

La REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE est une publication officielle du Commandant de l'Aviation royale canadienne (ARC) publiée sur une base trimestrielle. Il s'agit d'une tribune permettant d'échanger sur les concepts, les questions et les idées centrales et cruciales en lien avec la puissance aérienne et spatiale. La Revue a pour vocation de disséminer les idées et les points de vue, non seulement des membres de l'ARC, mais aussi des civils qui s'intéressent aux questions relatives à la puissance aérienne et spatiale. Les articles peuvent traiter de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures de la force aérienne. On accepte également des articles sur des sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la force aérienne. Cette revue est donc destinée à permettre l'expression d'une pensée professionnelle mature sur l'art et la science de la guerre aérienne et joue un rôle clé au sein de la vie intellectuelle de l'ARC. Elle sert de véhicule de formation continue et de perfectionnement professionnel pour le personnel militaire de tous les grades, ainsi que pour les membres d'autres forces et les employés d'organismes gouvernementaux et d'universités qui s'intéressent aux questions liées à la force aérienne.

ÉQUIPE DE RÉDACTION

MEMBRES DE LA RÉDACTION

Rédacteur en chef : Colonel Shayne Elder, CSM, AM

Rédacteur principal : Lieutenant-colonel Doug Moulton, CD, M.B.A.

COMITÉ DE RÉDACTION

Colonel William Lewis, O.M.M., CD, M. Ing., M. Éd., M.B.A., M.E.D, Ph. D., (retraité) Lieutenant-colonel Paul Johnston, CD, M.A. – 1^{re} Division aérienne du Canada

Monsieur Allan English, CD, Ph. D. – Queen's University

Monsieur James Fergusson, Ph. D. – Université du Manitoba

Monsieur Stephen Harris, CD, Ph. D. – Direction – Histoire et patrimoine

Monsieur Raymond Stouffer, CD, Ph. D. – Collège militaire royal du Canada

Monsieur Randy Wakelam, CD, Ph. D. - Collège militaire royal du Canada

Publiée par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes ISSN 1927-7601

RÉDACTEURS ADJOINTS Adri Boodoosingh, Lisa Moulton et Vickie Thobo-Carlsen

CONCEPTION GRAPHIQUE Cara Hunter

VERSION ÉLECTRONIQUE Christine Rodych

DIRECTEUR DE LA PRODUCTION Denis Langlois

Pour la version numérique, veuillez visiter :

http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/index.page http://w08-ttn-vmweb01/CFAWC/fr/bibliotheque-electronique/la-revue/publication-actuelle.asp

Peinture de la page couverture par Steve Tournay

NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES

Afin d'alléger le texte, la notation [traduction] a été omise des articles lorsque les citations proviennent d'ouvrages non disponibles en français. Le lecteur pourra confirmer la langue source d'une citation en se référant aux notes en fin de texte. Afin de faciliter la lecture, le masculin sert de genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes. Sauf indication contraire, les photographies reproduites dans la *Revue* appartiennent au ministère de la Défense nationale et au domaine public.

© Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2018



NUMÉRO COMMÉMORATIF



DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS

L'équipe de rédaction de la *REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE* (*REVUE DE L'ARC*) est intéressée à recevoir des articles, des comptes rendus de livres et de courts textes portant sur des sujets d'intérêt ou traitant de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations aériennes passées, présentes ou futures. Les textes paraîtront sous les rubriques *Lettres à la rédaction, Sujets d'intérêt, À l'avant-garde* et *Argument et Contre-argument.* On accepte également les textes traitant de sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la force aérienne.

RUBRIQUES DE LA REVUE DE L'ARC

RUBRIQUE	LIMITE DE MOTS*	DÉTAILS
LETTRES À LA RÉDACTION	50-250	Observations traitant de matériel déjà publié dans la Revue de l'ARC.
ARTICLES	3000-5000	Rédigés selon un style académique.
CRITIQUES DE LIVRES	500-1000	Rédigées selon un style académique et doivent contenir : • titre complet du livre (y compris le sous-titre); • nom complet de tous les auteurs tel qu'ils figurent sur la page de titre; • éditeur du livre ainsi que lieu et date de publication; • numéro ISBN et nombre de pages; • une photo de la couverture du livre en image à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .jpg et mesurant au moins 12 x 18 cm (5 x 7 po).
SUJETS D'INTÉRÊT	250-1000	Observations traitant de sujets variés (opérations, exercices et anniversaires) pouvant captiver le lectorat s'intéressant aux questions aérospatiales.
À L'AVANT-GARDE	250-2000	Tribune de commentaires, opinions ou réactions portant sur le matériel déjà paru dans la <i>Revue de l'ARC</i> ou sur des sujets pouvant captiver le lectorat intéressé aux questions aérospatiales.
ARGUMENT/CONTRE-ARGUMENT	1500-2000	Tribune offrant l'occasion d'examiner un sujet intéressant l'ARC de deux points de vue divergents.

^{*}excluant les notes en fin de texte

LES AUTEURS SONT PRIÉS DE RESPECTER LES DIRECTIVES SUIVANTES :

- Les articles peuvent être rédigés dans l'une ou l'autre des langues officielles.
- Les auteurs doivent inclure une courte notice biographique (un paragraphe) dans laquelle ils indiquent leur fonction actuelle ou poste et leur numéro de téléphone ainsi que leur adresse électronique. Tous les titres professionnels et académiques ainsi que les décorations militaires doivent être indiqués.
- Les articles sélectionnés qui ont été examinés par des pairs afficheront un 🚳 à la gauche de leur titre respectif.
- · Le rédacteur principal avisera les auteurs de l'état de leur article. Tous les manuscrits soumis ne seront pas nécessairement publiés.
- Tous les textes doivent être en format numérique (Microsoft Word ou format RTF). Les fichiers ne doivent pas être protégés par un mot de passe ni
 contenir de macros. Les textes peuvent être soumis par courrier postal, ou envoyés à l'adresse de courriel mentionnée plus bas.
- Tout tableau, image et figure auxiliaire qui accompagne le texte doit être envoyé dans un fichier distinct et dans son format original, c.-à-d. qu'ils ne sont pas incorporés dans le texte. La préférence est accordée aux fichiers vectoriels originaux, les fichiers à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .psd ou .jpg peuvent aussi être soumis.
- Les auteurs doivent maintenant fournir un « texte optionnel » contenant une description détaillée de toutes les figures contenues dans leur texte. Le texte optionnel doit porter cette mention et être placé sous la légende.
- Les autorisations en matière de droit d'auteur d'utiliser du matériel n'étant pas la propriété du ministère de la Défense nationale ou de l'auteur même doivent être fournies. Il incombe à l'auteur d'obtenir et de joindre les autorisations écrites en incluant le nom de l'auteur ou de l'artiste, ainsi que le nom et l'endroit d'édition. Tout matériel qui ne satisfait pas à ces exigences peut être omis de la Revue de l'ARC.
- Le rédacteur principal peut fournir des images ou faire créer des graphiques, au besoin, pour accompagner des articles.
- Les auteurs devraient utiliser l'orthographe indiquée dans le Petit Robert ou l'Oxford English. Au besoin, les notes doivent se trouver à la fin du texte
 plutôt qu'en bas de page et suivre la norme de présentation du Guide du rédacteur. Pour toute question liée à la rédaction, veuillez-vous référer au
 Guide du rédacteur, au Little, Brown Handbook ou vous adresser aux Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes
 à l'adresse suivante: CFAWCProd@forces.gc.ca.
- · Les acronymes et les abréviations doivent être utilisés de façon parcimonieuse.
 - Si leur usage est requis par le texte, le terme complet devra être inscrit lors de la première occurrence, suivi de la forme abrégée entre parenthèses.
 - Un tableau de toutes les abréviations (accompagnées de leurs termes correspondants) utilisées dans un texte devra être inclus à la fin du texte.
- Le rédacteur principal se réserve le droit de réviser les manuscrits pour des raisons de style, de grammaire et de concision, mais n'apportera aucun changement de nature éditoriale susceptible d'avoir un effet sur l'intégrité des propos sans avoir préalablement consulté l'auteur.

POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS OU POUR SOUMETTRE UN MANUSCRIPT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LE RÉDACTEUR PRINCIPAL AUX COORDONNÉES SUIVANTES :

Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes 8° Escadre / BFC Trenton C.P. 1000, succ. Forces Astra (Ontario) KOK 3W0

À l'attention de : Lcol Doug Moulton RAWCRCAFJournal@forces.gc.ca

INVITATION À PROPOSER DES ARTICLES

Pour l'édition d'hiver : 30 octobre

Pour l'édition du printemps : 30 janvier

Pour l'édition d'été : 30 avril

Pour l'édition d'automne : 30 juillet

AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans la *Revue de l'ARC* n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement les politiques du Ministère ou des Forces armées canadiennes. Les textes traitant des derniers développements en matière de doctrine et d'instruction ou dans un domaine quelconque ne confèrent à personne l'autorité d'agir à cet égard. Tous les documents publiés demeurent la propriété du ministère de la Défense nationale et ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite.



MESSAGE DU COMMANDANT

Défense de l'Ouest du Canada pendant la Deuxième Guerre mondiale

L'évocation de l'Aviation royale du Canada (ARC) pendant la Deuxième Guerre mondiale ramène tout de suite à l'esprit le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, la bataille d'Angleterre, le Bomber Command ou la campagne de Normandie. On ne prend guère le temps d'approfondir sa réflexion jusqu'à l'effectif de guerre territorial, qui comptait des milliers d'hommes et de femmes concentrés sur la défense de l'Amérique du Nord en général et du Canada en particulier. Pourtant, dès novembre 1943, 37 escadrons de l'effectif de guerre territorial et un réseau d'aérodromes étaient réservés à la défense du Canada. Des unités sur les deux côtes ont pris part aux combats. Sur la côte Est, les membres de l'effectif de guerre territorial ont fait une précieuse contribution à la bataille de l'Atlantique et à la défaite des U-boot allemands. Bien que les unités de l'ARC attachées au Commandement aérien de l'Ouest (CAO) aient été prêtes à affronter une menace venue du Japon, très peu d'entre elles allaient en fait combattre. Leurs principaux adversaires allaient plutôt être l'ennui, l'éloignement et l'environnement hostile, des forêts pluviales de la Colombie-Britannique (C.B.) aux conditions météorologiques traîtresses des îles Aléoutiennes, en Alaska. On peut toutefois soutenir que les jeunes hommes et les jeunes femmes qui ont défendu la côte Ouest du Canada ont jeté les bases de ce qui allait devenir une approche binationale de la défense aérienne de l'Amérique du Nord.

Le rôle joué par le CAO pendant la Deuxième Guerre mondiale peut être vu comme celui d'un précurseur à la participation canadienne actuelle au Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). Aux premières heures de la guerre, peu de gens, si même il en fut, ont prévu que l'Ouest du Canada et l'Alaska allaient devenir un théâtre d'opérations actif et pourtant, l'attaque japonaise de Pearl Harbor, le 7 décembre 1944, a provoqué des vagues de panique tant au Canada qu'aux États-Unis (CANUS). La coopération binationale de défense entre les deux pays était relativement récente, ayant été officialisée par la Commission permanente mixte de défense (CPMD) quelques mois seulement avant l'attaque de décembre. Ces documents, toutefois, en sont venus à servir d'assise à l'approche CANUS de la défense aérienne.

Les premières incursions de l'adversaire japonais n'avaient été que de petites piques, comme le coulage de quelques navires marchands et des tirs d'obus sur des installations côtières du Pacifique, notamment sur un phare canadien situé à Estevan Point, en C.B. Le niveau de menace a changé pendant l'été 1942 quand, comme mesure de diversion faisant partie d'une attaque beaucoup plus lourde dans le Pacifique Sud, les forces japonaises ont bombardé un port alaskien et occupé deux des îles Aléoutiennes. Comme les États-Unis manquaient d'unités de combat aérien, des escadrons de l'ARC se sont installés dans le Nord, en Alaska, dans le cadre de la planification de la CPMD. Simultanément, sur la base, encore une fois, des travaux entrepris en vertu de la CPMD, on a aménagé des terrains d'aviation qui ont relié la partie continentale des États-Unis à l'Alaska. La ligne d'étapes du Nord-Ouest est devenue un trajet de transport des aéronefs et des fournitures en Alaska et en Union soviétique. Ironie de l'histoire, les mêmes terrains d'aviation ont servi d'aérodromes de défense aux premiers jours de la guerre froide, face à une Union soviétique désormais hostile.

Au Canada, des unités et escadrons supplémentaires ont été mis sur pied ou transférés de la côte Atlantique à la côte Pacifique. Des aérodromes et des emplacements radar ont été, dans certains cas, pratiquement « découpés » dans des forêts vierges. Des membres de la Force aérienne ont été déployés dans des stations de tous les coins de la C.B., de l'Alberta et du Yukon, pas seulement pour assurer la conduite sûre et efficace des opérations aériennes, mais aussi pour servir de contrepoids national aux milliers de militaires américains qui avaient envahi le Canada pour participer à une multitude de projets de construction.

C'était une entreprise titanesque visant à contrer une menace qui, pour l'essentiel, était inexistante. Après la défaite des porte-avions japonais lors de la bataille de Midway (du 4 au 7 juin 1942), les petits détachements japonais installés sur les îles

Kiska et Attu ont été pratiquement abandonnés à leur sort avec un minimum d'appui. Dès l'été 1943, ils avaient été soit défaits, soit retirés. À partir de ce moment et jusqu'à la fin de la guerre, les seules autres attaques japonaises ouvertes contre l'Amérique du Nord allaient être perpétrées de novembre 1944 à avril 1945, au moyen d'engins explosifs montés sur des ballons. Cet ultime sursaut de vie d'un ennemi très proche de la défaite n'a fait que peu de victimes et de dommages matériels.

Bien que la défense de l'Ouest du Canada n'ait pas donné lieu à des opérations de combat intensives, elle demeure un sujet digne d'étude pour quiconque s'intéresse à la puissance aérienne dans le contexte canadien. Elle ouvre une perspective sur les difficultés de la coordination d'une défense aérienne continentale binationale. Ces difficultés sont particulièrement marquées pour ce qui est de sujets aussi délicats pour les Canadiens que pour les Américains, comme l'établissement de forces militaires dans le pays partenaire, ou encore le commandement et le contrôle. L'expérience acquise pendant la guerre a été bénéfique tant au Canada qu'aux États-Unis jusqu'à l'établissement du NORAD.

La campagne des Aléoutiennes a marqué les premiers combats d'unités de l'ARC dans des conditions arctiques ou quasi arctiques. Les efforts nécessaires pour naviguer dans une pareille austérité — à l'extrémité d'une chaîne d'approvisionnement longue et fragile et dans un environnement porteur de plus de dangers que l'ennemi — étaient renversants. L'expérience tant canadienne qu'américaine dans ce théâtre justifie largement l'application dont il faut faire preuve pour bien comprendre le fonctionnement dans le Grand Nord.

Cet aspect de notre histoire vaut bien que tous les Canadiens l'étudient pour mieux saisir les complexités associées à la collaboration avec un allié imposant comme les États-Unis. Le gouvernement canadien s'est souvent soucié davantage de préserver la souveraineté et les pouvoirs canadiens de la mainmise américaine que de parer à une attaque des Japonais. Une préoccupation comparable, bien que plus centrée sur l'ARC, a été celle du commandement et du contrôle des installations en territoire canadien et des aéronefs qui traversaient l'espace aérien national. Ces questions importantes nous préoccupent encore de nos jours.

Il faut aussi reconnaître et comprendre le rôle de l'ARC dans l'évacuation forcée des Canadiens japonais. Les décisions prises par le gouvernement canadien pour la mise en œuvre de la politique d'évacuation forcée l'ont été, en partie, à partir d'appréciations militaires de la menace potentielle d'attaque japonaise sur la côte Ouest qui brossait un tableau peu réjouissant et, de fait, irréaliste. Ce tragique épisode fait ressortir l'importance de s'assurer que les avis militaires sont aussi proches des faits que possible et que les conclusions tirées en conséquence s'appuient sur de solides renseignements.

La défense de l'Ouest du Canada ne constitue pas le chapitre le plus palpitant de l'histoire de l'ARC, mais elle devrait tout de même être étudiée en profondeur. Toutes les difficultés rencontrées par les commandants de l'ARC pendant cette période comptent toujours parmi les aspects de l'environnement opérationnel actuel. Sachant cela, nous devrions recueillir autant d'information et de points de vue que possible quant à notre patrimoine et notre histoire. Non seulement cela nous aidera-t-il à enrichir notre compréhension de la puissance aérienne dans le contexte canadien, mais encore, du moins faut-il l'espérer, cela nous servira à maintenir une solide défense aérienne nationale et continentale.

Bonne lecture.

Sic Itur Ad Astra

Lieutenant-général M. J. Hood, CD, M. A.

Commandant de l'Aviation royale canadienne

AÉRONEFS MILITAIRES AFFECTÉS DANS L'OUEST DU CANADA ET À LA CAMPAGNE DES ÎLES ALÉOUTIENNES PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE



Bolingbroke Mk.IV 9051 de Bristol (construit au Canada par Fairchild), aéronef YO•L du 8e Escadron (Esc) de bombardement et reconnaissance (BR), Xe Escadre, Aviation royale du Canada (ARC), à Anchorage, en Alaska, vers la fin 1942. Ayant d'abord appartenu au 115 Esc (BR) sous la désignation BK•G, ce Bolingbroke avait été remis en état et converti aux marques du 8 Esc (BR) au moment où la photo a été prise, lors du remplacement du moteur à Anchorage.



Curtiss Kittyhawk Mk.IA AL194, aéronef V du 111 Esc (Chasseurs), ARC, affecté à Anchorage, en Alaska, à l'été 1942. L'emblème de l'escadron, le « Thunderbird », est peint sur le nez de l'aéronef.



PBY(bombardier patrouilleur Y)-5 Catalina de Consolidated, ou « hydravion 25 », archétype de l'hydravion PBY de l'escadron VP-61, United States Navy (USN), à Dutch Harbor, en Alaska, en 1942. La 4^e Escadre de patrouille du VP-61 était alors seule à utiliser la version non amphibie. Cet appareil fait partie d'un groupe de PBY à avoir été endommagés par un williwaw qui s'est abattu sur Dutch Harbor le 21 novembre 1942.



Shark II (Target Tug [TT]) 504 de Blackburn, du 122 Esc (Mixte), baie Patricia, en Colombie-Britannique, jusqu'en 1942. Le Shark 504 a été l'un des premiers modèles de ce type d'aéronef à être livrés au Canada dans les années précédant la guerre.



Stranraer 916 de Supermarine (construit au Canada par Vickers), 9 Esc (BR), Bella Bella, en Colombie-Britannique, été 1942. Le Commandement aérien de l'Ouest (CAO) s'est débrouillé avec des Stranraer d'avant-guerre. Avec le temps, ses escadrons de patrouille à longue portée ont fini par recevoir eux aussi de l'équipement moderne, mais les derniers « Strannie » n'ont été mis hors service qu'en 1944.



A-29 Hudson 123470 de Lockheed. Voici l'un des deux appareils A-29 Hudson de Lockheed spécialement configurés pour les relevés photographiques du 2º Escadron de reconnaissance, 1º Groupe de photographie, de la 2º Force aérienne, United States Army Air Forces (USAAF), qui ont été provisoirement basés à différents endroits dans l'ouest du Canada, principalement pour appuyer les relevés de terrain effectués en vue de déterminer le tracé de la route Alaska-Canada (Alcan) du milieu à la fin de 1942.



B-24D Liberator 123938 (41-23938) de Consolidated, 21e Escadron de bombardement, 30e Groupe de bombardement, 11e Force aérienne, USAAF. Le 21 Esc a participé aux combats de la campagne des îles Aléoutiennes au sein du 28e Groupe mixte.



A-20C Boston de Douglas (construit pour la Royal Air Force sous la désignation AL323), destiné en formule prêt-bail à la force aérienne soviétique, Fairbanks, en Alaska, vers la fin 1942. Les marques soviétiques ont été apposées sur l'appareil avant la dernière étape de son transport vers la Russie par des équipages soviétiques rassemblés en Alaska.



Ventura GR.V de Lockheed (construit pour l'USN sous la désignation 33273, appareil 5244), ajouté à l'effectif de l'ARC sous l'appellation Ventura 2177, d'abord mis en service au 8 Esc (BR) du CAO le 29 mai 1943. L'acquisition du Ventura représentait une étape décisive du projet de modernisation du matériel de guerre de l'ARC.



Curtiss P-40K Warhawk, appareil 246004 était l'un de neuf aéronefs de l'USAAF à queue élargie utilisé par les pilotes canadiens lors de la campagne des iles Aléoutiennes. Il a tout d'abord fait partie d'une escadrille canadienne au sein de l'escadron américain et en 1943, les escadrons de l'ARC l'ont emprunté.



A6M2 « Zeke », chasseur embarqué de type 0, modèle 21 de Mitsubishi (appareil 4593). Piloté par le premier maître Tadayoshi Koga, de la Marine impériale japonaise (MIJ), ce chasseur faisait partie de la force transportée par le porte-avions *Ryujo* de la MIJ qui a attaqué Dutch Harbor dans les Aléoutiennes le 3 juin 1942.

Écrivain, illustrateur et concepteur originaire de Norris Arm (Terre-Neuve-et-Labrador) maintenant établi en Ontario, Terry Higgins est depuis toujours fasciné par tout ce qui touche l'histoire de l'aviation. M. Higgins est propriétaire de SkyGrid Studio, entreprise offrant des services de recherche, d'illustration, de conception et d'édition axés sur l'histoire de l'aviation à ses clients qui comprennent des éditeurs spécialisés du domaine de l'aviation, des fabricants de modèles réduits, des musées et des restaurateurs d'aéronefs. Publiés sous la marque d'éditeur Aviaeology, les livres, les imprimés et les ensembles de décalcomanies pour modèles réduits de SkyGrid Studio sont reconnus dans le monde entier par les passionnés de l'aviation pour leur exactitude historique. Terry Higgins occupe le poste d'éditeur graphique de la publication phare de la Canadian Aviation Historical Society (CAHS), le CAHS Journal, depuis 2010. Il en a d'ailleurs été le rédacteur en chef en 2012. Sa série d'articles intitulée The Last of the Buffalo Beaux, un compte rendu détaillé de la dernière opération de combat de l'Escadron 404 durant la Deuxième guerre mondiale, lui a valu le prix C. Don Long du meilleur article du CAHS Journal en 2015.

CHRONOLOGIE DE LA DÉFENSE DE L'OUEST CANADIEN

PAR LE MAJOR WILLIAM MARCH, CD, M.A.

1935

Le ministère des Transports (MDT) du Canada étudie la possibilité d'une route aérienne vers l'Alaska.

1938

1 MARS

Même si l'autorisation a été obtenue en 1937, le Commandement aérien de l'Ouest (CAO) est formé. Son quartier général se trouve à Vancouver en Colombie-Britannique (C.-B.). Le quartier général est responsable de toutes les unités de l'Aviation royale canadienne (ARC) en C.-B., en Alberta (AB), en Saskatchewan et au Manitoba. Son premier commandant est le colonel d'aviation G. O. Johnson, Croix militaire.



Portrait du commodore de l'air G.O. Johnson dans son bureau au Quartier général, le 6 août 1940.

19 NOVEMBRE

L'ARC est mise sur un pied d'égalité avec l'Armée canadienne et la Marine royale canadienne lorsque l'officier supérieur d'aviation, le vicemaréchal de l'Air G. M. Croil, Croix de l'Aviation, est placée sous l'autorité directe du ministre de la Défense nationale.



Portrait du vice-maréchal de l'Air Croil dans son bureau au Quartier général, le 6 août 1940.

1939

La construction de petits terrains d'aviation débute, conformément à l'étude du MDT de 1935.



Responsables de la protection des lignes de côtes du Canada, ces hydravions Stranraer parcourent des milliers de kilomètres, constamment à l'affût de l'activité ennemie et des sous-marins rôdeurs - n° 937 3/4 bâbord, arrière, ravitaillement en vol, 20 juillet 1942.

