que fit Cuffe pour que soit installée une ligne téléphonique fermée et sûre entre les standards téléphoniques des opérations du quartier général de la Marine et de la Région aérienne de l'Est, ainsi que des liaisons avec d'autres standards de l'Aviation et de la Marine.[16] De plus, en dépit des succès que remporta le 113e Escadron, il fallut attendre le milieu de l'automne avant que l'on applique d'une manière générale à l'ensemble de la Région aérienne de l'Est les techniques du *Coastal Command* que l'unité avait adoptées.

Une expérience qui connut bien moins de succès que les nouvelles méthodes d'utilisation des renseignements prit brusquement fin en août. A cause de la présence de sous-marins dans les environs de l'île Sable, présence dénotée par des rapports radiogoniométriques et par le fait que l'on avait aperçu des sous-marins dans le secteur, un détachement de l'Aéronavale britannique, équipé d'un Supermarine Walrus doté d'un système radar, y avait été envoyé en mai; l'ARC avait fourni une équipe de travail pour construire la "base" et, plus tard, avait attaché un observateur aérien. Le Walrus, que l'on surnommait affectueusement le "shagbat" (littéralement: chauve-souris à longs poils), était un biplan amphibie d'avant-guerre, mû par une hélice propulsive unique. En vol, "quand les vents sont violents, il se comporte comme un veau enfoncé jusqu'aux genoux dans un pré bourbeux" a écrit un pilote de l'Aéronavale. Sous les ordres du contrôleur de Dartmouth, le Walrus exécuta des patrouilles quotidiennes à partir d'un petit lac de l'île, chaque fois que les conditions atmosphériques le permettaient, ce qui n'était pas souvent le cas, jusqu'à ce que, le 20 août, l'appareil eut un accident. Après avoir flotté pendant trois jours à la dérive, l'équipage fut recueilli par des navires du convoi HX 24; l'appareil coula

par la suite alors que la corvette *Napanee* le remorquait. On décida alors d'abandonner la patrouille de l'île Sable pour le reste de la saison 1942, et le détachement se retira.[17]

Pendant le reste du mois d'août, la Région aérienne de l'Est n'entendit que les échos lointains de batailles de convois se déroulant hors de la portée des avions. Ce n'est qu'à la fin du mois que trois *U-boats* de type IX, qui passaient au sud de l'Islande, se dirigèrent vers l'ouest pour mettre à l'épreuve le trafic estival dans le détroit de Belle-Isle, un secteur auparavant tranquille. Deux d'entre eux, l'U-517 et l'U-165, entrèrent dans le golfe du Saint-Laurent – un épisode qui a été décrit au chapitre précédent. Le troisième, l'U-513, patrouilla au sud-est de Terre-Neuve et, le 5 septembre, coula sans délai le *Saganaga* et le *Lord Strathcona*, qui mouillaient au large de l'Île Bell, dans la baie de Conception. Des tirs d'artillerie furent dirigés vers l'U-513, et celui-ci signala que son disque avait été endommagé après qu'on l'eut éperonné.[18] Un Hudson du 145e Escadron et deux Digby du 10e Escadron arrivèrent rapidement sur les lieux, mais comme la couche de nuages n'était qu'à 60 mètres au-dessus du mouillage, ils ne purent pas faire grand-chose pour aider à contre-attaquer. L'U-513 fit de nouveau sentir sa présence en endommageant un cargo, l'*Ocean Vagabond*, qu'il attaque à la torpille le 29 septembre, à quelques milles au large de Saint-Jean.

Pendant ce temps, le 1er Groupe donna l'ordre d'exécuter des patrouilles à distance extrême pour atteindre les convois que menaçaient d'importants groupes de *U-boats*. Le 10 septembre, le convoi ON 127, qui se dirigeait vers l'ouest, passa à l'extrémité sud d'une longue ligne de treize sous-marins, le Groupe *Vorwärts*, qui fondit sur cette proie. À 16 h 05 HG (heure moyenne de Greenwich) le 13 septembre, le lieutenant d'aviation R.M. MacLennan, aux commandes d'un Catalina de Botwood, repéra l'U-96 partiellement émergé, mais malheureusement trop éloigné pour l'attaquer avant qu'il ne s'enfonce sous l'eau. Quarante-cinq minutes plus tard, à 885 km à l'est de Saint-Jean, distance qui n'avait jamais été atteinte auparavant dans cette direction, le Catalina établit le contact avec le convoi ON 127 que l'ennemi cernait. Un second Catalina rencontra le convoi et l'escorte de la MRC à 20 h 50 HG et, dans l'obscurité, entreprit de patrouiller au radar autour du convoi. Entre temps, les navires réagirent à une alerte au sous-marin en lançant des fusées éclairantes, ce qui était la procédure réglementaire lors d'une attaque la nuit. L'avion tenta bien d'aider les bâtiments d'escorte mais "à cause d'un mauvais contact les fusées à parachute qui furent larguées . . . ne s'allumèrent pas" et "il fut impossible d'attaquer".[19] A 4 heures HG le 14 septembre, le Catalina dut partir trente-cinq minutes après avoir assisté, impuissant, à la destruction du destroyer *Ottawa*, qui était posté huit km devant le convoi et qui fut torpillé et coulé par l'U-91. Dönitz prit note pour la première fois et avec une certaine surprise qu'il y avait à Terre-Neuve des avions à long rayon d'action.[20]

Ce que l'ARC voulait réellement c'était des Consolidated B-24 Liberator à très grand rayon d'action, comme ceux que le 120e Escadron de la RAF mettaient au point et utilisaient à partir de l'Islande. En fait, le 11 septembre, un Liberator de cet Escadron, modifié pour lui donner une autonomie accrue, avait

pénétré plus loin qu'aucun de ses prédécesseurs dans la zone dénuée de couverture aérienne, bien que cela n'eût aucun résultat visible. Étant donné que le Liberator à très grand rayon d'action vint à jouer un rôle si important dans les succès de la Région aérienne de l'Est, et parce qu'il est facile de confondre les divers types de Liberator à long et à très long rayon d'action, il est important de comprendre ce que le 120e Escadron faisait avec ses avions pour améliorer à ce point leur rendement. A l'époque, le Liberator ordinaire, un avion conçu comme bombardier lourd, avait une autonomie maximale de 1700 milles nautiques, ce qui lui donnait un rayon d'action de 1125 km environ. Les modifications qui furent entreprises en 1942 prirent finalement deux formes. Les avions à très grand rayon d'action de classe "A" allaient être des Liberator Mark V dont on avait retiré la matière auto-obturante caoutchoutée des réservoirs de voilure principaux et auxquels on avait ajouté des réservoirs de voilure auxiliaires. Les versions de classe "B" revêtirent plusieurs formes, la première desquelles était les Liberator Mark III modifiés que l'on avait commencé à livrer au *Coastal Command* à la fin de 1942. Les appareils de ce type n'étaient pas équipés de réservoirs de voilure auxiliaires, et il n'était pas non plus possible de retirer des réservoirs principaux la matière auto-obturante. L'accroissement de l'autonomie fut donc obtenue en installant deux réservoirs de carburant dans la soute à bombes et en retirant l'équipement dont on n'avait pas strictement besoin pour la lutte contre les sous-marins, y compris la tourelle de queue et la tourelle supérieure, une grande partie du blindage, l'équipement d'oxygène, les treuils de bombes, tout sauf le minimum d'équipement de dégivrage, et la source d'alimentation auxiliaire. Ce furent probablement ces modifications qu'apporta le 120e Escadron pour donner à ses Liberator Mark I une autonomie totale de 3700 km avec une charge de grenades sous-marines de 680 kg et leur permettre d'opérer à une distance oscillant entre 1125 et 1600 km des bases côtières. En 1943, les versions de classe "B" avaient les mêmes possibilités et, avec une autonomie totale de 4180 km, les versions de la classe "A" pouvaient pénétrer plus avant dans la zone dénuée de couverture aérienne.[21]

Lorsque les Britanniques lui demandèrent à la fin de l'été d'étendre les patrouilles aériennes à 1200 km de Terre-Neuve, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, le chef de l'état-major de l'Air, fit remarquer que la Région aérienne de l'Est avait besoin d'appareils à très grand rayon d'action. Pourquoi ni les États-Unis ni le Royaume-Uni ne voulurent-ils céder à l'ARC des Liberator qui pouvaient être modifiés comme ceux du 120e Escadron? Voilà une question compliquée que nous analyserons au chapitre suivant.

Cependant, sur la côte est, l'organisation et le rendement des forces anti-sous-marins existants laissaient beaucoup à désirer. Les premiers visiteurs à le faire remarquer, en juillet 1942, furent deux lieutenants-colonels d'aviation de la RAF, S.R. Gibbs et P.F. Canning, qui peu de temps auparavant avaient passé huit mois à conseiller les USAAF sur l'organisation du contrôle des opérations, la création de salles d'opérations combinées et l'établissement d'un commandement anti-sous-marin semblable au *Coastal Command* de la RAF Gibbs trouva dans l'organisation de la Région aérienne de l'Est deux grands points préoccupants. Tout d'abord, il pensait que l'organisation était beaucoup trop

complexe "à cause de la responsabilité (qu'il y avait à assumer) . . . à l'égard de la défense aérienne totale de l'est du Canada".[22] Deuxièmement, même si les liaisons avec la Marine semblaient aussi bonnes que le système le permettait, l'absence d'un QG combiné restreignait sérieusement les choses.

En octobre, le *commander* P.B. Martineau, de la *Royal Navy*, un officier d'état-major du QG du *Coastal Command*, lui aussi à la dernière étape d'une longue tournée de consultation en Amérique, formula d'autres critiques dans son rapport: "En règle générale, la Région aérienne de l'Est accuse un important retard par rapport à tout autre endroit que j'ai visité, que ce soit au Canada ou aux États-Unis. . .".[23] Il recommanda avant tout d'adopter les "tactiques offensives" du *Coastal Command*; les efforts que faisait la Région aérienne de l'Est pour escorter chaque convoi, que celui-ci fût menacé ou non, étaient une méthode tactique que la RAF avait abandonnée dix-huit mois plus tôt.

Martineau ne fut pas le seul à renseigner les autorités de l'Aviation canadienne sur les méthodes offensives. Dès novembre 1941, dans une lettre personnelle, le maréchal en chef de l'Air P.B. Joubert de la Ferté, avait décrit les nouvelles tactiques au vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, qui commandait à l'époque la Région aérienne de l'Est. Par la suite, les quartiers généraux de l'ARC, tant à Ottawa qu'à Halifax, avaient reçu des notes de service et des études où l'on évaluait le succès de méthodes offensives qui avaient permis de repousser les *U-boats* à 560 km des bases du *Coastal Command*. En mars 1942, J.P.T. Pearman, de la section de recherche opérationnelle du *Coastal Command*, avait séjourné un certain temps au QG de la Région aérienne de l'Est pour analyser statistiquement l'effort de l'ARC. Les rapports qu'il rédigea pour les Canadiens en mars et en août montrèrent que la plupart des vols effectués par les avions de la Région aérienne de l'Est ne dépassaient pas un rayon de 320 km de la base, ce qui ne permettait pas d'attaquer les sous-marins avant que ceux-ci aient atteint les principales routes que suivaient les navires côtiers et de commerce, où ils pouvaient causer le plus de dégâts. Cependant, parce que l'ARC n'avait peut-être pas encore l'habitude des analyses mathématiques – la section de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l'Est ne commença à s'organiser qu'en novembre 1942 – il fallut que le *commander* Martineau présente ses arguments personnels pour qu'un changement intervienne. Ses conseils furent retenus immédiatement, peut-être parce que, de toute façon, il y avait des changements en vue. Lorsqu'en juillet le QG du Service naval avait commencé à fournir à la région aérienne de l'Est des renseignements opportuns sur les sous-marins, les aviateurs avaient vu qu'il fallait concentrer les opérations sur les endroits où se tenaient probablement les sous-marins, à la condition que cela ne soit pas indûment préjudiciable à la sécurité des convois. En fait, l'"offensive" que l'ARC avait menée dans la partie centrale du Golfe à la fin du mois de septembre avait été une tentative d'application de ce principe.[24]

Avec l'accord de la MRC, le 30 octobre 1942, la Région aérienne de l'Est mit en oeuvre pour la première fois des tactiques offensives au large de la côte de Terre-Neuve. La priorité devait être donnée à la couverture des secteurs où le Service de renseignements signalait la présence de sous-marins. La protection des convois se ferait maintenant en effectuant des reconnaissances le long de

voies parallèles situées à 80 km de distance des deux côtés de la ligne moyenne d'avance, à 80 km à l'arrière et à 160 km à l'avant, de préférence durant les dernières heures de la journée ou juste avant l'aube quand les sous-marins se mettaient ne position pour attaquer ou filaient leurs proies. Seuls les convois que l'on savait en danger et les navires naviguant sur des plans d'eau fermés comme le golfe du Saint-Laurent devaient être escortés de près. Pour que ce nouveau système fonctionne adéquatement, Martineau persuada Ottawa d'installer ce que Cuffe avait proposé en août, à savoir une ligne téléphonique directe entre le quartier général du Service naval et la Région aérienne de l'Est. Le code "Vitamine" fut aussi amélioré afin qu'il soit possible de transmettre rapidement à la côte plus que les simples détails d'un repérage radiogoniométrique.[25]

D'autres critiques portèrent sur les méthodes générales employées. Selon le *commander* Martineau, il semblait "n'y avoir aucune politique établie quant à la manière d'attaquer par avion les sous-marins". Et dans le même contexte il fut "horrifié de constater en visitant les divers aéroports à quel point les pilotes étaient arriérés".[26] Les Canadiens nièrent catégoriquement la première accusation: les escadrons de la Région étaient régis par le "*Manual of Eastern Air Command Operational Control*" (Manuel de contrôle opérationnel de la Région aérienne de l'Est) et, indiquèrent-ils, on diffusait régulièrement dans l'ensemble de l'organisation les documents émanant du *Coastal Command*. Cela était vrai jusqu'à un certain point. Au début, les notes de service et instructions tactiques provenant d'outre-mer furent diffusées avec un ordre général indiquant qu'elles devaient être observées. Par la suite, cependant, les instructions furent diffusées sous la forme établie par le *Coastal Command* et ne revêtirent jamais celle des ordres opérationnels de la Région aérienne de l'Est. L'ordre général qui avait été donné au début d'adopter les méthodes décrites dans les notes de service et les instructions fut vite oublié et dans les escadrons on pensa que les documents étaient distribués "à titre informatif seulement". De plus, la diffusion des informations entre les aviateurs se faisait lentement et l'adoption des nouvelles tactiques dépendait entièrement de l'initiative de chaque commandant d'escadron. En 1942, le commandant d'aviation Small était le seul de la Région aérienne de l'Est à mettre en application avec succès les tactiques les plus récentes du *Coastal Command*. Martineau blâma les officiers supérieurs de la Région aérienne de l'Est pour ce manque général de leadership, et sur ce plan il est difficile de ne pas être du même avis que lui.[27]

Pour ce qui est du second point, celui concernant l'arriération des pilotes, Cuffe reconnut que dans certains escadrons opérationnels les niveaux étaient faibles parce que l'on "saignait" la Région de pilotes chevronnés et que, dans de nombreux cas, leurs remplaçants sortaient tout droit d'écoles de pilotage militaire. Le véritable problème, selon lui, était que "nous n'avons pas assez d'avions et d'équipages, que ce soit pour l'entraînement ou pour les opérations".[28] Pour prouver ce qu'il avançait, une vérification au hasard faite le 15 octobre montra que la Région ne pouvait disposer réellement que de 89 des 135 avions de bombardement et de reconnaissance qu'elle possédait. De ce nombre, neuf étaient affectés à des tâches d'entraînement. Environ 60 p.c. des 80 avions restants étaient en bon état de marche (ce qui, selon les critères de l'époque,

n'était pas déraisonnable); cela ne laissait qu'une cinquantaine d'avions normalement disponibles pour effectuer des opérations sur toute la côte est du Canada et au large de Terre-Neuve.[29] Ironiquement, les effets négatifs du manque d'avions sur les opérations et l'entraînement auraient été bien moindres si l'on avait adopté plus tôt la méthode offensive, qui était conçue pour économiser de nombreuses heures de vol inutiles.

Les personnes qui participèrent aux réunions d'état-major interarmées que l'on tint à Ottawa les 1er et 3 novembre discutèrent d'un document que Martineau avait écrit et où étaient exposées toutes ses constatations et toutes ses propositions. Les officiers canadiens présents, le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, et, du quartier général du Service naval, le capitaine H.N. Lay, directeur de la Division des opérations, le capitaine H.G. DeWolf, directeur de la Division des plans, le *commander* G.A. Worth, directeur de la Division des transmissions, et le *lieutenant-commander* J.S. Stead, officier d'état-major naval affecté aux opérations aériennes, recommandèrent avec insistance d'élever finalement le nord-ouest de l'Atlantique au rang de zone de guerre importante en vue de l'attribution l'attribution de matériel et de personnel bien entraîné et de reconnaître celle-ci "comme un engagement conjoint de la MRC et de l'ARC".[30]

Bien que les Canadiens aient accepté la plupart des recommandations de Martineau, Gibbs et Canning, ils hésitaient à confier à une seule autorité le contrôle des opérations anti-sous-marines sur la côte est. Des officiers supérieurs invoquèrent comme motif l'"excellente collaboration (existant actuellement) entre le commandant de la côte atlantique, l'officier général de Terre-Neuve et le commandant de la Région aérienne de l'Est"[31], passant outre au besoin bien reconnu de resserrer encore plus les rapports entre les divers services. De l'autre côté de l'Atlantique, la collaboration entre les autorités de l'Aviation et de la Marine était excellente, mais celles-ci jugèrent quand même nécessaire de placer leurs ressources anti-sous-marines sous la responsabilité d'un commandant opérationnel. En ce qui concernait les points plus précis que Martineau avait soulevés, les participants étaient entièrement d'accord pour que l'on adopte une méthode offensive/défensive, reposant sur des renseignements anti-sous-marins; les opérations conjointes seraient pour leur part menées à partir d'une installation temporaire jusqu'à ce que soit installée à Halifax une nouvelle salle d'opérations combinée.

En dépit de cet accord, la création d'une salle combinée à Halifax suscitait encore de nombreuses difficultés. Constatant qu'en Grande-Bretagne plusieurs quartiers généraux interarmées de zone étaient situés à une certaine distance d'arsenaux maritimes, le vice-maréchal de l'Air Cuffe invita le contre-amiral L.W. Murray, qui commandait la côte atlantique, à s'installer dans la salle des opérations de la Région aérienne de l'Est. Murray répondit que cela lui était impossible vu les responsabilités étendues qu'il assumait relativement aux opérations navales et à la direction de la marine marchande, et il invita à son tour Cuffe à déménager à l'arsenal naval. Les manoeuvres commencées en 1939 se poursuivirent donc, et les parties se cantonnaient maintenant à un tel point dans leurs positions que le vice-chef de l'état-major de la Marine conseilla vivement d'aborder toute cette question "avec plus grand tact".[32]

À Ottawa, la collaboration entre les armées ne s'améliorait pas non plus. Le *commander* C. Thompson de la *Royal Navy*, un capitaine de destroyer au sein de la Force d'escorte occidentale de la MRC et un homme qui possédait une grande expérience des opérations aériennes et qui avait accompagné Martineau dans sa tournée, fit ressortir la nécessité d'émettre des instructions uniformes et générales pour servir de guide à la collaboration entre les avions et les navires de guerre. À cette fin, et dans le but de traiter de questions connexes concernant les tactiques, le matériel et l'entraînement, les chefs des états-majors de l'Aviation et de la Marine convinrent en janvier 1943 que soit constitué un comité mixte (MRC-ARC) de guerre anti-sous-marins, où siégeraient des représentants des divisions et directions intéressées des quartiers généraux du Service naval et de l'Aviation. Ni l'un ni l'autre service ne donna suite au projet.[33]

Fait plus encourageant, un groupe de recherche opérationnelle de l'ARC commençait à prendre forme. Impressionnés par les résultats qu'obtenaient les sections de recherche opérationnelle de la RAF, des officiers supérieurs comme le maréchal de l'Air H. Edwards, le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson et le vice-maréchal de l'Air E.W. Stedman mirent de l'avant des idées semblables au Canada. Durant son tour de service en Amérique du Nord, J.P.T. Pearman, le responsable des recherches opérationnelles du *Coastal Command*, aida et conseilla aussi la Marine des États-Unis relativement à l'organisation de son *Anti-Submarine Warfare Operations Research Group*, c'est-à-dire, groupe de recherche sur les opérations liées à la guerre anti-sous-marine. En août 1942, le professeur J.O. Wilhelm, un physicien de l'université de Toronto, établit un centre de recherche opérationnelle au quartier général de l'Aviation et le professeur Colin Barnes, un autre physicien de l'université de Toronto, mit sur pied une section analogue à Halifax, à la fin de novembre. Barnes, et les deux autres scientifiques qui se joignirent à son équipe, s'étaient rendus au Royaume-Uni pour prendre connaissance des méthodes employées par la RAF et en août 1943 Ottawa affecta un officier de liaison scientifique à Londres, au quartier général des forces outre-mer de l'ARC. Le rôle de chef de file que les Britanniques jouaient dans ce domaine était tel que les chercheurs de la Marine des États-Unis dépendaient eux aussi de leur conseils et de leurs données. À l'instar de leurs homologues américains et britanniques, Barnes et ses collègues qui se trouvaient au quartier général de la Région aérienne de l'Est travaillaient en étroite collaboration avec le personnel du renseignement pour produire des analyses scientifiques sur les opérations aériennes, et ils entreprirent également des études spéciales dans des domaines comme la précision des bombardements, l'utilisation du radar de bord et le radio ralliement mer-air, dans le but d'améliorer l'efficacité de la Région.[34]

Quelle que fût l'hésitation avec laquelle les Canadiens adoptèrent les modèles de commandement et de contrôle des Britanniques, les nouvelles tactiques anti-sous-marines firent rapidement leurs preuves dans le nord-ouest de l'Atlantique. Durant le mois d'octobre 1942, le 1er Groupe prit part à la défense de convois naviguant vers l'est, le SC 104 et le SC 107, que des meutes de sous-marins avaient interceptés. Dans le cas du premier, l'appui aérien fut assuré comme à l'accoutumée: les avions escortèrent de près le convoi, à une altitude de 300 mètres environ, et la tactique eut peu d'effet. Dans le cas du second, des

appareils patrouillant à haute altitude couvrirent aussi des secteurs où le Service du renseignement avait localisé des *U-boats*, et ils ratissèrent les routes du convoi, conformément aux nouvelles méthodes offensives. C'est ainsi que les forces de l'ARC stationnées à Terre-Neuve obtinrent leur premier succès.

La deuxième semaine d'octobre 1942, les Allemands se rendirent compte que les convois ne suivaient plus exactement la route orthodromique. Le groupe *Wotan* s'embusqua à 500 km au nord-est de Terre-Neuve. Plus à l'est, huit sous-marins venaient juste de se séparer d'une autre ligne pour former une nouvelle "meute", le groupe *Leopard*, qui attaquerait le convoi ONS 136; l'attaque avorta. La ligne formée par le groupe *Leopard* se tourna ensuite vers l'ouest à la recherche du convoi SC 104, qui allait jouer de malchance.

La protection aérienne du convoi fut assurée le 9 octobre par des PBY de l'Aéronavale américaine stationnée à Argentia, et le lendemain par deux Hudson du 145e Escadron de Torbay. Le 11 octobre, tandis que les autorités côtières tentaient de faire passer le convoi autour de la pointe nord du groupe *Wotan*, les Digby assurèrent une couverture continue pendant plus de quatorze heures. Malheureusement, ils n'empêchèrent pas l'U-258 d'apercevoir l'un des navires d'escorte qui s'esquivait vers le nord-est, bien qu'à cause d'une défaillance dans les communications des Allemands le rapport du sous-marin fut retardé de douze heures. Pendant ce temps, les efforts que déployaient le 1er Groupe pour renouveler l'appui aérien le 12 octobre furent contrecarrés par le mauvais temps, et le seul Catalina du 116e Escadron qui atteignit le convoi SC 104 ne put établir le contact et fut réduit à balayer le secteur en général. Le même jour, l'U-121, le premier sous-marin du groupe *Wotan* que le rapport de l'U-258 avait attiré vers le nord, établit le contact et durant les deux nuits qui suivirent, pendant que l'U-607 et l'U-661 se ruaient à la curée, huit navires furent coulés. Quand les avions de l'ARC furent de nouveau en mesure d'atteindre le lieu du combat, le 14 octobre, les aviateurs ne purent que larguer de l'équipement d'urgence aux survivants pendant que le convoi s'éloignait hors de portée dans la zone dénuée de couverture aérienne, dans une mer fouettée par des vents d'ouest soufflant en tempête, qui réduisaient considérablement l'efficacité de l'équipement asdic et radar des bâtiments d'escorte. En outre, à ce moment, le convoi était maintenant suivi par le groupe *Leopard*. L'amélioration des conditions atmosphériques permit aux escorteurs d'empêcher de perdre d'autres navires jusqu'à ce que le convoi se trouve sous la protection des Liberator du 120e Escadron stationné en Islande. Dans les derniers jours de la bataille, les avions et les navires d'escorte détruisirent trois *U-boats*; les autres se tournèrent finalement de nouveau vers l'ouest pour former le groupe *Veilchen*, à 600 km à l'est de Terre-Neuve.[35]

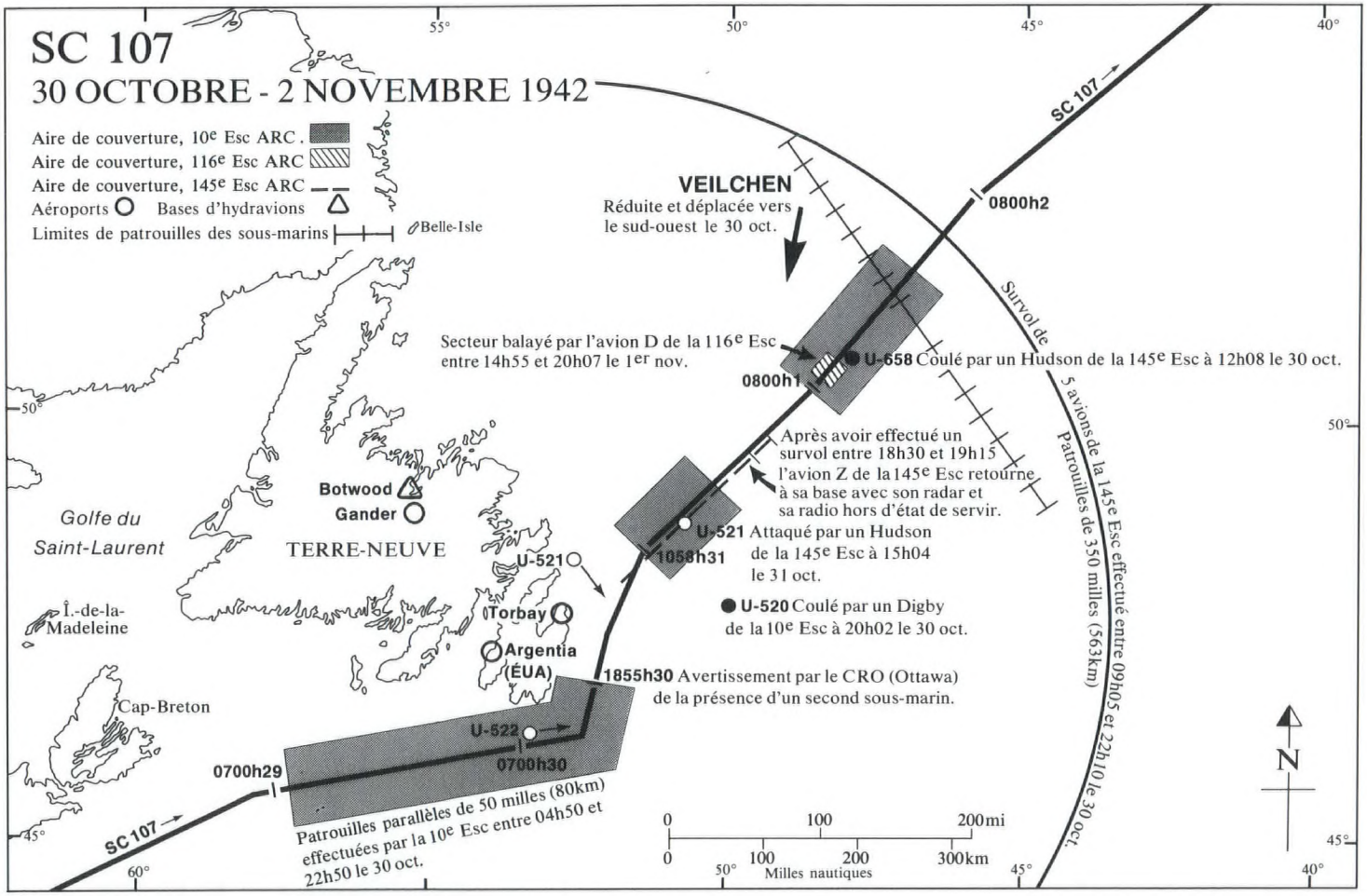
Le 29 octobre, les treize *U-boats* du groupe *Veilchen* étaient postés sur le Grand Banc. De plus, trois gros sous-marins de type IX, l'U-522, l'U-520 et l'U-521, qui se dirigeaient vers le Saint-Laurent et Halifax, se trouvaient au sud de Terre-Neuve. Ce jour-là, le sous-marin du groupe *Veilchen* qui se trouvait le plus au sud aperçut un convoi naviguant vers l'ouest et la ligne de sous-marins se déplaça légèrement vers le sud-ouest. Dönitz reçut aussi du Service du renseignement de la Marine allemande un message déchiffré indiquant que le convoi SC 107, qui se déplaçait vers l'est, changerait de cap au point de

rencontre maritime occidental, au large du Cap Race, et se dirigerait vers le nord-est.[36]

Ce rassemblement de sous-marins au large de Terre-Neuve donna à la Région aérienne de l'Est une occasion de mettre à l'essai les tactiques offensives. Le 30 octobre, à 9 h 05 HG, le 1er Groupe envoya deux Hudson du 145e Escadron effectuer une reconnaissance anti-sous-marine à l'avant du convoi SC 107 pour couvrir un secteur mentionné dans les prévisions ordinaires concernant les positions de sous-marins que le quartier général du Service naval avait diffusées la veille.[37] Les appareils, presqu'à la limite de leur autonomie, à quelque 460 km au nord-est de Torbay, aperçurent un kiosque de sous-marin émergeant de l'eau à une distance de trois km devant eux, à 12 h 05 HG. Le lieutenant d'aviation E.L. Robinson, qui se trouvait à une altitude de 600 mètres, amorça sur-le-champ son passage. Ce fut une de ces rares fois où tout fonctionna du premier coup: "au moment où les grenades ont été larguées, le sous-marin avait fait presque entièrement surface. Quatre grenades sous-marines Mark VIII, détonateur Mark XIII réglé à 7 mètres, sont tombées à un angle de 30° en travers du sous-marin, de bâbord arrière à tribord avant. Toutes les grenades ont bien fonctionné et l'on a noté que les explosions ont encadré l'objectif, les deux grenades du centre tombant de chaque côté de la coque et très près de celle-ci. L'explosion a soulevé le sous-marin dans l'eau et sa poupe s'est élevé sur 20 mètres à un angle de 40° par rapport à l'horizontale. Le sous-marin s'est ensuite stabilisé et une grosse nappe de carburant et des bulles d'air se mêlant à la mer houleuse sont apparues aussitôt".[38] Les deux Hudson survolèrent pendant cinquante minutes avant de devoir rentrer à la base, pendant qu'un avion s'en venait les relever. Robinson et son équipage avaient précipité l'U-658 à 3660 mètres de fond,[39] un exploit exceptionnel qui valut au pilote la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

L'exploit fut répété quelques heures à peine plus tard. À 20 h 02 HG, un Digby du 10e Escadron qui rentrait à Gander après avoir effectué une patrouille anti-sous-marine auprès du convoi ON 140, tomba sur l'U-520, à 185 km plein est de Saint-Jean. Le lieutenant d'aviation D.F. Raymes exécuta son approche directement en suivant le sillage du sous-marin, plongeant d'une altitude de 975 mètres. Après l'explosion des quatre grenades sous-marines Mark VII de 200 kg remplies d'Amatol, le co-pilote, le sous-lieutenant d'aviation J. Leigh observa de grosses bulles d'air et de grandes quantités de carburant monter à la surface jusqu'à ce que l'obscurité tombât environ trente minute plus tard. Sa conclusion, à savoir que "le sous-marin s'était arrêté net directement en-dessous", était on ne peut plus exacte; ils avaient détruit l'U-520.[40]

Malheureusement pour le convoi SC 107, la destruction de deux submersibles ennemis n'eut pas d'effet marqué sur le cours de la bataille. Le 31 octobre, quatre Hudson du 145e Escadron balayaient la route du convoi entre 9 h 15 HG et 21 h 55 HG dans des conditions atmosphériques qui se détérioraient graduellement: il y avait des bourrasques de pluie et le vent soufflait fort. Un objet que l'un des appareils aperçut après une détection au radar, en volant parallèlement au convoi et 18 km à gauche de sa route, parut d'abord être un destroyer. Mais à 5000 mètres de distance, le sous-lieutenant d'aviation L.T. Ross constata qu'il


SC 107
30 OCTOBRE - 2 NOVEMBRE 1942
Aire de couverture, 10e Esc ARC.
Aire de couverture, 116e Esc ARC
Aire de couverture, 145e Esc ARC
Aéroports
Bases d'hydravions
Limites de patrouilles des sous-marins
Belle-Isle
VEILCHEN
Réduite et déplacée vers le sud-ouest le 30 oct.
SC 107
0800h2
Survol de
5 avions de la 145e Esc effectué entre 09h05 et 22h10 le 30 oct.
Patrouilles de 350 milles (563km)
Secteur balayé par l'avion D de la 116e Esc entre 14h55 et 20h07 le 1er nov.
0800h1
U-658 Coulé par un Hudson de la 145e Esc à 12h08 le 30 oct.
Après avoir effectué un survol entre 18h30 et 19h15 l'avion Z de la 145e Esc retourne à sa base avec son radar et sa radio hors d'état de servir.
U-521 Attaqué par un Hudson de la 145e Esc à 15h04 le 31 oct.
1058h31
U-520 Coulé par un Digby de la 10e Esc à 20h02 le 30 oct.
1855h30 Avertissement par le CRO (Ottawa) de la présence d'un second sous-marin.
Botwood
Gander
Golfe du Saint-Laurent
TERRE-NEUVE
U-521
Torbay
Argentia (ÉUA)
Î.-de-la-Madeleine
Cap-Breton
U-522
0700h30
0700h29
SC 107
Patrouilles parallèles de 50 milles (80km) effectuées par la 10e Esc entre 04h50 et 22h50 le 30 oct.
0 100 200mi
0 100 200 300km
Milles nautiques
N
55° 50° 45° 40°
60° 50° 45° 40°

s'agissait d'un sous-marin tout à fait émergé; en passant à faible altitude au-dessus de l'objectif, trop rapidement pour attaquer, les occupants de l'avion aperçurent dans le kiosque du sous-marin un seul membre d'équipage, revêtu d'un ciré. Virant sec vers la gauche, Ross se dirigea de nouveau vers le sous-marin pendant que celui-ci tentait de l'éviter en tournant à 90° à tribord; l'avion attaqua par le travers tribord du submersible. À 15 h 05 HG, les grenades sous-marines semblèrent exploser à une distance qui donnerait des résultats efficaces; c'était, firent plus tard remarquer les évaluateurs, une "excellente attaque qui méritait des signes de dommages plus concrets".[41] Toutefois, l'U-521 survécut. En chassant le sous-marin, d'autres Hudson et la corvette *Moose Jaw*, qui s'en allait rejoindre le convoi S.C. 107, ne trouvèrent que des traînées de carburant, provenant probablement des soupapes de compression des réservoirs de carburant du sous-marin.

Pendant ce temps, le convoi SC 107 s'approchait du groupe de sous-marins; un second convoi, le HX 213, qui suivait non loin derrière, s'en allait lui aussi se jeter dans la gueule du loup. Le premier des deux Catalina du 116e Escadron provenant de Botwood, que l'on avait envoyé le 1er novembre appuyer le convoi SC 107 et son groupe d'escorte de la MRC, établit brièvement le contact avec le convoi dans l'obscurité mais le perdit ensuite lorsque le radar de bord tomba en panne.[42] Le convoi franchit la ligne de sous-marins allemands par le "trou" laissé par la destruction de l'U-658 deux jours plus tôt, mais il ne passa pas inaperçu. À 14 km de là, l'U-381, qui avait repéré le convoi, fit surface pour transmettre son premier rapport, qu'interceptèrent les opérateurs de radiogoniomètre du NCSM *Restigouche* et d'un navire de sauvetage, le *Stockport*. Comme le Catalina n'arrivait pas à trouver le convoi, aucun avion n'était disponible pour repousser le sous-marin. Pendant les jours qui suivirent les conditions atmosphériques empêchèrent les Catalina de prendre l'air et comme aucun autre appareil ne possédait une autonomie suffisante pour couvrir le convoi, celui-ci se retrouva dans la zone non protégée à 645 km seulement de Terre-Neuve. Dans la nuit du 1er et du 2 novembre, les *U-boats* commencèrent à mettre à mal des navires marchands et lorsque des Liberator d'Islande les repoussèrent finalement le 5 novembre ils avaient envoyé par le fond 15 des 42 navires que comptait au départ le convoi SC 107.[43]

Quoique la bataille du SC 107 se soldât par une défaite, elle marqua un important tournant dans les fortunes de la Région aérienne de l'Est. Par contraste avec la récente bataille du convoi SC 104, les aviateurs canadiens avaient démontré que lorsqu'ils étaient bien dirigés, ils étaient plus que de taille à lutter contre les *U-boats* qui s'aventuraient à leur portée. Des Hudson patrouillant à l'avant du convoi à la recherche du groupe *Veilchen* avaient coulé un sous-marin et repoussé un sous-marin clé qui filait le convoi. En prime, un Digby rentrant d'une patrouille éloignée avait aussi coulé un sous-marin le long des routes de convoi principales.

Le changement fondamental qui intervint à la fin d'octobre 1942 dans les méthodes qu'employait l'ARC se répercuta dans le système complexe qu'appliquaient les Canadiens et les Américains à Terre-Neuve pour le contrôle des opérations aériennes. En conformité avec les accords conclus à la fin de 1941, le

contre-amiral R.M. Brainard (qui avait pris le commandement à Argentia après le décès de l'amiral Bristol en avril 1942) dirigeait les forces aériennes opérant dans le nord-ouest de l'Atlantique au moyen d'un message quotidien concernant les vols qui seraient effectués le lendemain à partir des bases de Terre-Neuve. Les mots qu'il employait différaient selon les subtilités de la situation. Il y avait des "ordres" pour les escadrons de l'Aéronavale américaine qu'il dirigeait lui-même, des "propositions" pour le 1er Groupe de l'ARC et, à partir du mois d'octobre, quand l'armée des États-Unis fournit quatre B-17 pour effectuer des missions de convoiement, des "demandes" en vue de l'utilisation d'avions des USAAF. Les trois commandements répondaient ensuite qu'ils s'y conformeraient, ou s'y conformeraient avec des exceptions et des ajouts.[44]

Entre le 30 octobre et le 2 novembre, les opérations qu'exécuta le 1er Groupe satisfirent à la fois aux demandes des Américains et aux nouvelles tactiques des Canadiens: des Hudson et des Catalina veillèrent sur le convoi SC 107 pendant que des Digby du 10e Escadron appuyaient d'autres convois menacés.[45] Cependant, une fois que les sous-marins du groupe *Veilchen* se mirent hors de portée des avions et ne constituèrent plus une menace pour les navires se trouvant dans la région de Terre-Neuve, l'ARC négligea de plus en plus d'assurer toutes les patrouilles proposées par l'amiral américain. La question atteignit un point critique le 12 novembre quand le 1er Groupe refusa de couvrir le convoi SG 12 comme Brainard l'avait demandé, parce qu'il ne se trouvait "aucun sous-marin à moins de 320 km, selon les estimations du quartier général du Service naval".[46] Brainard croyait que le problème des Canadiens était simplement un manque d'avions. Le commandement américain à Argentia devenait en fait un obstacle aux efforts que faisaient les Canadiens pour introduire des méthodes britanniques éprouvées.

Brainard avait toutefois raison pour ce qui était du manque d'avions au sein du 1er Groupe. A la deuxième semaine de novembre, trois des Catalina du détachement que le 116e Escadron avait affecté à Botwood étaient hors de service. Même après l'arrivée de deux avions de secours de Dartmouth, les conditions atmosphériques rigoureuses de l'hiver empêchèrent d'effectuer des opérations, et le 19 novembre le détachement fut rappelé. Ses responsabilités furent confiées aux Hudson du 145e Escadron basés à Torbay, mais ces avions souffraient aussi d'un manque de pièces de rechange et de problèmes de fonctionnement, tout comme les Digby du 10e Escadron à Gander. Ainsi qu'on pouvait s'y attendre, Brainard avait alors demandé d'être "informé tous les jours du nombre et du type d'avions . . . disponibles le jour suivant pour être affectés à des tâches de couverture aérienne, ce qui permet ainsi d'émettre des propositions réalisables".[47] Les choses en restèrent là pour le moment.

Tandis que le convoi SC 107 levait l'ancre, la pression que les Allemands exerçaient sur les convois maritimes diminua dans la zone canadienne. Quatre submersibles seulement, l'U-518, l'U-106, l'U-43 et l'U-183, restèrent dans la zone; ceux-ci maraudèrent près des côtes et les trois premiers patrouillèrent dans le golfe du Saint-Laurent; ces opérations ont été décrites séparément au chapitre 13. À l'extérieur du Golfe, l'U-518 fut le premier à frapper. Le 2 novembre, aux petites heures du matin, le sous-marin évita un dragueur de mines de classe

Bangor et deux Fairmile patrouillant dans le mouillage de Wabana pour ensuite couler deux navires et en endommager légèrement un troisième qui était amarré au quai de chargement. S'en tirant sans une égratignure, l'U-518 poursuivit sa route vers le sud, en longeant la côte de Terre-Neuve, jusqu'à ce qu'il fasse une rencontre imprévue avec un Digby qui, parti de Gander, effectuait un balayage offensif. Le lieutenant d'aviation J.H. Anderson plongea sur le sous-marin par tribord devant à 25 mètres d'altitude, larguant quatre grenades sous-marines Mark VII à intervalles de 6 mètres.[48] Mais, comme cela s'était si souvent produit, le sous-marin avait aperçu l'avion et s'était réfugié dans les profondeurs de la mer.

Le 17 novembre, des avions découvrirent deux autres sous-marins opérant près des côtes. Effectuant une mission de balayage offensif à l'appui du convoi ON 142, un Digby du 10e Escadron repéra ce qui semblait être une vedette Fairmile qui laissait derrière elle un gros sillage. Le fait qu'il n'y avait pas de jumelles à bord de l'avion n'aida pas l'équipage à identifier le bâtiment qu'il avait aperçu et l'U-183 atteignit une bonne profondeur avant que six grenades Mark VIII ne s'abattent dans son dernier remous. L'équipage de l'avion avait néanmoins fait ce qu'il fallait; le convoi ON 142 ne fut pas attaqué. Plus tôt cette journée-là, un Canso "A" du 5e Escadron, récemment affecté à Gander, avait déjà empêché des *U-boats* d'établir le contact avec un autre convoi se trouvant au large de Terre-Neuve en forçant l'U-43 à plonger à 16 km à l'arrière du SC 109.[49] Malheureusement, l'U-43 rétablit le contact et torpilla un cargo, le *Brilliant*, le matin suivant; toutefois, les navires d'escorte de la MRC furent capables après cela de tenir les *U-boats* à distance.

Aucune couverture aérienne n'avait cependant été fournie quand, quelques jours plus tard, l'U-518 tomba sur le convoi ON 145; ce fait malheureux démontra la faiblesse du contrôle partagé qu'exerçaient les Canadiens et les Américains dans le nord-ouest de l'Atlantique. Le 21 novembre, aux petites heures du matin, le sous-marin coula un navire du convoi et en endommagea deux autres à 320 km au sud de la Baie de Placentia. Il est presque certain que ces accidents auraient pu être évités si, la veille, des avions avaient escorté le convoi pendant toute la journée, surtout au crépuscule, qui était la période vitale. Argentia, en partance d'où le convoi naviguait dans la zone de vol, était paralysée par le brouillard; trois avions de Sydney, en Nouvelle-Écosse, effectuèrent une mission de balayage offensif aussi loin à l'est que le 55e degré de longitude ouest, mais les B-17 des USAAF basés à Gander qui étaient affectés à la défense du convoi ne répondirent pas aux demandes d'aide de l'ARC. Ce manque lamentable de collaboration entre les forces américaines et canadiennes donna plus de vigueur à la campagne qui se déroulait maintenant à Ottawa (campagne qui sera analysée au chapitre 15) pour que toutes les forces anti-sous-marins de la Marine et de l'Aviation soient placées sous la responsabilité d'une autorité canadienne.[50]

La fin de l'automne fut marquée par l'attaque infructueuse que fit un Hudson du 145e Escadron, le 26 novembre, contre un sous-marin non identifié.[51] Les derniers affrontements de l'année se déroulèrent pendant que la Région déployait ses escadrons à leurs bases d'hiver. De Botwood, les hydravions à

coque du 116e Escadron se transportèrent de nouveau à Dartmouth, tandis que le quartier général de l'unité fut établi à la nouvelle base de l'ARC à Shelburne, en Nouvelle-Écosse. En raison du gel prématuré des eaux du port, Shelburne se révéla rapidement inutile pour ce qui était d'utiliser des hydravions et tout l'escadron déménagea à Dartmouth; les appareils furent amarrés dans le Passage de l'Est, à l'extrémité sud-est du port de Halifax.

L'arrêt des activités des hydravions à Terre-Neuve ne laissa de la place au 1er Groupe que pour un escadron d'avions terrestres à longue distance. Les Canso "A" du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance remplacèrent donc les Digby vieillissants et souvent en panne qui remplissaient ces fonctions à Gander. Les Digby se joignirent au pèlerinage à Dartmouth qui, au début de décembre, comprit les Canso du 117e Escadron quand les bases de Gaspé et de Kelly Beach (North Sydney) furent ramenées au niveau de leurs effectifs d'hiver. Tous ces déplacements amenèrent un afflux d'hommes et d'avions à la base principale de la Région, dont l'effectif d'escadrons opérationnels anti-sous-marins se composait maintenant de quatre escadrons de bombardement et de reconnaissance, soit le 10e, le 11e, le 116e et le 117e. Par contraste, l'effectif du 1er Groupe qui était chargé des patrouilles maritimes ne comptait plus maintenant que les Hudson du 145e Escadron à Torbay et les Canso du 5e Escadron à Gander, que vint renforcer à la fin du mois de décembre un petit détachement d'avions similaires provenant d'une unité encore incomplète, le 162e Escadron.[52]

Les déploiements déséquilibrés de l'hiver, que dictaient les limites de l'équipement disponible plutôt que le cours de la guerre qui se déroulait en mer, mirent en lumière, la lacune la plus grave de la Région aérienne de l'Est: un manque d'avions terrestres capables d'atteindre la zone exempte de protection aérienne au milieu de l'océan, où les *U-boats* interceptaient et attaquaient les convois. Maintenant que les Liberator à très grand rayon d'action de la RAF étaient en mesure de patrouiller jusqu'au 35e degré de longitude ouest, couvrant la partie orientale de la zone, c'était dans la partie occidentale que se trouvait le danger, entre les 35e et 50e degrés de longitude ouest, ainsi que l'avaient démontré les batailles dont les convois SC 104 et SC 107 avaient été l'enjeu. Seuls les douze Canso "A" des 5e et 162e Escadrons étaient en mesure – et ce, à l'extrême limite de leur autonomie – d'atteindre la zone où les *U-boats* étaient très actifs. Les équipages de l'ARC tirèrent de leurs avions amphibies un rendement extraordinaire, mais la seule solution vraiment efficace était de poster à Terre-Neuve des avions à très grand rayon d'action.

Les événements qui survinrent au début du mois de décembre auraient dû dissiper tout doute qui subsistait encore quant à l'importance cruciale des Liberator modifiés. Durant la première semaine du mois, 22 *U-boats* harcelèrent le convoi HX 217 pendant qu'il traversait la zone dénuée de protection aérienne. Les bâtiments d'escorte purent tenir en échec la meute de sous-marins jusqu'au 8 décembre, date à laquelle arrivèrent trois Liberator à très grand rayon d'action de la RAF pour appuyer le convoi, qui se trouvait à ce moment à 1300 km de leur base en Islande. Les avions forcèrent 13 sous-marins à plonger, en attaquèrent 11 et rompirent le contact que les Allemands avaient établi avec le convoi. Le 9,

le mauvais temps empêcha d'envoyer des avions en l'air et, bien que les Allemands eussent rétabli le contact, les bâtiments d'escorte de la MRC parvinrent à limiter les pertes à un seul navire. L'assaut prit fin le 11, face à l'efficacité grandissante de la couverture aérienne. Malgré tout, les débats que suscitait au sein du haut-commandement la répartition des ressources aériennes continuèrent de retarder l'affectation de Liberator supplémentaires aux routes de convoi dans l'Atlantique Nord.[53]

Décembre 1942 marqua la fin de la première année d'engagements directs de la Région aérienne de l'Est avec des *U-boats*. A la veille d'une nouvelle étape, où les Alliés recouvreraient bientôt l'avantage de pouvoir déchiffrer entièrement les messages radio que les Allemands émettaient dans le code Enigme, c'est le moment propice pour évaluer la campagne jusqu'à ce stade.

Les Hudson constituaient le gros des appareils anti-sous-marins dont disposait la Région aérienne de l'Est, et ils avaient démontré leur valeur pour ce genre de tâche. Cet avion relativement lourd était facile à piloter et très maniable; la vue que le pilote avait de son siège était dégagée de tous côtés, ce qui faisait que l'avion convenait très bien aux attaques à la grenade sous-marine à faible altitude, à une époque où les yeux étaient encore l'instrument de visée utilisé.[54] Le principal handicap du Hudson était sa faible autonomie. L'hydravion à coque Catalina/Canso, même s'il avait une plus grande autonomie et s'il avait effectué environ 35 p.c. des heures de vol accomplies par tous les types d'avions combinés, ne donnait pas un bon rendement dans les conditions qui prévalaient au Canada en 1942. Pour commencer, il ne pouvait emporter que 450 kg de grenades sous-marines avec un équipage ordinaire de sept hommes et le plein de carburant. Pour faire voler cet avion bruyant, on disait qu'il fallait au pilote "beaucoup d'entraînement, d'expérience et de muscles".[55] Il fallait aussi avoir de l'endurance en raison du temps que cela prenait pour atteindre le secteur de patrouille; il y avait aussi des chances que ce temps diminue l'efficacité. L'hydravion avait également un faible taux de montée, de sorte que, souvent, il ne pouvait sortir assez vite du brouillard pour éviter que ses ailes ne givrent. Cela signifiait que lorsqu'on prévoyait des conditions de givre importantes on ne pouvait envoyer les Catalina au-dessus de la couche de nuages pour se porter à la rencontre de convois qui, eux-mêmes, se trouvaient au-delà de la ceinture de brouillard. Une fois que l'avion se trouvait dans le secteur des opérations, la vue que le pilote avait de l'océan vers l'avant et vers le bas était gênée par le nez de l'appareil, tandis qu'en bas, à la surface de la mer, les guetteurs du sous-marin avaient amplement le temps de donner l'alerte lorsqu'ils repéraient la grosse silhouette de ce lent hydravion.[56]

Avant l'arrivée du Canso "A" amphibie, le disgracieux Digby était le seul avion de la Région aérienne de l'Est capable de patrouiller de façon prolongée à des distances de plus de 480 km qui pouvait opérer l'hiver à partir de Terre-Neuve. Cet appareil avait donc constitué le pivot du 1er Groupe pendant près de deux ans. Même si les Digby ne firent que cinq attaques confirmées contre des *U-boats*, l'un d'eux détruisit l'U-520 en octobre 1942. À cette époque, neuf des vingt premiers Digby avaient soit péri dans des écrasements soit disparu au-dessus de l'Atlantique Nord, et ceux qui restaient n'étaient plus

assez fiables pour mener des opérations prolongées à longue distance. Les Digby survivants, que l'on prévoyait d'affecter à des fonctions de transport, furent en fait confiés à une unité nouvellement formée, le 161e Escadron, au printemps de 1943, et ce, en attendant l'arrivée des Canso "A" qui équiperaient cet escadron. Et le Digby continua ainsi de voler, en nombre de plus en plus restreint, jusqu'à la fin de 1943, quand on cessa finalement de l'utiliser à des fins opérationnelles.[57]

Lorsque l'on examine la situation tactique générale à la fin de 1942, il est clair que la Région aérienne de l'Est faisait amplement usage des renseignements diffusés par la Marine et que la majorité des opérations de balayage étaient organisées en fonction de relèvements radiogoniométriques et d'estimations concernant l'emplacement de sous-marins qui découlaient de ces renseignements et d'autres sources d'informations. De plus, la Région disposait maintenant de sa propre section de recherche opérationnelle pour surveiller et évaluer l'efficacité de ses opérations et recommander des méthodes plus efficaces. Ces innovations démontrèrent rapidement leur valeur, mais on ne pouvait en dire autant du repérage de sous-marins à l'aide des radars de bord. "Il y a une conclusion bien nette que nous pouvons tirer en ce qui a trait à la détection de sous-marins", écrivit deux jours plus tard le chef de l'état-major de l'Air, "si nos avions n'avaient pas été équipés de radar de bord Mark II cela aurait fait peu de différence".[58] Le fonctionnement médiocre de l'équipement, le fait qu'il fallait le mettre hors circuit lorsqu'on émettait par radio et les soupçons que l'on avait que les *U-boats* étaient capables de détecter les émissions constituaient des facteurs qui s'étaient tous combinés pour restreindre l'utilisation optimale du radar. La photographie aérienne, qui servait à confirmer les rapports de ceux qui disaient avoir aperçu un sous-marin, de même qu'à enregistrer les attaques faites à la grenade sous-marine pour évaluer les résultats et aider à s'entraîner à lâcher des bombes avec précision, était un autres domaine qui laissait beaucoup à désirer. Cependant, il s'agissait là de problèmes internes de l'Aviation, et le service avait ce qu'il fallait pour trouver des solutions. Cela n'était pas le cas de la lacune la plus grave que présentaient les opérations anti-sous-marines canadiennes: l'incapacité de la MRC et de l'ARC de coordonner diverses instructions concernant la collaboration entre les avions et les navires d'escorte en un système commun compris de tous. La collaboration requise entre les deux armées brillait par son absence, ce qui démentait les affirmations faites par les Canadiens selon lesquelles les relations entre la Marine et l'Aviation étaient on ne peut mieux.

Pendant les cinq années et demie que dura la guerre d'usure contre les routes d'approvisionnement – guerre que l'on appela la "Bataille de l'Atlantique" – les forces aériennes et navales anti-sous-marines eurent pour responsabilité première et tâche principale de veiller à ce que les navires marchands fassent la traversée sans danger. Sur ce plan, l'année 1942 fut de loin la plus périlleuse pour les Alliés. Les *U-boats* détruisirent près d'un millier de navires totalisant plus de 5 millions de tonnes. Les pertes subies dans le nord-ouest de l'Atlantique (au nord du 40e degré de latitude nord et à l'ouest du 40e degré de longitude ouest) et dans le golfe du Saint-Laurent comptèrent pour un peu moins de 12 p. cent de ces chiffres.

Les avions de la Région aérienne de l'Est effectuèrent 8000 sorties. Ils enregistrèrent environ 50 000 heures de vol (y compris les heures passées au-dessus du golfe du Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle); ces heures, qui s'élevaient à 591 en décembre 1941, culminèrent à 6448 en octobre 1942 avant de tomber à 4602 en novembre après que la Région eut adopté des tactiques offensives.[59] Les tactiques défensives que comportait la fourniture d'une protection aérienne aux convois côtiers établis au début de l'année avaient été une réponse efficace au grand nombre de navires naviguant seuls que les sous-marins avaient envoyés par le fond, et elles avaient limité l'ampleur de la victoire des Allemands dans le golfe du Saint-Laurent. Le problème avec ces tactiques c'est qu'elles imposaient un fardeau si lourd qu'il était impossible d'escorter de façon constante tous les navires. Dans ces circonstances, les avions n'étaient pas capables non plus d'intervenir quand les *U-boats* se mettaient en position d'attaque sous l'eau le long de routes achalandées ou frappaient lorsque la nuit était tombée et quand les conditions atmosphériques clouaient les avions au sol. Si l'ARC avait adopté plus tôt des méthodes offensives, il est presque certain que l'on aurait pu entraver la poussée des Allemands à cinq ou six cents km des côtes, avec des résultats bien moins lourds pour les équipages aériens et les avions que ceux qui résultèrent de la politique d'escortes rapprochées assurées sans discernement.

Pour s'attaquer aux navires marchands, les Allemands dirigèrent 22 *U-boats* vers l'Atlantique Nord au début de l'opération *Paukenslag*, sur un total de 248 sous-marins en service le 1er janvier 1942. Au 1er décembre, ces chiffres s'élevaient à 95 et à 582 respectivement.° Si l'on se fie aux archives canadiennes et allemandes, on peut supposer que pendant les douze mois qui s'écoulèrent après le 1er décembre 1941, 35 *U-boats* en tout opérèrent dans les eaux que couvraient la Région aérienne de l'Est. Les avions de l'ARC ripostèrent en effectuant 40 attaques à la grenade sous-marine. La présence d'un *U-boat* peut être confirmée dans les archives allemandes comme positive dans 26 cas, possible dans cinq et peu probable dans neuf. Les équipages canadiens attaquèrent trois sous-marins à deux reprises, et un, l'U-517, dans le golfe du Saint-Laurent, à six reprises. Ils détruisirent trois sous-marins, soit la moitié du résultat total qu'obtinrent les Alliés dans le nord-ouest de l'Atlantique; les avions de l'Aéronavale américaine en détruisirent deux, et un chalutier de la Royal *Navy* en coula un.

Pour ce qui est de l'ARC, le pourcentage de victoires par rapport aux attaques, soit 7,7 p.c., se comparait à celui du *Coastal Command* dont les avions obtinrent 26,5 victoires en 381 attaques au cours de l'année 1942,[61] encore que le pourcentage de 7 p.c. que cela donne ne soit pas représentatif, vu que les statistiques britanniques comprenaient de nombreuses attaques faites à la mitrailleuse seulement. Il ne fait aucun doute que plusieurs attaques exécutées par des avions de la Région aérienne de l'Est qui avaient largué leurs grenades près du sous-marin qu'ils visaient auraient permis d'endommager sérieusement ou de détruire ce dernier si les avions canadiens avaient été équipés de l'armement le plus récent. La plupart des succès qu'obtint le *Coastal Command* contre les sous-marins eurent lieu entre les mois de juillet et de décembre en

utilisant des grenades sous-marines remplies de Torpex; les détonateurs Mark XIII et Mark WVI, réglés pour faire exploser la charge à faible profondeur, qui devinrent disponibles au cours de l'automne augmentèrent davantage l'efficacité des attaques de la RAF, et ce, d'environ 25 p.c. par rapport aux attaques dans lesquelles on utilisait les détonateurs Mark XIII.[62] Il convient de rendre à l'ARC l'hommage d'avoir obtenu deux de ses victoires avec une grenade inadéquate, celle de 113 kg remplie d'Amatol, une avec la version plus efficace de 200 kg, et toutes avec le détonateur Mark XIII. Les grenades remplies de Torpex ne devinrent disponibles qu'à temps pour les deux dernières attaques en décembre, pour lesquelles on ne peut confirmer la présence d'un sous-marin, et les escadrons de l'ARC n'obtinrent les nouveaux détonateurs qu'au début de 1943. Le fait que l'emploi de tactiques erronées aient gâché de nombreuses attaques, malgré que le *Coastal Command* ait diffusé rapidement des méthodes plus efficaces, porte moins atteinte au personnel navigant qu'aux commandants supérieurs.

Il y eut aussi moins d'occasions d'attaquer car, sur le plan du nombre de sous-marins aperçus, la Région aérienne de l'Est n'avait pas un rendement égal à celui du *Coastal Command*: la moyenne canadienne de un sous-marin aperçu pour 134 sorties équivalait au quart du rapport de un contre 30 ou 40 que connaissait le *Coastal Command*; il ne faudrait cependant pas considérer que cela discrédite l'ARC. En 1942, la proportion de *U-boats* naviguant dans la zone canadienne était en moyenne de un tous les 100 000 km carrés, "souvent beaucoup moins".[63] Du côté des Allemands, Dönitz, qui s'interrogeait sur la raison pour laquelle les avions harcelaient ses sous-marins davantage dans l'est que dans l'ouest, écrivit ce qui suit: "C'est probablement à cause du petit nombre de bases aériennes à Terre-Neuve et au Groënland et du fait que moins de *U-boats* ont opéré dans ce secteur" et il prévoyait que "si l'on transférait des *U-boats* dans l'Atlantique Ouest, il y aurait rapidement des patrouilles aériennes plus intensives dans ce secteur. . .".[64]

La seconde différence importante entre les conditions opérationnelles des deux commandements était qu'au large de la côte canadienne, les conditions atmosphériques étaient généralement bien pires pour ce qui était d'effectuer des opérations aériennes. Dönitz encore, après une rencontre particulièrement frustrante entre ses *U-boats* et un convoi au large de Terre-Neuve, souligna le problème: "Il a de nouveau été prouvé que le temps, qui subit l'influence des conditions saisonnières et locales, ne permet d'obtenir que des succès fortuits".[65] Cette remarque s'appliquait d'un côté comme de l'autre. Le brouillard, comme nous l'avons vu, perturbait fréquemment les recherches aériennes au large du Grand Banc. Lorsque le temps était bouché, l'un des dangers que guettaient les pilotes était la difficulté de savoir à quelle distance leur appareil se trouvait de la surface de l'eau; les indications de l'altimètre, qui étaient exactes au moment du départ, pouvaient changer sensiblement pendant un vol de longue durée à cause de variations de la pression atmosphérique. Même si l'altimètre était exact, le radariste pouvait obtenir un écho qui indiquait peut-être la présence d'un U-boat naviguant en surface, mais il pouvait aussi s'agir d'un iceberg de 30 mètres de hauteur ou plus, de sorte que si c'était bien à

un ennemi à qui il avait affaire, le pilote se trouvait dans l'impossibilité de faire l'approche à faible altitude qui était essentielle pour réussir son attaque.[66] Bien que le brouillard et les icebergs fussent saisonniers, il y avait un autre danger que les pilotes avaient toujours à l'esprit lorsqu'ils effectuaient de longues patrouilles. Les lents Digby ou Canso, qui devaient lutter contre le vent d'ouest dominant en revenant du secteur éloigné où ils opéraient au-dessus de l'Atlantique, pouvaient facilement tomber à court de carburant, surtout s'il leur fallait se diriger vers un autre aérodrome au-dessus de leur base d'attache. Ce facteur, peut-être plus qu'aucun autre, limita les efforts que déployaient les avions de l'ARC pour trouver des sous-marins.