26 AOÛT

Les escadrons de l'ARC se rendent à leurs postes de guerre.

3 SEPTEMBRE

La Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne.

10 SEPTEMBRE

Le Canada déclare la guerre à l'Allemagne. Il y a huit aéronefs opérationnels en bon état de service sur la côte Ouest : un Supermarine Stranraer, deux Vickers Vancouver et cinq Blackburn Shark.

17 DÉCEMBRE

L'entente sur le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique est signée.

31 DÉCEMBRE

L'ARC comprend 14 escadrons opérationnels. Les escadrons n° 4, n° 6 et n° 120 de bombardement et reconnaissance (BR) et l'escadron n° 111 de coopération de l'artillerie côtière se trouvent à Vancouver et ils représentent la force de combat du CAO.

17 AOÛT

Établie sous l'autorité de l'Accord d'Ogdensburg, une Commission permanente mixte de défense (CPMD) est créée. Composée de représentants militaires et civils du Canada et des États-Unis (É-.U.), la commission étudie les enjeux militaires d'intérêt commun et formule des recommandations à leur égard aux deux gouvernements.



Première réunion de la CPMD, Ottawa, octobre 1940.

14 NOVEMBRE

La recommandation n° 10 de la CPMD demande l'établissement de « champs d'atterrissage convenables [...] en route à travers le Canada entre les États-Unis et l'Alaska ».

26 AOÛT

La première réunion de la CPMD se tient à Ottawa. Le représentant de l'ARC est le commodore de l'Air A. A. L Cuffe. Le jour suivant, la commission formule la recommandation n° 7, qui demande la « préparation d'un plan détaillé visant la défense conjointe du Canada et des États-Unis [...] »

10 OCTOBRE

Le Plan défensif de base canado-américain, 1940, aussi connu sous le nom « Plan de base n° 1 » est approuvé. Ce plan met principalement l'accent sur la guerre en Europe et la possibilité de voir l'Allemagne vaincre la Grande-Bretagne, mais il prend en compte l'instabilité croissante en Extrême-Orient.

31 DÉCEMBRE

Il y a trois escadrons de l'ARC à l'étranger et onze au Canada. Au sein du CAO, l'escadron n° 4 (BR) d'Ucluelet, l'escadron n° 6 (BR) de Coal Harbour, et le 111° Escadron de chasse (C), l'escadron n° 120 (BR) et l'escadron d'entraînement opérationnel (EO) n° 13 de la baie Patricia se trouvent tous en C.-B.

JANVIER À DÉCEMBRE

Dans le contexte de la route aérienne vers l'Alaska, des terrains d'aviation sont construits à Grande Prairie (AB), à Fort St. John et Fort Nelson (C.-B.), ainsi qu'à Watson Lake et Whitehorse au Yukon.

1 MARS

Afin d'éviter toute confusion, les escadrons outre-mer de l'ARC reçoivent une nouvelle désignation pour devenir la série 400. Les escadrons de l'effectif de guerre territorial conservent les numéros de série 100.

2 JUILLET

Un décret en conseil approuve le Corps auxiliaire féminin de l'Aviation canadienne. Il sera rebaptisé « Division féminine de l'ARC » le 3 février 1942. La majorité des membres servent dans l'effectif de guerre territorial.

15 OCTOBRE

Le Plan défensif de base canado-américain n° 2, aussi connu sous le nom ABC-22, est approuvé par Ottawa. Même si les opinions divergent en ce qui concerne les définitions et les pouvoirs en matière de commandement, le plan énonce que « les forces de l'un des deux pays appuieront dans toute la mesure du possible les forces correspondantes de l'autre pays ».



Les femmes de la Division féminine de l'Aviation royale du Canada, 1941.

7 DÉCEMBRE

Le Japon attaque les forces américaines à Pearl Harbor, Hawaï. Le Canada déclare la guerre au Japon.

8 AU 24 DÉCEMBRE

Sept sous-marins japonais postés le long de la côte Ouest américaine lancent des attaques contre des navires marchands, en coulent deux et en endommagent deux autres.

31 DÉCEMBRE

Il y a 21 escadrons de l'ARC outre-mer et 16 autres au pays. Parmi ces 21 escadrons, l'escadron nº 13 (EO), le 111º Escadron (C) et le 115º Escadron (C) se trouvent à la baie Patricia. L'escadron nº 4 (BR) à Ucluelet, le nº 6 (BR) à Alliford Bay, le nº 120 (BR) à Coal Harbour, le nº 7 (BR) à Prince Rupert et le nº 9 (BR) à Bella Bella se trouvent tous en C.-B.

FÉVRIER

23 FÉVRIER

24 FÉVRIER

Huit détachements de l'Unité de surveillance des côtes nº 1, comprenant chacun un homme de chantier, deux opérateurs radio et un cuisinier, sont déployés dans des endroits reculés dans les îles de la Reine-Charlotte (Haida Gwaii) pour surveiller les navires japonais.

Un sous-marin japonais I-17 attaque des installations terrestres près de Santa Barbara en Californie.

NOTICE TO ALL JAPANESE PERSONS AND PERSONS OF JAPANESE RACIAL ORIGIN

TAKE NOTICE that under Orders Not. 21, 22, and 24 of the British Columbia Security Commission, the following areas were made prohibited areas to all persons of the Japonese rocci—

LULU ISLAND (Including Stereston)
SEA (SLAND PHURNE EBURNE MARPOLE DISTRICT OF QUEENSBOROUGH CITY OF MEW WESTMINSTER

BURQUITLAM 1000 PORT COQUITLAM MAILLARDVILLE FRASER MILLS

SAPPERTON

AND FURTHER TAKE NOTICE that day p



Immédiatement après l'attaque contre Pearl Harbor le 7 décembre 1941, et jusqu'en 1949, les Canadiens d'origine japonaise sont arrachés à leur foyer et à leur travail, et envoyés dans des camps d'internement dans la région intérieure de la Colombie-Britannique, et dans des fermes et des camps d'internement ailleurs au Canada. Images : Bibliothèque et Archives Canada.

Le cabinet approuve le décret P.C. 1486, qui autorise l'expulsion arbitraire d'environ 22 000 Canadiens japonais le long d'une zone d'exclusion de 160 km sur la côte Ouest. Les propriétés et les biens des Canadiens japonais placés dans des camps d'internement ou obligés de travailler dans des camps de travaux forcés sont vendus pendant la guerre. Le traitement injuste dont ils ont été victimes n'a pas été redressé par le gouvernement du Canada avant la fin des années 1980.

25 ET 26 FÉVRIER

La recommandation nº 24 de la CPMD demande la construction d'une autoroute vers l'Alaska, suivant le tracé général de la route aérienne existante.

8 MARS

17 ET 18 MARS

27 AVRIL

La construction de la route entre Dawson Creek (C.-B.) et Delta Junction en Alaska débute. Elle est construite entièrement par le US Army Corps of Engineers et, à son apogée, le projet rassemble plus de 10 000 militaires américains. La présence d'un aussi grand nombre d'Américains devient une source de préoccupation pour le gouvernement canadien.

Un échange de notes entre le Canada et les États-Unis approuve de facon officielle la construction de la route de l'Alaska.

La CPMD recommande que les commandants locaux du Canada et des États-Unis soient prêts à envoyer des unités aériennes en Alaska, le cas échéant. Elles fonctionneront en soutien du Commandement de défense de l'Alaska (Alaska Defense Command), dirigé par le brigadier général Simon B. Buckner Jr., au sein de la 11th Air Force, dirigée par le brigadier général William Butler.

5 MAI

2 JUIN

3 ET 4 JUIN

Les Bolingbroke de l'escadron de chasse n° 115 sont postés à Annette Island en Alaska. Il s'agit de la première unité de l'ARC à diriger ses activités à partir du territoire américain. Elle demeure sous la direction du CAO.

L'escadre « X » de l'ARC est postée à Elmendorf en Alaska.

Les forces japonaises attaquent Dutch Harbor dans les îles Aléoutiennes.

3 AU 8 JUIN

Des escadrons supplémentaires de l'ARC sont déployés au nord pour appuyer les forces de défense américaines. L'escadron nº 8 (BR), équipé d'aéronefs Bolingbroke, et l'escadron de chasse nº 111. équipé d'aéronefs P40 Kittyhawk, sont déplacés de Sea Island à Yakutat, en Alaska. Un aéronef Bolingbroke du 8e escadron effectue la première patrouille opérationnelle en appui au Commandement de défense de l'Alaska le 3 juin.



Version chasseur du Bolingbroke du 115^e Escadron (C).

4 JUIN

Le lieutenant-colonel d'aviation (Lcol avn) G. R. McGregor, Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC), un vétéran de la bataille d'Angleterre, arrive à Yakutat pour prendre le commandement de l'escadre « X ».

Les forces navales japonaises subissent un échec cuisant lors de la bataille de Midway dans le Pacifique.

6 JUIN

Les forces japonaises occupent Kiska Island.

5 JUIN

Le général Buckner demande le transfert de deux escadrons canadiens à Yakutat, ce qui représente environ le quart de ses unités de combat aérien, vers le nord à Elmendorf, en Alaska.



Les forces japonaises occupent Attu Island.



Lcol avn G.R. McGregor, DFC; Quartier général, Édifice Jackson, Ottawa (Ontario), le 19 septembre 1941.

13 JUIN

14 JUIN

20 JUIN

Maintenant posté à Anchorage, l'escadron nº 8 (BR) effectue ses premières patrouilles anti-sous-marins dans le golfe de l'Alaska. Les détachements exercent leurs activités à partir de différents emplacements en Alaska.

L'escadre « Y » est mise sur pied sous le commandement du Lcol avn A. D. Nesbitt, DFC, un vétéran de la bataille d'Angleterre. Il supervise les opérations de l'ARC à partir d'Annette Island. Le phare de la pointe Estevan, en C.-B. est attaqué par un sous-marin japonais I-26. Malgré un certain nombre de tirs, il n'y a pas de dommage.



Les P-40 Kittyhawk de l'escadron n° 118 (C) sont transférés de la côte Est du Canada et viennent s'établir à Annette Island.



132° Escadron, Kittyhawk, baie Patricia, Colombie-Britannique. Photo: MDN



Le personnel navigant et l'aéronef du 8^e Escadron de bombardement et reconnaissance, ARC, probablement à Anchorage (Alaska), 1942.

4 JUILLET

Le ministre de la Défense nationale (Air), C. G. Powers, et le chef d'état-major de la Force aérienne, le maréchal de l'Air L. S. Breadner, rencontrent le général Buckner pour discuter de l'utilisation des unités de combat de l'ARC. Buckner accepte de déployer vers l'avant la majorité de l'escadron n° 111 (C) pour appuyer le terrain d'aviation de Fort Glenn à Umnak Island.

7 JUILLET

Un aéronef Bolingbroke de l'escadron nº 115 (C) attaque un sous-marin japonais et, selon les rapports, l'aurait endommagé. Deux jours plus tard, les équipages des navires de la United States Navy déclarent que le sous-marin a coulé.

13 JUILLET

Le Lcol avn McGregor dirige les Kittyhawk de l'escadron n° 111 (F) pour la première partie du mouvement vers Umnak Island. Deux aéronefs sont perdus en raison de la météo et des conditions difficiles, mais les pilotes sont sauvés.

16 JUILLET

Après un délai de deux jours causé par la météo à Cold Bay, McGregor quitte avec le reste des pilotes de l'escadron de chasse n° 111. Peu après avoir passé Dutch Harbor, les conditions météorologiques se détériorent grandement et McGregor annule le vol. Lors du retour vers

Coal Harbour, cinq aéronefs et leurs pilotes sont perdus. Quatre sont tués lorsque leurs appareils s'écrasent contre le relief montagneux d'Unalaska Island, alors qu'un pilote, le sergent de section G. D. Baird, disparaît tout simplement.

19 AOÛT

Le Comité de guerre du Cabinet approuve le recours à des ingénieurs de l'Armée américaine pour construire huit terrains d'aviation le long de la route de l'Alaska. Les terrains d'aviation ou les pistes d'atterrissage d'urgence sont construits à tous les 100 miles (160 kilomètres) environ; et il y a des sites de télémétrie radioélectrique tous les 200 miles (320 km) pour aider à la

navigation. En provenance de Great Falls, au Montana, ou de Minneapolis, au Minnesota, les aéronefs sont transportés par train à Edmonton (AB), puis le long de la ligne d'étapes du Nord-Ouest jusqu'à Fairbanks en Alaska. Les aéronefs sont destinés à une utilisation par les Forces américaines ou à un transfert vers l'Union soviétique, dans le cadre du Programme prêt-bail.

25 SEPTEMBRE

Lors d'une attaque contre les forces japonaises à Kiska, en Alaska, le commandant d'aviation K. A. Boomer, escadron n° 111 (F), détruit un hydravion chasseur ennemi (nom de code « Rufe »). Il s'agit de la seule victoire aérienne de l'ARC enregistrée sur le continent nord-américain.



Le 411° Escadron de chasse canadien (Ontario) est bien représenté au sein d'un escadron canadien de Spitfire dirigé par le commandant d'aviation P.S. Turner, DFC, Toronto; De gauche à droite : sergent J. A. McLaughlin, pilote, Toronto; sergent W. B. Randall, pilote, Toronto; capitaine d'aviation K. G. Calvert, Toronto; médecin de l'escadron; capitaine d'aviation K. A. Boomer, Ottawa, commandant d'escadrille; sous-lieutenant d'aviation F. E. Green, Toronto, le 30 janvier 1942.

28 OCTOBRE

La route de l'Alaska, ou la route Alaska — Canada (ALCAN), est officiellement achevée. Il s'agit d'une route de gravier ouverte à l'année, d'environ 1 700 miles (2 700 km) de long, et dont l'incidence sur l'effort de guerre est minime.

31 DÉCEMBRE

Le CAO passe de huit à dix-sept escadrons.

1 MARS

MARS

31 MARS

Le Lcol avn R. E. Morrow, DFC, prend les commandes de l'escadre « X » des mains du Lcol avn McGregor.

L'escadron nº 14 (F), équipé de Kittyhawk, remplace l'escadron nº 8 (BR) au sein de l'escadre « X ».

Douze pilotes de l'escadron de chasse nº 14 entament le processus de mouvement vers Amchitka Island, où ils formeront une quatrième escadrille liée au 18th Fighter Squadron des United States Army Air Forces.



14e Escadron, ARC, île Umnak (Alaska), 1943.

18 AVRIL

11 MAI

28 JUILLET

Les pilotes de l'escadron de chasse nº 14 (F) de l'ARC prennent part à des attaques contre les positions des forces japonaises sur Kiska. À partir de ce moment et jusqu'à la fin de la campagne, les pilotes des escadrons de chasse nº 14 et nº 111 effectuent en alternance pendant un mois, à partir d'Amchitka et selon les conditions, un mélange d'attaques et de patrouilles de défense.

Les Forces américaines arrivent à Attu Island pour une campagne prévue de trois jours. Après trois semaines de combat intense, 2 350 Japonais sont tués et 28 sont capturés au coût de 560 pertes américaines.

À l'insu des planificateurs alliés, les Japonais évacuent leur garnison à Kiska.

8 AOÛT

L'escadron nº 111 (C) revient au Canada.

14 AOÛT

15 SEPTEMBRE L'escadre « X » est démantelée.

21 SEPTEMBRE L'escadron nº 111 (F) retourne

en sol canadien. Cela marque

Une force d'invasion alliée, qui comprend la 13^e Brigade d'infanterie canadienne et la 1st Special Service Force, débarque sur l'île maintenant abandonnée. Malgré l'absence de l'ennemi, les pièges, les mines et les tirs fratricides entraînent 313 pertes, dont 4 Canadiens.

la fin de la participation active du Canada à la campagne des Aléoutiennes. Huit aviateurs canadiens ont péri en raison d'accidents ou de mésaventures.

18 NOVEMBRE

L'escadre « Y » est démantelée et le personnel de l'ARC retourne en sol canadien.

1 JUIN

23 AOÛT

3 NOVEMBRE

En raison du trafic aérien accru dans le Nord-Ouest au Canada, le Commandement aérien du Nord-Ouest est formé et son quartier général se trouve à Edmonton. L'escadron n° 115 (BR) est démantelé à Tofino Bay, en C.-B. Le Japon lance son premier ballon-bombe (fūsen bakudan) contre l'Amérique du Nord. Ces armes sont des ballons remplis d'hydrogène, munis d'un mélange composé de munition antipersonnel explosive et de dispositif incendiaire. Plus de 9 000 armes de ce type sont déployées jusqu'à la fin du programme en avril 1945.



La charge de bombes d'un ballon japonais Fugo est fixée à un « lustre » équipé d'un mécanisme de largage automatique.

1945

21 FÉVRIER

10 MARS

8 MAI

Le sous-lieutenant d'aviation (Slt) E. E. Maxwell While, de l'escadron de chasse n° 133 (F), du CAO, qui exerce ses activités à la baie Patricia (C.-B.), intercepte et abat un ballon-bombe japonais.

Le Slt J. Gordon Patten, de l'escadron de chasse nº 133 (F), détruit un ballon près de Salt Spring Island en C.-B. Les Allemands se rendent.

15 AOÛT

Les Japonais se rendent. Il y a six escadrons qui exercent leurs activités au sein du CAO.

SEPTEMBRE

À toutes fins pratiques, la ligne d'étapes du Nord-Ouest est fermée alors que le personnel soviétique quitte l'Alaska et que les terrains d'aviation retournent à une utilisation civile ou de garde. Pendant les 21 mois qu'a approximativement duré l'opération, un peu moins de 8 000 aéronefs ont été livrés à la Russie, dont 133 ont été perdus pour diverses raisons.



Le major Bill March, un officier des systèmes de combat aéronaval, a passé plus de 41 ans en uniforme. Il est actuellement membre de la Réserve aérienne, agissant à titre d'historien de l'ARC au sein de la Direction de l'historie et du patrimoine de l'ARC.

ABRÉVIATIONS

AB Alberta

ARC Aviation royale du Canada

BR bombardement et reconnaissance

C chasseurs

C.-B. Colombie-Britannique

CAO Commandement aérien de l'Ouest

CPMD Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis

DFC Croix du service distingué dans l'Aviation

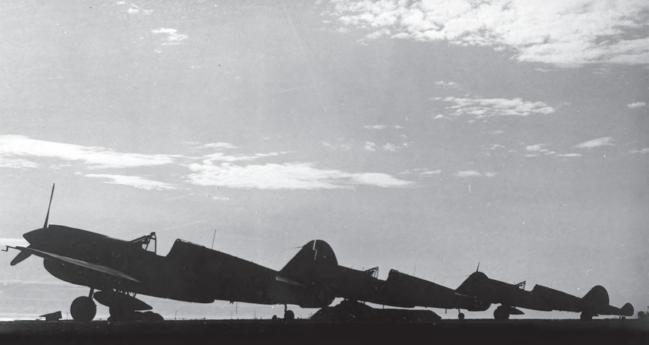
É.-U. États-Unis esc escadron

Lcol avn lieutenant-colonel d'aviation MDT ministère des Transports SIt sous-lieutenant d'aviation

NOTES

- 1. C. P. Stacey, Armes, hommes et gouvernements : les politiques de guerre du Canada, 1939-1945, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1970, p. 383.
 - 2. C. P. Stacey, Armes, hommes et gouvernements, p. 383.
 - 3. C. P. Stacey, Armes, hommes et gouvernements, p. 391.





Tout est calme sur le front ouest du Canada : l'ARC et la défense de la côte Ouest

Par Bill Rawling

Le dernier jour de juin 1940, huit ans après sa formation et 10 mois après la déclaration de guerre contre l'Allemagne, le 111e Escadron¹ a envoyé un aéronef en vol pour effectuer sa première mission. C'était une belle journée et la visibilité était illimitée lorsque l'unité a reçu l'alerte de la présence d'un sous-marin à seulement huit kilomètres (km) de la côte. Le capitaine d'aviation W. J. McFarlane a reçu l'ordre de prendre un Lysander – un aéronef monomoteur plus adapté aux missions de reconnaissance qu'aux missions de combat – pour évaluer la situation, laisser tomber deux fusées fumigènes dans l'eau pour marquer l'emplacement de l'ennemi et ensuite tirer deux fusées éclairantes à l'aide d'un pistolet Verey pour avertir les autres aéronefs ou navires qui pourraient se trouver dans le secteur. S'il n'y avait personne pour l'appuyer, McFarlane devait atterrir et téléphoner au quartier général et faire un compte rendu verbal. Par la suite, des bombes sous-marines (qui se s'étaient avérées inefficaces durant la guerre) devaient être chargées à bord de l'aéronef afin d'attaquer le sous-marin s'il « agissait de manière suspecte ». Le Lysander a décollé, sur ordre, à 10 h 50, et a survolé cinq fois le secteur; la seule chose qu'il a aperçue était d'autres aéronefs engagés dans la même recherche. Il est retourné à la base à 13 h 10².

Ce n'était pas le premier mouvement de la bataille de l'Atlantique ou de la bataille d'Angleterre (la France ayant consenti quelques semaines auparavant à un armistice avec l'Allemagne), mais plutôt une sortie exécutée par le 111e Escadron (qui avait déménagé de Sea Island, de Vancouver à la baie Patricia, à l'extérieur de Victoria, le mois précédent) pour défendre la côte Ouest canadienne. Alors que l'attention mondiale se portait sur la guerre-éclair (Blitzkrieg), qui a permis aux nazis de contrôler temporairement l'Europe de l'Ouest, des éléments des trois services de l'armée canadienne, incluant le Commandement aérien de l'ouest (CAO) de l'Aviation royale canadienne (ARC), se préparaient à défendre les territoires canadiens les plus à l'ouest contre une intrusion, un bombardement ou un raid de l'ennemi. Cela dit, les généraux, amiraux et maréchaux de l'Air ne craignaient pas une invasion, ils étaient très conscients que les objectifs de l'ennemi — réels et potentiels — étaient ailleurs. Cependant, ils avaient la responsabilité de protéger toutes les régions du Canada contre les menaces ennemies, même si ces dernières étaient loin de mener à l'occupation à long terme du territoire canadien. Cependant, il y a eu des tensions entre les résidents de la Colombie-Britannique (C.-B.), qui, en tant que contribuables et électeurs, voulaient le meilleur système de sécurité possible, et les services combattants, qui cherchaient à fournir le niveau de sécurité approprié afin de concentrer leurs forces aux endroits critiques, surtout en Europe.

PAIX ET GUERRE

La C.-B. avait une longue histoire de menaces potentielles. Par exemple, au 19e siècle, la Russie et l'Empire britannique s'affrontaient dans une guerre froide, principalement en Afghanistan, ce qui contribua à la création de points de défense clés le long de la côte Ouest. Notez que jusqu'en 1867, l'Alaska était un territoire russe. Durant la Première Guerre mondiale, le tsar était un allié de l'Empire britannique, mais l'Allemagne a envoyé des croiseurs pour effectuer des opérations navales (guerre de course) sur les océans Indien et Pacifique. Il était donc nécessaire de défendre les lignes de communication et les terminaux à Vancouver et Prince Rupert. Heureusement, le Japon, un allié des Britanniques depuis 1902, était en mesure d'offrir des navires de la Marine impériale japonaise pour les protéger. Une fois la guerre terminée, le Japon et les États-Unis (É.-U.) sont devenus concurrents dans le Pacifique; par conséquent, les Britanniques ont mis fin à leur alliance avec le Japon afin de renforcer leur relation avec les États-Unis, Ensuite, la Crise de 1929 a donné lieu à la militarisation des politiques japonaises, comme ailleurs dans le monde. En 1931, une armée impériale autonome a envahi la Mandchourie et a commencé à conquérir le reste de la Chine en 1937 et l'Indonésie après la chute de la France au mois de juin 1940. L'Empire japonais se dirigeait donc vers un affrontement avec les É.-U., la Grande-Bretagne et les Pays-Bas (le gouvernement hollandais en exil avait conservé ses colonies des Indes orientales néerlandaises alors que le pays était sous l'occupation allemande).

À fin des années 1930, le gouvernement canadien et ses planificateurs militaires ont tenté de déterminer la menace que représentaient le Japon et l'Allemagne pour la côte Ouest du pays et la meilleure façon de la contrer. La première ligne de défense serait en mer, avec les forces navales américaines et britanniques qui protégeaient leurs territoires en Asie et dans le Pacifique, et les lignes de communication entre ces territoires et l'hémisphère occidental. Par conséquent, le Canada était uniquement responsable de défendre la côte de la C.-B. ainsi que ses eaux adjacentes. L'ARC jouerait un rôle important dans la deuxième ligne de défense avec des hydravions à coque et des bombardiers qui patrouillaient des centaines de kilomètres en haute mer pour attaquer les navires ennemis, et des chasseurs pour intercepter les aéronefs qui auraient pu décoller d'un croiseur ou d'un porte-avions, ou même d'un sous-marin, car les Japonais développaient un submersible capable de lancer un hydravion.

En cas de guerre, l'Allemagne et le Japon auraient toutes leurs forces impliquées en Europe et en Asie, respectivement. Cela signifiait que la menace réelle contre la côte Ouest du Canada était un raid ou un bombardement. Les services de l'armée étaient donc réticents d'allouer d'importantes forces à la C.-B. Naturellement, les résidents de la province désiraient se sentir en sécurité, quel que soit le coût en ressources, et ils l'ont clairement indiqué par l'entremise de leurs représentants élus. Les cinq escadrons déployés sur la côte Ouest en 1939, au début de la guerre contre l'Allemagne, étaient par conséquent le résultat de plusieurs années d'évolution militaire et politique. Alors que le Canada émergeait des profondeurs de la grande crise en 1934 et 1935, le gouvernement a augmenté les dépenses en défense, avec l'ARC en tête de liste des priorités et la C.-B. au cœur de l'attention (étant donné que le Japon était en mouvement depuis 1931 et que l'Allemagne cherchait encore à avoir des relations normales avec la Grande-Bretagne en signant un accord naval en 1935). Une partie du soutien de l'ARC a pu être une conséquence de l'aide apportée au développement de l'aviation civile (les pilotes de brousse en uniforme), mais il est important de noter que le 4^e Escadron de reconnaissance et bombardement, basé à Jericho Beach, à Vancouver, s'est concentré exclusivement à l'apprentissage des missions d'une unité de reconnaissance armée³.

Un autre exemple de l'évolution de l'aviation sur la côte Ouest est le 111e Escadron mentionné plus tôt. Il a été mis sur pied sous le nom de 11e Escadron le 1er novembre 1932, sans les fonds nécessaires pour recruter les effectifs autorisés; donc, après un peu plus d'un an, soit au mois de janvier 1934, il comptait uniquement cinq officiers et neuf militaires du rang. Cependant, 1934 a été une année d'expansion pour l'ARC et l'escadron. À la fin de l'année, une douzaine d'officiers et 86 militaires du rang pouvaient se présenter comme membres de l'unité. De plus, en octobre de la même année, l'escadron a reçu son premier aéronef, un Tiger Moth, utilisé une fois par semaine pour l'entraînement. Au début de 1935, une autre pièce d'équipement très appréciée a été livrée; un camion d'une tonne et demie pour transporter l'équipe au sol au terrain d'aviation et aux champs de tir. L'unité était basée sur la rue Georgia, au centre-ville de Vancouver, à 20 km de l'aérodrome de Sea Island. À la fin de 1935, l'escadron comptait 13 officiers et 90 militaires du rang et avait effectué 700 heures de vol⁴.

Par la suite, chaque été, l'escadron passait une à deux semaines au camp, comme le faisait la milice canadienne depuis le 19e siècle. En 1934 et 1935, l'escadron a commencé à effectuer ses opérations à partir de l'aéroport municipal; le 17 mai 1935, le camp a commencé avec une douzaine d'officiers et 53 militaires du rang. Le commandant d'escadre E. L. McLeod était présent afin de superviser les examens, mais il est clair que du temps était disponible pour les activités paraprofessionnelles. Par exemple, deux chevaux ont été loués afin de permettre aux officiers de faire de l'équitation durant leur temps libre, encore une fois comme leurs homologues de la milice. Pour ce qui est de l'entraînement plus formel, les pilotes ont effectué 146 heures et 50 minutes de vol. Parmi les compétences évaluées, on comptait le vol aux instruments, l'utilisation de la radio et les exercices de navigation avec points

au sol, où les pilotes devaient voler en utilisant une carte. Il y avait également la voltige aérienne pour préparer les pilotes à affronter l'ennemi dans des combats aériens, comme ont dû le faire leurs ancêtres durant la Première Guerre mondiale. L'instruction s'est poursuivie après le camp d'été, mais il restait à aborder les questions d'administration. Par exemple, au mois de janvier 1935, l'escadron a négocié avec la gestion de l'aéroport de Vancouver pour mettre ses aéronefs à l'abri. L'objectif était de louer la moitié du nouveau hangar que la ville construisait. L'année suivante, l'escadron déménageait dans une structure plus militaire au parc Stanley⁵.

À la fin du mois de mai 1937, le camp a commencé avec 74 participants. Le rôle que l'escadron allait jouer dans le conflit à venir a été expliqué. Les militaires se concentraient sur des compétences précises, comme bombarder les navires ennemis et ajuster le tir des batteries côtières. Les équipages passaient des examens sur le sujet alors que leurs camarades avec des tâches au sol suivaient des cours sur des questions techniques et administratives⁶. À un niveau plus élevé de la hiérarchie, le 1^{er} août 1938, le 111^e Escadron et les autres escadrons de la région étaient transférés sous l'autorité du CAO, qui avait le même statut que le commandant de la côte du Pacifique de la marine et le Commandement du Pacifique de l'armée. Cependant, lorsque la guerre s'est déclarée un an plus tard, il y avait uniquement quatre escadrons opérationnels à déployer : les 4^e et 6^e Escadrons de bombardiers de reconnaissance, et le 113^e Escadron de chasseurs, en plus du 111^e Escadron⁷.



La station nº 2 de l'ARC, Bella Bella, le 6 novembre 1943.

MOBILISATION

Jusqu'au mois de septembre 1939, la Colombie-Britannique et ceux qui étaient responsables de sa défense considéraient le Japon comme la principale menace. Même si la guerre se déroulait en Europe, les services de l'armée devaient envisager la possibilité que des navires de la *Kriegsmarine* pouvaient bombarder des villes et des installations sur la côte Ouest, étant donné que l'ennemi avait construit trois croiseurs lourds équipés de canons de 11 pouces [28 centimètres], mieux connus sous le nom de cuirassés de poche, alors que les forces navales alliées avaient des navires similaires équipés de canons de 8 pouces [20 centimètres]. Jericho Beach, près du centre-ville de Vancouver, était devenue la principale base pour les aéronefs amphibies capables de patrouiller à des centaines de kilomètres en haute mer. À partir de 1941, le 7º Escadron de bombardement et de reconnaissance (BR) a été mis sur pied à Prince Rupert pour protéger le détroit de Dixon. Quatre autres stations ont été mises sur pied pour couvrir une zone couvrant la moitié de la péninsule de l'Alaska jusqu'à la presqu'île Olympic, dans l'État de Washington. Mentionnons notamment :

- Le 6° Escadron à **Alliford Bay,** sur les îles de la Reine-Charlotte [Haida Gwaii], a effectué des patrouilles du mois de mai 1940 au moins d'avril 1944.
- Le 9^e Escadron (BR) été affecté à Bella Bella, entre Prince Rupert et Vancouver, du mois de décembre 1941 jusqu'en 1944.
- La station de **Coal Harbour** a été mise sur pied sur l'île de Vancouver pour le 120^e Escadron (BR).
- Le 4° Escadron a été relocalisé de Jericho Beach à sa station de temps de guerre d'**Ucluelet** au mois de mai 1940 afin de se rapprocher de la presqu'île d'Olympic⁸.

Les dates indiquent clairement que les unités étaient opérationnelles et que la mobilisation était un processus qui exigeait des mois, voire des années. Ce n'est pas étonnant compte tenu que la priorité était ailleurs. Seulement deux escadrons de reconnaissance, le 4° et le 6°, étaient opérationnels en 1939. Même si deux escadrons de chasseurs, le 111° et le 113°, étaient disponibles dès les premiers jours de la guerre, le deuxième a rapidement été transféré dans l'est du Canada, laissant un seul escadron pour défendre la région de Vancouver, comme nous l'avons vu. Le 3 septembre, une semaine avant la déclaration de guerre du Canada, 11 officiers et 94 militaires du rang du 111° Escadron se présentaient au manège militaire. L'unité avait été mobilisée sur une base volontaire, comme l'ARC tout au long de son existence. Le jour suivant, les cours ont commencé et visaient à apprendre aux militaires le rôle de l'armée en matière de collaboration, particulièrement pour l'ajustement du tir des batteries côtières. Les pilotes ont suivi l'entraînement au vol à l'aéroport civil presque tous les jours durant le mois de septembre, et ils ont tous été vaccinés à l'hôpital de Jericho le 29 septembre⁹.

La bureaucratie avait ses propres exigences, et sur le plan administratif, plusieurs membres de l'ARC pendant la guerre se sont portés volontaires deux fois : une première fois pour la défense du Canada, et une deuxième fois lorsqu'ils ont rempli le formulaire R83 pour le service outre-mer. Pour le 111° Escadron, cette exigence juridique a été complétée le 19 octobre, la même journée que les officiers ont intensifié la préparation pour la guerre en s'exerçant au tir de revolvers. Pour avoir un avant-goût des opérations à venir, le 28 octobre, le capitaine d'aviation McFarlane, accompagné du lieutenant d'aviation J.W. Glelndhill, s'est envolé pour la baie Patricia, sur l'île de Vancouver, afin d'inspecter les pistes d'atterrissage et les bâtiments, et également « pour développer encore plus la collaboration » entre le détachement d'artillerie côtière et l'escadron. Durant le vol de retour, l'équipage a survolé Esquimalt, le cap McCauley et le cap Albert pour se familiariser avec la région et l'emplacement des différentes batteries¹⁰.

Pour résumer le mois d'octobre, le journal quotidien raconte que les officiers s'entraînaient à voler principalement l'après-midi, sauf pour deux vols à la baie Patricia. Après les inspections matinales, les officiers se concentraient sur l'administration de leur section avant de tourner leur attention vers les opérations radio et la coopération avec l'armée. Entre-temps, les sous-officiers s'occupaient de la formation théorique et pratique des spécialistes de l'entretien. La section des transmissions a été félicitée pour son « très bon travail pour la mise en place de la station de la baie Patricia dans un court laps de temps. La communication entre le détachement et l'escadron est excellente. » Le Sergent R.J. Ounsted enseignait la manipulation des armes entre 14 h 15 et 15 h 15, et l'on répétait tous les mardis et jeudis entre 16 h et 17 h. La majorité de l'escadron était toujours basé au manège de Vancouver, dans le parc Stanley¹¹.

Au mois de novembre, l'escadron a effectué l'entraînement au vol avec deux aéronefs; deux autres ont été ajoutés durant le mois. Toutefois, c'est seulement au mois de décembre que l'escadron a reçu un « phono », sans aucun doute un appel téléphonique, pour envoyer un équipage à Ottawa prendre possession de deux Lysander, l'aéronef opérationnel. Peu importe les aéronefs disponibles, ceux qui devaient les piloter avaient encore beaucoup à apprendre. Par exemple, dans le domaine de la météorologie, un certain M. Muskrat a fait une présentation sur la nomenclature utilisée par Trans-Canada et plusieurs compagnies aériennes américaines. La présentation a été très appréciée par les membres de l'escadron qui avaient besoin de précisions sur différents éléments qui apparaissaient dans les rapports de météo et qui avaient été source de confusion dans le passé. À partir du mois d'avril 1940, comme les Allemands ne s'étaient pas encore manifestés, l'entraînement s'est poursuivi au cours des mois suivants, y compris les vols avec le Link Trainer, un des premiers simulateurs au monde¹².

DÉFENDRE LA C.-B. CONTRE LE TROISIÈME REICH

Pour le 111^e Escadron, la période de mobilisation a été considérée comme terminée au mois de mai 1940, lorsque le commandant a ordonné que l'équipement de l'unité soit déménagé de Sea Island à la baie Patricia. Les aéronefs Avro et Atlas, qui ont servi pour l'entraînement au vol, ont été entreposés dans les hangars municipaux. La mitrailleuse du Lysander a été mise à l'essai pour la première fois. Par contre, l'escadron n'avait pas reçu la machine normalement utilisée pour charger les courroies de munitions; la mitrailleuse s'est enrayée à plusieurs reprises. Quatre pilotes ont quand même pu s'exercer à tirer sur des cibles en mer¹³.

C'était la situation qui prévalait lorsque l'escadron a effectué sa première mission opérationnelle le 30 juin, comme nous l'avons vu dans le paragraphe d'introduction. Il cherchait des U-boot qui pourraient couper les lignes de communication entre Vancouver et les autres ports du Pacifique. (Personne au sein de l'ARC ne pouvait savoir que le plus près qu'un U-boot approcherait de la côte Ouest du Canada serait une incursion en Australie et en Nouvelle-Zélande en 1944¹⁴.) Au retour de McFarlane de sa mission, le capitaine d'aviation G.W. DuTemple a décollé à 12 h 55 à bord d'un autre Lysander et a effectué une deuxième reconnaissance, au cours de laquelle il n'a observé aucun signe de l'ennemi. Il transportait deux bombes de 250 livres [113 kilogrammes] et les mitrailleuses étaient armées. Le suivant à voler était le lieutenant d'aviation G.G. Diamond, en patrouille de 14 h 30 à 16 h, suivi du lieutenant d'aviation J. W. Gledhill, pour une courte sortie entre 15 h 20 et 16 h 30. À son retour, l'équipe au sol a découvert qu'il manquait deux pinces de sécurité sur les bombes, ce qui signifie qu'à l'atterrissage du Lysander, les bombes étaient armées. L'incident a été mis sur le compte du manque d'expérience avec ce type d'explosifs. Le lendemain, le CAO a ordonné que les amorces soient jetées dans la baie Patricia car elles étaient trop dangereuses à manipuler. La principale menace que l'escadron se préparait à affronter était toujours l'Allemagne. Cependant, deux mois plus tard, il a reçu l'ordre opérationnel 6/40, un avertissement d'une possible relation hostile avec le Japon et d'une attaque potentielle contre le poste télégraphique Bamfield ou quelque part dans le détroit de Juan de Fuca. Le 111e Escadron a mis en place des patrouilles dans la région pour contrer les actes hostiles de la Marine impériale japonaise¹⁵.

Toutefois, ce n'est pas avant le début de 1941 que l'unité a de nouveau envoyé des aéronefs sur des missions opérationnelles. Le 4 janvier, à 13 h, elle a reçu un avertissement qu'un sousmarin aurait été observé au large de Sooke, à l'ouest de Victoria. Deux Lysander ont été chargés avec des bombes et sont demeurés en état d'alerte pendant que le bombardier biturbine Hudson effectuait une reconnaissance. À 21 h, l'unité a reçu un rapport qu'il y avait un autre maraudeur; l'équipage au sol a préparé un troisième Lysander qui nécessitait des réparations. Par conséquent, tous les armuriers ont été rappelés de leur soirée de repos pour mettre le Fairey Battle en service. Cet aéronef pouvait transporter quatre bombes de 250 livres [113 kilogrammes], mais les râteliers à bombe avaient été retirés. Le Lysander 416 transportait une bombe, les Lysander 425 et 428 deux bombes chacun, et deux Shark transportaient une bombe de 500 livres [227 kilogrammes]. Les armuriers ont été occupés toute la nuit à armer six aéronefs de trois différents modèles. Le lendemain, un Goose, un hydravion à coque biturbine, a effectué une patrouille pendant que le Lysander était en alerte de 20 minutes de préavis, tandis qu'un autre Lysander et le Battle sont demeurés armés. Comme aucun ennemi n'a été observé, l'ARC sur la côte Ouest est retournée à sa routine normale, mais deux Shark, un Lysander et le Battle sont restés armés en tout temps¹⁶. Ce que l'institution manquait en nombres, elle compensait dans la variété.

En plus de son rôle de lutte anti-sous-marine, le CAO était, bien entendu, aussi responsable de défendre le pays contre des attaques aériennes; pour ce faire, il a intégré une organisation unique composée entièrement de volontaires, dans le sens que leur travail n'était pas rémunéré. Le premier Corps de repérage d'aéronefs a été créé dans les provinces de l'est du Canada. Même au mois d'août 1940, on pouvait trouver des membres du corps dans les Territoires du Nord-Ouest, gardant un œil sur les possibles incursions d'aéronefs allemands qui auraient décollé à partir d'un croiseur dans la baie d'Hudson. Le CAO a suivi un peu plus tard; en avril 1941, il pouvait compter sur 532 observateurs qui couvraient toutes les communautés dans un rayon de 800 km de la côte. Leur tâche était de signaler les aéronefs non identifiés et les appareils qui volaient en groupe. Du 1^{er} janvier au 12 avril, ils ont transmis 87 comptes rendus provenant de la côte et 43 provenant de l'intérieur de la Colombie-Britannique. En moyenne, les comptes rendus ont pris 8 et 19 minutes respectivement pour être transmis au CAO¹⁷, ce qui démontre l'efficacité de la British Columbia Telelphone Company.

LES OPÉRATIONS APRÈS PEARL HARBOR

Avec l'attaque de la Marine impériale japonaise sur Pearl Harbor, le 7 décembre, l'ARC faisait face à un autre ennemi, mais cette situation n'a pas changé sa stratégie sur la côte Ouest. L'objectif n'était pas de protéger le vaste territoire de l'Ouest canadien, mais seulement les installations les plus importantes de la région. Lors d'une rencontre des trois armées au jour de l'An, il a été décidé qu'il s'agissait des installations suivantes :

- la baie Patricia;
- l'aéroport Sea Island à Vancouver (site de l'usine Boeing en plus de la station aérienne Jericho Beach);
- les modes de communications à l'intérieur de la province, comme les routes, les chemins de fer et les lignes télégraphiques qui relient l'Est à l'Ouest;
- les installations de la Consolidated Mining and Smelting Company à Trail;
- la base navale d'Esquimalt;
- les cales sèches et les installations navales à Prince Rupert;

- la raffinerie de pétrole d'Ioco;
- les réservoirs à pétrole à Prince Rupert;
- les stations aériennes avancées de l'ARC (Ucluelet, Coal Harbor, Bella Bella et Alliford Bay);
- le terminus de câbles télégraphiques à Bamfield;
- les îles de la Reine-Charlotte [Haida Gwaii];
- Ocean Falls.

Le comité des trois armées a reconnu la possibilité que l'ennemi puisse établir des bases temporaires pour ses sous-marins et ses hydravions à coque dans des zones désertes le long de la côte, et pourrait ainsi être en mesure d'effectuer des raids contre les communautés isolées afin de créer de la panique et de la confusion¹⁸.

Afin de protéger ces diverses installations à différents endroits, l'ARC a eu l'autorisation d'augmenter ses effectifs de cinq à huit escadrons dans les semaines qui ont suivi l'attaque de Pearl Harbor. Cependant, le commodore de l'air L.F. Stevenson, responsable du CAO, avait besoin d'aérodromes; de plusieurs types d'aéronefs; d'artillerie antiaérienne (une responsabilité de l'armée); de la mise en place rapide d'un réseau de radars; et, bien entendu, de personnel qualifié. Cette dernière exigence permettrait d'améliorer la coordination avec la Marine royale canadienne (MRC), qui était souvent problématique dans les semaines et les mois qui ont suivi l'attaque sur Pearl Harbor. Un navire pouvait observer un aéronef larguer une fusée fumigène à la surface de la mer, signifiant habituellement une présence ennemie, pour découvrir après avoir atteint l'emplacement à vitesse maximale, et en poussant les moteurs à la limite, que le bombardier effectuait des exercices pour améliorer sa technique. Au mois d'avril 1942, le dragueur de mines *Outarde* a reçu le signal qu'un aéronef était en contact avec un sous-marin, mais à son arrivée sur les lieux, il n'a pas pu obtenir de renseignements supplémentaires. Après avoir effectué quelques circuits au-dessus de son compatriote, l'aéronef a quitté sans émettre d'autres signaux. La plainte écrite à l'ARC qui a suivi n'a pas semblé recevoir de réponse¹⁹.

Pour atteindre un rendement optimal, il était essentiel d'ajouter de l'expérience à la formation, mais les opérations sur la côte Ouest n'ont jamais été très intenses. Par exemple, lorsque la US Army a effectué son premier raid contre Tokyo le 18 avril, il n'y a pas eu d'indication de représailles possibles contre l'Amérique du Nord. C'est le quartier général de la Force aérienne à Ottawa qui a ordonné l'alerte²⁰. De manière plus générale, dans le même mois, les décodeurs de la US Navy ont fait circuler de l'information qui a mené les services du renseignement alliés à conclure que les Japonais se concentraient sur le Pacifique central, les îles Aléoutiennes et Prince Rupert²¹. C'était exact pour deux des trois cibles relevées ; au mois de juin, lorsque les Japonais ont lancé leur seule et unique attaque contre le Canada, c'était plus au sud. Le sous-marin I26, de la Marine impériale japonaise, effectuait une opération en soutien à l'invasion prévue de Midway, qui se trouve au milieu du Pacifique. L'objectif était d'entraîner la US Navy dans une bataille navale épique qui déciderait de l'issue de la guerre. L'objectif a été atteint, cependant, ce sont les É.-U. qui sont sortis victorieux après avoir coulé quatre porte-avions japonais, dont trois en quelques minutes seulement. Le I26, qui effectuait des opérations de diversion, a attaqué le phare et le poste télégraphique de la pointe Estevan, sur la côte Ouest de l'île de Vancouver, le 20 juin. La MRC et l'ARC ont dépêché des forces sur les lieux; le 4e Escadron, situé à seulement 80 km, a effectué une reconnaissance le lendemain et n'a pas observé de dommage. Le I26 n'aurait pas gagné de prix pour son tir au canon²²! Le 9^e Escadron de Bella Bella a dépêché un Stranraer, un hydravion à coque biturbine, qui n'a rien trouvé;

la 32° Unité d'entraînement opérationnel de la baie Patricia a aussi contribué, mais l'aéronef en service, un bombardier Beaufort biturbine, s'est écrasé au décollage²³. Le I26 a survécu à sa mission, en grande partie grâce à ses tactiques de tir et esquive, mais n'a pas eu beaucoup d'impact sur l'effort de guerre japonais.

Le manque de menace importante peut avoir causé une certaine atrophie des compétences et de la vigilance nécessaires pour effectuer des missions de vol efficace en temps de guerre. Le 16 janvier 1943, le navire à vapeur à une seule hélice Northolm, un petit navire de charge avec un déplacement de 1000 tonnes [907 tonnes métriques] et 17 personnes à bord, a coulé près du cap Scott, le point le plus au nord de l'île de Vancouver, à la suite d'un accident. Il y a eu seulement huit survivants, et le bateau de sauvetage a dérivé sur 25 km vers une petite baie; seulement deux membres de l'équipage ont survécu. Le détachement radio de l'ARC du cap Scott était au courant de la perte du navire et a immédiatement signalé la tragédie au commandant à Coal Harbour, au sud-ouest, qui a transmis le message au quartier général du groupe, qui à son tour a avisé la MRC. Malheureusement, personne dans la chaîne de commandement n'était au courant de la présence du bateau de sauvetage, qui a été découvert par des civils. Selon un compte rendu disponible deux mois après l'événement, la réaction du commandant par intérim à Coal Harbor a été jugée inacceptable; il n'a pas dépêché d'aéronefs assez rapidement sur les lieux, et les équipages des deux aéronefs qui ont éventuellement été dépêchés ont effectué les recherches sans informations précises. Pour empirer la situation, une erreur de navigation a déporté un des aéronefs à 50 km du lieu du naufrage, alors que l'autre aéronef effectuait ses recherches dans la mauvaise direction en raison de la direction des vents (un facteur important pour déterminer le courant de dérive du bateau de sauvetage) qui n'a pas été prise en considération. Les deux survivants ont indiqué avoir vu les deux aéronefs. Mais ce n'est pas tout; le navire de soutien logistique BC Star de l'ARC est arrivé au cap Scott environ trois heures après le naufrage, mais a attendu une heure avant de commencer les recherches. Le navire a abandonné les recherches après une heure et demie en raison de la noirceur et est retourné à sa routine normale. Le capitaine ne savait probablement pas que les gilets de sauvetage étaient munis de lumières pour que les survivants puissent être repérés la nuit. Il a été congédié²⁴.