Les conditions difficiles auxquelles se heurtaient les équipages et leurs avions n'excusaient pas le QG de la Région aérienne de l'Est d'être lent à adopter les tactiques du *Coastal Command*. Les résultats qu'obtinrent les Canadiens montrèrent que les méthodes britanniques étaient efficaces dans le nord-ouest de l'Atlantique. Sur les 26 attaques pour lesquelles la présence d'un U-boat peut être confirmée, la moitié furent accomplies par des avions patrouillant à une altitude de 600 mètres et plus. Fait révélateur, le 113e Escadron fut le premier à attaquer un sous-marin avec succès peu après avoir adopté les altitudes de vol élevées et le camouflage blanc que préconisait la RAF, et fit plus d'attaques que le reste des escadrons réunis. En octobre et au début de novembre, les 10e et 145e Escadrons firent augmenter le nombre total de sous-marins coulés par l'ARC, et ce, peu après avoir appliqué, tardivement toutefois, les nouvelles méthodes. Les résultats qu'obtint l'ARC prouvèrent aussi la conclusion à laquelle était venu le *Coastal Command*, conclusion selon laquelle le fait d'escorter de près des convois non menacés constituait le moyen le moins efficace d'établir le contact avec l'ennemi. Quatre attaques confirmées seulement furent faites par des avions en mission d'escorte; par contraste, des balayages au-dessus des routes de convoi et des endroits où l'on soupçonnait que des sous-marins se tenaient donnèrent lieu à 17 attaques, dans deux desquelles les sous-marins repérés furent détruits. C'est un avion rentrant d'une mission d'escorte qui détruisit le troisième sous-marin; ce fait confirma ce que les Britanniques avaient appris: il y avait souvent plus de chances de repérer des sous-marins en balayant la mer pendant que l'on se dirigeait vers un convoi ou que l'on rentrait à la base qu'en patrouillant autour du convoi lui-même. Si l'ARC avait suivi plus tôt et avec plus de soin les méthodes du *Coastal Command*, les résultats qu'obtint la Région aérienne de l'Est, tant au chapitre des attaques portées contre l'ennemi qu'à celui de la défense du commerce, auraient été plus impressionnants.

Les critiques britanniques contemporains, qui imputèrent carrément les faiblesses du Canada aux officiers supérieurs parce que ceux-ci n'avaient pas assuré une direction adéquate, avaient indubitablement raison. Plutôt que de veiller à appliquer des techniques et des doctrines améliorées, ces officiers se préoccupaient de besoins banals et de la nécessité de trouver simplement assez d'hommes et d'appareils pour faire le nombre requis de sorties. Un manque de connaissances spécialisées aggravait le problème. Aucun des commandants supérieurs ne possédait une expérience directe quelconque des opérations anti-sous-marins. Jusque vers la fin de l'année 1942, cette entrave s'appliqua

aussi aux officiers d'état-major supérieurs. Le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, qui prit la tête des opérations de bombardement et de reconnaissance au quartier général de l'Aviation en août 1942, fut le premier membre de ce bureau à bénéficier d'une telle expérience .[67] L'excellente suggestion que fit la RAF en novembre 1942 d'envoyer quatre premiers pilotes à la fois suivre un cours de quatre semaines au *Coastal Command*, dans le but de profiter des connaissances spécialisées des Britanniques, ne fut pas retenue. Au lieu de cela, l'ARC dut compter sur l'aptitude des pilotes canadiens eux-mêmes à surmonter leurs difficultés.

15
La défaite des meutes de sous-marins allemands

À la fin de l'année 1942, l'ARC renouvela sa campagne en vue de l'obtention de bombardiers Liberator. Pour atteindre cet objectif, il lui fallut contourner le processus d'acquisition normal parce que la Commission anglo-américaine d'attribution des munitions refusait d'examiner la question et que le gouvernement canadien n'était pas prêt à poursuivre l'affaire par les voies politiques (voir le chapitre 9). Londres et Washington rejetèrent toutefois sans cérémonies les demandes de l'ARC. L'*Air Ministry* britannique, appuyé par Winston Churchill, repoussa les tentatives répétées que firent l'Amirauté et le *Coastal Command* pour que l'on utilise à des fins anti-sous-marines des avions affectés à des tâches de bombardement stratégique. Les USAAD, qui exerçaient un quasi-monopole sur les appareils à grand rayon d'action aux États-Unis, s'opposèrent elles-aussi à ce que l'on affecte des bombardiers lourds à d'autres rôles, déterminées qu'elles étaient à "garder l'ensemble de la puissance de frappe aérienne aux mains d'une même force".[1]

Pour les tenants des opérations à très grande distance, un pas important fut franchi lorsque le *Anti-U-Boat Committee* (Comité de lutte contre les *U-boats*) du Cabinet britannique se pencha finalement sur le problème et, en novembre 1942, décida officiellement que le Consolidated B-24 Liberator – appareil que le 120e Escadron de la RAF utilisait déjà avec succès au coeur de la zone de l'Océan Altlantique qui était dénuée de couverture aérienne – était le bombardier lourd qui serait le plus en mesure d'accomplir des opérations à très grande distance. Même alors, l'accent mis sur les opérations dans le golfe de Gascogne retardait le travail de conversion qui permettrait à cet appareil de protéger, très loin des bases, les convois qui suivaient les routes de l'Atlantique Nord.[2]

Le Golfe, qui était à la portée d'avions à moyen et à long rayon d'action, constituait pour le *Coastal Command* un terrain de chasse intéressant et apparemment logique. La densité de *U-boats* qui se trouvaient dans ces eaux était toujours élevée, car leurs bases étaient situées en France, le long de la côte Atlantique. De plus, comme les Allemands se fiaient encore au vieux code *Hydra* pour leurs opérations côtières, lesquelles comprenaient l'appui des *U-boats* en transit, il était possible de diriger les opérations à l'aide de renseignements spéciaux. Les messages émis dans le code *Enigme* que l'on interceptait pouvaient donner la position exacte de sous-marins dans le Golfe,

chose qui était impossible en 1942 dans les secteurs situés au milieu de l'Océan parce que l'on avait pas percé le code qu'employaient les sous-marins opérant dans l'Atlantique. On attendait donc beaucoup de ces opérations, et cela se comprend peut-être. Comme le prônaient l'Amirauté britannique et le *Coastal Command*, le fait d'attaquer de façon constante les sous-marins dans le Golfe briserait le moral de leurs équipages et feraient échouer les attaques de l'ennemi contre les navires marchands. Au sein du *Coastal Command*, les spécialistes de la recherche opérationnelle avait aussi établi un lien positif entre la vitesse des avions et le nombre de sous-marins aperçus. C'est ce principe qui faisait que le Liberator, un appareil rapide et d'une grande autonomie, était un avion très recherché pour le golfe de Gascogne.[3]

Ce n'est qu'après que les pertes de navires marchands organisés en convoi devinrent graves à la fin de 1942 et que les USAAF fournirent à contrecoeur des avions de remplacement en vue de l'offensive dans le Golfe en janvier 1943 que le Comité britannique de lutte contre les *U-boats* décida de modifier certains des Liberator qui opéraient au large de la côte de la France dans le but d'accroître leur autonomie et de leur permettre ainsi d'exécuter des tâches au milieu de l'Atlantique, là où il n'y avait pas de couverture aérienne. Néanmoins, même si le rapport entre le nombre de sous-marins aperçus et les heures de vol effectuées par les avions escortant des convois était supérieur à celui qui s'appliquait aux avions patrouillant dans le Golfe – un sous-marin toutes les 29 heures contre un toutes les 312 heures – les Britanniques continuèrent à préférer les opérations menées dans la zone de transit. Au début du mois de février 1943, les arguments que fournit P.M.S. Blackett, le responsable britannique des recherches opérationnelles, selon qui il était possible de réduire de 64 p.c. les pertes de navires marchands dans l'Atlantique, et ce, simplement en couvrant la zone dépourvue de protection aérienne, ne convainquirent toujours pas ceux qui étaient chargés de prendre les décisions.[4] Aux yeux de ces derniers, l'aviation avait pour rôle de porter la guerre sur le territoire de l'ennemi – et c'était ce qui se faisait dans le golfe de Gascogne. Entre temps, la jeune équipe de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l'Est montrait elle aussi, à l'aide de statistiques relatives à l'année 1942, les liens existant entre la densité des sous-marins, le nombre de sous-marins aperçus et la vitesse et l'autonomie des avions.[5]

Le 11 novembre 1942, juste après les batailles dont avaient été l'enjeu les convois SC 104 et SC 107, qui avaient subi au début de lourdes pertes à moins de mille km de Terre-Neuve, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, avait chargé le vice-maréchal de l'Air G.V. Walsh, qui faisait partie de l'état-major interarmées canadien à Washington, de demander d'obtenir quinze Liberator qu'un type amélioré avait remplacés. Walsh écrivit le 18 décembre, et de nouveau le 5 janvier, au général H.H. Arnold, le chef des USAAF. Les réponses qu'il reçut d'Arnold et de son chef d'état-major, le major général George E. Stratemeyer, indiquèrent bien clairement que les États-Unis n'attribueraient aucun de ces appareils au Canada.[6]

Après avoir essuyé cette rebuffade, Ottawa tenta, sans grand succès, de trouver à Washington un contact qui pourrait persuader les officiers supérieurs

américains de changer d'avis. Il fut décidé en février que le lieutenant-colonel d'aviation Clare Annis, qui dirigeait les opérations de bombardement et de reconnaissance, rédigerait un rapport s'appuyant sur sa vaste expérience de la guerre anti-sous-marine, rapport qui expliquerait bien clairement pourquoi le Canada avait besoin d'un avion ayant une vitesse de croisière d'au moins 150 noeuds et d'une autonomie minimale de 20 heures et capable de transporter une charge de grenades sous-marines d'au moins une tonne et demie. Ce document persuasif finit par atterrir sur le bureau d'E.L. Bowles, un adjoint spécial du ministre américain de la Guerre; Bowles s'occupait justement d'analyser le problème de la lutte contre les sous-marins dans l'Atlantique Nord. Il est impossible de dire si le rapport eut l'effet souhaité. Il paraît toutefois que Bowles fut des plus impressionnés et, si cela est vrai, il est fort possible qu'il ait transmis ses vues à ses supérieurs; toutefois, quand Annis entendit que le rapport était arrivé jusqu'à Bowles, d'autres influences, beaucoup plus importantes celles-là, en étaient venues à s'exercer sur les chefs d'état-major américains.[7]

Entre les mois de novembre et de mars 1942, les pertes de navires chez les Alliés atteignirent un point culminant. Même si, du point de vue des statistiques, l'amiral Dönitz avait échoué dans ses efforts pour gagner la guerre au tonnage quand, en novembre 1942, le chiffre des nouveaux navires sortant des chantiers de construction avait excédé celui des navires perdus en mer, ses propres pertes n'étaient pas suffisantes pour le forcer à abandonner la partie.[8] De plus, bien que chez les Alliés la construction navale eût, dans l'ensemble, surpassé de beaucoup le taux de pertes, les Allemands axaient principalement leurs efforts sur les navires affectés à la Grande-Bretagne. La campagne des *U-boats* menaçait donc de façon directe l'industrie de guerre britannique et, de façon sérieuse, le programme "Boléro", c'est-à-dire l'opération de rassemblement de forces militaires alliées en Grande-Bretagne en vue de l'invasion éventuelle de l'Europe.[9] Les Alliés avaient besoin de maîtriser les pertes alarmantes que subissaient leurs navires dans l'Atlantique Nord et, en même temps, de veiller à ce qu'un flot sans cesse croissant de matériel de guerre atteigne la Grande-Bretagne en 1943. Il n'est donc pas surprenant qu'en janvier, à la conférence de Casablanca, le président Roosevelt, le premier ministre Churchill et les chefs d'état-major interarmées de la Grande-Bretagne et des États-Unis placèrent la mise en échec des *U-boats* au premier rang des priorités pour 1943. Peu après, l'Amirauté britannique et la Marine des États-Unis convinrent de former l'*Allied Anti-Submarine Survey Board* (Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins) dans le but d'examiner les problèmes des forces anti-sous-marins opérant dans l'Atlantique et de recommander les améliorations à apporter. En outre, au mois de février, l'amiral E.J. King, le commandant en chef de la flotte des États-Unis, répondit à la campagne lancée par la MRC pour obtenir la direction des opérations liées à la protection des navires dans le nord-ouest de l'Atlantique en convoquant une conférence alliée sur la double question du commandement et de la direction des opérations dans l'ensemble de l'Atlantique.[10] Au début de l'année 1943, les événements se déroulaient donc très rapidement. L'aggravation de la crise dans l'Atlantique donna plus de poids aux sollicitations pressantes que faisait l'ARC pour les rapports hiérarchiques qui

régissaient les forces opérant dans le nord-ouest de l'Atlantique. La crise fit aussi prendre conscience aux dirigeants alliés de la guerre que la conduite fructueuse de toutes les opérations futures en Europe dépendait au bout du compte de la défense des principales routes de commerce.

Ces faits attirèrent l'attention sur l'efficacité des forces d'escorte en cause, y compris l'ARC, et durant l'année 1943 les Canadiens allaient être examinés à la loupe par leurs partenaires principaux. Le processus d'évaluation débuta en février quand deux jeunes officiers exceptionnellement compétents du *Coastal Command*, le commandant d'aviation T.M. Bulloch de la RAF et le lieutenant d'aviation M.S. Layton de l'ARC, visitèrent la Région aérienne de l'Est et rédigèrent sur celle-ci un rapport. Ils avaient eu pour ordres non seulement d'examiner les communications, le contrôle des avions et autres services appuyant les opérations des Liberator de la RAF menées à partir de Terre-Neuve, ainsi qu'en avait convenu le gouvernement canadien à la fin de 1942, mais aussi d'étudier la situation générale de la Région. Aux yeux de l'état-major de l'Air à Ottawa, le choix d'officiers d'un rang aussi peu élevé paraissait presque comme un affront délibéré. "Nous pensions", indiquèrent Breadner et Anderson dans un brouillon de message qu'ils décidèrent finalement de ne pas expédier, "que l'on aurait peut-être pu envoyer des représentants de la RAF d'un grade plus élevé pour discuter de toute question de principe en cause", mais rien n'indique qu'il s'agissait d'un affront intentionnel. Il aurait été impossible de trouver des vétérans plus accomplis de la guerre anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord. Layton avait été le navigateur de Bulloch au sein du 120e Escadron de la RAF, en Islande, et, ensemble, ils avaient coulé deux *U-boats* et endommagé plusieurs autres. Tous deux étaient membres de l'Ordre du Service distingué et Layton avait de plus reçu la Croix du Service distingué dans l'Aviation.[11]

Ces deux aviateurs de très grande expérience jugèrent que les installations et le personnel existant étaient en mesure d'accueillir des escadrons équipés d'avions à très grand rayon d'action. Ils semblent avoir été d'avis, comme on l'était sur place, que la Région aérienne de l'Est aurait dû être dotée depuis longtemps d'un escadron de Liberator. À l'instar d'autres personnes qui avaient visité la Région avant eux, ils virent bien des problèmes; il y eut toutefois une importante différence: ces problèmes, ils les virent avec les yeux de membres d'équipage plutôt qu'avec ceux de membres d'un état-major. Ils jugèrent que les équipages de l'ARC étaient compétents et enthousiastes, quoique insuffisamment renseignés sur les exigences les plus récentes. En partie à cause d'une rupture dans les communications entre les instructeurs des écoles de reconnaissance générale et le personnel opérationnel, les notes de service tactiques diffusées par le *Coastal Command* n'atteignaient pas les gens qui en avaient besoin. Les aviateurs de la Région aérienne de l'Est n'étaient pas au courant des aspects les plus récents de la doctrine, et dans les écoles de reconnaissance générale, le programme de navigation avait tendance à reléguer au second plan la question des tactiques. Les instructeurs croyaient que la situation était aggravée par le fait que l'on choisissait un trop grand nombre de stagiaires que ce genre de travail n'intéressait pas. Les élèves sortant des écoles étaient versés dans des escadrons qui, pour la plupart, employaient des méthodes dépassées et souffraient souvent d'un manque désespéré d'armes et d'équipement convenables.

Ainsi, il n'y avait encore, semble-t-il, qu'une seule unité, le 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dont les avions volaient constamment à l'altitude de recherche recommandée de 1 200 à 1 500 mètres, encore que d'autres escadrons aient appliqué à l'occasion cette technique avec un net succès. Les escadrons de la Région aérienne de l'Est n'avaient pas non plus adopté dans une large mesure le camouflage blanc. Lorsqu'on équipait des avions d'un radar de bord (ce qui n'était pas toujours le cas), les équipages s'y fiaient trop, de sorte que les *U-boats*, qui utilisaient des récepteurs de recherche, avaient amplement le temps de plonger avant d'être détectés. Par ailleurs, dans les appareils, les observateurs scrutaient souvent simplement l'horizon au lieu d'examiner la surface de la mer sur une distance d'une quinzaine de km à l'avant de leur avion, là où il y avait le plus de chances d'apercevoir un sous-marin à temps pour attaquer. Quand il arrivait qu'un avion attaque, on faisait encore peu usage de photographies pour analyser la précision et l'effet du tir.

Selon Bulloch et Layton, la Région aérienne de l'Est attachait trop d'importance aux opérations de balayage éloignées, et pas assez aux recherches à proximité des convois. "Le gros de leur travail consiste à chercher un sous-marin dont des stations radiogoniométriques côtières ont relevé la position, ce qu'ils trouvent moyen de faire quand la visibilité est mauvaise; il s'agit-là, selon nous, de conditions dans lesquelles une patrouille anti-sous-marine est une perte de temps". Cette critique, qui reflétait l'expérience spécialisée qu'avaient Bulloch et Layton des opérations à très grande distance au milieu de l'Océan, était loin de la vérité. Ainsi que l'expliqua plus tard le QG du *Coastal Command*, étant donné qu'on ne disposait que d'une poignée de Liberator modifiés, les escortes rapprochées de convois menacés devaient, par la force des choses, avoir la préséance sur les opérations de balayage au-dessus des routes de convoi et des secteurs où le Service de renseignement repérait des *U-boats*. La faiblesse de la Région aérienne de l'Est était en fait presque l'inverse de celle que les deux aviateurs avaient relevée: une tendance à escorter des convois non menacés au détriment de balayages offensifs.[12]

Toutefois, les autres critiques que Bulloch et Layton formulèrent frappaient indubitablement la cible. Les équipages recouraient de façon exagérée au système des recherches dites en carré, c'est-à-dire qu'ils effectuaient des patrouilles de 50 à 60 km de distance autour d'un secteur quadrangulaire, et ceux d'un escadron avait même pêché l'idée extraordinaire qu'ils n'étaient pas censés quitter leur route pour aller identifier des objets suspects. Il n'existait aucune ligne de conduite pour la fatigue opérationnelle, aucune méthode uniforme pour les transmissions et aucun système uniforme pour déclarer la présence d'ennemis.[13]

Le problème le plus flagrant était le manque de matériel. Au sein du 10e Escadron, les pilotes de Digby utilisaient un dispositif de fabrication artisanale pour larguer leurs grenades anti-sous-marines, et les navigateurs n'avaient pas d'astrodome d'où ils pouvaient relever la position des étoiles; ils employaient un compas d'un modèle ancien qui, à moins de cinq degrés, était imprécis, utilisaient des "dérivomètres de queue" de fortune et ne jouissaient du luxe d'un radar de bord que dans trois de leurs appareils. Dans l'ensemble de la Région, il y avait toutes sortes d'équipements périmés à remplacer: grenades

sous-marines, balises marines, sextants et équipement radio et de photographie. Il y avait un urgent besoin de radiotéléphones pour communiquer avec les navires de guerre, et les aviateurs n'avaient pas de vêtements de vol appropriés. Bulloch et Layton furent surpris de constater que les Canso, dans lesquels il faisait particulièrement froid, n'étaient pas équipés de combinaisons de vol chauffées électriquement.[14]

Pour leur part, les équipages aériens de Terre-Neuve et des provinces maritimes du Canada tirèrent profit des renseignements qu'ils échangèrent avec les deux visiteurs venus d'outre-Atlantique. Les informations que fournissent des frères d'armes sont toujours plus crédibles que les notes de service qui émanent de l'état-major, et il est vraisemblable que Bulloch et Layton insufflèrent aussi une confiance qui faisait grandement défaut.[15] Cela était important, parce que la RAF allait sûrement prendre en considération l'efficacité opérationnelle des Canadiens avant de décider d'attribuer des Liberator.

Quelles qu'aient été les lacunes que Bulloch et Layton purent trouver dans les opérations anti-sous-marines canadiennes, pendant l'hiver de 1942-1943 (le pire de la guerre) le simple fait de voler constitua, pour le 1er Groupe, un exploit. En janvier et pendant une bonne partie du mois de février, les conditions atmosphériques eurent plus d'influence sur les opérations que la guerre; elles entravèrent les vols, mirent à mal les convois et rendirent les *U-boats* presque impuissants. Dans ses mémoires, Dönitz rappelle que "les éléments semblaient pris d'une furie incontrôlée . . . Il devint impossible de chercher des navires de façon systématique; et lorsque, par hasard, on en repérait, les conditions atmosphériques gênaient considérablement l'attaque".[16] Il attendit donc son heure et accrût ses effectifs.

Pendant ce temps, la Région aérienne de l'Est s'efforça, avec les ressources dont elle disposait, d'améliorer à la fois l'ampleur et l'étendue des opérations du 1er Groupe afin d'agir sur la situation dans la zone dépourvue de couverture aérienne. Ce faisant, elle démontra dans une certaine mesure les résultats qu'il serait possible d'obtenir avec des Liberator. À la fin du mois de décembre 1942, aux Canso "A" du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Gander se joignirent deux avions similaires du 162e Escadron, stationné à Yarmouth. Accompagnait ce détachement l'officier le plus compétent de la Région aérienne de l'Est et le nouveau commandant de l'Escadron, le commandant d'aviation N.E. Small. Dans le but d'étendre le rayon d'action opérationnel des Canso au-delà des 800 km habituels, le personnel du 5e Escadron, sous la direction de Small, entreprit d'alléger certains appareils en les débarrassant, entre autres, des mitrailleuses, des munitions et du matériel excédentaires. En tout, 550 kg furent ainsi gagnées, ce qui permit aux Canso d'opérer jusqu'à 1 125 km de distance environ. Comme le reconnurent volontiers les officiers du 5e Escadron, ce fut en grande partie grâce aux efforts de Small que les Canso de Gander purent livrer une série d'attaques prometteuses à la distance maximale au cours des premières semaines de février. Tragiquement, Small perdit la vie lorsque son Canso s'écrasa au décollage le 8 janvier, à cause d'une panne d'équipement.[17]

À la fin du mois de janvier, il y avait pas moins d'une centaine de *U-boats* en

mer, dont plus d'une quarantaine dans la zone dépourvue de protection aérienne qui se trouvait au milieu de l'Océan. Au sein du Groupe *Haudegen*, 21 sous-marins formèrent une ligne pour tenter d'intercepter les convois passant au sud du Groenland, pendant que le Groupe *Landsknecht*, qui se composait de 20 sous-marins, se tenait plus loin à l'est. Le 1er février, dix de ces sous-marins se déplacèrent vers l'ouest, certains d'entre eux formant plus tard le Groupe *Pfeil* au milieu de l'Océan, au sud du Groupe *Haudegen*. Dönitz donna ensuite l'ordre à ce dernier de se déplacer vers le sud-ouest et de former une ligne aussi rapprochée que possible du Banc de Terre-Neuve, mesure qui amena le groupe à portée de Gander, Torbay et Argentia. Le 4 février, des avions de l'ARC, de l'Aéronavale américaine et des USAAF commencèrent à apercevoir et à attaquer des sous-marins, grâce à des renseignements spéciaux qui, à l'époque, dataient habituellement d'au plus 24 heures, le Service de déchiffrement de *Bletchley Park* ayant finalement percé à la fin de 1942 le code *Triton* qu'employait le quartier général des forces sous-marines allemandes pour les opérations dans l'Atlantique Nord.[18]

C'est un Canso "A" du 5e Escadron, basé à Gander, qui fut le premier à apercevoir un sous-marin, le 4 février. Le capitaine d'aviation J.-M. Viau se lança à l'attaque de ce qui était probablement l'U-414, mais sans obtenir de résultats concluants. Deux jours plus tard, un PBY de l'Aéronavale américaine, basée à Argentia, et un Canso "A" du 5e Escadron, piloté par le capitaine d'aviation F.C. Colborne, semblent avoir avoir tous deux attaqué l'U-403, à quelques heures d'intervalle. Aucune des deux attaques ne causa de dommages importants; c'est à peine si le Canso "A" fit un effet quelconque, vraisemblablement parce que le sous-marin avait eu amplement le temps de se réfugier sous l'eau. Le fait que plusieurs autres sous-marins furent aperçus ce jour-là, encore que cela ne produisît aucun résultat concluant, eut un effet visiblement bénéfique sur le moral des escadrons. Ce qui est plus important c'est que les *U-boats* n'attaquèrent aucun convoi naviguant à portée des avions de Terre-Neuve.[19]

En fait, l'ennemi déploya peu d'activité dans le secteur à la mi-février. Plusieurs convois furent attaqués par des *U-boats* mais seulement après qu'ils furent hors de portée des avions canadiens. Plusieurs autres bénéficièrent dans des circonstances difficiles d'une couverture aérienne complète jusqu'aux limites des ressources de la Région aérienne de l'Est, mais rien n'indique que cette mesure eut un effet direct sur les tentatives d'interception et d'attaque des Allemands. Au début de février, le convoi SC 118, qui se dirigeait vers l'est, s'était frayé un passage dans la zone dépourvue de couverture aérienne; il avait perdu onze de ses navires avant que des Liberator du 120e Escadron de la RAF ne soient parvenus à l'atteindre et à repousser les sous-marins.

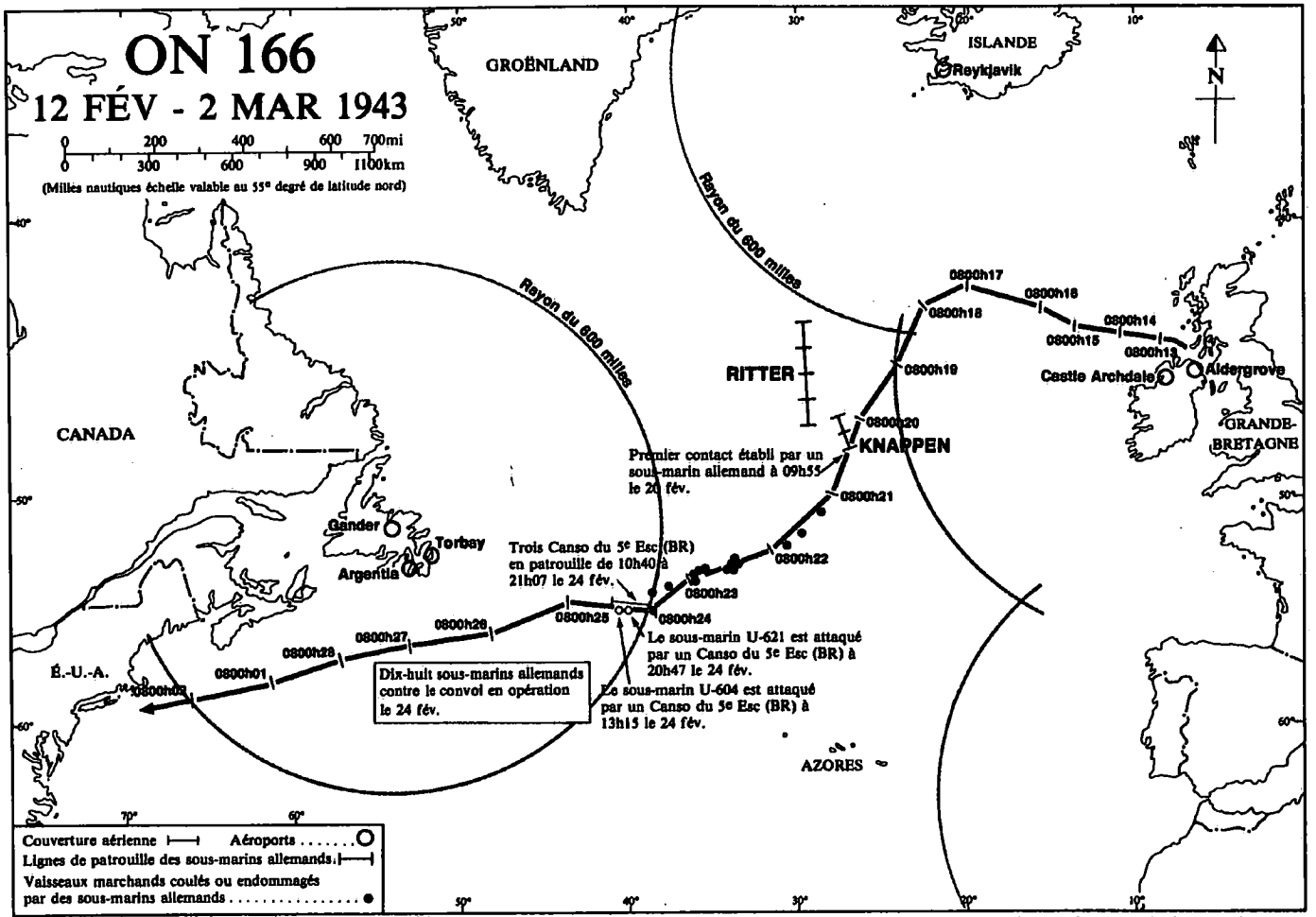
La bataille dont le convoi SC 118 fut l'enjeu joua un rôle décisif dans les efforts que fit la *Royal Navy* pour réorganiser et affermir les forces d'escorte qui opéraient dans la zone non protégée. L'Amirauté britannique, à la suite de ces efforts, autorisa la constitution de groupes de soutien, composés d'escorteurs provenant de groupes existants et de destroyers de la *Home Fleet*. Ces groupes avaient pour mission de croiser au milieu de l'Océan, renforçant des convois menacés et pourchassant des sous-marins, chose que les bâtiments chargés

d'escorter les convois ne pouvaient faire sans mettre en péril les navires marchands dont ils avaient la garde. Cette mesure, jointe à l'appui d'avions provenant de bases terrestres et de porte-avions d'escorte, détermina en fin de compte l'issue de la guerre anti-sous-marine. Mais il allait se livrer bien d'autres batailles avant que ces forces ne puissent être déployées.[20]

L'ON 166, un convoi se dirigeant vers l'ouest et qu'escortait le seul groupe américain laissé sur la route de commerce principale, avait déjà perdu neuf de ses 48 navires lorsqu'il atteignit, le 23 février, les limites extérieures de la zone que le 1er Groupe couvrait. Tôt le lendemain, 18 sous-marins convergèrent vers le convoi et, le matin-même, sept d'entre eux entrèrent en contact avec lui. À cause d'une certaine confusion chez les Allemands, la meute de sous-marins avait eu des problèmes de coordination, mais le convoi avait quand même besoin d'urgence d'un appui aérien. Le 1er Groupe avait donné des instructions pour que la couverture aérienne assurée à partir de Gander soit liée à celle que fournissait l'Aéronavale américaine à partir d'Argentia, et les PBY de celle-ci se dirigèrent en toute hâte vers le convoi; ce dernier se trouvait toutefois hors de leur portée. En conséquence, seuls les Canso qu'envoya le 5e Escadron, et dont les modifications apportées par Small avaient considérablement accru le rayon d'action, parvinrent à aider de quelque façon le convoi. Le premier appareil à arriver dans le secteur se porta à la rencontre du convoi et effectua avec succès une patrouille; le deuxième attaqua un sous-marin à l'avant du convoi; le troisième ne parvint pas à rencontrer le convoi et n'aperçut ou n'attaqua aucun sous-marin; le dernier, enfin, fit une attaque au crépuscule, à l'arrière du convoi.[21]

Les deux attaques qui furent livrées le 24 affaiblirent l'assaut des *U-boats*. Le premier incident mit en cause le même équipage à bord du même appareil qui était tombé sur l'U-403 plus tôt ce mois-là. Le capitaine d'aviation F.C. Colborne, qui s'approchait de son point de rendez-vous après avoir obtenu du quartier général du Groupe des informations fraîches selon lesquelles un des navires du convoi avait été torpillé et que six sous-marins avaient été aperçus, repéra l'U-604 qui se déplaçait en surface. D'une altitude de 9 000 mètres, et dans des conditions de visibilité parfaites, Colborne vit le sous-marin à dix km environ devant lui. Il mit aussitôt les gaz et amorça sa descente. À 250 mètres d'altitude et à la vitesse de 200 noeuds, il réduisit les gaz et piqua pour attaquer le sous-marin qui commençait à s'enfoncer sous l'eau.[22]

Dans une série de récits colorés, les membres d'équipage décrivirent les derniers moments de l'attaque. Celle-ci leur sembla avoir parfaitement réussi, plusieurs se rappelant, comme Colborne, avoir vu "ce qui semblait être le kiosque ballottant dans les remous – il coula; des bulles d'air, une masse bouillonnante de bulles d'air, remontèrent à la surface! Celles-ci durèrent pendant dix minutes environ, ensuite du carburant se répandit à la surface de l'eau avec quelques débris". Dans le style inimitable des bandes dessinées de l'époque, les *comic books*, le second mécanicien, l'aviateur-chef John Watson, indiqua que: "Le danger était passé et le requin d'Hitler avait été taillé en pièces".[23] En réalité, l'U-604 survécut. Le *kapitänleutnant* Holtring décrivit avec calme et sérieux les dommages que son sous-marin avait subis: "Compres-



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

seurs tous deux arrachés. Arbres déplacés longitudinalement. Les embrayages des moteurs diesel cognent dur. Les embrayages principaux ne peuvent être tout à fait désaccouplés. Fissure de 50 cm de long dans le ballast principal V. Air fuit très rapidement. Nous nous éloignons . . . pour faire des réparations". Holtring arriva à Brest le 9 mars, après une lente traversée, hors de combat pour le moment.[24] Colborne, pour sa part, reçut plus tard cette année-là la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Sept heures environ après la première attaque, un Canso, piloté par le lieutenant d'aviation D.G. Baldwin, aperçut l'U-621. Le navigateur décrivit les événements qui s'ensuivirent. L'appareil, volant à 300 mètres, juste au-dessous de gros cumulus, arriva à la hauteur du convoi au crépuscule.

> Nous avions cherché le long de la route du convoi, à 20 milles à l'avant et à 20 milles à tribord, et maintenant nous nous trouvions à 30 milles derrière lui et nous dirigions dans sa direction, faisant le guet à tous les postes pour voir si un sous-marin ne filait pas le convoi. Le long silence dans l'interphone fut rompu par la voix du lieutenant d'aviation (F.J.) Murray (le copilote), qui, avec les jumelles, balayait la mer vers l'avant et à tribord; il venait d'apercevoir un sillage dans l'eau, à environ 5 milles vers l'avant. Aussitôt, le lieutenant d'aviation corrigea légèrement le cap et mit l'avion en piqué . . . À 200 pieds, les jumelles s'embuèrent et l'on perdit le sillage de vue. Baldwin grimpa de 100 pieds à 300 pieds et l'aperçut de nouveau, cette fois à 60° à bâbord et se déplaçant encore visiblement. Ne voulant pas attaquer directement sa cible, Baldwin vira de nouveau, remonta la route du sous-marin, et juste avant d'être à la hauteur du tourbillon, largua les quatre grenades anti-sous-marins en virant; celles-ci, groupées en losange à peu de distance les unes des autres, tombèrent à 50 ou 60 pieds à l'avant du tourbillon . . .[25]

La lumière diminuait rapidement et il était impossible de prendre des photographies. Tout ce que l'équipage put faire c'est d'informer le commandant de l'escorte de la situation par radiotéléphone, tout en mettant le cap sur la base et en "débouchant une autre bouteille de champagne".[26] L'U-621, dont les efforts pour s'en prendre au convoi durant l'après-midi avaient été contrecarrés par quelques-uns des autres Canso, sinon tous, fut légèrement endommagé, assez en tout cas pour le mettre hors de combat pour le moment. Les deux attaques avaient été exécutées à l'extrême limite du rayon d'action des Canso.[27]

Le lendemain, le brouillard cloua au sol tous les avions, et les *U-boats* purent de nouveau se rapprocher du convoi. Ils envoyèrent par le fond un autre navire; Dönitz leur donna ensuite l'ordre de se retirer avant qu'ils n'arrivent à portée d'autres avions basés à Terre-Neuve. Les Liberator de Gander auraient peut-être pu forcer les sous-marins à se retirer beaucoup plus tôt, presque certainement avant les attaques du 22 et du 23 février, qui causèrent de si lourdes pertes. Ainsi que le nota plus tard l'historien officiel de la Marine des États-Unis, ce fut à cause de cette lacune que "les meutes de sous-marins exécutèrent leur sale travail".[28] L'efficacité grandissante des Liberator du 120e Escadron de la RAF dans le secteur est de la zone dépourvue de couverture aérienne confirme son opinion, et les lourdes pertes qui furent subies par la suite dans le secteur ouest

firent ressortir le besoin de stationner à Terre-Neuve des avions à très grand rayon d'action.

Les Canadiens prirent conscience que même les avions dont ils disposaient n'étaient pas utilisés de la meilleure façon possible parce que les efforts déployés n'étaient pas bien coordonnés avec ceux des autres forces navales et aériennes. "Actuellement", écrivit le lieutenant-colonel Clare Annis, d'après ce qu'il voyait d'Ottawa, "chaque service [la MRC et l'ARC] publie une série d'instructions opérationnelles et y inclut sa perception du rôle que jouera l'autre service dans la conduite de l'opération conjointe que constitue l'escorte de convois". Et d'ajouter:

> Ni l'une ni l'autre série d'instructions ne comporte de pouvoirs d'exécution dans l'autre Service. Chaque Service ne se fie qu'à ses liaisons avec l'autre Service pour veiller à ce que la manière dont il interprète la fonction de ce dernier n'entrera pas en conflit avec ses propres idées. Par suite de cet état de choses, semble-t-il, on a publié deux séries d'ordres qui ne sont ni l'une ni l'autre complètes en soi et qui ne le sont même pas lorsqu'on les combine. Par ailleurs, dans l'état actuel de notre système de direction et d'administration, le service qui désire introduire un nouvel ordre ou en modifier un ancien est tenu d'établir une note de service spéciale et/ou d'organiser une réunion spéciale. Cela a été la source de retards, d'oublis, de malentendus et de beaucoup d'inefficacité.[29]

Il existait un certain nombre de solutions possibles. La plus évidente était d'adopter, en leur apportant les modifications qui s'imposaient, les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives aux convois traversant l'Atlantique) de l'Amirauté. Ces instructions régissaient déjà les escortes de la *Royal Navy* et de la MRC et, par l'entremise de la *Air Operations Section* (Section des opérations aériennes), le *Coastal Command* aussi. La MRC et la RAF pouvaient également élaborer et observer leurs propres tactiques conjointes sous l'égide du Comité mixte (MRC-ARC) de la guerre anti-sous-marin, un organisme qui avait été établi mais n'avait pas encore tenu de réunion. Il était sans aucun doute nécessaire de diffuser des textes de doctrine, et ce, simultanément dans chaque Service.[30]

C'était la pléthore de méthodes et d'idées régissant les opérations aériennes à Terre-Neuve, lesquelles idées et méthodes émanaient des forces de la USN, des USAAF et de l'ARC, qui rendait cette coordination particulièrement urgente. Le commandant des forces navales américaines à Argentia, dont les liaisons téléphoniques inadéquates avec Saint-Jean et le continent canadien entravait le travail, avait proposé que la USN, la MRC, les USAAF et l'ARC tiennent une réunion pour discuter de méthodes de fonctionnement uniformes et, ce faisant, avait en fait incité Annis à indiquer ce qu'il pensait de la situation. Du 26 au 29 février, les hautes instances de l'Aviation tinrent une conférence à Argentia; au cours de celle-ci, le commodore de l'Air F.V. Heakes et le personnel clé des trois commandement aériens débattirent d'un grand nombre de différences. Ces dernières, qui étaient dans une grande mesure d'ordre technique, ne furent nullement réglées durant la réunion, mais elles permirent de mettre le doigt sur les problèmes et renfermaient le germe de réformes fondamentales.[31]

Le résultat le plus important de la réunion fut peut-être l'intégration accrue des opérations des USAAF à celles de la USN et de l'ARC. Bien que, depuis octobre 1942, les quatre "Forteresses volantes" (Boeing B-17) du *Newfoundland Base Command* de l'Armée américaine, à Gander, fussent disponibles pour défendre les navires, la direction de ces appareils avait été confié au milieu du mois de février 1943 à la *25th Anti-Submarine Wing* (25e Escadre anti-sous-marins) du *Anti-Submarine Command* des USAAF, changement qui annonça une forte expansion des forces aériennes de l'Armée à Terre-Neuve. Toutefois, la mission du *Anti-Submarine Command*, mission que résumait sa devise *To seek and to sink*, (littéralement: chercher et couler), faisait nettement contraste avec celle de l'USN et de l'ARC. Ces derniers services étaient d'avis que la protection des navires était la principale tâche des escadrons anti-sous-marins; la localisation et la destruction de *U-boats*, si nécessaires que fussent ces deux fonctions, venaient ensuite. Ce fut donc une concession remarquable lorsque, à la conférence d'Argentia, le représentant des USAAF annonça que l'Armée changerait de mission "pour qu'elle corresponde aux vôtres". Les forces des USAAF stationnées à Terre-Neuve firent bel et bien de grands efforts pour appuyer les convois, mais l'arrivée tardive d'escadrons additionnels, lesquels devaient tous s'acclimater aux conditions difficiles qui régnaient sur le théâtre de l'Atlantique Nord, le fait qu'aucun de leurs appareils n'avait un très grand rayon d'action, et une préférence continue pour les tâches de recherche et de frappe furent tous des facteurs qui restreignirent la participation des USAAF aux batailles critiques dont les convois furent l'enjeu au début du printemps de 1943.[32]

Entre temps, le commandant des forces aériennes de la Région aérienne de l'Est, poste qu'occupait maintenant le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, réagit aux bons résultats obtenus à la conférence d'Argentia en soulevant de nouveau le vieux problème du contrôle ou de la direction des opérations, geste qui reflétait l'obsession constante des Canadiens vis-à-vis du fait de conserver la direction de leurs propres forces, et ce, même au détriment de l'efficacité des opérations. Dans la volée de messages qui furent échangés entre Saint-Jean et Halifax après la réunion d'Argentia à la fin du mois de février, la principale préoccupation était la crainte des Canadiens de subordonner la Région aérienne de l'Est au commandant de la Force opérationnelle de la Marine des États-Unis (CTF 24). Agissant comme pacificateur, ainsi qu'il l'avait fait à une occasion semblable en 1941, Heakes "suggéra instamment" à Johnson, le 6 mars, de ne pas soulever de nouveau la question, parce que la Région aérienne de l'Est connaissait "depuis plus d'un an, une coordination satisfaisante . . .". Heakes avait "rationalisé" la procédure de coordination; cette méthode auparavant appliquée au petit bonheur était devenue "en ce qui concerne l'ARC, une étude quotidienne raisonnée de la situation".[33]

Il était toutefois sur le point de se produire une restructuration fondamentale des rapports hiérarchiques. En décembre 1942, la MRC avait lancé une campagne pour prendre la direction des opérations anti-sous-marines et d'escorte de convois dans le nord-ouest de l'Atlantique. L'intention du QG du Service naval était d'élever le commandant de la Côte atlantique au rang de commandant en chef; à ce niveau, celui-ci supplanterait l'amiral américain qui se trouvait à Argentia pour ce qui concernerait toutes les questions liées à la

défense du commerce. Maintenant que la MRC fournissait près de 50 p.c. des escortes affectées aux routes de l'Atlantique Nord et que tous les bâtiments de guerre ou presque de la Marine américaine avaient depuis longtemps été retirés, le fait que le CTF 24 soit responsable de la protection des convois compliquait inutilement les questions de commandement mais, aussi, froissait les susceptibilités des Canadiens.

L'amiral King donna à contrecoeur son consentement aux Canadiens, qui avaient demandé la tenue d'une conférence interalliée sur les dispositions relatives aux convois naviguant dans l'Atlantique, mais la réunion prévue prit vite de l'ampleur à la suite de la crise qui éclata en mer et de la priorité accordée à la guerre anti-sous-marine à la conférence de Casablanca. C'est au cours de cette dernière conférence que naquit la proposition d'établir un commandement suprême pour diriger les opérations dans l'Atlantique, dans le but de rationaliser la situation dans le nord-ouest de l'Océan où il existait au moins huit instances opérationnelles canadiennes et américaines. À cause des intérêts nationaux sensibles en cause, le projet d'un commandement suprême ne vit jamais le jour; l'accord anglo-américain passé en février 1943 sur la création d'un organisme purement consultatif, l'*Allied Anti-Submarine Survey Board*, fut le modeste aboutissement de ces efforts. Un autre résultat, bien qu'indirect celui-là, fut le fait que l'ARC décida de ne plus s'opposer, chose qu'elle faisait depuis longtemps, à ce que la Région aérienne de l'Est fût placée sous la direction de la Marine.[34]

Au début du mois de février, le quartier général de l'Aviation prit conscience que d'importants changements se préparaient. Après la conférence de Casablanca, un sous-comité des *Anglo-American Comined Staff Planners* à Washington avait préparé en toute hâte un rapport préliminaire dans lequel était envisagée l'intégration en trois étapes du commandement dans l'Atlantique. Tout d'abord, les forces aériennes et maritimes anti-sous-marins de chaque pays seraient réunies sous l'autorité d'un commandant unique, provenant du pays en question; ensuite, toutes les forces opérant dans l'Atlantique Est seraient placées sous la direction d'un commandant en chef britannique et les forces opérant dans l'Atlantique Ouest relèveraient d'un officier américain; ces diverses mesures prépareraient l'organisation d'un commandement suprême. L'attaché de l'Air canadien à Washington résuma ce document dans un câble qu'il envoya à Ottawa le 2 février. Au même moment, le lieutenant-colonel d'aviation Clare Annis, qui était rentré depuis peu de la capitale américaine, indiqua que la situation, qui évoluait rapidement, présenterait d'excellentes possibilités pour le Canada si l'ARC plaçait la Région aérienne de l'Est sous l'autorité de la MRC. Annis avait appris que les services américains seraient peut-être disposés à renoncer à l'installation d'un commandant en chef américain si les Canadiens étaient capables de créer un commandement unifié (en fait, tard le 2 février, l'amiral King envoya au quartier général du Service naval et à l'Amirauté britannique un message dans lequel il proposa que le commandement d'Argentia ne s'occupe plus des opérations relatives aux convois). De plus, la Marine et l'Armée des États-Unis seraient plus favorables à l'idée d'attribuer des Liberator à l'ARC.[35]

Ces possibilités emballantes brisèrent à une vitesse vertigineuse la résistance de l'ARC. La responsabilité de la Région aérienne de l'Est à l'égard de la

défense générale de la côte atlantique, y compris les opérations de chasse et les attaques contre les débarquements ennemis et les tâches anti-sous-marins, avait toujours posé un obstacle insurmontable à la subordination des avions de patrouille maritime à un commandement de la Marine. Pourtant, dans les quarante-huit heures qui suivirent l'arrivée de la nouvelle de Washington, le QG de l'Aviation trouva une solution. Les escadrons anti-sous-marins fonctionneraient normalement sous la direction générale du commandant en chef de la Marine et, pour ce qui était des questions tactiques, sous la direction du commandant des forces aériennes de la Région aérienne de l'Est, comme cela se faisait au sein du *Coastal Command*. Toutefois, le commandant de l'ARC serait pleinement responsable d'autres types d'escadrons et, si jamais était déclenchée une attaque d'envergure exigeant un effort aérien concentré, il reprendrait aussi tout à fait en mains les unités anti-sous-marins. Le 4 février, en prenant ce plan pour base, des officiers des quartiers généraux de l'Aviation et de la Marine commencèrent à mettre au point les détails relatifs à la constitution d'un commandement unifié. Le Conseil de l'Air donna son aval le même jour, et le 6, le chef de l'état-major de la Marine, l'amiral P.W. Nelles, fut en mesure d'informer l'amiral King des progrès rapides qui s'accomplissaient. Le maréchal de l'Air Breadner, qui se trouvait à Londres à l'époque, indiqua dans un message émis le lendemain qu'il était d'accord avec les dispositions proposées. Plus tard ce mois-là, le QG du Service naval accomplit le premier pas vers l'intégration des forces stationnées sur la côte Est en plaçant l'officier général de Terre-Neuve, qui remplissait jusque-là ses fonctions de façon indépendante, sous l'autorité du commandant de la côte atlantique; cette mesure entra en vigueur le 1er mars, date à laquelle s'ouvrit à Washington la Conférence sur les convois naviguant dans l'Atlantique (*Atlantic Convoy Conference*).[36]

Tandis que les délégués s'assemblaient dans la capitale américaine, il était clairement évident que de grands changements s'imposaient pour arrêter l'offensive des *U-boats* au milieu de l'Atlantique. À la fin de février, par suite du fait que les Allemands avaient ajouté une quatrième roulette à leur appareil de chiffrement (Code Enigme), le Service britannique du renseignement rencontrait de nouveau de sérieux retards pour ce qui était de déchiffrer les messages des *U-boats* qui se trouvaient dans l'Atlantique Nord. Le 10 mars, le BdU aggrava le problème en introduisant un nouveau code pour les bulletins météorologiques; ce dernier ferma d'une manière effective l'accès qu'avaient les spécialistes du décryptage au code opérationnel *Triton*, qui, lui, était plus complexe et indispensable. Les spécialistes de *Bletchley Park* indiquèrent que, selon leurs prévision, ce dernier problème leur prendrait de deux à trois mois à résoudre. En fait, ils y arrivèrent le 20 mars, mais dans l'intervalle le manque de renseignements spéciaux eut des conséquences catastrophiques. Les Allemands, qui disposaient d'une centaine de sous-marins en mer, et la plupart d'entre eux au milieu de l'Océan, purent intercepter chaque convoi de navires de commerce qui traversait l'Atlantique Nord, en attaquèrent 54 p.c. et, durant les trois premières semaines du mois de mars, coulèrent 22 p.c. des navires qui se déplaçaient en convoi. Malgré la présence du *USS Bogue*, un porte-avions auxiliaire, entre le 6 et le 12 mars les convois se dirigeant vers l'Ouest perdirent

119 de leurs navires et un destroyer qui les escortait. À ces catastrophes succédèrent bientôt les attaques des meutes de *U-boats* contre les convois SC 122 et HX 229, qui perdirent 16 de leurs 149 navires, contre deux sous-marins seulement du côté allemand. L'U-91 fut le premier à repérer le convoi HX 229 le 16 mars, à une centaine de km environ de la patrouille la plus éloignée du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance, soit à environ 1 000 km de Gander. Comme cela avait été le cas dans les batailles qui avaient fait rage en février, même un seul Liberator à très grand rayon d'action, qui aurait été capable de prolonger cette patrouille de 320 km, aurait peut-être changé de façon cruciale la situation.[37]

C'est contre cette toile de fond, la crise la plus grave que connut la campagne de l'Atlantique Nord, que les décisions furent prises à Washington. En serrant les rangs, l'ARC et la MRC avaient considérablement affermi les arguments en faveur de l'établissement d'un commandement canadien. Les participants à la conférence approuvèrent le système que les deux Services avaient mis au point: il y aurait un théâtre de l'Atlantique Nord canadien distinct, et, à Halifax, le contre-amiral L.W. Murray, de la MRC, serait nommé commandant en chef. Pour ce qui était des rapports hiérarchiques, il fut entendu que les opérations aériennes anti-sous-marines seraient maintenant placées sous la direction opérationnelle du commandant de la Marine chargé de la protection des navires dans tout secteur donné; le commandant des forces aériennes, pour sa part, exercerait un contrôle opérationnel général. Le Canada devait être responsable de la couverture aérienne des convois HX, SC et ON, et ce, jusqu'à la distance limite que pouvait atteindre les avions du Labrador, de Terre-Neuve et des provinces maritimes canadiennes. Le sous-comité de la conférence de Washington qui était chargé des questions liées au commandement, à la direction et aux responsabilités des forces aériennes donna de plus amples explications dans son rapport du 11 mars: "Toutes les forces aériennes anti-sous-marins des Puissances associées qui sont stationnées dans cette région seront placées sous la direction opérationnelle générale du commandant canadien de la Région aérienne de l'Est à Halifax, qui, sous la direction opérationnelle générale du commandant en chef du nord-ouest de l'Atlantique, sera responsable de la couverture aérienne de tous les navires naviguant à portée des avions, y compris les convois du Groënland et autres navires placés sous le contrôle des États-Unis".[38] La nouvelle structure hiérarchique entra en vigueur le 30 avril, quand l'amiral Murray prit la place du CTF 24 en tant que responsable de la défense des navires.

Bien que les services canadiens eussent modelé leur nouvelle organisation sur les rapports qui existaient entre la *Royal Navy* et le *Coastal Command*, les efforts qui furent déployés pour consolider le cadre établi furent extrêmement timides. En se rendant à Washington, les délégués du Canada à l'*Atlantic Convoy Conference* avaient pris conscience qu'ils seraient bien embarrassés si les Britanniques ou les Américains venaient à demander par quel moyen au juste la MRC et l'ARC collaboraient. Les quartiers généraux de l'Aviation et du Service naval s'empressèrent donc, en toute hâte de raviver le Comité mixte (MRC-ARC) de la guerre anti-sous-marine, dont les membres se réunirent pour partager des informations, et ce n'est que de nombreux mois plus tard que le Comité

donna sa mesure en tant qu'organisme de coordination. Entre temps, la Région aérienne de l'Est s'était efforcée de résoudre le problème des instructions diverses sur la collaboration entre les escortes aériennes et navales en adoptant le 16 mars les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives aux convois traversant l'Atlantique) du *Coastal Command*; toutefois, ainsi que nous le verrons, les ordres nécessaires ne furent pas diffusés de manière appropriée. Plus frappante encore fut l'incapacité de constituer à Halifax une salle des opérations conjointe. En février, les deux Services avaient immédiatement convenu qu'une telle installation jouerait un rôle central au sein du nouveau commandement canadien, et cette exigence avait été notée dans les délibérations et conclusions de l'*Atlantique Convoy Conference*. L'état-major de la Marine avait décidé que l'amiral Murray devait déménager au quartier général de la Région aérienne de l'Est, où il disposerait de locaux meilleurs qu'à l'arsenal naval et où il serait libéré des questions administratives courantes. Murray refusa pourtant de bouger, jugeant qu'il lui était possible de diriger les opérations aériennes au moyen d'équipes de liaison élargies.[39]

Terre-Neuve, comme toujours, suscita quelques-uns des problèmes les plus épineux. Le changement dans les pouvoirs opérationnels eut lieu pendant que les USAAF accroissaient leurs effectifs sur l'île. À la fin du mois de mars, un escadron de onze B-17 se joignit aux quatre B-17 qui se trouvaient déjà à Gander, et fut suivi au début d'avril d'un autre escadron équipé de B-24 (Liberator), encore que ceux-ci n'eussent pas été transformés pour obtenir un très grand rayon d'action et fussent donc limités à un rayon opérationnel de 1 000 km environ, ce qui n'était pas mieux que les Canso modifiés de l'ARC. Ils étaient toutefois nettement plus rapides et plus puissants. Entre temps, une équipe de la 25th *Anti-Submarine Wing* (25e Escadre anti-sous-marins) arriva à Saint-Jean et se joignit au quartier général interarmées canadien. Du personnel de liaison du quartier général des forces aériennes de l'Aéronavale américaine à Argentia s'installa par la suite, au début du mois de mai, au quartier général interarmées, après que le commandant du 1er Groupe, le vice-maréchal de l'Air Heakes, eut pris le commandement de toutes les opérations aériennes menées à partir de Terre-Neuve qui étaient liées à la défense des navires, sous la direction de l'officier général de la Force de Terre-Neuve et des commandants en chef de l'Aviation et de la Marine à Halifax. Face au problème décourageant que posait le fait de réunir trois forces aériennes, appliquant chacune ses propres méthodes opérationnelles, Heakes adapta le système de collaboration qu'il avait aidé à mettre sur pied sous la CTF 24. Le 1er Groupe assigna des missions aux services américains, mais laissa le soin de leur exécution – moment du décollage, avions et équipages utilisés, armement transporté, déroutements ou rappels d'avions à cause des conditions atmosphériques – aux états-majors de l'USN et des USAAF qui se trouvaient au quartier général, ainsi qu'à Argentia et à Gander.[40]

En acceptant que la Marine dirige les opérations, l'ARC ne s'attendait pas simplement à diriger les opérations des Liberator américains, mais aussi à faire avancer ses propres demandes d'avions à très grand rayon d'action. Les aviateurs canadiens profitèrent de l'occasion qu'offrait l'*Atlantic Convoy Conference* pour soumettre une fois de plus la question aux échelons les plus

élevés. À l'instar de l'USN et de la *Royal Navy*, qui étaient disposées à ce moment à soutenir la cause de la Marine canadienne, la délégation de la RAF à Washington et le général Arnold avaient maintenant tous deux convenu du bien-fondé des arguments de l'Aviation canadienne, mais la RAF refusa de souscrire à une proposition qui réduirait les avions alloués par les États-Unis aux Britanniques, et Arnold, que des conflits avec l'USN contraignaient à agir de la sorte, refusa de rompre les accords antérieurs.[41]

En plaidant en faveur de l'obtention d'appareils à très grand rayon d'action pour le Canada, dans le cadre des nouveaux arrangements relatifs au commandement des diverses forces, le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, qui représentait le Canada au sous-comité des forces aériennes, ne put trouver aucun document dont il aurait pu se servir pour étayer ses arguments, à part un protocole d'entente avec les chefs d'état-major interarmées au sujet des attributions d'avions; dans ce document les États-Unis s'engageaient à "aider à équiper l'ARC et à subvenir à ses besoins".[42] Toutefois, ainsi qu'il l'indiqua le 9 mars, il y avait encore lieu d'être optimiste:

> En s'entretenant avec moi en privé, le V/M/A [A.] Durston (le chef de la délégation de la RAF à Washington), a déclaré à plus d'une reprise que le R[oyaume]-U[ni] pourrait envisager de laisser l'ARC obtenir 20 Liberator pour des patrouilles de reconnaissance générale au-dessus de l'Atlantique Nord et, avant la réunion d'hier, a déclaré qu'il appuierait notre demande d'appareils à très grand rayon d'action; cependant, il n'a rien dit une fois que la réunion a commencé. Le nombre de Liberator attribué au R.-U. est de 398, dont 20 par mois sont modifiés aux États-Unis pour leur donner un très grand rayon d'action. Ces derniers appareils passent maintenant par Dorval lorsqu'ils sont en route pour le R.-U. Si le R.-U. pouvait en céder 5 par mois à l'ARC jusqu'à ce que l'escadron soit complètement équipé, nos équipes expérimentales pourraient aller les chercher aussitôt à Dorval [et] établir immédiatement des patrouilles à très grand rayon d'action dans le nord-ouest de l'Atlantique afin de mettre fin aux lourdes pertes de navires. La proposition faite hier voulant que l'*US Army Air Corps* (sic) installe à Gander, en avril, un escadron d'appareils à très grand rayon d'action est trop vague. Les appareils de l'*US Army Air Corps* n'ont pas encore été modifiés pour opérer à très grande distance. Leurs équipages ne connaissent pas les conditions atmosphériques qui règnent dans le nord-ouest de l'Atlantique, ne sont pas familiers avec les opérations de R[econnaissance] G[énérale] et n'utilisent pas notre procédure de communications avec le R.-U. Je doute qu'ils puissent être opérationnels dans le mois suivant leur arrivée à Gander.[43]

Breadner communiqua sur-le-champ avec le chef de l'état-major de l'Air britannique, Sir Charles Portal: "J'insiste pour que vous autorisiez le déroutement [de Liberator à très grand rayon d'action] à Dorval et la réattribution [de ces appareils] à l'ARC ... à raison de 5 appareils en mars, 10 en avril et 5 en mai.". Il informa le vice-maréchal de l'Air Johnson, de la Région aérienne de l'Est, que Portal serait d'accord.[44]

A première vue, cela semble avoir été exagérément optimiste. Lorsqu'en janvier l'amiral Sir Dudley Pound, chef d'état-major de la Marine, avait suggéré lors d'une réunion des chefs d'état-major britanniques que des Liberator soient

alloués au Canada, le vice-chef de l'état-major de l'Air, Sir John Slessor, avait été inflexible: c'était à la RAF, non à l'ARC, que devaient incomber les opérations dans l'Atlantique Ouest. En raison des propres besoins de l'ARC en Liberator à très grand rayon d'action et des rapports que l'on avait reçus au sujet de l'inefficacité de la Région aérienne de l'Est, Slessor hésitait à céder aucun de ces avions aux Canadiens. Portal s'était dit d'accord. Breadner, toutefois, bien que conscient de cette attitude, perçut avec justesse que les Britanniques avaient modéré leur opinion. Le 11 mars, après les rudes batailles qui avaient été livrées dans l'Océan en février et au moment où la mauvaise fortune s'abattait sur les Alliés dans la zone dénuée de protection aérienne, Portal répondit que l'on examinait d'urgence la proposition canadienne.[45]

Il s'ensuivit maintenant une série de négociations entre la RAF et le général Arnold. Avant de se prononcer en faveur de la demande de Breadner, la RAF entama des entretiens avec Washington. La délégation de la RAF au sein de la capitale américaine fut chargée de déterminer:

a) à quelle date les États-Unis croient-ils être en mesure d'allouer des Liberator de R[econnaissance] G[énérale] au Canada et en quelle quantité;
b) si, à votre avis, les attributions que l'on propose d'effectuer à même la quantité d'avions actuellement allouée à la RAF . . . auraient lieu en fait plus tôt que celles que feraient les États-Unis;
c) si les États-Unis seraient disposés à nous remettre plus tard au cours de l'année ce que nous cédons au Canada et s'ils pourvoiraient aussi aux besoins découlant de l'attrition au sein des escadrons canadiens.[46]

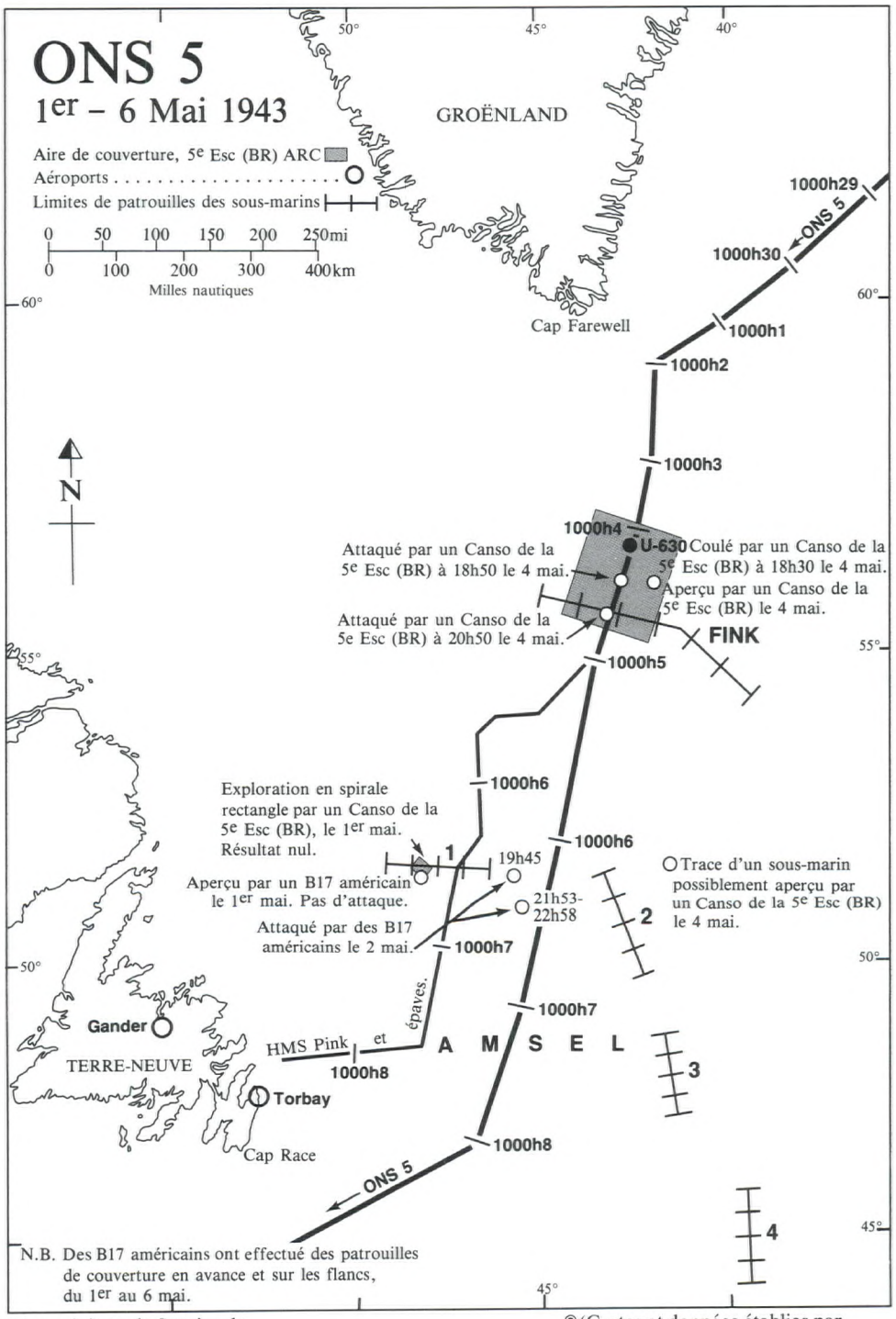
Les réponses provenant de Washington expliquèrent qu'il n'y avait plus de pénurie d'avions (il y avait alors 653 Liberator aux États-Unis), mais qu'Arnold continuait d'avoir les mains liées par la "divergence d'opinion" entre les USAAF et l'USN. Après que la délégation de la RAF eut indiqué dans un câblogramme, le 23 mars, qu'Arnold avait refusé de modifier sa position, les membres du Comité de guerre anti-sous-marine du cabinet se réunirent et "Dans le but de profiter des équipages de R[econnaissance] G[énérale] chevronnés actuellement disponibles au Canada . . . ont décidé de céder à l'ARC, à même l'attribution destinée à la RAF, l'équivalent d'un escadron de Liberator du Coastal Command . . . 5 seront disponibles ce mois-ci, 5 en avril et 5 en mai."[47] Il est difficile de voir comment les Britanniques auraient pu faire autrement.[48] Il était éminemment sensé – pour ne pas dire urgent – de mettre des Liberator à très grand rayon d'action entre les mains de l'ARC. Si les chefs d'état-major interarmées avaient convenu à un moment quelconque entre les mois de novembre 1942 et de février 1943 de baser de tels appareils à Terre-Neuve, il fait peu de doute que les terribles pertes que subirent les convois de l'Atlantique en mars 1943 auraient été bien moindres. En fait, les efforts des spécialistes de *Bletchley Park*, qui, à la fin de mars, parvinrent à repercer en temps opportun le code *Triton* qu'utilisaient les sous-marins, l'apparition des groupes de soutien navals et des porte-avions d'escorte, l'approche de conditions atmosphériques printanières plus clémentes et le déroutement d'avions du golfe de Gascogne vers le milieu de l'Océan

constituèrent des facteurs qui se conjuguèrent tous pour permettre aux Alliés de lancer une offensive dans la zone dénuée de protection aérienne et pour diminuer considérablement les pertes.