L'exercice qui a eu lieu le 29 août 1942 était plus encourageant; les observateurs du Corps de repérage des aéronefs, avec un effectif de 692 personnes, ont pu mettre leurs compétences à l'épreuve. Trois chasseurs ont suivi un trajet prédéterminé, et tous les observateurs le long de la route ont fait leur compte rendu, ce qui a créé un « suivi parfait des aéronefs sur la table de filtrage ». Dans plusieurs cas, la position de l'aéronef a été déterminée une minute après l'observation, avec autant de précision et plus de rapidité que le compte rendu du pilote. Au début du mois de septembre 1943, il y avait 2008 observateurs qui ont transmis 1612 comptes rendus en une semaine, dans neuf catégories différentes; déplacements d'aéronefs, sous-marins, aéronef en détresse, mines et épaves, navires de surface suspects, navires de patrouille et de service, fusées éclairantes, pigeons (certains croyaient que des espions pouvaient les utiliser pour transmettre des informations), et autres²⁵. Il est à noter que les bataillons d'infanterie du Commandement du Pacifique de l'armée signalaient aussi le passage de tous les aéronefs qu'ils apercevaient ou qu'ils entendaient, ainsi que le type d'aéronef, son altitude et d'autres informations²⁶.

LA CÔTE OUEST EST PROTÉGÉE

À la fin, c'est l'armée qui a réussi à réduire les tensions en C.-B.; toutefois, les armes combattantes ont toujours affirmé que la menace sur la côte Ouest justifiait seulement le déploiement de forces suffisantes pour se protéger contre un bombardement naval, un raid aérien ou un « coup de main » amphibie. Au mois d'août 1943, le 13° Groupe-brigade du Canada faisait partie de la force opérationnelle américano-canadienne qui a pris d'assaut l'île de Kiska; on ne savait pas alors



Le ministre de la Défense nationale (Air), Charles « Chubby » Power, descend d'un aéronef Anson dans un hangar à Rockcliffe.

que les Japonais avaient évacué l'île quelques semaines auparavant et que la garnison japonaise la plus près se trouvait maintenant dans les îles japonaises du nord. Par conséquent, on estimait que l'ennemi serait seulement en mesure d'envoyer une force d'invasion de plus d'une centaine de soldats à partir d'un sous-marin (certains avaient été conçus à cet effet) ou de lancer un raid aérien à partir d'un porte-avions²⁷. Du point de vue de l'ARC, trop de ressources étaient déployées en fonction de la menace. Dans l'année qui a suivi l'attaque de Pearl Harbor, l'ARC avait doublé le nombre d'escadrons affectés sur la côte Ouest, et 17 étaient opérationnels à la fin de 1943²⁸. Les escadrons faisaient partie d'une force binationale d'environ 150 000 soldats²⁹, mais après le succès de l'invasion de l'île de Kiska, le quartier général d'Ottawa pouvait envisager de transférer certaines ressources vers des théâtres considérés plus importants, principalement en Europe.

De plus, la C.-B. restait un théâtre d'opérations où il était difficile pour les équipages de maintenir leurs compétences. Le CAO a analysé les missions effectuées par les escadrons de bombardement et de reconnaissance entre le 1^{er} juin et le 30 novembre 1943, et les résultats étaient inquiétants. Les escadrons n'effectuaient pas assez de missions pour bien couvrir leurs zones de patrouilles, et les aéronefs à longue portée ne patrouillaient pas assez loin des côtes. Le CAO avait constaté que les aéronefs ennemis qui voulaient effectuer un raid pouvaient décoller d'une distance de 650 km en mer; par conséquent, les patrouilles devaient aller jusqu'à une distance de 800 km. Le chef d'étatmajor de la Force aérienne, Robert Leckie, était d'accord dans une certaine mesure et admettait que ces escadrons n'avaient presque pas rencontré d'activité ennemie depuis le début de la guerre; par conséquent, les équipages, les commandants d'escadron, les commandants de station et les officiers d'état-major s'étaient habitués à l'idée qu'ils opéraient dans un théâtre plus tranquille. Cependant, la sympathie avait ses limites, et Leckie a souligné que l'ennemi possédait toujours des porte-avions

et des navires de guerre sur lesquels des aéronefs pouvaient décoller, et des sous-marins avec la même capacité. Par conséquent, les patrouilles ont été réorganisées le long de lignes déterminées par Ottawa, et non par les commandants locaux³⁰.

Chubby Power, le ministre de la Défense nationale (Air), semblait plus près des escadrons de la côte Ouest que du quartier général, mais n'avait aucune intention d'interférer avec l'élaboration de politiques de ce dernier. Lors d'un discours devant la Chambre des communes, il a signalé les efforts de l'ARC en C.-B., mais a mentionné leurs exploits au passé. Lorsqu'il a fait référence aux « barbares » qui menaçaient de nous envahir par les îles Aléoutiennes, il a souligné

qu'après les jours sombres suivant l'attaque sur Pearl Harbor, nous étions en position d'appuyer et aider notre voisin infiniment plus puissant. Grâce aux activités qui ont précédé Pearl Harbor pour la mise en place de la ligne d'étapes aériennes du Nord-Ouest et la chaîne d'aérodromes côtiers, nous avons préparé la voie pour le transport rapide de troupes, de munitions, d'aéronefs et de matériels de guerre vers l'Alaska³¹.

L'allusion était claire : la plus importante contribution de l'ARC sur la côte Ouest était le soutien de la US Army Air Force, et non la défense de la côte de la C.-B.



Un ballon incendiaire regonflé par des Américains en Californie.

BALLONS EXPLOSIFS

Bien avant le début de la guerre, les autorités militaires, navales et aériennes ont soutenu que la seule menace pour la côte Ouest du Canada était un raid, probablement une tentative désespérée de créer une diversion pour des opérations ailleurs. Leurs conclusions étaient exactes, mais ils ne pouvaient pas prévoir les moyens que les forces japonaises utiliseraient à une époque où leur armée et leur marine étaient incapables de lancer une attaque contre l'Amérique du Nord. L'arme allait être unique, sans pilote, et son objectif serait de forcer les É.-U. — et le Canada — à réaffecter des ressources pour des opérations nationales comme la lutte contre les incendies. Les dirigeants japonais pouvaient même espérer que l'arme — des ballons capables de traverser l'océan Pacifique pour larguer des bombes et du matériel incendiaire sur les forêts et les installations industrielles ennemies — pourrait forcer les É.-U. à s'asseoir à la table de négociations.

Même si le projet a été conçu dans les jours qui ont suivi le raid aérien sur Tokyo au mois d'avril 1942, ce n'est pas avant la fin de 1944 que les plans de bombardement ont été mis à exécution. Au mois de janvier 1945, le CAO a signalé les premières attaques en sol canadien; des ballons mesurant entre sept et neuf mètres (m) de diamètre ont été observés au-dessus de l'île de Vancouver. Un aéronef était maintenu en alerte sur chaque base du commandement. Une première conclusion proposait que l'aéronef sans pilote servait à créer un effet psychologique ou à recueillir des renseignements météorologiques, même si les Américains ont découvert des bombes antipersonnel et incendiaires parmi les débris des dispositifs qui s'étaient écrasés en sol américain. D'autres théories avançaient que les Japonais mesuraient la force et la direction des vents dans le but de déclencher des feux de forêt ou de répandre des spores pour détruire les arbres en utilisant des agents biologiques. Les analystes ont suggéré de façon erronée que les ballons pourraient avoir été lancés à partir de sous-marins, supposant une présence ennemie au large des côtes, et qu'ils pouvaient atterrir et décoller³². Cette dernière théorie était vraie; les ballons éjectaient des sacs de sable pour gagner de l'altitude s'ils percutaient le sol.

L'offensive avec les ballons arrivait au moment où l'ARC sur la côte Ouest était en transition. Une directive datée du 23 janvier ordonnait aux corps d'observateurs de recueillir le plus de renseignements possible sur chaque observation, même si le service avait été aboli. Suivant une directive d'Ottawa, le CAO a établi un « processus à suivre uniforme » par rapport à la menace et a ordonné qu'après l'atterrissage des ballons, les ballons ou les débris devaient être placés sous bonne garde, et que personne ne devait s'approcher à moins de 50 verges [45 m] en raison de la présence d'explosifs et de matériel incendiaire. Les équipages avaient reçu comme directive de tirer sur les ballons s'ils survolaient des terrains découverts. Toutes les informations pertinentes devaient être partagées entre le quartier général de l'ARC à Ottawa et les différents commandements, incluant le CAO³³. Le lendemain, un comité avec des représentants de l'AC, du Centre national de recherche, de la Gendarmerie royale du Canada, du ministère de l'Agriculture, de la MRC et de l'ARC a divisé les responsabilités. L'AC devait envoyer des unités de neutralisation d'engins explosifs pour neutraliser les explosifs; la responsabilité de l'ARC était de transporter ces équipes et le matériel qui pouvait être récupéré³⁴. Un compte rendu daté du 2 février énumère 37 incidents, et quelqu'un a ajouté à l'encre « Du Texas aux îles Aléoutiennes³⁵¹ »

Les équipages qui effectuaient des sorties de vol contre cet ennemi inhumain n'utilisaient pas de point d'exclamation dans leurs comptes rendus. Le 133° Escadron de chasse, basé à la baie Patricia, a effectué une patrouille au crépuscule le 4 mars « à la recherche de ballons en papier », mais a signalé « Recherche infructueuse ». L'escadron a été plus chanceux le 10 mars lorsqu'il a signalé « Ballon en papier observé », mais a simplement indiqué comment la « Section noire l'a abattu ». Au mois de juin, plusieurs inscriptions dans le registre de l'unité « Détails de mission ou de vol » indiquaient qu'aucun ballon en papier n'avait été observé. Il ne semble pas y avoir de compte rendu de combat dans les archives sur le seul ballon abattu par le 133° Escadron. Le 6° Escadron, basé à Coal Harbour, a été plus loquace le 12 mars lorsqu'il a effectué plusieurs attaques. Il a précisé comment :

À environ 16 h 50, un ballon partiellement dégonflé a été observé au-dessus de Rupert Inlet à une altitude de 500 pieds [152 m], dérivant vers l'est et perdant rapidement de l'altitude. Canso 9702, commandé par le capitaine d'aviation Moodie, l'a aperçu et l'a forcé au sol en revenant de patrouille. Il est atterrit au sud de Rupert Arm. Deux Kitty Hawks ont décollé d'urgence de Port Hardy. À 17 h 10, un autre ballon est passé au-dessus de la station, se dirigeant vers l'est à une altitude d'environ 7000 pieds [2134 m]. Le ballon a disparu avant qu'une attaque ait pu être effectuée. Dans la soirée, une équipe de recherche au sol a découvert le ballon. Il était pris dans des arbres de grande taille et hors de portée³⁶.

Toujours aucun point d'exclamation.

CONCLUSION

Les ballons explosifs n'ont pas créé plus de mouvements de panique que le bombardement du phare de la pointe Estevan par le I26 ou la capture des îles du détroit de Béring par les Japonais. Il est clair que le principal défi du CAO était de maintenir les escadrons à un niveau de rendement optimal alors qu'il était évident pour le personnel de la ligne de front et leurs supérieurs que l'ennemi était très loin. Le quartier général a probablement relevé le défi, de façon imparfaite, mais le professionnalisme avec lequel les équipages ont affronté les ballons explosifs en 1945 démontre bien qu'ils ont maintenu leurs compétences en dépit du peu de missions opérationnelles. Le CAO a accompli ses tâches jusqu'à la fin, ne nécessitant que très peu de rappel sur la nature de ses tâches, la preuve que toute la chaîne de commandement doit pleinement assumer ses tâches, quelle que soit leur zone de responsabilité, et cela même si certaines tâches semblent plus importantes ou prestigieuses que d'autres.

Un diplômé de l'Université d'Ottawa et de l'université de Toronto, Bill Rawling est l'auteur de Une façon de faire la guerre : la prise de Cambrai, octobre 1918, de La mort pour ennemi : la médecine militaire canadienne, de Victor Brodeur : officier de la marine canadienne (1909-1946), de L'alouette en guerre : la 425° escadrille, 1939-1945, et de Dieppe, 1942 : la catastrophe. Après plus de 26 ans comme spécialiste de la recherche historique pour le ministère de la Défense nationale (MDN), il est maintenant historien indépendant. Il travaille actuellement sur un nouveau livre, Le Canada et la guerre contre le Japon, duquel cet article est tiré. Il sera publié en 2018 par Athéna Éditions. Il est membre de l'Association des auteures et auteurs de l'Ontario français.

ABRÉVIATIONS

AOC Air Officer Commanding (Commandant de l'aviation)

ARC Aviation royale du Canada

BAC Bibliothèque et Archives Canada
BR bombardement et reconnaissance
CAO Commandement aérien de l'Ouest

C.-B. Colombie-Britannique

CEMFA chef de l'état-major de la Force aérienne

É.-U. États-Unis km kilomètre m mètre

MRC Marine royale canadienne

QG quartier général RG groupe d'archives

NOTES

- 1. L'escadron a subi plusieurs changements de nom et s'est vu assigner plusieurs rôles. Il a été mis sur pied comme le 11^e Escadron de coopération de l'Armée le 1^{er} novembre 1932. Il est devenu le 111^e Escadron de coopération de l'Armée en 1932, le 111^e Escadron de coopération avec l'artillerie côtière en 1937, et finalement, le 111^e Escadron de chasseurs au mois de septembre 1939.
- 2. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Groupe d'archives (RG) 24, vol. 22616, « Daily Diary », 30 juin 1940.

- 3. Chris Weicht, *Jericho Beach and the West Coast Flying Boat Stations* (Chemainus: MCW Enterprises, 1997); Peter T. Haydon et Ann L. Griffiths, éd., *Canada's Pacific Naval Presence: Purposeful or Peripheral*, Halifax, Dalhousie University, Centre for Foreign Policy Studies, 1999, p. 90.
 - 4. BAC, RG 24, vol. 22616, « Extracts from a Manuscript Record Book of 11 (AC) Squadron », s. d.
 - 5. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », mai 1936, 20 juin 1936, 5 juillet 1936 et 31 mars 1937.
- 6. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 30 mai 1937 et 7 juin 1938; et BAC, RG 24, vol. 22616, « No 111 Sqn, 17 May 39 31 Jan 41 ».
- 7. W. A. B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale*, tome 2, *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, Ottawa, Ministère de la Défense nationale, 1987, p. 157 et 456.
 - 8. Weicht, Jericho Beach and the West Coast; Haydon et Griffiths, éd., Canada's Pacific Naval Presence, p. 91.
 - 9. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 3, 4 et 29 septembre 1939.
 - 10. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 10, 28 et 30 octobre 1939.
 - 11. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 31 octobre 1939.
 - 12. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 30 novembre, 2 et 8 décembre 1939, et 18 avril 1940.
 - 13. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 13, 16 et 27 mai 1940 et 9 juin 1940.
- 14. Lawrence Paterson, *Hitler's Grey Wolves: U-Boats in the Indian Ocean*, Barnsley (South Yorkshire), Frontline Books, 2016, location 3070.
 - 15. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 30 juin 1940 et 10 août 1940.
 - 16. BAC, RG 24, vol. 22616, « Daily Diary », 4 au 6 janvier 1941.
- 17. BAC, RG 24, vol. 5237, HQS 19-40-3, Headquarters (HQ) Eastern Air Command to Air Officer Commanding (AOC), 28 août 1940; et BAC, RG 24, vol. 5237, Officer Commanding WAC to Secretary DND for Air, 17 avril 1941.
- 18. BAC, RG 24, vol. 3826, NSS 1014-9-3, Joint Services Committee, Pacific Coast, « Appreciation of the Situation as of 1st January, 1942 ».
- 19. Michael Whitby, « The Quiet Coast: Canadian Naval Operations in Defence of British Columbia, 1941–1942 », Haydon et Griffiths, éd., *Canada's Pacific Naval Presence*, p. 63-64 et 70.
 - 20. BAC, RG 24, vol. 5199, HQS 15-24-3, v. 1, Chief of the Air Staff (CAS) to AOC WAC, 2 mai 1942.
 - 21. BAC, RG 24, vol. 5199, HQS 15-24-3, v. 1, AOC WAC to Air Force Headquarters, 21 mai 1942.
 - 22. BAC, RG 24, vol. 22599, 20 et 21 juin 1942.
 - 23. Douglas, La création d'une aviation militaire nationale, p. 478.
 - 24. BAC, RG 24, vol. 5215, HQS 19-5-4, v. 3, Air Member for Air Staff to CAS, 23 mars 1943.

- 25. BAC, RG 24, vol. 5237, HQS 19-40-3, WAC to DND for Air, 30 août 1942; BAC, RG 24, vol. 5237, WAC to DND for Air, 3 septembre 1943; et BAC, RG 24, vol. 5237, v. 2, WAC to DND for Air, 26 octobre 1944.
 - 26. BAC, RG 24, vol. 15182, 30 septembre 1942.
- 27. Direction Histoire et patrimoine, Air Headquarters Report No. 3, « The Employment of Infantry in the Pacific Coast Defences, » 1er juin 1944, p. 27.
 - 28. Douglas, La création d'une aviation militaire nationale, p. 456.
- 29. Stetson Conn, Rose C. Engelman et Byron Fairchild, *The Western Hemisphere: Guarding the United States and Its Outposts*, Washington (DC), Center of Military History, 2000, p. 299, consulté le 11 janvier 2018, https://history.army.mil/html/books/004/4-2/CMH_Pub_4-2.pdf.
 - 30. BAC, RG 24, vol. 5215, HQS 19-5-4, v. 3, CAS to AOC WAC, 12 janvier 1944.
- 31. C. G. Power, *A Party Politician: The Memoirs of Chubby Power*, Toronto, Macmillan of Canada, 1966, p. 239-240.
 - 32. BAC, RG 24, vol. 5195, HQC 15-13-9, v. 1, HQ WAC to RCAF HQ, 19 janvier 1945.
- 33. BAC, RG 24, vol. 5195, HQC 15-13-9, v. 1, Air Member for Air Staff to AOCs WAC, Northwest Air Command, No. 2 Air Command, 23 janvier 1945.
- 34. BAC, RG 24, vol. 5195, HQC 15-13-9, v. 1, « Report on Co-ordinating Meeting re Japanese Balloons », 24 janvier 1945.
- 35. BAC, RG 24, vol. 5195, HQC 15-13-9, v. 2, Canadian Army Operational Research Group, Memorandum No. 19, 2 février 1945.
 - 36. BAC, C-12256, 133° Escadron, images 205 et 216; et BAC, C-12231, 6° Escadron, image 1661.



L'ARC dans les îles Aléoutiennes

pan Bill Rawling

Dans le cimetière de Fort Richardson Post, une installation unique de la United States (US) Army en Alaska, on trouve plusieurs pierres tombales d'une forme standard adoptée par la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth. Chacune d'entre elles marque l'endroit où un membre des Forces armées canadiennes décédé pendant la Seconde Guerre mondiale a été enterré, dont un des Winnipeg Grenadiers, un des Rocky Mountain Rangers, deux du Régiment de Hull et huit de l'Aviation royale canadienne (ARC). On n'a pas souvent raconté comment ils en sont venus à être enterrés dans l'État le plus septentrional des États-Unis, les historiens et autres écrivains s'étant concentrés sur des campagnes beaucoup plus vastes en Europe, en Afrique du Nord et en Asie. Or, il peut être intéressant d'apprendre pourquoi ces jeunes hommes sont venus servir dans l'une des régions les moins peuplées et les plus inhospitalières du monde.

La contribution de l'ARC aux opérations qui se sont déroulées en Alaska et aux îles Aléoutiennes remonte aux années 1930, lorsque l'ARC a reçu le mandat de participer à la défense de la côte ouest du Canada contre les bombardements navals, les raids aériens ou les incursions d'une force amphibie de la taille d'une compagnie. La déclaration de la guerre en 1939 a amené les dirigeants politiques et les planificateurs militaires du pays à envisager la possibilité que des corsaires marchands allemands bombardent d'importantes installations en Colombie-Britannique. Par ailleurs, après l'attaque de Pearl Harbor, les porte-avions et sous-marins de la flotte impériale japonaise devaient être pris en compte. En conséquence, la force de première ligne du Commandement aérien de l'Ouest, responsable de la défense de la côte Ouest, est passée de 5 à 17 escadrons. Le bombardement de la pointe Estevan par le convoi I-26 sur la côte ouest de l'île de Vancouver, en juin 1942, a confirmé à la fois la présence et la nature de la menace.

LA VOIE AÉRIENNE VERS L'ALASKA

L'invasion japonaise d'Attu et de Kiska, deux îles de la chaîne Aléoutienne situées entre l'Alaska et le Kamtchatka, est venue confirmer à nouveau cette menace. À l'origine, les Japonais avaient l'intention de détourner les forces américaines du Pacifique central, où la flotte impériale japonaise prévoyait affronter la United States Navy dans une bataille décisive. Mais après la perte de quatre porte-avions en deux jours — et compte tenu de l'initiative de guerre du Pacifique — les autorités japonaises ont décidé de s'en tenir à l'invasion des deux îles Aléoutiennes, faisant ainsi obstacle à toute invasion du Japon que les Américains pourraient tenter depuis le nord. Toutefois, les États-Unis et leurs alliés voyaient les îles Attu et Kiska comme des bases de départ pour l'expansion de l'empire japonais ou, du moins, qu'elles pouvaient servir d'installations sous-marines utiles capables de ravager les lignes de communication sur lesquelles comptait le transport maritime, étant donné le réseau routier limité de l'Alaska. Le premier objectif était donc d'ordre logistique, et la première contribution du Canada dans la mission de défense de l'Alaska consistait à établir des champs d'atterrissage afin que les aéronefs américains puissent franchir la ligne de front. Le ministère canadien des Transports s'intéressait depuis longtemps à la possibilité d'établir une route aérienne vers l'Alaska et, dès 1941, il existait cinq petits aéroports à Grande Prairie (Alberta), à Fort St. John et à Fort Nelson (Colombie-Britannique), et à Watson Lake et à Whitehorse (Yukon)¹.

Les bombardiers, dotés de plus grands réservoirs de carburant, pouvaient facilement se diriger vers ces bases de départ, mais les chasseurs volaient parfois jusqu'aux limites de leur quantité de carburant pour atteindre le prochain aérodrome, qui ne disposait pas nécessairement d'appareils de communications radio. Le brigadier-général Simon Bolivar Buckner, commandant de l'armée en Alaska, a recommandé de ne pas expédier les aéronefs monomoteurs trop rapidement de Spokane, à Washington, et l'histoire lui a donné raison. Au cours de la première semaine de l'opération, des avions de chasse P-40 Warhawk se sont retrouvés dispersés dans l'Ouest canadien, se posant sur des lacs gelés et dans les champs des agriculteurs lorsque le carburant venait à manquer. En tout, il a fallu



huit semaines au premier groupe de chasseurs pour se rendre en Alaska, et 8 sur 20 n'y sont jamais arrivés; heureusement, les pilotes de ces avions de chasse ont tous été retrouvés sains et saufs².

Il fallait de toute évidence multiplier les travaux de construction. Lorsque les États-Unis ont offert de mettre leurs ingénieurs à la tâche, le Canada a soupçonné que leurs alliés américains avaient un œil sur le développement de l'aviation d'après-guerre, de sorte que l'accord n'a pas été conclu immédiatement. Il a finalement été décidé que le Canada assumerait la responsabilité de l'aménagement d'une infrastructure permanente, tandis que les États-Unis subventionneraient des installations nécessaires uniquement en temps de guerre, comme des champs d'atterrissage d'urgence³. En fin de compte, la route aérienne s'avéra plus utile aux Soviétiques qu'aux Américains : des 7 000 aéronefs déployés en Alaska de 1943 à 1945, 6 340 devaient servir dans la Grande guerre patriotique, les Russes (et les Ukrainiens entre autres) prenant possession de ces aéronefs à Fairbanks⁴. Finalement, les opérations ont été d'une telle ampleur que l'ARC a créé le Commandement aérien du Nord-Ouest pour les coordonner et assurer une liaison efficace avec les États-Unis. Il s'agissait de l'un des trois seuls quartiers généraux du genre, les Commandements aériens de l'Ouest et de l'Est étant responsables de la défense des côtes canadiennes.

L'ARC EN ALASKA

Lorsque l'ARC a commencé à déployer ses propres aéronefs en Alaska, ce n'était pas par voie aérienne. L'objectif était de mettre sur pied une base sur l'île Annette, à l'extrémité sud de l'enclave de l'Alaska, ce qui contribuerait à la défense des zones arrière de Buckner et de la côte nord de la Colombie-Britannique. En mars, les États-Unis ont demandé le transfert sur l'île d'un bombardier et d'un escadron de chasse, ce que le gouvernement canadien et l'ARC voyaient d'un bon œil étant donné qu'ils serviraient à défendre Prince Rupert, à 200 kilomètres au sud-ouest, le deuxième port le plus important de la partie continentale de la Colombie-Britannique. Conformément à la nature des relations binationales, la US Army, pour qui les opérations dans le Pacifique étaient nettement plus prioritaires que celles de l'Alaska, a demandé à Washington d'approcher officiellement Ottawa pour procéder au transfert. Selon l'entente subséquente, les unités canadiennes, une fois dans le théâtre des opérations, resteraient en place jusqu'à ce que les remplaçants arrivent des États-Unis. Mais le vice-maréchal de l'Air L. F. Stevenson, responsable du Commandement aérien de l'Ouest, était plutôt d'avis qu'il allait s'écouler beaucoup de temps avant que les alliés du Sud soient en mesure de fournir leurs propres unités; l'ARC devait donc être prête à occuper Annette pour une période indéterminée⁵.



Le 115° Escadron de bombardiers, armé de 14 aéronefs de patrouille maritime bimoteurs de type Bolingbroke fabriqués au Canada, était en position sur l'île Annette le 5 mai, première unité canadienne de l'histoire à entrer aux États-Unis pour aider à leur défense⁶. Il s'agissait vraiment d'un escadron canadien, la preuve en étant qu'il relevait de l'autorité de l'officier commandant les défenses de Prince Rupert, tout comme les détachements antiaériens et la compagnie de défense d'aérodromes spécialisée et lourdement armée. Le commandant des forces aériennes sur la côte Ouest a noté que le 115° Escadron était seulement la ligne de front d'une défense en profondeur, et que l'efficacité de l'aide aux Américains dépendrait du développement des bases à Prince Rupert et à Port Hardy⁷, ce dernier se trouvant dans la partie nord de l'île de Vancouver. Entretemps, le 115° Escadron n'a pas eu à attendre longtemps avant de s'engager dans des opérations. Le 7 juillet, le pilote d'un des aéronefs Bolingbroke ayant signalé la présence d'un sous-marin a lancé des grenades sous-marines qui, selon l'équipage, avaient endommagé le maraudeur. Les navires de la United States Coast Guard (USCG) sont partis en chasse, menant à une bataille qui s'est terminée par la collision du navire Foremost de la USCG avec le submersible, qui a disparu sous les vagues. Le commandant de la USCG a rapporté que les forces aériennes et de surface avaient coulé un maraudeur, mais il semble que l'ennemi était le RO32, qui était toujours en service à la fin de la guerre8. Cette cible s'est plus tard révélée être un rondin submergé, mais le pilote « a au moins eu la satisfaction de toucher directement la cible⁹ ».

Alors que le 115° Escadron menait des opérations dans les zones les plus reculées des défenses de l'Alaska, la United States Army Air Forces (USAAF) déplaçait ses unités plus près de la ligne de front, même si les champs d'atterrissage à l'ouest d'Anchorage étaient pour le moins rudimentaires. Les bases les plus reculées ont donc été laissées sans défense, de sorte que les Américains ont demandé l'aide de deux autres escadrons canadiens¹⁰. Stevenson a informé ses supérieurs que cinq escadrons sous son commandement pourraient se déplacer en Alaska : le 115° Escadron, déjà à Annette et capable de se déplacer plus au nord-ouest; le 7° Escadron de bombardement et reconnaissance à Prince Rupert; le 8° Escadron de bombardement et reconnaissance à Sea Island; le 14° Escadron de chasse, aussi à Sea Island; et le 111° Escadron de chasse dans la baie Patricia. Dans l'éventualité d'un assaut japonais sur l'Alaska, cependant, il serait nécessaire de garder sur place les 7° et 115° Escadrons, et de faire en sorte que les 14° et 111° Escadrons puissent se rendre à Annette par Prince George. Le 8° Escadron devrait voler en empruntant la voie aérienne la plus complexe du nord-ouest et s'arrêter à quatre aérodromes différents¹¹. De toute évidence, la logistique de l'aide aux Américains n'allait pas être une tâche facile : l'ARC a dû déplacer un escadron de Sea



Island¹², un autre de la baie Patricia, un troisième de Dartmouth à la baie Patricia et un quatrième de Rockliffe, près d'Ottawa, à Sea Island. Au moins, un historien américain a noté que parmi les pilotes de l'aéronef en direction de l'Alaska se trouvaient des vétérans de la bataille d'Angleterre¹³, et que plusieurs portaient le ruban de la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC) pour le courage et le leadership dont ils ont fait preuve lors d'opérations en Europe.

Les deux escadrons en question, les 8° et 111°, suivant des routes assez complexes, se sont dirigés vers Yakutat, sur la côte sud de l'Alaska. Pour suivre les aventures d'un seul de ces escadrons, le 111° Escadron se trouvait dans la baie Patricia le 1° juin et se préparait pour son transfert à Elmendorf Field, près d'Anchorage. Deux jours plus tard, 12 appareils Kittyhawk ont décollé, accompagnés d'un bimoteur Hudson ayant à son bord une équipe au sol. Ils ont toutefois dû faire un premier arrêt à proximité de Sea Island, à Vancouver, après environ 20 minutes de vol. L'usure ayant déjà fait son œuvre, l'un des aéronefs a dû rester sur le continent. Le lendemain, 11 chasseurs ont volé jusqu'à Prince George pour ensuite se ravitailler à Fort Nelson, où un autre aéronef est tombé en panne. Les autres ont continué à voler jusqu'à Watson Lake, où un pilote a été blessé lors de l'atterrissage en raison de l'état lamentable de la piste. Heureusement, l'aéronef qui était resté à Fort Nelson a réussi à rattraper les autres après trois heures et demie de vol, après que le pilote ait perdu son chemin. Les 10 autres chasseurs ont volé une heure et demie pour atteindre Whitehorse, où le mauvais temps les a cloués au sol le lendemain 14.

Le transfert d'un seul escadron pouvait ainsi devenir une opération majeure. En faisant le ravitaillement à Yakutat, les appareils Kittyhawk se sont rendus à Anchorage, le lieutenant-colonel d'aviation G. R. McGregor, DFC, responsable des unités de l'ARC en Alaska, les accompagnant aux commandes d'un aéronef Bolingbroke. Un aéronef, à cause d'une fuite d'huile, a dû faire demi-tour en compagnie d'un autre membre de l'escadron, mais les deux hommes sont arrivés à Anchorage avec seulement quelques heures de retard. Pendant ce temps, le reste de l'équipe au sol est arrivé sur l'île Annette par bateau et a campé sous des tentes. Voyageant à bord du *Denali*, un bateau à vapeur muni d'une seule hélice, ils se sont dirigés vers Valdez par Wrangell et Juneau, tandis que les aéronefs restés à Anchorage effectuaient déjà des sorties opérationnelles, compte tenu de la présence japonaise dans les îles Aléoutiennes. Ils ont essuyé une première perte le 24 juin alors qu'un aéronef a amorcé une vrille pour s'écraser et prendre feu; le pilote, heureusement, a été en mesure de s'en sortir. Quelques semaines après le mouvement, le 111e Escadron pouvait compter 160 soldats de tous les rangs et 19 chasseurs P-40D de type Kittyhawk, dont cinq avaient été livrés par des pilotes du 14e Escadron utilisant des réservoirs de carburant auxiliaires¹⁵.



Selon l'accord conclu entre les États-Unis et le Canada, les 8° et 111° Escadrons devaient rester jusqu'au 8 juin, mais comme ils devaient commencer les opérations à cette date même, Buckner a demandé une prolongation. La maintenance des P-40 fabriqués aux États-Unis était si facile à faire que les opérations de combat ont pu être menées sans difficulté dans les semaines qui ont suivi. L'Escadron de Bolingbroke, qui était équipé d'un appareil de type canadien, nécessitait toutefois le soutien logistique d'un dépôt de l'ARC. L'établissement d'une telle installation n'était pas une mince tâche, les priorités étant plutôt dirigées ailleurs, notamment vers la construction d'aérodromes sur la côte Ouest (notamment à Abbotsford, à Tofino, à Port Hardy, à Terrace, à Woodcock et à Smithers)¹⁶. Comme si cela ne suffisait pas, un officier d'état-major de haut rang à Ottawa a jugé bon de rappeler à l'institution qu'une menace subsistait encore, soit la présence de U-boot dans l'Atlantique qui exigeait l'attention de l'ARC¹⁷.

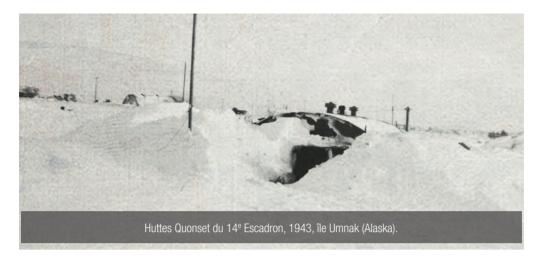
Il n'était pas le seul à mettre en doute le déploiement des unités de l'ARC en Alaska; c'était aussi le cas de McGregor. Dans un rapport transmis à partir d'Elmendorf Field, il a indiqué que vers la fin juin, les services de renseignement américains ont signalé une menace à Nome, sur le détroit de Béring. Les escadrons canadiens étaient prêts à se déplacer vers l'ouest, mais un déploiement équivalant à trois unités américaines est arrivé dans le théâtre des opérations. Comme les autorités américaines ont préféré déployer leurs propres forces en premier lieu, les Canadiens ont simplement permis le transfert des escadrons de la USAAF hors de la zone d'Anchorage. McGregor a compris la position américaine, mais a exprimé qu'il doutait personnellement que cette façon d'utiliser les deux escadrons canadiens, compte tenu de la force de l'effectif de guerre territorial de l'ARC, allait servir au mieux les intérêts du service. Une autre source d'inquiétude pour le lieutenant-colonel d'aviation était l'échec total d'un exercice d'interception qui avait eu lieu. Le 29 juin, les Américains et les Canadiens ont convenu lors d'une conférence que la source du problème était le contrôleur américain sur le terrain, qui n'avait pas la formation nécessaire pour traiter correctement l'information disponible afin d'effectuer une interception. McGregor a recommandé l'envoi de deux contrôleurs canadiens en Alaska¹⁸. Avant même l'apparition de l'expression « dérive de la mission », les Canadiens semblaient se diriger vers cette issue.

Selon l'histoire officielle de la US Army, cependant, l'effort canadien a été significatif. Le 2 juin, les Américains ont localisé une force opérationnelle japonaise, qui a lancé des aéronefs pour bombarder et mitrailler Dutch Harbor les 3 et 4, mais la contre-offensive a été considérable. « La concentration des unités aériennes américaines dans la zone critique avait été renforcée par l'arrivée prévue des escadrons de l'ARC dans les zones qui avaient été dépouillées de leurs défenses



américaines¹⁹. » Même renforcée avec deux escadrons de combat canadiens, la US 11th Air Force ne comptait que des dizaines d'aéronefs, un nombre tout à fait insuffisant pour exécuter les instructions de l'amiral Chester Nimitz, commandant du théâtre des opérations du Pacifique, pour forcer l'ennemi à abandonner Attu et Kiska par des bombardements aériens²⁰. Il devenait de plus en plus évident qu'au moins un de ces escadrons — le 115°, à bord du Bolingbroke canadien — ne convenait pas aux opérations de l'Alaska, du fait que l'aéronef manquait de portée, de performance et d'armement défensif. Équipés pour la guerre anti-sous-marine, ils pouvaient au besoin attaquer les navires ennemis, mais Stevenson a recommandé de remplacer les bombardiers à deux moteurs par des chasseurs monomoteurs, beaucoup plus faciles à entretenir²¹.

Peu après l'arrivée de l'escadron de chasse à Anchorage, le 111^e Escadron a commencé à envoyer des troupes en détachements. L'un d'eux a décollé pour Umnak le 13 juillet pour arriver le 16, une autre odyssée typique des opérations dans cette région immense et peu peuplée. Un aéronef s'est écrasé près de Naknak, mais le pilote en est sorti indemne. Au même moment, deux transports ayant à leur bord deux officiers et onze membres d'autres rangs ont décollé pour Cold Bay pour ensuite se rendre à Umnak. Le 16 juillet, sept appareils Kittyhawk sont partis à leur suite, mais ont connu du mauvais temps passé Dutch Harbor. McGregor a ordonné leur retour à Cold Bay, mais cinq pilotes ont perdu leur chemin en raison du brouillard; quatre aéronefs et les corps des pilotes ont été retrouvés peu après. Selon le journal de guerre d'Elmendorf, « la visibilité était littéralement nulle à cet endroit », même si le ciel était clair peu avant et « il était considéré suicidaire de manœuvrer les instruments pendant la montée au décollage ou de perdre le contact avec la côte dans une zone d'îles montagneuses²² ». Les restes du sergent G. C. Baird n'ont jamais été retrouvés, mais ceux du sous-lieutenant d'aviation Dean Whiteside, du capitaine d'aviation John Kerwin et des sergents de section Stanley Maxmen et Frank Lennon ont d'abord été enterrés à Umnak, l'un des cimetières les plus solitaires du monde, puis remis en terre dans le cimetière de Fort Richardson. Kerwin, 24 ans, était un vétéran de la bataille d'Angleterre. L'embuscade dressée par l'ennemi ne pouvait être plus tragique, mais les survivants devaient continuer à exercer leurs fonctions; la section F a donc été établie à Umnak le 18, le reste du 111e Escadron demeurant à Anchorage avec cinq appareils Kittyhawk. À Umnak, le mauvais temps du mois d'août a constamment nui aux vols d'entraînement et opérationnels, mais des manœuvres, des formations de combat et des exercices en compagnie du 54^e Escadron de poursuite ont tout de même été effectués.



KISKA

Des sorties opérationnelles ont rapidement suivi, quatre pilotes prenant part à une attaque aérienne contre Kiska le 25 août. Les pilotes ignoraient sans aucun doute que pendant plusieurs semaines, les défenses antiaériennes de Kiska étaient les plus concentrées de toutes les bases avancées des Japonais dans le Pacifique. Le 22 septembre, les quatre aéronefs ont décollé en direction d'un aérodrome appelé Fireplace pour participer à une opération de la USAAF. Une fois le ravitaillement fait, ils sont partis pour Kiska le 23, mais le mauvais temps les a obligés à rebrousser chemin, entraînant la disparition d'un des aéronefs américains. Une autre tentative, le 25, les amène au-dessus de Kiska à 10 h. Les chasseurs, s'étant donné rendez-vous au-dessus de Little Kiska, une île au large du port principal, avaient trois minutes pour attaquer les canons antiaériens avant que les bombardiers ne libèrent leurs munitions, pendant que d'autres chasseurs protégeaient les avions bimoteurs et quadrimoteurs opérant à une altitude plus élevée. Un groupe de bombardiers visait les navires, tandis qu'un autre groupe se concentrait sur les installations au sol, en particulier sur un aérodrome japonais en construction. Les Canadiens devaient attaquer les cibles, au sol et navales, de même que les stations de radio et l'ensemble du camp. Le commandant d'aviation K. A. Boomer a abattu un Zéro amphibie dans le port; lui et ses compatriotes ont ensuite pris part à une attaque contre un sous-marin, retournant à Fireplace à 11 h 50. Les quatre pilotes ont reçu la US Air Medal et Boomer, la DFC²⁵. En fait, au cours des derniers mois de 1942, les eaux du Pacifique Nord s'étaient avérées dangereuses pour les sous-marins japonais; deux sous-marins, entre autres, ont été endommagés « lors des raids de bombardement américains et canadiens contre le mouillage de Kiska, à Anchorage²⁶ ».

Cependant, les Canadiens, comme leurs alliés américains, n'ont pas eu la tâche facile. Selon un des rares historiens ayant étudié les opérations en Alaska, Ladd Field à Fairbanks et Elmendorf Field près d'Anchorage pouvaient se vanter d'avoir les meilleures conditions de vie dans le théâtre des opérations (cafés, gazon, bars, sports, clubs et vrais lits). En allant vers l'ouest, les conditions se détérioraient. Kodiak pouvait au moins prétendre à une installation permanente, assez confortable, même si l'aéronef devait souvent voler en rond pendant que l'équipe au sol chassait des ours errant sur la piste. Dutch Harbor, plus rudimentaire, était envahi par le personnel qui répondait à toutes les exigences de la guerre et qui se dirigeait vers l'ouest. Umnak offrait un confort raisonnable comparé aux installations plus éloignées. Cependant, la guerre battait son plein dans une certaine mesure, et les approvisionnements étaient si peu fréquents que les habitants devaient manger des conserves trois fois par jour, parfois pendant des semaines²⁷. Le capitaine G.W.L. Nicholson, en



Intérieur d'une hutte Quonset du 14e Escadron, ARC, île Umnak (Alaska). La hutte pouvait accueillir environ 14 hommes. Le poêle à mazout permettait de maintenir une chaleur agréable en tout temps dans la hutte. Île Umnak (Alaska), 1943.



Base des chasseurs avancée de l'ARC, îles Aléoutiennes (Alaska). Des escadrons de chasseurs canadiens envoyés aux îles Aléoutiennes entrent dans la zone active profilée, avec tout juste assez d'hommes qualifiés pour chaque emploi. Pour éviter les heures-personnes perdues en raison du lavage de vaisselle, les aviateurs ont eux-mêmes acheté les cabarets à 6 compartiments en acier au chrome utilisés par la U.S. Navy. Le repas est servi en entier dans un cabaret, ce qui élimine l'utilisation de vaisselle supplémentaire que quelqu'un devrait laver. Le 12 décembre 1942.



visite officielle sur l'île en tant qu'historien (il écrira plus tard plusieurs volumes sur l'histoire militaire), note qu'Umnak se trouvait sans aucun doute dans un théâtre opérationnel, chacun portant un fusil ou un revolver pour combattre le genre d'attaque qui avait pris Attu et Kiska par surprise. Comme l'a mentionné un participant, « lorsque vous conduisiez la nuit pour aller voir un film au fort, vous ameniez vos armes avec vous²8 ». Les fausses défenses antiaériennes, en bois et munies de mannequins, qui servaient de leurres pour les vrais emplacements, bien camouflées dans d'autres endroits, présentaient de l'intérêt.

L'ennemi, cependant, n'a fait aucune tentative d'invasion, et la vie est devenue un perpétuel recommencement jour après jour. Il fallait se sortir du lit le matin et faire notre routine de lavage et de rasage. Un bidon d'essence de cinq gallons (19 litres) contenait l'eau chaude, si nous avions pris soin d'en placer un sur la cuisinière à mazout la veille. Si on avait oublié, il fallait courir dans la toundra vers d'autres camps de baraques, une gamelle à la main, pour tenter d'en dénicher. Au début, l'eau devait être puisée d'un réservoir central, mais la Force opérationnelle Canuck a installé « l'eau courante « dans ses bâtiments de type Quonset : un gros bidon d'essence à l'extérieur du bâtiment connecté à un tuyau. Les aviateurs se relayaient pour remplir les bidons. Les éviers étaient en tôle de zinc... ²⁹.

Pour ajouter encore plus de confort, ils « fabriquaient des fauteuils, des tables et des bureaux à partir de vieilles caisses de transport. Les bâtiments de type Quonset n'avaient plus l'air dégarnis³⁰ ».

De retour à la routine quotidienne, « après le réveil matinal, le petit déjeuner avait lieu dans le mess, qui devenait le centre de la vie communautaire³¹ ». Le cuisinier, le caporal John Kelly, « pouvait faire des merveilles avec des œufs en poudre et de la nourriture déshydratée — il arrivait même à donner bon goût à la ration de combat³² ». Après le petit déjeuner, la journée de travail commençait avec des tâches diverses.

Le lieutenant d'aviation Robert Kennedy... demandait à ses membres d'équipage de vérifier les aéronefs. Il n'y avait pas de hangars, si ce n'est que des hangars de fortune abritant la partie avant des aéronefs : des boîtes de toile d'environ 20 pieds de haut, 10 pieds de profondeur, 15 pieds de large [6 mètres (m) de haut, 3 m de profondeur, 4,5 m de large]. Ils y



mettaient le nez de l'aéronef, laissaient tomber les volets et jouissaient d'un abri relatif contre les intempéries, serrant les écrous et les boulons du bout des doigts gelés. Le cadre en tubes d'acier des hangars de fortune était muni de petits appuis où des planches transversales pouvaient servir de plateforme³³.

Le personnel auxiliaire nettoyait les bâtiments, transportait l'eau et s'occupait des « mille et une corvées³4 ». La section parachute, de son côté, vérifiait et revérifiait les sacs parachutes. En l'absence évidente de l'ennemi, les membres de l'ARC avaient peu de moyens de briser la monotonie; cependant, un jour, « des caribous ont cloué tous les appareils au sol dans le champ d'aviation canadien. Ils ont envahi les pistes par centaines, et les aviateurs devaient les chasser à coup de pelle³5 ». Si les Japonais avaient attaqué, « il aurait été difficile de réagir³6 ».

C'est à partir de bases si modestes que des aéronefs américains et canadiens ont attaqué Kiska presque tous les jours, parfois deux fois par période de vingt-quatre heures, pendant trois semaines. En septembre, ils ont largué 116 tonnes [105 tonnes métriques] de bombes, soit deux fois plus que jamais auparavant, et en octobre, ce nombre a grimpé jusqu'à 200 tonnes [181 tonnes métriques]. Mais de novembre à février, en raison du mauvais temps, les missions se sont limitées à la reconnaissance et à des bombardements occasionnels³⁷. Pendant ce temps, le détachement à Umnak est revenu à Elmendorf, un redéploiement qui a eu lieu du 10 au 13 octobre, et le 23, l'escadron a recu l'ordre de se rendre à Kodiak, À la fin du mois, 13 aéronefs étaient prêts à voler, le personnel habitant dans des bâtiments de type Quonset. Le 5 novembre, un détachement comptant trois officiers, quatre sous-officiers (s/off) pilotes et six aéronefs a été formé à Chiniak Point, sur l'île de Kodiak; le 13, Chiniak a été désigné le champ d'aviation Marks. Le 16 novembre, à la suite d'une alerte, trois patrouilles de deux aéronefs ont décollé à la recherche d'un sous-marin, sans résultat. Les conditions météorologiques prévalant sur Kiska touchaient de toute évidence le théâtre des opérations dans son ensemble. Comme le relate l'histoire de l'escadron, aucune autre opération n'a eu lieu avant février, lorsque l'escadron a effectué quatre décollages immédiats, sans résultat. L'un des événements les plus importants de la période a été l'arrivée de 4 999 barils de carburant³⁸.