Malheureusement, l'unité de l'ARC qui était désignée pour recevoir les Liberator, le 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance, ne termina pas sa "conversion" avant le mois de juin, et à ce moment la bataille avait passé son point culminant. En mars, les seuls appareils qu'obtint le 1er Groupe furent deux Digby du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Gander, qui se joignirent aux Canso du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Entre temps, la plupart des engagements décisifs eurent lieu bien au-delà de la portée des avions du 1er Groupe. Les équipages de l'ARC aperçurent et attaquèrent peu de *U-boats* en mars et en avril, et ce n'est qu'au cours de la première semaine du mois de mai qu'un grand nombre de sous-marins allemands se trouvèrent de nouveau à portée des avions de Gander et de Torbay. Cela constitua une épreuve qui, à la veille de l'obtention des nouveaux avions à grand rayon d'action, révéla à la fois de nouveaux points forts et d'anciens points faibles.

Avec sa ténacité coutumière, Dönitz utilisait toutes les ressources possibles, dont d'excellents renseignements radio sur les mouvements des convois alliés, pour intercepter les navires qui suivaient les routes de convoi septentrionales. Cela avait donné lieu au cours du mois d'avril à plusieurs batailles âprement livrées au milieu de l'Atlantique. Finalement, l'ONS 5, un convoi de 43 navires qui se dirigeait vers l'ouest en pleine tempête et que ni l'Amirauté (britannique) ni le CRO à Ottawa n'avaient pu dérouter pour éviter deux grandes lignes de patrouille, les groupes *Fink* et *Amsel*, tomba entre les griffes de 40 *U-boats* à moins de 650 km de Terre-Neuve. Au cours d'une opération de balayage coordonnée qu'exécutèrent des avions américains et canadiens au nord-est de Terre-Neuve, un B-17 attaqua trois sous-marins à l'avant du convoi, le 2 mai. Une opération similaire effectuée le surlendemain ne donna aucun résultat, mais le lendemain, un Canso "A" du 5e Escadron, parti de Torbay – où l'on installait de temps à autre un détachement afin de profiter de meilleures conditions de vol quand la base de Gander était fermée – pour couvrir le convoi à la distance limite, envoya par le fond l'U-630 à 50 km environ à l'arrière du convoi, soit à plus de mille km de la base.[49]

C'est à la suite d'un premier contact radar, suivi d'un contact visuel à moins de cinq km de distance, que le sous-marin fut détruit. Le pilote de l'appareil, le commandant d'aviation B.H. Moffit prit, semble-t-il, le sous-marin tout à fait par surprise; "Je poussai le manche à balai et mis les gaz . . . Jamais je n'avais atteint une telle vitesse dans un Canso . . . Nous nous dirigeâmes droit sur l'objectif et larguâmes nos grenades; lorsque l'appareil passa au-dessus du sous-marin, j'aperçus deux des Boches sur la plate-forme du kiosque. Après cela, je ne vis plus rien, mais les gars qui se trouvaient dans la tourelle de dessous purent voir les grenades tomber . . . deux d'entre-elles atterrirent du côté bâbord du sous-marin et une juste à côté du kiosque. La quatrième . . . manqua la cible pendant que j'amorçais un virage incliné pour jeter un autre coup d'oeil rapide". En fait, l'explosion fit remonter tout à fait en surface le sous-marin, qui avait



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

plongé en catastrophe, et il resta dans cette position pendant dix secondes à peu près, avant de couler finalement. "Une épaisse nappe de carburant apparut aussitôt, dégageant une forte odeur . . . La nappe s'étendit jusqu'à atteindre une superficie de 650 mètres sur 250, et l'on pouvait voir y flotter des débris de bois montrant des marques de cassure fraîches."[50]

Moffit aperçut un autre *U-boat*, qui échappa à l'attaque; toutefois, quelques heures plus tard, le capitaine d'aviation J.W.C. Langmuir, aux commandes d'un second Canso volant à une altitude de 1 675 mètres, repéra ce qui était probablement l'U-438 complètement émergé, à environ 25 km de distance.[51] Il plaça son Canso dos au soleil et prit lui aussi par surprise le capitaine du submersible qui, cette fois-ci, décida de se défendre en restant à la surface, ce qui le sauva pour le moment. (L'U-438 fut coulé le 6 mai par le *HMS Pelican*.) Langmuir attaqua à 6 mètres au-dessus des vagues et affirma avoir encadré son objectif avec ses grenades anti-sous-marines: "les Boches continuèrent à nous tirer dessus de façon intermittente pendant que nous préparions en toute hâte la mitrailleuse avant en vue d'une deuxième attaque. Cette fois nous nous approchâmes du côté tribord et le sous-marin ouvrit le feu alors que nous nous trouvions à 600 mètres environ de lui. Il nous manqua de nouveau, mais les coups se rapprochaient drôlement . . . Notre mitrailleur avant . . . attendit que nous soyons à moins de 300 mètres avant de tirer à son tour. Trois membres d'équipage du sous-marin tombèrent. On put en apercevoir deux autres qui tentaient de se mettre à l'abri du kiosque . . . Pour éviter que l'on nous tire encore dessus, je mis l'appareil hors de portée du sous-marin en effectuant un léger repli. Quand je virai pour jeter un autre coup d'oeil, le sous-marin avait disparu".[52] Moffit et Langmuir furent tous deux décorés de la Croix du Service distingué dans l'Aviation, le premier en novembre 1943 pour 32 mois de services insignes passés à exécuter des patrouilles anti-sous-marines dans lesquelles la destruction d'un *U-boat* n'avait été que le couronnement, et le dernier, qui servit par la suite outre-mer au sein du 422e Escadron de l'ARC, en mars 1945.

Malheureusement, le danger guettait encore le convoi; les conditions favorisèrent d'abord les *U-boats* et firent que le 5e Escadron eut de la difficulté à répéter sa performance du 4 mai. Douze navires marchands furent ainsi perdus au cours des deux jours qui suivirent (5 et 6 mai), contre un sous-marin détruit. L'un des deux avions qui, le 5 mai, étaient censés appuyer le convoi ONS 5 s'écrasa au décollage, tuant tous les membres de l'équipage, sauf un. L'autre appareil, qui n'était manifestement pas là où il aurait dû se trouver, ne vit ni le convoi ni aucun des sous-marins qui encerclaient ce dernier. Un Liberator à très grand rayon d'action, appartenant au 120e Escadron de la RAF, qui était stationné en Islande, et volant à plus de 1 600 km de sa base, rencontra le convoi, mais pendant le peu de temps qu'il accomplit sa tâche l'équipage n'aperçut rien à travers les nappes de brouillard. Le 6 mai, un épais brouillard, qui clouait au sol tous les avions dans la région, mit aussi fin aux attaques des *U-boats*. La faible visibilité permit aux escorteurs de surface équipés du radar de retourner la situation et ils envoyèrent par le fond quatre autres de leurs tourmenteurs.

Dans cette bataille, ce furent les conditions atmosphériques et le radar

moderne dont étaient équipés les escorteurs de la Marine qui constituèrent les facteurs décisifs, tandis que les pilotes de l'ARC perdirent des chances à cause des procédures inadéquates de collaboration mer/air qu'ils appliquèrent. L'incapacité de rejoindre le convoi le 5 mai, et même l'opération réussie du 4 mai en furent des signes évidents. Ainsi que le fit remarquer le commandant de l'escorte, lequel se trouvait à bord du *HMS Tay*, bien qu'il ait entendu le Canso de Moffit rendre compte de son attaque le 4 mai, et bien qu'il ait continuellement tenté d'entrer en communication avec le Canso, il lui avait été impossible de contacter l'avion. L'appareil de Langmuir, il est vrai, avait bien collaboré, faisant les recherches ordinaires que le commandant de l'escorte avaient ordonnées; seulement, l'avion "arriva juste trop tard".[53]

Depuis que l'on utilise des avions dans le cadre d'opérations militaires et navales, la barrière mentale qui sépare les aviateurs des marins, ou des soldats, affaiblit l'efficacité de l'arme aérienne. Il convient de noter que nulle part dans le cahier des opérations, le journal quotidien ou les comptes rendus de mission du 5e Escadron de bombardement et de reconnaissance est-il fait mention de la menace que posaient les *U-boats* pour le convoi ONS 5. Les bulletins de renseignements hebdomadaires du quartier général du 1er Groupe à Saint-Jean montrent que l'on se préoccupait beaucoup des convois; mais si l'on compare les renseignements qui y figurent avec ceux qui furent donnés quelques semaines plus tard, on constate qu'il y manque le genre de renseignements détaillés sur la couverture des convois, comme les recherches menées à proximité de ces derniers, qui dénotent que les avions collaboraient étroitement avec les navires. Le 16 mars, dans un message destiné aux contrôleurs aériens, le QG de la Région aérienne de l'Est ordonna aux escadrons de se conformer aux *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives à la protection des convois traversant l'Atlantique), qui régissaient les activités des escortes navales de même que celles du *Coastal Command*, et les escadrons obtempérèrent. Toutefois, le quartier général du 1er Groupe à Terre-Neuve n'en fut pas informé avant le 18 mai. Ce n'est qu'à la fin juin, soit au moins dix mois après que l'Amirauté eut émis ses instructions comme base des opérations relatives aux convois de l'Atlantique Nord, qu'apparut dans les bulletins de renseignements du Groupe la première preuve tangible que l'on s'y conformait régulièrement.[54]

Un examen plus détaillé des opérations à longue distance, dans lesquelles s'étaient distingués les quelques fois où ils en avaient eu l'occasion le 5e Escadron et les escadrons de B-17 de Gander, montre que même si le convoi ONS 5 bénéficia de la capacité des Canso et, dans une moindre mesure, des B-17 de frapper durement l'ennemi loin de leur base, il est possible qu'en raison de renseignements erronés ce convoi pâtit d'un mauvais déploiement des avions. À la fin du mois de mars, Ottawa présentait un tableau approprié des mouvements des sous-marins au milieu de l'Océan. En dépit de la brève période où, à la fin d'avril, il fut impossible de déchiffrer le code *Enigme* allemand, le CRO était au courant de l'arrivée du groupe *Amsel* au nord-est de Terre-Neuve, groupe dont les éléments s'étaient placés en travers des routes de plusieurs convois. Les recherches que firent des B-17 les 1er et 2 mai permirent d'apercevoir des sous-marins à trois reprises le 2 mai, ainsi qu'il a été mentionné précédemment,

mais le lendemain, les avions n'en détectèrent aucun. Dönitz avait ordonné aux *U-boats* du groupe *Amsel* de se scinder en quatre sections distinctes, donnant l'impression qu'il n'y avait aucun "trou" dans la ligne de patrouille.[55] Il est possible que ce soit pour cette raison que les recherches du 3 mai, qui se déroulèrent approximativement au-dessus de la zone séparant les sections *Amsel I* et *Amsel II*, ne donnèrent aucun résultat.

Lorsqu'une ruse de guerre réussit, cela signifie habituellement que celui qui en est victime est prédisposé à croire ce qu'il voit; la bataille du convoi ONS 5 ne fut pas une exception. Les autorités persistèrent à croire jusqu'au début de juin au moins que Dönitz avait posté au nord-est de Terre-Neuve une ligne permanente de sous-marins qui agissaient comme piquets pour rendre compte des mouvements des convois. Aussi logiques qu'elles fussent, ces conclusions reposaient sur des informations partielles, donc dangereuses. Comme le CRO aurait dû le savoir d'après les messages *Enigme* déchiffrés, il n'y avait pas de ligne de patrouille permanente du genre de celle que l'on considérait comme possible. Et comme en vinrent à le découvrir les "perceurs de code" britanniques avant le mois de juin, le Service de renseignement de la Marine allemande "lisait" les messages des convois alliés; Dönitz n'avait nul besoin d'une ligne de piquets qui aurait fait courir à ses sous-marins des risques constants. Les autorités accordèrent donc peut-être trop d'importance aux opérations menées au-dessus de secteurs donnés, à la recherche de sous-marins fantômes, et trop peu à une collaboration efficace avec les escortes navales dans le but de veiller à ce que les convois arrivent à bon port. L'idée qu'il y avait moins de chances que certains sous-marins attaquent parce qu'ils agissaient comme piquets mena peut-être même à la supposition tragique du 5 mai selon laquelle le convoi ONS 5 avait passé le point le plus dangereux. Même si ce n'était pas ce que pensaient les contrôleurs, l'analyse des activités des escadrons qui sont consignées dans les bulletins de renseignements hebdomadaires tend à appuyer la conclusion que des renseignements incomplets menèrent à une mauvaise utilisation des forces aériennes. Les preuves dont on dispose ne sont pas assez complètes pour pouvoir émettre une opinion assurée sur la question, mais il existe sur ce plan tant de précédents que c'est une idée que l'on ne peut tout simplement pas écarter.[56]

Du côté des Allemands, il semble peu probable qu'en mai 1943 Dönitz aurait été en mesure d'exploiter davantage les renseignements locaux, même s'il avait été conscient de leurs lacunes. Ce mois-là, les pertes de sous-marins, qui étaient principalement attribuables à l'action des escortes navales et des groupes de soutien (dont certains comprenaient des porte-avions auxiliaires) dans la zone dépourvue de protection aérienne qui s'étendait au milieu de l'Océan, se poursuivirent dans la même mesure que lors de la bataille du convoi ONS 5. Ébranlé par la proportion inacceptable de sept sous-marins détruits contre à peine 16 navires marchands comme il le pensait, Dönitz rappela finalement le 21 mai ses sous-marins qui croisaient au milieu de l'Océan, après en avoir perdu 31 en tout durant les trois premières semaines du mois.

L'arrivée de nouvelles forces aériennes et navales puissantes au milieu de l'Atlantique fit disparaître le dernier théâtre où les *U-boats* jouissaient de la liberté de mouvement dont ils avaient tant besoin pour opérer en meute. En mai

1943, ces vieilles tactiques avaient causé des pertes renversantes et, à terme, l'effondrement de la campagne allemande. La mystique de la meute de *U-boats* était anéantie. Même si c'étaient les forces américaines et britanniques qui avaient remporté les victoires qui amenèrent le retrait de Dönitz, les Canadiens eux aussi célébrèrent la victoire des Alliés dans les premières semaines de juin. En fait, la défaite définitive des meutes de *U-boats* ne survint pas avant le mois de septembre, et les Canadiens allaient jouer un rôle de tout premier plan. Entre temps, le centre de gravité de la guerre anti-sous-marine se déplaça vers les routes de transit du golfe de Gascogne. C'est dans ce secteur et au centre de l'Atlantique que le *Coastal Command* et la *Royal Navy*, utilisant à profit des renseignements exacts, et accompagnés d'éléments du commandement anti-sous-marin de la l'Armée des États-Unis et d'avions terrestres et embarqués de l'Aéronavale américaine, montèrent une offensive contre les *U-boats* partis de leurs bases dans le golfe de Gascogne.[57]

Pendant que les opérations menées au sud et à l'est donnaient d'excellents résultats – entre les mois de juin et de septembre, les avions et les navires alliés détruisirent 21 *U-boats* dans le Golfe même, et 38 de plus au centre de l'Atlantique – les forces britanniques et canadiennes affermirent leur position sur les routes de convoi septentrionales en ajoutant plus de groupes de soutien de la Marine, en recourant à des tactiques améliorées et à de nouvelles méthodes de contrôle des opérations et en faisant appel à des unités aériennes additionnelles des États-Unis. De plus, à la fin du printemps et au début de l'été, le 10e Escadron de l'ARC, équipé de ses nouveaux Liberator, devint pleinement opérationnel à Gander.[58]

Pour instruire les équipages des vieux bimoteurs Digby sur le fonctionnement des lourds quadrimoteurs, l'ARC fit appel aux services de deux pilotes chevronnés de la société *Trans Canada Air Lines*, J.L. Rood et G. Lothian. Ces derniers suivirent à eux deux 705 heures d'instruction aérienne, apprenant eux-mêmes les particularités des conditions de vol à Terre-Neuve et surmontant les difficultés que celles-ci posaient. Dans ses mémoires, Lothian a décrit les conditions traîtresses qui régnaient à Terre-Neuve. "La plupart des aéroports canadiens sont touchés par les effets brutaux de dépressions et de fronts, habituellement prévisibles et de courte durée, mais Gander était différent de la plupart des autres . . . En effet, lorsque les vents viraient dans les quadrants est à Gander et commençaient à se diriger vers la terre, emportant avec eux de l'air chargé d'humidité, la situation pouvait se gâter avec une rapidité remarquable, et les lieux étaient souvent comme rayés de la carte". Pendant que l'entraînement se poursuivait, le 10e Escadron avait déjà commencé à effectuer des opérations, entreprenant ses premières missions en Liberator le 10 mai.[59]

C'est ce jour-là que l'Amirauté (britannique) commença à diffuser un message quotidien dans lesquels les convois en mer étaient divisés en quatre catégories distinctes: tout d'abord, ceux qui étaient attaqués ou véritablement menacés; deuxièmement, ceux qui, sous peu, auraient probablement besoin d'une couverture aérienne; troisièmement, les convois de troupes ou ce que l'on surnommait les "monstres" (des paquebots rapides naviguant seuls, comme le *Queen Elizabeth*), qui n'étaient pas directement menacés; et, quatrièmement, les

convois qui n'étaient pas en danger. Après l'envoi du message, auquel était joint comme préfixe le mot "*Stipple*" (c'est-à-dire, "Pointillé"), le *Coastal Command* en diffusait un autre préfixé "*Tubular*" ("Tubulaire"). Ces messages, qui s'appuyaient sur les renseignements les plus récents, surtout les renseignements Ultra, indiquaient les secteurs où se trouvaient probablement des *U-boats*; ils avaient pour but d'aider à coordonner les patrouilles aériennes du 15e Groupe de la RAF (dont le QG se trouvait à Liverpool, en Angleterre), du QG de la Région aérienne de l'Est à Halifax et du 1er Groupe à Terre-Neuve. Les messages "Stipple" et "Tubular", qui reposaient sur les renseignements les plus récents que possédaient les Britanniques – et il est important de se rappeler que ce système ne pouvait fonctionner que tant que *Bletchley Park* continuait de percer le code ennemi – régirent à partir de ce moment les opérations de la Région aérienne de l'Est.[60]

Comme le firent toutefois remarquer des officiers de l'état-major en visite au pays, l'organisation et les méthodes de fonctionnement des Canadiens laissaient grandement à désirer. Les membres de l'*Allied Anti-Submarine Survey Board* (Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins) se rendirent à Ottawa et firent ensuite une tournée sur la côte est pendant la deuxième semaine de mai. Le président du Conseil, le contre-amiral J.L. Kaufman, de la USN, ainsi que le contre-amiral J.M. Mansfield, de la *Royal Navy*, possédaient une expérience considérable des opérations d'escorte dans l'Atlantique, tout comme les représentants des Forces aériennes, le commandant J.P.W. Vest, de l'Aéronavale américaine, et le colonel d'aviation P.F. Canning, de la RAF. Canning, on s'en souviendra, avait déjà rédigé un rapport détaillé sur la Région aérienne de l'Est en 1942. Le Conseil recommanda d'affermir le rôle que jouait le QG du Service naval sur le plan de la coordination des opérations anti-sous-marines en plaçant la Région aérienne de l'Est sous l'autorité directe du chef adjoint de l'état-major de la Marine, sur le modèle des rapports existant entre l'Amirauté et le QG du *Coastal Command*. Le QG du Service naval et celui de l'Aviation rejetèrent la suggestion, faisant remarquer que la Région aérienne de l'Est relevait déjà de l'amiral Murray; il ne serait d'aucune utilité que le vice-maréchal de l'Air Johnson soit placé sous les ordres d'un second "patron" de la Marine. Cet argument aurait pu être plus persuasif si le Comité mixte MRC-ARC chargé des questions liées à la guerre anti-sous-marins avait coordonné de façon efficace les activités des deux Services.[61]

Sur la question de la nécessité d'établir à Halifax un quartier général combiné, le Conseil fut intransigeant. Les officiers alliés recommandèrent vivement que l'amiral Murray déménage "dans les plus brefs délais" au QG de la Région aérienne de l'Est, dans les quinze jours sans faute, soulignant que "les opérations ne pourront être efficaces à 100 p.c. que lorsque cela sera fait". Perdant déjà patience devant la lenteur avec laquelle les choses avançaient à Halifax, le QG du Service naval fit sans aucun doute pression sur Murray à la suite du rapport du Conseil. Il déménagea le 20 juillet.[62]

Ainsi que le colonel d'aviation le laissa entendre en privé au maréchal en chef de l'Air Slessor, qui remplissait maintenant les fonctions de commandant en chef du *Coastal Command*, le problème fondamental venait de la MRC, qui ne

comprenait pas les difficultés de l'Aviation ou ne s'en rendait pas compte.[63] Slessor inclinait à penser comme lui. En juin, il reçut du représentant de l'état-major de l'Air au QG de l'Aviation, le vice-maréchal de l'Air Anderson, un exemplaire de la directive opérationnelle envoyée par l'amiral Murray au QG de la Région aérienne de l'Est; Anderson fit remarquer à Slessor que cette directive semblait imposer un contrôle excessif de la part de la Marine sur l'emploi des avions.[64] L'"opinion impartiale" de Slessor fut que la directive:

> dépasse de loin tout ce que j'aurais pu m'attendre à recevoir de l'Amirauté. Je crois que, dans presque chaque paragraphe, cette directive empiète sur la sphère de tactiques qui, au *Coastal Command*, ne concerne que mes commandants de groupe ou moi-même. Selon moi (et je crois que l'Amirauté pense maintenant de même), la définition du contrôle opérationnel est la suivante: la Marine nous dit quel résultat elle désire obtenir et nous laisse les mains entièrement libres quant à la manière d'y arriver. Par exemple, je crois que Murray a tout à fait tort de nous dire qu'il veut que nous escortions de près un convoi quelconque; ce qu'il devrait nous dire c'est qu'il veut que le convoi soit protégé; il devrait nous donner un ordre de priorité pour le convoi; il devrait nous dire si, selon lui, la protection d'un convoi à un moment ou à un endroit donnés devrait avoir la préséance sur des patrouilles ou des balayages offensifs; mais la *manière* de protéger ce convoi est une question qui concerne absolument Johnson . . .
> C'est bien sûr entièrement à vous qu'il appartient de décider comment traiter cette affaire; si vous me permettez de donner un conseil qui se fonde sur l'expérience que j'ai des rapports avec les gens de la Marine, je serais porté à ne pas soulever en premier lieu l'affaire en tant que question de principe; plutôt, je tenterais graduellement de remettre les choses sur la bonne voie dans le cadre des discussions ordinaires, sans caractère officiel, qui deviendront chose courante dès que l'on aura fait sortir Murray de son arsenal maritime et qu'il sera installé au QG interarmées à Halifax.[65]

L'ARC suivit ce bon conseil, qui donna les résultats favorables que Slessor avait prévus.

À Terre-Neuve, la situation compliquée ne permettait pas de régler de façon aussi simple le problème des rapports hiérarchiques. Le Conseil anti-sous-marin critiqua au plus haut point la latitude que Heakes laissait aux Américains: la "collaboration réciproque" ne remplaçait pas de façon adéquate le "contrôle opérationnel" centralisé qui avait été envisagé à la Conférence sur la protection des convois dans l'Atlantique. Bien qu'il acceptât volontiers les recommandations détaillées du Conseil concernant l'amélioration de l'aménagement de la salle des opérations combinées de Saint-Jean et des méthodes qui y étaient employées, Heakes soutint que "avec la macédoine de services que nous avons, le contrôle décentralisé est parfaitement justifié . . . Il y a certains facteurs qui ont eu tendance à rendre cela possible ici", indiqua-t-il, "c'est-à-dire, nous n'avons pas à faire face à des avions ennemis et il n'y a pas non plus de risques que des forces maritimes ennemies autres que des sous-marins s'en prennent à nos convois. Nous avons donc plus de temps à notre disposition que ceux de l'autre côté. Cela nous donne une marge de manoeuvre"[66]

A Halifax, le vice-maréchal de l'Air Johnson partageait l'opinion de Heakes,

selon qui le système appliqué à Terre-Neuve "fonctionnait très bien". Le seul point qui préoccupait Johnson était la tendance qu'avaient encore les escadrons des USAAF à effectuer des opérations de balayage anti-sous-marines non liées à la protection de convois lorsque les tâches attribuées par le 1er Groupe n'exigeaient pas d'employer tous les avions disponibles. Néanmoins, les aviateurs de l'Armée s'étaient conformés de bonne grâce aux instructions lorsque Heakes, quand il prit le commandement, s'efforça d'affecter plus d'avions aux missions d'appui de convois. Entre le 3 avril et le 2 mai, les unités des USAAF stationnées à Terre-neuve passèrent 454 heures à exécuter des missions de protection de convoi, contre 588 heures de patrouille, à la recherche de sous-marins; par contraste, entre le 3 et le 31 mai, sous le nouveau régime canadien, les escadrons passèrent 1 161 heures à appuyer des convois et 235 seulement à effectuer des patrouilles de recherche. Le problème découlait, en partie du moins, de ce que l'Armée, comme le dit Johnson, "a bouché Gander avec trois escadrons d'avions à grand rayon d'action, ce qui est plus que ce dont on a réellement besoin". Lorsque le commandant en chef émit cette opinion à la mi-mai, l'accroissement des effectifs et du matériel se poursuivait, avec le remplacement des B-17 des USAAF à Gander par des Liberator et l'arrivée à Argentia d'un escadron de Liberator de l'Aéronavale américaine (encore qu'aucun de ces appareils n'avait été modifié en vue d'accroître son rayon d'action). Toutefois, l'importance de la victoire des Alliés et du retrait de Dönitz de l'Atlantique Nord devenait rapidement évidente. Au début de juin, deux escadrons de Lockheed Ventura de l'Aéronavale américaine quittèrent Terre-Neuve pour rentrer dans leur pays, et entre la fin du mois de juin et la mi-août les trois escadrons de l'Armée et l'escadron de Liberator de l'Aéronavale américaine se transportèrent en Angleterre pour prendre part à l'offensive dans le golfe de Gascogne, ne laissant à Argentia qu'une poignée de PBY et réglant par défaut le problème du contrôle partagé.[67]

Les examens approfondis du Conseil anti-sous-marin débordèrent le cadre des principes généraux d'organisation pour toucher aux détails relatifs aux tactiques, à l'équipement et aux méthodes, et là aussi il y avait bien des choses à critiquer. Bien qu'impressionné par l'enthousiasme et la qualité des équipages canadiens, Canning fut consterné par leur ignorance des récentes innovations tactiques apportées au sein du *Coastal Command* et, notamment, de la méthode de radioguidage des avions vers les escortes. Cette méthode, appelée "Procédure B", était exposée dans les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives à la protection des convois dans l'Atlantique). Les escortes navales devaient effectuer des relèvements radiogoniométriques à partir des messages radio émis par les avions se dirigeant vers les convois, et diffuser ensuite les informations nécessaires pour que les équipages puissent corriger leur route; on se servait de transmissions radio à fréquence moyenne de courte portée pour diminuer le risque que l'ennemi intercepte les messages. Dans les efforts qu'ils déployèrent pour bien faire comprendre aux deux Services l'importance du radioguidage mer-air, les membres du Conseil furent aidés du commander Peter Gretton, l'un des remarquables commandants d'escorte de la *Royal Navy*, qui fit des exposés sur le sujet et organisa des exercices à Terre-Neuve. Les officiers alliés prirent

aussi des dispositions pour que le quartier général de l'Aviation obtienne sur-le-champ des exemplaires des instructions et des notes de service tactiques du *Coastal Command* qui n'étaient pas facilement disponibles et insista, à nouveau, sur la nécessité de distribuer rapidement les documents aux escadrons. La Région aérienne tira en outre profit de la visite que fit au début de juin le maréchal en chef de l'Air Slessor pour discuter des moyens d'améliorer l'échange d'informations entre l'ARC et la RAF et d'augmenter le rayon d'action des nouveaux Liberator du 10e Escadron.[68]

L'examen minutieux fait par les Alliés et leurs bons conseils contribuèrent aux efforts que déployèrent la MRC et l'ARC durant les mois d'été de 1943 pour parfaire la nouvelle organisation en prévision de la prochaine attaque que Dönitz lancerait. Le programme d'exercices de collaboration entre les navires et les avions fut intensifié, et l'on mit particulièrement l'accent sur le radioguidage; en outre, les avions affectés à des convois devaient invariablement appliquer la "Procédure B", que cela fût nécessaire ou non, et entrer en communication avec l'officier supérieur de l'escorte navale avant d'entreprendre des opérations de balayage dans le secteur. À terre, les commandants de la Marine et de l'Aviation à Halifax et à Saint-Jean commencèrent à tenir des réunions quotidiennes, avec consultations complémentaires par voie de messages entre les deux quartiers généraux combinés, dans le but de planifier le programme de couverture aérienne en s'appuyant sur les messages "Tubular" et "Stipple" du *Coastal Command* et sur d'autres renseignements.

À partir du 18 juillet, le CRO du QG du Service naval fournit aussi aux commandants de la côte est des prévisions quotidiennes concernant les positions des *U-boats* se trouvant dans le secteur nord-ouest canadien de l'Atlantique ou à proximité de celui-ci. Ces messages, appelés "Otter" (ou Loutre), avaient pour but de compléter les informations des messages "Tubular" et "Stipple" en fournissant des données supplémentaires sur la région côtière canadienne, surtout pour aider à planifier les opérations de balayage offensif des avions à très grand rayon d'action basés à Terre-Neuve. Le message indiquait le secteur où il y avait le plus de chances que des *U-boats* patrouillent, ainsi que la route probable que suivraient pendant les vingt-quatre prochaines heures les sous-marins en transit. Tentant peut-être de décourager la prise de décisions reposant sur des évaluations locales de la position de l'ennemi, en plus d'adapter aux besoins de la Marine des informations conçues principalement pour l'exécution de recherches aériennes, le QG du Service naval décréta que "Nulle autre instance ne doit produire de messages semblables, sauf que le commandant en chef du secteur nord-ouest canadien de l'Atlantique est autorisé à diffuser au besoin aux sous-commandements une version paraphrasée des renseignements pertinents qui figurent dans les messages "OTTER" en vue de l'organisation de recherches qu'exécuteront des bâtiments de la Marine".[69]

Il ne faisait aucun doute que dans le domaine de la guerre anti-sous-marins l'organisation canadienne avait fait des progrès sensibles. Le *commander* P.B. Martineau fit une autre tournée, ainsi que le Conseil d'examen l'avait recommandé, et fit savoir le 6 août que "la collaboration entre la MRC et l'ARC est excellente". Toutefois, deux points faibles subsistaient encore: l'absence de

tout officier de marine ayant "une connaissance approfondie des opérations aériennes", et une tendance de la part de l'ARC, malgré qu'elle ait adopté la méthode offensive, à perdre du temps de vol à protéger des convois qu'aucune menace ne guette.[70]

Des progrès techniques tout aussi nécessaires furent également réalisés. Posséder un escadron de Liberator à très grand rayon d'action était une chose; l'entretenir et en tirer le meilleur parti possible en était une autre. Les premiers vols transatlantiques du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance n'eurent pas lieu avant le mois de juillet; cela résultait dans une grande mesure de ce que les avions, bien que modifiés aux États-Unis, étaient encore trop lourds pour obtenir l'autonomie requise de 3 700 km. Heureusement, à Gander, le 19e Dépôt annexe de réparation avait mis sur pied une excellente équipe d'entretien de troisième ligne, et la générosité amicale du personnel des USAAF, permit de ne jamais manquer de pièces de rechange, tant que ce dernier resta à Gander. Par conséquent, lorsque l'équipe du Comité allié d'examen des mesures anti-sous-marins visita Gander en mai et recommanda de retirer les tourelles de queue et le blindage des Liberator, il fut possible d'apporter les modifications requises sur place, quoique rien n'indique que le blindage fût jamais retiré.[71]

L'efficacité de la Région aérienne de l'Est fut améliorée suite à l'arrivée de nouvel équipement. Les Liberator du 10e Escadron furent dotés du radar ASG américain; ce dernier, qui utilisait une courte longueur d'onde de dix centimètres, pouvait repérer des sous-marins en surface à des distances de 25 km et plus. Contrairement à l'ASV Mark II, qui présentait ses données au moyen de "tops" sur une échelle de distance simple très difficile à interpréter avec précision, l'écran de l'ASG présentait sur carte tous les contacts de façon précise car l'antenne balayait à un angle de 360 degrés; comme résultat cet appareil était beaucoup plus utile que les anciens pour la navigation et la localisation de navires, ainsi que pour la chasse aux sous-marins. Les avions Ventura qui remplaçaient les Hudson qu'employaient auparavant les 113e et 145e Escadrons (voir le chapitre 13) étaient dotés d'un autre radar américain nouveau et plus compact, l'ASD, dont la longueur d'onde était de trois centimètres; celui-ci était capable, en théorie, de localiser des sous-marins en surface à des distances encore plus grandes que l'ASG. Toutefois, l'antenne ne balayait que devant l'avion et, même si l'écran présentait sur carte les contacts, il déformait leur position relative. En outre, les équipages n'apprécièrent pas l'appareil durant les premiers mois d'utilisation, à cause des problèmes de fonctionnement dont il était affligé. L'ASD avait, comme l'ASG, un grand avantage: les récepteurs de recherche que les Allemands avaient mis au point pour contrer le radar ASV à bande métrique ne pouvait détecter les ondes qu'il émettait.[72]

Une autre acquisition importante fut la torpille à tête chercheuse de 600 livres (270 kg), créée aux États-Unis, qui permit aux avions d'attaquer des sous-marins qui avaient déjà disparu sous la surface de l'eau. C'est en juin 1943 qu'arriva la première de ces torpilles; celles-ci furent baptisées affectueusement "Fido" ou "Wandering Annie" et portèrent un certain nombre de noms de code (Projet "Z", Mark XXIV et, plus tard, "Proctor"). Les équipes d'entretien de Dartmouth, Sydney, North Sydney, Torbay et Gander adaptèrent les Digby, les Ventura, les

Canso et les Liberator pour qu'ils puissent transporter une torpille, deux dans le cas des Liberator, et trois ou quatre grenades anti-sous-marines. Le 3 septembre, un Digby du 161e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui était stationné à Darmouth, fut le premier à larguer ce projectile, et un Ventura du 113e Escadron de bombardement et de reconnaissance en largua un autre le lendemain; rien n'indique toutefois qu'un *U-boat* était présent. Les Liberator du 10e Escadron eurent leurs premières chances de s'en servir plus tard ce mois-là. Comme toutes les armes nouvelles et complexes, cette torpille se révéla capricieuse au début, et ces largages furent infructueux.[73]

La Marine des États-Unis avait mis au point la torpille à tête chercheuse conjointement avec la bouée radioacoustique non récupérable. Larguées d'un avion par groupe de cinq, ces bouées, qui étaient munies d'un appareillage radio, déployaient automatiquement un hydrophone fixé à un câble de 7 km et transmettaient tous les sons que celui-ci captait, quels qu'ils fussent. À l'aide d'un récepteur à canaux multiples, l'équipage pouvait, avec de l'expérience et de la chance, suivre la trace d'un sous-marin en plongée et larguer une torpille à tête chercheuse près de la bouée qui émettait les signaux les plus forts ou diriger les escortes de surface sur la position en question. Cependant, comme les hydrophones, qui n'étaient pas directionnels, n'indiquaient pas la position du sous-marin par rapport à la bouée, ils étaient très imprécis; et si le sous-marin se déplaçait à grande profondeur ou sans faire de bruit, celui-ci ne pouvait être détecté. De plus, même le bruit d'une mer modérément agitée pouvait dissimuler celui que faisait un sous-marin. Ce n'est qu'à la fin de 1943 que les escadrons de la Région aérienne de l'Est commencèrent à recevoir cet équipement; des problèmes techniques et des retards dans la fourniture de dispositifs d'entraînement accrurent les difficultés inhérentes à l'utilisation convenable des bouées.[74]

Par contraste avec les difficultés de croissance des systèmes complexes d'armes sous-marines, les nouveaux Liberator et radars à ondes centimétriques de la RAF montrèrent rapidement leur efficacité. Lorsque, le 27 juin 1943, le convoi SC 135 quitta le port de Halifax à destination de l'est, il ne restait dans l'Atlantique Nord qu'une demi-douzaine de *U-boats*, répartis dans des secteurs d'attaque individuels, dans les parties ouest et centrale de l'Océan. Pour donner l'illusion que des meutes de sous-marins rôdaient encore, les *U-boats* diffusaient régulièrement des messages sur de nombreuses longueurs d'onde. Même si durant cette période *Bletchley Park* mettait plus de temps que prévu à percer le code *Triton*, les Services de renseignement alliés ne furent pas dupes. Le fait que le convoi SC 135 bénéficia de la protection massive d'avions basés à terre témoigna d'une certaine façon du surplus d'avions à grand et à très grand rayon d'action qui étaient maintenant disponibles à Terre-Neuve. De plus, le 1er Groupe d'escorte, un groupe d'appui qui comprenait un porte-avions d'escorte, le *HMS Biter*, renforça l'escorte navale qui accompagna le convoi au milieu de l'Océan.[75]

Le 3 juillet, alors que le convoi se trouvait à quelque 800 km au nord-est de Terre-Neuve, cinq Liberator du 10e Escadron se chargèrent de le couvrir. Durant l'après-midi, le Liberator "B", aux commandes duquel se trouvait le sous-lieutenant d'aviation R.R. Stevenson, repéra un sous-marin grâce au radar de

bord ASG, à une distance de 28 km. En s'approchant de son objectif, Stevenson descendit sous l'épaisse couche de nuages le temps qu'il fallut pour un rapide contact visuel à onze km de distance. La tactique réussit. L'U-420 fut pris complètement par surprise; le bombardier traversa les nuages en flèche pour exécuter trois passages d'attaque. Larguant successivement six, trois et une grenades anti-sous-marines (la charge complète du Liberator), l'équipage fit aussi feu à la mitrailleuse sur le sous-marin. On peut lire dans le journal de bord du submersible le résultat de ces attaques: "Des colonnes d'eau s'abattent sur le kiosque. Vibration très violente dans le sous-marin. Au deuxième passage de l'avion, mitrailleuse supérieure détruite . . . Second maître Grosser tué, par obus ou éclat d'obus . . . Matelot de 2e classe Noeske jeté par-dessus bord . . . Matelot de 2e classe Winn, balle dans fesse droite et éclat dans haut de la cuisse . . . Plongée en catastrophe! . . . Grande quantité d'eau entrée par écoutille supérieure du kiosque . . . Dommages . . . Périscope principal (trous de balle). Mécanismes tubes I – IV difficiles à actionner. Porte de culasse tube IV arrachée. Compresseur électrique, compresseur Junker capacité limitée. Tiges de gouvernail horizontales avant . . ." Stevenson alerta l'officier supérieur de l'escorte navale, qui dépêcha sur les lieux le 1er Groupe d'escorte. Les navires de guerre et les avions du *Biter* revinrent bredouilles, mais Stevenson et son équipage avaient mis l'U-420 hors de combat; le sous-marin, qui venait à peine de commencer sa patrouille, dut rentrer tant bien que mal à son port.[76]

La couverture assurée à partir de Terre-Neuve se poursuivit jusque tard le 5 juillet. Les Liberator de l'ARC, de la Marine des États-Unis et des USAAF (les avions américains ayant été modifiés pour pouvoir voler à très grande distance) opérèrent jusqu'au 30e degré de longitude ouest, soit à quelque 1 600 km de leur base; un appareil du 10e Escadron fut dérouté vers l'Islande et un autre vers l'Irlande du Nord.[77] Ce fut là une démonstration convaincante de l'appui transatlantique que des avions basés à terre pouvaient maintenant fournir, encore que ce genre de protection fût l'exception plutôt que la règle.

Malgré le calme qui s'installa sur l'Atlantique Nord pendant le reste de l'été lorsque Dönitz retira ses derniers sous-marins, les autorités s'attendaient à ce que la campagne reprenne au milieu de l'Océan.[78] "La Bataille de l'Atlantique", déclara Heakes aux escadrons du 1er Groupe, au début de septembre, "est si importante pour les Allemands qu'ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour redevenir maîtres de la situation . . . Il est presque évident de supposer qu'ils tenteront une fois de plus de mettre à mal les convois dans la partie ouest et centrale de l'Atlantique . . ." Des mois de patrouilles infructueuses avait sapé le moral des effectifs, et Heakes essaya de secouer ses équipages: "Effaçons ce sentiment de frustration que l'inaction éveille en nous . . . Car si nous avons gagné la bataille, il ne fait aucun doute à mon sens que nous en aurons une autre à livrer et à gagner dans ces eaux. Et au-delà de cette bataille s'étend une longue, longue route, qui conduit à de nombreux théâtres, où tous auront l'occasion de se battre à satiété dans cette guerre."[79]

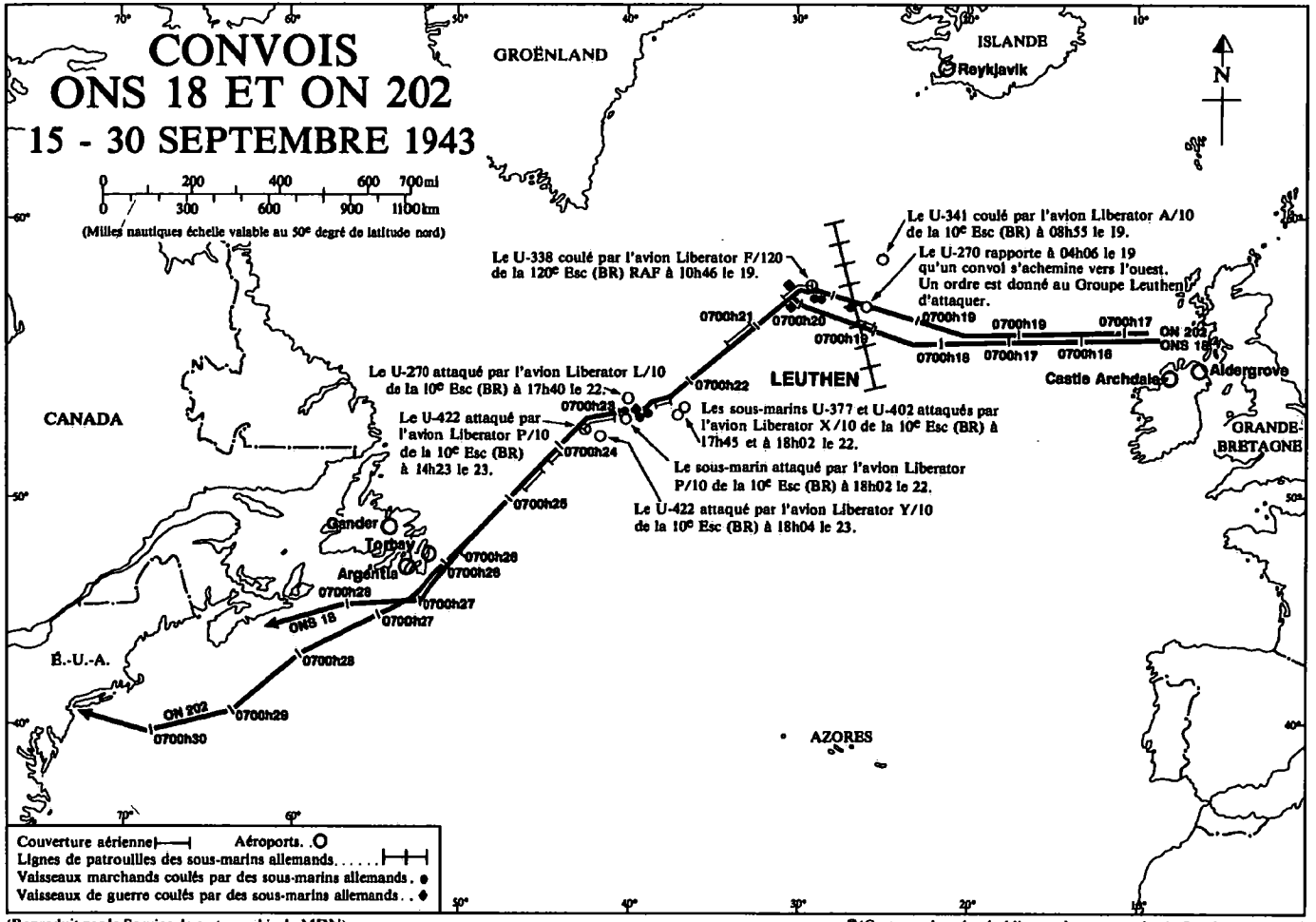
Dönitz, bien sûr, ne déçut pas ces attentes. Armés de la nouvelle torpille à tête chercheuse *Zaunkönig*, ou "*Gnat*"("moucheron"), comme la surnommaient les Alliés, de canons antiaériens quadruples de 20 mm et d'un équipement amélioré

pour la détection des transmissions radar des Alliés, 29 *U-boats*, dont un sous-marin-citerne (baptisé la "vache laitière"), quittèrent dans les premières semaines de septembre leurs repaires en Norvège, en Allemagne et dans le golfe de Gascogne. Le 19 septembre, 19 d'entre eux avaient formé le groupe *Leuthen* et s'étaient tapis à 27 km de distance les uns des autres, formant à l'ouest des îles britanniques une ligne s'étendant du nord vers le sud; là, ils attendirent deux convois qui se dirigeaient vers l'ouest, l'ONS 18, et, à quelque distance derrière lui, un convoi rapide, l'ON 202. Toutefois, grâce à des messages Énigme interceptés, l'Amirauté ordonna que les deux convois fussent déroutés vers le nord-ouest, prit des mesures pour renforcer leur escorte de surface et s'assura qu'une escorte aérienne était disponible.[80]

Il se trouva que le 19 septembre trois Liberator canadiens du 10e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient à Reykjavik, en Islande, après avoir escorté le *HMS Renown*, qui ramenait en Angleterre Winston Churchill et les chefs d'état-major britanniques; ceux-ci revenaient de la conférence "Quadrant" qui avait réuni à Québec les dirigeants alliés. Deux des appareils couvrirent le convoi ONS 18 en rentrant ce jour-là à Gander et l'équipage du Liberator A/10, que pilotait le capitaine d'aviation J.F. Fisher, aperçut l'U-341, à 800 km au sud de l'Islande et à 260 km à l'ouest du convoi. Fisher fit son premier passage à trop haute altitude, mais le *U-boat*, décidé à se défendre en surface, ne plongea pas; au second passage, les six grenades anti-sous-marines qui encadrèrent le sous-marin firent sortir la proue de l'eau. Pendant que le kiosque disparaissait, l'avion lâcha quatre autres grenades; celle-ci furent suivies d'un jaillissement de carburant et de bulles, qui marquèrent la fin du submersible. Fisher, qui mit le cap sur Gander après être resté vingt-cinq minutes dans le secteur, perdit la vie dans un accident d'avion, un mois après cette première victoire d'un avion canadien à très grand rayon d'action.[81]

Pendant les vingt-quatre heures qui suivirent, les deux convois rétrécirent graduellement l'écart qui les séparait jusqu'à ce que, le 20 septembre, ils ne formassent plus qu'un seul grand convoi. La nuit précédant leur jonction, l'ON 202 avait été attaqué et deux de ses navires avaient coulé. Mais pendant toute la journée du 20, des Liberator du 120e Escadron de la RAF avaient assuré une couverture aérienne, attaquant huit sous-marins et en envoyant un par le fond, l'U-338. Dans la nuit du 20 au 21 septembre, deux bâtiments d'escorte, le NCSM *St Croix* et le *HMS Polyanthus*, furent détruits par des "moucherons" avant que le brouillard ne vienne mettre un frein aux activités des deux côtés. Entre temps, l'*Empire MacAlpine* – un céréalier muni d'une plate-forme d'envol légère et baptisé "MAC ship" (*merchant aircraft carrier*, ou porte-avions marchand) – fit décoller un Fairey Swordfish pour couvrir le convoi pendant quelques heures. Des Liberator furent également envoyés des deux côtés de l'Océan pour escorter le convoi: il était maintenant possible de couvrir à volonté la zone auparavant dénuée de protection aérienne. Lorsque, dans l'après-midi du 22 septembre, le brouillard se dissipa à plus de 1 300 km à l'est de Terre-Neuve, "le ciel était plein de Liberator" du 10e Escadron de l'ARC.[82]

La visibilité s'étant améliorée, le sous-officier breveté J. Billings, qui pilotait le Liberator L/10, aperçut l'U-270; Billings largua sur son objectif quatre



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

grenades anti-sous-marines, malgré le tir précis que le submersible dirigea contre l'avion: une balle ennemie détruisit un des moteurs et une autre " ouvrit la chevelure du navigateur, au-dessus de son oeil gauche, pour s'immobiliser finalement, sortie d'un demi-pouce, dans l'un des instruments qui se trouvait devant le commandant de bord". Le Liberator décrivit un cercle autour du sous-marin, ripostant à la mitrailleuse et appelant à l'aide, mais les bâtiments qui escortaient le convoi avaient également fort à faire et le Liberator X/10 répondit: "J'ai moi aussi un *U-boat* sur les bras". Endommagé, atteignant sa limite prudente d'autonomie et incapable d'utiliser sa torpille à tête chercheuse, la seule arme qui lui restait, parce que le submersible ne voulait pas plonger, l'avion mit le cap sur la base. Toutefois, Billings avait manqué de peu sa cible et le sous-marin était gravement endommagé. Incapable de plonger à cause d'une fissure dans la coque intérieure, le submersible dut regagner son port en France.[83] Billings fut décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation, en 1944.

Le Liberator X/10, aux commandes duquel se trouvait le capitaine d'aviation J.R. Martin, qui lui aussi reçut l'année suivante la Croix du Service distingué dans l'Aviation, était effectivement bien occupé lorsque Billings appela à l'aide. Martin, que l'officier supérieur de l'escorte navale avait chargé de faire des recherches à la suite d'un relèvement radiogoniométrique à haute fréquence, repéra l'U-377 sur son écran radar; bravant les tirs qui montaient vers lui, il attaqua le submersible en faisant cracher ses mitrailleuses et en larguant quatre grenades anti-sous-marines. Le Liberator décrivit un cercle autour du sous-marin qui faisait des manoeuvres d'évitement et largua deux torpilles à tête chercheuse après que l'ennemi eut disparu sous la surface. Ni les grenades anti-sous-marines ni les torpilles acoustiques n'endommagèrent le sous-marin, mais l'attaque à la mitrailleuse avait blessé aux deux bras le commandant du U-377 et il saignait abondamment. Le sous-marin dut donc s'éloigner de la bataille et en rejoindre un second pour recevoir des soins médicaux avant de rentrer au port.[84]

Durant la seconde attaque contre l'U-377, Martin aperçut un autre submersible, probablement l'U-402, à 12 km de distance. Ayant épuisé son armement principal, le Liberator ne put échanger que des coups de feu avec le sous-marin avant que celui-ci ne disparaisse dans une nappe de brouillard. Martin alerta le commandant de l'escorte navale et, le reste du temps, continua de patrouiller entre l'endroit où il avait repéré le sous-marin et les navires qu'il protégeait. Peu après son départ, à la fin de l'après-midi, le Swordfish de l'*Empire MacAlpine* attaqua un sous-marin non identifié à l'avant du convoi. Entre temps, le Liberator N/10, qui tentait d'exécuter la procédure de radio ralliement, vit ses efforts entravés par un brouillage radio, émis probablement par les Allemands. L'avion ne put donc rester qu'une heure, lorsque le pilote trouva finalement les navires après la tombée du jour. Pendant cette brève période, l'équipage repéra un sillage dans l'obscurité et se heurta à des tirs antiaériens qui confirmèrent la présence de l'U-275, 100 km à l'avant du convoi. Cependant, le commandant d'escorte refusa d'un ton ferme de larguer des fusées éclairantes pour effectuer une attaque de nuit; le Liberator exécuta donc les ordres qui lui avaient été

donnés, soit de balayer la mer autour du convoi à distance de visibilité afin d'affermir les défenses intérieures contre la meute de sous-marins qui se rapprochait. L'avion avait contraint le submersible à plonger, mais durant la nuit au moins sept *U-boats* qui avaient réussi à ne pas être endommagés se faufilèrent et envoyèrent par le fond quatre navires marchands et un escorteur, le *HMS Itchen*.[85]

L'arrivée avant l'aube du capitaine d'aviation J.F. Green, aux commandes d'un Liberator, empêcha sans aucun doute le convoi de perdre d'autres navires. Il s'agissait là d'un vol assez important car l'inspecteur général adjoint de l'ARC, le vice-maréchal de l'Air A.E. Godfrey, un "as" de la chasse qui avait vu le feu la dernière fois en 1918 sur le front de l'Ouest, agissait comme "mitrailleur central suppléant". Dans la faible lumière de l'aube naissante, Green aperçut un *U-boat* qu'il attaqua à la mitrailleuse avant que celui-ci ne disparaisse dans la pénombre. Pendant les six heures qui suivirent, l'avion réussit à contraindre les sous-marins ennemis à rester sous l'eau. En rentrant à la base, Green repéra l'U-422, et cela donna à Godfrey l'occasion de devenir l'officier le plus élevé en grade de l'ARC à ouvrir directement le feu contre l'ennemi durant la Deuxième Guerre mondiale. Après un engagement de vingt-sept minutes, le sous-marin plongea. Green largua alors deux torpilles à tête chercheuse mais, comme de nombreux autres avant lui qui s'étaient servis de cette arme capricieuse, sans succès. Près de quatre heures plus tard, le capitaine d'aviation R.R. Ingrams, qui, aux commandes du Liberator Y/10, effectuait des recherches près d'un convoi, attaqua l'U-422, l'obligeant à plonger et infligeant à des membres d'équipage des blessures qui exigèrent que le commandant entre en contact avec un autre sous-marin pour obtenir des soins médicaux. Les torpilles à tête chercheuse qu'Ingram avait lancées manquèrent leur cible, mais Dönitz ordonna aux *U-boats* de se retirer à cause de l'approche du brouillard.[86]

C'est ainsi que prit fin l'une des batailles de convoi les plus importantes de la guerre. Les Liberator de l'ARC s'étaient bien acquittés de leur tâche. Il y avait encore matière à amélioration, surtout dans la façon d'attaquer les sous-marins en surface (il semble que les pilotes avaient tendance à effectuer leur premier passage à trop haute altitude, tendance qu'exagéraient sans aucun doute les canons à tube quadruple de 20 mm dont étaient armés les sous-marins) et d'utiliser la torpille à tête chercheuse. L'absence de projecteurs Leigh dont disposaient maintenant les avions du *Coastal Command* qui opéraient dans le golfe de Gascogne diminuait sérieusement l'efficacité des Liberator à très grand rayon d'action lorsqu'ils volaient de nuit. Néanmoins, les Canadiens avaient su protéger efficacement les convois (il n'y eut aucune perte pendant que des avions étaient présents) et avaient réussi de façon notable à apercevoir, attaquer et couler des *U-boats*. L'officier qui était à la tête du groupe d'escorte navale fut très impressionné:

L'épais brouillard qui a couvert la mer pendant une si grande partie de la traversée a entravé considérablement le travail des avions près du convoi, et je me suis parfois demandé s'il était vraiment utile que les équipages risquent ainsi leur vie à parcourir une telle distance, alors que la visibilité, à leur arrivée, était nulle. Ce doute disparut, je

crois, dès l'instant que le brouillard se leva et que trois Liberator étaient non pas "en route" ni "attendus dans deux heures" mais sur les lieux, offrant une importante protection au convoi. En arrivant à Saint-Jean j'appris que les avions avaient couru de très grands risques en décollant dans un épais brouillard pour nous fournir en tout temps une couverture complète. Je ne puis que dire "Merci" à leurs équipages et leur assurer que nous leurs sommes pleinement reconnaissants du travail qu'ils accomplissent; leur simple présence a un effet inappréciable sur le moral des hommes à bord des navires, des convois et des bâtiments d'escorte.[87]

La proportion de trois sous-marins coulés contre six navires et trois bâtiments d'escorte perdus fut aux yeux des Alliés un résultat satisfaisant. Des évaluations fondées sur des prétentions exagérées convainquirent d'abord Dönitz que les Allemands avaient remporté la bataille, mais les événements qui survinrent les deux mois suivants vinrent détruire cette illusion. Les *U-boats* n'interceptèrent plus aucun convoi jusqu'au 7 octobre, date à laquelle l'U-645 établit le contact avec le convoi SC 143. Le 9 octobre, aux petites heures du matin, le sous-marin coula un navire mais fut contraint de rester sous l'eau et perdit le contact, de sorte que Dönitz dut annuler l'opération. Entre le 15 et le 17 octobre, le groupe *Schlieffen* entra en contact à son tour avec les convois ONS 20 et ON 206, perdant quatre sous-marins sous les attaques des Liberator de la RAF et deux autres sous les coups des navires d'escorte de la *Royal Navy*; un seul navire marchand, qui faisait partie du convoi ON 206, fut détruit. Dönitz retira ses sous-marins de cette bataille désastreuse et forma le groupe *Siegfried* qui, sans même apercevoir les convois qu'il était censé attaquer, perdit trois sous-marins.[88]

C'est un Liberator du 10e Escadron qui fut l'auteur de la destruction d'un des sous-marins du groupe *Siegfried* le 26 octobre. Ce jour-là, six Liberator effectuaient des patrouilles d'escorte près des convois ON 207 et ONS 21, et deux autres exécutaient des opérations de balayage d'appui. Le capitaine d'aviation R.M. Aldwinkle, au moment même où il amorçait aux commandes du Liberator A/10 sa procédure de ralliement du convoi, aperçut et attaqua l'U-420, le même qu'un autre avion de l'Escadron avait mis à mal le 3 juillet. Au premier passage, cinq des six grenades anti-sous-marins que l'avion largua n'explosèrent pas. Il s'ensuivit un long duel à la mitrailleuse après lequel le submersible plongea et Aldwinkle lâcha sa torpille à tête chercheuse. L'explosion de cette dernière força semble-t-il le sous-marin à remonter à hauteur d'immersion périscopique; à ce moment les deux dernières grenades anti-sous-marines provoquèrent une autre explosion qui "jaillit telle une source de pétrole, comme sous l'effet d'une forte pression, et s'éleva jusqu'à une hauteur de cinquante ou soixante pieds" [environ 15 mètres] lorsque le sous-marin fut détruit, probablement parce que la résonance avait fait exploser des torpilles.[89] Aldwinkle reçut la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Les groupes *Jahn* et *Koerner*, formés à partir du groupe *Siegfried*, prenaient à ce moment position à environ 650 km au nord-est et à l'est de Terre-Neuve. Le 29 octobre, l'un des sous-marins qui, venant de l'est, ralliaient les deux groupes fut coulé par des bâtiments d'escorte à une trentaine de km à l'avant du convoi ON 208; quelques jours plus tard, Dönitz adopta de nouvelles tactiques pour

contrer la menace que représentaient ces forces aériennes et navales omniprésentes. Il démantela les groupes existants et constitua cinq petits groupes baptisés *Tirpitz* 1 à 5 qu'il posta en arc de cercle à environ 725 km à l'est de l'extrémité sud de Terre-Neuve. Le 8 novembre, ces sous-marins n'avaient aperçu aucun convoi et deux des leurs avaient été détruits à la suite de l'attaque d'un groupe de soutien qu'accompagnait un porte-avion d'escorte; Dönitz envoya donc ses sous-marins par groupes de trois dans un secteur de patrouille en forme de losange, au sud-est du Groenland. Un Canso du 116e Escadron qui accompagnait le convoi ON 209 aperçut l'un de ces sous-marins, l'U-714, mais ne put l'attaquer à cause de tirs antiaériens; une enquête réalisée par le 1er Groupe conclut qu'il y avait eu au sein de l'unité un grave manque de direction, et le commandant d'escadron fut relevé de ses fonctions.