En raison du temps atroce qui clouait les aéronefs canadiens au sol, la chaîne de commandement de l'ARC pouvait se demander si les appareils Kittyhawk, les aéronefs les plus modernes de la côte Ouest, auraient pu être plus utiles ailleurs. Apprenant que les États-Unis retiraient des unités



du théâtre des opérations, McGregor se demandait si l'ARC devait rester, mais au début de 1943, le 111° Escadron était toujours à Kodiak et le 8° Escadron, à Anchorage. Stevenson et ses officiers d'état-major, à la suite d'une visite aux deux escadrons, ont examiné la situation et soumis quatre options possibles au quartier général (QG) à Ottawa. La première option consistait à remplacer le 14^e Escadron par le 8^e Escadron et à conserver deux unités en Alaska; la deuxième consistait simplement à retirer le 8e Escadron; la troisième était de les retirer tous les deux; la quatrième était de transférer deux escadrons à Seattle afin que les Américains puissent en envoyer deux en Alaska. Ottawa était en faveur d'un retrait complet, mais était prêt à les maintenir en place s'il en recevait la demande du général John L. DeWitt, responsable du Commandement de la défense de l'Ouest, dont faisaient partie les forces de Buckner en Alaska. Le 28 janvier, Stevenson et DeWitt se sont rencontrés à San Francisco; le commandant canadien a expliqué la situation (comme la difficulté d'obtenir des congés pour le personnel en Alaska), mais le général américain a demandé que les escadrons de l'ARC restent dans le théâtre des opérations pendant encore trois ou quatre mois. Selon le sous-chef d'état-major de la Force aérienne par intérim, le commandant américain tenait beaucoup à ce que l'ARC fournisse une aide continue en Alaska; aussi a-t-il demandé que le 8° Escadron soit remplacé par un deuxième escadron de chasse, et le 14° Escadron a été choisi³⁹.

Cet escadron, formé à Rockcliffe le 12 décembre 1941, s'était déplacé à Sea Island au mois de mars suivant, où il était resté jusqu'à son envoi en Alaska en février 1943. Le 14° Escadron devait occuper un aérodrome sur l'île Umnak et être prêt à se déplacer plus à l'ouest, tandis que le 111° Escadron demeurait à Kodiak. Un échange de pilotes de temps à autre donnerait à chacun une occasion de confronter l'ennemi. Stevenson avait l'impression que les plans de DeWitt pour la défense de l'Alaska étaient « un peu plus élaborés que ce que Washington était prêt à soutenir en lui fournissant une puissance aérienne supplémentaire et que, par conséquent, il devait tirer le meilleur parti de ses propres ressources afin que l'aide canadienne soit épargnée ». DeWitt et Buckner, toujours selon Stevenson, étaient « très conscients de la menace japonaise et avaient bien sûr la responsabilité de maintenir les Japonais hors du territoire des États-Unis⁴⁰ ».

Les escadrons canadiens étaient donc utiles mais non essentiels, ce qui était politiquement acceptable étant donné que leur présence en Alaska était temporaire. Le 14 avril, les 115° et 118° Escadrons de bombardiers se trouvaient sur l'île Annette; le 14° Escadron était à Umnak et le 111° Escadron, à Kodiak, avec un détachement à Chiniak⁴¹. Les bombardiers et les chasseurs étaient engagés dans différents types d'opérations, de sorte que le pourcentage d'aéronefs disponibles



variait de 32 à 86 pour cent. Comme l'officier d'état-major l'a expliqué au ministre de la Défense nationale de l'Aviation, les escadrons de bombardiers menaient des patrouilles anti-sous-marines et de reconnaissance générale, en plus des vols d'entraînement, tandis que les escadrons de chasse maintenaient les aéronefs en alerte pour défendre leurs bases, ayant participé à une offensive contre Kiska pendant un certain temps; ils ont également effectué une formation au pilotage⁴².

Étant donné les conditions de vie abominables en Alaska, il n'est pas surprenant que l'annonce la plus importante pour le 14^e Escadron, pour la période du 16 au 23 avril, ait été l'arrivée de quatre cuisiniers et d'un chauffeur⁴³. Le 24 avril, la 11th Air Force a toutefois signalé que les Canadiens avaient participé, à compter du 18, à plusieurs opérations contre Kiska, avec huit aéronefs pour chacune des deux missions. Ils sont revenus le 20, ont effectué trois missions, puis ont lancé des attaques au cours des trois jours suivants⁴⁴. Entretemps, le 111^e Escadron, qui était essentiellement en réserve pour le 14^e Escadron, n'a effectué qu'une heure de vol opérationnel dans la semaine se terminant le 29 avril, c'est-à-dire un décollage immédiat le 22, un aéronef non identifié se révélant un allié. Le 111^e Escadron a passé près de 29 heures à s'entraîner en vol en utilisant des aéronefs d'entraînement Harvard non armés mais plus faciles à entretenir, en plus des appareils Kittyhawk. Les pilotes ont largué sept bombes d'entraînement et ont tiré 720 balles sur des cibles aériennes. Sa force était composée de 10 officiers et de 10 s/off pilotes, tandis que 10 autres officiers et 131 membres d'autres rangs composaient l'équipe au sol. La santé était bonne⁴⁵.

L'ARC, en comptant les deux escadrons de bombardiers à Annette, représentait environ le quart des 222 aéronefs de la 11th Air Force⁴⁶, ce qui explique l'anxiété de DeWitt à l'idée de leur retrait. Le 14e Escadron se trouvait maintenant à Amchitka, où, comparé à Umnak, « les bâtiments étaient plus petits, le sol sous les pieds était un marais quand on sortait des sentiers, et le paysage était plus sombre, si cela était possible⁴⁷ ». Un rapport visant la période du 2 au 17 mai précise que la première semaine, l'escadron a fourni des aéronefs pour 14 opérations contre Kiska et qu'à la suite de ces attaques, des aéronefs de reconnaissance ont observé plusieurs cratères sur les pistes, en plus des dommages dans le camp. Le sergent Takahashi, témoin des attaques des alliés, tenait un journal que les alliés ont trouvé lorsqu'ils ont repris l'île à la mi-août. La première inscription datait du 20 juin, et le 4 juillet, il a noté que les conditions étaient « dangereuses pour les aéronefs », mais qu'à 7 h 40, une « formation d'aéronefs ennemis nous a attaqués. La visibilité était très mauvaise, mais de nombreuses frappes directes ont atteint la cible. Il est intéressant de mentionner que « des bombes à retardement ont été larguées à proximité du bureau des renseignements ». Le 19, c'était



une tout autre histoire : Takahashi a inscrit que « cette île doit être le terrain d'entraînement de l'ennemi. C'est amusant de constater qu'autant de bombes soient larguées, mais qu'aucune ne frappe la cible. Ils sont très peu compétents. Retournez à l'entraînement et exercez-vous davantage. L'objectif d'aujourd'hui était de détruire le radar ». Il a conclu qu'ils « bombardaient à l'aveugle », ce qu'ils ont fait à nouveau le 23, quand « des rapports du QG nous ont informés que l'attaque visait des installations navales. Beaucoup ont frappé la mer ». Le 28, le scénario était inversé une fois de plus, et comme le sergent japonais l'a noté, tandis que la garnison se préparait à évacuer l'île, « tout le monde était épuisé en raison des bombardements qui ont eu cours jour après jour, et s'était endormi profondément ». Les forces japonaises ont quitté Kiska deux jours plus tard⁴⁸.

Pour les pilotes canadiens effectuant certaines de ces attaques, la tâche était à peine moins dangereuse que le vol dans les conditions météorologiques atroces qui sévissaient dans les Aléoutiennes. Les appareils Kittyhawk se sont approchés de Kiska à 13 000 pieds [3 962 m], « et les tirs des canons antiaériens de gros calibre les atteignaient à travers le brouillard, éclatant à leur altitude. Mais ils ont fait décoller leurs aéronefs qui devaient serpenter pour esquiver les attaques. Dès qu'ils atteignaient un secteur où il y avait une grande concentration de tirs, ils en déduisaient qu'une cible se trouvait en dessous et le premier pilote partait en plongée⁴⁹ ».

On piquait ensuite à travers les nuages denses à 300 milles à l'heure [483 kilomètres par heure]. Il faut des nerfs d'acier quand on n'arrive pas à voir sa cible, surtout en plongeant à tout moment dans une zone concentrée de tirs. À environ 5 000 pieds [1 524 m], les tirs des canons antiaériens de gros calibre réussissaient à franchir la tempête, les traceuses sifflant dans toutes les directions. À 3 000 pieds [914 m], les mitrailleuses, légères et lourdes, faisaient feu. Il fallait toutefois continuer et viser des formes avions qui se dessinaient dans la brume. Peut-être était-ce une barrière protectrice, un camion tentant de s'abriter ou même une position d'artillerie⁵⁰.

En quelques secondes, « à 2 000 pieds [610 m], peut-être même aussi bas que 1 000 pieds [305 m], selon la visibilité, ils larguaient la bombe et remontaient le nez. Ils allaient parfois si bas que le choc d'explosion du canon de 550 livres [250 kilogrammes] soulevait et secouait l'aéronef⁵¹ ». Le pilote remontait rapidement, étant donné qu'un autre était à ses trousses, prêt à larguer sa bombe, et gagnait en altitude, jusqu'à 13 000 pieds [3 962 m], pour retourner en formation. Ils



pouvaient ensuite effectuer un mitraillage au sol avec les six mitrailleuses de calibre .50. Comme l'a noté un observateur, les camions sur Kiska étaient difficiles à remplacer⁵².

Selon le major-général Charles H. Corlett, commandant de la force terrestre américanocanadienne qui reprendrait Kiska, les forces aériennes étaient chargées de détruire systématiquement toutes les installations essentielles de l'île. Le jour de l'assaut, prévu pour le 15 août, elles devaient maintenir une liaison étroite avec les observateurs au sol afin d'empêcher l'ennemi de déplacer ses réserves, elles devaient signaler tout changement dans les positions ennemies et défendre les troupes alliées⁵³. La contribution du 14^e Escadron se présentait sous la forme de 33 sorties dans sept missions se déroulant du 3 au 12 août; cependant, le seul signe de l'ennemi a été une rafale de tirs antiaériens le 3, que seul un des pilotes canadiens a signalé. Aucun tir ennemi n'a été signalé le 10 et aucun signe de vie, le 11. Après la guerre, il a été découvert que pendant l'évacuation de l'île, les forces japonaises laissaient des munitions sur des fusées à retardement pour imiter des tirs antiaériens⁵⁴.

Pendant ce temps, le 111° Escadron affecté à Kodiak n'a pas effectué de sorties offensives, mais a mené des patrouilles pour défendre la base⁵⁵. À cette fin, on a ordonné le décollage immédiat d'un aéronef de chasse le 24 avril, déterminant que « l'aéronef non identifié » était un Dakota; deux autres décollages ont immédiatement suivi le 3 mai, deux le 13, et ainsi de suite jusqu'en juillet, des semaines entières passant parfois sans aucune sortie opérationnelle⁵⁶. Pourtant, même sans présence ennemie, tout vol pouvait devenir dangereux, comme pouvait en témoigner le lieutenantcolonel d'aviation Robert Morrow. Partant en patrouille de routine à bord d'un Kittyhawk, il a eu de la difficulté à gagner de l'altitude et a heurté une colline. Une partie du train d'atterrissage a percé l'aile gauche et l'hélice a été pliée sous l'impact. Morrow a continué à gagner de l'altitude même si l'hélice subissait maintenant de fortes vibrations; en tournant en rond au-dessus de l'aérodrome, il a conclu que toute tentative d'atterrissage forcé risquerait d'endommager d'autres aéronefs; il a donc pris le large avec l'intention de sauter en parachute près de la côte. Or il n'était pas au bout de ses peines : à la sortie de l'aéronef, il a heurté la queue de l'appareil et s'est blessé la colonne vertébrale; ses jambes on alors paralysé et il a perdu conscience. Son parachute a dû se déployer au moment où il a heurté la queue, et quand il a repris connaissance, il était à une altitude d'environ 1 500 pieds [457 m]. Avant d'entrer en contact avec l'eau, il a pu gonfler son gilet de sauvetage et enlever ses bottes. Son canot pneumatique s'était bien gonflé, mais Morrow a eu du mal à se hisser à son bord à cause de ses blessures. Un bimoteur amphibie Catalina l'a repéré, mais a été incapable d'amerrir en raison des vagues puissantes; Morrow a donc abandonné son petit

canot et a commencé à nager vers la côte. Quatre soldats américains sont venus à son secours, récupérant son canot pour l'utiliser comme civière. Un médecin de la US Army lui a donné les premiers soins et Morrow a été transporté à Vancouver par avion (il n'est pas fait mention du temps que cela a pris), où le traitement qu'on lui a prodigué lui a permis de marcher à nouveau⁵⁷.

La perte d'un seul aéronef pouvait être inquiétante. Toutefois, même si la 11th Air Force appréciait la contribution canadienne, les autorités de Washington n'ont autorisé que le remplacement des appareils Kittyhawk pour les quatre escadres américaines. Là encore, elles étaient insuffisantes compte tenu des conditions climatiques abominables de l'Alaska⁵⁸. Un autre problème, Stevenson a rappelé à DeWitt qu'à San Francisco, le commandant de la US Army pour l'ouest des États-Unis et l'Alaska avait indiqué ne pas avoir besoin des escadrons canadiens au-delà du 1er juin. Le 14e Escadron avait servi quatre mois à Umnak, et le 111e Escadron, 13 mois en Alaska, menant finalement ses activités à partir de Kodiak. Buckner, commandant de la US Army Force en Alaska, avait informé le commandant de l'escadre canadienne qu'il avait l'intention de transférer le 111e Escadron à Umnak, mais Stevenson a averti DeWitt que l'efficacité de l'escadron s'était détériorée à cause de l'isolement, du manque de congés et de supervision, et que, de ce fait, il devait être retiré. Le commandant de l'escadre de l'ARC a suggéré que si la force du 14e Escadron pouvait être maintenue à 18 aéronefs à Umnak, il pourrait peut-être remplir le double rôle de chasseur-bombardier et d'intercepteur; le 111e Escadron pourrait alors revenir au Canada. DeWitt a accepté son retrait.

Le 15 août 1943, les forces américaines et canadiennes ont lancé leur assaut contre l'île de Kiska, que les Japonais avaient évacuée quelques semaines auparavant. Les occupants précédents avaient laissé des pièges, de sorte que les quatre membres du Corps d'infanterie canadien ont été enterrés aux côtés de leurs camarades de l'ARC, au cimetière de Fort Richardson. La menace japonaise pour l'Alaska ayant été éliminée, le 14° Escadron a rejoint le 111° Escadron ainsi que les autres escadrons qui ont défendu la côte Ouest contre les bombardements navals et les raids aériens, alors que les unités affectées à Annette sont également retournées en Colombie-Britannique. Or les vétérans de l'assaut aérien contre Kiska n'allaient tout de même pas passer le reste de la guerre en patrouille contre un ennemi inexistant. Leurs escadrons ont été renumérotés 440 et 442 et ils sont devenus membres de l'ARC outre-mer pour prendre possession du célèbre Spitfire, juste à temps pour les débarquements en Normandie⁵⁹.

CONCLUSION

Les conditions climatiques extrêmes et l'horrible logistique qui prédominaient en Alaska expliquent en partie pourquoi les autorités américaines ont décidé de lancer deux offensives contre le Japon, mais aucune d'entre elles à partir du nord. L'ennemi étant confronté aux mêmes défis et étant demeuré sur la défensive après la catastrophe de Midway, les principaux problèmes auxquels étaient confrontés les Canadiens qui menaient des opérations en Alaska étaient alors le brouillard et le vent. Peut-être y avait-il plus de cent mille personnes provenant des deux pays et cinq services armés à la défense de la région contre une seule division japonaise, mais l'ARC représentait par moment le quart des escadrons opérationnels présents dans le théâtre des opérations, ou un tiers des escadrons de chasse, une proportion peut-être plus élevée que dans toute autre grande campagne de la Seconde Guerre mondiale. Kiska a été reprise par les troupes américaines et canadiennes en août 1943, ce qui a mis fin à la menace telle qu'elle était, et tous les Canadiens restés dans le théâtre des opérations sont partis pour d'autres fronts. Le flux de personnel s'est alors inversé quelque peu; au début de la campagne en Alaska, quelques vétérans de la bataille d'Angleterre ont fait leur chemin vers l'extrême nord-ouest, au moins l'un d'entre eux y trouvant la mort. De nombreux

vétérans de la campagne des Aléoutiennes se sont rendus en Europe, considérée par les autorités — et par les historiens qui ont suivi — comme un théâtre des opérations beaucoup plus important. Il a sans doute été très important pour les membres de l'ARC faisant le voyage outre-Atlantique de pouvoir profiter du temps plus clément et des vraies villes qu'il était possible de visiter. Ils méritaient certainement tous les avantages que le nouveau théâtre des opérations pouvait offrir.

Diplômé de l'Université d'Ottawa et de l'Université de Toronto, Bill Rawling est l'auteur d'Une façon de faire la guerre : la prise de Cambrai, octobre 1918; de La mort pour ennemi : la médecine militaire canadienne; de Victor Brodeur : officier de la marine canadienne (1909-1946); de L'alouette en guerre : la 425e escadrille, 1939-1945; et de Dieppe, 1942 : la catastrophe. Fort de plus de 26 ans d'expérience à titre de chercheur historique pour le ministère de la Défense nationale (MDN), il est maintenant un historien indépendant. Le projet sur lequel il se penche présentement s'intitule Le Canada et la guerre contre le Japon, d'où le matériel pour cet article a été tiré. Il sera publié sous la bannière des Éditions Athéna en 2018. Bill Rawling est membre de l'Association des auteures et auteurs de l'Ontario français.

ABRÉVIATIONS

AOC Air Officer Commanding
ARC Aviation royale du Canada

BAC Bibliothèque et Archives Canada

DFC Croix du service distingué dans l'Aviation

m mètre

MDN ministère de la Défense nationale

pos position

QG quartier général RG groupe d'archives s/off sous-officier

USAAF United States Army Air Forces
USCG United States Coast Guard

v volume

NOTES

- 1. C. P. Stacey, Armes, hommes et gouvernements : les politiques de guerre du Canada, 1939-1945, Ottawa, Information Canada, 1970, p. 419-420, consulté le 15 janvier 2018, http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/docs/AMG_f.pdf.
- 2. Brian Garfield, *The Thousand-Mile War: World War II in Alaska and the Aleutians*, Fairbanks, University of Alaska Press, 1969, position (pos) 1704-1715.
 - 3. Stacey, Armes, hommes et gouvernements, p. 421.
 - 4. Garfield, Thousand-Mile War, pos 6485.
- 5. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), groupe d'archives (RG) 24, volume (v.) 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary Department of National Defence (DND) for Air, 9 février 1943.

- 6. Stanley Dziuban, *Military Relations between the United States and Canada*, Washington (DC), US Government Printing Office, 1959, p. 252.
- 7. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, Air Officer Commanding (AOC) Western Air Command to Air Force Headquarters, 12 mai 1942.
- 8. Pat Roppel, « Southeast History: Sinking a Japanese Submarine off POW in 1942 », *Capital City Weekly*, 16 février 2011, consulté le 15 janvier 2018, http://www.capitalcityweekly.com/stories/021611/ae_786550406.shtml.
- 9. D. F. Griffin, *First Steps to Tokyo: The Royal Canadian Air Force in the Aleutians*, Toronto, J. M. Dent and Sons, 1944, p. 23.
 - 10. Garfield, Thousand-Mile War, pos 624.
- 11. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson, « Memorandum Regarding RCAF Reinforcing Alaska in an Emergency », s. d.
 - 12. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, G. O. Johnson to the Minister, 29 mai 1942.
 - 13. Garfield, Thousand-Mile War, pos 624.
 - 14. BAC, RG 24, v. 22,616, « Daily Diary », 1, 3 au 6 juin 1942.
 - 15. BAC, RG 24, v. 22,616, « Daily Diary », 8-9, 15-16, 24 au 30 juin 1942.
 - 16. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 9 février 1943.
- 17. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, Air Member for Air Staff to Chief of the Air Staff, 4 juin 1942.
- 18. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, Wing Commander McGregor to AOC Western Air Command, 30 juin 1942; et LAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 11 août 1942.
 - 19. Dziuban, Military Relations between the United States and Canada, p. 253-254.
 - 20. Garfield, Thousand-Mile War, pos 2273.
 - 21. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 11 août 1942.
 - 22. BAC, C-12242, RCAF Station Elmendorf Field, 16 juillet 1942.
 - 23. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 8.
 - 24. BAC, RG 24, v. 22,616, « No 111 Squadron (Fighter) », s. d., p. 1-3.
- 25. BAC, RG 24, v. 22,616, « No 111 Squadron (Fighter) », s. d., p. 3; et Garfield, *Thousand-Mile War*, pos 2606 et 3276.
- 26. Carl Boyd et Akihiko Yoshida, *The Japanese Submarine Force and World War II*, Annapolis (MD), Bluejacket Books, 1995, pos 2228.
 - 27. Garfield, Thousand-Mile War, pos 4120.

- 28. BAC, bobine 112, v. 31,916, 1457-7, Capt G. W. L. Nicholson, « Daily Log », 1er décembre 1943; et Griffin, *First Steps to Tokyo*, p. 33.
 - 29. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 28.
 - 30. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 28-29.
 - 31. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 29.
 - 32 . Griffin, First Steps to Tokyo, p. 29.
 - 33 . Griffin, First Steps to Tokyo, p. 29-30.
 - 34 . Griffin, First Steps to Tokyo, p. 30.
 - 35. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 31.
 - 36. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 31.
- 37. Stetson Conn, Rose C. Engelman et Byron Fairchild, *The Western Hemisphere: Guarding the United States and Its Outposts*, Washington (DC), Center of Military History, 2000, p. 273, consulté le 15 janvier 2018, https://history.army.mil/html/books/004/4-2/CMH_Pub_4-2.pdf.
 - 38. BAC, RG 24, v. 22,616, « No 111 Squadron (Fighter) », s. d., p. 3.
- 39. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 6 novembre 1942; LAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 9 février 1943; LAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, Assistant/Deputy Chief of the Air Staff to the Minister, 31 janvier 1943.
 - 40. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-2, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 9 février 1943.
 - 41. BAC, RG 24, v. 22,616, « RCAF Squadrons, Alaska », s. d.
- 42. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-7, N. R. Anderson, Deputy Chief of the Air Staff, to the Minister, 19 février 1943.
- 43. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-10, « Progress Report RCAF Squadrons, Alaska », 29 April 1943.
- 44. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-7, Advanced Field Headquarters 11th Air Force, « Participation of Canadian Pilots in Kiska Attack Missions », 24 avril 1943.
 - 45. LAC, RG 24, v. 22,616, « Weekly Progress Report to the Minister », 29 avril 1943.
 - 46. Garfield, Thousand-Mile War, pos 4462.
 - 47. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 43.
- 48. Canadian War Museum, 1984037-065, « Partial Translation of the Diary of Sgt Takahashi of Morita Unit », 4, 29, 23 et 28 juillet 1943.
 - 49. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 44.

- 50. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 44-45.
- 51. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 45.
- 52. Griffin, First Steps to Tokyo, p. 46.
- 53. BAC, bobine 112, v. 31916, 1453-7, « The Canadian Participation in the Kiska Operations », 13 avril 1945.
- 54. C. P. Stacey, Six années de guerre : l'Armée au Canada, en Grande-Bretagne et dans le Pacifique, vol. 1, Histoire officielle de la participation de l'Armée canadienne à la Seconde Guerre Mondiale, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1957, p. 522, consulté le 15 janvier, 2018, http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/oh-ho/detail-eng.asp?BfBookLang=1&BfId=27.
 - 55. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-10, « RCAF Squadrons Alaska Operations », 17 mai 1943.
 - 56. BAC, RG 24, v. 22,616, « Weekly Progress Report to the Minister », 5 mai 1943.
 - 5. BAC, RG 24, v. 22,616, « Daily Diary », mai 1943, Appendix.
 - 58. BAC, RG 24, v. 5207, HQS 15-36-13, L. F. Stevenson to Secretary DND for Air, 31 mai 1943.
- 59. W. A. B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale*, vol. 2, *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1987, p. 480, 482-483.





LA LIGNE D'ÉTAPES DU NORD-OUEST

Par Hugh Halliday

La ligne d'étapes du Nord-Ouest¹ était un réseau de terrains d'aviation principaux avec des champs d'aviation intermédiaires qui composait une route aérienne entre Edmonton, en Alberta, et Fairbanks, en Alaska. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, ce réseau était une source principale de renforts pour les opérations aériennes en Alaska du United States Army Air Corps (USAAC) et pour l'approvisionnement d'environ 8000 avions américains vers la Russie.

Le premier avis public concernant la ligne d'étapes était en juillet et en août 1920, lorsque quatre bombardiers DH.4 américains ont effectué un vol par étapes entre New York et Fairbanks en passant par le territoire canadien. Le capitaine J. A. LeRoyer, MC, Aviation canadienne, a servi d'agent de liaison pour le groupe². Par la suite, le général William Mitchell a préconisé l'utilisation de l'Alaska comme base stratégique en cas de guerre avec le Japon. Il n'était pas le seul avec ce point de vue. En juillet 1934, une deuxième mission aérienne américaine commandée par le colonel H. H. Arnold a été entreprise vers ce territoire par dix bombardiers Martin B-10. Le vol aller a fait des escales à Edmonton et à Whitehorse, au Yukon. Le voyage du retour n'a pas fait d'atterrissages au Canada, quoique le vol de Juneau à Seattle a mis à l'épreuve l'endurance des machines. À son retour à Seattle, Arnold a rédigé une lettre à l'intention du gouverneur général, le remerciant pour « son accueil chaleureux et son aide courtoise » qui avaient été offerts à son groupe³.

Les efforts aériens canadiens étaient concentrés ailleurs et dirigés par les intérêts civils. Le bassin du fleuve Mackenzie offrait les itinéraires les plus faciles et les plus viables d'un point de vue commercial vers le nord. Le service postal aérien vers Aklavik, dans les Territoires du Nord-Ouest, effectué par hydravion a été établi en 1930 (quoiqu'annulé par la suite en raison d'autres contrats de service postal aérien conclus par le gouvernement conservateur qui voulait réduire les dépenses). Le levé des itinéraires vers le nord-ouest à partir d'Edmonton du ministère des Transports (MT), dirigé par A. D. McLean, a commencé en juillet 1935⁴. Canadian Airways, dirigé par J. A. Richardson, contemplait l'appui libéral pour les nouveaux contrats de service postal, mais le parti a préféré, en 1937, le United Air Transport (renommé Yukon Southern Airways en 1938), qui était la création de Grant McConachie. Il offrait des services aériens par avion et hydravion d'Edmonton à Whitehorse avec des installations à Fort St. John, à Fort Nelson et à Watson Lake. Ces derniers sont devenus les terrains d'aviation principaux de la ligne d'étapes du Nord-Ouest. En 1939, le MT a financé d'autres levés de l'itinéraire en direction nord-ouest à partir d'Edmonton dans le but d'établir des terrains d'aviation et des stations radiophares à des intervalles de 100 milles [161 kilomètres (km)]. Ce levé s'est terminé vers la fin de 1939, mais les observations ont accumulé la poussière pendant un an.

Le 14 novembre 1940, la Commission permanente mixte de défense nouvellement établie a recommandé aux gouvernements canadien et américain que la route aérienne Edmonton-Whitehorse soit élaborée selon les lignes établies lors des levés de 1939, les coûts devant être assumés par le Canada. Un mois plus tard, le financement était alloué, l'équipement acheté et les contrats attribués. Bien que cela était fait sous l'égide du MT, le ministère de la Défense nationale (MDN) a donné des spécifications quant à la longueur et à la largeur minimales des pistes (4000 x 300 pieds [1219 x 91,4 mètres]), dimensions qui seraient par la suite élargies de façon successive pendant la guerre. En avril 1944, la plus petite piste était celle de Watson Lake (5000 pieds [1524 mètres] de longueur) et les deux plus longues se trouvaient à Fort St. John (6720 pieds [2048 mètres]). L'Aviation royale canadienne (ARC) a aussi demandé que les bâtiments, et plus particulièrement les quartiers, soient conçus et construits selon une échelle comparable à celle des logements similaires fournis par le MDN pour le personnel permanent de la force aérienne⁵. En septembre 1941, des aéronefs volaient régulièrement sur la route lors de journées de beau temps. Les stations radiophares étaient construites à des intervalles de 200 milles [321 km] vers la fin de 1941.

La construction de ces installations était la bienvenue dans la région qui vivait alors une grande période de croissance. En juin 1941, un responsable du MT a indiqué que cela lui « rappelait l'époque de la ruée vers l'or de 1898 ». Décrivant le travail effectué autour de Watson Lake, il a déclaré « la rivière Stikine, le village de Telegraph Creek et le lac Dease dans le nord de la Colombie-Britannique grouillent à nouveau aujourd'hui d'activité ». Ce programme était toujours civil plutôt que militaire et il faut reconnaître l'ingéniosité et la détermination des entrepreneurs. Le reportage se poursuivait :

Le ministère a indiqué que l'activité est causée par le mouvement d'une « flottille de barges, de remorqueurs, de bateaux à vapeur à roue arrière et de barques à fond plat » transportant plus de 800 tonnes [726 tonnes métriques] de machinerie, d'équipement et de matériel vers le site du nouvel aéroport qui sera construit à Watson Lake, à 430 milles [692 km] de la côte du Pacifique et juste au nord de la frontière entre la Colombie-Britannique et le territoire du Yukon.

Le transport de marchandises vers la colonie a présenté de nombreuses difficultés, y compris un portage de 72 milles [116 km], le recours massif au transport sur les rivières et les lacs et un dernier parcours de 24 milles [40 km] sur une route en construction à travers un terrain boisé⁶.

Le déplacement des hommes et des matériaux de construction était compliqué par l'isolement que représentaient certains sites. Grande Prairie et Dawson Creek étaient accessibles par train (Northern Alberta Railways), tout comme Whitehorse (la voie étroite du White Pass and Yukon Railway datant de l'époque de la ruée vers l'or qui reliait la ville à Skagway)⁷. Les stations intermédiaires étaient approvisionnées en eau. Le MT a construit des barges, un bateau à vapeur à roue arrière et, à Telegraph Creek, un quai pour déplacer la marchandise.

Au cours de l'hiver 1940-1941, un train de remorque qui fonctionnait à partir de Fort St. John a construit une route hivernale vers Fort Nelson sur laquelle près de 200 tonnes [181 tonnes métriques] de matériaux ont été transportées vers le site du nouvel aéroport. Le reste des matériaux nécessaires, près de 400 tonnes [363 tonnes métriques], a été déposé le long des berges de la rivière Sikanni, à 161 km [100 milles] de Fort Nelson, avant que le dégel du printemps rende le transport sur cette route impossible⁸.

Dès le début de son histoire, la ligne d'étapes du Nord-Ouest est devenue un irritant dans les relations canado-américaines. À la fin de l'été 1941, l'USAAC a décidé que d'autres levés aériens étaient nécessaires. Le gouvernement canadien était d'accord, mais s'attendait à ce que le ministère des Mines et des Ressources effectue le travail de contrôle au sol qui accompagnait de tels levés. Il a aussi été demandé que l'ARC fournisse des copies de toutes les photos prises. L'USAAC, toutefois, était impatient. Le 6 septembre 1941, le lieutenant-colonel d'aviation R. A. Logan a résumé la situation :

Le moment tardif dans la saison et les développements dans l'Extrême-Orient et en Russie ont fait que ce travail devait être fait immédiatement, c'est pourquoi les actions ont dépassé les négociations, et le U.S. Army Air Corps a commencé les opérations reliées à ce levé alors que les négociations étaient encore en cours⁹.

Pearl Harbor (décembre 1941) et l'occupation japonaise de Kiska et d'Attu dans l'archipel des Aléoutiennes (mai 1942) ont accéléré l'expansion et la militarisation de la ligne d'étapes. Le premier essai opérationnel s'est déroulé en 1942 lorsque l'USAAC a envoyé ses chasseurs en Alaska.



Pipeline Canol à Norman Wells - un chasseur P-39 circule sur la piste et dépasse un avion Lodestar et Dakota de transport à une station sur la ligne d'étapes du Nord-Ouest, à Whitehorse (Alaska), 16 octobre 1943.

En 1942 et en 1943, les pistes ont été prolongées, les aides à la navigation ont été améliorées et les bâtiments de logements et d'administration ont été agrandis et renforcés, principalement en raison des demandes du Ferry Command américain. Certains besoins américains étaient plutôt ambitieux, reflétant la portée de leurs opérations. À Edmonton, par exemple, ils avaient besoin d'un hangar supplémentaire, de deux unités de casernement pour 54 hommes, de deux unités de casernement pour 30 hommes, d'une salle à manger double et d'un garage; une demande identique a été formulée pour Whitehorse. Les besoins aux stations intermédiaires étaient plus modestes (surtout des casernes et des installations de mess)¹⁰. Lorsque le MT ne pouvait pas s'y conformer immédiatement, les autorités américaines ont envoyé des hommes et des tentes supplémentaires pour assurer un transport rapide; deux compagnies d'ingénieurs de la United States Army à Edmonton et une compagnie à Whitehorse, soit environ 525 hommes.

Les relations canado-américaines ne se déroulaient pas toujours bien. Une construction canadienne avait été effectuée sous l'égide du MT, mais les seuls transporteurs civils sur la ligne d'étapes étaient Canadian Pacific Airlines et Northwest Airlines, qui était basée à Minneapolis. Cette dernière était principalement engagée dans le transport de troupes vers l'Alaska (rejointe par la suite par Pan American Airways, qui était exploitée en raison d'un contrat avec la United States Navy). Tout au long de la guerre, les autorités canadiennes soupçonnaient les transporteurs commerciaux américains d'être des chevaux de Troie menaçant les transporteurs civils nationaux. Ils ont insisté sur le fait que de tels transporteurs soient sous le contrôle militaire américain, ne transportant que des passagers et des marchandises qui sont nécessaires pour l'effort de guerre. Le transport de l'un ou l'autre pour compte d'autrui devait être interdit¹¹. Le 27 juin 1942, le vice-maréchal de l'Air (v/m/ Air) N. R. Anderson a sonné l'alarme. « L'augmentation des effectifs américains le long de la ligne d'étapes aura tendance à américaniser davantage la ligne d'étapes à moins que nous prenions des mesures immédiates pour établir le contrôle de l'ARC¹². » En juillet 1942, en réponse aux inquiétudes d'Anderson, une conférence a été tenue au Commandement des Forces aériennes (AFHQ),

à Ottawa, pour envisager l'affectation d'officiers de l'ARC dans le secteur. Le 15 octobre 1942, la ligne d'étapes a été officiellement remise à l'ARC, assurant une présence uniforme sur toute sa longueur. Néanmoins, l'ordre d'organisation n° 100, nommant la ligne d'étapes du Nord-Ouest, montrait également à quel point les tâches de l'ARC étaient limitées : exercer le contrôle sur la ligne d'étapes du Nord-Ouest au nom de l'ARC et s'assurer qu'une route aérienne efficiente est entretenue.

Il a aussi été déclaré que les commandants des cinq unités (et non « stations ») de transit étaient semblables à des gestionnaires d'aéroport dans la vie civile. Leurs actions devaient donc être adaptées en conséquence, « sans, bien sûr, enfreindre tout règlement de l'ARC ou coutume acceptée du Service. » Le contrôle de la circulation aérienne devait suivre les procédures du MT, mais il était aussi entendu qu'« un officier responsable représentant le U.S. Army Air Corps peut être présent dans la tour de contrôle pour atterrir et autoriser un aéronef de la United States Army¹³ ». Le quartier général de la ligne d'étapes du Nord-Ouest serait Edmonton, et les unités de transit étaient Grande Prairie, Fort St. John, Fort Nelson, Watson Lake et Whitehorse.

En assumant le contrôle officiel de la ligne d'étapes du Nord-Ouest (administrée théoriquement par le Quartier général du Commandement de l'instruction nº 4 à Calgary), l'ARC obtenait de nouvelles responsabilités à Edmonton et aux cinq unités de transit. Celles-ci comprenaient la formation d'un personnel de quartier général (QG) de base, d'un personnel de contrôle de la circulation aérienne, d'un personnel d'exploitation et de maintenance, d'un personnel de sécurité et d'un personnel pour l'avitaillement et l'entretien des aéronefs permanents et itinérants à chaque endroit. Malgré tout, ces responsabilités initiales étaient très modestes; l'ordre d'organisation nº 100 a établi un effectif de seulement 212 officiers et autres grades, avec 7 hommes au QG d'Edmonton, et le reste distribués équitablement parmi les unités de transit. Les affectations ont pris du temps à se concrétiser; le 31 décembre 1942, seulement 77 hommes avaient été affectés à leurs unités. Les unités de transit, telles que définies dans l'ordre d'organisation nº 100, avaient des capacités opérationnelles limitées. La répartition de l'effectif pour l'unité de transit nº 3 (Fort Nelson) était type; seulement le commandant était cadre général (pilote). Le reste était tous du personnel qui ne volait pas; quatre contrôleurs d'opérations aériennes, un charpentier, un greffier administrateur, deux cuisiniers, deux électriciens, un mécanicien de machines fixes, un magasinier adjoint, quatre pompiers, un préposé aux soins infirmiers, un appareilleur diesel, deux pétroliers diesel, quatre conducteurs de tracteur, huit gardiens de sécurité, deux soldats de fonction générale normalisée et deux soldats de fonction générale (responsables du mess)¹⁴. En décembre 1943, la partie canadienne du système était composée des unités de l'ARC et américaines suivantes :

- Station Edmonton (celle-ci logeait également le QG américain, la Alaska Wing et le Commandement du transport aérien)
 - Birch Lake (terrain d'aviation auxiliaire)
 - Mayerthorpe (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Whitecourt (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Fox Creek (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Valleyview (bande d'atterrissage d'urgence)
 - DeBolt (bande d'atterrissage d'urgence)

- Grande Prairie unité de transit no 1, avitaillement et entretien; domicile de la 1457th
 Army Air Force Base Unit, Commandement du transport aérien)
 - Beaverlodge (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Dawson Creek (avitaillement et entretien)
- Fort St. John (unité de transit no 2, avitaillement et entretien; domicile de la 1459th Army Air Force Base Unit, Commandement du transport aérien)
 - Sikkani Chief (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Beatton River (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Prophet River (bande d'atterrissage d'urgence)
- Fort Nelson (unité de transit no 3, avitaillement et entretien; domicile de la 1460th Army Air Force Base Unit, Commandement du transport aérien)
 - Smith River (bande d'atterrissage d'urgence)
- Watson Lake (unité de transit no 4, avitaillement et entretien; domicile de la 1461th Army Air Force Base Unit, Commandement du transport aérien)
 - Pine Creek (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Teslin Lake (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Squanga Lake (bande d'atterrissage d'urgence)
- Whitehorse (unité de transit no 5, avitaillement et entretien; domicile de la 1462th Army Air Force Base Unit, Commandement du transport aérien)
 - Cousins (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Champagne (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Pine Lake (auxiliary refueling)
 - Aishihik (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Silver City (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Burwash Landing (bande d'atterrissage d'urgence)
 - Snag (bande d'atterrissage d'urgence)

Puisque l'ARC avait le contrôle de ses bases, des officiers ont été affectés aux sites, certains avec de « l'expérience dans le Nord ». Le choix du lieutenant-colonel d'aviation C. M. G. Farrell, DFC, pour le QG d'Edmonton était un choix inspiré. Son dossier de la Première Guerre mondiale comme pilote de chasseurs ainsi que son long service auprès de Western Canada Airways et de Canadian Airways (1928-1939) l'ont imposé comme vétéran doué. Le lieutenant-colonel d'aviation W. J. McFarlane lui a rapidement succédé en 1943. À l'unité de transit n° 5 à Whitehorse, le commandant d'aviation J. Hone, AFC, volait depuis 1928, se construisant une réputation de pilote

de brousse exceptionnel et de pionnier de l'exploration minière dans le nord du Manitoba. Le premier commandant de l'unité de transit n° 3 à Fort Nelson, le commandant d'aviation A. C. Heaven, MC, avait volé pendant onze ans auprès du Ontario Provincial Air Service.

Les unités de transit de l'ARC devaient être pratiquement créées de toutes pièces. Le personnel qui arrivait à Grande Prairie en 1942 était d'abord logé dans le Centre d'instruction (élémentaire) n° 132 de l'Armée canadienne jusqu'à ce que les casernes et les bureaux soient construits, et ceux-ci n'ont pas été prêts avant février 1943. Le journal de l'unité de transit n° 4, à Watson Lake, a commencé par une description lamentable de la confusion et du dysfonctionnement :

Le 15 juillet 1942, le commandant d'aviation (C351) G. W. du Temple est arrivé à l'Aérodrome de Watson Lake pour représenter l'ARC et agir comme officier de liaison entre la U.S. Air Force, le MT et l'entrepreneur, sans avoir d'autorité à proprement parler, ayant simplement une capacité de conseiller. Il a été découvert à ce moment que les plans à propos des bâtiments de cet aérodrome avaient plus que doublé et beaucoup d'activité avait été remarquée, à la fois dans la construction de bâtiments et de pistes. Le transport de matériaux de construction était très difficile jusqu'à Watson Lake en raison de la route longue et dangereuse par bateau jusqu'à Wrangal, le long de la rivière Stikene par bateau à roue, puis vers le lac Dease par transport routier et le long du lac et de la rivière Dease jusqu'à Lower Post, pour finalement suivre une route boisée de 42 km [26 milles] jusqu'à Watson Lake. Un grand nombre de matériaux était endommagé et certains étaient perdus le long de cette route qui, à ce moment, était la seule disponible à l'exception du transport aérien. Une piste était constamment utilisée, d'une longueur de 1676 mètres [5500 pieds], et une seconde étant en construction.

Un détachement de 11 hommes et un officier de la U.S. Army sont arrivés au début de juillet et ont été logés dans des tentes. Environ 15 civils américains étaient aussi sur les lieux pour s'occuper du chargement et du déchargement des Douglas de la North West Airlines qui utilisaient régulièrement la ligne d'étapes pour effectuer des voyages jusqu'en Alaska avec des marchandises. Toute la nourriture et la majorité de l'essence étaient transportées par voie aérienne. Le coût de l'essence étaient de 2,75 \$ le gallon [3,79 litres], les pommes de terre étaient à 28,00 \$ pour un sac de cent livres [46 kilogrammes (kg)] et le ciment était à 24,00 \$ pour un sac de 100 livres [45 kg]. Canadian Pacific Airlines exploitait une ligne aérienne entre Edmonton et Whitehorse, mais n'avait pas suffisamment d'aéronefs pour gérer la circulation de passagers ou de marchandises. L'entrepreneur avait de la difficulté à faire entrer et sortir ses hommes. Beaucoup d'aide a été fournie par North West Airlines pour déplacer ces gens et, dans certains cas, les aéronefs de l'ARC.

Il a été remarqué que les hommes embauchés par l'entrepreneur étaient assez vieux ou très jeunes et une grande partie d'entre eux n'avaient pas vraiment les compétences pour effectuer le travail d'un artisan compétent. À la fin d'août, les ingénieurs américains ont aménagé avec

un détachement de personnel pour aider à construire les bâtiments. Il a été rapidement découvert que les soldats et les civils ne s'entendaient pas bien pendant les travaux et ont donc été séparés. La solde des travailleurs civils était très élevée en comparaison avec celle des soldats pour le même travail. Les charpentiers civils gagnaient entre 300 \$ et 400 \$ par mois et, dans la plupart des cas, étaient des hommes qui utilisaient simplement des marteaux et des scies. Les soins médicaux étaient fournis par le U.S. Medical Corps avec la présence d'un médecin.

Le 15 octobre 1942, l'ARC a officiellement pris le contrôle des opérations de l'aérodrome en collaboration avec le MT et utilisait le personnel de l'entrepreneur pour les travaux d'entretien. Le 18 novembre, un convoi de l'ARC est arrivé par la Route Alcan et a amené la majorité de l'équipement principal et du matériel qui était désespérément nécessaire. À la même date, du personnel de l'ARC a commencé à arriver par petits groupes et, même si des demandes répétées ont été formulées pour combler le petit effectif de 37 aviateurs, le 23 mars 1943, seulement 23 aviateurs étaient arrivés¹⁷.

Les travaux de construction du MT étaient entravés par les manques d'ouvriers et de transport civils en raison du temps de guerre. Les retards de construction ont mené le département de la Guerre à suggérer, en février 1943, que les contrats du MT soient annulés et que la construction soit entreprise par les ingénieurs de l'armée américaine avec des ouvriers civils locaux. Plus tard encore, il a suggéré que tout bâtiment (et ouvrier) au nord d'Edmonton soit américain. Ceci a été accordé le 18 juin 1943 par le Comité de guerre du Cabinet. Le programme très critiqué du MT s'est terminé le 13 juillet 1943, alors que le Canada avait dépensé 25 000 000 \$ sur le projet. Alors que ses entrepreneurs étaient retirés de la région, le MT a abandonné les travaux d'entretien sur les terrains d'aviation, laissant les ingénieurs américains rattraper le jeu. Ils ont continué à agrandir les pistes et les voies de circulation, ont ajouté des bâtiments et ont même mis à jour l'éclairage des terrains d'aviation. En juin 1944, le Canada a remis 77 000 000 \$ aux États-Unis en reconnaissance des travaux de construction dont le dominion bénéficierait à long terme. Entre temps, le MT a conservé ses responsabilités en ce qui a trait aux services météorologiques et de portée de radio.

La formation de l'unité de construction et d'entretien (UCE) nº 4, et des UCE nºs 9 et 10 par la suite, a permis de ramollir notre allié, ajoutant du personnel de l'ARC aux projets d'expansion et d'entretien. L'UCE n° 4, créée en décembre 1942, a d'abord travaillé dans le sud des Prairies, mettant à jour les terrains du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth, mais en juin 1943, elle a commencé à envoyer du personnel dans le Nord. L'UCE nº 9 (d'abord appelée unité de travaux de construction n° 1) a été formée sur la côte Ouest en mars 1941. Bien que son quartier général était situé à Vancouver, elle a commencé à envoyer de grands groupes vers le Nord au printemps 1944. Le 31 mai, l'unité avait 127 officiers et hommes à Whitehorse et 210, à la fin de septembre. L'UCE nº 10 a été formée à Dawson Creek en octobre 1944. De telles unités ont renforcé le nombre de militaires canadiens à chaque emplacement. Par exemple, il y avait 42 membres de l'ARC à l'unité de transit nº 3 de Fort Nelson le 30 juin 1943, mais 65, le 31 octobre 1943 et 92, le 31 janvier 1944. Il y a peu de doutes, par contre, qu'au départ, le personnel de l'ARC était intimidé par la présence des United States Army Air Forces (USAAF). En septembre 1943, seulement Grande Prairie était à parité (40 membres de l'ARC pour 49 membres de l'USAAF). Ailleurs, les disparités étaient frappantes; à Fort St. John, il y avait 41 membres de l'ARC versus 158 membres de l'USAAF, à Fort Nelson, il y avait 45 membres de l'ARC versus 250 membres de l'USAAF, à Watson Lake, il y avait 39 membres de l'ARC versus 170 membres de l'USAAF, et à Whitehorse, il y avait 64 membres de



l'ARC versus 500 membres de l'USAAF en plus des 3000 ingénieurs américains¹⁸. Le personnel de l'ARC s'est réjoui lorsqu'il a finalement reçu l'équipement auquel il avait droit conformément au barème de distribution de la force aérienne. Le journal de l'unité de transit n° 3 de Fort Nelson, en date du 25 avril 1943, fournit des exemples de la fierté grandissante de l'unité:

Enfin, nous pouvions retourner la pareille en matière de divertissement à nos cousins américains. Les différents films montrés par le YMCA de l'ARC démontraient une forte participation et se comparaient favorablement à ceux des Américains. En tout, presque 500 membres du personnel, composé à 90 pour cent d'Américains, ont visionné les quatre représentations données. Au cours des dernières semaines, nous avons été en mesure de rendre service aux Forces américaines en affectant une partie de notre personnel de tracteur et de notre équipement pour aider à effectuer les nombreux petits projets dans le camp et autour de celui-ci. Nous pouvons mentionner, au passage, que la condition et l'état de fonctionnement de l'équipement de l'ARC de cette unité dépassent de loin celui de nos braves alliés. En tout et pour tout, les « mauvaises relations » deviennent lentement, mais sûrement, meilleures, de façon à ce que le slogan « trop peu, trop tard » ne puisse pas encore s'appliquer à la ligne d'étapes du Nord-Ouest¹⁹.