Deux jours plus tard, découragé, Dönitz redéploya encore ses sous-marins; l'ennemi, dit-il, "connaît tous nos secrets et nous ne connaissons aucun des siens".[90] Le 12 novembre, il ordonna à ses sous-marins de changer de secteur, cette fois à environ 560 km d'où ils se trouvaient, en direction sud-est, mais sans plus de résultats.[91] Des manoeuvres tout aussi vaines se poursuivirent ainsi jusqu'à la fin de l'année, marquant le fait que les Alliés avaient définitivement pris le dessus dans la Bataille de l'Atlantique et assurant la victoire de ces derniers dans la guerre anti-sous-marins.

16

La protection de la route maritime vitale, 1943-1944

La victoire sur les meutes de sous-marins allemands en 1943 entraîna les aviateurs canadiens dans une nouvelle ère de guerre anti-sous-marins. Pendant les dix-huit derniers mois de la guerre, des *U-boats* opérant seuls retournèrent dans les eaux de l'Amérique du Nord pour y exécuter des opérations côtières sensiblement différentes de celles de 1942. Les sous-mariniers étaient maintenant prudents, parfois à l'extrême, décidés à détruire rapidement des navires et à fuir ensuite précipitamment. Ne poursuivant plus d'une manière agressive des navires en surface, ils recoururent à des tactiques d'"embuscade": restant longtemps tapis sous l'eau, attendant qu'une proie se présente. Les *U-boats* étaient également munis de récepteurs de recherche qui pouvaient maintenant détecter les transmissions radar sur toutes les longueurs d'onde des Alliés, et ce, juste assez tôt pour se réfugier sous l'eau avant qu'un avion ne soit à portée de vue. L'équipement amélioré dont disposait la Région aérienne de l'Est – le Lockheed Ventura et le Consolidated Liberator, ses premiers projecteurs Leigh, ainsi que la radiobouée et la torpille acoustique – ne constituait en aucun sens un moyen de contrer de façon décisive cette nouvelle menace. Les équipages aériens durent donc passer encore plus d'heures qu'auparavant à effectuer des patrouilles fastidieuses et épuisantes au-dessus de vastes étendues de mer, à la recherche d'un ennemi de plus en plus insaisissable. En outre, comme les Allemands instaurèrent leurs méthodes d'"embuscade" dans le nord-ouest de l'Atlantique, les Canadiens durent pour la première fois trouver des solutions à un problème tactique sans pouvoir compter sur la vaste expérience des Britanniques. La manière dont ils relevèrent le défi constitue une mesure intéressante des moyens dont put disposer l'ARC dans les derniers mois de la Deuxième Guerre mondiale.

Même si Dönitz avait subi une défaite écrasante, la flotte de U-boats était encore redoutable et représentait toujours une menace pour la route vitale de l'Atlantique Nord. En décembre 1943, Dönitz disposait de 163 sous-marins opérationnels, comparativement au nombre maximal de 239 auquel ceux-ci s'élèveraient en mai, et la construction de nouveaux submersibles compensait les pertes subies. Localiser au-dessus de vastes étendues de mer des sous-marins naviguant seuls exigeait tout autant d'avions et de navires que s'il s'agissait de meutes entières de sous-marins concentrées à proximité de convois. Il était

toutefois possible, grâce à des renseignements appropriés, de délimiter les secteurs de recherche de manière à pouvoir y envoyer le maximum de navires et d'avions disponibles. En fait, la nouvelle situation donna la possibilité de poursuivre longuement des *U-boats*, chose que souhaitaient depuis longtemps les commandements des forces anti-sous-marins des deux côtés de l'Atlantique mais que les ressources disponibles n'avaient pas permis de faire. Le temps que devaient durer les poursuites, et le point jusqu'auquel elles pouvaient empiéter sur les opérations d'escorte de convoi ordinaires – et, par conséquent, le nombre et le déploiement des navires et des avions – donnaient encore matière à discussion.[1]

La Section de recherche opérationnelle (SRO) de la Région aérienne de l'Est avait commencé en février 1943 a se pencher sur la question de poursuivre les sous-marins jusqu'à épuisement. Les Canadiens avaient l'habitude d'abandonner les recherches après avoir perdu le contact avec l'ennemi, mais il était arrivé que des appareils du *Coastal Command* avaient persisté dans leurs efforts pendant six heures environ; dans 25 p.c. des cas à peu près, ils avaient aperçu leur objectif une seconde fois. Constatant que la plupart des attaques exécutées par les avions de la Région aérienne de l'Est s'étaient déroulées à moins de 300 km de leur base, les deux tiers d'entre elles dans des conditions atmosphériques favorables, le SRO soutint qu'il aurait été possible dans la plupart des cas précédents de mener des recherches prolongées. Des études britanniques avaient conclu qu'il y avait de fortes chances qu'un *U-boat* tentant de s'enfuir rapidement fasse surface et constitue une bonne cible, et qu'en plongée les sous-marins avaient une limite d'autonomie absolue de 48 heures.[2]

Au milieu de l'année 1943, on pouvait s'attendre à ce qu'un *U-boat* naviguant en plongée maintienne une vitesse de deux noeuds environ, ce qui signifiait qu'après deux jours il ne pouvait se trouver à plus de 160 km de sa dernière position connue. Des groupes de quatre avions à la fois pouvaient, avec l'aide du radar, couvrir constamment un tel secteur pendant toute la période. Si les conditions atmosphériques étaient bonnes, un escadron de 20 avions pouvait exécuter trois opérations de recherche de 48 heures par semaine, sans devoir déployer pour cela des efforts extraordinaires. Une telle mesure empêcherait le sous-marin poursuivi de faire surface pour s'enfuir rapidement et garantirait que les forces navales puissent balayer à fond, à l'aide de l'asdic et du radar, le secteur où le sous-marin se trouvait probablement.[3]

Les poursuites jusqu'à épuisement – opérations auxquelles les Canadiens donnèrent rapidement le nom de code "Salmon" (Saumon) – ne pouvaient être entreprises qu'une fois que l'on avait bel et bien aperçu un sous-marin. Le contact initial dépendait de renseignements appropriés et, dans le nord-ouest de l'Atlantique, ces derniers figuraient dans les messages Otter que le CRO du QG du Service naval commença à diffuser tous les jours aux services de l'Aviation à Ottawa et sur la côte est en juillet 1943. Le lecteur se souviendra que ces messages renfermaient les prévisions de la salle de pistage des sous-marins au sujet des secteurs où il y avait le plus de chances que des *U-boats* se trouvent le lendemain; si le Centre obtenait de plus amples informations, il modifiait le message sur-le-champ. Les endroits prévus étaient classés en trois catégories,

soit "A", "B" et "C", par ordre décroissant de certitude. Les prévisions de catégorie "A" s'appuyaient sur des renseignements récents: un sous-marin aperçu, une attaque contre un navire, des relèvements radiogoniométriques précis, ou des messages allemands déchiffrés à *Bletchley Park*, en Angleterre, qui révélaient la position exacte du sous-marin. Les balayages aériens exécutés au-dessus des secteurs "A" ne le cédaient en priorité qu'aux opérations relatives à la défense de navires courant un danger dans les environs immédiats. Les prévisions classées "B" (la très grande majorité des cas) reposaient sur des contacts ou des relèvements radiogoniométriques datant de quelques jours, et souvent sur des messages allemands déchiffrés qui indiquaient la route ou la destination d'un sous-marin. Ces prévisions autorisaient aussi à exécuter des recherches aériennes, à condition que les navires menacés fussent protégés. C'est là où résidait la différence essentielle entre les anciennes et les nouvelles méthodes offensives, car, auparavant, ce n'était habituellement qu'en s'appuyant sur des renseignements de catégorie "A" que les avions de la Région aérienne de l'Est entreprenaient des opérations de balayage spéciales. Les estimations de catégorie "C" découlaient d'informations si vagues ou datant de si longtemps qu'il ne valait habituellement pas la peine de faire des recherches aériennes.[4]

La rapidité avec laquelle les spécialistes de *Bletchley Park* déchiffraient à la fin de 1943 les messages radio des Allemands permit au quartier général du Service naval de faire des estimations souvent aussi bonnes, voire meilleures, que celles que le *BdU* établissait lui-même sur les positions des *U-boats*. Toutefois, même les prévisions basées sur des renseignements récents devaient prévoir une importante marge d'incertitude: avant que ces renseignements ne soient traités et qu'un avion ne parvienne à la position indiquée, ce qui demandait plusieurs heures, le sous-marin pouvait se sauver dans une direction quelconque, à une vitesse inconnue. A Ottawa, les "pisteurs" de sous-marins faisait donc appel à leur expérience pour réduire le secteur où le sous-marin pouvait se trouver à une zone de dimensions plus restreintes où il y avait le plus de chances de le découvrir et que pouvaient balayer un ou deux avions équipés de radars de bord.

Malgré tout, rechercher des sous-marins naviguant seuls était encore dans une grande mesure un jeu de hasard. Les secteurs Otter avaient habituellement une superficie d'au moins 37 500 km carrés, souvent beaucoup plus, et un avion seul ne pouvait les balayer qu'une fois au cours d'une patrouille. Si l'équipage relâchait de sa vigilance, ce qui était inévitable lors des vols longs et épuisants, si le radar de bord fonctionnait mal ou si le sous-marin plongeait, les recherches ne donnaient aucun résultat. Des contacts radar ou visuels faux mais convaincants au milieu du brouillard, de blocs de glace et d'épaves flottantes au large de la côte du Canada pouvaient mettre une équipe de recherche aérienne sur la mauvaise piste, et ce, pendant des jours. Par ailleurs, si sûrs que fussent les renseignements, les estimations pouvaient être erronées. Suivant les conditions atmosphériques, l'état de l'équipement du sous-marin et l'audace de son commandant, le submersible pouvait avoir plusieurs jours d'avance ou de retard sur la vitesse prévue de progression, ou même se trouver à grande distance de la route prescrite par le BdU.[5]

Les recherches aériennes lors desquelles les équipages n'apercevaient pas l'ennemi n'étaient pas nécessairement faites en pure perte. Comme l'avaient montré en 1941-1942 les opérations de balayage offensif du *Coastal Command*, qui s'appuyaient sur des renseignements bien moins complets, la présence constante d'avions sapait l'esprit offensif de tous les commandants de *U-boat*, sauf les plus exceptionnels, et immobilisaient presque les sous-marins en les contraignant à naviguer sous l'eau.

Les messages Otter permirent à la Région aérienne de l'Est de prendre l'initiative quand, à la fin de 1943, un certain nombre de *U-boats* solitaires pénétrèrent de nouveau dans les eaux canadiennes; toutefois, déterminer la quantité d'efforts à consacrer aux nouvelles tactiques offensives se révéla une tâche délicate. La tendance qu'avaient le *Coastal Command* et l'Amirauté britannique à surévaluer les opérations offensives dans le golfe de Gascogne avait, jusqu'en septembre 1943, privé les convois d'une couverture aérienne convenable dans la zone dite non protégée. Cela ne fut jamais le cas dans le nord-ouest de l'Atlantique. Les opérations offensives qui furent entreprises au cours des dix-neuf derniers mois de la guerre entravèrent rarement les opérations liées à la défense des convois. Si la Région aérienne allait pécher, ce serait par excès de prudence.

La collaboration de la Marine, qui était indispensable pour poursuivre les sous-marins jusqu'à épuisement et qui devint de plus en plus importante pour balayer les secteurs Otter une fois que les *U-boats* commencèrent à naviguer en plongée de jour quand ils entraient dans les secteurs de patrouille ordinaires d'avions basés à terre, était un problème fondamental dans le nord-ouest de l'Atlantique. Couvrir complètement une vaste étendue de mer au moyen de forces aériennes et navales combinées exigeait davantage de collaboration entre les Services que la tâche relativement simple d'escorter des convois. Malheureusement, comme la MRC avait envoyé après le milieu de l'année 1943 le plus grand nombre possible de ses navires pour servir sous le commandement des Britanniques dans l'Atlantique Est, il fallut attendre l'été 1944 avant de pouvoir disposer d'un groupe naval permanent et bien entraîné pour mener des opérations offensives. Bien trop souvent, la MRC ne fournirait que des groupes spéciaux composés d'éléments qui n'avaient jamais travaillé en équipe, encore moins acquis de l'expérience pour ce qui était de coordonner leurs efforts avec ceux d'équipages aériens.

Indépendamment de la question de la pénurie de navires, ni l'état-major de l'Air ni celui de la Marine n'adoptèrent avec enthousiasme les nouvelles méthodes offensives. Cette hésitation était le reflet de la même attitude conservatrice qui amena les commandants supérieurs canadiens à donner aux opérations d'escorte une plus grande priorité que leurs homologues britanniques. Fait important, les quartiers généraux de l'Aviation et de la Marine à Ottawa prirent l'initiative lorsque les forces canadiennes firent pour la première fois l'essai des tactiques; malgré de nombreux mois de discussions, peu d'efforts avaient été faits sur la côte afin d'adapter les instructions britanniques pour pouvoir les appliquer dans le nord-ouest de l'Atlantique.[6] Lorsque, le 29 octobre 1943, la présence de l'U-537 sur le théâtre d'opérations devint évidente, Ottawa profita de l'occasion pour mettre les instructions à l'épreuve.

Le CRO était au courant de la destination ou de la mission précise de l'U-537. Ce gros sous-marin de type IXA s'était déjà rendu le 22 octobre dans la baie Martin, au Labrador, où son équipage avait érigé une station météorologique qui fonctionna pendant plusieurs mois et ne fut découverte que trente-sept ans plus tard.[7] Le quartier général allemand révéla par la suite la position du *U-boat* lorsqu'il lui donna l'ordre de patrouiller à moins de 240 km de Saint-Jean pour observer le trafic de convois; ces renseignements suffirent pour que le QG de la Marine émette des messages Otter de catégorie "A".[8] Le CRO rappela au QG de la Région aérienne de l'Est qu'il lui fallait accorder "la priorité absolue" aux opérations de balayage dans les secteurs "A",[9] tandis que les états-majors de l'Air et de la Marine exhortèrent les commandants de la côte est à entreprendre leur première poursuite jusqu'à épuisement.

1) Mot code "Saumon" donné à cette opération. Décision d'exécuter cette dernière laissée à la discrétion du commandant en chef, région canadienne nord-ouest Atlantique, et vous-même, mais opération considérée comme ayant grandes chances de succès dans conditions favorables actuelles. Conditions peuvent rester convenables pendant plusieurs jours, mais opération devrait commencer sans faute dès objectif aperçu dans secteur ou à proximité . . .
2) Le principe général est le suivant: si sous-marin pas attaqué et détruit première occasion, avions doivent patrouiller continuellement secteur englobant toutes les positions possibles de l'objectif. Évidemment, ce secteur augmente progressivement jusqu'à ce que l'on aperçoive de nouveau l'objectif et que le processus recommence. Sommes conscients que contact visuel ou attaque par avion impossibles de nuit, mais ASV (radar) déterminera position et bâtiments de surface collaboreront. Le moment où l'on aura aperçu la première fois le sous-marin sera l'heure zéro et la position sera le point de référence "A". Le secteur de recherche sera de forme circulaire et son rayon en milles marins équivaudra au double du nombre d'heures écoulées depuis l'heure zéro. Pendant huit premières heures, couvrir secteur trois fois l'heure. Huit heures suivantes, deux fois l'heure. Troisième période suivante de huit heures, trois fois en deux heures. Par la suite, une fois l'heure. Prendre dispositions pour communications entre avions et bâtiments de surface par radiotéléphone et écouter aussi messages diffusés sur longueur d'onde convoi. Silence radiotéléphone inutile après avoir aperçu objectif la première fois. Sommes d'avis que cette couverture nécessitera un avion pour les huit premières heures; deux avions pour les quatre heures suivantes; trois avions pour les trois heures suivantes et ainsi de suite.
Lorsqu'on aura aperçu une deuxième fois le sous-marin . . . l'opération sera ramenée à l'heure zéro. La nouvelle position relevée sera le point de référence "B" . . . Recherche utile jusqu'à 36 heures entre fois où sous-marin aperçu, si assez d'avions disponibles. Si, une fois terminée, opération "Saumon" semble fructueuse, devons envisager de la répéter sous même nom de code chaque fois que conditions favorables analogues se présenteront à l'avenir.[10]

Le commandant en chef de la zone dite canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, le contre-amiral L.W. Murray, pouvait difficilement ne pas tenir compte de pressions aussi insistantes; il donna donc les ordres nécessaires,

auxquels se conforma le commandant en chef de la Région aérienne de l'Est, le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson. Le 31 octobre, soit le troisième jour des recherches, un Lockheed Hudson du 11e Escadron, piloté par le lieutenant d'aviation F.L. Burston (que son frère accompagnait comme navigateur), aperçut après le lever du soleil l'U-537, qu'il attaqua mais sans succès. Ce fut la seule fois qu'un avion de la Région aérienne de l'Est se servit de roquettes au combat. Ces projectiles, qui étaient munis d'un cône semi-perforant fait d'acier massif, avaient été livrés le mois précédent au 11e et au 119e Escadrons. Les Hudson, qui transportaient huit de ces roquettes, étaient censés viser à 6 mètres du sous-marin pour percer sa coque sous la ligne de flottaison, et dans ce cas-ci le pilote tira probablement trop court. Le 1er Groupe envoya ou dérouta trois avions pour exécuter une opération "Saumon", mais le Hudson, dont l'équipage n'était pas au courant de l'importance d'une couverture continuelle pour obliger le sous-marin à rester sous l'eau et l'immobiliser jusqu'à l'arrivée de bâtiments de surface, quitta le secteur après son attaque infructueuse. L'opération se trouvait donc déjà sérieusement compromise, même avant que les conditions atmosphériques qui se dégradaient n'empêchent d'envoyer d'autres avions après l'arrivée sur les lieux de navires de guerre, tard dans la journée. Néanmoins, l'effort n'était pas resté sans suite. Ne sachant comment on avait pu faire pour le repérer et le prendre tout à fait par surprise, le commandant du U-537 en conclut que "les choses commencent à se gâter sur cette partie de la côte" et se retira vers le sud.[11]

Il n'y eut aucune autre indication de la position du sous-marin jusqu'au crépuscule du 10 novembre, quand un Canso "A" du 5e Escadron, qui escortait le convoi HX 265 à 300 km environ au sud du Cap Race, l'aperçut et, bravant un tir antiaérien nourri, l'attaqua à la grenade anti-sous-marins, mais, là encore, sans succès. L'amiral Murray ordonna rapidement une autre opération "Saumon", mais une fois de plus, tout alla de travers. Le Canso brouilla complètement les navires de guerre qui accompagnaient le convoi H.X. 265 en ne donnant pas la bonne position où l'attaque avait eu lieu, et partit ensuite avant l'arrivée d'avions de relève. L'U-537 put ainsi s'esquiver en naviguant rapidement en surface pendant cinq heures et demie.[12]

Malgré tout, un autre Canso "A" qui prenait part à l'opération de recherche, tomba le matin suivant, sur l'U-537 qui se déplaçait en surface, à 130 km au sud. En dépit de tirs précis qui ouvrirent un grand trou dans le bord d'attaque d'une aile de son appareil, le sous-lieutenant d'aviation R. Duncan largua quatre grenades suffisamment près du sous-marin pour l'endommager légèrement. Il resta ensuite dans le secteur pour guider vers lui un Canso de relève; celui-ci en fit de même avec les bâtiments de guerre qui effectuaient des recherches à proximité du lieu où s'était déroulée l'attaque le soir précédent. Toutefois, avant que n'arrivent les premiers bâtiments d'escorte de surface, soit quatre heures et demie après l'attaque, l'avion ne balaya pas de façon appropriée le secteur de plus en plus étendu où était susceptible de se trouver le sous-marin qui naviguait en plongée. Par bonheur, le navire principal était un destroyer britannique, le *HMS Montgomery*, à bord duquel se trouvaient un capitaine d'expérience et un pilote de la Région aérienne de l'Est affecté à des tâches ordinaires de liaison

avec la Marine; ce dernier fut en mesure de conseiller le capitaine sur la manière de communiquer avec l'avion. Les navires entreprirent leurs recherches dans un rayon de 25 km autour de la position où l'attaque s'était déroulée, et les deux Canso "A" que le 5e Escadron avait dépêchés sur place balayèrent le secteur dans un rayon d'environ 9 km. Même si les avions auraient dû couvrir un rayon de 32 km, l'opération correspondit à peu près à une poursuite jusqu'à épuisement. Moins de deux heures plus tard, toutefois, il tomba un épais brouillard qui força les Canso à rentrer à la base. Un avion de relève put seulement faire des recherches au-dessus de secteurs précis avant de devoir lui aussi rebrousser chemin. Les navires poursuivirent les recherches pendant trois jours dans la "purée de pois" qui les enveloppait. Deux Canso "A" du 5e Escadron tentèrent, au prix d'efforts considérables, d'appuyer les navires le 13 novembre, pendant que trois Liberator du 10e Escadron balayèrent tout le secteur Otter; toutefois, le mauvais temps contrecarra tous les efforts supplémentaires.[13]

L'U-537 continua de patrouiller tranquillement à l'est de Terre-Neuve, se tenant hors de vue jusqu'au 19 novembre, date à laquelle il émit un message que des stations côtières interceptèrent. Interprétant à tort ce message comme une indication que le sous-marin rentrait à la base, le CRO traça sa route jusqu'au milieu de l'Atlantique; des Liberator du 10e Escadron balayèrent à quatre reprises ce secteur les 20 et 21 novembre, soit une semaine avant que le sous-marin ne parte réellement.[14]

Quoique les balayages aériens des secteurs Otter "A" se fussent soldés par deux attaques qui jugulèrent d'une manière effective l'U-537, ce qui était un résultat réjouissant, les mesures qui avaient été prises pour piéger le submersible dans le cadre des opérations "Saumon" du 31 octobre et du 10 novembre avaient mal tourné. L'absence d'ordres de la part des Canadiens pour ce qui était des poursuites jusqu'à épuisement en fut en grande partie la raison, car dans certains cas les instructions britanniques n'étaient pas claires, et, dans d'autres, ne s'appliquaient pas aux méthodes employées dans le nord-ouest de l'Atlantique. Les seules instructions précises avaient été données par les états-majors de l'Aviation et de la Marine à Ottawa, le 29 octobre; ces instructions ne parvinrent jamais aux navires qui effectuèrent les recherches du 31 octobre, et il est évident que les équipages aériens qui prirent part aux opérations avaient reçu des instructions inadéquates, si instructions il y avait. De façon plus générale, ainsi que le fit remarquer l'amiral Murray, les communications air-mer étaient bien pires que ce qu'elles auraient dû être compte tenu du temps considérable depuis lequel les QG de la Région aérienne de l'Est et de la MRC travaillaient ensemble. Sans le brouillard, l'opération "Saumon" du 11 novembre aurait peut-être donné de meilleurs résultats, mais, à cette occasion, la collaboration fructueuse entre les navires et les avions avait reposé sur la présence d'un navire à l'équipage exceptionnellement compétent et transportant un aviateur à son bord.[15] Les circonstances n'allaient pas toujours être aussi favorables.

Le sous-marin suivant qui pénétra dans la zone canadienne, l'U-543, s'attarda dans les environs du Cap Flemish entre la fin du mois de décembre 1943 et le début du mois de janvier 1944 pour faire des bulletins météorologiques et attaquer des navires. Des messages allemands déchiffrés et des relèvements

radiogoniométriques permirent au Centre de renseignement opérationnel de suivre le sous-marin et de diffuser des messages Otter "A".[16] Entreprendre des recherches déterminées pour trouver un sous-marin à quelque 650 km au large était une entreprise ambitieuse, mais les quartiers généraux à Ottawa et à Halifax décidèrent qu'il valait la peine d'essayer de convaincre Dönitz que les eaux canadiennes n'étaient pas si facilement perméables que cela à ses submersibles. Entre le 23 décembre et le 6 janvier, le 1er Groupe envoya des Liberator à vingt et une reprises et des Canso "A" à sept reprises dans le secteur, missions qui comprirent des opérations de balayage destinées à appuyer des convois traversant le secteur; le sous-marin demeura néanmoins invisible.[17] Toutefois, les estimations du CRO étaient exactes, car l'U-543 établit le contact avec le groupe naval qui se joignit aux recherches, fit deux attaques infructueuses contre les navires et fut détecté au radar par l'une des frégates, dans la nuit du 2 au 3 janvier, alors que les conditions atmosphériques clouaient au sol les avions du 1er Groupe.[18]

C'est l'inexpérience des navires de guerre – la plupart étaient en service depuis peu seulement et n'étaient pas encore rodés – qui fut en grande partie responsable de l'échec de l'opération, mais l'Aviation n'avait pas non plus donné sa mesure. Dans une analyse critique cinglante de l'opération, le capitaine J.M. de Marbois, le chef du CRO, indiqua que le 1er Groupe avait passé presque deux fois plus d'heures de vol à protéger des convois, dont la plupart n'étaient pas menacés, qu'à poursuivre l'U-543. Seules trois opérations de balayage nocturnes avaient été accomplies, malgré que le CRO ait averti que le sous-marin ferait probablement surface de jour et qu'il fallait donc le poursuivre vingt-quatre heures sur vingt-quatre. En moyenne, en fait, le 1er Groupe ne couvrit quotidiennement que 76 p.c. environ du secteur Otter, et dans la plupart des cas pas plus d'une fois. De Marbois calcula qu'en utilisant complètement les ressources on aurait pu, trois fois le jour et une fois la nuit, balayer complètement le secteur Otter.[19]

L'examen général qu'avait fait la Section de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l'Est sur les opérations exécutées par cette dernière avait amené le QG de l'Aviation à tirer à peu près la même conclusion.[20] Le 3 février, le commodore de l'Air K.M. Guthrie, le représentant intérimaire de l'état-major de l'Air, fit part au vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson de la préoccupation de son état-major à l'égard du fait que les escortes de convoi ordinaires empêchait d'utiliser de façon originale les forces aériennes. Selon Guthrie, le but visé était de garantir que les convois arrivent à temps et sans encombre, et ce but passait avant tous les autres. Toutefois, lorsqu'on savait que les convois ne couraient aucun danger et que l'on pouvait déterminer la position des sous-marins, les escortes devenaient un mode de guerre purement défensif. "S'il nous était possible de protéger à 100 p.c. les convois de sorte qu'aucun navire ne soit jamais coulé . . . cela, il est vrai, rendrait les sous-marins ennemis inutiles et il n'y aurait nul besoin de les détruire. En fait, toutefois, nous ne pouvons jamais protéger à 100 p.c. les convois et il nous faut donc attaquer les sous-marins et non tenter simplement de les éviter". Cet argument logique fut suivi d'un autre: "Il s'ensuit que nous devons tenter d'améliorer les méthodes que nous

employons pour chercher et attaquer les sous-marins et que dans tous les cas où ces méthodes ont une chance quelconque de réussir, nous devrions utiliser à cette fin tous les avions (en tenant compte des besoins liés à l'entraînement, etc.) qui ne sont pas indispensables aux opérations de convoiement. Il y aurait lieu de se demander sérieusement si parfois on n'affecte pas inutilement des escortes aériennes à des convois qui ne sont pas menacés". Exposant ainsi ses arguments, mais sans vouloir "dicter une ligne de conduite opérationnelle, responsabilité qui vous incombe en tant que commandant des opérations. . .", Ottawa laissa au vice-maréchal de l'Air le soin de décider s'il fallait recourir ou non à des tactiques plus offensives.[21]

L'arrivée de la missive de Guthrie, juste au moment où l'on mettait en branle une autre opération offensive, incita peut-être la Région aérienne de l'Est à faire plus d'efforts. L'amiral Dönitz avait donné l'ordre au sous-marin U-845, que suivait l'U-539, de chasser près de la côte sud-est de Terre-Neuve dans l'espoir que les deux submersibles prennent les Canadiens par surprise. En fait, grâce à des messages que ses spécialistes avaient déchiffrés, *Bletchley Park* sut au moins les grandes lignes du plan immédiatement. Le 23 janvier, deux Liberator du 10e Escadron volèrent jusqu'au milieu de l'Océan, au 38e degré de longitude ouest, pour attraper l'U-845 à son entrée dans la zone canadienne, et à partir du 29 janvier l'Escadron fit faire jusqu'à cinq vols par jour pour balayer le secteur Otter "B".[22]

La première semaine de février, la piste devint moins fraîche et les conditions atmosphériques clouèrent les appareils au sol pendant plusieurs jours; cependant, le 6, un relèvement radiogoniométrique qui situait l'U-845 près du Cap Flemish incita l'amiral Murray à lancer une importante opération de recherche navale. Quand, trois jours plus tard, le 1er Groupe fut en mesure de prendre l'air de nouveau, le groupe de poursuite avait suivi la route présumée du sous-marin jusqu'aux environs du Cap Race. Toutefois, route présumée et route véritable étaient deux choses différentes, et le CRO avait averti Halifax que l'U-845 pouvait frapper n'importe où près des côtes de la Péninsule d'Avalon. C'est bien ce qui arriva. Le sous-marin se trouvait à quelque 130 km au nord de la route présumée et, le matin du 9 février, rôdait à une quinzaine de km environ au large de Saint-Jean. En restant sous l'eau, il avait échappé aux avions, tandis que la densité des eaux côtières diminuait les chances que les bâtiments de surface repèrent le submersible à l'asdic. L'U-845 fut ainsi en mesure de torpiller un vapeur britannique, le *Kelmscott*. Le navire endommagé put rentrer au port, mais son agresseur s'échappa sain et sauf en dépit des recherches aériennes et navales qui furent rapidement lancées; celles-ci comprirent une couverture aérienne constante qu'assura, de jour comme de nuit, le 1er Groupe jusqu'à ce que le temps se gâte le 12.[23] La même chose allait se produire de nombreuses fois encore dans les zones littorales britannique, américaine et canadienne. Quoique de puissantes forces anti-sous-marines eussent chassé les meutes de sous-marins des routes océaniques, les navires et les avions ne réussirent pas plus qu'aux premières années de la guerre à détecter les sous-marins qui naviguaient en plongée dans les eaux côtières.

Au cours de l'opération de poursuite dont l'U-845 avait été l'objet entre le 9 et le 12 février, le 1er Groupe avait aussi recherché l'U-539 lorsque celui-ci était

entré dans le secteur au sud du Cap Flemish; toutefois, le temps que le ciel se dégage le 14, la position des deux submersibles devint incertaine et obligea d'établir quatre secteurs Otter. Le 14 février, au crépuscule, le Liberator "Q" du 10e Escadron, aux commandes duquel se trouvait le lieutenant d'aviation A.P.V. Cheater, était en train de balayer l'un de ces secteurs quand l'attention de l'opérateur radio fut éveillée par ce qui semblait être du brouillage émanant d'un transmetteur situé à peu de distance. Dans la lumière faiblissante, l'équipage repéra l'U-845; le sous-marin ouvrit un feu nourri auquel l'appareil riposta en faisant cracher ses mitrailleuses. Ce fut la première fois que l'on utilisa au combat le nouveau viseur de bombardement à faible altitude qui avait été récemment installé dans les avions du 10e Escadron; l'homme qui était chargé d'utiliser ce dispositif affirma par la suite que la fumée produite par la mitrailleuse avant l'avait aveuglé et qu'à cause de cela ses six grenades anti-sous-marins étaient tombées à côté de la cible. Au second passage, les deux dernières grenades tombèrent assez près pour soulever le sous-marin. Cheater fit un troisième passage pour décharger encore ses mitrailleuses dans le kiosque du submersible, et, quand l'U-845 plongea, il largua une torpille à tête chercheuse, mais sans résultat apparent. Les grenades anti-sous-marins avaient infligé tout au plus des dommages superficiels, mais les mitrailleuses avaient tué un membre de l'équipage et blessé légèrement deux autres.[24]

A cause de la distance, il se révéla impossible d'organiser une poursuite jusqu'à épuisement. L'avion de relève ne put arriver sur les lieux que six heures après que le Liberator Q/10, ayant atteint sa limite prudente d'autonomie, dut rentrer à la base; des navires balayant le secteur situé au sud de Terre-Neuve se mirent immédiatement en route pour le Cap Flemish, mais l'amiral Murray leur donna l'ordre de rebrousser chemin car ils étaient à une bonne journée de route de l'endroit où s'était trouvé le sous-marin.[25]

Dans une analyse de l'attaque menée par le Liberator, le QG de l'Aviation critiqua le fait que l'équipage n'avait pas repéré d'abord le sous-marin au radar, une faiblesse qui semblait indiquer que le radariste n'était pas efficace, et le fait que l'appareil n'avait pas largué de radiobouées dès que l'U-845 avait plongé. Bien que le colonel d'aviation C.L. Annis, qui commandait maintenant la base de Gander, admît que l'équipage n'avait pas reçu d'instructions appropriées au sujet des radiobouées, il loua avec raison l'équipage pour "sa détermination et son sang-froid" devant un feu nourri. Cheater et son navigateur-viseur, le lieutenant d'aviation P.C.E. Lafond, reçurent pour cette action la Croix du Service distingué dans l'Aviation.[26]

L'U-845 et l'U-539 continuèrent de faire l'objet de recherches aériennes jusqu'à la fin de février, dans des conditions atmosphériques qui allèrent en se détériorant. À cause d'un manque de renseignements supplémentaires, les secteurs Otter devinrent de plus en plus imprécis. Les escadrons basés en Nouvelle-Écosse prirent part à la dernière partie de l'opération, parant à l'éventualité que l'un des sous-marins se dirige vers Halifax. L'U-539, comme l'U-845, chassa près de Saint-Jean, mais partit bredouille, tandis que l'U-845 ne fit plus d'attaques fructueuses et fut coulé par des navires de guerre canadiens en tentant de s'en prendre à un convoi dans l'Atlantique Est.[27]

Les opérations de la fin janvier et de février 1944 avaient marqué le début

d'une impasse dans le nord-ouest de l'Atlantique, situation qui, malgré l'introduction d'équipement et de tactiques plus spécialisés dans les deux camps, allait durer jusqu'aux derniers jours de la guerre. Pour la première fois, les aviateurs de la Région aérienne de l'Est appliquèrent sans réserve les nouvelles méthodes offensives, et ce, au détriment des mesures consacrées à la protection des convois non menacés, comme en témoigne le tableau suivant qui montre les patrouilles anti-sous-marins cruciales qu'accomplirent des avions basés à Terre-Neuve. Pourtant, les équipages n'avaient eu qu'une seule fois seulement l'occasion d'attaquer un sous-marin, soit le 14 février.

Recherches de sous-marins, nord-ouest de l'Atlantique (zone canadienne)
Octobre 1943 – Février 1944 [28]

		Protection de convois		*Balayages offensifs*	
	Sous-marins	Nombre de missions	Heures de vol	Nombre de missions	Heures de vol
1er Groupe					
du 29 oct.					
au 18 nov. 1943	U-537	93	1035	60	555
du 24 dc. 1943					
au 6 janv. 1944	U-543	36	302	20	180
du 28 janv.	U-845				
au 24 fv. 1944	U-539	42	440	103	783

Même si les messages émis par les Allemands fournissaient des renseignements opportuns sur la route et la destination générales d'un sous-marin, le CRO s'appuyait sur des relèvements radiogoniométriques et les messages qu'émettaient les avions après avoir aperçu un sous-marin pour déterminer de façon exacte la position de ce dernier et porter avec précision ses mouvements sur la carte. En usant de prudence, dont le fait de transmettre le moins possible dans les secteurs opérationnels, les *U-boats* réussissaient à ne pas être repérés. En même temps, comme les sous-marins naviguaient maintenant souvent en plongée et pendant des périodes prolongées, ils n'étaient plus aussi mobiles lorsqu'ils patrouillaient et étaient rarement capables d'attaquer; c'est ce qui explique le maigre résultat – un vapeur endommagé – qu'obtinrent l'U-845 et l'U-539 pendant leurs longues patrouilles.

Les forces canadiennes, qui avaient essuyé des déboires en poursuivant ces deux sous-marins, connurent les mêmes ennuis entre le début du mois de mars et la mi-avril lorsque l'U-802 arriva au large de Halifax. Le 1er Groupe balaya la route présumée du sous-marin peu de temps après son arrivée dans le nord-ouest de l'Atlantique, et le 3e Groupe prit la relève lorsque les secteurs Otter furent près de la Nouvelle-Écosse; sur le plan des renseignements, toutefois, la situation resta nébuleuse car le sous-marin commença à patrouiller sans trahir sa position. Une opération "Saumon" déclenchée à la suite de faux contacts radar et radiobouée que signala, le 18 mars, un Canso "A" du 161e Escadron, à environ 225 km au sud de Halifax, ne permit pas de situer le sous-marin. Celui-ci se trouvait en réalité près du port et, avant l'aube du 22, il envoya par le fond le

Watuka, un petit vapeur britannique, qui se trouvait dans les abords est immédiats du port.[29]

L'amiral Murray organisa sur-le-champ des recherches aériennes et navales intensives qui se poursuivirent pendant quatre jours, mais une série d'erreurs et une intuition erronée de la part du commandant de la côte aidèrent l'U-802 à s'en sortir indemne. Le sous-marin fit surface à environ 80 km au sud-est de Halifax pour émettre un message de victoire dans la nuit du 22 au 23 mars, soit 18 heures après avoir coulé le *Watuka*, et le CRO traça rapidement sur la carte la route du submersible. Un des navires de guerre qui prenait part aux recherches, à quelque 40 km au nord-est, obtint aussi un relèvement qui aurait permis de déterminer la position du sous-marin avec plus de précision que les stations radiogoniométriques côtières, mais, ne se rendant pas compte de l'importance de l'information, fut lent à le transmettre. Entre temps, un Ventura du 145e Escadron avait décollé précipitamment de Dartmouth pour faire des recherches dans le secteur et c'est probablement cet appareil qui, selon le journal de bord de l'U-802, lâcha une fusée éclairante au-dessus du sous-marin, l'obligeant à plonger en catastrophe. Malheureusement, sans le projecteur Leigh, dont ne furent jamais dotés les Ventura de la Région, il était difficile de confirmer ce que l'on apercevait de nuit, et l'appareil poursuivit sa route sans se douter de rien; la rencontre n'est pas mentionnée dans les archives canadiennes. Peu après, des contacts radar et radiobouée prometteurs mais faux, que relevèrent un Canso "A" du 161e Escadron, amenèrent le QG de l'amiral Murray à orienter les recherches dans la mauvaise direction, vers l'ouest, pendant une période critique de quatre heures et demie, alors que le sous-marin poursuivait sous l'eau sa route vers le sud.[30]

Les escadrons de Yarmouth, Dartmouth et Sydney continuèrent de balayer jour et nuit la partie sud de la Nouvelle-Écosse jusqu'au 9 avril, mais sans résultat. La Région aérienne de l'Est obtint toutefois sans le savoir un succès notable en défendant le convoi HX 286, qui se dirigeait vers le Royaume-Uni et que l'U-802 repéra le 8 avril en quittant les eaux de la Nouvelle-Écosse. Les Ventura du 145e Escadron contraignirent le sous-marin à plonger en catastrophe à six reprises; quand, le lendemain, il fut finalement en mesure d'attaquer, ses torpilles passèrent si loin de la cible qu'aucun des navires ne se rendit compte de ce qui s'était passé. Des relèvements radiogoniométriques obtenus à partir du message que l'U-802 émit pour signaler la présence du convoi permirent au CRO d'établir de nouveaux secteurs Otter pour qu'on lance des avions à la recherche du sous-marin qui rentrait à la base.[31]

Durant les recherches qui furent menées au large de Halifax, des messages déchiffrés et des relèvements radiogoniométriques révélèrent que deux sous-marins, l'U-550 et l'U-856, étaient entrés dans le nord-ouest de l'Atlantique pour aller patrouiller en eaux américaines. Entre le 20 et le 27 mars, des Liberator de Gander patrouillèrent jusqu'à quatre fois par jour les secteurs Otter; des Canso "A" de Yarmouth découvrirent plus tard la piste des deux submersibles après plusieurs jours de mauvais temps. Le seul contact prometteur fut celui qu'obtint le Liberator "G" du 10e Escadron; le 26 mars, l'équipage de l'appareil, après avoir relevé un contact radar, affirma avoir aperçu un périscope à 725 km environ au sud de Saint-Jean. Lorsque le périscope disparut avant que

l'avion puisse attaquer, l'équipage largua des radiobouées et enregistra des échos positifs, mais de plus amples recherches dans le secteur ne donnèrent aucun résultat. L'U-856 se trouvait dans les environs et il est possible que l'U-555 le fût aussi, mais ni l'un ni l'autre ne signala l'incident, et étant donné qu'aucun des deux ne rentra jamais, la rencontre ne peut être confirmée.[32]

Comme les deux sous-marins se dirigeaient vers le sud, la Marine des États-Unis chargea l'*USS Croatan*, un porte-avions d'escorte, et ses cinq escorteurs d'escadre qui étaient affectés à des routes de convoi nord-africaines de découvrir leur piste. Deux autres groupes de destroyers se joignirent à eux. Le 7 avril, avant le point du jour, un des Avenger du *Croatan* se dirigea vers la source d'un écho radar à environ 400 km au nord-est de l'île Sable; l'U-856 se trahit en ouvrant le feu. Des destroyers arrivèrent plus tard, poursuivirent le contact pendant dix heures, firent remonter le sous-marin à la surface à coups de grenades et l'envoyèrent par le fond en le canonnant et en l'éperonnant. Neuf jours plus tard, soit le 16 avril 1944, l'U-550 attaqua en plongée le pétrolier *Pan Pennsylvania* pendant que se formait le convoi CU 21 à 200 milles au large de New York. En moins de deux heures et demie les trois escorteurs d'escadre avaient repéré le submersible au sonar et le coulèrent à portée de vue du pétrolier en flammes.[33]

Il est possible que les meilleures conditions acoustiques qu'offraient les eaux situées au sud de la Nouvelle-Écosse favorisèrent les opérations. Celles-ci montrèrent aussi ce que pouvaient accomplir des forces aériennes et navales chevronnées agissant en étroite harmonie, surtout dans le cas de l'U-856. Par contraste, la vaste opération canadienne – 197 missions de balayage totalisant 1 756 heures et 158 vols de 1 340 heures – qu'avait organisée le QG de la Région aérienne de l'Est pour appuyer des convois entre le 18 mars et le 6 avril, de même que les recherches qu'avaient exécutées jusqu'à quinze navires – n'avait même pas donné une seule chance d'attaquer. Dans son rapport d'activités concernant le mois de mars 1944, l'amiral de Terre-Neuve, le contre-amiral H.E. Reid, expliqua la situation selon le point de vue de la Marine: "Les recherches infructueuses qu'ont faites récemment au large de Halifax et de Terre-Neuve, où l'on savait qu'un *U-boat* se trouvait, des groupes hétéroclites de navires dont l'efficacité et l'entraînement étaient différents font ressortir le fait que seule une équipe hautement entraînée, parfaitement coordonnée et dirigée de façon compétente peut espérer détruire des *U-boats* à ce stade-ci de la campagne".[34] Les échecs essuyés par l'Aviation semblèrent indiquer que les critiques de Reid s'appliquaient autant à l'ARC qu'à la MRC.

Les piètres résultats obtenus en février et en mars avaient épuisé la patience du nouveau chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie. Celui-ci décida d'intervenir directement après que, le 26 mars, le Liberator "G" du 10e Escadron ne parvint pas à attaquer un sous-marin ou à l'apercevoir une seconde fois après avoir apparemment repéré un périscope et relevé des échos émis par une radiobouée. L'équipage n'avait vraisemblablement pas largué une torpille acoustique parce qu'il n'avait pas assez l'habitude de ce genre d'équipement. L'entraînement était visiblement inadéquat, si tel était le cas. Toutefois, de l'avis de Leckie, on avait commis une erreur bien plus grave: le

QG de la Région avait laissé plusieurs heures s'écouler avant que l'avion de relève n'arrive sur les lieux. Les conditions atmosphériques avaient été bonnes et il n'y avait pas eu de pressions opérationnelles extraordinaires susceptibles d'entraîner un manque d'avions disponibles:

> Nous considérons que toutes les fois que l'on est sûr qu'un sous-marin se trouve dans un secteur restreint, tout devrait être mis en oeuvre pour couvrir ce dernier de façon continue, de jour comme de nuit; de plus, il faudrait étendre ce secteur au besoin, pour pouvoir apercevoir le sous-marin une seconde fois. Il n'est peut-être pas toujours possible d'organiser une poursuite jusqu'à épuisement, surtout si le sous-marin a été aperçu loin de la base la plus rapprochée, mais il faudrait au moins assurer une couverture continue pendant les 24 heures qui suivent. Nous sommes parfaitement conscients qu'un avion non équipé du projecteur Leigh a peut-être peu de chances de faire une attaque de nuit et que, par conséquent, les balayages de nuit que pourraient effectuer de tels avions ne sont pas d'une grande utilité, à moins que ce genre d'opération ne repose sur des informations très précises; toutefois, lorsqu'on connaît avec grande exactitude la position d'un sous-marin, il devrait être très utile de patrouiller le secteur de nuit à l'aide de l'ASV, dans l'espoir soit d'obtenir un contact qui indiquera encore mieux la position du sous-marin, soit de forcer le sous-marin à rester sous l'eau toute la nuit et augmenter ainsi les chances de l'apercevoir en surface le lendemain.[35]

Par ailleurs, les forces aériennes et navales agissaient encore sans but commun. En février, le QG de la Région aérienne de l'Est avait publié les instructions relatives aux opérations "Saumon", mais il ne vint à l'idée de personne d'en faire part aux navires de guerre jusqu'au moment où, le 19 mars, le NCSM *New Glascow* n'utilisa pas la bonne méthode pour diriger vers lui des avions lors de la première opération combinée qui fut organisée pour rechercher l'U-802.[36] Il fallait bien plus que de telles réformes disparates pour régler le problème; même si la MRC et l'ARC faisaient de plus grands efforts pour traquer les *U-boats*, il fallait établir une approche coordonnée plus sérieuse, ainsi qu'être disposé à accorder plus d'attention aux détails – surtout au stade de l'entraînement.

Le 23 avril, après une période de dix jours environ pendant lesquels aucun *U-boat* ne s'aventura dans la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, l'U-548, qui avait mis le cap sur Saint-Jean, franchit le 40e degré de longitude ouest. Le CRO était au courant de sa présence et de sa destination. Le jour même, des Canso "A" et des Liberator de Gander se mirent à sa recherche. Lorsque le CRO estima que le submersible devait se trouver à moins de 160 km de Saint-Jean, des Hudson du 11e Escadron basé à Torbay prirent l'air pour effectuer des patrouilles sur place. Vers la fin du mois, toutefois, le mauvais temps limita les vols à quelques heures par jour et le 1er mai, l'ennemi avait atteint la baie de Conception sans être repéré.[37]

Cet après-midi-là, l'U-548 fit surface à l'est de la Baie pour renouveler son air (voir ci-après la carte intitulée ONS 236, 21-25 mai 1944), et un Liberator du 10e Escadron, qui rentrait à la base après avoir escorté un convoi pendant de longues heures, aperçut au loin le submersible. L'U-548 plongea en catastrophe. Le

capitaine du sous-marin pensa à tort que l'avion ne l'avait pas vu, mais moins de deux heures plus tard, une opération "Saumon" avait été déclenchée. En fait, le Liberator avait largué des radiobouées et put suivre la route du sous-marin. Ayant dépassé sa limite d'autonomie, l'appareil dut alors rentrer à la base avant qu'un Canso "A" du 5e Escadron n'arrive sur les lieux; un autre Liberator vint bientôt relever ce dernier. Le temps se gâta, obligeant cet avion à quitter lui aussi le secteur; toutefois, durant les 44 heures qui suivirent, 21 navires se joignirent aux recherches, aidés de deux Liberator, de trois Canso et de six Hudson qui effectuèrent des sorties quand les conditions de vol le permirent.[38]

L'U-548 avait vu arriver, tard dans la journée du 1er mai, ce grand nombre d'avions et de navires et s'était déplacé vers le sud, à plusieurs km de distance du lieu où se déroulaient le gros des recherches. Le lendemain, le sous-marin fit surface après la tombée de la nuit, à mi-chemin entre Saint-Jean et le cap Race; à plus d'un km de distance, il aperçut un escorteur d'escadre, le H.M.S. *Hargood*. L'*U-boat* lança une torpille à tête chercheuse qui rata le navire juste au moment où un Liberator du 10e Escadron arrivait sur les lieux. Ayant relevé la présence du *Hargood* sur son écran radar, l'équipage éclaira le navire à l'aide du projecteur Leigh dont l'avion était équipé et lança ensuite une fusée d'identification qui fonctionna mal. Toutefois, le capitaine du sous-marin supposa qu'on l'attaquait et riposta immédiatement en faisant cracher son canon antiaérien de 20 mm, plongea en catastrophe et s'immobilisa au fond de la mer pour éviter d'être détecté. Furieux qu'un navire ami, du moins c'est ce qu'il semblait, leur tire dessus, les aviateurs quittèrent rapidement les lieux.[39] A bord du *Hargood*, ce fut la confusion la plus totale. Les marins britanniques semblent avoir cherché un *U-boat*, car on peut lire dans le journal de bord du sous-marin que l'équipage entendit au-dessus de lui "un bruit de turbine aigu" pendant plus d'une heure, mais il n'y eut pas de contact. Toute l'affaire fut considérée comme un mystère inexplicable. Le *Hargood* envoya le message suivant à l'amiral de Terre-Neuve: "A 0800Z un avion a tourné autour du navire à la position 47 31N 52 02W; quand il s'est trouvé à 45°, il semble qu'un canon antiaérien ait tiré de courtes rafales sur lui . . . Avez-vous des informations quelconques? Poursuivons patrouille".[40] Les autorités côtières n'avaient aucune information à ce sujet, ne se rendirent pas compte qu'elles avaient coincé l'U-548 et annulèrent l'opération "Saumon" le 3 mai.[41]

Le sous-marin prit position au sud du cap Race, s'installant tranquillement au niveau d'immersion périscopique au milieu des échos parasites que produisaient les glaces; cette tactique le rendait presque impossible à détecter. Entre temps, le contre-amiral H.E. Reid, à Terre-Neuve ordonna que des avions et des navires fassent des recherches dans le secteur, lesquelles commencèrent tôt le 6 mai; il est possible que les autorités côtières aient pris tardivement conscience de l'importance de la curieuse rencontre qu'avait faite le *Hargood*. Le 6, peu avant minuit, un groupe d'escorte qui se dirigeait rapidement vers Saint-Jean, après une longue période passée à escorter des convois au milieu de l'Océan, traversa le secteur où se déroulaient les recherches et tomba sur la cachette de l'U-548. Ce dernier lança une torpille à tête chercheuse contre le de lui. Il fallut moins de trois minutes pour que la frégate, coupée en deux, s'enfonce dans l'eau; sur les 163

hommes qui se trouvaient à son bord, il n'y eut que 38 survivants. L'U-548 descendit de nouveau jusqu'au fond de la mer et resta immobile pendant quatre heures.[42]

Trente minutes au moins s'écoulèrent avant même que les autres navires se rendissent compte que l'un des leurs avait disparu. Ils entreprirent des recherches autour de la dernière position connue de la frégate et exécutèrent une contre-attaque qui fut toutefois trop éloignée pour endommager le sous-marin. Aussitôt qu'il reçut le compte rendu de l'incident, l'amiral Reid transforma en opération "Saumon" les recherches déjà en cours. À ce moment, un Canso "A" s'était déjà joint aux recherches et, avant l'aube du 7 mai, pendant qu'arrivaient des escorteurs de la MRC, le 11e Escadron, qui était équipé de Hudson, avait entrepris la première des sept sorties qu'il fit ce jour-là. L'U-548 se retira au sud-ouest et la nuit venue, alors que le brouillard s'étendait sur la mer et mettait fin aux recherches, le sous-marin entendit les derniers bruits lointains que faisaient ses poursuivants. Deux jours plus tard, dans l'après-midi du 9, au moins deux escorteurs interceptèrent un message que transmit l'U-548 à son quartier général, ce qui permit de situer le sous-marin à 320 km environ au sud du cap Race. Les bâtiments qui escortaient un convoi américain passant non loin de là entreprirent immédiatement des recherches dans le secteur, avec l'appui d'un Liberator du 10e Escadron et d'un Canso du 5e Escadron. Les avions et les navires ne repérèrent pas le sous-marin, mais celui-ci se crut attaqué et s'éclipsa pendant qu'arrivaient le 10 mai des navires canadiens et d'autres avions du 1er Groupe.[43]

Le 14 mai, le CRO cessa d'émettre des messages Otter concernant l'U-548. Le sous-marin poursuivit sa route sans être repéré, virant loin au sud avant d'arriver au large de Halifax le 17 mai. Il s'attarda dix jours dans ce secteur, entrant en contact avec deux convois et deux vapeurs naviguant seuls, mais sans attaquer. Des relèvements radiogoniométriques obtenus à partir de messages que l'U-548 émit le 30 mai et le 4 juin en quittant la zone canadienne permirent au 1er Groupe d'entreprendre de nouveau les recherches en dépit de conditions atmosphériques pitoyables et d'un grave incendie à Gander qui détruisit un hangar et quatre Liberator. Aucun de ces vols ne fut fructueux; l'U-458 rentra à sa base de Lorient le 24.[44]

L'impuissance où étaient les forces canadiennes de mener une seule attaque efficace contre l'U-458, et la perte inutile de la frégate que ce sous-marin envoya par le fond, révèlent l'incapacité permanente des forces aériennes et navales de collaborer de façon adéquate. Cette situation tranche, par exemple, sur la concentration de la force que les navires et les avions du groupement opérationnel de l'*USS Croatan* exercèrent le 7 avril 1944 sur l'U-856. Cette comparaison met également en lumière d'autres points importants. Les forces de porte-avions de la Marine des États-Unis avaient eu, depuis le printemps de 1943, bien plus de chances que les forces navales et aériennes du Canada d'opérer conjointement contre les *U-boats*. Ces forces travaillaient toujours en collaboration étroite et ne dépendaient pas de la coordination de services basés à terre pour élaborer des tactiques conjointes.

Entre le début mai et la mi-juillet, le même genre d'événements se répéta avec

d'autres *U-boats* opérant dans des secteurs canadiens. Trois sous-marins firent l'objet de recherches intenses et prolongées – l'U-1222 du 10 mai au 25 juin, l'U-107 du 11 juin au 4 juillet, et l'U-233 du 27 juin au 5 juillet – et en dépit d'excellents renseignements, tous trois évitèrent d'être détruits ou sérieusement endommagés avant que l'*USS Card* et cinq escorteurs d'escadre ne découvrent l'U-233 le 5 juillet. C'est dans l'un des secteurs Otter du CRO que le submersible fut repéré, lorsque deux des navires obtinrent un contact sonar. Après un rapide engagement de quarante minutes, les Américains firent remonter l'U-233 à la surface comme un bouchon, et le précipitèrent ensuite au fond en tirant à coups de canon, en lançant contre lui des grenades anti-sous-marines réglées pour exploser à faible profondeur et en l'éperonnant.[45]

Bien qu'ils ne pussent pas résoudre le problème que posaient les nouvelles tactiques des *U-boats*, le QG de la Région aérienne de l'Est et les bâtiments d'escorte de la MRC améliorèrent cependant la manière dont ils conduisaient les opérations liées aux convois; il ne faut pas oublier que l'objectif principal de la guerre anti-sous-marine était de veiller à ce que les convois arrivent à temps et sans encombre. Pour situer le rendement de l'ARC sur le plan des escortes de convois, il est nécessaire de décrire certains changements d'ordre organisationnel qui intervinrent entre les mois de septembre 1943 et d'août 1944, de même que les activités des escadrons de l'ARC qui furent affectés pendant cette période au *Coastal Command*.

En septembre 1943, la Région aérienne de l'Est avait eu besoin de tous les avions à grand et à très grand rayon d'action qu'elle pouvait réunir pour parer l'ultime tentative de Dönitz au centre de l'Atlantique Nord – la zone autrefois dépourvue de protection aérienne. Mais quand cette tentative se heurta à un échec rapide et décisif, il y eut bientôt un surplus de Canso à grand rayon d'action. Toutefois, il existait encore un réel besoin de plus de Canso dans d'autres parties du théâtre de l'Atlantique, et les Canadiens, qui avaient espéré installer un escadron équipé de ces appareils dans les Açores, furent persuadés par le *Costal Command* de les envoyer plutôt en Islande.[46] "Bien que j'hésite", fit remarquer Johnson, "à envoyer un escadron du nord-ouest de l'Atlantique, où les conditions atmosphériques sont abominables, au nord-est de l'Océan, où elles le sont tout autant", il conseilla à Ottawa d'accepter la proposition.[47] Outre le 120e Escadron de la RAF (équipé d'avions à très grand rayon d'action), qui obtenait d'excellents résultats, l'Islande ne comportait qu'un escadron américain de Ventura et un escadron britannique de Hudson, qui n'avaient ni l'un ni l'autre une autonomie suffisante pour couvrir les convois qui suivaient les routes septentrionales ou pour s'attaquer aux *U-boats* qui pénétraient dans l'Atlantique Nord en passant entre l'Islande et le Royaume-Uni.

De plus, ainsi que le signala le vice-maréchal de l'Air Robert Leckie au ministre de la Défense nationale (Air) C.G. Power, il était peu judicieux de garder des escadrons excédentaires au Canada quand on en avait besoin ailleurs. Non seulement cela exposerait l'ARC à des réductions au sein de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, mais cela priverait aussi les aviateurs des expériences actives et variées dont ils avaient besoin, et qu'ils méritaient, pour garder un bon moral. Ces arguments portèrent. Le 1er décembre 1943, le Comité

de guerre du Cabinet ordonna le démantèlement du 117e Escadron, dont les huit Catalina et les quatre Canso partirent renforcer la Région aérienne de l'Ouest, et autorisa l'envoi du 162e Escadron en Islande.[48] D'un seul coup, 27 hydravions à coque et avions amphibies avaient été rayés de l'ordre de bataille de la Région aérienne de l'Est.

C'est le 1er janvier 1944 que le 162e Escadron entreprit le long voyage en trois étapes qui allait le mener à Reykjavik en passant par Goose Bay, au Labrador et Bluie West 1, au Groënland. Déjà habitués à ce genre de chambardement (au cours des trois mois précédents l'Escadron s'était promené entre Dartmouth, Terre-Neuve, Goose Bay et Mont-Joli, au Québec), ses aviateurs très patients décollèrent dans des Canso "A" chargés au maximum de passagers, d'équipement personnel et de pièces de rechange. Le *Coastal Command*, ne l'oublions pas, n'avait pas de Canso et il était donc essentiel de disposer de pièces de rechange. Parmi les passagers se trouvaient 60 membres du personnel au sol. Un autre groupe de 114 membres de l'équipage au sol fut emmené dans des Dakota du 164e Escadron de transport jusqu'à Goose Bay, et de là jusqu'à Reykjavik dans des Liberator du 10e Escadron. Le *Beaver* et l'*Eskimo*, deux modestes navires ravitailleurs faits de bois qui appartenaient à l'Escadron maritime de l'ARC, lequel était basé à Dartmouth, se chargèrent du matériel lourd. Ces navires, qui étaient conçus pour faire du cabotage, eurent à essuyer de violentes tempêtes au milieu de l'Atlantique pour livrer leur cargaison. Au début du mois de février 1944, 424 aviateurs en tout avaient débarqué en Islande, et l'Escadron avait déjà commencé à effectuer des sorties opérationnelles avec ses quinze Canso "A".[49]

Il s'agissait-là du septième escadron de l'ARC à servir au sein du *Coastal Command*. Le 404e Escadron de chasse côtière et le 415e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient affectés à la lutte contre les navires; le 413e Escadron de reconnaissance générale avait transporté ses Catalina à Ceylan (Sri Lanka) en mars 1942 pour y remplir des tâches anti-sous-marines et de reconnaissance.[50] Les trois escadrons de reconnaissance générale qui restaient, soit le 407e, le 422e et le 423e, luttèrent contre les *U-boats* dans l'Atlantique Est.[51] Le 407e Escadron était devenu opérationnel le 1er septembre 1941 en tant qu'escadron d'intervention côtière (lutte contre les navires). Au début de 1943, après quelques conflits regrettables entre Anglais et Canadiens au sujet de l'orientation à suivre (situation qui sera décrite en détail dans le troisième tome de la présente série), l'Escadron troqua ses appareils contre des Vickers Wellington. En avril, il commença à exécuter des patrouilles anti-sous-marines offensives au-dessus du golfe de Gascogne, et ce, à partir de Chivenor, dans le Devonshire, qui, à l'exception de quelques brèves périodes, fut la base d'attache de l'unité pendant tout le reste de la guerre.[52]

Il a été question au chapitre 15 de l'importance qu'accordaient les Britanniques aux opérations menées au-dessus du golfe de Gascogne. Le but que ceux-ci visaient était de profiter de toutes les occasions possibles d'agir offensivement contre les *U-boats* qui gagnaient le large après avoir quitté leurs bases sur la côte française ou qui, dans l'autre sens, rentraient au bercail. L'offensive dans le golfe permit d'apercevoir et d'attaquer un grand nombre de sous-marins.

Toutefois, elle n'anéantit pas, comme ses auteurs l'espéraient, le moral des équipages des *U-boats* et, au chapitre des sous-marins aperçus et attaqués, ne donna pas non plus de résultats aussi fructueux que ceux qui furent attribués aux avions chargés d'escorter des convois menacés. L'Amirauté et le *Coastal Command* poursuivirent cependant la campagne parce qu'il y avait des preuves qu'elle réduisait d'un tiers environ le nombre de sous-marins qui se trouvaient sur les routes de convoi.[53]

C'est en avril 1942 que la RAF avait accordé pour la première fois une attention spéciale au Golfe. Il fallut attendre le mois de juin suivant, quand les projecteurs Leigh fixés à des Wellington utilisant le radar ASV à bande de 1,5 m trouvèrent leur justification, pour que les succès deviennent considérables. En juillet, l'offensive battait son plein; toutefois, entre les mois de septembre 1942 et de mars 1943, les récepteurs de recherche *Metox* que les Allemands avaient mis au point et qui donnèrent aux *U-boats* le moyen de détecter les transmissions radar à bande métrique contrecarrèrent les efforts des avions alliés. Ensuite, cependant, les premiers radars de bord ASV à ondes décimétriques firent à leur tour obstacle au système *Metox* et laissèrent de nouveau les sous-marins électroniquement aveugles. En avril 1943, les Allemands avaient introduit de nouvelles tactiques: les *U-boats*, naviguant en surface, traversaient en groupe le Golfe et dépendaient d'armes antiaériennes améliorées et de l'appui d'avions basés à terre pour repousser les avions du *Coastal Command*; ces tactiques avaient fait subir aux Alliés un autre revers de courte durée. Mais entre les mois de juin et de septembre 1943, lorsque des meutes de sous-marins ne menaçaient pas les convois, l'Amirauté put se passer de groupes de bâtiments de surface pour qu'ils collaborent avec les forces aériennes. C'est dans cette période que l'offensive donna les résultats les plus impressionnants. Par la suite, le nombre de sous-marins coulés dans la région diminua de façon notable lorsque les *U-boats* recommencèrent à naviguer en plongée. Une analyse des pertes subies par les *U-boats* en 1943 montre que même au plus fort de l'offensive dans le Golfe les escortes de convoi de l'Aviation et de la Marine qui opéraient en haute mer coulèrent en fait plus de sous-marins que les forces employées dans le golfe lui-même. Quoi qu'il en soit, les aviateurs qui opéraient dans ces eaux dangereuses créèrent certaines des tactiques les plus innovatrices du *Coastal Command*.[54]

Les Wellington du 407e Escadron, équipés de projecteurs Leigh et parmi les premiers à utiliser le radar à ondes décimétriques, entreprirent de patrouiller dans le Golfe à une époque où les *U-boats* avaient appris à éviter d'être repérés en naviguant en plongée durant le jour, faisant surface surtout la nuit et utilisant le système *Metox* pour surveiller les transmissions radar à ondes métriques. Dans la nuit du 21 au 22 avril 1943, un Wellington de l'ARC attaqua sans succès deux sous-marins. En dépit de l'avantage que le radar à ondes centimétriques conférait à l'escadron, les résultats que ce dernier obtint pendant les quatre mois qui suivirent furent aussi décevants. Finalement, le 2 août 1943, le lieutenant-colonel d'aviation J.C. Archer, de la RAF, plongea sur l'U-106, à 400 km environ du cap Finisterre, et encadra son objectif de six grenades anti-sous-marines. Sérieusement endommagé, et incapable de plonger, le sous-marin vira

de bord vers la base; toutefois, cet après-midi-là, des avions du 228e Escadron de la RAF et du 461e Escadron de la RAAF le repérèrent et le coulèrent. Un mois plus tard, le 7 septembre, le sous-lieutenant d'aviation E.M. O'Donnell, de l'ARC, détecta l'U-669 sur son écran radar, au nord-ouest du cap Finisterre. Il réussit à éclairer le submersible au premier passage et, au suivant, le détruisit en larguant cinq grenades anti-sous-marines.[55]

L'ARC fit deux autres contributions notables à l'offensive dans le golfe de Gascogne. Le 24 octobre 1942, le 405e Escadron du 4e Groupe du *Bomber Command* déménagea temporairement de Topcliffe, dans le Yorkshire, à Beaulieu, dans le Hampshire, pour entreprendre dans le Golfe une brève période d'opérations destinées à contenir les forces navales allemandes pendant que les Alliés envahissaient l'Afrique du Nord. Ses Handley Page Halifax attaquèrent à plusieurs reprises des navires ennemis et mena deux attaques infructueuses contre des sous-marins; une troisième eut un certain effet. Le 27 novembre, au cours d'une patrouille diurne au large de la côte nord-est de l'Espagne, un appareil piloté par le capitaine d'aviation C.W. Palmer (DFC) aperçut l'U-263 qui, endommagé plus tôt, se déplaçait en surface accompagné de deux escorteurs. Bravant les tirs antiaériens, le Halifax attaqua mais la première série de grenades anti-sous-marins qu'il largua rata la cible; cependant, après la seconde attaque, on attribua officiellement à l'équipage le fait d'avoir endommagé davantage le sous-marin.[56] En juin 1943, le 415e Escadron, qui était équipé de Handley Page Hampden et était stationné à St. Eval, dans les Cournouailles, abandonna pratiquement ses tâches de lutte contre les navires pour contribuer à l'offensive dans le Golfe. Le 2 août, un de ses avions aperçut l'U-706 et largua six grenades anti-sous-marins. Le submersible évita d'être endommagé en faisant de violentes manoeuvres mais pendant que l'homme de quart était distrait par le Hampden qui virait, un Liberator américain qui avait détecté l'objectif au radar put s'approcher sans se faire remarquer et détruire le sous-marin en larguant un chapelet de douze grenades.[57]

Les 422e et 423e Escadrons de l'ARC eurent pour principale tâche d'appuyer les convois transatlantiques naviguant à l'ouest des Îles britanniques et de couvrir les routes de transit septentrionales des *U-boats*. Les débuts opérationnels du 422e Escadron connurent des hauts et des bas; équipé de Catalina jusqu'au début de 1943, un petit détachement fut envoyé au nord de la Russie pour fournir une couverture aérienne aux convois de Mourmansk. L'Escadron obtint ensuite des Short Sunderland et déménagea sur la côte ouest de l'Écosse où il entreprit ses opérations le 1er mars 1943. Le 423e Escadron avait entre temps commencé à utiliser ses Sunderland à partir de Castle Archdale, en Irlande du Nord, le 26 octobre 1942.[58]

Les trois premières attaques que livrèrent les Sunderland du 423e Escadron eurent lieu durant la bataille dont les convois HX 229 et SC 122 furent l'enjeu, les 19 et 20 mars 1943. Au cours des sept mois qui suivirent, l'Escadron fit six autres attaques au cours desquelles trois *U-boats* furent détruits. Le 13 mai, le capitaine d'aviation John Musgrave, de la RAF, qui escortait le convoi HX 237, dirigea deux navires, le *HMS Lagan* et le NCSM *Drumheller*, sur l'U-456 pendant qu'il attaquait le sous-marin, qui tomba finalement sous les coups des

deux bâtiments. Le 4 août 1943, le lieutenant d'aviation A.A. Bishop (le fils de W.A. Bishop, l'as de la Première Guerre mondiale) attaqua l'U-489 au sud de l'Islande en essuyant un feu antiaérien nourri. Son appareil fut abattu et seuls six des onze membres d'équipage eurent la vie sauve en prenant place en toute hâte dans un canot pneumatique gonflable. Environ vingt-cinq minutes plus tard, l'U-489, qui s'enfonçait par l'arrière, s'approcha des aviateurs. Son équipage prit place dans des radeaux de sauvetage, et les survivants canadiens se retrouvèrent à une centaine de verges de distance des survivants allemands. Un destroyer britannique, le *HMS Castleton*, tomba sur cette scène étrange; il recueillit à son bord 58 membres d'équipage du sous-marin et le reste de l'équipage du Sunderland. Plus tard cette année-là, Musgrave et Bishop reçurent tous deux la Croix du Service distingué dans l'Aviation, Bishop précisément pour cette action. De nouveau le 8 octobre 1943, un autre hydravion à coque du 423e Escadron, que pilotait le lieutenant d'aviation A.H. Russell, aperçut l'U-610 pendant qu'il escortait un convoi se dirigeant vers l'est et coula le submersible à l'aide de trois grenades anti-sous-marins.[59] Russell fut décoré peu après de la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Le 422e Escadron, qui avait obtenu des résultats moins heureux que le 423e, démontra le 17 octobre 1943 qu'il était animé d'au moins autant de détermination. Le capitaine d'aviation P.T. Sargent, qui appuyait les convois ONS 20 et ON 26, tomba sur deux sous-marins naviguant de concert en surface. Malgré le feu nourri que ceux-ci lui opposèrent, il fit deux attaques et, au second passage, endommagea l'un des sous-marins; toutefois, les tirs ennemis tuèrent deux de ses mitrailleurs et blessèrent mortellement le navigateur. Son appareil ayant été gravement endommagé, Sargent fit un amerrissage forcé près du *HMS Drury*, qui sauva sept des membres d'équipage. Sargent lui-même coula avec les débris de son Sunderland.[60]

A la fin de 1943, la contribution de l'Aviation canadienne à la Bataille de l'Atlantique était clairement établie des deux côtés de l'Océan. Il est cependant plus difficile d'évaluer l'importance de cette contribution par rapport aux objectifs nationaux: l'affirmation des intérêts politiques et militaires du Canada dans la conduite de la guerre et la création d'une aviation nationale reconnaissable, deux considérations que résume le mot "canadianisation".

En décembre 1943, près de deux milliers d'aviateurs canadiens servaient au sein du *Coastal Command*; 903 d'entre eux, des membres d'équipage navigants pour la plupart, étaient dispersés dans 50 unités de la RAF, et 1 036 – 540 "au sol" et 496 "navigants" – faisaient partie des cinq escadrons de l'ARC qui étaient stationnés au Royaume-Uni. On semble s'être peu préoccupé des équipages au sol canadiens, qui constituaient environ 85 p.c. de l'effectif des escadrons de l'ARC, mais le personnel navigant, pour sa part, n'était pas supérieur à 65 p.c. C'est au sein des 422e et 423e Escadrons que le problème se faisait le plus sentir. En effet, l'élément canadien des équipages des gros hydravions à coque de ces deux unités n'était que de 51 p.c. et de 55 p.c. respectivement, problème qu'exacerbaient l'absence totale d'opérateurs radio/mitrailleurs et la grave pénurie de mécaniciens de bord au sein de l'ARC. Chaque équipage de Sunderland devait comprendre deux de ces derniers.[61]

Au sein du *Coastal Command*, la canadianisation fut particulièrement difficile à réaliser aux échelons supérieurs. Les opérations maritimes, qui exigeaient que l'on redéploie souvent des escadrons particuliers pour contrer les menaces de la Marine allemande, ne favorisaient pas la combinaison d'unités de l'ARC en formations de plus grande envergure qui auraient facilité la tâche des Canadiens pour ce qui était d'exercer un contrôle administratif et donné à des officiers de l'ARC l'occasion d'accéder à des postes de commandement supérieurs. Il n'y avait en tout cas aucune chance de former un groupe canadien à partir de cinq escadrons seulement et les officiers supérieurs canadiens étaient peu disposés à mettre sur pied des unités aériennes maritimes supplémentaires. À l'instar d'un grand nombre d'aviateurs, ces officiers considéraient que les opérations côtières étaient relativement ennuyeuses et voulaient que les Canadiens soient utilisés dans des tâches plus prestigieuses. Dès le mois d'août 1942, avant que les escadrons de l'ARC faisant partie du *Coastal Command* ne devinssent fortement engagés dans des opérations anti-sousmarins, le maréchal de l'Air H. Edwards, qui commandait les forces de l'ARC stationnées outre-mer, avait vivement recommandé que ces escadrons soient tous versés dans un groupe de l'ARC au sein du *Bomber Command*; par la suite, il demanda instamment que trois escadrons maritimes – le 404e, le 407e et le 415e – soient inclus dans un groupe mixte de l'ARC au sein de la *Tactical Air Force* (Aviation tactique).[62]

À Ottawa, les autorités hésitèrent à appuyer des changements si étendus qui perturberaient l'ordre de bataille de la RAF, mais finalement, en juillet 1944, firent transférer le 415e Escadron au 6e Groupe de l'ARC du *Bomber Command*, malgré la résistance déterminée des Britanniques. Cette unité, qui était auparavant équipée d'avions torpilleurs Hampden, effectuait depuis le mois de septembre 1943, à bord de Wellington non armés et de biplans Albacore désuets, des "tâches quelconques" contre des bâtiments torpilleurs allemands; en fait, les équipages se considéraient comme de "simples larbins" de la Marine.[63] Cette affaire délicate, celle de l'attribution de matériel de deuxième ordre à des escadrons canadiens exécutant ce qui était perçu comme des fonctions de deuxième ordre, est inextricablement liée à toute la question de la canadianisation, et elle se répercute dans les archives de guerre de l'ARC. Les escadrons d'hydravions à coque, bien que nullement à l'abri du problème, se trouvèrent dans une position moins vulnérable parce que la RAF était continuellement à court de personnel navigant compétent pour ses appareils de ce type. En juin 1943, Edwards obtint l'appui d'Ottawa pour ce qui était d'unir les 413e, 422e et 423e Escadron en une escadre canadienne d'hydravions à coque qui serait stationnée à Castle Archdale. La proposition elle-même n'aboutit à rien: la RAF ne voulait pas rappeler de Ceylan le 413e Escadron, et rien n'était prévu au *Coastal Command* pour le genre d'escadre qu'Edwards proposait de mettre sur pied.[64]

Néanmoins, presque certainement à la suite de pressions de la part des Canadiens, la RAF accepta que sa base de Castle Archdale soit officieusement "canadianisée". En octobre 1943, l'*Air Ministry* nomma comme commandant de la Base le colonel d'aviation Martin Costello, qui avait exercé les fonctions

d'officier supérieur d'état-major de l'Air au sein de la Région aérienne de l'Est et ensuite celles de représentant adjoint de l'état-major de l'Air à Ottawa. Avec neuf ou dix autres Canadiens portés à l'effectif, il resta à la base jusqu'en août 1944; après son départ, il y eut au moins une douzaine de Canadiens au QG de Castle Archdale. Même si les avions du 422e Escadron – qui étaient basés en Écosse – effectuaient la plupart de leurs sorties à partir d'Archdale depuis la mi-juin 1943, ce n'est qu'au mois de novembre que les services au sol quittèrent la base de Bowmore, mal située et insuffisamment équipée pour l'Irlande du Nord; même alors seule une partie du personnel put s'installer à Castle Archdale; le reste, y compris le poste de commandement de l'Escadron, se trouva plusieurs milles au sud, à St. Angelo, près de Killadeas, jusqu'en avril 1944. En outre, le quartier général des forces outre-mer de l'ARC ne poursuivit pas la réorganisation officielle d'Archdale en tant que base de l'ARC à cause de la forte possibilité qu'il faille déménager ailleurs les escadrons canadiens pour faire face à la nouvelle tournure que prenait la campagne des *U-boats*.[65]

Une autre solution se présenta. Lorsque les pressions exercées sur la Région aérienne de l'Est s'amoindrirent, au cours de l'hiver 1943-1944, le Canada proposa officiellement de fournir chaque année 150 équipages d'hydravion à coque afin de subvenir aux besoins des escadrons du *Coastal Command* qui étaient équipés de Sunderland et de Catalina. Ce nombre suffirait pour pourvoir aux besoins des trois escadrons d'hydravions à coque canadiens (le 413e, le 422e et le 423e) et pour fournir des équipages additionnels à la RAF. Il s'agirait d'équipages chevronnés du Canada et d'équipages nouvellement formés sortant de la 3e UEO de Patricia Bay, en Colombie-Britannique. À court d'effectifs, et ayant particulièrement besoin d'équipages d'hydravion à coque, l'*Air Ministry* accepta, à la condition que 44 des équipages appartiennent à la RAF (vraisemblablement de récents diplômés du PEACB), de manière à préserver l'équilibre entre les pays dans le flot de renforts destinés aux escadrons maritimes.[66]

Au début de février 1944, les premiers équipages de Canso étaient arrivés au Royaume-Uni. Des officiers d'état-major du 17e Groupe, qui constituait le service d'entraînement du *Coastal Command*, interrogèrent les membres d'un équipage qui avaient volé ensemble pendant 500 heures et dont le pilote avait 1 100 heures de vol à son actif. Les officiers jugèrent que, selon les critères du 17e Groupe, l'équipage manquait d'expérience en matière d'amerrissages et de décollages et ne connaissait pas les méthodes tactiques et de navigation et les procédures liées aux transmissions du *Coastal Command* et que, pour cette raison, il lui fallait suivre à la 4e UEO le programme d'entraînement complet, qui durait douze semaines. Le quartier général du *Coastal Command* regimba, notant qu'il avait besoin d'urgence de ces Canadiens qui jouissaient d'une "expérience considérable" acquise dans des conditions difficiles régnant dans l'Atlantique Nord.[67] Les autorités en charge de l'entraînement s'entêtèrent et, au bout du compte les Canadiens suivirent le cours complet qui se donnait à l'UEO, période pendant laquelle on ajouta à chaque équipage un mitrailleur aérien et un mécanicien-opérateur radio/mitrailleur aérien pour constituer l'équipage normal de dix hommes du Sunderland. Les quatre premiers équipages furent affectés à la

mi-mai, deux au 422e Escadron et deux au 423e 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 17e 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 4e 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 422e 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 423e 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 131e 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 413e Escadron au Ceylan. L'appui du 407e 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 6e 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 3e 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 1er 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 10e 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 1er 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]

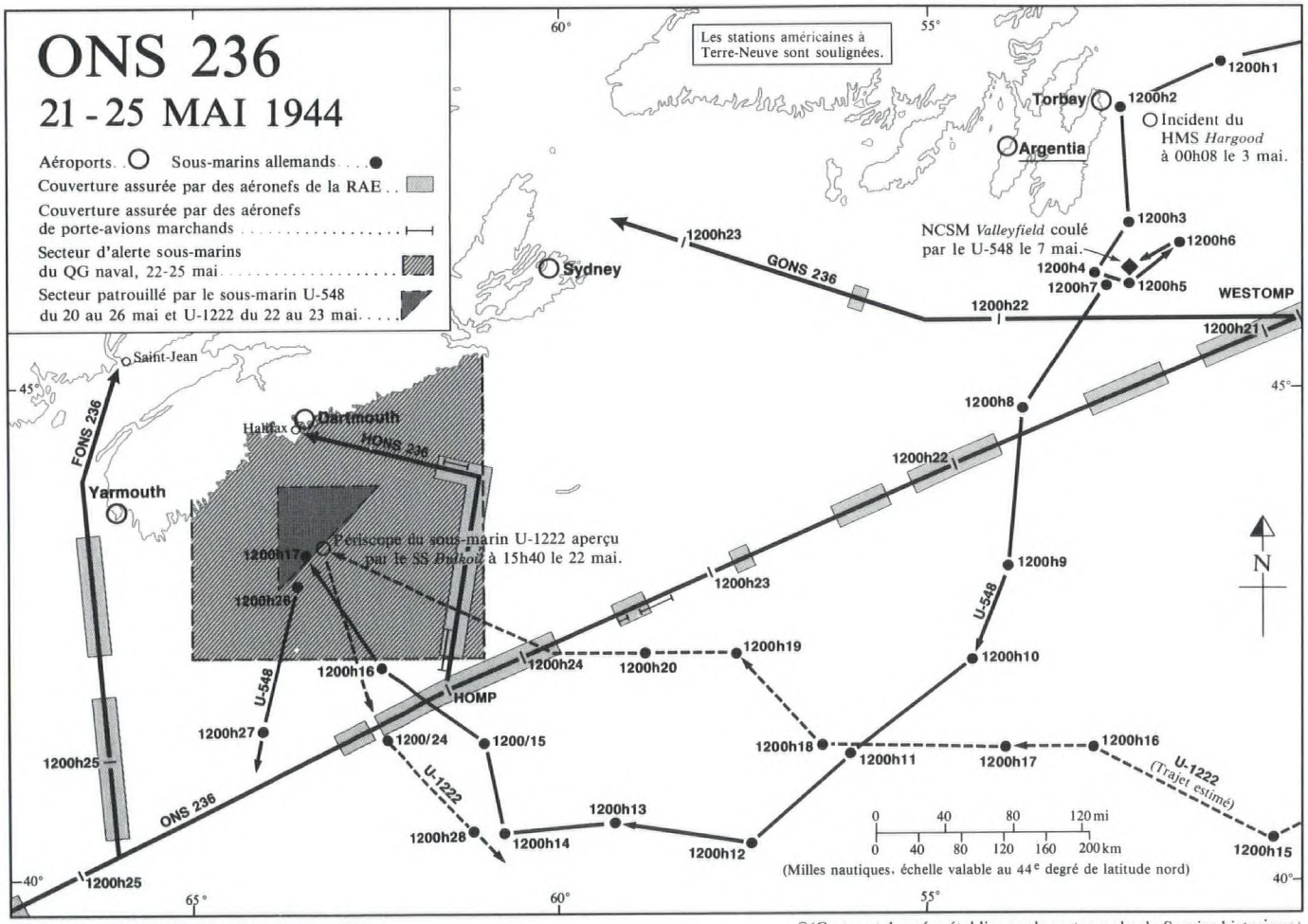
Le problème le plus difficile auquel se heurtaient les avions escorteurs était

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 1er 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 40e degré de latitude ouest, et repéra correctement le submersible 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 1h00 du matin, heure locale, un Canso "A" du 5e 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



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

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 5e 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 11e 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 5e Escadron qui l'accompagna jusqu'aux dernières lueurs du jour le 21. Le lendemain, deux Liberator du 10e 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 113e 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 145e Escadron de Datmouth, et quatre Swordfish des porte-avions marchands firent des patrouilles similaires. Ensuite, durant la matinée du 24, un Ventura du 145e 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-1222 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-1222. Le 24, deux Canso "A" du 160e 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 10e 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-1222 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 422e et 423e Escadrons, qui, depuis Castle Archdale, s'occupaient déjà d'appuyer les navires naviguant dans l'océan, et le 407e 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 407e 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 submersible 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 612e 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 422e Escadron, aperçut l'U-625 à huit km de distance. Pendant une dizaine de minutes au moins, le submersible tint l'ennemi à distance en faisant de violentes manoeuvres 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 407e 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 162e, 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 submersible "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 423e 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 submersible, 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 162e 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 submersible 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'avaler 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'écoutille de la passerelle. Les ponts du sous-marin désemparé apparurent; le submersible 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 281e 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 333e 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 281e 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 a 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 essuyant 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 86e Escadron de la RAF, qui détruisit le submersible 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 162e 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 18e 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 162e 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 422e et 423e 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 407e 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 162e 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 submersible 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 submersible 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 59e 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]

A 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]

17
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 aérobie 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 161e 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 31e 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 5e 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 submersible 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 10e 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 submersible; 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 submersible, et le 10e 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 1er 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 422e et 423e Escadrons, déployèrent le maximum d'efforts dans les eaux côtières du Nord; les aviateurs du 423e 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 407e Escadron, qui continua de poursuivre l'offensive dans les eaux de la Norvège, et le 162e 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 407e 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 224e 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 422e Escadron s'installa à Pembroke Dock, d'où il entreprit ses opérations le 7, tandis que le 407e 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 1er décembre, et 74 avant le 1er 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 avions 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 162e 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 Lockhed 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 1re 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 145e Escadron, ainsi qu'on prévoyait de le faire.

Les événements justifièrent 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 submersibles, 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 submersibles 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. A 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 5e 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]

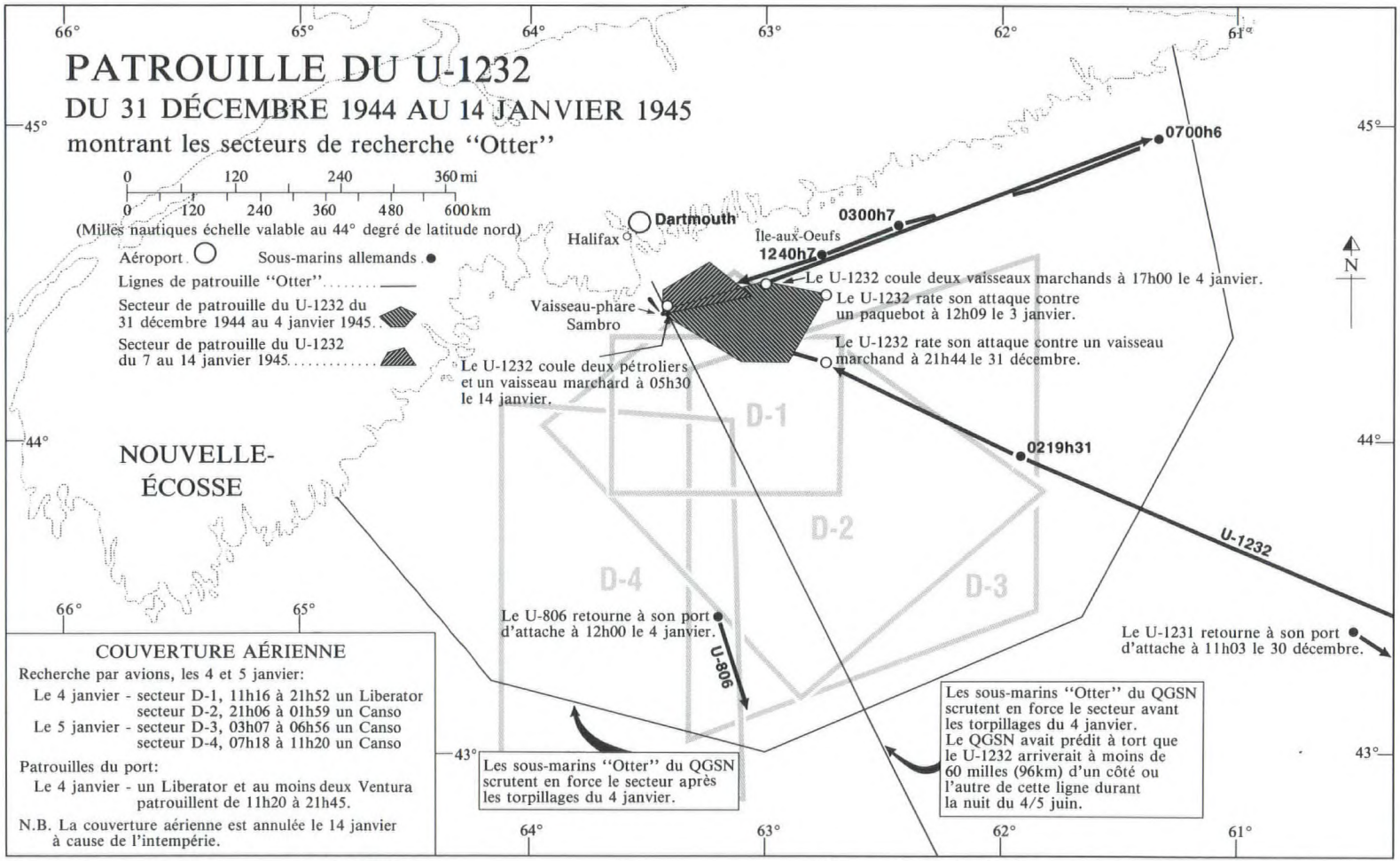
Le CRO continua de fournir des renseignements appropriés sur les mouvement des *U-boats*. Il y eut des périodes de doute, et quelques mauvaises intuitions, mais, à terre, les autorités de la Région ne furent pas prises tout à fait au dépourvu par les trois premiers sous-marins. L'U-806, par contre, asséna 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 5e jour du mois, le CRO retira l'U-806 du

message Otter et le 10 décembre situa erronément le submersible dans le Détroit 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 145e 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 *Nipiwan 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



COUVERTURE AÉRIENNE

Recherche par avions, les 4 et 5 janvier:

Le 4 janvier - secteur D-1, 11h16 à 21h52 un Liberator
secteur D-2, 21h06 à 01h59 un Canso

Le 5 janvier - secteur D-3, 03h07 à 06h56 un Canso
secteur D-4, 07h18 à 11h20 un Canso

Patrouilles du port:

Le 4 janvier - un Liberator et au moins deux Ventura patrouillent de 11h20 à 21h45.

N.B. La couverture aérienne est annulée le 14 janvier à cause de l'intempérie.

(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 1er 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 407e 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 1er 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 10e 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 10e 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 5e 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 3e 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 407e Escadron fut dissout le 4 juin; le 162e Escadron quitta l'Islande pour le Canada quelques jours plus tard. Les 422e et 423e 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 10e 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 162e 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

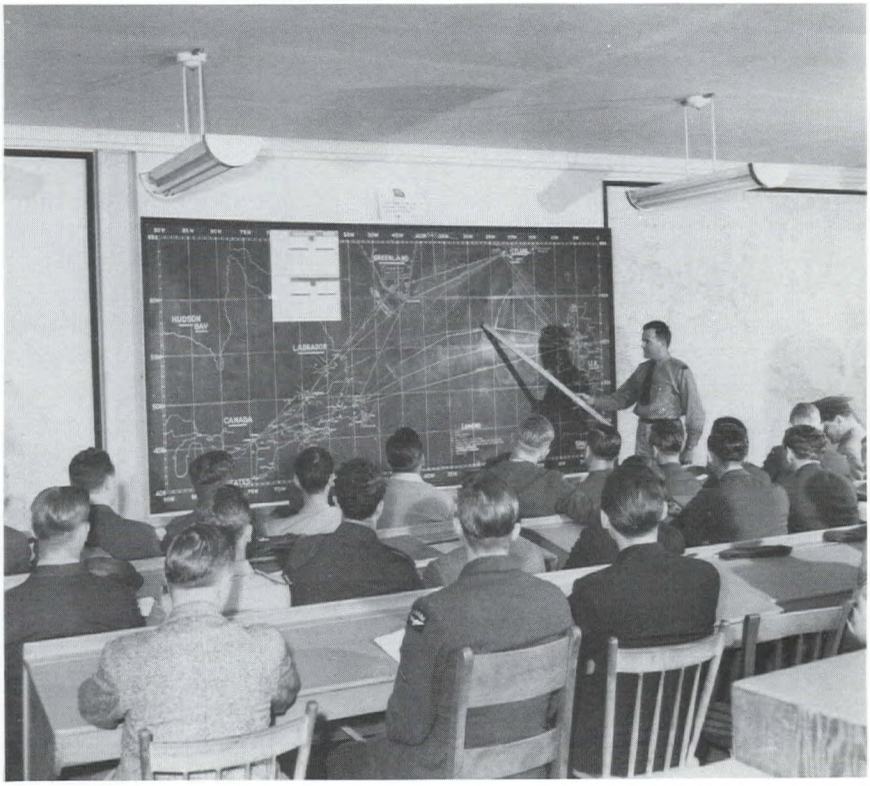
Au début du service du *Ferry Command* les pilotes, comme ces Américains à bord d'un navire dans le port de Montréal, en avril 1941, revenaient à leurs unités d'appartenance à bord de bâtiments à vapeur. (PA 141354)

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)

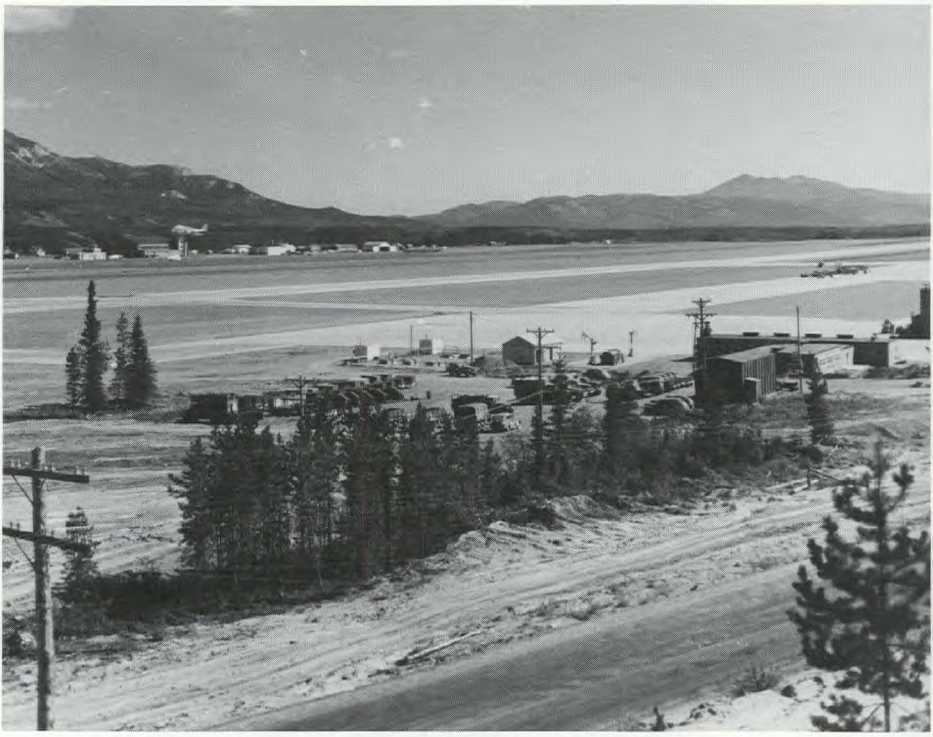


Un capitaine d'aviation de la RAF donne des instructions à des équipages, à Dorval, avant un vol de livraison. (PA 114611)

La poste par bombardier: chargement de sacs de courrier destinés aux troupes canadiennes outre-mer à bord d'un Flying Fortress du 168e 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 1er 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 1er 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

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

Officer 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 national
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.

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
1re et 3e 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 1er décembre 1944, après la fusion des
2e et 4e 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

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 5e 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 "3e 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

2e GROUPE

Général d'Aviation Commandant
Commodore de l'Air E.L. Macleod Janvier 1943-mars 1944

4e 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

9e 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 I

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)

[a]Comprend la démobilisation, les services généraux et les frais administratifs du Ministère.

[b]Le 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

[a]Comprend les frais liés à l'administration du Ministère et des frais divers

[b]Comprend 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 entrait 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, reconnut 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 inconsidérés" 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, il 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 décus 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'oeuvre 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 1er 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]

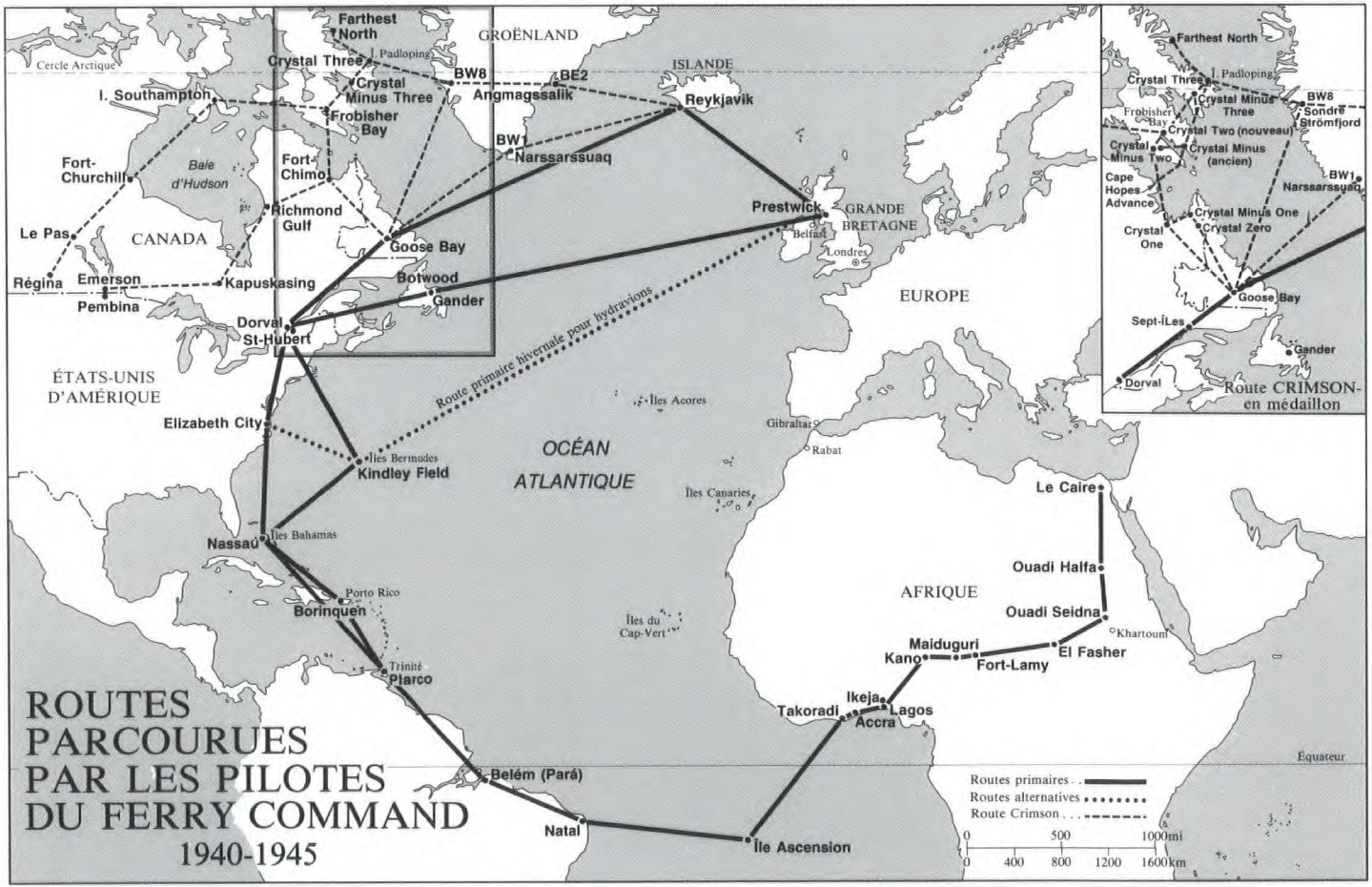
La RAF prit officiellement la relève de l'ATFERO quand le *Ferry Command* fut formé, le 20 juillet 1941; ce dernier fut placé sous la direction du maréchal en chef de l'Air sir Frederick Bowhill. Bien que cette réorganisation menât à la démission de Bennett – qui jugea sa position intenable au sein de 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 31e ERG, à Charlottetown, et à la 31e 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. A 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: Bluie 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 8e Aviation des États-Unis, en route pour la Grande-Bretagne, passèrent par Goose Bay, Bluie 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]


ROUTES PARCOURUES PAR LES PILOTES DU FERRY COMMAND 1940-1945
Farthest North
GROËNLAND
Cercle Arctique
I. Padloping
Crystal Three
Crystal Minus Three
BW8
BE2
Angmagssalik
ISLANDE
Reykjavik
I. Southampton
Frobisher Bay
BW1
Narssarssuaq
Fort-Churchill
Baie d'Hudson
Fort-Chimo
Richmond Gulf
Prestwick
GRANDE BRETAGNE
Belfast
Londres
Le Pas
CANADA
Goose Bay
Régina
Emerson
Kapuskasing
Botwood
Gander
Pembina
Dorval
St-Hubert
EUROPE
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE
Route primaire hivernale pour hydravions
Îles Acores
Gibraltar
Rabat
Elizabeth City
Îles Bermudes
Kindley Field
OCÉAN ATLANTIQUE
Îles Canaries
Le Caire
Îles Bahamas
Nassau
Ouadi Halfa
AFRIQUE
Porto Rico
Boringuen
Ouadi Seidna
Îles du Cap-Vert
Khartoum
Maiduguri
El Fasher
Kano
Fort-Lamy
Trinité
Piarco
Ikeja
Takoradi
Lagos
Accra
Équateur
Belém (Pará)
Natal
Île Ascension
Routes primaires
Routes alternatives
Route Crimson
0 500 1000mi
0 400 800 1200 1600km
Farthest North
I. Padloping
Crystal Three
Crystal Minus Three
BW8
Sondre Strömfjord
Frobisher Bay
Crystal Two (nouveau)
Crystal Minus Two
Crystal Minus (ancien)
Cape Hopes Advance
BW1
Narssarssuaq
Crystal Minus One
Crystal Zero
Crystal One
Goose Bay
Sept-Îles
Gander
Dorval
Route CRIMSON-en médaillon

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 8e Aviation, des avions de remplacement destinés à la 12e 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 45e 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 6e 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 45e 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 dériva lui 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 12e 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 assuma 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 164e 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 165e Escadron, avait été établie en avril, et à la longue ces deux unités plus les 12e, 166e et 167e Escadrons des communications, et les 70e et 124e 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 168e 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
Greenwood, Nouvelle-Écosse
Pennfield Ridge, Nouveau-Brunswick
Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard
Summerside, Île-du-Prince-Édouard
Bagotville, Québec
Patricia Bay, Colombie-Britannique
Comox, Colombie-Britannique
Boundary Bay, Colombie-Britannique
Abbotsford, Colombie-Britannique

TERRE-NEUVE ET LABRADOR

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

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

	28 oct. 1943-17 juin 1944	11e Esc. (BR)
	21 juin-23 août 1944	113e Esc. (BR)
	3 août 1944-15 juin 1945	160e Esc. (BR)
	17 août 1944-10 mai 1945	Dét., 145e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	1er avr.-30 juin 1945	1er Esc. (Poly)
	11 juin-15 août 1945	10e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD	
Summerside	30 avr.-30 nov. 1944	Dét., 161e Esc. (BR) (de Gaspé, Qué.)
	NOUVELLE-ÉCOSSE	
Dartmouth	avant-guerre-1er nov. 1942	5e Esc. (BR) (voir aussi Gaspé, Qué., North Sydney et Sydney, N.-É.)
	4 nov. 1939-27 oct. 1943	11e Esc. (BR) (voir aussi Torbay, T.-N., et Mont-Joli, Qué.)
	6 nov. 1939-8 juin 1940	1er Esc. (C)
	31 mars-27 sept. 1940	Dét., 118e Esc. (C) (de Saint-John, N.-B.)
	15 juin 1940-10 avr. 1941	10e Esc. (BR) (voir aussi Gander, T.-N.)
	27 sept. 1940-15 août 1943	2e Escadrille (CAC)
	7 juin-14 août 1941	Dét., 119e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	28 juin 1941-31 juil. 1942	116e Esc. (BR) (voir aussi Botwood, T.-N.)
	16 juil. 1941-5 juin 1942	118e Esc. (C)
	15 déc. 1941-30 sept. 1945	121e Esc. (Poly)
	27 avr. 1942-26 juil. 1943	126e Esc. (C) (voir aussi Bagotville, Qué.)
	1er juil.-17 août 1942	127e Esc. (C)
	28 août 1942-8 avr. 1943	129e Esc. (C)
	4 nov.-28 déc. 1942	Dét., 116e Esc. (BR) (de Shelburne, N.-É.)
	16 nov. 1942-7 mai 1943	10e Esc. (BR) (voir aussi Gander, T.-N.)

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

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

	11 mai–8 juin 1945	Dét., 145e Esc (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	17–31 juil 1945	Dét., 10e Esc (BR) (de Torbay, T.-N.)
	NOUVEAU-BRUNSWICK	
Chatham	9 sept–13 déc 1942	Dét., 113e Esc (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	24 avril–2 déc 1943	Dét., 119e Esc (BR) (de Sydney, N.-É. et Mont-Joli, Qué.)
Moncton	20 janv. 1943-30 sept. 1945	164e Esc. (T)
Saint-Jean	1er sep.-1er nov. 1939	2e Esc. (CA) (voir aussi Halifax, N.-É.)
	1er nov. 1939-27 sept. 1940	118e Esc. (C) (voir aussi Halifax et Dartmouth, N.-É.)
	1er sept. 1940-1er avr. 1944	1re Escadrille (CAC)
	QUÉBEC	
Bagotville	14 juin-31 juil. 1942	Dét., 126e Esc. (C) (de Dartmouth, N.-É. et Gander, T.-N.)
	14 juil. 1942-24 oct. 1943	130e Esc. (C)
	26 oct.-28 déc. 1943	129e Esc. (C)
Gaspé	17 juin-25 oct. 1940	Dét., 5e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	10 juin-23 nov. 1942	Dét., 117e Esc. (BR) (de North Sydney, N.-É.)
	18 mai-31 oct. 1943	Dét., 117e Esc. (BR) (de North Sydney, N.-É.)
	9 mai-3 nov. 1944	161e Esc. (BR) (voir aussi Summerside, I.-P.-É., Sept-Îles, Qué. et Yarmouth, N.-É.)
	9 mai-15 juin 1945	5e Esc. (BR) (voir aussi Mont-Joli, Qué. et Sydney, N.-É.)

Mont-Joli	1er mai-13 juil. 1942	130e Esc. (C)
	12 mai-11 juin 1942	Dét., 11e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	6 juil.-3 août 1942	Dét., 113e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	2 août-1er nov. 1942	Dét., 119e Esc. (BR) (de Sydney, N.-É.)
	16 sept.-23 déc. 1942	Dét., 113e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	10 oct.-30 nov. 1942	Dét., 162e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É.)
	24 avr.-3 mai 1943	Dét., 119e Esc. (BR) (de Sydney, N.-É.)
	4 mai-30 nov. 1943	119e Esc. (BR) (voir aussi Chatham, N.-B.)
	24 oct.-26 nov. 1943	Dét., 162e Esc. (BR) (de Dartmouth, N.-É.)
	19 avr.-21 mai 1945	Dét., 5e Esc. (BR) (de Yarmouth, N.-É. et Gaspé, Qué.)
Montréal	avant-guerre-31 oct. 1939	118e Esc. (C)
	avant-guerre-26 mai 1940	115e Esc. (C)
Québec	2-23 sept. 1944	Dét., 129e Esc. (C) (de Gander, T.-N.)
Sept-Iles	4 juil.-1er nov. 1944	Dét., 161e Esc. (BR) (de Gaspé, Qué.)
Saint-Hubert	10 sept.-5 nov. 1939	1er Esc. (C)
	1er mars 1944-après-guerre	124e Esc. (Livr)
	ONTARIO	
Hamilton	avant-guerre-4 janv. 1940	119e Esc. (BR)
Rockcliffe (Ottawa)	avant-guerre-10 sep. 1939	7e Esc. (Poly)
	3-20 oct. 1939	11e Esc. (BR)
	2 nov.-16 déc. 1939	2e Esc. (CA)
	17 déc. 1939-13 fév. 1940	110e Esc. (CA)
	7 fév.-7 juin 1940	112e Esc. (CA)
	28 juin 1940-après-guerre	12e Esc. (Comm)
	13 déc. 1940-15 juil. 1941	118e Esc. (C)
	1er août-10 oct. 1941	115e Esc. (C)
	22 oct. 1941-16 fév. 1942	123e Esc. (ECA)
	1er nov.-13 déc. 1941	111e Esc. (C)

	1er janv. 1942-29 fév. 1944	124e Esc. (Livr) (voir aussi Winnipeg, Man.)
	2 janv.-25 mars 1942	14e Esc. (C)
	14 avr.-3 juin 1942	132e Esc. (C)
	18 oct. 1943-après-guerre	168e Esc. (TL)
	12 juin 1944-après-guerre	14e Esc. (Photo)
Uplands (Ottawa)	21 oct.-3 nov. 1939	11e Esc. (BR)
Weston	avant-guerre-16 déc. 1939	110e Esc. (CA)
	MANITOBA	
Winnipeg	avant-guerre-6 fév. 1940	112e Esc. (CA)
	15 nov. 1942-28 fév. 1944	Dét., 124e Esc. (Livr) (de Rockcliffe, Ont.)
	1er mars 1944-30 sept. 1945	170e Esc. (Livr)
	SASKATCHEWAN	
Mossbank	15 juin-3 oct. 1942	135e Esc. (C)
Régina	avant-guerre-6 nov. 1939	120e Esc. (BR)
	ALBERTA	
Calgary	avant-guerre-2 sept. 1939	1er Esc. (C)
	avant-guerre-1er oct. 1939	113e Esc. (C)
Lethbridge	3 juin-4 oct. 1942	133e Esc. (C)
	COLOMBIE-BRITANNIQUE	
Alliford Bay	15 mai 1940-22 avr. 1944	6e Esc. (BR) (voir aussi Bella Bella, C.-B.)
	19 nov.-2 déc. 1942	9e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Bella Bella, C.-B.)
	23 avr. 1944-25 juil. 1945	7e Esc. (BR)
Bella Bella	8 déc. 1941-1er sept. 1944	9e Esc. (BR) (voir aussi Alliford Bay, C.-B.)
	19 nov.-2 déc. 1942	6e Esc. (BR) (exercice de mobilité à partir de Alliford Bay, C.-B.)

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

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

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

ALASKA

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

Ile Amchitka	17 avr.-15 mai 1943	Dét., 14e Esc. (C) (de Fort Glenn)
	15 mai-9 juil. 1943	Dét., 111e Esc. (C) (de Kodiak)
	9 juil.-26 août 1943	Dét., 14e Esc. (C) (de Fort Glenn)
Ile Annette	5 mai 1942-18 août 1943	115e Esc. (C/BR)
	21 juin 1942-15 août 1943	118e Esc. (C)
	15 août-17 nov. 1943	135e Esc. (C)
	15 août-17 nov. 1943	149e Esc. (BR)
Chiniak Point	6 nov. 1942-24 avr. 1943	Dét., 111e Esc. (C) (de Kodiak)
Elmendorf Field (Anchorage)	7 juin 1942-27 fév. 1943	8e Esc. (BR) (voir aussi Kodiak, Nome, Yakutat)
	8 juin-30 oct. 1942	111e Esc. (C) (voir aussi Fort Glenn, Ile Umnak; Ile Adak)
Fort Glenn, Île Umnak	16 juil.-10 oct. 1942	Dét. 111e Esc. (C) (de Elmendorf Field; voir aussi Île Adak)
	18 mars-21 sept. 1943	14e Esc. (C) (voir aussi Îles Adak et Amchitka)
Kodiak	31 oct. 1942-12 août 1943	111e Esc. (C) (voir aussi Iles Adak et Amchitka, et Chiniak Point)
	30 déc. 1942-4 fév. 1943	Dét., 8e Esc. (BR) (de Elmendorf Field)
Nome	18 juil.-5 déc. 1942	Dét., 8e Esc. (BR) (de Elmendorf)
Yakutat	3-6 juin 1942	8e Esc. (BR)
	26 oct.-2 nov. 1942	Dét., 8e Esc. (BR) (de Elmendorf)
	ISLANDE	
Reykjavik	6 janv. 1944-13 juil. 1945	162e Esc. (BR) (voir aussi Wick, Écosse)
	ÉCOSSE	
Wick	24 mai-7 août 1944	Dét., 162e Esc. (BR) (de Reykjavik, Islande)

Renvois

CHAPITRE 1: 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 C2841 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, HG 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 19-9-27 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

1 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 Commitee 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, 2e session, 13e 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, 1er 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, 1er 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 Developement", 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*, 1er 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 1re École de pilotage, Camp Borden, 1er 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, 1er 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 Assitance 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; commmodore 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 Sub-Committee, 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 Eayrs, *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, 1er 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 Exemplaire 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., 1er 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 1er sept. au 1er 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; 3e 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 1er (C), 2e (CA), 3e (B), 4e (hydravions à coque) et 4e (RG) Escadrons
131 7e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-7-29, APC RG 24, vol. 3572
132 8e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-8-29, ibid.
133 3e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-2-29, ibid.
134 2e Escadron, Rapport annuel de 1938, QG 2019-2-21, ibid.
135 Voir les rapports trimestriels du 2e 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, 10e 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, 1er juil. 1938, APC MG 26 J 13
58 Ibid.
59 Chambre des Communes, *Débats*, 1er 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 sepg. 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 sep. 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 1, 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 1, 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 I* (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, 1er 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 cot. 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, 1er 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, 1er 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 Pickeresgill, *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 Kilitary 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 Pioneeers: 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. I, 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 1040, 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 31e ERG, journal quotidien de l'ORB, 29 déc. 1940, SHist; 31e 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 32e EPM, ORB, 12 avr. 1942, SHist

62 2e EPM, journal quotidien de l'ORB, 1er 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; 1re 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 1re 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), 23e recommendation, 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-commisssaire 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 Chif 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'ENTRAINEMENT 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 12e groupe d'entraînement opérationnel aux commandants des 1re et 31e 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 1re Région d'entraînement au MDN (Air), 1er 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 31e 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 31e UEO, journal quotidien de l'ORB, SHist

77 Ibid.

78 Ibid., avr. 1942

79 32e UEO, journal quotidien de l'ORB, nov. et déc. 1941, SHist

80 Ibid., déc. 1941

81 Ibid., résumé de nov. 1942

82 34e 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 Hodgin 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.; 1re 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, 1, 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 1, 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 1, 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 1, 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 10e 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 1, 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, 1er 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, 1er 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 1er 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, 1er 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*, 19401943 (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, So96-105 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 4e 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, 1er 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 6e 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 6e DM, 22 août 1939, SHist 181.009 (D4979); "Chiefs of Staff Committee Plan for the Defence of Canada", 27 juin 1938, modifé en juin 1939, SHist 181.004 (D39)
6 8e 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° 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 11e 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 6e 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 118e 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 118e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist; Kostenuk et Griffin, *RCAF Squadron Histories*, 51-2

20 CE-MA au Cmdt RAE, 1er 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; 10e 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, 10e 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); 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 30 juin et 1er 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, 1er 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, 1er oct. 1941, PRO, Adm 205/9; Cmdt RAE au QG de l'Aviation, 21 sept. 1941, 15-1-350 partie 1, 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 1, 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 1, 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 1re 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; 1er 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; 113e Escadron, journal quotidien de l'ORB, août 1944, SHist; 129e Escadron, journal quotidien de l'ORB, sept. 1944, SHist; 11e 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 11e 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, 1er sept. 1939, SHist 181.009 (D2); 6e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 1 et 8 sept. 1939, SHist; 4e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 sept. 1939, SHist

6 6e 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, 1er 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); 8e et 111e 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 13e 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. Raynolds, "Submarine Attacks on the Pacific Coast, 1942", *Pacific Historical Review*, XXXIII, mai 1964, 183-93

27 "Resolutions of a Police-Military Conference in Victoria", 1er 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); 111e Escadron, journal quotidien de l'OBR, juin 1942, SHist; 14e 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 Fairhild, *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, 1er 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, 1er juin 1942, archives de Power, boîte 69, dossier D2019; 118e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 30 mai au 6 juin 1942, SHist

54 8e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 1er-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 8e 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; 8e 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 111e 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 8e 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 8e 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 111e 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; 8e 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; 11e 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, 11e 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; 111e 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 111e 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 8e Escadron, journal quotidien de l'ORB, Ann. B, sept. 1942, SHist; 8e 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 8e Escadron, Détachement de Nome, journal quotidien de l'ORB, 27 sept. 1942, 8e 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 8e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 28 janv.-15 mars 1943, SHist; 14e 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, 1er mars 1943, AFHQ 804-8/27, APC RG 24, vol. 17721; 14e 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 14e Escadron, journal quotidien de l'ORB et résumé des opérations, 17, 18, 19 avril 1943, SHist; Craven et Cate, (éd.de), *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 Fairhild, *Guarding the United States*, 294-5

80 14e 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); 111e 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 4e 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; 9e 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 4e 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 2e Groupe, journal quotidien de l'ORB, 1er janv. 1943, SHist; RAO, jounal quotidien de l'ORB, janv. 1943, Ann. 26, SHist; "Western Air Command", sec. 32-4, 40, 43-6, SHist 74/3, vol. 2

89 4e 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 4e 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 2e 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), 1er fév. 1945, RAO S.2041-1 partie 2, SHist 181.002 (D149)

101 8e 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 12e 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, 1, 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; 133e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 21 fév. et 10 mars 1945, SHist; 6e 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; Amirauté 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 116e 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'Amirauté, 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 entre, 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; 10e 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; 116e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist; NSS 8280-HX 133, SHist mfm; PRO, Adm 199/718

40 RAE, 1er Groupe, 10e et 11e 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, 1er déc. 1941, SHist 181.002 (D178); "Report of 1 Group Operations", 25 oct. 1941, SHist 181.002 (D173)

42 "Report of Investigation", 1er 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 1er 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); 5e et 116e 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; 16e 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 Amirauté 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 119e 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; 1er 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 4e 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; Amirauté 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); 1er 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 31e 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 19e 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 1er Groupe, "Anti-U-boat Warfare", 13 fév. 1942, Cmdt RAE au QG du 1er 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; 117e 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; 119e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 1er-6 juin 1942, SHist; 116e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 31 mai-1er août 1942, SHist

6 1re ERG, 31e ERG, 31e UEO, et 36e UEO, journal quotidien de l'ORB, 1941-2, passim, SHist; Cmdt 31e ERG au Cmdt RAE, 22 mars et 5 avr. 1941, SHist 181.002 (D58), 287-9; 3e 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 beld 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 1er 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; 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 11-15 mai 1942, SHist; 31e ERG, journal quotidien de l'ORB, 10-12 mai 1942, SHist; 11e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 12 mai 1942, SHist; 116e Escadron, journal quoti-

dien de l'ORB, 12 mai-5 juin 1942, SHist; 117e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 27; avr.10 juin 1942, SHist

15 Secrétaire du Naval Board, 1er 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; 117e 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); 130e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 6 juil. 1942, SHist; "Summary of Accident Investigation No 326", 4 août 1942, SHist 181.003 (D3898); 3e 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; 113e et 119e 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); 1er 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 5e et 113e 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 113e 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); 113e 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); 113e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 2425 sept. 1942, SHist

46 31e 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*"; 113e Escadron, journal quotidien de l'ORB, détachement de Mont-Joli, mais seuls les documents concernant le 113e détachement de B et R sont disponibles.

52 162e 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 19182, 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.

1942, S.19-6-5 partie 5, APC, RG 24, vol. 5217; Rohwer, *Die U-Boat-Erfolge*, 127; Cmdt NCSM *Vison* à officier naval en charge de Sydney, 13 oct. 1942, Report of Proceedings, 10-11 oct. 1942, SHist SHS 8000, NCSM *Vison*

53 117e et 119e Escadrons, journaux quotidiens de l'ORB, 13-14 oct. 1942, SHist; 113e Escadron, Détachement de Chatham, 30 oct.-8 nov. 1942, SHist; RAE weekly intelligence report, 16 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); résumés d'opérations de la RAE, 13-29 oct. 1942, SHist 181.003 (D999); SHist NHS 8000, NCSM *Grandmère*; officier d'état-major (opérations) Cmdt Côte atlantique, Report of Proceedings, oct. 1942, para. 31, NSS 1000-5-13 partie 15, SHist; DDO weekly report, 15 oct. 1942, SHist 85/251; résumés d'opérations de la RAE pour la période du 1er au 8 nov. 1942, SHist 181.003 (D304); journal quotidien de la Base de l'ARC à Sydney, 31 oct. 1942, retour des effectifs, SHist

54 Journal de guerre du BdU, 15, 22 et 31 oct., et 10 nov. 1942, SHist 79/446; SHist 181.003 (D5)

55 Journal de guerre du BdU, 17 nov. 1942, SHist 79/446; MS 0011, APC RG 24, vol. 11127; Michael L. Hadley, *U-Boats against Canada: German Submarines in Canadian Waters* (Kingston et Montréal 1985), 145-8

56 113e Escadron, journal quotidien, 13 et 23 déc. 1942, détachement de Mont-Joli et de Chatham, journal quotidien de l'ORB, 1er-7 nov. 1942, SHist; 117e Escadron, ORB, 1er-7 nov. et 1er déc. 1942, SHist; 162e Escadron, ORB, 1-11 nov. 1942, SHist; 113e et 162e détachement de Mont-Joli, weekly intelligence reports, 30 oct.-11 déc. 1942, SHist 181.003 (D4494); "QS", SHist 81/502/8280, boîte 8

57 Heakes, "A Review of Article in L'Action Catholique", SHist 181.002 (D107)

58 Directeur des relations publiques à Power et Macdonald, 17 oct. 1942, Archives de Power, boîte 70, dossier D2032

59 Godbout à King, 21 oct. 1942, Archives de King, APC MG 26 J 1, bobine C-6846, 276171

60 Roy à King, 13 oct. 1942, et "What is Going on in Gaspé, and What in Ottawa?", et "Convoy Ships Sunk While Ottawa Guarded *Sportsmen*", *Toronto Telegram*, 20-1 oct. 1942, copies dans Archives de Power, boîte 70, dossier D2032; *Toronto Telegram*, 16 oct. 1942, *New York Times*, 18 oct. 1942, *Hamilton Spectator*, 14, 15, 26 oct. 1942, *Globe and Mail*, 16, 22, 30 oct. 1942, exemplaires au SHist 81/531, boîte 180

61 Power à Godbout, 9 nov. 1942, avec notes de service jointes "Memorandum re Sinkings in St Lawrence and Editorial in *L'Action Catholique*, 14 oct. 1942", 29 oct. 1942, Archives de Power, boîte 70, dossier D3032; Heakes, "A Review of Article in *L'Action Catholique*", SHist 181.002 (D107)

62 Power à Brillant, 17 oct. 1942, SHist 181.002 (D107); *Hamilton Spectator*, 16 sept., 2, 14 nov. 1942, *Globe and Mail*, 16 déc. 1942, SHist 81/531, boîte 180; *Ottawa Citizen*, 24 nov. 1942, SHist NHS 1650-239/16B partie 2

63 Cuffe au secrétaire du MDN (Air), 21 déc. 1942, S.15-24-20, APC RG 24, vol. 5200

64 Comité des chefs d'état-major, 4 déc. 1942, SHist 193.099 (D53)

65 QGSN, Trade Division, "Review of General Trade Situation in Canadian Coastal

Zones 1942-3", 23 janv. 1943, SHist NHS 165-239/16B partie 1; Hurcombe à Huband, 10 mars 1943, NSS 8280-166/16 partie 4, APC RG 24, vol. 6789

66 Lay à Anderson, 11 déc. 1942, comprenant "Naval Aspect of the Defence of the Gulf of St. Lawrence", SHist NHS 1850-239/16B partie 2

67 Anderson et coll., "General Review and Report upon Defences in the Gulf and River St. Lawrence...", 30 janv. 1943, Ann. C, SHist 181.003 (D4723); CE-MA au ministre, "Air Defence of Canada Plan 1943-44", 20 mars 1943, S.096-105 partie 3, PARC 826793

68 "Plans-Air Defence of Shipping – St. Lawrence Area", Jan.-avr. 1943 passim, SHist 181.004 (D54); OSE-MA RAE à l'état-major de la RAE, "Gulf Operations – 1943", 16 avr. 1943, SHist 181.002 (D151)

69 Liste n° 1 de modification à l'ordre d'organisation secret no 85, "Formation of RCAF Station, Gaspé, PQ", 13 avr. 1943, Gaspé journal quotidien, SHist; OSE-MA RAE à l'état-major de la RAE, "Gulf Operations – 1943", 16 avr. 1943, SHist 181.002 (D151)

70 Sous-chef de l'état-major de l'Air au ministre, 21 mai 1943, Archives de Power, boîte 70, dossier D2032; K.M. Guthrie, "Report upon Defence in the Gulf and River St. Lawrence..." 4 avr. 1943, Ann. H, SHist 181.003 (D4723); "The History of Eastern Air Command", 601, SHist 74/2, vol. 3; "Gaspé Operations Narrative", 27 juin au 28 nov. 1943, SHist 181.005 (D1565); ARP, "Gulf of St. Lawrence Controller Logs", SHist 181.005 (D1555)

71 "Minutes of St. Lawrence Operations Conference... February 22nd24th, 1943", para. 14, SHist NHS 1605-239/16B partie 2; correspondance, 5 avr.-9 juin 1943, 38-2-1B, APC RG 24, vol. 11064

72 "Minutes of meeting to Discuss Coming Anti-Submarine Operations in the Gulf of St. Lawrence", 30 janv. 1943, SHist 181.0004 (D54); Cmdt du 113e Escadron au Cmdt RAE, 8 mars 1943, SHist 181.002 (D68A), vol. 3; RAE, journal quotidien, 25 mars 1943, SHist; 119e Escadron, ORB, 27 mars, 4 et 8 avr. 1943, SHist

73 "General Review and Report upon Defences in the Gulf and River St. Lawrence Areas by a Committee formed under direction of the Chiefs of Staff Committee", 30 janv. 1943, 6-7, Ann. G et G1, SHist 181.003 (D4723)

74 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 18 fév. 1943, APC RG 2, série 7c, vol. 12, bobine de microfilm C4875; "Defence Communications Limited", SHist 74/18

75 Note de service au directeur de transmissions, "Communications, Gaspé Peninsula", 19 mai 1943, SHist 193.009 (D20); Guthrie, "Report upon Defences in the Gulf and River St. Lawrence..." Ann. F, SHist 181.003 (D4723); documents sur le "Atlantic Communications Programme", à l'intention du Comité des chefs d'état-major, SHist 193.009 (D19), passim. Joint RCN/RCAF AS/Warfare Committee, 30 mars 1943, SHist 181.002 (D399); CE-MA au Cmdt en chef de la RAE, 10 juin 1943, SHist 89/179; "Third Report of the Defence Coordination Officer for the Gaspé and Lower St. Lawrence Area", 14 sept. 1943, SHist 193.009 (D25)

76 RE-MA au CE-MA, 18 mars 1943, NSS 1037-2-6 partie 1, APC RG 24, vol.

3901; Cmdt Radio Wing, Coast and Anti-Aircraft Artillery Training Centre, "Summary of Report on GL Mark IIIC Equipment Employed in an Anti-Surface Vessel role", s.d., SHist 112.3M2 (D509); N° 1 Radio Direction Finding Unit, Royal Canadian Artillery, progress reports, May/Nov. 1943, SHist 142.98009 (D2)

77 RE-MA au CE-MA, 14 fév. 1944, NSS 1037-2-6 partie 2, APC RG 24, vol. 3901; C.B. Limbrick, "Radar in the Royal Canadian Air Force", exposé inédit, s.d., 20-1, SHist 80/395; W.E. Knowles Middleton, *Radar Development in Canada: the Radio Branch of the National Research Council of Canada, 1939-1946* (Waterloo, Ont., 1981), 101-5

78 Chambre des communes, *Débats*, 5 mars 1943, 933, 10 mars 1943, 1129-32, 11 mars 1943, 1191-2, 1200-2, 15 mars 1943, 1267-71, 25 mars 1943, 1587; coupures de journal, mars 1943, SHist 81/531, boîte 180, et SHist 73/912

79 Chambre des communes, *Débats*, 10 mars 1943, 1131

80 Ibid., 17 mars 1943

81 Ibid., 10 mars 1943, 1131, 17 mars 1943, 1337-44

82 Guthrie, "Report upon Defences in the Gulf and River St. Lawrence Areas by meeting held at Quebec City on 26-27th March,1943", NR. Anderson et coll., "Second Report upon Defences in the Gulf and River St. Lawrence Areas. . .", 18 avr. 1943, SHist 181.003 (D4723); Guthrie, "Note re RCAF History – 1920/45 era", 29 jan. 1982, dossier biographique de K.M. Guthrie, SHist

83 Procès-verbal du Comité des chefs d'état-major – 11 mai 1943, SHist 193.009 (D53)

84 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 13 mai 1943, APC RG 2, série 7c, vol. 12, bobine de microfilm C4875

85 Dossier biographique de J.P.J. Desloges, SHist; Comité des chefs d'état-major aux ministres, 11 mai 1943, SHist 193.009 (D19); secrétaire du Comité des chefs d'état-major au Cmdt du DM n° 5, 8 juin 1943, SHist 181.003 (D4723)

86 CE-MA au MDN (Air), 1er nov. 1943, Savard à Power, 29 oct. 1943, archives de Power, boîte 70, dossier D2032; officier de coordination de la défense, premier rapport, 3 juil. 1943, SHist 193.009 (D21)

87 Officier de coordination de la défense, 3e rapport, 14 sept. 1943, SHist 193.009 (D25); E.G. Goodspeed, "Aircraft Detection Corps Report of Activities Months of July, August, September 1943", s.d., SHist 321.009 (D94); N.R. Anderson et coll., "General Review and Report upon Defences in the Gulf and River St Lawrence. . ." 30 janv. 1943, Ann. E, SHist 181.003 (D4723)

88 Cmdt NCSM *Gananoque* à l'officier naval en charge de Québec, 5 mai 1943, dossiers NHS Sydney 48-2-2 partie 11, SHist; "SQ", SHist 81/ 6502/8280, boîte 10; RCN daily state, 15 juin 1943, SHist NHS 1650DS; Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, "Defence of Gulf of St. Lawrence 1943. . . Short Title GL43," 25 mai 1943, 38-2-1A, APC RG 24, vol. 11064

89 RAE, weekly intelligence report, 30 avr. 1943, para. 5, SHist 181.003 (D423), partie 1; RAE, operational intelligence summary, 25 avr. 1943, S.28-5-12 partie 1, APC RG 24, vol. 5272

90 RAE, operational intelligence summary, 25 avr. 1943, S.-28-5-12 partie 1, APC RG 24, vol. 5272

91 RAE, weekly intelligence report, 14 mai 1943, para. 17, 21 mai 1943, para. 18, SHist 181.003 (D423); procès-verbal de la réunion des officiers de l'état-major, 24 avril 1943, RAE, journal quotidien, avr. 1943, Ann. 20, SHist; "Orders Issued by Gulf Group Controller", SHist 181.005 (D1556)

92 119e, 117e et 113e Escadrons, journaux quotidiens, mai 1943, SHist

93 QGSN au cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, message 2258Z, 29 avr. 1943, SHist 181.02 (D68A), vol. 1

94 RAE, operational intelligence summary, 2 mai 1943, SHist 181.003 (D1530); 31e ERG, journal quotidien des opérations, 30 avr. 1943, SHist; RAE, résumés des opérations pour la période du 30 avr. au 11 mai 1943, SHist 181.003 (D3254); informations de M. Hadley basées sur journal de bord du U-262

95 Journal de guerre du BdU, 24 sept. 1943, SHist 79/446; "War Log "U-536" Final Report", SHist mfm 83/665; "U-536, Interrogation of Survivors, Jan. 44", SHist NHS 1650-U536; entretien avec Piers, 7 janv. 1982, dossier biographique de D.W. Piers, SHist; fiches sur les mouvements des navires, HMS *Chelsea*, 25 sept.10 oct. 1943, SHist; RAE, weekly intelligence reports, 30 sept. 1943, para. 23, 7 oct. 1943, para. 24, SHist 181.003 (D423); Base de l'ARC à Gaspé, journal quotidien des opérations, 26 sept. 1943, SHist; "Gaspé Operations Narrative", 26 sept. 1943, SHist 181.005 (D1565)

96 106e, 117e et 119e Escadrons, journaux quotidiens des opérations, nov. 1943, SHist; Cmdt RAE au secrétaire du MDN (Air), 21 juil. 1943, S.096-105 partie 4, APC 826793; SCB au Cmdt RAE, 26 août 1943, SHist 181.006 (D13); 162e Escadron, journal quotidien des opérations, sept.-oct. 1943, SHist; RAE, journal quotidien, 25 sept. 1943, SHist; RAE au 1er Groupe, messsage A.238, 27 sept. 1943, SHist 181.002 (D170); RAE à Dartmouth, message A.395, 5 oct. 1943, SHist 181.006 (D133)

CHAPITRE 14: LES OPÉRATIONS EN HAUTE MER, 1942

1 Officier d'état-major (A/S), Western Approaches Command, observations sur les opérations de la RAE, citées dans Marc Milner, *North Atlantic Run: the Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys* (Toronto 1985), 140-1

2 Cmdt de l'Unité opérationnelle 24.1.3 au commandant de la 24e Force opérationnelle (24e FO), "Report of Operations of Task Unit 24.1.3, Escort for Convoy ONS 102", 28 juin 1942, PRO, Adm 199/729; Base de l'ARC à Gander, weekly intelligence reports, 16 mai-16 oct. 1942, SHist 181.003 (D4099); 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; Londres 1952), 23-24; Milner, *North Atlantic Run*, 113-22

3 Journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), traduction en anglais, 3 juin 1942, SHist 79/446; journal de bord du U-432, copie et traduction en anglais, 2 juin 1942, SHist 85/77, partie 15

4 Journal de bord du U-87, 23 juin 1942, SHist 85/77, partie 16. Voir aussi ARC, attack report, 23 juin 1942, SHist 181.003 (D1314)

5 ARC, attack report, 28 juin 1942, SHist 181.003 (D1315)

6 Grande-Bretagne, Admiralry, 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), IB, plan 16 (4)

7 Journal de guerre du BdU, 9 juil. 1942, SHist 79/446; Admiralty, *U-Boat War*, II, 37, 51

8 Base de l'ARC de Dartmouth, weekly intelligence report, 31 juil. 1942, SHist 181.003 (D4096); Milner; *North Atlantic Run*, 125-7

9 Journal de guerre du BdU, 29 juil-1er août 1942, SHist 79/446; 1er Groupe, weekly intelligence report, 7 août 1942, SHist 181.003 (D2178); Milner, *North Atlantic Run*, 131-47

10 ARC, attack report, 30 juil. 1942, SHist 181.003 (D1104); journal de bord du U-89, 30 juil. 1942, SHist 85/77, partie 19; Anderson au Cmdt de la RAE, 31 juil. 1942, Cmdt RAE au secrétaire du MDN (Air), 5 août 1942, SHist 181.009 (D1147), partie 2

11 "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, QG du Service naval, 1939-45", NSS 1440-18, SHist

12 Visite de Power au R.-U., compte rendu, août-sept. 1942, HQS 45-831, APC RG 24, vol. 5266; chef de l'état-major de l'Air au Cmdt RAE, "Convoy Patrols-Eastern Air Command", 2 jan. 1943, SHist 181.002 (D123)

13 "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), 434-5, SHist 74/2, vol. 3; Small au Cmdt RAE, 24 déc. 1942, SHist 181.002 (D68A); entretien avec Annis, 10 sept. 1979, dossier biographique de C.L. Annis, SHist

14 ARC, attack report, 31 juil. 1943, SHist 181.003 (D1319)

15 ARC, attack reports, 31 juil., 2 et 5 août 1943, SHist 181.003 (D1089), (D1090), (D1091)

16 CE-MA au Cmdt RAE, message, 5 août 1942, S.15-24-12, APC RG 24, vol. 5199; "History and Activities of the Operational Intelligence Centre, QG du Service naval, 1939-45", "1942", 6, NSS 1440-18, SHist; Cmdt RAE au secrétaire du MDN (Air), 5 août 1942, SHist 181.009 (D1147), partie 2; Ruttan au Cmdt 1er Groupe, 31 oct. 1942, S.28-5-10, APC RG 24, vol. 5272

17 Terence Horsley, *Find Fix and Strike* (Londres 1943), 33; Cmdt RAE au secrétaire du MDN, 25 juin 1942, SHist 181.002 (D180); RAE, A/S report, août 1942, SHist 181.003 (D25)

18 Journal de guerre du BdU, 5 sept. 1942, SHist 79/446; Admiralty, *U-Boat War*, II, 37

19 116e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 13 sept. 1942, SHist; RAE, A/S report, sept. 1942, SHist 181.003 (D25); Milner, *North Atlantic Run*, 159-67

20 Journal de guerre du BdU, 13 sept. 1942, SHist 79/446

21 Vice-chef de l'état-major de l'Air au Coastal Command, 31 mai 1943, Ann. I et II, PRO, Air 20/1065; Foster à Arnold, 17 avr. 1943, *Library of Congress*, archives de H.H. Arnold, boîte 39

22 S.R. Gibbs, "Report on Visit of EAC Halifax and RCAF Station Dartmouth, NS", (juil. 1942), PRO, Air 15/217

23 Rapport de Martineau, 31 oct. 1942, PRO, Air 2/8400

24 Joubert de la Ferté à Anderson, 18 nov. 1941, SHist 181.009 (D6734); J.P.T. Pearman, "Summary of Anti-Submarine Air Effort of Eastern Air Command, Halifax, N.S.", 29 mars 1942, SHist 181.009 (D1147); "Intelligence – Operational Research Section Reports – Coastal Command", 1-35, SHist 181.003

(D929), partie 1; contrôleur de la Région au contrôleur du 1er Groupe, message, 29 oct. 1942, SHist 181.002 (D123)

25 Ruttan au Cmdt 1er Groupe, "Report-Course of Instruction, Naval "Y" Intelligence, Ottawa", 31 oct. 1942, HQS 28-5-4, APC RG 24, vol. 5272; chef de l'état-major de l'Air au Cmdt RAE, "Air Operations against Submarines, D/F Fixes-Vitamin Code", 14 oct. 1942, Cmdt RAE au Cmdt 1er Groupe, 21 oct. 1942, SHist 181.009 (D1147), partie 2

26 Martineau à l'état-major, note de service, "Re Anti-Submarine Warfare", 31 oct. 1942, PRO, Air 2/8400

27 CE-MA au CE-MM, 13 déc. 1942, SHist 79/184; dossier de l'ARC, "Operations-Anti U-Boat Warfare, S.25-25", SHist 181.009 (D1147); officier de liaison de l'ARC à Londres au QG de l'Aviation, 19 mars 1943, SHist 181.002 (D90)

28 Cmdt RAE au secrétaire du MDN (Air), 20 nov. 1942, SHist 79/184

29 OSE-MA au Cmdt RAE, 15 oct. 1942, ibid. Pour des chiffres semblables un mois plus tard, voir RE-MA au CE-MA, 25 nov. 1942, SHist 79/84

30 Procès-verbal d'une réunion sur la guerre anti-sous-marine, 1er-3 nov. 1942, PRO, Air 2/8400

31 Ibid.

32 Cmdt Côte atlantique au CE-MM, 30 nov. 1942, SHist 193.009 (D14); procès-verbal d'une réunion de l'état-major de la Marine, 23 nov. 1942, SHist

33 Bliss au directeur des opérations, 5 janv. 1943, NSS 1271-24 partie 1, APC RG 24, vol. 8080; CE-MA au CE-MM, 5 janv. 1943, CE-MM au CE-MA, 18 janv. 1943, S.28-1-7, ibid., vol. 5270

34 J.O. Wilhelm, "Operational Research Progress Report, Activities up to Aug. 31st, 1943", 20 août 1943, SHist 181.003 (D4033); P.M. Millman, "Operational Research in the RCAF during World War II," 2 août 1947, SHist 77/510; J.W. Mayne, *Operational Research in the Canadian Armed Forces during the Second World War* (DND, ORAE, Report N° R68, June 1978), I, 15-26; Keith R. Tidman, *The Operations Evaluation Group: History of Naval Operations Analysis* (Annapolis, Md 1984) 51-4, 64-5

35 1er Groupe, weekly intelligence report, 16 oct. 1942, SHist 181.003 (D2178); journal de guerre du BdU, 12 oct. 1942, SHist 79/446; Jürgen Rohwer, *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte, 1939-1945* (Munich 1968), 128; Milner, *North Atlantic Run*, 171-4

36 Admiralty, *U-Boat War*, II, 56

37 RAE, A/S report, oct. 1942, SHist 181.003 (D25)

38 ARC, attack report, 30 oct. 1942, SHist 181.003 (D1328)

39 Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, 1A, 255

40 Ibid.; RAE, weekly intelligence report, 30 oct. 1942, SHist 181.003 (D423); ARC, attack report, 31 oct. 1942, SHist 181.003 (D1329)

41 ARC, attack report, 31 oct. 1942, SHist 181.003 (D1330)

42 116e Escadron BR, journal quotidien de l'ORB, 1er nov. 1942, SHist

43 W.A.B. Douglas et J. Rohwer, "The Most Thankless Task Revisited: Convoys, Escorts and Radio Intelligence in the Western Atlantic, 1941-43", dans J.A. Boutillier, (éd.), *The RCN in Retrospect, 1910-1968* (Vancouver 1982), 187-234; Milner, *North Atlantic Run*, 177-80

44 24e FO au général commandant, Commandement de la Base de Terre-Neuve,

Armée des É.-U., "Employment of US Army B-17 Aircraft for Protection of Shipping", 2 oct. 1942, SHist 181.003 (D123)

45 RAE, weekly intelligence reports, 30 oct. et 6 nov. 1942, SHist 181.003 (D423); RAE, operations summaries, 30 oct.-2 nov. 1942, SHist 181.003 (D304)

46 Officier d'état-major (opérations) au Cmdt 1er Groupe, note de service, 16 nov. 1942, SHist 181.002 (D123)

47 24e FO au Cmdt 1er Groupe, 12 nov. 1942, ibid.; "The History of Eastern Air Command", 505-15, SHist 64/2, vol. 3; journaux d'unité et journaux quotidiens des divers escadrons, SHist

48 Rapport de l'amiral de Terre-Neuve (AT.-N.), nov. 1942, NS 1000-5-20 patie 2, SHist; ARC, attack report, 3 nov. 1943, SHist 181.003 (D1332)

49 ARC, attack report, 17 nov. 1942, SHist 181.003 (D1333); RAE, A/S report, nov. 1942, 7, SHist 181.003 (D25)

50 Rohwer, *Die U-Boot-Erfolge*, 138; CE-MM au CE-MA, "Report on Proceedings Convoy O.N. 145", 18 janv. 1943, SHist 181.002 (D123); W.G. Lund, "The Royal Canadian Navy's Quest for Autonomy in the North West Atlantic, 1941-1943" (thèse de maîtrise, Université Queen's, Kingston 1974)

51 ARC, attack report, 26 nov. 1942, SHist 181.003 (D1335)

52 "The History of Eastern Air Command", 507-24, SHist 74/2, vol. 3

53 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The R.A.F. in Maritime War, III: The Atlantic and Home Waters, the Preparative Phase, July 1941 to February 1943", s.d., 514-17, SHist 79/599; Milner, *North Atlantic Run*, 194-5

54 RAF Coastal Command, "The Last Hudson", juil. 1943, Ann. J, Coastal Command ORB, juil. 1943, SHist 181.009 (D590)

55 W.E. Scarborough, "Cause a PBY Don't Fly THat High", *United States Naval Institute Proceedings*, CIV, avr. 1978, 59-73

56 C.L. Annis, "Submarine Warfare, World War II", 29 janv. 1943,SHist 181.003 (D309)

57 Carl Vincent, "Distended Douglas: the Story of the Douglas Digby in Canadian Service", *High Flight*, II, n° 5, 179-84, n° 6, 219-22, III, n° 1, 17-27, no 2, 65-6; S. Kostenuk et J. Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977), 31-32

58 CE-MA au Cmdt en chef de la RAE, 3 fév. 1944, "A/S Warfare Operational Research and Analysis", SHist 77/540

59 RAE, A/S report, nov. 1942, SHist 181.003 (D25)

60 Journal de guerre du BdU, 1er janv. et 1er déc. 1942, SHist 79/446

61 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", III, Ann. xxiv

62 RAF Coastal Command, Operational Research Section, "Attacks on U-boats by Aircraft", rapport n° 24, août 1943, tableau 4, SHist 181.003 (D929), partie 2

63 RAE, Section de recherche opérationnelle, "Comments on Anti-Submarine Effort, 1941-42, EAC", 15 mars 1943, SHist 77/540

64 Journal de guerre du BdU, 3 sept. 1942, SHist 79/446

65 Ibid., 2 août 1942

66 Entretien avec Annis, 10 sept. 1979, dossier biographique de C.L. Annis, SHist

67 Annis au RA de l'E-MA (opérations), 25 fév. 1943, S.28-1-1, APC RG 24, vol. 5269

CHAPITRE 15: LA DÉFAITE DES MEUTES DE SOUS-MARINS ALLEMANDS

1 Arnold à King, 25 fév. 1942, US Naval History Division, Strategic Plans, boîte 101, A21, "Aviation"

2 Grande-Bretagne, War Cabinet Anti-U-Boat Committee minutes, 4 et 13 nov. 1942, PRO, Cab 86/2; secretary of state for air, "Modification of Aircraft to Provide an Operational Range of 2,500 Miles", 12 nov. 1942, PRO, Cab 86/3; S.W. Roskills, *The War at Sea, 1939-1945*, II: *The Period of Balance* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1956), 88

3 Air officer commanding-in-chief (AOCinC) Coastal Command, "The Value of Bay of Biscay Patrols", 22 mars 1943, Au(43)84, PRO, Cab 86/3; first sea lord, notes for a meeting, 31 mars 1943, PRO, Adm 205/30

4 First sea lord, notes for a meeting, 31 mars 1943, PRO, Adm 205/30; PRO' Cab 86/2; P.M.S. Blackett, "Progress of Analysis of the Value of Escort Vessels and Aircraft in the Anti U-Boat Campaign", 5 mars 1943, PRO, Prem 3/414/1

5 "Comment on Eastern Air Command Anti-Submarine Effort", 14 fév. 1943, S.28-5-11, APC Rg 24, vol. 5272. Voir aussi R. Baglow et J.D.F. Kealy, "A Statistical Analysis of the Performance of RCAF Maritime Aircraft, déc. 42-nov. 43", exposé inédit, 1980, SHist 80/151

6 Breadner à Walsh, 11 nov. 1942, 1-15-350, APC RG 24, vol. 5177; Walsh à Arnold, 18 déc. 1942 et 5 janv. 1943, SHist 76/259; Arnold à Walsh, 13 janv. 1943, Library of Congress, archives de H.H. Arnold, extraits dans SHist 83/970

7 Représentant adjoint de l'état-major de l'Air (RAE-MA) au RE-MA, 9 fév. 1943, Hobson à Annis, 13 et 26 mars 1943, SHist 76/259; C.L. Annis, "Submarine Warfare, World War II", 29 janv. 1943, SHist 181.003 (D309)

8 Philip Lundeberg, "La réplique des États-Unis à la guerre au tonnage," *Revue d'histoire de la Deuxième Guerre Mondiale*, XVIII (1968), 67-96; Michael Salewski, "The Submarine War: a Historical Essay," dans Lothar-Gunther von Buchheim, *U-Boat War* (New York 1978)

9 Voir R.M. Leighton, "US Merchant Shipping and the British Import Crisis", dans K.R. Greenfield, (éd.), *Command Decisions* (Washington, 1960), 199-224

10 Roskill, *War at Sea*, II, 152; Admiralty, "Review of Proceedings of Anti-U-Boat Warfare Committee", 20 août 1943, Annexe I, section VIII, PRO, Adm 205/30, dossier n° 8; US Naval History Division, A 16-3(9), "Anti-Submarine Warfare"; W.G.D. Lund, "Command Relations in the Northwest Atlantic: the Royal Canadian Navy's Perspective", (thèse de maîtrise, Université Queen's, Kingston, 1972), 41; G.N. Tucker, *The Naval Service of Canada*, II: *Activities on Shore during the Second World War* (Ottawa 1952), 402-17

11 Projet de message "à ne pas expédier, mais à employer comme base de plus amples discussions entre le CE-MA et le RE-MA", 12 janv. 1943, rapport de Bulloch et de Layton, 1er mars 1943, 1-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177

12 Rapport de Bulloch et de Layton, 1er mars 1943, 1-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177; Cmdt Coastal Command, "Policy for the Employment of V.L.R. Aircraft in the North Atlantic in the Present and Near Future", 27 mars 1943, SHist 181.002 (D122)

13 Rapport de Bulloch et de Layton, 1er mars 1943, 1-15-350 partie 3, APC RG 24,

vol. 5177; RAE, weekly intelligence report, 26 nov. 1942, Ann. H., SHist 181.003 (D264)

14 Rapport de Bulloch et de Layton, 1er mars 1943, I-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177

15 Voir les journaux quotidiens des escadrons de la RAE, fév. 1943 passim, SHist

16 Amiral Karl Dönitz, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, trad. de R.H. Stevens (Westport, Ct. 1976), 316

17 5e et 162e Escadrons, journaux quotidiens, déc. 1942 et janv. 1943, SHist

18 Journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), 1er au 4 fév. 1943, SHist 79/446; PRO, Adm 223/16; F.H. Hinsley et coll., *British Intelligence in the Second World War: Its Influence on Strategy and Operations* (New York 1979-84), II, 543

19 1er Groupe, weekly intelligence report, f.v. 1943, SHist 181.003 (D423); journaux de bord du U-414 et du U-403, 4 et 6 fév. 1943, copie et traduction en anglais, SHist 85/77, partie 31 et partie 32; 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 6 fév. 1943, SHist

20 Roskill, *War at Sea*, II, 201, 357-8, 366-8, 366-8; Marc Milner, *North Atlantic Run: the Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys* (Toronto 1985), 224

21 ARC, attack report, 24 fév. 1943, SHist 181.003 (D1338); 1er Groupe, weekly intelligence report, 5 mars 1943, SHist 181.003 (D423)

22 ARC, attack report, 24 fév. 1943, SHist 181.003 (D1338)

23 Ibid.

24 Journal de bord du U-604, 24 fév. 1943, Shist 85/77, partie 33; journal de guerre du BdU, SHist 79/446

25 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 24 fév. 1943, SHist

26 Ibid.

27 Journal de bord du U-621, 24 fév. 1943, SHist 85/77, partie 34; 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 24 fév. 1943, SHist; Base de l'ARC de Gander, journal quotidien, 24 fév. 1943, SHist

28 Samuel Eliot Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, I: *The Battle of the Atlantic, September 1939-May 1943* (Boston 1947), 338

29 Annis au RAE-MA (opérations), 16 fév. 1943, I-15-35 partie 2, APC RG 24, vol. 5177

30 Ibid.

31 Cmdt de la 24e Force opérationnelle (FO) à la RAE et au US Army Newfoundland Base Command, 12 fév. 1943, ibid.; compte rendu de réunion, 26-27 fév. 1943, SHist 181.003 (D96)

32 Compte rendu de réunion, 26-27 fév. 1943, SHist 181.002 (D96); Cdr 24e FO à Newfoundland Base Command, 2 oct. 1942, SHist 181.002 (D123); RAE et 1er Groupe, weekly intelligence reports, mars-mai 1943, SHist 181.003 (D264) et (D423); 1er Groupe à RAE., 30 mars 1943, SHist 181.002 (D124); US Anti-submarine Command, "Missions, Sightings, Attacks, Hours Flown, Nov. 1942-July 1943", Base aérienne de Maxwell, bobine de microfilms Bo934, chemise 0031, exemplaire dans SHist 80/208; "Review of Anti-Submarine Intelligence in Area 40 to 60N, 30 to 60W, 2-31 May 1943", para. 5a, bobine BO 933, chemise 1568-9, ibid.

33 Cmdt 1er Groupe au Cmdt RAE, 6 mars 1943, SHist 181.002 (D96); Canning à Slessor, 27 mai 1943, PRO, Air 2/8400

34 Lund, "Command Relations in the Northwest Atlantic", 41-8; Tucker *Naval Service of Canada*, II, 406-8; Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, IV: The Atlantic and Home Waters, the Offensive Phase, February 1943 to May 1944", s.d., 2-3, SHist 79/599

35 Air Force Combined Staff (AFCS) Washington au QG de l'Aviation, message A432, 2 fév. 1943, QG de l'Aviation à ROYCANAIRF, message C477, 4 fév. 1943, S.28-1-2, APC RG 24, vol. 5270; Air Ministry, "The R.A.F. in Maritime War", IV, 7

36 SCE-MA au ministre, 4 fév. 1943, procès-verbal du Conseil de l'Air, 4 fév. 1943, QG de l'Aviation à AFCS Washington, message C479, 5 fév. 1943, S.-28-1-2, APC RG 24, vol. 5270; Tucker, *Naval Service of Canada*, II, 409; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 7; CE-MA au CE-MM, 21 fév. 1943, archives de l'Université Queen's, archives de C.G. Power, boîte 71, dossier D2034; Naval Board minutes, 22 fév. 1943, SHist

37 Jürgen Rohwer, *The Critical Convoy Battles of March 1943* (Annapolis, Md 1978); J. Röhwer et G. Hümmelchen, *Chronology of the War at Sea, 1939-1945*, trad. anglaise de Derek (Londres 1978), 308-10; PRO, Adm 223/16, chemise 73, 77; RAE, weekly intelligence report, 23 mars 1943, SHist 181.003 (D308); Hinsley, *British Intelligence*, II, 750

38 "Report of Sub-Committee on Command, Control and Responsibilities of Air Forces, 8-9 March 1943", N.R. Anderson, "Report on Convoy Conference 8-9 March 1943", 1-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177

39 Directeur des opérations au vice-CE-MM et au CE-MM, 5 mars 1943, NSS 1271-24 partie 1, APC RG 24, vol. 8080; CE-MM au Cmdt Côte atlantique, message 1440Z, 4 fév. 1943, QG de l'Aviation à AFCS Washington, message C479, 5 fév. 1943, RAE au QG de l'Aviation, message A359, 5 fév. 1943, S.28-1-2, ibid., vol. 5270; Cmdt Côte atlantique au secrétaire du Naval Board, 8 fév. 1943, SHist NHS 8000, "Flag Officer Atlantic Coast"

40 "The Nineteenth Antisubmarine Squadron Diary", 1132-4, Base aérienne de Maxwell, bobine de microfilms A0523, exemplaire dans SHist 80/207; chef de l'état-major, Army Air Forces Antisubmarine Command, movement order n° 8, 31 mars 1943, 0884-7, bobine B0993; ibid.; "History of Antisubmarine Squadrons, 25th Antisubmarine Wing", 0749, bobine B093, ibid.; 1er Groupe à RAE, message A127, 30 mars 1943, SHist 181.002 (D124); "Fleet Air Wing Seven History Narrative", 37-3, SHist 80/15

41 Délégation de la RAF à Washington (RAFDEL) à l'Air Ministry, 20 mars 1943, PRO, Air 20/848. Voir aussi Air Ministry, "The RAF in Maritime War", VI, 20

42 Anderson à Breadner, 8 mars 1943, citant la Combined Chiefs of Staff memorandum 61/1, 1-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177

43 Anderson à Breadner, 9 mars 1943, ibid.

44 Breadner à Portal, 9 mars 1943, Breadner à Johnson, 10 mars 1943, ibid.

45 Portal à Breadner, 11 mars 1943, ibib.; "Extract from Minutes of COS (43) 21st Meeting held 25th January, 1943", et note du CE-MA, 28 janv. 1943, PRO, Air 8/673

46 Air Ministry à RAFDEL, 19 mars 1943, PRO, Air 8/673
47 Portal à Breadner, 25 mars 1943, 1-15-350 partie 3, APC RG 24, vol. 5177
48 Adjutant general US Army Antisubmarine Command HQ au général Cmdt Army Air Forces Washington, 16 mai 1943, Base aérienne de Maxwell, bobine de microfilms A0523, chemise 1259-60, SHist 80/207; note du chef de l'état-major de l'Air, Sir Charles Portal, "Reequipment of Coastal Command Squadrons with Liberators", AU(43)93, PRO, Cab 86/3
49 J. Rohwer et W.A.B. Douglas, "The Most Thankless Task Revisited: Convoys, Escorts and Radio Intelligence in the Western Atlantic, 1941-43", dans J.A. Boutilier, (éd.), *The RCN in Retrospect, 1910- 1968* (Vancouver 1982), 187-234; USAAF Gander periodic intelligence report, 1er-8 mai 1943, 1er Groupe, weekly intelligence report, 10 mai 1943, SHist 181.003 (D308); 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 4 mai 1943, SHist; ARC, attack report, 4 mai 1943, SHist 181.003 (D1341)
50 ARC, attack report, 4 mai 1943, SHist 181.003 (D1341)
51 U-438 au BdU, message du 5 mai 1943, SHist 85/77, partie 41
52 ARC, attack report, 4 mai 1943, SHist 181.003 (D1342)
53 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 5-6 mai 1943, SHist; 1er Groupe, weekly intelligence report, 10 mai 1943, SHist 181.003 (D308); observations du Cdr Peter Gretton, NSS 8280 ONS 5, APC RG 24, vol. 11329
54 Cmdt RAE aux contrôleurs, 16 mars 1943, Cmdt RAE au Cmdt 1er Groupe, 10 mai 1943, et note de Heakes, 24 mai 1943, SHist 181.002 (D125)
55 Journal de guerre du BdU, 3 mai 1943, SHist 79/446
56 1er Groupe, weekly intelligence report, 24 mai 1943, SHist 181.003 (D308); examen de renseignements anti-sous-marins, SHist 80/208; Hinsley, *British Intelligence*, II, 636-7
57 Dönitz, *Memoirs*, 339; journal de guerre du BdU, 6 et 24 mai 1943, SHist 79/446; Hilary St Georges Saunders, *Royal Air Force 1939-45*, III: *The fight is Won* (Londres 1954, édition de poche 1975), 50-7
58 Saunders, *Royal Air Force*, III, 57; 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, Ann. 2; 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, SHist
59 Georges Lothian, *Flight Deck: Memoirs of an Airline Pilot* (Toronto 1979(, 104-5; 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 10 mai, 25 juil. 1943, SHist
60 AOC in C Coastal Command, messages, 7 mai, 1er juin 1943, SHist 181.002 (D121); 1er Groupe à RAE, 23 juil. 1943, SHist 181.002 (D122)
61 Allied Anti-Submarine Survey Board au CE-MM, 18 mai 1943, CE-MA au AOC in C Coastal Command, 15 juin 1943, S.28-6-7 partie 1, APC RG 24, vol. 5274; procès-verbal du Joint RCN-RCAF Anti-Submarine Warfare Committee, 22 juin 1943, SHist 181.002 (D145)
62 Allied Anti-Submarine Survey Board au CE-MM, 18 mai 1943, S.28-6-7 partie 1, APC RG 24, vol. 5274; procès-verbal de l'état-major de la Marine, 3 juin 1943, SHist; Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique (C in C CNA) au QGSN, message 1620Z, 12 juil. 1943, SHist NHS 8000, "Flag officer Atlantic Coast"; QG RAE, journal quotidien, 20 juil. 1943, SHist

63 Canning à Slessor, 27 mai 1943, PRO, Air 2/8400
64 Anderson à Slessor, 21 juin 1943, SHist 181.009 (D6734)
65 Slessor à Anderson, 24 juin 1943; ibid.
66 Allied Anti-Submarine Survey Board au CE-MM, 19 mai 1943, S.28-6-7 partie 1, APC RG 24, vol. 5274; Heakes à Baker, 9 août 1943, SHist 181.009 (D4656)
67 QG RAE au QG de l'Aviation, message A295, 15 mai 1943, SHist 181.002 (D96); "Review of Antisubmarine Intelligence... 0001Z May 3, 1943 to 2400Z May 31, 1943", 1568-9, Base aérienne de Maxwell, bobine de microfilms B0933, SHist 80/208; "History of Antisubmarine Squadrons, 25th Antisubmarine Wing", 0723-6, ibid.; "The Nineteenth Antisubmarine Squadron Diary", 1137-41, bobine A0523, SHIst 80/207; "Fleet Air Wing Seven History Narrative", 38-43, "War Diary of Bombing Squadron One Hundred Three", SHist 80/15; note sur QG RAE au 1er Groupe, message A337, 1er sept. 1943, SHist 74/372
68 Canning à Slessor, 27 mai 1943, PRO, Air 2/8400; "Minutes of Meeting of AMAS Division with Members of Kauffman Board, 8 May 1943", S.28-6-7 partie 1, APC RG 24, vol. 5274; Peter Gretton, *Convoy Escort Commander* (London 1964), 153; "Allied Anti-Submarine Survey Board Meeting Held at 1500 Hours, 7th May, 1943 in Ottawa", PRO, Adm 1/13756
69 "Operations-Naval Co-operation," SHist 181.002 (D464); "ASW Training-D/F Homing-Comments on Exercises", SHist 181.003 (D36); 1er Groupe à RAE, message A829, 23 juil. 1943, 1er Groupe-RAE, conversation télétypée, 24 juil. 1943, SHist 181.009 (D4656); Cmdt en chef RAE au 1er Groupe, Groupe du Golfe, message A873, 26 juil. 1943, SHist 181.002 (D122); secrétaire du Naval Board, "Daily Forecast of U-Boat Positions", 14 juil. 1943, NSS 8910-9 partie 1, APC RG 24, vol. 6895; McDiarmid à l'officier en charge du Centre de renseignements opérationnels, 10 juil. 1945, NSS 8910-20 partie 2, ibid., vol. 6986
70 Martineau au Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, 6 août 1943, 7-6-2, APC RG 24, vol. 11022
71 Canning à Slessor, 27 mai 1943, PRO, Air 2/8400; Carl Vincent, *Consolidated Liberator & Boeing Fortress* (Canada's Wings, vol. 2; Stittsville, Ont. 1975), 31; entretiens avec Annis, 10 sept. 1979, dossier biographique de C.L. Annis, SHist
72 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., 489-92, SHist 79/599; Coastal Command, Operational Research Section, "A Review of S-Band ASV Performance in Detecting U-Boats", rapport n° 308, 2 nov. 1944, PRO, Air 15/133; *Monthly Review of RCAF Operations, North America*, I, nov. 1943, 12, II, juin 1944, 6-8, II, juil. 1944, 21-23
73 "Eastern Air Command-Project "Z"... Supply and Use of Same in Anti-Submarine Warfare", SHist 181.009 (D1519); Mark 24 Mine instructions, 4 juin et 16 sept. 1943, SHist 181.003 (D4421); ARC, attack reports, 3 et 4 sept. 1943, SHist 181.003 (D1099) et (D1100); "List of RCAF Sightings and Attacks on U-Boats", SHist 85/77, partie 1
74 Alfred Price, *Aircraft versus Submarine: The Evolution of the Anti-Submarine*

Aircraft, 1912 to 1972 (Londres 1973), 107-8; ""Z" Project-Equipment", SHist 181.002 (D39); Deshaw, "Report on Expendable Radio Sonic Buoys", 6 juin 1944, SHist 181.003 (D3302); Thomas à Cmdt Base de l'ARC de Dartmouth, 7 déc. 1944, SHist 181.003 (D3738)

75 Journal de guerre du BdU, 25 juin 1943, SHist 79/446; Admiralty, Operational Intelligence Centre, special intelligence summary, 28 juin 1943, PRO, Adm 223/15; NSS 8280-SC 135, SHist mfm

76 ARC, attack report, 3 juil. 1943, SHist 181.003 (D1347); journal de bord du U-420, 3 juil. 1943, SHist 85/77, partie 42

77 1er Groupe, weekly intelligence report, 8 juil. 1943, SHist 181.003 (D308); 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 4-5 juil. 1943, SHist

78 Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, au Cmdt en chef RAE, message 1535Z, 6 juil. 1943, SHist 181.002 (D123)

79 Heakes aux Cmdt d'escadrons du 1er Groupe, 1er sept. 1943, I-15-350 partie 5, APC RG 24, vol. 5177

80 Journal de guerre du BdU, 10-16 sept. 1943, SHist 79/446; Dönitz, *Memoirs*, 418-9; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 177

81 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 16-19 sept., 20 oct. 1943, SHist; ARC, attack report, 19 sept. 1943, SHist 181.003 (D1349)

82 S.W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, III: *The Offensive, Part I*, 1st June 1943 – 31st May 1944 (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1960), 40

83 *Coastal Command Review*, II, sept. 1943, 6, SHist 181.003 (D1096); journal de bord du U-270, 22 sept. 1943, SHist 85/77, partie 47; journal de guerre du BdU, 22-24 et 27 sept. 1943, SHist 79/446

84 ARC, attack report, 22 sept. 1943, SHist 181.003 (D1350); journal de bord du U-377, 22 sept. 1943, SHist 85/77, partie 46; journal de guerre du BdU, 23, 26, 27 sept. 1943, SHist 79/446; Anti-U-Boat Division de l'état-major naval, "Analysis of U-Boat Operations in the vicinity of Convoys ONS 18 and ON 202, 19th-24 Sept. 1943", 15 nov. 1943, 106, PRO, Adm 199/1491

85 ARC, attack report, 22 sept. 1943, SHist 181.003 (D1350); journal de bord du U-275, 22 sept. 1943, Forstner (U-402) au BdU, message 846, 20h30, 22 sept. 1943, SHist 85/77, parties 44 et 45; "Analysis of U-Boat Operations... ONS 18 and ON 202", 107, 113-16, PRO, Adm 199/1491; *Coastal Command Review*, II, sept. 1943, 6, SHist 181.003 (D1096); 1er Groupe, weekly intelligence report, 23 sept. 1943, SHist 181.003 (D308); Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 179; Joseph Schull, *Far Distant Ships: an Official Account of Canadian Naval Operations in the Second World War* (Ottawa 1952), 181

86 ARC, attack reports, 23 sept. 1943, SHist 181.003 (D1352) et (D1353); journal de guerre du BdU, SHist 79/446. Voir aussi Admiralty, Anti-U-Boat Division de l'état-major naval, *Monthly Anti-Submarine Report, September 1943* (CB 04050/43(9)), 15 oct. 1943), 7

87 Officier supérieur du Groupe B3, report of proceedings, s.d., section 3, SHist 81/520/8280 ONS18

88 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 182-8

89 ARC, attack report, 26 oct. 1943, SHist 181.003 (D1354)

90 Journal de guerre du BdU, 15 nov. 1943, SHist 79/446
91 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV' 194-5; ARC, attack report, 8 nov. 1943, SHist 181.003 (D1356); Orr au secrétaire du MDN (Air), 22 nov. 1943, SHist 181.003 (D1123)

CHAPITRE 16: LA PROTECTION DE LA ROUTE MARITIME VITALE, 1943-1944

1 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, IV: The Atlantic and Home Waters, the Offensive Phase, February 1943 to May 1944", s.d., Ann. xiii, SHist 79/599. La source de base sur la guerre anti-sous-marins dans la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, pour ce qui est de la période comprise entre octobre 1943 et juillet 1944, est le journal de guerre du cmdt en chef de cette zone, NSS 100-5-13 parties 20-22 et NSC 1926-102/1, SHist. Pour un compte rendu plus détaillé sur les opérations décrite dans ce chapitre, voir Roger Sarty, "The RCAF and Anti-Submarine Warfare, October 1943-May 1945", exposé inédit, 1984, SHist
2 "Comment on Eastern Air Command Anti-Submarine Effort", 17 fév. 1943, S.28-5-11 partie 1, APC RG 24, vol. 5272; RAE, SRO, "Comments on Anti-Submarine Effort, 1941-42, EAC", 15 mars 1943, SHist 77/540; RE-MA au RAE-MA (Op), 26 mars 1943, et pièces jointes, S.19-17-4 partie 1, APC RG 24, vol. 5233
3 RE-MA au RAE-MA (Op), 26 mars 1943, et pièces jointes, S.19-17-4 partie 1, APC RG 24, vol. 5233
4 Secrétaire du Naval Board, "Daily Forecast of U-Boat Positions", 14 juil. 1943, NSS 8910-9, APC RG 24, vol. 6895; F.H. Hinsley et coll., *British Intelligence in the Second World War: Its Influence on Strategy and Operations* (Londres 1979-84), II, 551n; Patrick Beesly, *Very Special Intelligence: the Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre, 1939-1945* (Londres 1977), 169; Cmdt RAE au Cmdt 1er Groupe, message A178, 20 mars 1943, SHist 181.003 (D123)
5 Voir, par exemple, de Marbois au CAE-MM, "Sweeps by N° 1 Group VLR and LR A/C during U-Boat Hunt Vicinity Flemish Cap, 23/12/ 43-9/1/44", 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon".
6 Wilhelm au Cmdt RAE, 9 nov. 1943, S.19-17-4 partie 2, APC RG 24, vol. 5233
7 W.A.B. Douglas, "The Nazi Weather Station in Labrador", *Canadian Geographic*, 101, déc. 1981-janv. 1982, 42-7
8 QGSN au Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, Cmdt en chef RAE et coll., message 2154Z, 28 oct. 1943, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; journal de bord du U-537, 17 oct. 1943, SHist mfm 83/665, vol. 15
9 QGSN au Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, Cmdt en chef RAE et coll., message 0002Z, 28 oct. 1943, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896
10 QG de l'Aviation à la RAE, message X320 A2308, 29 oct. 1943, S.28-9-3, ibid., vol. 5274

11 Journal de bord du U-537, 31 oct. 1943, SHist mfm 83/665; ARC, attack report, 31 oct. 1943, SHist 181.003 (D1355); 1er Groupe, weekly intelligence report, 4 nov. 1943, SHist 181.003 (D308); 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 31 oct. 1943, SHist; de Marbois au CASN, "Operation Salmon: Air Cover during Escape Interval", 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon"; Alfred Price, *Aircraft versus Submarine: the Evolution of the Anti-Submarine Aircraft, 1912 to 1972* (Londres 1973), 108

12 ARC, attack report, 10 nov. 1943, SHist 181.003 (D1357); NSS 8280 – HX 265, SHist mfm

13 SHist 181.003 (D1093); Base de l'ARC de Torbay, journal quotidien, 11-14 nov. 1943, SHist; 1er Groupe, weekly intelligence report, 18 nov. 1943, SHist 181.003 (D308); officier supérieur W6, "Operation Salmon II", 16 nov. 1943, 7-6-7, APC RG 24, vol. 11023; de Marbois au chef intérimaire du Service naval (CISN), "Operation Salmon. . .", 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon"; journal de bord du U-537, 11-13 nov. 1943, SHist mfm 83/665

14 Journal de bord du U-537, 14-28 nov. 1943, SHist mfm 83/665; messages Otter des 14-20 nov. 1943, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; ZTPGU/19379, 19 nov. 1943, PRO, Defe 3/724; opérations proposées par la RAE pour les 20 et 21 nov. 1943, SHist 181.003 (D3254); RAE, weekly intelligence report, 25 nov. 1943, SHist 181.003 (D423)

15 Wilhelm au Cmdt en chef RAE, 9 nov. 1943, S.19-17-4 partie 2, APC RG 24, vol. 5233; *RCN-RCAF Monthly Operational Review*, I, déc. 1943, 13-14; Murray au secrétaire du Naval Board, 11 déc. 1943, 7-6-6, APC RG 24, vol. 11023; de Marbois au CTSN, directeur des opérations (DO) et directeur de la recherche opérationnelle (DRO), 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon".

16 Message ZTPGU 20266-20747, 16 déc. 1943-3 janv. 1944, PRO, Defe 3/725; messages Otter du 23 déc. 1943 au 8 janv. 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896

17 De Marbois au CASN, "Sweeps by N° 1 Group. . .", 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon"; RAE, weekly intelligence report, 30 déc. 1943, 6 janv. 1944, SHist 181.003 (D423); QG RAE, journal quotidien, déc. 1943 et janv. 1944, SHist

18 Journal de bord du U-543, copie et trad. en anglais, 30 déc. 1943, 2-3 janv. 1944, SHist 85/77, partie 53; Cmdt NCSM *St-Laurent* au capitaine (D) Halifax, report of proceedings, 10 janv. 1944, Cmdt NCSM *Swansea* au capitaine (D) Halifax, 9 janv. 1944, 7-6-7, APC RG 24, vol. 11023

19 De Marbois au CTSN, "Sweeps by N° 1 Group. . .", 27 janv. 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon"; Murray au secrétaire du Naval Board, 13 fév. 1944, 7-6-7, APC RG 24, vol. 11023

20 *RCN-RCAF Monthly Operational Review*, 2, janv. 1944, 29-33

21 Guthrie au Cmdt en chef RAE, 3 fév. 1944, S.28-3-1, APC RG 24, vol. 5270

22 ZTPGU/21250, 16 janv. 1944, ZTPGU/21537, 26 janv. 1944, ZTPGU/21723, 1er fév. 1944, PRO, Defe 3/726; messages Otter des 21-25 janv., 28 janv.-6 fév. 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; opérations proposées par RAE, messages des 23-24 janv., 28 janv.5 fév. 1944, SHist 181.003 (D3254); 10e Escadron, ORB daily diary, 3 janv.-3 fév. 1944, SHist

23 Amiral de Terre-Neuve (AT-N), journal de guerre, fév. 1944, NSS 1926-112/3 partie 1, SHist; RAE, weekly intelligence reports, 10 et 17 fév. 1944, SHist 181.003 (D423); SHist NHS 1650 – "U-845"; messages Otter des 9-10 fév. 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; McDiarmid à l'officier en charge du CRO, NSS 8910 partie 2, ibid.; opérations proposées par la RAE pour le 3 fév. 1944, SHist 181.003 (D3254); 5e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 9-12 fév. 1944, SHist; 128e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 9 fév. 1944, SHist

24 ARC, attack report, 14 fév. 1943, SHist 181.003 (D1359)

25 AT-N, journal de guerre, fév. 1944, NSS 1926-112/3 partie 1, SHist

26 Messages Otter des 9-14 fév. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; RAE, weekly intelligence report, 10, 17 fév. 1944, SHist 181.003 (D423); ARC, attack report, 14 fév. 1943, SHist 181.003 (D1359); ZTPGU/22245, 25 fév. 1944, PRO, Defe 3/727; Air Force Routine Orders (AFRO) 874/44, 1133/44

27 Messages Otter des 15 fév.-4 mars 1944, NSS 8910 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; RAE, weekly intelligence report, 2 mars 1944, SHist 181.003 (D423); journal de bord du U-539, 10 fév.-4 mars 1944, SHist 85/77, partie 54; ZTPGU/21878, 6 fév. 1944, ZTPGU/21939, 7 fév. 1944, PRO, Defe 3/726; SHist NHS 1650 – "U-845"

28 1er Groupe, weekly intelligence reports, 3 nov. 1043-24 fév. 1944, SHist 181.003 (D308)

29 Messages ZTPGU 22514-22782, 22 fév.-3 mars 1944, PRO, Defe 3/727; messages Otter des 3-17 mars 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; opérations proposées par RAE et résumés d'opérations des 4-21 mars 1944, SHist 181.003 (D4354); RAE, weekly intelligence reports, 9 et 16 mars 1944, SHist 181.003 (D423); N.J. Chaplin, "Operational Use of Radio Sono-Buoy Equipment by Canso "A" 9837, 18 March/33", s.d., SHist 181.009 (D5985); Cmdt NCSH *New Glasgow* au capitaine (D) Halifax, report of proceedings, 25 mars 1944, 7-6-6, APC RG 24, vol. 11023; journal de bord du U-802, 17-22 mars 1944, SHist 85/77, partie 55; NSS 8280 – SH 125, SHist mfm

30 RAE, anti-submarine (A/S) operations intelligence summary, 26 mars 1944, QG RAE, journal, mars 1944, SHist; journal de bord, 22-3 mars 1944, SHist 85/77, partie 55; QGSN au NCSM *Wentworth*, Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, messages, 0335Z 23 mars 1944, 0940Z 23 mars 1944, 1330Z 23 mars 1944, NCSM *Wentworth* au Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, QGSN, message 0345Z, 23 mars 1944, SHist NHS 1650 – "Salmon"; note de service de de Marbois, 2 mai 1944, directeur de la conduite de la guerre et de l'entraînement (DCGE)/Tactiques au DCGE, message HAC569, 23 mars 1944, résumé d'opérations de la RAE du 23 mars 1944, SHist 181.003 (D3254); 145e Escadron, ORB, 23 mars 1944, SHist; Chaplin, "Operational Use of Radio Sono-Buoy Equipment by Canso 9840, 161 Squadron, March 23", s.d., SHist 181.009 (D5985)

31 Opérations proposées par RAE et résumés d'opérations, 26 mars13 avr. 1944, SHist 181.003 (D4354); journal de bord du U-802, 8-9 avr. 1944, SHist 85/77, partie 55; NSS 8280 – HX 286, SHist mfm; QGSN au Cmdt en chef, zone

canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, Cmdt en chef RAE, message 2254Z, 8 avr. 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; 1er Groupe, weekly intelligence summary, 13 avr. 1944, SHist 181.003 (D308)

32 Messages ZTPGU 23162-23492, 17-25 mars 1944, PRO, Defe 3/728; messages Otter des 16 mars-7 avr. 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; OGT-N, journal de guerre, marx 1944, NSC 1926-113/3 partie 1, SHist; opérations proposées par la RAE et résumés d'opérations des 19 mars-7 avr. 1944, SHist 181.003 (D3254); RAE, weekly intelligence reports, 23 et 30 mars 1944, SHist 181.003 (D423); T.P. Boyle, "Report on ERSB Investigating Action by Aircraft", 27 mars 1944, SHist 181.003 (D3300); journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), 25-26 mars 1944, SHist 79/446

33 *United States Fleet Anti-Submarine Bulletin*, I, mai 1944, 28-31, II, juin 1944, 21-23; William T. Y'Blood, *Hunter Killer: US Escort Carriers in the Battle of the Atlantic* (Annapolis, Md 1983), 160-2

34 AT-N, journal de guerre, mars 1944, NSC 1926-112/3 partie 1, SHist; RAE, weekly intelligence report, 23 et 30 mars, 6 avr. 1944, SHist 181.003 (D423)

35 CE-MA au Cmdt en chef RAE, 12 avr. 1944, SHist 181.009 (D3217)

36 RAE, operational instructions BR operations, "Hunt to Exhaustion ("Salmon")", 20 fév. 1944, Cmdt NCSM *New Glasgow* au capitaine (D) Halifax, report of proceedings, 25 mars 1944, et procès-verbal annexé, DCGE/Tactiques à DCGE, 10 mai 1944, SHist NHS 8440 – "W-10"; Coastal Command tactical instructions n° 42, Ann. A, 5 janv. 1944, SHist 181.009 (D213)

37 Journal de bord du U-548, 23 avr.-1er mai 1944, SHist SGR II 240; messages Otter des 24 avr.-1er mai 1944, NSS 8910-20, APC RG 24, vol. 6896; opérations proposées par la RAE pour les 23 avr.-1er mai 1944, SHist 181.003 (D3254); 5e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 23 avr.-1er mai 1944, SHist

38 Journal de bord du U-548, 1er mai 1944, SHist SGR II 240; RAE, A/S operational intelligence summary, 7 mai 1944, SHist 181.003 (D1555); officier d'état-major, recherche opérationnelle (OEMRO) Halifax au chef de l'état-major (opérations), 6 mai 1944, SHist NHS 1650 "Salmon"; 5e, 10e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 2-3 mai 1944, SHist; opérations proposées par la RAE pour les 2 et 3 mai 1944, SHist 181.003 (D3254)

39 Cmdt 10e Escadron au Cmdt Base de l'ARC de Gander, 3 mai 1944, SHist 181.003 (D1167)

40 HMS *Hargood* à l'AT-N, message 0140Z, 3 mai 1944, SHist NHS 8000 "Valleyfield"

41 5e, 10e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 3-5 mai 1944, SHist; journal de bord du U-548, 3 mai 1944, SHist SGR II 240

42 11e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 6 mai 1944, SHist; opérations proposées par la RAE pour le 6 mai 1944, SHist 181.003 (D3254); journal de bord du U-548, 7 mai 1944, SHist SGR II 240; DCGE/Tactiques au DCGE et au CISN, 31 mai 9 juin 1944, SHist NHS 8440 -"C-1"; AT-N au W-2, message 051319Z, mai 1944, "Signals, 1.5.44 to 17.5.44", secrétaire de la Marine au commodore, RCN Barracks, Halifax, 28 oct. 1952, "Loss of HMC Ships Valleyfield and Shawinigan", SHist NHS 8000 "Valleyfield"

43 Cmdt NCSM *New Glasgow* au capitaine (D) Newfoundland, report of proceedings, 12 mai 1944, 7-6-6, APC RG 24, vol. 11023; DCGE/ Tactiques au DCGE et au CISN, 15 juin 1944, SHist NHS 8440 – "C-1"; 5e, 10e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 7-12 mai 1944, SHist; AT-N au W-11, message 1944Z, 7 mai 1944, messages, 9-11 mai 1944, SHist NHS 8000 "Valleyfield"; journal de bord du U-548, 7-9 mai 1944, SHist SGR II 240; opérations proposées par la RAE pour les 9-12 mai 1944, SHist 181.003 (D3254)

44 5e et 10e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 30 mai-5 juin 1944, SHist; journal de bord du U-548, 17 mai-24 juin 1944, SHist SGR II 240; RAE, weekly intelligence report, 8 juin 1944, SHist 181.003 (D423); messages Otter, 30 mai-5 juin 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896; ZTPGU/ 25025, 4 juin 1944, PRO, Defe 3/740

45 Résumés d'opérations RAE, 21 mai-5 juil. 1944, SHist 181.003 (D3254); AT-N, journal de guerre, NSC 1926-112/3 partie 1, SHist; NCSM *Wallaceburg*, report of proceedings, 16 juin 1944, SHist NHS 8440 – "W-10"; RAE, A/S operations intelligence summary, 28 mai18 juin 1944, SHist 321.009 (D8A); 10e, 113e, 116e et 145e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, mai, juin, juil. 1944, SHist; messages Otter, 8 mai-5 juil. 1944, NSS 8910-20 parties 1-2, APC RG 24, vol. 6896; journal de bord du U-107, SHist 85/77, partie 56; note de service du BdU, "Submarine Situation 1.6.1944", et, en général journal de guerre du BdU, SHist 79/446; *United States Fleet Anti-Submarine Bulletin*, II, août 1944, 22-23

46 QG du Coastal Command au QG de l'Aviation Ottawa, message, 1823Z 6 oct. 1943, PRO, Air 15/355/4094, pièce jointe 51; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 191; Slessor à Johnson, 3 nov. 1943, SHist 181.002 (D175)

47 RAE au QG du Coastal Command, message personnel à Slessor de la part de Johnson, message 1018Z, 19 nov. 1943, SHist 181.002 (D175); Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 218

48 Leckie au ministre, 27 nov. 1943, S.096-105 partie 5, APC 826793; procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 1er déc. 1943, APC RG 2, série 7c, vol. 14, bobine de microfilms C4875

49 162e Escadron, journal quotidien de l'ORB, janv. et fév. 1944, SHist; RAE, Escadron de Marine, journal quotidien de l'ORB, fév. 1944, Ann. A, SHist; Jack Birt, "RCAF Sailors Ride a Gale", *Star Weekly*, 17 juin 1944, 4-5; entretien avec Sheard, 20 janv. 1984, dossier biographique de Terence Sheard, SHist

50 T.W. Melnyk, *Les opérations aériennes du Canada dans le Sud-Est asiatique, 1941-1945* (MDN, SHist, document occasionnel n° 1; Ottawa, 1976)

51 Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968* (Toronto 1977)

52 Ibid.

53 Coastal Command, ORS' "Air Offensive against U-Boats in Transit", rapport n° 204, 12 oct. 1942, PRO, Air 15/732; Coastal Command, "Manual of Anti-U-Boat Warfare", mai 1944, PRO, Air 15/295

54 Denis Richards et Hilary St George Saunders, *Royal Air Force, 1939-45*, II: *The Fight Avails* (Londres 1954), 107-10; Hilary St Georges Saunders, *Royal Air Force, 1939-45*, III: *The Fight is Won* (Londres 1954), 34-68; Coastal Command,

ORS, "Air Operations in Support of Convoys 1942-May 1943", rapport n° 256, 24 sept. 1943, PRO, Air 15/ 732; Coastal Command, ORS, "Air Operations in Support of Convoys (Part III) Sept.-Oct. 1943", rapport n° 266, 20 déc. 1943, PRO, Air 15/733; Eberhard Rössler, *The U-Boat: the Evolution and Technical History of German Submarines* (Annapolis, Md 1981), 188-94

55 QG de l'Aviation, Section historique, "N° 407 Squadron: a Narrative History", exposé inédit, 1953, 93, 99-100, SHist 74/308; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 131-2; RCAF Coastal Command ORB, août 1943, Ann. B., et sept. 1943, Ann. E, SHist 181.003 (D886); Grande-Bretagne, Admiralty, Historical Section, *Defeat of the Enemy Attrack on Shipping, 1939-1945: a Study of Policy and Operations* (BR 1736 (51) (1), Naval Staff History Second World War; s.l. (1957), IA, 262

56 405e Escadron, journal quotidien de l'ORB, oct. 1942-fév. 1943, SHist; 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., 501, SHist 79/599; 405e Escadron, progress reports, SHist 181.003 (D3111); *Coastal Command Review*, I, nov. 1942, 8; SHist 181.003 (D3282)

57 415e Escadron, journal quotidien de l'ORB, juin-août 1943, SHist; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 131; *Coastal Command Review*, II, août 1943, i; Admiralty, reports on interrogation of German prisoners of war (BR 1907), copie dans SHist 80/582, point 41,3

58 QG de l'Aviation, Section historique, "N° 422 Squadron: a Narrative History", exposé inédit, 1953, SHist 74/333

59 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 72, 149, 183; QG de l'Aviation, Section historique, "N° 423 Squadron", exposé inédit (1953), 21-52, SHist 74/334; Form UBAT, RCAF Coastal Command ORB, août 1943, Ann. E, SHist 181.003 (D886)

60 "N° 422 Squadron", 26-8, SHist 74/333; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 187; Form UBAT, RCAF Coastal Command ORB, oct. 1943, Ann. E, SHist 181.003 (D886)

61 RCAF Coastal Command ORB, déc. 1943, Ann. C, SHist 181.003 (D886); SHist 181.003 (D3596)

62 Edwards à Power, 18 août 1942, SHist 181.009 (D4741); Edwards au ministre, 27 mai 1943, SHist 181.009 (D719), partie 1

63 Ministre à ROYCANAIRF, message X384C2143, 17 fév. 1944, SHist 181.006 (D295). Voir aussi PRO, Air 20/1325; et PRO, Air 15/487

64 Melnyk, *Les opérations aériennes du Canada dans le Sud-Est asiatique*, 33; Edwards à Breadner, 13 juin 1943, Edwards à Slessor, 29 juin 1943, SHist 181.009 (D719), partie 1; Air Ministry (DG Org) à Edwards, 16 juil. 1943, SHist 181.006 (D295)

65 SHist 181.003 (D1192); "N° 422 Squadron", 32, 85, SHist 74/333; RCAF Coastal Command ORB, nov. 1943-janv. 1945, Ann. C, SHist 181.003 (D886); QG ARC outre-mer, journal quotidien, 1er fév. 1944, SHist

66 DG Org au QG du Coastal Command, 26 janv. 1944, PRO, Air 15/575/137

67 QG du Coastal Command au QG du 17e Groupe, 2 mars 1944, PRO, Air 15/575, pièce jointe 156

68 QG du 17e Groupe au QG du Coastal Command, message AT558, 16 mai 1944, colonel d'aviation commandant la Base de la RAF d'Alness au QG du 17e Groupe, 28 mai 1944, ibid.; 422e et 42e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, 31 janv. 1944, 31 janv., et 30 avr. 1945, SHist

69 Macfarlane au directeur du personnel, 24 juin 1944, SHist 181.009 (D4163)

70 QG ARC outre-mer, journal quotidien, 2 mars 1944, SHist; "N° 423 Squadron", 64, SHist 74/334

71 RCAF Coastal Command ORB, juil. 1943, sept. 1944 et janv. 1945, Ann. C, SHist 181.003 (D886); DDO(P), 6 juin 1944, "Squadrons Nominated for Reception of RCAF Air Crews. . .", SHist 181.009 (D6723); SHist 181.003 (D931); retour des effectifs, 31 juil. 1941, dans ORB des escadrons de chasse et de bombardement et de reconnaissance de la RAF, SHist

72 Cmdt en chef RAE au contrôleur de Dartmouth, contrôleur de Yarmouth et autres, message, 16 mars 1943, SHist 181.002 (D125); J.D.F. Kealy, "Command and Control of Naval and Air A/S Forces in the Northwest Atlantic 1943: a Study based on the Passages of HX 229/SC 122 and ONS 18/ON 202", exposé inédit (1977), SHist; 1er Groupe à RAE, message A829, 23 juil. 1943, conversation télétypée 1er Groupe RAE, 24 juil. 1943, Cmdt en chef RAE au 1er Groupe, Groupe du Golfe, message, 26 juil. 1943, SHist 181.003 (D122)

73 Kenyon à OBR, 29 sept. 1943, Williams au Cmdt Base de l'ARC de Sydney, 1er oct. 1943, SHist 181.002 (D464)

74 *Monthly Review of RCAF Operations North America*, I (juil. 1943-mai 1944), tableaux 3 et 4; RAE, "Six Months Summary of BR Operations in Eastern Air Command July to December, 1942", rapport n° 17, 21 mars 1945, 3, SHist 181.002 (D379); J.W. Mayne, *Operational Research in the Canadian Armed Forces during the Second World War* (DND, ORAE, Report N° R68, June 1978), I, 18, 24; RAE, instrutions opérationnelles sur les opérations BR, section P., Ann. II (mars 1944), SHist 181.002 (D125)

75 L'histoire du convoi ONS 236 repose sur les sources suivantes: "reports of proceedings" des groupes C.4, W.6 et W.2, NSS 8280 – ONS 236, SHist mfm; opérations proposées par RAE et résumés d'opérations, 21-25 mai 1944, SHist 181.003 (D3254); journal quotidien de l'ORB, des 5e Escadron, 20-21 mai 1944, 11e Escadron, 21 mai 1944, 10e Escadron, 22 mai 1944, 113e Escadron, 23 mai 1944, 145e Escadron, 23-24 mai 1944, 160e Escadron, 24-25 mai 1944, SHist; messages Otter, 8-22 mai 1944, NSS 8910-20 partie 1, APC RG 24, vol. 6896

76 David Syrett et Alec Douglas, "The 'Reptile' Searches: Defence of Convoys by British and Canadian Aircraft during the Battle of the Atlantic", *Mariner's Mirror* (à paraître)

77 Journal de bord du U-548, 21-24 mai 1944, 22 mars 1944, SHist 181.002 (D98)

78 Rutledge au Cmdt en chef RAE, 22 mars 1944, SHist 181.002 (D98)

79 "N° 407 Squadron", 111-12, SHist 74/308

80 QG du Coastal Command, intelligence summary, 12 fév. 1944, RCAF Coastal Command ORB, fév. 1944, Ann. B et Ann. E, Form UBAT, SHist 181.003 (D886); Air Ministry, "The R.A.F. in Maritime War", IV, 457-9

81 RCAF Coastal Command ORB, mars 1944, Ann. E, Form UBAT, SHist 181.003

(D886); "N° 407 Squadron", 116, SHist 74/308; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", IV, 463-4

82 162e Escadron BR, journal quotidien de l'ORB, 22 fév., 12 et 17 avr. 1944, SHist; RCAF Coastal Command ORB, fév. et avr. 1944, Ann. E, Form UBAT, SHist 181.003 (D886); "N° 423 Squadron", 66-8, SHist 74/334; 423e Escadron, ORB, 24 avr. 1944, SHist; journal de guerre du BdU, 24 avr. 1944, SHist 79/446; Coppock à Douglas, 10 mars 1986, SHist

83 "162 (RCAF) Squadron Operations with 18 Group from Wick", exposé inédit (1945), 3, SHist 74/1; 162e Escadron, journal quotidien de l'ORB, résumé de juin 1944, Form UBAT, juil. 1944, SHist; Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, V: The Atlantic and Home Waters, the Victorious Phase, June 1944-May 1945", s.d., 2, 17, SHist 79/599; ibid., IV, 486-7

84 "162 (RCAF) Squadron Operations with 18 Group from Wick", 13, SHist 74/1; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 17n4; Remo à Roberts, 8 mars 1946, SHist 77/366

85 162e Escadron, ORB, juil. 1944, Form UBAT, SHist; *Coastal Command Review*, III, juil. 1944, 8, 19; "Questionnaire Regarding Forced Alighting of Aircraft on Water", SHist 181.009 (D2441)

86 162e Escadron, ORB, juil. 1944, Form UBAT, SHist

87 Denomy à l'historien de l'ARC, s.d., ibid., juin 1944; *Coastal Command Review*, III, juil. 1944, 19-20, un récit utile, légèrement erroné, du sauvetage; Hugh Halliday, *Target U-Boat: Canadians with Coastal Command in the Battle of the Atlantic, 1939-45* (Stittsville, Ont. à paraître); "Crash Alighting of Flying Boat", SHist 181.009 (D2441)

88 "162 (RCAF) Squadron Operations with 18 Group from Wick", 15-16, SHist 74/1; QG du *Coastal Command*, ORB, juin 1944, Ann. B, SHist 181.003 (D886)

89 "Extract from Station and Squadron Commander's Conference held at Coastal Command Headquarters on 20th December, 1944", 162e Escadron, ORB, mars 1945, Ann. A, SHist

90 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 37-8, 53-5, 58-61; "N° 422 Squadron", 56-8, SHist 74/333; "N° 423 Squadron", 81-4, SHist 74/334

91 162e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 4 et 6 août 1944, SHist; QG du Coastal Command, intelligence summary, 5 août 1944, QG du Coastal Command, "narrative" n° 19 et n° 20, 4 et 5 août 1944, RCAF Coastal Command ORB, août 1944, Ann. B et Ann. H, SHist 81.003 (D886); *Coastal Command Review*, III, août 1944, 2, 5; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 59

92 Admiralty, *Defeat of the Enemy Attack on Shipping*, IB, Table 12 (ii)

CHAPITRE 17: L'AVÈNEMENT DE LA GUERRE SOUS-MARINE MODERNE, 1944-1945

1 BCATP progress report n° 51, 20 mars 1944, SHist 73/1558, vol. 8; 161e Escadron, journal quotidien de l'ORB, juil. 1944, SHist; "The History of Eastern Air Command", exposé inédit (1945), 809-13, SHist 74/2, vol. 4; RCN weekly state, 2 mai-10 juin 1944, SHist, NHS 1650 – "DS"

2 Journal de bord du U-802, copie et traduction en anglais, 19 août 3 sept. 1944, SHist 85/77, partie 57; 5e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 22 août-27 sept. 1944, SHist; messages Otter des 23-27 août 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896. Pour ce qui est de la guerre anti-sous-marins dans la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, entre les mois d'août 1944 et mai 1945, la source de base est le journal de guerre du Cmdt en chef de cette zone, NSC 1926-102/1, SHist. Pour un compte rendu plus détaillé des opérations décrites dans ce chapitre, voir Roger Sarty, "The RCAF and Anti-Submarine Warfare, October 1943-May 1945", exposé inédit, 1984, SHist

3 Journal de bord du U-541, 6, 11, 24, 29 août et 3-5 sept. 1944, SHist 85/77, partie 58; Base de l'ARC de Sydney, weekly intelligence report, 7 sept. 1944, SHist 181.003 (D267); "HJF 28 report of proceedings" et lettres à l'appui, NSS 8280 – "HJF 28", SHist mfm; RAE, operations summaries, 4-5 sept. 1944, SHist 181.003 (D3254)

4 Messages Otter des 3 au 5 sept. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; QGSN, sighting and attack reports, 4 sept. 1944, NSS 8910-23 partie 3, ibid., vol. 6897; journal de bord de l'U-802, 4 sept. 1944, SHist 85/77, partie 57

5 NNSM *King Haakon VII*, report of proceedings, NSS 8280 – "QS 89", SHist mfm; QGSN, sighting and attack reports, 8 sept. 1944, NSS 8910-23 partie 3, APC RG 24, vol. 6897; journal de bord du U-541, 7-8 sept. 1944, SHist 85/77, partie 58

6 RAE, "operations summaries" des 8 au 13 sept. 1944, SHist 181.003 (D3254); 1re ERG, journal quotidien, 8 sept. 1944, SHist; RAE, journal quotidien, sept. 1944, Ann. 11, SHist

7 Journal de bord de l'U-802, 13 sept. 1944, SHist 85/77, partie 57

8 Ibid., 14-25 sept. 1944; journal de bord du U-541, 18-27 sept. 1944, ibid., partie 58

9 Journal de guerre du *Befehlshaber der Unterseeboote* (BdU), traduction anglaise, 22 sept., 1er au 6 oct. 1944, SHist 79/446; messages Otter des 1er au 13 oct. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; Cmdt du NCSM *Magog* au capitaine (D) Halifax, 15 oct. 1944, NSS 8340-381/29, ibid., vol. 6790; "so-nobuoy report", 14 oct. 1944, SHist 181.003 (D3385)

10 Journal de bord de l'U-1221, sept.-oct. 1944, SHist 85/77, partie 59; journal de guerre de l'BdU, 26 nov. 1944, SHist 79/446; capitaine, *Fort Thompson* au représentant du ministère des transports de guerre à Québec, 5 nov. 1944, NSC 824-3995, APC RG 24, vol. 6791; RAE, "operations summaries" des 3 au 18 nov. 1944, SHist 181.003 (D274)

11 Procès-verbal du Comité conjoint MRC/ARC sur la guerre A/S, 19 sept. 1944, SHist 181.009 (D3188); Cmdt en chef de la RAE au secrétaire du MDN (Air), 4 oct. 1944, Cmdt en chef de la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique au secrétaire du Naval Board, 4 oct. 1944, Curtis à Johnson, 17 oct. 1944, S.28-6-4, APC RG 24, vol. 5273

12 Grande-Bretagne, Air Ministry, Air Historical Branch, "The RAF in Maritime War, V: The Atlantic and Home Waters, the Victorious Phase, June 1944-May 1945", s.d., 83-5, SHist 79/599

13 Ibid., 83; 423e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 3 sept. 1944, SHist

14 407e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 4-5 et 29-30 oct. 1944, SHist; Air

Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 95-6, 100; Admiralty, Operational Intelligence Centre (OIC), special intelligence summary, 16 et 23 oct. 1944, PRO, Adm 223/21; QG de l'Aviation, Section historique, "N° 407 Squadron: a Narrative History", exposé inédit, 1953, 132, SHist, 74/308; QG de l'Aviation, Section historique, "N° 422 Squadron: a Narrative History", exposé inédit, 1953, 85, SHist 74/333

15 Admiralty, CRO, "special Intelligence summary", semaine se terminant le 28 août 1944, PRO, Adm 223/21

16 Ibid., 7 août, 23 et 30 oct., 6 nov. 1944; Eberhard Rössler, *The U-Boat: the Evolution and Technical History of German Submarines* (Annapolis, Md 1981) 214-32, 240-6, 248-65

17 Douglas à Johnson, 14 oct. 1944, PRO, Air 15/345

18 Breadner à Power, message C466, 30 juin 1944, SHist 181.006 (D312); CE-MA au ministre, 8 nov. 1944, S.19-6-5 partie 6, APC RG 24, vol. 5217; Leckie à Portal, "liaison letters", 19 nov. 1943, 17 mai 1944, PRO, Air 15/356; *RCN-RCAF Monthly Operational Review*, août 1944, 24, SHist; S.34-51-1, APC RG 24, vol. 5346

19 Coastal Command, Operational Research Section (ORS), "A Review of S-Band ASV Performance in Detecting U-Boats", rapport n° 308, 2 nov. 1944, PRO, Air 15/73/: *RCN-RCAF Monthly Operational Review*, II, déc. 1944, 20-2, SHist; directeur des transmissions au RE-MA, 7 nov. 1944, RE-MA intérimaire au CE-MA adjoint, 9 nov. 1944, CE-MA adjoint au RE-MA, 14 nov. 1944, directeur des transmissions au RE-MA, 17 nov. 1944, S.19-6-5 partie 6, APC RG 24, vol. 5217; RAE, "equipment situation report n° 15", 30 avr. 1945, S.28-4-9, ibid., vol. 5271; division du RE-MA, "summary of activities for January, March, April 1945", SHist 79/430, vol. 3

20 RAF, "Five Month Summary of BR Operations in Eastern Air Command January to May, 1945", rapport n° 21, 13 août 1945, tableau II, Shist 181.002 (D379); RE-MA au représentant des approvisionnements et de l'organisation (RAO), 23 mars 1945, directeur du génie aéronautique (DGA) au RAO, note, 10 avr. 1945, S.19-6-5 partie 7, APC RG 24, vol. 5217

21 Journal de guerre du BdU, 8 oct. et 12 nov. 1944, SHist 79/446; journal de bord du U-1221, 5 nov. 1944, journal de bord du U-541, "summary of operations Aug.-Nov. 1944", SHist 85/77, parties 59 et 58

22 Journal de bord du U-1228, 3 nov. 1944-5 janv. 1945, journal de bord du U-1231, 12 nov. 1944-2 fév. 1945, SHist 85/77, parties 60 et 62; journal de guerre du BdU, nov.-déc. 1944, SHist 79/446; message ZTPGU 35045-6, 3 janv. 1945, PRO, Defe 3/740

23 RAE, monthly operational report, nov. 1944, RAE, journal quotidien, SHist

24 RAE, weekly intelligence report, 7 déc. 1944, SHist 181.003 (D4863)

25 RAE, anti-submarine operations intelligence summary, 24 déc. 1944, RAE, journal quotidien, SHist; RAE, "operations summaries" du 17 au 23 déc. 1944, SHist 181.003 (D274); 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 18-19 déc. 1944, SHist; Cmdt en chef, zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique au Cmdt en chef, Atlantique, message 1502Z 1er déc. 1944, NSS 8910-166/10, APC RG 24, vol. 6901; journal de guerre du BdU, 28 déc. 1944, SHist 79/446

26 ZTPGU/33333, 13 nov. 1944, ZTPGU/33822, 4 déc. 1944, PRO, Defe 3/738; messages Otter, 4-20 déc. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896, RAE, "operations summaries" des 4 au 24 déc. 1944, SHist 181.003 (D274); Michael Hadley, "U-Boot-Begegnung vor Halifax: Die Versenkung von HMCS *Clayoquot*", *Marine Rundschau*, mars et avr. 1982, trad. anglaise dans SHist SGR II 258 (un excellent compte rendu de la croisière de l'U-806); journal de bord du U-806, 1321 déc. 1944, SHist SGR II 257; Cmdt du port de Halifax au Cmdt en chef, zone canadienne du Nord-Ouest de l'Atlantique, 29 déc. 1944, 7-12 partie 1, APC RG 24, vol. 11023; NSS 8280 – "HHX 327," SHist mfm; 145e et 11e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, et Base de l'ARC de Dartmouth, journal quotidien, 21-24 déc. 1944, SHist

27 Journal de bord de l'U-806, 24-25 déc. 1944, SHist SGR II, 257; journal de bord de l'U-1231, 24-26 déc. 1944, SHist 85/77, partie 62; RAE, "operations summaries" des 25 au 28 déc. 1944, SHist 181.003 (D274); messages Otter des 22 au 24 déc. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; Admiralty CRO, special intelligence summary, 27 nov. 1944, PRO, Adm 223/21

28 Messages Otter des 22 au 26 déc. 1944, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; RAE, "operations summaries" des 2 au 14 janv. 1945, SHist 181.003 (D274); NSS 8280 – "SH 194," SHist mfm; 11e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 4 janv. 1945, SHist

29 NSS 8280 – "BX 141", SHist mfm; RAE, "operations summaries" des 15 au 23 janv. 1944, SHist 181.003 (D274); ZTPGU/35648, 23 janv. 1945, PRO, Defe 3/740; 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 24 janv. 1945, SHist; 27e Groupe d'escorte, "report of proceedings", 24 janv.-4 fév. 1945, SHist NHS 8440 – "EG 27"

30 Messages Otter des 16 au 31 janv. 1945, NSS 8910-20 partie 2, APC RG 24, vol. 6896; Admiralty CRO, special intelligence summary, 29 janv.-12 fév. 1945, PRO, Adm 223/21; SHist NHS – 1650 "U-866"; *US Fleet Anti-Submarine Bulletin*, II, avr. 1945, 31-2, SHist; 10e et 160e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, SHist

31 S.W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, III: *The Offensive, Part II, 1st June 1944-14th August 1945* (History of the Second World War, United Kingdom Military Series; Londres 1961), 287; RCN weekly state, 2 janv. 1945, SHist, NHS 1650 – "DS"; Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, Ann. 1, 20; RAE, "monthly operational report", janv. 1945, tableau 1, RAE, journal quotidien, janv. 1945, SHist

32 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 197-8; "Draft: a Forecast of the "U" Boat Campaign during 1945, Note by the First Sea Lord", s.d., PRO, Air 20/1237/X/P 04895; "Review of the Anti-U-boat War from 20th December, 1944, to 20th January, 1945," 25 janv. 1945, PRO, Adm 205/44/X/N 08723

33 ARC, "attack report", 30 déc. 1944, SHist 181.003 (D4417)

34 10e et 160e Escadrons, journal quotidien de l'ORB, mars 1945, SHist; RAE, "operations summaries" de mars 1945, SHist 181.003 (D274); ZTPGU/37121, 10 mars 1945, PRO, Defe 3/742

35 Air Ministry, "The RAF in Maritime War", V, 185; RAE, "operations summaries" du 25 au 27 mars 1945, SHist 181.03 (D274); RAE, "monthly operations

reports", avril et mai 1945, RAE, journal quotidien, SHist; Admiralty CRO, special intelligence summary, 26 mars, 2 et 30 avr. 1945"' PRO, Adm 223/21; Amirauté, "Fuehrer Conferences on Naval Affairs, 1945", (Londres 1947), 78-9 9, 107-8; US Navy, "OP-16-Z, P/W Weekly (German)", 19 et 26 mai 1945, SHist NHS – 1650 "U-Boats 1939-45"

36 Amiral de la Force de Terre-Neuve, journal de guerre, avr. 1945, NSS 1000-5-20 partie 5, SHist

37 Division des renseignements navals, "Report on an Interrogation of some members of the crew of U-190. . .", 22 mai 1945, SHist NHS – 1650 "U-190" l; secrétaire de la Marine au commodore de la caserne de la MRC, Halifax, "Loss of HMC Ship *Esquimalt*", 8 nov. 1952, SHist NHS 8000 "Esquimalt"; "Report of Proceedings – EG 28, 3rd April to 19th April, 1945", SHist NHS 8440 – "EG 28" partie 1; ARC, attack report, 3 mai 1945, SHist 181.003 (D1366)

38 États-Unis, Department of the Navy, Naval Security Group Command Headquarters, "Intelligence Reports on the War in the Atlantic 1942-5", II, 226-8, SHist mfm 80/206; S.E. Morison, *History of United States Naval Operations in World War II*, X: *The Atlantic Battle Won, May 1943 – May 1945* (Boston 1956), 330, 344-56; William T. Y'Blood, *Hunter-Killer: U.S. Escort Carriers in the Battle of the Atlantic* (Annapolis, Md 1983), 263-72

39 RAE, "operations summaries" d'avr. et de mai 1945, SHist 181.003 (D274); RAF, "anti-submarine operations intelligence summaries", avr. 1945, RAE, journal quotidien, SHist

40 Message intercepté, BdU à tous les sous-marins, 1945Z 8 mai 1945, SHist, NHS – 1650 "U-boats 1945" partie 2; "N° 407 Squadron: a Narrative History", 146, 148, SHist 74/308; 162e Escadron, journal quotidien de l'ORB, juin 1945, SHist; "N° 422 Squadron: a Narrative History", 96-107, SHist 74/333; QG de l'Aviation, Section historique, "N° 423 Squadron: a Narrative History", exposé inédit, 1953, 128-33, SHist 74/334

41 SHist NHS 1650 "U-190"

42 10e Escadron, journal quotidien de l'ORB, 10 mai 1945, SHist

43 ZTPGU/35677, 23 janv. 1945, PRO, Defe 3/740

ANNEXE C: LE COMITÉ CLAYTON KNIGHT

1 Cité dans Robert Dallek, *Franklin D. Roosevelt and American Foreign Policy, 1932-1945* (New York 1979), 199

2 Voir ibid., Chap. 9, et Joseph P. Lash, *Roosevelt and Churchill, 1939-1941: the Partnership that Saved the West* (New York 1976), 6374

3 "Recruiting in the United States of America", exposé inédit (1945), SHist 73/7, vol. 3, 542; F.J. Hatch, "Recruiting Americans for the Royal Canadian Air Force, 1939-1942", *Aerospace Historian*, XVIII, mars 1971, 12

4 Bishop à Thomas (ancien secrétaire du Comité Clayton Knight), 12 sept. 1944, archives du Comité Clayton Knight, SHist 80/68, dossier 39. Voir aussi Clayton Knight, "Contribution to Victory, 1939-1942", ibid., dossier 2; et 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), 86-7, et, de façon générale sur le sujet, 86-96

5 Knight, "Contribution to Victory", SHist 80/68, dossier 2; Hatch, "Recruiting Americans", 13
6 Knight à Rogers, 30 juin 1942, SHist 80/68, dossier 47
7 Voir Knight à LaGuardia, 20 fév. 1940, ibid., dossier 5, et la liste des contacts dans ibid., dossier 4
8 Knight, "Contribution to Victory", SHist 80/68, dossier 2; Curtis au représentant du personnel, 31 mai 1940, "Enlistments in the USA", HQ 45-10-2, APC RG 24, vol. 5368
9 Dallek, *Franklin D. Roosevelt*, 228-9; Lash, *Roosevelt and Churchill*, 150ff, surtout 162
10 Hatch, "Recruiting Americans", 13; ministre canadien aux États-Unis au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 18 mai 1940, copie dans HQ 45-10-2, APC RG 24, vol. 5368; Knight à Edwards, 22 nov. 1940, SHist 80/68, dossier 9
11 Entretien avec Clayton Knight, 17 juin 1965, SHist 80/68, dossier 3; Knight, "Contribution to Victory", ibid., dossier 2
12 Knight, "Contribution to Victory", SHist 80/68, dossier 2; "Clayton Knight Committee Financial and Statistical Reports", ibid., dossier 12; Hatch, *Aérodrome de la démocratie*, 88
13 Hatch, *Aérodrome de la démocratie*, 88-9
14 Knight, "Contribution to Victory", SHist 80/68, dossier 2; entretien avec Knight, ibid., dossier 3
15 Voir la correspondance dans "Ferry Pilots, etc", SHist 80/68, dossier 14, et Clayton Knight Committee, "General Regulations", avr. 1941, ibid., dossier 28
16 "Clayton Knight Committee Financial and Statistical Reports", SHist 80/68, dossier 12
17 Mudre à Renway (Bureau de Los Angeles), 6 août 1940, ibid., dossier 6
18 Lash, *Roosevelt and Churchill*, 228 *et seq.*, 264-5; Dallek, *Franklin D. Roosevelt*, 249 *et seq.*
19 Hatch, *Aérodrome de la démocratie*, 89-90
20 Ibid., 90
21 Voir, par exemple, Richard Thorelsen, "Canada's Open Society", *Saturday Evening Post*, 1er fév. 1941, 18ff; "Gateway to the RAF – For U.S. Volunteers", *Sunday Mirror Magazine Section*, 28 sept. 1941, 6 et seq.; Robert Tulley, "Memphis Hell for Adolf", (Memphis) *Commercial Appeal*, 17 août 1941, tous dans SHist 80/68, dossier 36. Voir aussi la transcription d'une entrevue radiophonique avec E.L. Benway, mars 1941, ibid., dossier 44
22 Armour au président et aux administrateurs de la Dominion Aeronautial Association, 21 mai 1941, SHist 80/68, dossier 44
23 Ibid.
24 Rogers au "Air Marshal" (Knight?), 14 juin 1941, ibid., chemise 19
25 Hatch, "Recruiting Americans", 15, et *Aérodrome de la démocratie*, 91-2
26 Armour au président et aux administrateurs de la Dominion Aeronautical Association, 22 juil. 1941, SHist 80/68, dossier 44; Hatch, "Recruiting Americans", 16
27 Batch, "Recruiting Americans", 16

28 Ibid.
29 *New York Sun*, 12 août 1941, copie dans SHist 80/68, dossier 50
30 *Oregon Journal*, 16 août 1941, copie dans ibid., dossier 36
31 Hatch, "Recruiting Americans", 16, et *Aérodrome de la démocratie*, 92
32 Gene à Jack, s.d., SHist 80/68, dossier 7, partie 1
33 Knight, "Contribution to Victory", ibid., dossier 2
34 McNeil à Gilchrist, 4 nov. 1941, ibid., dossier 7, partie 2
35 Gene à Jack, s.d., ibid., dossier 7, partie 1
36 Juhan à Southwark et d'autres, s.d., ibid., dossier 8
37 Ibid., dossier 23
38 Hatch, "Recruiting Americans", 16–18, et *Aérodrome de la démocratie*, 92-3
39 Note de service de Walsh, 5 fév. 1942, dans SHist 80/68, dossier 31; note de service de Smith, 12 fév. 1942, ibid., dossier 11
40 Note de service de Smith, 2 juin 1942, SHist 80/68, dossier 30
41 Ibid., dossier 41

ANNEXE E: LE FERRY COMMAND

1 H. Duncan Hall, *North American Supply* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1955), 104-9; H. Duncan Hall et C.C. Wrigley, *Studies of Overseas Supply* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1956), 4; W.K. Hancock, (éd.), *Statistical Digest of the War: Prepared in the Central Statistical Office* (History of the Second World War, United Kingdom Civil Series; Londres 1951), 156n; Edward R. Stettinius, Jr, *Lend-Lease, Weapon for Victory* (New York et Londres 1944), 22
2 Hall et Wrigley, *Studies of Overseas Supply*, 109-10; Hall, *North American Supply*, 170-3
3 Anderson au secrétaire du MDN, 6 avr. 1940, S3-5-2, SHist 181.003 (D4095); Griffith Powell, *Ferryman: from Ferry Command to Silver City* (Shrewsbury, Angleterre 1982), 20; D.C.T. Bennett, *Pathfinder* (Londres 1958), 121
4 A.J.P. Taylor, *Beaverbrook* (Londres 1972), 428; Sholto Watt, *I'll Take the High Road: a History of the Beginning of the Atlantic Ferry in Wartime* (Frédéricton, N.-B. 1960), 8, 14; S.A. Dismore, "Atlantic Ferrying Organization (ATFERO): the Past", 22 mai 1941, PRO, Air 8/474, Air 2/7508, et Air 20/6090; Grande-Bretagne, Ministry of Information, *Atlantic Bridge: the Official Account of RAF Transport Command's Ocean Ferry* (Londres 1945), 7; W.P. Hildred, "Report on ATFERO", 1er juil. 1941, para. 3, PRO, Air 2/7508; Powell, *Ferryman*, 20-1
5 J.R.K. Main, *Voyageurs of the Air: a History of Civil Aviation in Canada, 1858-1967* (Ottawa 1967), 163; K.N. Molson, *Pioneering in Canadian Air Transport* (s.l. 1974), 233; D.H. Miller-Barstow, *Beatty of the CPR* (Toronto 1951), 170-1; Burchall à Dismore, 7 oct. 1940, comprenant une copie non signée de l'accord, SHist 74/799. Voir notamment les paragraphes 1, 3, 4 et 5. Pour de plus amples détails sur la création et l'histoire du service de livraison d'avions en temps de guerre, voir C.A. Christie et F.J. Hatch, *Ocean Bridge* (à paraître)

6 Bennett, *Pathfinder*, 97-100; Watt, *High Road*, 23; Powell, *Ferryman*, 25-6
7 Taylor, *Beaverbrook*, 414-45; Watt, *High Road*, 9
8 "Address by Dr P.D. McTaggart-Cowan on Early Trans-Atlantic Aviation in Newfoundland Given at the CAHS Meeting, 18 Nov. 1975", transcription, 24-5, SHist 80/350; Bennett, *Pathfinder*, 103-4; V. Edward Smith, "North Atlantic Ferry", *Aviation*, mai 1941, 132-4; entretien avec Bennett, 17 juin 1976 (transcription), 5, dossier biographique de D.C.T. Bennett, SHist; Watt, *High Road*, 45
9 *Atlantic Bridge*, 12-16; Bennett, *Pathfinder*, 103-6; Watt, *High Road*, 34-45; Reader's Digest, *The Canadians at War, 1939/45* (s.l. 1960), I, 114-16; Smith, "North Atlantic Ferry", 132; Newfoundland Airport watch log, copie, SHist 79/1, vol. 1
10 Bennett, *Pathfinder*, 107-10; "Paper Dealing with the Past Functions of ATFERO under the Ministry of Aircraft Production and the Future Functions of the Royal Air Force Ferry Command", 2 août 1941, PRO, Air 2/8135
11 Michael Bliss, *Banting: a Biography* (Toronto 1984), 295-309; Bennett, *Pathfinder*, 113-5; Ralph Barker, *Survival in the Sky* (Londres 1976), 49-58; Newfoundland Airport watch log, SHist 79/1, vol. 1
12 Bennett, *Pathfinder*, 107-8; "British Air Commission" au "Ministry of Aircraft Procuction", 17 juil. 1941, PRO, Air 19/247; Powell, *Ferryman*, 33-4; Molson, *Pioneering*, 173, 207; Dismore, "Atlantic Ferrying Organization (ATFERO): the Past", PRO, Air 2/7508; Watt, *High Road*, 100; *Atlantic Bridge*, 22; A.G. Sutherland, *Canada's Aviation Pioneers: 50 Years of McKee Trophy Winners* (Toronto 1978), 35-6
13 Watt, *High Road*, 102; Bennett, *Pathfinder*, 97, 118; Dismore, "Atlantic Ferrying Organization (ATFERO): the Past," PRO, Air 2/7508; Molson, *Pioneering*, 237
14 Bennett à Bowhill, 28 juin 1941, PRO, Air 2/8135; (Burchall) à H.S. (lui-même), 26 août 1940, archives de Clayton Knight, SHist 80/68, dossier 14; correspondance Sinclair-Beaverbrook, 30 juil.-5 août 1940, archives de Beaverbrook (copies), SHist 74/527, dossiers A10-13; représentant de la Division du personnel, progress reports, 12 fév.-3 nov. 1940, SHist 73/1174, vol. 1B; Self à Westbrook, 1er janv. 1941, PRO, Air 19/247
15 Taylor, *Beaverbrook*, 414-30, 467-9; correspondance Beaverbrook-Sinclair, archives de Beaverbrook, SHist 74/527, dossiers A et A1, et PRO, Air 19/247 et Air 19/248; CE-MA au secrétaire d'État à l'Aviation, 6 janv. 1941, pièce jointe datée du 7 janv. 1941, PRO, Air 19/247; Churchill au secrétaire d'État à l'Aviation, 1er mars 1941, PRO, Air 19/248
16 Portal à l'attaché militaire des É.-U. à Londres, 16 mai 1941, PRO, Air 19/249; Sinclair à Beaverbrook, 25 mars 1941, PRO, Air 19/248; président [Roosevelt] à l'ancien responsable de la Marine [Churchill], 29 mai 1941, PRO, Air 2/7508; réponse à un message du président au premier ministre, jointe à Melville à Martin, 30 mai 1941, ancien responsable de la Marine au président, 31 mai 1941, et "Notes of a Meeting Held on 2-6-41 to Discuss the Future Organization of Trans-Atlantic Ferrying in the Light of the Telegram from the President of the USA", PRO, Air 8/1369, Air 2/7508

17 Secrétaire particulier du secrétaire d'État à l'Aviation au représentant de la division du personnel, 8 juin 1941, PRO, Air 8/1369; Hildred à Street, 29 août 1941, PRO, Air 2/7509; *Atlantic Bridge*, 24; Bennett, *Pathfinder*, 102-1; entretien avec Bennett, 5-6, dossier biographique de D.C.T. Bennett, SHist

18 Procès-verbal du Supervisory Board, 12 mai 1941, Ann. I, "Report N° 17 by the Chief of the Air Staff to the Members of the Supervisory Board, British Commonwealth Air Training Plan", SHist 73/1558, vol. 3; 31e UEO, journal quotidien, mai 1941-avr. 1943, SHist; F/O Hodgins, "OTU's under the BCATP: N° 31 OTU", exposé inédit (1945), SHist 74/13; *Atlantic Bridge*, 25

19 Dossiers biographiques de P.Y. Davoud et K.B. Hodson, SHist; Newfoundland Airport watch log, SHist 79/1; journaux d'escadron, SHist; Bowhill à Sinclair, 15 août 1941, PRO, Air 2/7509; Bennett, *Pathfinder*, 122

20 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 367-70; Dziuban, *Military Relations between the United States and Canada, 1939-1945*, 149-52, 183-4, 353-4

21 Bennett, *Pathfinder*, 116-17; Watt, *High Road*, 121-2; *Atlantic Bridge*, 26-7; "Development of RCAF Station Goose Bay, Lab.", 26 mai 1942, S.17-4, SHist 181.009 (D2941); "North Atlantic Ferry Routes", HQS 15-24-30 parties 1-7, APC RG 14, vol. 5201; "Record of Conference Held in the Air Ministry on Wednesday, 9th July 1941", PRO, Air 2/7509; "6th Weekly Letter from Air Marshal Harris to CAS Week Ending 1800 hours, Saturday, August 2nd, 1941", PRO, Air 45/12; Wesley Frank Craven et James Lea Cate, (éd.), *The Army Air Forces in World War II*, I: *Plans and Early Operations, January 1939 to August 1942* (Chicago 1948), 342-4

22 Craven et Cate, *Plans and Early Operations*, 639-45; Base de l'ARC de Goose Bay, journal quotidien, juin-juil. 1942, SHist; *Statistical Digest of the War*, 156-7; PRO, Air 38/23; "Cumulative Monthly Receipts and Deliveries", dans PRO, Air 24/5493, Air 25/647, et Air 25/648

23 Cmdt du 45e Groupe (transatlantique) au Cmdt en chef, Commandement des transports, 10 oct. 1944, PRO, Air 25/648

24 Ibid.; Hodgins, "OTUs under the BCATP: N° 32 OTU", SHist 74/13; F.J. Hatch, *Le Canada, aérodrome de la démocratie*, 78-9

25 *Statistical Digest of the War*, 157-8; 45e Groupe, rapports d'août 1943-sept. 1945, PRO, Air 25/647 et Air 25/648; Cmdt 45e Groupe au Cmdt en chef, Commandement des transports, 4 juil. 1944, PRO, Air 25/648. Voir aussi divers compte-rendus et rapports, sept. 1941-oct. 1945, dans PRO, Air 24/5493, Air 25/647 et Air 25/648

26 PRO, Air 2/5340 passim; Sinclair à Beaverbrook, 2 sept. 1941, et lettres subséquentes, archives de Beaverbrook, SHist 74/527, dossier E7; Beaverbrook à Sinclair, 10 oct. 1941, Sinclair à Beaverbrook, 17 oct. 1941, et autres lettres, PRO, Air 2/5362

27 Procès-verbal du Comité de guerre du Cabinet, 21 oct. 1942, APC RG 2, série 7c, vol. 11, bobine de microfilms C4874; Bruce Robertson, *Lancaster: the Story of a Famous Bomber* (Letchworth, England 1964), 106, 148; Chambre des Communes, *Débats*, 16 juin 1943, 3696-7; Ewart Young, "Trans-Atlantic Service", *Canadian Aviation*, fév. 1945, 59

28 412e Escadron, journal quotidien, 10 sept. 1939-30 sept. 1941, SHist; McDougall à Pope, 30 sept. 1942, SHist 181.009 (D4907)

29 Mémoires de Leigh, non publiés, APC MG 31 G 11 et SHist 77/13. Voir aussi Commandement des transports aériens, journal quotidien, 5 fév. 1945-31 mai 1949, "RCAF Transport Organization, 1939-45", s.d., SHist

30 Dziuban, *Military Relations*, 63-4, 82; Hall, *North American Supply*, 300; Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 167-74; État-major interarmées canadien à Washington, division de l'ARC, journal de guerre, 1er janv. 1942-déc. 1943, SHist; secret organization order n° 108, 3 fév. 1943, 164e Escadron, journal quotidien, SHist; QG de l'Aviation, Section historique, "N° 164 (T) Squadron", exposé inédit, s.d., 5-8, dossier de référence permanent du 164e Escadron, SHist

31 "AFHQ Sectional Histories", sect. 4, "Historical Record of Directorate of Air Transport Command", SHist 80/395; Commandement des transports aériens, journal quotidien, 5 fév. 1945-31 mai 1949, "RCAF Transport Organization, 1939-45", et "Summary of Operations Performed by No 168 (H.T.) Squadron", s.d., SHist; 168e Escadron, journal quotidien, 17 oct. 1943-21 mars 1946, SHist; dossier de travail de l'ARC, "RCAF Postal Services Overseas: 168 Heavy Transport Squadron", SHist

32 Pour les divers chiffres totaux relatifs aux avions, voir *Statistical Digest of the War*, 152-7; "Cumulative Monthly Receipt and Deliveries... North and South Atlantic to the U.K.", s.d., PRO, Air 38/23; rapports mensuels du 45e Groupe, PRO, Air 25/647 et Air 25/648

33 Dziuban, *Military Relations*, 216, 351; Deane R. Brandon, "ALSIB: the Northwest Ferrying Route through Alaska, 1942-1945", *Journal, American Aviation Historical Society*, été 1975; John Stewart, *Canada, the United States, and the Air Corridor to Alaska, 1935-1942* (thèse de 1er cycle, Université Mount Allison, Sackville, N.-B., 1981), exemplaire dans SHist 81/332

34 Stacey, *Armes, Hommes et Gouvernements*, 376; Dziuban, *Military Relations*, 186-7, 324, 334; K.C. Eyre, *Custos Borealis: the Military in the Canadian North* (thèse de doctorat, Université de Londres, 1981), 112-20

Index

Abbott, D.C.: annexe A
Aero Club du Canada: 40, 138, *autre réf.* 250
Aero Club de Halifax: 81
Aero Club de Montréal: 81
Aldridge, Sgt F.: 52
Aldwinkle, Capt.(A)R.M.: 644
Alexander, Mgén.: 468
Allemagne et les Allemands: retrait de la conférence sur le désarmement en 1933: 139; attaque la France 260; supériorité aérienne 335; pacte germano-sociétique 387; *autre réf.* 143. V. aussi *Luftwaffe*
Amirauté: association avec le Coastal Command 528; service Y 539; formation du Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins 611; constitution de groupe de soutien 615; diffusion quotidienne de messages aux convois en mer 632; campagne dans le Golfe de Gascogne 664; *autres réf.* 64, 548, 568, 627
Anderson, Sgt A.: 15
Anderson, Lt(A)J.H.: 601
Anderson, VAm N.R.: système de défense de l'Atlantique 537–9; accord sur les responsabilités opérationnelles dans le nord-ouest de l'Atlantique 546; plans pour la défense du Golfe 575; recherche opérationnelle 595; *l'Atlantic Convoy Conference* 625; *autres réf.* 54, 345, 417, 428, 438, 439, 440, 547, 592, 612, annexe A, annexe D
Anderson, Brig. T.V.: 153, 387
Annis, Cmdt C.L.: et la restructuration des rapports hiérarchiques 1942, 621; *autres réf.* 500, 594, 608, 611, 619, 655
Archer, Col J.C.: 664
Arnold, Gén. H.H.: dirige un escadron à travers le Canada 146; accord Arnold-Portal-Towers 413–17; Liberator à très grand rayon d'action pour l'ARC 625–27; *autres réf.* 287, 291, 396, 407, 459, 610, 625, annexe C.
Asdic: et la détection des sous-marins 530; *autres réf.* 527, 557, 596, 647, 654
Ashman, Capt. R.A.: 370
Ashton, Mgén. E.C.: la neutralité, option distincte pour le Canada 147; *autres réf.* 154, 341
Association de l'aviation canadienne: 52, 58, 61
Association pour la protection de la rivière Saint-Maurice 70
Atkinson, R.F.: 52
Atlantic Ferry Organization: annexe D
Atlantic Convoy Conference: 622–4, 630
Attlee, Clement: 288
Australie et Australiens: et la RAF 247; les avions et l'équipement donnés par le Royaume-Uni 235; comité de conférence 294; conférence de l'Air 299; entraînement des pilotes 308–9; *autres réf.* 228, 234, 238, 241, 417
Aviation royale du Canada: autonomie en 1938, 36; formation et statut 52–5; naissance officielle 66; directive sur le statut 68; aviation civile et pilotes de réserve 75;

relations avec le secteur privé 78; revision de 1927, 80–86; mémoire préconisant la soustraction de l'aviation civile au contrôle militaire 86; nouvelle organisation en vigueur 86; changement dans l'organisation 87; le transport du courrier 91; transformation remarquable 93; les vols gouvernementaux et civils 94–7; réorganisation des services aériens 97; recrutement et entraînement des pilotes de brousse 101–4; patrouilles forestières 103; achat de nouveaux avions 108; photographie aérienne 111–5; expédition dans l'Arctique 118–25; changement important concernant l'achat d'avions 125–6; épandage aérien 129; patrouilles de lutte contre la contrebande 131–3; la conférence de Genève 139–42; défense aérienne active 148–53; question de la représentation du Conseil de Défense 154–8; crise de Munich 162; achat d'avions des É-U. 163–5; formation des spécialistes 165; entraînement des officiers 167–70; escadrons auxiliaires 172; nouveau programme d'entraînement aérien 215–7; programme d'entraînement de la RAF au Canada 218–27; unités de l'ARC outremer 227–8; entraînement des aviateurs du Commonwealth au Canada 228–33; formule de partage de frais 235; précédent établi par le programme d'entraînement RFC/RAF Canada 238; escadrons mixtes, au sol et aériens 240–5; édification du PEACB 246; approvisionnement 253; réorganisation du QG 257; engagement des recrues 258; ouvertures des EEP et des EPM 261; rôle dans les opérations outre-mer 282; commission d'officier 300; test des pilotes provenant du programme d'entraînement outre-mer 310–1; difficultés sur le plan des activités de tir 314; entraînement insuffisant des bombardiers aériens 315; éclatement de la guerre et l'approvisionnement d'avions 387; escadrons en service actif au Canada 390; programme de 1941, 393; écart de la collaboration anglo-américaine dans l'attribution des approvisionnements de guerre 396; Plan ABC-22, 399; besoins du Canada en matière de défense 400; nouveau plan de défense aérienne 400; programme des 49 escadrons 400–5; problème d'expansion de la force aérienne affectée à la défense du Canada 405–7; problème d'approvisionnement d'avions à très grand rayon d'action 429; envoi outremer d'avions et équipages 432; Plan WPL-51, 440–3; systèmes de radar 452; soutien de l'Escadron de marine 457; Plan ABC Pacifique-22, 460; patrouilles maritimes éloignées 462–3; défense aérienne à Prince-Rupert 466; envoi d'escadrons canadiens à Yakutat 469–70; la campagne aléoutienne 472–5; réorganisation des Forces en Alaska 476–7; les ballons armés des Japonais 484–5; déconsignation des unités de la RAO 485; principe de base des méthodes britanniques anti-sous-marins 524; bataille de l'Atlantique 525; offensive des U-boats 535; livraison des grenades anti-sous-marines 533; victoire sur les U-boats 535; défense des côtes de l'Atlantique 537–42; ressources anti-sous-marines 546; intensification des patrouilles dans le secteur de Halifax 551; programme d'armement et politique d'entraînement 554; défense dans la bataille du St-Laurent 558–75; plan de défense du Golfe 575–79; opérations en haute-mer 584; système de radiogoniométrie 588; méthodes offensives contre les U-boats 592; manque de collaboration avec la MRC dans les tactiques offensives 604; attaques et victoires 1942, 605–6; campagne pour l'obtention de bombardiers Liberator 609; étude et évaluation de la RAE 612; obtention de Liberator à très grand rayon d'action 625–7; rapports hiérarchiques 631–6; progrès de l'organisation canadienne dans la guerre anti-sous-marins 636 balayage des secteurs Otter 647; rendement sur le plan des escortes de convois 662; contribution à la bataille de l'Atlantique 666; équipages

canadiens au Coastal Command 668; au sein des effectifs aériens du Commonwealth britannique 670; méthodes relatives aux escortes 670; excellence de la collaboration avec les groupes de la Force occidentale 674; tentatives de modernisation d'équipement 687; fin de la bataille de l'Atlantique 695; rôle important dans l'échec des attaques allemandes 697; présence politique et militaire au Canada 697; *autres réf.* 310, 329, 430, 431, 439, 619, 639, 646
Aviation Tactique: 667
Avions:
- Airspeed Oxford: 311
- Armstrong-Whitworth Atlas: 137, 143, 163, 171, 430, 457
- Armstrong-Whitworth Siskin: 137, 143, 170, 171
- Armstrong-Whitworth Whitley: 166
- Avro: 49, 54, 71, 107, 328
- Avro Anson: 248, 260, 268, 272, 311, 325, 527, 529, 552, 558, 566, 570, 682
- Avro Viper: 107, 111
- Avro 504 K: 55, 102
- Avro 552: 115
- Avro 626: 457
- Avro Lancaster: 396, 410, 739
- Bell P-39 Airacobra: 394, 396, 473
- Bellanca CM-300 Pacemaker: 129, 170
- Blackburn Shark: 143, 160, 161, 163, 170, 393, 397, 455, 457, 458
- Boeing B-17 (Forteresse volante): 146, 546, 559, 566, 583, 601, 620, 624, 627, 630, 635, annexe D
- Bristol: 49
- Bristol Beaufort: 458
- Bristol Blenheim IV: 161, 390, 433
- Bristol Bolingbroke: 161, 390, 393, 396, 397, 407, 410, 413, 433, 438, 443, 458, 459, 460, 463, 467, 468, 469, 470, 473, 475, 478, 547, 548, 554, 558
- Cessna Crane: 311
- Consolidated B24 Liberator: 414, 416, 417, 419, 439, 448, 449, 452, 473, 483, 532, 534, 538, 541, 590, 599, 602, 609, 614, 615, 618, 623, 624, 627, 632, 635, 637, 638, 639, 643, 644, 646, 652, 653, 654, 657, 658, 659, 660, 673, 679, 680, 683, 685, 689, 692, 693, 696, annexe D
  Liberator MARK I: 591
  Liberator MARK III: 591
  Liberator MARK V: 591
  Liberator A/10: 640
  Liberator L/10: 640
  Liberator Q/10: 655
- Consolidated Canso: 390, 443, 448, 485, 554, 562, 565, 572, 573, 581, 583, 584, 587, 602, 603, 614, 616, 627, 629, 638, 645, 660, 663, 671
- Consolidated Canso A: 390, 403, 407, 413, 416, 419, 443, 546, 551, 552, 554, 560, 567, 569, 576, 602, 603, 614, 615, 651, 652, 653, 656, 659, 662, 663, 671, 673, 676, 678, 680, 682, 683, 684, 690, 692, 693
- Consolidated PYB Catalina: 390, 395, 396, 437, 438, 439, 443, 536, 538, 540, 541, 546, 549, 554, 557, 558, 566, 586, 587, 590, 599, 600, 603, 615, 616, 635, 663, 665, 668, 678, annexe D
- Consolidated PBY5: 546, 569, 581
- Curtiss H16: 49, 105
- Curtiss HS 2L: 37, 66, 70, 71, 105, 107, 131
- Curtiss Hawk: 138
- Curtiss Helldiver: 414, 416, 418
- Curtiss Jenny: 78
- Curtiss P-40 Kittyhawk: 394, 397, 403, 409, 413, 416, 417, 419, 443, 459, 460, 467, 468, 469, 471, 472, 473, 474, 476, 478, 483, 485, 564
- de Havilland DH4: 105, 109
- de Havilland DH9: 49
- de Havilland DH9A: 49, 54, 55, 71, 72
- de Havilland Mosquito: 167, 403, 407, 410, 416, 419, 739
- de Havilland Moth: 81, 119, 324
- de Havilland Tiger Moth: 248, 251
- Douglas Dakota: 484, 663, 740
- Douglas Digby: 390, 397, 430, 432, 433, 436, 438, 443, 447, 536, 540, 542, 546, 549, 554, 557, 565, 566, 584, 587, 590,

597, 600, 601, 602, 603, 627, 632, 637, 638, annexe D
- Fairchild: premier appareil à atteindre la mer de Beaufort 127; *autres réf.* 163, 172, 329
- Fairchild Cornell: 324
- Fairchild FC-2: 127
- Fairchild FC-2W: 127
- Fairchild 71B: 127
- Fairey IIIC: 49, 71
- Fairey Albacore: 667
- Fairey Battle: 248, 260, 279, 320, 564
- Fairey Swordfish: 640, 673
- Felixtowe F3: 49, 105
- Fleet Finch: 248, 251, 319, 320, 324
- Fokker: 118, 119, 121, 124
- Gloster Gauntlet II: 168, 328
- Grumman FF1 Goblin: 395
- Handley Page Halifax: 665
- Handley Page Hampden: 164, 331, 665, 667
- Handley Page Heyford: 166, 328
- Hawker Hurricane: première commande 164, 484; détournement vers la RAF: 392; *autres réf.* 162, 167, 171, 328, 333, 334, 390, 394, 400, 403, 407, 409, 410, 416, 419, 425, 430, 446, 478
- Hawker Typhoon: 167
- Keystone Puffer: 129, 131
- Lockeed Hudson: 330, 390, 397, 409, 413, 419, 430, 433, 443, 448, 527, 534, 546, 552, 554, 558, 564, 565, 566, 568, 570, 572, 576, 581, 584, 585, 587, 588, 590, 602, 637, 651, 658, 660, 662, 673, annexe D
- Lockeed P38 Lightning: 418, 419
- Lockeed Lodestar: 740
- Lockeed Ventura: 331, 414, 416, 419, 448, 449, 480, 483, 484, 576, 581, 635, 637, 638, 646, 657, 662, 673, 674, 690
- Martin B-26 Marauder: 393, 396, annexe D
- Miles Master II: 311
- Noorduyn Norseman: 170, 329
- North American 25: 163, 569
- North American Harvard: 172, 247, 248, 260, 276, 320, annexe D
- North American P-51 Mustang: 417, 419, 447
- North American Yale: 276
- Northrop Delta: 170, 429, 432, 433, 457, 557
- SE 5: 49
- SE 5A: 49, 55
- Seversky P35: 163
- Short Sunderland: 166, 527, 665, 666, 668, 685
- Silver Dart: 38
- Sopwith Snipe: 49
- Supermarine Amphibian: 107
- Supermarine Spitfire: 167, 334
- Supermarine Stranraer: 161, 163, 172, 390, 396, 429, 430, 433, 438, 440, 443, 455, 457, 458, 460, 469, 478, 557
- Supermarine Walrus: 589
- Vickers Vancouver: 329, 393, 397, 455, 457
- Vickers Vanessa: 126
- Vickers Varuna: 111, 126
- Vickers Vedette: origines 109–10, *autres réf.* 126, 127
- Vickers Velos: 126
- Vickers Vigil: 126
- Vickers Viking: 107, 114
- Vickers Viking ED: 108
- Vickers Viking IV: 116
- Vickers Virginia: 328
- Vickers Vista: 126
- Vickers Warwick: 677
- Vickers Wellington: 328, 332, 535, 663, 664, 667, 675, 693
- Vultee Vengeance: 403
- Westland Lysander: 161, 167, 390, 550, 554
- Westland Wapiti: 160, 161, 163, 169, 170, 425, 430

Baird, Sgt de section G.D.: 473
Baker, R.E.: 275
Baldwin, L(A) D.G.: 618
Baldwin, Stanley: 149
Balfour, Capt.(A) H.H.: 174, 231, 235, 241, 289, 296, 335

Ballantyne, C.C.: 46
Banting, Sir Frederick: 436, 734
Barker, Lcol(A) W.G.: 47, 67, 78, 110, annexe A
Barnes, Colin: 595
Bases aériennes et Stations:
- Abbotsford: 465
- Alliford Bay: 457, 458, 478, 480, 483, 749
- Argentia: 546, 548, 555, 587, 601, 615, 616, 624, 635
- Bagotville: 449, annexe E
- Bella Bella: 457, 458, 459, 478, 483, 749
- Boundary Bay: 465, 482
- Botwood: 432, 440, 444, 449, 540, 542, 544, 557, 558, 576, 584, 599, 600, annexe E
- Calgary: 425, 749
- Camp Borden: entraînement des pilotes de brousse 100; école de formation technique 168; base de la 1ère école de pilotage militaire du PEACB 251; *autres réf.* 50, 53, 55, 60, 68, 73, 87, 97, 119, 246, 266, 334
- Cape Ray: 452
- Cassidy: 465
- Chatham: 558, 576, 582
- Charlottetown: 558, 567, 568, 572, 573, 576, 581, 582
- Chiniak Point: 753
- Coal Harbor: 457, 458, 459, 465, 483, 750
- Comox: 465
- Dartmouth: 37, 72, 73, 87, 97, 132, 418, 425, 430, 431, 433, 438, 439, 443, 444, 448, 453, 469, 544, 546, 548, 558, 564, 567, 581, 600, 602, 637, 657, 663, 673, 689, 690, annexe E
- Debert: 425, 431, 558, annexe E
- Dog Creek: 465
- Elmendorf Field: 470, 471, 473, 475, 753
- Fort Glenn: 753
- Fort Greely: 475
- Gander: 432, 436, 439, 444, 445, 452, 536, 538, 540, 542, 546, 548, 549, 557, 559, 576, 582, 597, 600, 601, 614, 615, 618, 623, 627, 630, 632, 635, 637, 640, 659, 689, 693, annexe E
- Gaspé: Hydrobase 557; *autres réf.* 425, 438, 444, 562, 573, 576, 581, 582, 602, 682, 683, annexe E
- Goose Bay: 444, 445, 582, 663, 740, annexe E
- Greenwood: 558
- Haileybury: 71
- Halifax: 63, 141, 423, 425, 429, 430, 433, 447, 524, 546, 549, 556, 562, 568, 576, 596, 602, 653, 654, 671, 673, 689, 690, annexe E
- High River: 72, 87, 97
- Ile Adak: 752
- Ile Amchitka: 753
- Ile Annette: 467, 469, 475, 478, 482, 753
- Kodiak: 471, 753
- Lethbridge: 749
- Le Pas: 72
- Moncton: 431, annexe E
- Mont-Joli: 438, 558, 562, 573, 574, 578, 581, 663, annexe E
- Morley: 71
- Mossbank: 749
- North Sydney: construction 428, 573, 581, 637; *autres réf.* 431, 438, 444, 449, 541, 555, annexe E
- Norway House: 72, 105, 115, 116
- Ottawa: 71, 87, 97
- Patricia Bay: 457, 458, 469, 478, 480, 483, 484, 668, 669, 739, 750
- Port Hardy: 465, 482, 750
- Port Meunier: établissement de l'hydrobase 557
- Prince George: 465
- Prince Rupert: 457, 458, 460, 463, 466, 467, 468, 469, 478, 480, 482, 750
- Québec annexe E
- Quesnel: 465
- Red Bay: 557
- Reykjavik: 510, 512, 663, 753
- Roberval: 71, 72
- Rockcliffe: 748
- St-Hubert: 92, 425, 430, annexe E
- St-Jean: 449, 540, 568
- Seal Cove: 466
- Sea Island: 457, 459, 469, 478, 480, 547
- Sept-Iles: 682, annexe E

- Shelburne: 444, 449, annexe E
- Sioux Lookout: 71
- Smithers: 465, 482, 484, 751
- Stephenville: 741
- Sydney: installation 425; *autres réf.* 37, 429, 431, 433, 436, 444, 459, 524, 547, 548, 557, 562, 567, 568, 572, 576, 581, 601, 637, 657, 673, 682, 689, 690, 693, annexe E
- Terrace: 465, 482, 484, 751
- Tofino: 465, 483, 484, 751
- Torbay: 440, 444, 445, 544, 546, 548, 555, 572, 596, 600, 602, 615, 627, 637, 659, 671, 673, annexe E
- Trenton: 100, 168, 246
- Ucluelet: 457, 458, 465, 478, 483, 752
- Uplands: annexe E
- Vancouver: 63, 73, 132, 141, 460, 466, 478, 547, 752
- Vanderhoof: 465
- Victoria Beach: 72, 105
- Victoria: formation du 2ème groupe; *autre réf.* 480
- Wick: 753
- Williams Lake: 465
- Winnipeg: 63, 67, 73, 87, 92, 749
- Woodcock: 465
- Yakutat: 469, 470, 476, 753
- Yarmouth: 418, 425, 431, 438, 547, 555, 564, 567, 569, 571, 573, 576, 581, 582, 585, 588, 614, 657, 673, 682, 689, 690, 698, annexe E

Bath, Lt(A) C.L.: 130
Batterbee, H.F.: 221
Beamish, Lt(A) F.V.: 207
Beatty, Sir Edward: annexe C
Beaverbrook, Lord: 394, 732, 735
Befehlshaber der Unterseeboote: attaque des sous-marins 530, 531, *autres réf.* 529, 648, 688
Beck, SLt(A) A.J.: 680
Bélanger, Lt(A) M.J.: 497, 570
Bell-Irving, A.D.: 165
Bennett, D.C.T.: 733
Bennett, R.B.: 95, 142, 221
Beobachtungsdienst (*B-Dienst*): 550
Bethune, Capt. H. Norman: 54
Betts, Sgt(A) W.H.: 190
Biggar, Col(A) O.M.: formation d'une aviation de milice non permanente 50–1; notes biographiques 66; et l'aviation civile 69; *autres réf.* 39, 46, 47, 49, 61, 77, 87
Billings, SOB J.: 640
Bishop, Lt(A) A.A.: 666
Bishop, Lcol(A) W.A.: membre honoraire du Conseil de l'Air 164, *autres réf.* 47, 48, 205, 343
Bishop-Barker Company: 78
Blackett, P.M.S.: 610
Blackmore, Capt(A) G.J.: 52
Bletchley Park: 529, 550, 587, 626, 633, 648, 654, 689
Boeing Aircraft of Canada: 161
Boomer, Cmdt(A) K.A.: 368, 473, 474
Borden, Sir Robert: attitude envers l'aviation; *autre réf.* 77
Bowhill, M/C/A Sir Frederick: 736
Bowles, Dr E.L.: 611
Bowser, Capt.(A) E.H.: 696
Brainard, CAm R.M.: 600
Brant, Mgén. G.C.: 399, 559
Breadner, M/A L.S.: achat d'avions des É.U. 163; conférence multilatérale sur l'entraînement aérien 291; mise sur pied de services d'entraînement opérationnel 329; chef professionnel de l'ARC 392; présentation des grandes lignes du programme 1941 de l'ARC 393–6; ordre d'une évaluation stratégique de la situation 399; proposition de formation de nouveaux escadrons de bombardement et de reconnaissance au Canada 402–5; présentation d'un nouveau Plan de défense aérienne du Canada 415–9; évaluation de l'année 1944, 417–8; le Plan WPL51, 441–3; et la campagne aléoutienne 472; et la bataille du St-Laurent 569; et le besoin d'appareils à grand rayon d'action pour la RAE 591; demande de Liberator 610; rapports hiérarchiques 622; obtention de Liberator à très grand rayon d'action 625–7; *autres réf.* 68, 150, 160, 257, 267, 281, 287, 307, 343,

345, 346, 360, 362, 402, 412, 415, 422, 433, 438, 449, 538, 612, annexe A, annexe C
Brigade d'Infanterie: 15ème 484
Bristol, CAm A.L.: accord sur les responsabilités opérationnelles dans le nord-ouest de l'Atlantique 546; *autres réf.* 440, 540, 600
British Air Transport Auxiliary: 735
British Overseas Airways Corporation: annexe D
British Supermarine Co.: 108
Brooke-Popham, M/C/A Sir Robert: 174, 231, 243, 244, 265
Brookes, Cdre(A) G.E.: 345
Bruce, Stanley: 228
Buckner, Bgén. S.B. fils: la campagne aléoutienne 470; *autres réf.* 468, 476
Bulloch, Cmdt T.M.: 612
Burchall, Col H.: annexe D
Burden, H.J.: 164
Bureau canadien de l'Aviation: annexe C
Busby, E.S.: 46
Butler Capt. S.W.: 675
Butler, Bgén. W.: 468, 472, 473, 475

Cagney, James: 205
Cairns, Lt(A) J.R.: 114
Caldwell, Sgt C.S.: 55
Cameron, Col R.A.: 307
Camp Borden – Voir Bases aériennes
Campbell, Sir Gerald: 231, 233, 235, 264
Campbell, Lt(A) J.K.: 685
Camsel, Charles: 41
Canadian Aeroplanes Ltd: 40, 106
Canadian Airways: annexe D
Canadian Association Aircraft Ltd: 164
Canadian Car and Foundry Co: 164
Canadian Defence Quarterly: 44
Canadian Forestry Journal: 45
Canadian Transcontinental Airways: 92
Canadian Vickers Ltd: 106, 161
Canadian Women's Auxiliary Air Force: enrôlement 247
Canadien Pacifique: 79
Canning, Lcol P.F.: 591, 594, 633
Carnegie, Cmdre(A) D.V.: 308
Carpenter, Cmdt(A) F.S.: 536
Carr-Harris, Lt(A) B.G.: 122
Centres d'entraînement aérien:
– Camp Borden: 63
– Halifax: 63
– Vancouver: 63
– Winnipeg: 63
Centre de renseignements opérationnels; la bataille du St-Laurent 566; cours sur les renseignements relatifs aux U-boats 589; messages Otter diffusés à l'Aviation à Ottawa 647; et les opérations Saumon 652–665; menace d'une nouvelle attaque des sous-marins allemands dans le Golfe St-Laurent 1944 682; *autres réf.* 528, 539, 558, 588, 627, 652, 653, 671
Chamberlain, Neville: 163, 227, 229, 237, 239
Chapman, Lt(A) G.W.: 677
Chapman, Sgt J.: 375
Cheater, Lt(A) A.P.V.: 655
Chennault, Mgén. Claire: 473
Chennault, Maj. John S.: 473, 474
Chevrier, Cmdt(A) A.J.: 564
Christie, Loring: 216
Churchill, Winston: collaboration militaire avec les É.U. 393; réunion "Riviera" 440; rejet des demandes d'avions pour l'ARC 609; conférence de Casablanca 611; *autres réf.* 198, 230, 640, annexe C
Clement, Capt(A) G.F.: 696
Codes:
– Énigme: 537, 694
– Hydra: 609
– Proctor: 637
– Mark XXIV: 637
– Projet Z: 637
– Salmon (Saumon): 548, 603, 609, 622, 630, 647, 659, 652
– Système Metox: 664
– Vitamine: 593
Collard, V/M/A R.R.: 253, annexe A
Colborne, Capt. F.C.: 616
Collins, Dr W.H.: 94

Comité Clayton Knight–Voir Knight, Clayton. annexe C
Collishaw, V/M/A Raymond: 47
Combined Munitions Assignment Board: 740
Comité aéronautique mixte: 396
Comité de guerre du Cabinet: création du poste de commandement en chef de la défense de la côte Ouest 465; plan de défense du Golfe 577; démantèlement du 117ème escadron 663; *autre réf.* 406
Comité de lutte contre les U-boats: instructions relatives aux convois de l'Amirauté 619; *autre réf.* 609
Comité mixte de la guerre anti-sous-marins (MRC-ARC); et la co-ordination des opérations anti-sous-marins 633; besoin de créer une école d'instruction interarmées 684; *autre réf.* 622
Commandements opérationnels de l'ARC: groupes au Canada 1938–1945, annexe A; Voir aussi *RAF Commands*
Commandement d'entraînement:
– 1er: 444
– 2ème: 484
– 3ème: 558
– 4ème: 480
Commission internationale de la navigation aérienne: 39
Commission mixte permanente Canado-américaine de l'aviation: Plan ABC-22 399; représentation du Canada 408; le Plan noir 435; organisation de défense de base Canada-E.U. 458; refus du Canada pour le contrôle de la région du Pacifique par les Américains 462; installations américaines à Prince-Rupert 466; et la défense du Pacifique 468; *autres réf.* 393, 397, 415, 437, 537
Conférence d'Arcadia: 405, 466
Conférence d'Argentia: 619, annexe C
Conférence de Casablanca: 611
Conférence de la Paix: Paris en 1919, 39
Conférence "Quadrant": 640
Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins: et les rapports hiérarchiques 633–6; *autres réf.* 621, 633
Conseil de l'Air: recrutement du personnel pour l'après-guerre 46–7; organisation parallèle à celle du *Air Ministry* 46; avions offerts par le gouvernement britannique 48–9; projet de former une aviation de milice non-permanente 50–1; fonctionnement des aviations civile et militaire et mécontentement 57; responsabilité du ministère de la Défense nationale 60; programmes de réorganisation 62; transition à l'ARC 66; question du statut de l'ARC 68; directions possible de l'aviation civile 69–71; programme d'opérations aériennes 1921, 72; fermeture de bases aériennes 73; débat parlementaire sur l'aviation civile 75–6; politique concernant le secteur privé 78; revision de 1927, 80–6; construction d'avions de remplacement 106; expédition dans l'Arctique 117; question de la représentation de l'ARC 154; collaboration canado-américaine 462; restructuration des rapports hiérarchiques 619–21; *autres réf.* 35, 52, 54, 55, 98, 253, 412, annexe A
Conseil de guerre du Pacifique: 292
Conseil national des recherches: 578
Convois: BX 23 585; BX 23a 585; BX 27 586; BX 141 690; FONS 236 674; HONS 236 673; HX 24 589; HX 32 540; HX 81 552; HX 84 436; HX 126 438; HX 169 548; HX 229 623, 665; HX 237 665; HX 265 651; HX 286 657; HX 327 690; LN 6 565, 566; LN 7 566; Mourmansk 665; NL 9 571; ON 5 627; ON 20 644; ON 26 666; ON 52 549; ON 67 551; ON 94 584; ON 96 584; ON 100 584; ON 102 585; ON 115 587; ON 127 590; ON 136 596; ON 140 597; ON 142 601; ON 145 601; ON 166 616; ON 202 640; ON 206 644; ON 207 644; ON 208 644; ON 209 644; ON 300 696; ONS 5 629, 630; ONS 18 640; ONS 20 666; ONS 21 644; ONS 33 684; ONS 113 586; ONS 236 671, 673, 674; QS 19 565; QS 33 566; QS 37 569; QS 38 570; QS 39 571; QS 46 573; SC 34 540; SC 42 541; SC 52 544; SC 63 549; SC 65 549; SC 94 587; SC 104 595, 596, 599, 602, 610; SC 107 595, 597, 599, 600, 602, 610; SC 109 60; SC

118 615; SC 122 623, 665; SC 135 638; SC 143 644; SC 175 696; SG 6 565, 566; SG 12 600; SH 94 690; SQ 15 562; SQ 16 562; SQ 36 567; XB 25 585; *autre réf.* 568
Cook, L.W.: 129
Cooke, Lt(A) T.C.: 676
Corps canadien d'aviation: 35, 37, 41, 48
Collaboration avec l'artillerie côtière (CAC): formation 52; entraînement 53–4; difficultés de recrutement 56; difficultés de réorganisation 62–5; débat parlementaire sur l'aviation civile 74–6; recrutement des pilotes de brousse 101; *autres réf.* 47, 58, 60, 63, 256
Corps de détection d'avions: 559, 567, 579
Costello, Col(A) M.: 569, 667, annexe A
Coulter, Sgt R.A.: 588
Coulter, R.M.: 46
Courtney, VAm Sir Christopher: 174, 231
Cowley, CdreA A.T.: N.7, 180, 345, 402, annexe A
Craig, Mgén. Malin: 147
Crerar, Col H.D.G.: 150
Crerar, T.A.: 231, 237
Croil, VAm George M.: notes biographiques 68; proposition de réorganiser le commandement et l'administration de l'ARC 153; création d'un conseil d'officiers pour l'achat d'avions des É.U. 163; et le plan d'entraînement 246; et les responsabilités de l'ARC pour la dépense directe 387; et l'effectif de guerre à la défense du Canada 388; *autres réf.* 101, 162, 167, 224, 253, 257, 267, 341, 343, 345, 397, 455, annexe A
Cudemore, Capt(A) C.W.: 72
Cuffe, VAm A.A.L.: l'analyse des tactiques offensives 592–4; *autres réf.* 54, 345, 392, 395, 553, 562, 569, 589, annexe A
Currie, Gén Sir Arthur: 59
Curtis, Capt(A) W.A.: 54, 346, annexe A
Curtiss Flying School: 42

Dandurand, R.: 174, 221
Davidson, R.D.: 114
de Carteret, Sydney: 295, 345, 727
Décorations militaires:
– Croix de l'Aviation: 549, 569, 676
– Croix du Service distingué dans l'aviation: 321, 475, 476, 551, 571, 597, 612, 618, 629, 642, 644, 655, 666, 670, 675, 676, 678, 679, 693, 697
– *Silver Star*: 678, 679, 697
Defence Communications Limited: création 577
de Gaulle, Gén. Charles: 266
de Marbois, Cmdt J.M.: 539, 653
Denomy, Lt(A) B.C.: 678
De Niverville, VAm J.L.E.A.: 346, annexe A
Dépenses: du Conseil de l'Air 46; taux de rémunération quotidienne 53; prévisions budgétaires de l'aviation 77; prévisions budgétaires de 1927–8, 85; transport du courrier 91; coupure des crédits affectés à l'aviation en 1931, 95; rémunération des stagiaires de la Force permanente 101; coût du réarmement 1936, 150–1; allocation aux dépenses de guerre 231, 234–5; coût des 49 escadrons 403; dépenses au titre de la Défense annexe B; les pilotes civils en 1940, 724
Dépôts des effectifs:
– 1er: 87, 260, 318
– 5ème: 178, 322
Dépôt de réparations: 87, 470, 637
Desloges, Cmdt J.P.: 580
Détachement de collaboration basé à Dartmouth:
– 2ème: 550
– 3ème:457
Deville, Edouard: 43, 47
DeWitt, Lgén. John L.: commandant du *Western Defence Command* 467; *autres réf.* 459, 469, 476, 477
DeWolf, Capt. H.G.: 594
Dickens, C.H.: 735
Directeurs de l'Aviation royale du Canada: annexe A; Voir aussi Gordon, Lcol J.L., Barker, Lcol W.G., Scott, Col J.S., Breadner, Lcol L.S., et Cuffe, Cmdt A.A.L.
Direction des opérations aériennes: difficultés dans l'organisation 57–9; fermeture des

bases aériennes 63; vols transcanadiens 71; *autres réf.* 56, 70
Direction des opérations aériennes gouvernementales civiles: création 86; et le secteur des vols gouvernementaux civils 94–7; *autres réf.* 87, 93
Division du génie aéronautique: 87
Dixon, VAm W.F.: 405
Dobratz, kapitänleutnant Kurt: 697
Dominion Aerial Explorations Company: 72
Dominion Aeronautical Association: annexe C
Dönitz, Am Karl: ordre aux U-boats d'interrompre l'action 453; campagne des U-boats 529–37; opération Paukenschlag 547–52; bataille du St-Laurent 544, 550, 571–5; opérations en haute-mer 583; la défaite des U-boats 629–32; les U-boats, une menace pour la route de l'Atlantique Nord 646; ultime tentative au centre de l'Atlantique Nord 662; meutes de U-boats aux abords ouest du Royaume-Uni 675; nouveau type de sous-marins dans les eaux canadiennes 682; fin de la guerre sous-marine 1945 697; *autres réf.* 590, 606, 611, 627, 635, 639, 643, 654, 676, 679
Douglas, Sir Sholto: recommendation d'améliorer le dépistage des sous-marins 686–7; *autre réf.* 686
Douhet, Brig. Giulio: 134
Drummond, Sir Peter: 309, 335
Duncan, James S.: 249, annexe A, 725
Dunlap, M/A C.R.: 160
Durston, VAm A.: 625

Eayrs, James: 150
Écoles:
– de bombardement et de tir: 176, 200, 252, 264, 267, 271, 278, 301, 314, 315, 564
– centrale de navigation: 1ère 278; *autre réf.* 300
– centrale de pilotage: test aux pilotes venant des programmes d'entraînement outremer 310–1; *autres réf.* 251, 259, 304, 321
– élémentaires de pilotage: manque d'instructeurs 275; *autres réf.* 187, 191, 250, 261, 272, 274, 275, 276, 305, 309, 314, 323, 324
  1ère: 182, 184
  2ème: 185
  4ème: 318
  9ème: 192, 206, 207
  12ème: 186
  17ème: 183
  19ème: 187, 194, 202
  31ème: 183
– de radionavigants: 263
  1ère: 187
  2ème: 188
– de formation technique: 168, 201, 246
– d'instruction au sol: 55, 87
– de navigation aérienne: 251, 264, 267, 271
  1ère: 190, 277
  2ème: 277, 327, 331, 552
  31ème: 264
– d'observation aérienne: 192, 252, 263, 264, 267, 271, 301
– de pilotage civile:
  Calgary: 169
  Halifax: 169
  Hamilton: 169
  Montréal: 169
  Toronto: 169
  Régina: 169
  Vancouver: 169
  Winnipeg: 169
– de pilotage militaire: 186, 193, 251, 260, 261, 264, 272, 276, 301, 305, 309, 314, 319, 321, 323, 325
  2ème: 198, 205
  6ème: 193
  7ème: 261, 264
  8ème: 261
  15ème: 195
  16ème: 203, 322
  19ème: 195
  31ème: 264, 320, 321
  32ème: 264, 266
  33ème: 264
  34ème: 264
  36ème: 207
  41ème: 201

- de pilotes-instructeurs: 197, 395
- préparatoire d'aviation: 272, 300, 323, 324
  1ère: 260, 318
- de reconnaissance générale: 264, 314, 566, 570
  31ème: 265, 682, 737

Eden, Anthony: 228, 231, 236

Edwards, VAm Harold: 295, 345, 392, 402, 419, 595, 667, annexe A 721

Effectif, de guerre affecté à la défense du Canada: croissance ralentie 392; avenir incertain 397; augmentation importante d'effectifs 400; proposition visant à augmenter le nombre d'escadrons de combat 401; modification du plan des 49 escadrons 408–9; coupures 419–20; nouvelle orientation 420; nouvelle désignation des escadrons de patrouille maritime 430; expansion 479; renfort d'unités à l'ARC et à la RAF 525; *autres réf.* 385, 405, 407, 408, 411, 416, 418, 419, 421, 432, 442, 472, 475, 544

Embick, Mgén. Stanley: 287, 291, 408, 469

Empire Air Training Scheme: 212, 249

Escadres:
- 1ère: 47, 55
- 2ème: 480
- 25ème (anti-sous-marins): 620, 624
- X: 471–77
- Y: 478

Escadrilles des communications: 87;
- F: entièrement canadien: 473
- 4ème: 477

Escadrons:
- Aviation royale du Canada
  1: 169, 171, 329, 390, 392, 425, 430, 432, 580
  2: entraînement à Halifax 171, 390, 425, 430, 433
  3: équipé de Wapiti 161, entraînement 167, 169, 171, 425
  4: premiers Canso "A" opérationnels de la côte ouest 479; 132, 156, 159, 170, 171, 455, 457, 480, 483
  5: premiers Stranraer 161; recherche de U-boats 429; attaque de U-boats 615; 132, 159, 166, 170, 171, 425, 430, 433, 438, 440, 443, 536, 546, 551, 557, 567, 601, 602, 614, 616, 623, 627, 629, 630, 651, 652, 660, 671, 673, 682, 689, 695
  6: avions Shark en 1937 170; 159, 161, 455, 457, 480, 485
  7: équipé de Bolingbroke 161; 159, 170, 458, 459, 478
  8: équipé de Bolingbroke 161; en Alaska 469; 159, 170, 393, 425, 428, 430, 433, 438, 453, 459, 460, 463, 470, 471, 473, 475, 476, 480, 483, 484, 547, 557
  9: 458, 459, 478, 480, 483
  10: rééquipé en Digby 430; devient pleinement opérationnel à Gander 632; *autres réf.* 159, 425, 432, 436, 438, 453, 536, 539, 544, 546, 549, 552, 557, 566, 590, 597, 600, 602, 607, 627, 637, 638, 640, 644, 652, 654, 657, 658, 659, 660, 670, 673, 682, 683, 693, 696
  11: 159, 390, 430, 432, 438, 448, 449, 453, 472, 485, 546, 551, 564, 566, 581, 585, 586, 587, 602, 651, 659
  12: 159, 740
  13: 329, 457, 458, 479
  14: 465, 469, 476, 477, 482
  15: 159
  16: 460
  18: 159
  70: 740
  110: 390
  111: en Alaska 469; *autres réf.* 156, 455, 457, 459, 460, 465, 471, 472, 474, 477, 482
  112: 390, 392
  113: opérations dans le Golfe St-Laurent 567; *autres réf.* 449, 455, 547, 552, 564, 565, 569, 570, 571, 572, 573, 575, 576, 581, 585, 588, 589, 607, 612, 637, 638, 673
  115: équipé de Bolingbroke 458; en Alaska 467; *autres réf.* 432, 460, 475, 478, 480, 483
  116: premier escadron d'avions à long

rayon d'action 536; suspension de l'entraînement 541; *autres réf.* 443, 542, 544, 546, 549, 557, 558, 566, 569, 596, 600, 602
117: démantèlement 663; *autres réf.* 449, 558, 562, 565, 567, 572, 576, 581, 602
118: 430, 432, 433, 443, 446, 469, 482
119: 393, 433, 438, 449, 548, 557, 564, 565, 566, 572, 581, 651
120: 455, 457, 480, 590, 596
122: 479
123: 449
124: 740
125: 449
126: 449
127: 449
128: 449
129: 449
130: 449, 564
132: 469, 478, 479
133: 478, 479, 483, 485
135: 478, 479, 482, 483
144: 331
145: 449, 555, 572, 590, 596, 597, 600, 601, 602, 607, 637, 657, 673, 688
147: 478, 480, 482
149: 479, 480, 482
150: 576
160: 582, 673
161: 604, 638, 656, 657, 682
162: voyage à Reykjavik 663; *autres réf.* 449, 453, 525, 555, 569, 571, 576, 582, 602, 614, 663, 676, 679, 680, 685, 687, 695, 697
163: 479, 483
164: 663, 740
165: 479, 740
166: 479, 740
167: 740
168: 741
404: 663, 667
405: 665
407: 663, 664, 667, 675, 680, 685, 686, 693, 695
408: 331
413: 663, 667, 668
415: 663, 665, 667
422: 629, 663, 665, 666, 667, 668, 669, 675, 679, 685, 686, 695
423: 663, 665, 666, 668, 669, 675, 676, 679, 685, 695
433: 551
438: 482
440: 482
441: 449
442: 482
443: 449
– Etats-Unis
11: 472, 473
18: 477
21: 536
56: 473
344: 476
404: 473
406: 475
– *Royal Air Force*
7: 166
13: 166
46: 168
59: 680
86: 679
120: 532, 590, 615, 618, 629, 640, 662
144: 331
209: 166
224: 685
228: 685
281: 677, 678
333: 678
612: 675
– *Royal Australian Air force*
455: 331
461: 665
Etat-major de l'Air: Plan "Vanquo" 403; politique de défense du Canada 421; Plan ABC Pacifique-22 460–2; plan de défense du Canada en 1944, 482; responsabilités opérationnelles du Canada et des États-Unis au nord-ouest de l'Atlantique 546; *autres réf.* 402, 313, 418, 419, 446, 458
Etat-major de l'air impérial: 41
Edwards, Capt. Harold: 54

Ericson Aircraft Ltd: 107
États-Unis: attaque possible par le territoire canadien 144–6; technique aéronautique 146; négociations pour livraison d'avions 163; et la recommandation de la CPMD 291; et la conférence d'Ottawa 293–7; et la RAF 387; plans opérationnels interarmées 434–6; sécurité de la côte ouest 434; bases à Terre-Neuve 435; plan de défense de l'hémisphère no 4 WPL-51 440; abolition du *Central Defence Command* 446; plan de défense provisoire 459; Plan ABC Pacifique-22 460; rôle du Canada dans la défense du Pacifique 468; responsabilités opérationnelles dans le nord 473; plan Canado-américain 460; et les reponsabilités opérationnelles du Canada dans le nord-ouest de l'Atlantique 546; comité Clayton Knight annexe C
– Armée: 421, 434, 462, 468
– Aviation: croissance 89; Plan ABC-22 469; *autres réf.* 421, 458
– 1ère Aviation: 569
– 12ème Aviation: 739
– Alaska Defence Command: 468–79
– Marine: bataille de Midway 386; *North Pacific Force* 476; et le contrôle stratégique des forces 540; *Eastern Sea Frontier* 553, 583; *Western Ocean Meeting Point* 583; renseignements radiogoniométriques 588; formation du Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins 611; commandement de la Force opérationnelle de la marine CTF 24, 620, 621, 623, 624; guerre sous-marine moderne 694–5; *autres réf.* 296, 462, 555, 595, 620, 621, 639, 658, 661
Evill, M/A Douglas: 409, 411

Fairbain, J.V.: 174
Fairly, C.R.: 396
Fédération aéronautique internationale: 40
Fellows, Capt.(A) F.G.: 676
Ferrier, Cmdre C.A.: 349
Fiset, Sir Eugène: 59
Fisher, Capt.(A) J.F.: 640
Flavelle, Sir Joseph: 40
Floud, Sir Francis: 217
Forces armées canadiennes: modelées sur le système britannique 48; *autre réf.* 577
Fowler, C.R.: 259
France et les Français: demande de sécurité contre les Allemands 139; *autres réf.* 266, 284
Francis, Lt(A) G.E.: 588
Fraser, Lt(A) T.G.: 171
Fullerton, Cmdt E.G.: 171

Gaboury, Marcel: 580
Gagnon, Onésime: 578
Garland, E.J.: 85
Garrod, M/A A.G.R.: 265, 296, 306, 329
Gendarmerie royale du Canada: 113, 117, 131, 485, 573, 574, 579
Gibbs, Lcol S.R.: 591, 594
Ginger Coote Airways: 455
Godbout, Adélard: 565, 574
Godfrey VAm A.E.: 7, 27, 227, 345, 438, 458, 643, annexe A
Godfrey, J.M.: 274
Gohl, Lt(A) J.G.: 474
Gooding, Lt(A) H.O.: 474
Gordon, Lcol J.L.: notes biographiques 67–8; et l'achat de nouveaux avions 126; *autres réf.* 19, 76, 86, 97, 107, 136, annexe A
Gordon, Capt.(A) R.C.: 167, 390
Goodspeed, Lt(A) E.B.: 580
Gouvernement du Canada: l'aviation en temps de paix 41–2: projet de loi sur l'aviation d'après-guerre 46; recommandation officielle pour un service non permanent 50–2; création du ministère de la Défense nationale 59–60; prévisions budgétaires relatives à l'aviation 74–6; création du ministère des Transports 98; la conférence sur le désarmement 139–40; coupures 142; étude de projet d'une défense aérienne active 148–53; programme d'entraînement aérien du Commonwealth au Canada 228–30; signature de l'accord sur les escadrons mixtes 241–5; loi du prêt-bail

271; conférence d'Ottawa mai 1942, 293; aggravation de la situation internationale 387; accord relatif au PEACB 389; demande de livraison d'avions pour compléter l'EGADC 395; défense du Canada 401; Plan ABC-1 et ABC-22, 435–6; accord sur l'acquisition d'appareils radar 578
Graham, George P.: prévisions budgétaires relatives à l'aviation 74; *autres réf.* 60, 63, annexe A
Graham, Stuart: 70
Graham, Slt(A) W.: 585, 587
Grande-Bretagne:
– *Air ministry*: modèle du Conseil de l'Air canadien 46; objectif correspondant à celui du Conseil de l'Air 49; commande d'avions 164; proposition d'un accord de partage des frais 215–6; l'entraînement des pilotes de la RAF au Canada 219–27; l'entraînement d'aviateurs du Commonwealth au Canada 228–33; la contribution du Canada au coût 233–41; escadrons mixtes au sol et aériens 241–5; escadrons canadiens outre-mer 282; entraînement des bombardiers aériens de l'ARC 391; favoritisme aux besoins de la RAF au détriment de l'ARC 315; demande de personnel navigant entraîné à l'EGADC 392; programme cible pour les dominions 393–4; attitude ferme envers l'ARC 396; le plan des 49 escadrons 400–5; réaction devant le plan de défense aérienne du Canada 406; clauses de l'accord Arnold-Portal-Towers 414; groupes de chasse mixtes et l'invasion de l'Europe 419; détournement d'avions commandés par la RAF 439; la campagne des U-boats 532; la demande de bombardiers par l'ARC 609; canadianisation de Castle Archdale 667; *autres réf.* 51, 138, 159, 167, 214, 228, 232, 239, 253, 264, 268, 409, 438, annexe D
– Gouvernement: accord relatif au PEACB 389; programme d'expansion de l'EGADC 396; recherche en radiogoniométrie 534
Green, Capt.(A) J.F.: 643
Green, Slt(A) S.A.: 346
Greer, Lt(A): 585
Grenades:
– MARK II: 534, 554, 604
– MARK VII: 533, 547, 554, 597, 601
– MARK VIII: 533, 547, 570, 597, 601
– MARK XII: 533
– MARK XIII: 533, 554
– MARK XIII Star: 533, 554, 597, 606
– MARK XVI: 606
Gretton, Cdr Peter: 635
Grey, Charles: 44, 86
Grimmons, Capt.(A) A.: 366
Groupes:
– Aviation Royale du Canada:
1er 540, 541, 544, 550, 576, 583, 587, 589, 590, 595, 600, 602, 614, 615, 624, 627, 630, 633, 638, 639, 651, 653, 654, 656, 670, 671, 685
3ème: 656, 695
4ème: 478
5ème: Groupe du Golfe 576; défense du Golfe St-Laurent 581
45ème: 739
75ème: 452
76ème: 452
77ème: 452
83ème: 419
– Royal Air Force
15ème: 633
17ème: 669
– U-boats: groupe Leuthen 640; groupe Markgraf 541; groupe Raubritter 544; groupe Hetcht 584; groupe Wolf 584; groupe Pirat 587; groupe Steinbrick 587; groupe Vorwärts 590; groupe Leopard 596; groupe Veilchen 596, 599, 600; groupe Pfeil 615; groupe Lansknecht 615; groupe Haudegen 615; groupe Fink 627; groupe Amsel 627, 630, 631; groupe Schlieffen 644; groupe Siegfried 644; groupe Jahn 644; groupe Koerner 644; groupe Tirpitz 644; groupe see Wolf 586, 694
Guerre anti-sous-marins: efficacité de la *Coastal Command* 526–55; bataille du St Laurent 556

Guthrie, Hugh: 47
Guthrie, Cmdre K.M.: 419, 579, 653, annexe A
Gwatkin, V/M/A Sir Willoughby: intérêt dans l'aviation militaire 41; inspecteur général du CAC 48; avertissement restrictif à l'AAC 58; accord sur l'adoption du drapeau de la RAF au CAC 60; inquiétude au sujet de l'avenir du CAC 61–3; l'indépendance du CAC 61; retraite 66; distinction entre les secteurs militaires 73; *autres réf.* 40, 50, 52, 59, 73, 165, annexe A

Hall Engineering Co.: 107
Hankey, Sir Maurice: 139, 215
Hardegen, korvettenkapitän R.: 548
Harding, Dave: 138
Harris, Sgt D.D.: 375
Harris, Lloyd: 56, 307
Hartwig, kapitänleutnant Paul: 565, 567, 569, 571
Hastings, Max: 309
Hatch, F.J.: 317
Haut Commissaire du Canada–Voir Massey, Vincent
Heakes, VAm Vernon: rationalisation de la procédure de coordination 620; commandement des opérations aériennes à la défense des navires à partir de Terre-Neuve 624; *autres réf.* 214, 227, 349, 362, 400, 410, 411, 415, 441, 483, 485, 539, 619, 634, annexe A
Hearle, F.T.: 231
Heeney, Arnold: 294, 296
Heron, Lt(A) P.W.: 675
Hitchins, F.H.: 54
Hitler, Adolf: 149, 444
Hobbs, Cmdt B.D.: 13, 110, 114
Hobbs, Capt(A) J.W.: 70
Hoffmann, korvettenkapitän Eberhart: 566
Holtrig, kapitänleutnant: 616
Home Fleet: 166, 615
Home-Hay, Capt(A) J.B.: 71
Hornell Capt(A) D.: décoré de la Croix de Victoria 679; *autre réf.* 678
Horner, Sgt A.J.: 15
Hose, Capt Walter: 47
Hosogaya, VAm Boshiro: 470
Howe, C.D.: 261, 268, 391, 406, 412, 462, 733
Howes, Lt(A) W.: 504
Howsam, Capt(A) G.R.: 137, annexe A
Hull, Col A.H.: 479
Humphrey, G.E. Woods: 732, 735

Ilsley, J.L.: 285, 418, 458
Imperial Airways: annexe D
Imperial Defence College: 36, 68, 97, 140, 165
Imperial Munitions Board: 40, 41
Ingrams, Capt(A) R.R.: 521, 643

Janowski, Werner: 573
Johnson, VAm G.O.: directeur adjoint de l'ARC 67; directeur du QG de la RAO 156; chef de la division d'organisation et d'instruction au QG de l'ARC 257; la conférence d'Argentia 620; et l'école d'instruction tactique inter-armées 685; *autres réf.* 57, 68, 70, 344, 345, 392, 442, 460, 462, 469, 538, 625, 634, 651, 653, 662, 686, annexe A
Jones, CAm G.C.: 553
Joubert, de la Ferté M/C/A Sir Philip.: 439, 538, 547, 592

Kahre, Bill: 70
Kaufman, CAm J.L.: 633
Keable, Louis: 573, 574
Keenleyside, H.: 401
Keetley, SLt(A) R.S.: 496, 567, 568, 574
Kenny, Col W.R.: 345, 711
Kerwin, Cmdt J.W.: 473
Kilbourne, Bgén. Charles: 145
King, Am E.J.: 611, 622
King, William Lyon Mackenzie: et la conférence impériale de 1926, 91; et le programme d'entraînement des pilotes de la RAF au Canada 219–23; question de l'entraînement aérien des aviateurs du Commonwealth au Canada 230–41; escadrons mixtes au sol et aériens 240–5; commission mixte permanente de défense 286–9; et la

coordination des activités d'entraînement en Amérique du Nord 290; conférence de mai 1942, 292; offre de collaboration avec les É.U. 393; et la livraison rapide d'avions 395; la bataille du St Laurent 561–83; *autres réf.* 50, 59, 85, 148, 174, 180, 218, 235, 239, 253, 284, 421, 434
Kinkaid, CAm Thomas C.: 477
Knight, Clayton: 259, annexe C

L'Action catholique: 573
LaFlèche, Mgén L.R.: 153, 223, annexe A
Lafond, Lt(A) P.C.E.: 655
La Guardia, Fiorella: 721
Lane, Cdr H.A.C.: 150
Langbein, agent allemand: 573
Langmuir, Capt(A) J.W.C.: 629
Lapointe, Ernest: 174
Laurent, Edouard: 573–4
Laurentide Air Service: 73, 108
Lawrence, Capt(A) T.A.: 118, 119, 313, annexe A
Lawrence, T.E.: 63, 68
Lay, Capt(A) H.N.: 575, 594
Layton, Lt(A) M.S.: 612, 670
Lazaro, J.F.: 201
Leckie, M/A Robert: retour à la RAF 66; et l'aviation civile 69; construction et remplacement d'avions 106; réintégration à la RAF 132–3; commodore de l'Air 256; remaniement des cours dans les EBT 315; fermeture de la 1ère UEO 334; annulation des demandes canadiennes d'avions 419; coupures dans l'EGADC 419; chef de l'Etat-major de l'Air 449; et l'ultime tentative des U-boats dans l'Atlantique nord 662; *autres réf.* 47, 71, 217, 219, 296, 307, 310, 345, 482, 658, 682, annexe A, annexe C
Lehmann–Willenbrock, kapitänleutnant H.: 550
Leigh, Cmdt H. de V.: 535
Leigh, Slt(A) J.: 597
Leigh Light (Projecteur Leigh): invention 535; *autres réf.* 643, 646, 657, 660, 664, 673, 675, 685, 693
Leigh, Lcol. Z.L.: 740
Leitch, Capt(A) A.A.: 119
Lennon, Sgt de section F.R.: 473
Leonard, R.W.: 56
Lewis, Lt(A) A.A.: 123, 166, 170
Lincoln, Maj A.G.: 70
Lindberg, Charles: 79, 122, annexe C
Link trainer: 273, 318
Logan, Slt(A) R.A.: 7, 55, 117
Lothian, G.: 632
Lovett, Robert A.: 296
Luftwaffe: 386, 391, 393
Lynch, Lt(A) R.: 475

McArthur, J.J.: 42
McBride, Capt(A) R.E.: 676, 679
MacBrien Mgén. James H.: proposition de fusion des trois services 59; autorisation ministérielle 65; le programme de vols civils 74; revision de 1927, 80–6; patrouilles anti-contrebande côtière 132–3; *autres réf.* 63, 73, 86, 107
McCurdy, J.A.D.: 38
Macdonald, Angus L.: 561, 564, 574
MacDonald, E.M.: 710
MacDonald, Malcolm: 289, 292
McEwen, CdreA C.M.: 345, 553, 559, annexe A
McGowan, Slt(A) E.A.: 20
McGregor, Lcol. G.R.: 470, 471, 472, 473, 476
McKay, Sgt A.H.: 52
McKean, VAm L.D.D.: 265
MacKenzie, A.R.: 317
Mackenzie, Ian: ministre de la défense 153; *autres réf.* 217, 340, 401, annexe A, annexe C
Maclachan, Lcol. K.S.: la place des aéroclubs dans le PEACB 250; *autres réf.* 249, 341, 711
MacLaren, Maj. D.R.: rôle du service militaire dans l'aviation civile 79–80
MacLaurin, Maj. C.C.: primauté de l'aviation civile d'après-guerre 42–6; propositions de levés forestiers 69; *autres réf.* 7, 35, 50, 66, 70, 117

Maclean, A.K.: 38
McLean, N.B.: 118, 119
MacLennan, Lt(A) R.M.: 590
MacLeod, Slt(A) E.L.: 7
McNab, Capt(A) E.A.: 20, 168
McNaughton, Gén A.G.L.: et l'aviation dans le secteur civil 74; poste le plus élevé de la milice 139; procès de la position du pays en matière de défense 143–4; rôle du Canada dans la protection de sa neutralité 144; *autres réf.* 62, 97, 401, annexe A
McRae, Lt(A) J.M.: 677
McTaggart-Cowan, P.D.: 733
Mahon, Capt(A) T.V.L.: 551
Mahoud, Sgt J.A.: 190
Malton Flying Training School: 250
Manders, Officier des operations D.F.: 521
Mansfield, CAm J.M.: 633
Marine royale du Canada: liens outre-mer 148; préconisation de l'aide à la Grande Bretagne 387; plan WPL-51, 440–43; collaboration étroite avec la RAO 459; la Force d'escorte de Terre-Neuve 531; système de défense du commerce 537; analyses des relèvements radiogoniométriques 539; escortes sous la direction de la marine des É.U. 540; installations à Gaspé 557; fermeture du St Laurent à la navigation outre-mer 568; bataille du St Laurent 575; plan de défense du Golfe 575–9; système de convois 580; système de radiogoniométrie 588; tactiques offensives 592–609; restructuration des rapports hiérarchiques 620–36; renfort sur les routes de convoi septentrionales 632; progrès de l'organisation canadienne dans la guerre anti-sous-marins 636; balayage des secteurs Otter 647; amélioration des opérations liées aux convois 662; niveau de compétence des groupes d'escorte 675; sous-marins allemands dans le Golfe St-Laurent en 1944, 684; collaboration avec la USN dans la guerre sous-marine 1945, 695
Marion, Sgt A.J.: 504
Marshall, Sgt R.: 15
Marshall, Lt(A) W.O.: 680
Martin, Capt(A) J.R.: 642
Martin, L.S.: 180
Martin, Cpl S.C.: 31
Martineau, Cdr P.B.: 592, 594, 636
Maskell, Joe: 111
Massey, Vincent: 216, 228
Mawdesley, Capt(A) F.J.: 127
Maxmen, Sgt S.R.: 473
Milice non permanente: 52
Milne, Cpl J.A.: 114
Ministère de la Défense: création 36; projet de loi d'après guerre 46; statut du CAC 61–5; dirige l'aviation gouvernementale 73; responsabilité des pouvoirs statutaires 73; le Conseil de Défense et les effectifs de guerre 388; la bataille du St-Laurent 574; *autres réf.* 47, 60, 66, 87, 98, 388
Ministres de la Défense: annexe A; Voir aussi Graham, G.P., Guthrie, Col H., Ralston Col J.L., Sunderland, Lcol. D.M., Mackenzie, I.A., McNaughton, Gén A.G.L. *autres réf.* 46, 60
Sous-ministres de la Défense Nationale: annexe A; Voir aussi LaFlèche, Mgén. L.R., Maclachlan, Lcol. K.S.
Ministère de la Marine et des pêcheries: 121
Ministère de la Milice: politique aérienne d'après guerre 37; projet de loi d'après guerre 46; réorganisation des trois services 60–5; conférence de Genève 139; la défense aérienne active 148–53; préconisation de l'aide du Canada à la Grande Bretagne 387; *autres réf.* 40, 47
Ministère des Munitions et des Approvisionnements: création 391
Ministère des Transports: création 98; *autres réf.* 246, 252
Ministère du service militaire outre-mer: et le Conseil de l'Air 48–51
Mitchell, Bgén. William: 144
Moffit, Cmdt B.H.: 627, 629
Moore, Lt(A) K.O.: 670
Morfee, Lt(A) A.L.: 129, annexe A
Morley, Alan: 464
Morrow, Lcol R.E.: 476

Moteurs: Wolseley Viper 107; Rolls Royce Eagle 107, 108; Napier Lion 108; Wright Whirlwind J4 110, 118; Lynx 110; Bristol Pegasus 161; Armstrong-Siddeley Tiger 161; Bristol Mercury 161, 162; Jacobs 261; *autre réf.* 386
Mulock Col R.H.: conseil de l'Air 164; *autres réf.* 47, 52, 90
Murray, Lt(A) F.J.: 618
Murray Cdre(A) L.W. et la coordination des opérations anti-sous-marins 633; et les opérations Saumon 652; *autres réf.* 441, 540, 558, 577, 594, 623, 624, 650, 651, 655, 657, 683, 692
Musgrave, Capt(A) John: 665

Nairn, Cdre(A) K.G.: 400, annexe A
National Steel Car Company: 162
Navigateurs: B 300; W 301
Navires:
– Allemands: *Admiral Scheer* 436, 437, 579; *Bismarck* 439; *Gneisenau* 436, 437, 579; *Prinz Eugen* 439; *Scharnhorst* 436, 579
– Américains: *Bogue* 622, 682; *Carol* 662; *Chatham* 565; *Croatan* 659, 661; *Mission Bay* 695
– Britanniques: *Biter* 638, 639; *Castleton* 666; *Drury* 666; *Hargood* 660; *Hood* 439; *Itche* 643; *Jervis Bay* 436; *Lagan* 665; *Le Tigre* 586; *Montgomery* 651; *Pelican* 629; *Polyanthus* 640; *Renown* 640; *Tay* 630
– Canadiens: *Beaver* 448, 663; *Charlottetown* 567, 579; *Clayoquot* 690; *Drumheller* 665; *Drummonville* 562; *Eskimo* 663; *Esquimalt* 694; *Grandmère* 572; *Magog* 684; *Moose Jaw* 599; *Napanee* 590; *New Glasgow* 659; *Ottawa* 590; *Outarde* 463; *Racoon* 566, 579; *Restigouche* 599; *Ste-Croix* 586, 640; *Shawinigan* 688; *Stanley* 119; *Thorlock* 696; *Trail* 566; *Valleyfield* 671; *Vision* 572; *Victoriaville* 696; *Dragueurs de mines* 556, 567, 568, 572, 580, 600, 694
– Français: *Béarn* 432
– Navires marchands: *Arlyn* 566; *Athel Viking* 690; *Bayou Chico* 552; *Brillant* 601; *British Freedom* 690; *British Prudence* 552; *Bulkoil* 673; *Burgeo* 572; *Caribou* 572, 573, 574; *Carolus* 571, 574; *Cherokee* 585; *Coast Trader* 478; *Collamer* 551; *Cornwallis* 689; *Cyclops* 548; *Dimitrios G. Thermiotis* 549; *Donald Stewart* 566; *Empire MacAlpine* 640, 642, 671; *Empire Seal* 550; *Empire Union* 550; *Empire Wildbeeste* 549; *Fort Camosun* 478; *Fort Thompson* 684; *Friar Rock* 548; *Frisco* 548; *Kelmscott* 654; *Kronprinsen* 585; *Laramee* 566; *Larch* 229, 124; *Livingstone* 682; *Lord Strathcona* 590; *Martin van Buren* 690; *Montcalm* 124; *Nipiwan Park* 690; *Ocean Vagabond* 590; *Pacific Pioneer* 587; *Pan Pennsylvania* 690; *Polarland* 690; *Port Nicholson* 585; *Queen Elizabeth* 632; *Rose Castle* 572; *Saganaga* 590; *Samtucky* 690; *Seattle Spirit* 585; *Sonia* 585; *Stanley* 119; *Stockport* 599; *Toorak* 549; *Tyr* 552; *Watukar* 657
Neelin, Lt(A) J.E.: 685
Nelles, CAm Percy: 387, 622
Newburn, S.J.: 46
Nominations principales à l'ARC 1920–45: annexe A
Norvège et Norvégiens; la petite Norvège 266; *autre réf.* 293
Nouvelle-Zélande et les néo-zélandais: 228, 234, 241, 247, 294, 299, 308, 417
Nugent, Col R.E.: 296

O'Donnell Slt(A) E.M.: 665, 675
Offensives dans le Golfe de Gascogne: 634, 663, 679
Organisation des précautions contre les raids aériens: 579
Ogilvie, Neil: 41
Olloway, Slt(A) A.H.: 31
Opérations: Overlord 335; Paukenslag 605; Teardrop 694; Torch 568
Organisation du Corps de détection d'avions: mise sur pied en 1940 431, 461; dissolution 485
Ottawa Car Manufacturing Co. Ltd: 107

Pacific Airways: 80
Palmer, Capt(A) C.W.: 665
Parker, Sgt R.L.: 548
Parsons, A.: 207
Patterson, F.: 207
Pacte de Paris (Kellog-Briand): 139
Pays-Bas: 293
Pearkes, Mgén. G.R.: 466
Pearman, J.P.T.: 592
Pearson, L.B.: 244
Pinder, Cmdt F.G.: 54
Plan ABC-1: 435, 460, 537
Plan ABC-22: 435, 441, 442, 459, 460, 462, 537
Plan ABC Pacifique-22: 460
Plan WPL-52: 441
Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique: origine 214; édification 246; entraînement des équipages 247; résumé de l'accord de 1939, 248; formation d'un Conseil de surveillance 249; la place des aéro-clubs 250; formation de la première école de pilotage militaire 251; problèmes d'équipement 256; cours de pilotage 263; lois sur les forces étrangères au Canada et au Royaume-Uni 265–7; élèves provenant des autres dominions 266; pénurie de bi-moteurs 269; entraînement des observateurs et des spécialistes 277; fin du Plan original 279; modifications 281; examen de la politique d'entraînement 284; conférence sur l'avenir du 286–8; la fourniture d'avions d'entraînement 288; coordination des activités d'entraînement en Amérique du Nord 290; problèmes importants à la conférence d'Ottawa en mai 1942, 211; modifications apportées 294–9; test des pilotes diplômés par l'ECP 311–3; recrutement de 1940, 317; et la réduction des diplômés sortant des écoles 335–6; Plan Vanquo 403; et la défense des côtes de l'Atlantique 537; *autres réf.* 211, 544, 668, annexe C
Point de rencontre Ouest: 546
Pope, Lcol M.A.:P 147
Portal, VAm Charles: obtention de Liberator à l'ARC 625; *autres réf.* 214, 227, 346, 405, 406, 735
Pouliot, Jean François: 574
Pound, Am Sir Dudley: 397, 625
Powell, Cmdt G.J.: 733
Power, C.G.: ministre de la Défense nationale (Air) 249, 391; prolongation du Plan d'entraînement 284; l'entraînement aérien en Amérique du Nord 286–8; question des écoles de la RAF au PEACB 289; président de la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien 296; et la réduction des diplômés sortant des écoles 335–6; et la campagne aléoutienne 472; et le conflit de priorité entre la RAE et la RAO 539; la bataille du St-Laurent 574; l'Atlantique Nord 662; *autres réf.* 149, 187, 260, 264, 267, 269, 282, 345, 362, 402, 412, 433, 565, 682, 687, annexe C, 733
Premiers ministres
– Canada – Voir Borden, Sir Robert, King, W.L.M., Bennett, R.B.
– Royaume-Uni – Voir Churchill, Winston S.
Projecteur Leigh – Voir *Leigh Light*

Quartier Général:
– de l'Aviation: équipement et effectif en 1939, 388; la bataille du St-Laurent 574–9; examen sur les opérations de balayage 1943–4, 653; nécessité d'augmenter le personnel d'équipage 688
– de la Défense: 423, 653
Québec Airways: 250

Radar: détachements radio 447; développement des installations et équipement de bord annexe 449; radar à ondes décimétriques et centimétriques; ASB 687; ASD 637, 687; ASG 637, 639; ASV 664, 686; BABS 452; GL MARK III 578; Loran 452; Metox 664; *autres réf.* 578, 589, 593, 597, 599, 613, 657
– Groupes radio:
75ème: 452
76ème: 452
77ème: 452

Radford, Capt.(A) A.W.: 296
Ralston, J.L.: ministre de la Défense nationale 391; *autres réf.* 85, 174, 229, 242, 267, 282, 394, 412, annexe A
Raymes, Lt(A) D.F.: 597
Ready, Sgt J.M.: 115
Redpath, Lcol R.F. 52, annexe A
Région aérienne de l'Est: effectif maximal 448–53; appui tactique à l'armée en Europe 482; et le *Coastal Command* 535; attaque d'un sous-marin ennemi 542; couverture aérienne 547; et l'opération Paukenschlag 547; contrôle opérationnel 553; effectifs 554; la bataille du St-Laurent 556; défense du Golfe 580–2; les opérations en haute-mer 583; méthodes offensives par le *Coastal Command* 592; offensives des U-boats en octobre 1942, 597–609; étude et évaluation 612; rapports hiérarchiques 621–36; amélioration de l'efficacité 637; poursuite des sous-marins 647; priorité absolue aux opérations de balayage dans le secteur "A" 650; les opérations Saumon 652; les missions de balayage 658; prolongement occidental du *Coastal Command* 670; escorte de convois 674; impasse des forces opérant dans l'Atlantique est 692; effectifs maximaux en temps de guerre 692; *autres réf.* 400, 414, 416, 418, 419, 423, 428, 431, 433, 437, 438, 439, 440, 444, 447, 453, 479, 523
Région aérienne de l'Ouest: création 156; changements importants 479–84; déconsignation des unités 485; *autres réf.* 400, 414, 418, 423, 431, 433, 444, 455, 459, 462, 467, 470, 479, 576
Régions d'entraînement aérien:
– 1ère: 256
– 2ème: 313
Reid, Cmdt H.E.: 428, 658, 660
Reid, W.T.: 110
Reyno, Cmdt E.: 370, 467
Riverdale, Lord: accord sur les escadrons mixtes 241–5; *autres réf.* 174, 231, 234, 241
Roberts, Sgt J.E.: 677
Robertson, Norman: 290, 294, 401
Robb, Col J.M.: 222
Robinson, Slt(A) C.A.: 521
Rogers, Sgt D.P.: 588
Rogers, Norman: 174, 235, 241, 243, 267, 341, 388
Romilly, Sgt E.M.: 190
Rood, J.L.: 632
Roosevelt, Franklin D.: relations avec le Canada 145; conférence d'Ottawa en 1942, 293; réunion d'Ogdensburg 393; réunion Riviera 440; conférence de Casablanca 611; *autres réf.* 434, 468, 725, 731, 736
Ross, Slt(A) L.T.: 597
Roy, J.S.: 562, 564, 574, 578
Royal Aero Club of Canada: 40
Royal Air Force: abandon des bases d'instruction en Ontario 37; approvisionnement d'avions au Conseil de l'Air 48–9; et la formation d'un service non permanent au CAC 51; les officiers de la RAF 52–3; identité distincte 64; statut 134; la doctrine "trenchardienne" 135; entente sur l'obtention de commissions permanentes 215; entraînement de recrues au Canada 218–27; programme d'entraînement en collaboration avec l'ARC 238; les escadrons mixtes 241–5; lois sur les forces étrangères au Canada et au Royaume-Uni 265; écoles au Canada 265; aviateurs canadiens au grade d'officiers 283; réductions du nombre de diplômés sortant des écoles 335–6; prêt d'avions à l'ARC 395; le plan des 49 escadrons 406–10; offensive des U-boats 626; collaboration avec le *Coastal Command* 527; et la campagne des U-boats 530; le système de défense du Golfe 537–40; Liberator à très grand rayon d'action 625–7; et l'*Atlantic Convoy Conference* 625; radars à ondes métriques 638; Canadiens au sein de 667; *autres réf.* 36, 47, 60, 165, 211, 214, 233, 249, 250, 256, 295, 300, 305, 330, 385, 408, 459, 525, 644, annexe D

– *Bomber Command*: 300, 309, 316, 324, 571, 667;
  4ème groupe: 665
  6ème: 166, 667
– *Coastal Command*: la guerre aux sous-marins 527; équipement opérationnel 547; la bataille du St-Laurent 567–75; opérations en haute-mer 1942 587–9; tactiques offensives 592; pourcentage de victoires 605; étude et évaluation de la RAE 612; la Procédure "B" 635; les messages Tibular et Stipple 633, 636; les messages Otter 636; offensives dans le Golfe de Gascogne 664; contribution d'aviateurs canadiens 666–9; guerre des sous-marins allemands 644–85; effectifs maximaux en temps de guerre 692; dernières missions des Canadiens 695–7; *autres réf.* 166, 309, 332, 438, 439, 442, 479, 523, 525, 583, 588, 591, 624, 630, 632, 643, 662, 663, 682, annexe D
– *Ferry Command*: annexe D
– *Fighter Command*: 334
– *Flying Training Command*: 309

Royal Australian Air Force: 300, 310
Royal Flying Corps: précédent établi par le programme d'entraînement RFC/RAF Canada 238; programme d'entraînement Canada 250, *autre réf.* 62
Royal Naval Air Service: 42, 68
Royal New Zealand Air Force: 300, 310
Royaume-Uni: 333, 393
Russell, Lt(A) A.H.: 666
Russell, Sgt Kay: 348

Saint-Laurent, Louis: 574
Sampson, Slt(A) F.A.: 166
Sanderson, Lt(A) J.H.: 566
Sargent, Capt. P.T.: 666
Saunders, Col H.W.L.: 174
Sayre, Slt(A) T.T.: 589
Schwerdt, Capt. C.M.R.: 577
Scott, Lcol J.S.: notes biographiques 67; entraînement des pilotes 102; expédition dans l'Arctique 118; *autres réf.* 47, 54, 58, 81, 82, 86, 108, 130, annexe A
Section de recherche opérationnelle: les opérations de balayage dans les eaux canadiennes 653; *autre réf.* 647
Self, Sir Henry: 396
Service royal aéronaval du Canada: 37, 526
Seymour, Maj. M.A.: 250
Sheard, Terence: 410, annexe A
Shearer, Cmdre A.B.: 345
Sherman, Lt(A) L.: 676
Shields, Lt(A) J.M.: 130
Sifton, Arthur: Juge-avocat général: 39, 46
Silvercruys, Baron: 296
Sinclair, Sir Archibald: 268, 282
Skelton, O.D.: 218, 229, 236, 242, 321
Slemon, M/A C.R.: 100, 113, annexe A
Slessor, Cmdre J.C.: 329, 395, 410, 626, 633
Small, Cmdt N.E.: 493, 496, 569, 571, 588
Smith, H.F.: 259
Smith, Homer: annexe C
Smith, Sgt R.H.: 550
Smith, Bgén. W. Bedell: 409
Société des Nations: 139
Sous-marins:
– Allemands: type VII 552, 681; VIIC 548; IX 548, 590, 650, 681; XXI 686, 692; U-43 571, 572, 600; U-66 548; U-69 571, 572; U-87 549, 572; U-89 587, 588; U-91 590, 623; U-96 550, 551, 590; U-106 571, 572, 600, 664; U-107 662; U-109 548; U-111 539, 540; U-121 596; U-123 548, 587; U-124 585; U-125 548, 586; U-130 548; U-132 562, 564, 589; U-155 551; U-165 565, 566, 567, 590; U-183 600, 601; U-190 693, 694; U-213 573; U-233 662; U-256 675; U-258 596; U-262 582; U-263 665; U-270 640; U-275 642; U-283 675; U-300 680; U-338 640; U-341 640; U-342 676; U-377 642; U-381 599; U-402 642; U-403 615, 616; U-404 551; U-414 615; U-420 639, 644; U-422 643; U-432 585; U-438 629; U-456 665; U-458 589; U-477 676, 679; U-478 679; U-480 677; U-

482 685; U-489 666; U-503 552; U-513 590; U-517 565, 566, 567, 568, 569, 579, 590; U-518 573, 600, 601, 694; U-520 596, 597, 603; U-521 596, 597; U-522 596; U-530 694, 695; U-536 582; U-537 649, 651, 652; U-539 654, 656; U-541 682, 683, 688; U-543 652, 653; U-546 694; U-548 659, 673, 694, 695; U-550 657; U-553 556, 557, 561, 562; U-555 658; U-604 617; U-607 596; U-610 666; U-621 618; U-625 675; U-630 627; U-645 644; U-656 552; U-658 597, 599; U-661 596; U-669 665; U-672 676; U-706 665; U-714 645; U-715 677; U-741 675; U-754 588; U-762 675; U-772 693; U-802 656, 659, 682, 683, 688; U-805 695; U-806 689, 690; U-845 654, 656; U-853 694, 695; U-856 657; U-857 693; U-858 695; U-866 692; U-879 693; U-880 694; U-881 694, 695; U-889 694, 696; U-980 676; U-984 675; U-1061 685; U-1221 684, 688; U-1222 662, 671, 673; U-1223 683; U-1225 678; U-1228 688, 694, 695; U-1230 688; U-1231 688, 690; U-1232 690, 695; U-1235 694
– Britannique: *Unseen*: 519
Spooner, A/C K.G.: 192
Stacey, Col C.P.: 298, 464
Staff College, RAF 36, 67, 68, 165
Stark, Am. H.R.: 441
Stations opérationnelles: Voir Bases, annexe A
Statistiques: les secteurs de l'aviation 1926–30, 79; bataille du St-Laurent 574–5; opérations en haute-mer 1942, 605; recherches de sous-marins, nord-ouest de l'Atlantique 656; effectifs maximaux en temps de guerre 692; *autres réf.* 580, 632, 680
Stead, Lt-cdr J.S.: 594
Stedman, Cmdre E.W.: notes biographiques 67; expédition dans l'Arctique 118; achat d'avions des É.U. 163; et la prolongation du plan d'entraînement 284; recherche opérationnelle 595; *autres réf.* 82, 87, 106, 107, 172, 232, 257, 343, 345, 388, 392, annexe A
Stevenson, Cmdre L.F.: proposition d'un réseau d'alerte avancée pour Prince-Rupert 463–4; la défense du Pacifique 468–79; la campagne aléoutienne 472–5; *autres réf.* 362, 367, 400, 460, 476, 478, 482, 538, annexe A
Stevenson, Lt(A) R.R.: 638
Stratemeyer, Mgén. G.E.: 610
Stuart, Lt-gén. K.: 466
Stuart, Rae: 206
Sully, Col J.A.: 727
Sureté provinciale du Québec: 579
Sutherland, Donald: 74–5
Swaine, J.M.: 130
Swinton, Lord: 216
Sykes, Sir Frederick: 135

Tackaberry, Cmdre S.G.: 345, 419, annexe A
Taylor, Cmdt C.J.W.: 693
Tedder, Cmdre A.W.: 217
Terry, Sgt N.C.: 123
The Aeroplane: 44, 70
Theobald, CAm Robert A.: 467
Thompson, Alfred: 42
Thompson, Cdr C.: 595
Thompson, Capt. J.A.: 72
Thurmann, korvettenkapitän Karl: 559
Toronto Telegram: 574
Torpilles: bouée radioacoustique 638, 646, 658; Zaukonig (moucheron) 639; *autres réf.* 637, 638, 639
Towers, Graham: 231, 237
Towers, CAm J.H.: 396, 407, 722
Trans-Canada Airlines: 739
Trenchard, Sir Hugh: 49, 60, 135
Turner, Lgén. R.E.W.: 48
Tylee, Lcol A.K.: 3, 47, 52, 53, 72, annexe A

U-boats: nouvelle attaque contre Pearl Harbor 547; le schnorkel, nouveau dispositif 681; *autres réf.* 419, 420, 437, 438, 443, 447, 449, 523, 524, 541 (Voir Groupes et sous-marins)
Uhlman, J.C.: 127
United Service Organization: 475

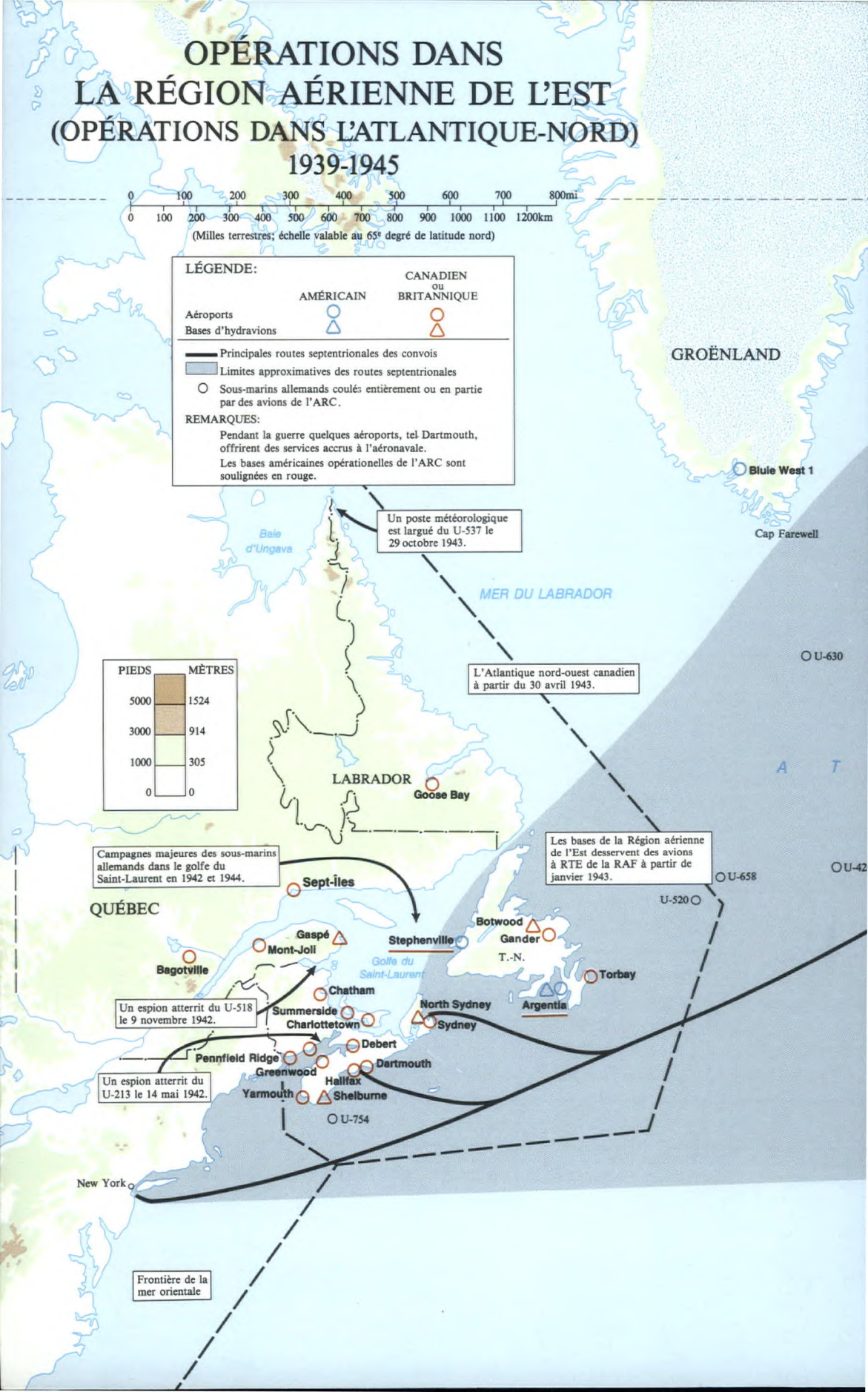
United States Army Air Corps: 144, 625
United States Army Air Force: *Anti-Submarine Command* 620; *autres réf.* 546, 553, 559, 566, 591, 600, 601, 619, 624, 635, 637, 639, 741
United States Civil Aviation Authority: annexe C
Unités d'observation avancée: 316, 463
Unités de pilotage avancé: 308, 311
Unité de radar de l'Artillerie royale: 578
Unité de surveillance côtière: 480
Unité des transmissions techniques: 687
Unités d'entraînement opérationnel:
– ARC:
1ère: 209, 333
3ème: 479, 668, 669
5ème: 210, 483
6ème: 669, 739
autres réf. 261, 272, 301, 307, 308, 321, 329, 330, 334, 449, 544
– RAF:
4ème: 667, 669
31ème: 330, 552, 737
32ème: 331, 458, 478, 739
34ème: 331
36ème: 209, 332
131ème: 669

Vachon, Cpl Roméo: 55
Van Camp, Cmdt W.C.: 586
Van Vliet, Slt(A) W.D.: 341
Vest, Cmdt J.P.W.: 633
Victory Aircraft Ltd: 739
Villeneuve, Cardinal J.M.: 580
Vogelsang, korvettenkapitän Ernst: 562

Wait, Lt(A) Frank: 111, 136, annexe A
Wahlroth, Arthur: 326
Wallace, Sgt M.S.: 570
Walsh, Cmdt G.V.: 140, 345, 408, 610, annexe A, ANNEXE C
War Office: 64
Waterbury, Slt(A) J.C.: 677
Watson, Avc John: 616
Weaver, Lt(A) Bill: 111
Weir, J.G.: 219
White, Sgt A.S.: 496, 570
White, Sir Thomas: 46, annexe C
Whiteside, Slt(A) D.E.: 473
Wilcockson, A.S.: 733
Williams, Capt. E.M.: 549
Willock, VAm R.P.: 308
Wilson, Ellwood: 70
Wilson, J.A.: et la primauté de l'aviation civile de l'après-guerre 42–6; préparation d'un projet de loi pour un Conseil de l'Air 45; secrétaire du Conseil de l'Air 46; directeur-adjoint à l'ARC 67; et l'aviation civile 69; révision de 1927, 80; contrôleur de l'aviation civile 86; expansion de l'aviation américaine 89; nouvelle étape de développement de l'aviation 90–1; transformation de l'aviation 93; nouvelle réorganisation des services aériens 97; *autres réf.* 35, 47, 50, 57, 86, 87, 103, 106, annexe A
Wilson, Morris: 735
Winney, Sgt H.J.: 127
Wise, Sydney Francis: 197, 322
Wiseman, kapitänleutnant F.W.: 573
Wood, J.R.: 277
Wood, Kingsley: 236
Worth, Cdr G.A.: 594

Yount, Mgén. Barton K.: 292, 296

OPÉRATIONS DANS LA RÉGION AÉRIENNE DE L'EST (OPÉRATIONS DANS L'ATLANTIQUE-NORD) 1939-1945



MER DU GROËNLAND
Détroit du Danemark
Cercle arctique
ISLANDE
Reykjavik
Le 162e Esc (BR) opère de l'Islande de janvier 1944 au 31 mai 1945.
Les avions canadiens à RTE sont équipés pour les vols trans-Atlantique à partir de juillet 1943.
MER DE NORVÈGE
U-477
U-478
U-1225
U-980
U-715
Îles Féroé (Dan.)
U-489
U-283
Sollum Voe
Is. Shetlands
U-342
Is. Orcades
U-341
Wick
U-2359 (57°29'N 11°24'E)
ÉCOSSE
U-484
Oban
U-610
MER DU NORD
Castle Archdale
Aldergrove
EIRE
GRANDE-BRETAGNE
PAYS DE GALLES
U-625
Chivenor
Saint-Eval
U-311
U-772
La Manche
U-456
FRANCE
U-846
U-669
Golfe de Gascogne
PORTUGAL
ESPAGNE
Lajes
AÇORES
Gibraltar
Mer Méditerranée

Europe. Dirigés à partir d'un QG situé à Halifax, les aéronefs de la Région aérienne de l'Est patrouillèrent depuis les côtes du Saint-Laurent jusqu'au milieu de l'Atlantique. A la fin, ils réussirent à mater les attaques des sous-marins allemands qui cherchaient à couper la ligne vitale de ravitaillement qui existait entre l'Amérique du Nord et l'Europe.

L'histoire écrite sous la plume de Douglas rend enfin justice au rôle joué par l'ARC dans ces opérations. On y retrouve aussi des informations nouvelles sur les personnes en cause, la technologie et le service du renseignement. Ce volume recrée un chapitre d'un intérêt premier pour l'histoire militaire du Canada.

W.A.B. Douglas est le directeur du Service historique au ministère de la Défense nationale du Canada.

Centre d'édition du gouvernement du Canada.
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa, Canada
K1A 0S9

ISBN 0-660-92505-2

Illustrations en couverture

Avant: "Un Catalina sur la rivière" est un montage de Patrick G. Cowley-Brown, artiste affecté au QG de l'ARC à Rockcliffe (Ontario). Lorsqu'il peignit ce tableau, Cowley-Brown oeuvrait sous la direction du colonel d'aviation K.B. Conn, premier historien de l'ARC. Tiré de la collection du Musée canadien de la Guerre, no. de catalogue 11093.

Arrière: "Le sergent-pilote L.E. Fulton aux commandes d'un Bolingbroke Mk 1, à Sydney (N.-E.), le 20 février 1942". Cette esquisse au crayon fut effectuée par Paul A. Goranson, alors qu'il était en service temporaire dans la Région aérienne de l'Est. Tiré de la collection du Musée canadien de la Guerre, no. de catalogue 11370.

Sgt. Pilot I. E. Fulton in
the cockpit of a
Bolingbroke Mk. 1
Sydney - Feb. 20/42