Les dossiers appropriés sont remplis de plaintes américaines à propos de l'expansion lente des installations de la ligne d'étapes, ce qui mène à des congestions lors des livraisons par avion. Avec du recul, il faut reconnaître que les travaux du MT en 1940-1941 avaient été effectués en vue d'une augmentation modeste de la circulation des poids légers et moyens. La crise des îles Aléoutiennes de 1942-1943, associée à un vaste programme de transport vers la Russie, a submergé ce que le MT avait construit. Les machines comme le B-17 et le M-24, agissant comme vaisseau mère pour des formations allant jusqu'à 50 chasseurs, n'avaient pas été prévues. « Les Liberator et les "Forteresses volantes", en plus d'avions de transport, utilisent grandement la route et, en raison de leur poids, ils défoncent et ruinent même les meilleures surfaces compactes²⁰. » Ces facteurs imprévus ne concernaient pas seulement les pistes. Les approvisionnements en eau forés et par canalisation qui étaient adéquats au début de 1942 étaient souvent insuffisants pour les bases agrandies. En effet, au cours de l'automne 1942, le forage de puits du MT a été tellement retardé à Fort St. John et à Fort Nelson que le personnel s'y trouvant a passé la majorité de l'hiver qui a suivi sans eau pour boire, se laver ou lutter contre les incendies, à l'exception de ce qui pouvait être transporté à partir des cours d'eau avoisinants. La construction retardée a aussi eu des répercussions opérationnelles :

Au cours de l'hiver 1942-1943, dans la majorité des stations, le peu d'hommes affectés ne pouvait même pas faire l'inventaire des vastes quantités de matériels qui leur avait été envoyé. Ce matériel, en l'absence d'entrepôts, avait été déposé un peu n'importe où ou selon les circonstances actuelles. Couvert probablement de bâches de protection, le matériel était actuellement enseveli sous la neige. Donc, un avion pouvait rester au ralenti à l'une des bases plus petites de la ligne d'étapes (à l'extérieur, bien sûr, puisque des hangars étaient seulement disponibles à Edmonton et à Fairbanks) en attente de pièces qui pouvaient bel et bien être là, mais qui n'avaient pas été comptabilisées et qui se trouvaient sous une couche de neige. La majorité des stations n'avait pas encore de personnel capable d'en faire plus pour les aéronefs en transit que de les approvisionner en essence et en huile ou, avec un peu de chance et beaucoup de travail, démarrer leurs moteurs lors d'un froid matin d'hiver²¹.

La présence américaine dans les unités de transit équivalait à une organisation parallèle; les véhicules incendie aéroportuaires de l'USAAF et de l'ARC se tenaient prêts en cas d'urgence; un Norseman de l'ARC faisait souvent face à un Norseman de l'USAAF de l'autre côté du terrain; les systèmes téléphoniques et radiophoniques de l'USAAF complétaient des systèmes canadiens similaires. Puisque la grande majorité du trafic provenait de l'armée américaine, il était inévitable que le personnel de « liaison » et « opérationnel » soit principalement américain également, et appuyé généreusement par la logistique américaine. Il y a eu des conséquences regrettables. Ce qui suit est tiré du journal du Commandement de l'instruction n° 4 en date du 15 décembre 1942 :

Le lieutenant-colonel d'aviation [G. E.] Hall a communiqué par radio avec Ottawa à propos de la situation causée par un manque de vêtements d'hiver et a demandé s'il était simplement possible que notre matériel soit dépêché. Entre temps, notre personnel souffrait du froid. Le lieutenant-colonel d'aviation Hall a mentionné lors de sa communication que le prestige de l'ARC était « nul » à Whitehorse. En gros, c'était un cas de mauvaises relations jusqu'à maintenant lorsqu'il s'agissait de l'ARC. Non seulement à Whitehorse, mais dans toutes les unités, nous sommes dans l'obligation d'emprunter de l'équipement, des rations, etc. des Américains. Une autre comparaison serait l'épicier d'un petit village, avec un capital de 500 \$, qui tente de faire concurrence à des chaînes de magasins rivales d'un million de dollars²².

Les problèmes d'approvisionnement pouvaient être surmontés. À peu près au même moment où le lieutenant-colonel d'aviation Hall observait les difficultés de l'ARC, le lieutenant-colonel d'aviation Farrell signalait le passage d'un large convoi de camions qui avait quitté Calgary un mois plus tôt pour distribuer du matériel aux bases dans le Nord²³ L'affectation de juin 1943 de l'Escadron de transport n° 164 avec l'aéronef Lodestar (et plus tard le Dakota) sur la ligne d'étapes a aidé grandement. Toutefois, la perception d'une présence canadienne minimale dans la région était insidieuse. En octobre 1943, le colonel d'aviation W. F. Hanna a effectué une tournée d'inspection. Il était accompagné du major-général H. W. Foster, dont le résumé de la situation était décourageant :

Il était remarquable, au cours de mon périple, que les autorités américaines dominaient réellement les terrains d'aviation actuels sur la ligne d'étapes. Les Forces de l'ARC, bien qu'elles soient efficaces, étaient en nombre limité et l'officier supérieur de l'ARC ne semblait pas avoir d'autorité qui pourrait justifier que ce soit lui aux commandes.

Le lieutenant-colonel d'aviation Hanna n'était pas moins prudent :

Bien qu'il soit évident que ce soit non souhaitable et peu pratique de tenter, en ce moment, de rivaliser avec les États-Unis sur la ligne d'étapes du Nord-Ouest, que ce soit en matière d'effectifs ou d'intensité des opérations, il y a, néanmoins, certaines mesures possibles qui pourraient renforcer la position canadienne tout en assurant un soutien aux officiers de l'ARC aux commandes²⁴.

Tout en félicitant certains commandants de station (notamment le commandant d'aviation du Temple), il a recommandé avec insistance que des officiers plus puissants et efficaces soient affectés à la plupart des stations de l'ARC. Il a aussi indiqué le besoin d'avoir des symboles forts du contrôle canadien :

Il n'y a signe d'un bâtiment administratif à aucune des stations qui indique clairement que l'aérodrome est un aérodrome de l'ARC... Il semble n'y avoir aucune uniformité au niveau des enseignes affichées sur les bâtiments administratifs. Certaines stations affichent l'enseigne de l'ARC, d'autres l'Union Jack, et d'autres encore, l'enseigne de l'ARC et l'Union Jack. Dans tous les cas, les enseignes sont relativement petites et discrètes. Puisque ce sont des aérodromes de l'ARC, ne différant en aucun cas des autres aérodromes opérationnels au Canada, il est jugé qu'une large enseigne de l'ARC soit affichée ostensiblement sur le bâtiment administratif²⁵.

Le 23 octobre 1943, le v/m/Air Anderson a souligné encore une fois le besoin de démontrer les compétences canadiennes pour impressionner notre allié :

Ce n'est pas un secret que les États-Unis veulent prendre le contrôle de la ligne d'étapes, et ce fait rend les choses d'autant plus souhaitables que le Canada s'acquitte des obligations qu'il a assumées de façon à satisfaire entièrement les forces américaines. En tant qu'autorité de contrôle de la ligne d'étapes, l'ARC doit, par conséquent, faire respecter son prestige ainsi que celui du Canada²⁶.

Un incident en janvier 1944 a rappelé le malaise canadien à propos de la présence américaine. Watson Lake a signalé que l'USAAF construisait une nouvelle tour de contrôle de 15,5 mètres [51 pieds] sur l'un de leurs hangars qui bloquait de façon importante la vue de la tour de 9,4 mètres [31 pieds] de l'ARC. Le colonel d'aviation V. H. Patriarche a enquêté et a rédigé un rapport le 17 janvier. L'officier américain sur place (lieutenant-colonel R. F. Kitcheningman) a déclaré que les contrôleurs de l'ARC étaient incompétents et que Washington avait approuvé le projet; Ottawa n'avait pas été consulté. Patriarche a remis en question la prémisse et les motifs du colonel; ses plaintes étaient « de nature générale et ne mentionnent pas de cas précis²⁷ ». Il a ajouté : « Il paraîtrait que des efforts sont mis en œuvre pour établir le contrôle de l'USAAF le long de la ligne d'étapes à l'aide d'une suite d'objectifs limités²⁸. » Les arguments ont été présentés; la construction de la tour rivale de Watson Lake a été interrompue et aucune construction n'a été effectuée ailleurs²⁹.

Sur le plan opérationnel (les unités de transit), les relations entre les militaires canadiens et américains étaient raisonnablement harmonieuses. En mai 1943, l'unité de transit n° 1 a signalé que le nouveau commandant des forces américaines sur place (un certain capitaine Ponyman) s'était chargé de faire respecter la discipline, qui s'était apparemment relâchée. « Il a donné un discours à son unité leur indiquant qu'ils étaient simplement des visiteurs ici et, en raison de cela, ils devaient se comporter en tout temps de manière appropriée³⁰. » Les deux pays participaient aux danses, aux concerts et aux soirées cinéma. Les cantines étaient ouvertes aux hommes des deux forces aériennes (même lorsqu'il y avait pénurie de bière) et des rivalités amicales se formaient lors de parties de baseball. Tout de même, il y avait encore un certain malaise à propos des disparités nationales. Le journal de l'unité de transit n° 5 (Whitehorse), entrée du 23 août 1944, suggère cela :

Les nominations au commandement portaient les bonnes nouvelles [bons noms?] de la promotion du commandant au grade de lieutenant-colonel d'aviation. Cela améliorera grandement la dignité de l'ARC dans ce district. Les officiers d'ATC américains n'auront plus un aussi grand écart de grade avec nous dorénavant³¹.

Si les relations entre les militaires étaient cordiales, il n'en était pas toujours de même au niveau des relations civilo-militaires. Il était parfois exprimé que le personnel de l'USAAF préférait travailler avec le personnel de l'ARC que celui du MT, qui, lui aussi, avait ses propres préjugés. En décrivant son arrivée dans l'unité de transit n° 3, à Fort Nelson en juillet 1942, le commandant d'aviation Heaven a découvert que la construction accusait un retard, en partie en raison d'un « ingénieur résident du ministère des Transports qui ne voulait pas coopérer avec personne et qui détestait profondément les Américains³² ». Les tensions étaient particulièrement manifestes aux petits terrains d'aviation entre les unités de transit. Le commandant d'aviation J. E. Rogers (aux commandes de l'unité de transit n° 5), a visité Teslin le 4 novembre 1943, accompagné d'un responsable du MT. C'était en raison d'une plainte de l'USAAF que certains de leurs pilotes engagés dans la recherche d'un P-39 avaient été obligés de rester là pour la nuit et avaient reçu très peu d'attention et d'aide de la part du personnel du MT. Rogers a rapporté ce qui suit :

Le problème a été réglé, mais cela révèle une lacune probante dans la mise en place de notre organisation sur les terrains auxiliaires. La situation est particulièrement alarmante en ce moment, puisqu'un officier supérieur de l'ARC sur le terrain dans tous les cas est seulement un sergent appareilleur diesel. Ils possèdent très peu de connaissances sur l'organisation et l'administration d'un terrain d'aviation et peuvent être facilement régentés par le personnel du MT, qui, dans ce domaine, n'est pas très coopératif³³.

Un rapport remis le 15 septembre 1943 par le service de l'inspecteur général de l'ARC a porté l'attention vers un autre irritant. Le rapport indiquait que la police militaire américaine le long de la ligne d'étapes avait tendance à être « jeune, non formée, pas très éduquée » et adoptait des « manières agressives et arrogantes, au grand agacement des civils canadiens³⁴ ». Une solution suggérée était d'affecter un gendarme de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) à chaque station, sous la direction du commandant local de l'ARC. La justification était fondée sur des stéréotypes : « Les Américains visualisent le pays du Nord comme étant une terre de la "police montée" et un "manteau rouge" pourrait être le symbole de l'autorité canadienne le long de la ligne d'étapes³⁵. »

Les désaccords opérationnels étaient rares. Un d'entre eux impliquait le déneigement des pistes et des voies de circulation. Les officiers de l'ARC étaient habitués au compactage de la neige; les Américains ordonnaient l'utilisation de souffleuses et de charrues comme s'ils étaient en campagne. Les infractions à la discipline aérienne créaient des tensions. Un tel incident est survenu à l'unité de transit n° 1 de Grande Prairie le 14 mai 1943, lorsque la visibilité était réduite par la chute de neige. Un vol imprévu de P-39 est apparu et a encerclé le terrain d'aviation sans communiquer avec la tour de contrôle. Ils sont arrivés au moment où le Lockheed de Canadian Pacific Airlines piloté par Grant McConachie s'approchait pour un atterrissage. Par deux fois les P-39 sont presque entrés en collision avec l'aéronef civil, et McConachie a poursuivi son vol jusqu'à Fort St. John³⁶. Le 21 juin 1943, dans le journal de l'unité de transit n° 3, il était noté : « Le commandant d'aviation Heaven a protesté plusieurs fois devant le commandant du détachement américain à Fort Nelson à propos de la pratique dangereuse consistant à "butiner" autour du terrain des pilotes américains et une lettre à cet effet a été envoyée à l'USAAF en novembre dernier³⁷. »

Curieusement, les autorités craignaient de possibles raids japonais. En juin 1942, il était prévu que des escadrons de chasseurs puissent être basés à certaines stations s'il y avait une « menace évidente d'une attaque ennemie³⁸ ». Ceci aurait pu être compréhensible avant que les répercussions de la bataille de Midway aient été absorbées. Toutefois, il y a plus qu'un soupçon de paranoïa dans

le journal de l'unité de transit n° 5 de Whitehorse le 12 mai 1943. Le poste de la GRC à Old Crow avait signalé qu'un aéronef non identifié avait été entendu et aperçu dans le secteur. Il n'y avait aucune autre ressource que la GRC et les forces américaines pour déterminer la nationalité de cet aéronef. On a donc communiqué avec Fairbanks. « Il est possible qu'un tel aéronef soit un navire ennemi opérant à partir d'un porte-avions dans la mer de Beaufort³⁹. » Il était presque improbable qu'un aéronef japonais se trouvant encore dans les Aléoutiennes effectue une frappe. Malgré tout, en juin 1943, la 62nd Anti-Aircraft Battery américaine a été installée à Whitehorse⁴⁰.

Entre temps, les ingénieurs américains avaient construit la route de l'Alaska. C'était pratiquement une invasion du Canada effectuée avec la permission d'Ottawa. Elle a été construite le long de la route aérienne pour mieux combler les besoins des différentes bases aériennes et, dans certains cas, le chemin de la route passait à travers un terrain plus difficile pour accommoder les priorités de la voie aérienne. Le champ de pétrole de Norman Wells (161 km [100 milles] au sud du cercle polaire arctique) datait de 1920, mais son expansion, ainsi que le pipeline Canol vers Whitehorse, de là vers Skagway, était essentiellement un projet américain.

L'achèvement de la route de l'Alaska signifiait une présence américaine en évolution dans le Nord. Travaillant de Whitehorse en mai 1944, le journaliste Gordon McCallum a remarqué que les bâtiments qui logeaient auparavant les travailleurs de la route et du pipeline se vidaient, mais que la présence du Commandement du transport aérien américain était encore importante. Il a estimé que pour chaque Union Jack affiché dans la région, il y avait cinq drapeaux américains.

Whitehorse a profité d'une grande part du développement de la ligne d'étapes du Nord-Ouest. Son terrain d'aviation était opéré par l'ARC, mais il était principalement américain. Les hommes de l'ARC responsables de l'entrée au sommet de la colline vous diraient que neuf fois sur 10, c'est pour une voiture ou un camion américain qu'ils levaient la barrière lignée rouge et blanche⁴¹.

Pendant une grande partie de son histoire, la ligne d'étapes du Nord-Ouest (parfois rebaptisée la « ligne stupéfiante du Nord-Ouest ») a été exploitée sous l'égide d'autres commandements (le Commandement de l'instruction n° 4 jusqu'en décembre 1943, puis le Commandement aérien de l'Ouest par la suite) avec une structure limitée propre à elle-même. Il manquait une nomenclature définie; ce n'était ni une station, ni une escadre, ni un groupe. Le 18 février 1944, l'Escadre n° 2 a été nommée organisme de supervision, mais cela n'était pas suffisamment grandiose. Finalement, l'AFHQ l'a élevée au statut de commandement. Ayant prouvé sa capacité à fournir un passage efficace pour le matériel, il était important de l'intégrer comme un joueur dans les plans d'aviation internationale du Canada, affirmant davantage l'intérêt national pour le Nord. Par conséquent, le 11 mai 1944, l'AFHQ a publié l'ordre d'organisation n° 193 qui entrerait en vigueur le 1^{er} juin 1944. Ce dernier débutait en énonçant ce qui était évident :

Une série d'aérodromes et d'installations de contrôle des aéronefs a été construite et mise en exploitation dans le nord-ouest du Canada. Cette série est connue sous le nom de ligne d'étapes du Nord-Ouest. La responsabilité pour le contrôle, l'exploitation, l'entretien et la défense de cette route a été attribuée à l'ARC. Certaines formations, certaines unités et certains détachements ont été formés aux emplacements le long de cette ligne d'étapes dans le but d'atténuer les responsabilités de l'ARC. L'Escadre n° 2 a été formée le 18 février 1944 en tant que formation de contrôle pour cette ligne d'étapes, mais il a été jugé que son « statut d'escadre »



n'était pas suffisant pour entreprendre ces engagements, particulièrement en raison des répercussions internationales. Il a donc été décidé de former un commandement de l'ARC qui remplacerait l'Escadre n° 2 en tant que formation de contrôle de la ligne d'étapes du Nord-Ouest.

L'ordre a établi les limites géographiques du nouveau Commandement aérien du Nord-Ouest (CANO) : à l'est à la longitude 110 degrés Est, au sud à la latitude 52 degrés 30 minutes Nord, à l'ouest par la frontière entre l'Alberta et la Colombie-Britannique à la latitude 58 degrés 30 minutes Nord, de là à l'ouest jusqu'à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alaska à Stewart (sur la passe Portland), puis vers le nord le long de la frontière avec l'Alaska jusque dans l'océan Arctique. Entre octobre et décembre, les unités de transit ont été renommées Stations de l'ARC; par exemple, l'unité de transit n° 1 est devenue la Station Grande Prairie⁴².

Le v/m/Air T. A. Lawrence, présidant alors le Commandement de l'instruction n° 2, a été nommé commandant de l'Air, CANO. Il était largement connu et respecté pour avoir mené l'expédition du détroit d'Hudson en 1927-1928, même s'il avait été plus récemment un administrateur du Sud assidu. Son officier d'état-major principal, le commandant d'aviation V. H. Patriarche, AFC, ancien commandant de l'Escadre n° 2 à Edmonton, avait beaucoup d'expérience civile et dans le Nord avec Northern Aerial Mining Explorers (1929-1931), Spence McDonough Air Transport Limited (1933-1934) et Canadian Airways (1933-1939). L'école d'observation aérienne (EOA) n° 2 à Edmonton avait été démantelée plus tôt dans l'année et le CANO a pris possession de ses bâtiments pour loger le personnel supplémentaire nécessaire pour administrer la ligne d'étapes.

L'amélioration des installations était en cours. L'entrée de journal du CANO pour le 18 octobre 1944 mentionnait une telle mise à jour et confirmait la présence continue du MT.

Le MT a terminé la pose des feux d'approche à haute intensité sur les terrains d'aviation d'Edmonton, de Fort St. John et de Whitehorse. D'ici la fin de l'année, le ministère s'attend à avoir installé un éclairage similaire à Watson Lake et à Fort Nelson. Cet éclairage, qui est rouge, est le premier de son genre à être utilisé sur n'importe quel terrain d'aviation au Canada et est conçu pour surmonter les conditions de visibilité réduite⁴³.

La distance à laquelle la force aérienne a été pour installer le nouvel équipement est décrite par le v/m/Air Lawrence dans un communiqué de presse du 4 janvier 1945. L'entretien des communications terrestres était important et, à la fin de 1944, de nouvelles stations de relais étaient installées par les ingénieurs américains; l'équipement étant considéré comme « permanent » plutôt que « temporaire » et les coûts ont été assumés par le Canada. Malheureusement, il n'y avait pas de nouvel équipement en Amérique du Nord et les fabricants annonçaient un retard de neuf mois pour l'approvisionnement. Puis, il a été découvert qu'il y avait une grande quantité d'articles en Afrique du Nord, où ils avaient majoritairement été utilisés en 1942 et en 1943. L'équipement, maintenant redondant, a été expédié de l'autre côté de l'Atlantique pour le poser le long de la ligne d'étapes du Nord-Ouest⁴⁴.

Les journaux des unités de la ligne d'étapes du Nord-Ouest sont, de façon surprenante, avares de détails sur la circulation aérienne. Habituellement, les opérations de vol étaient décrites comme étant « lourdes, » « normales » ou « légères ». Le 10 mai 1943, l'unité de transit n° 3 (Fort Nelson) a signalé sa journée sa plus occupée jusqu'à ce moment : « 55 aéronefs sont passés ou se sont arrêtés⁴⁵ ». Le 19 février 1944, l'unité de transit n° 1 (Grande Prairie) a noté : « Nous avons eu de tout, de Cubs aux bombardiers moyens sur l'aire de trafic au cours des huit dernières heures⁴⁶. » L'unité

de transit n° 5 (Whitehorse) citait régulièrement des « opérations » quotidiennes, définies comme étant des atterrissages ou des décollages simples. La plupart devaient certainement être en transit, mais ces chiffres comprenaient les arrivées et les départs occasionnels des transports de l'ARC; le 7 août 1944, ils ont signalé un record de 207 « opérations⁴⁷ ».

De nombreux écrasements et quasi-collisions (mais pas la totalité) ont été signalés dans les registres des opérations, allant du tragique au comique. Deux exemples, tirés du journal de l'unité de transit n° 3, à Fort Nelson, démontrent la portée de tels incidents :

6 mars 1943 – Un P-39 Bell Airacobra américain a apparemment pris feu dans les airs et s'est écrasé, en flammes, dans le boisé environ 3,2 km [2 milles] au nord de la tour de contrôle. Le pilote, le sous-lieutenant John W. Bence, U.S. Ferry Command, est mort instantanément.

30 août 1943 – Un autre quasi-accident aujourd'hui lorsque trois P-39 sont arrivés à 12 h 51. Le premier aéronef est atterri normalement, le deuxième a réussi son atterrissage et se trouvait environ aux trois quarts de la piste. L'officier de service de la tour de contrôle, le Lt avn [lieutenant d'aviation] Fry, s'est tourné pour donner l'autorisation d'atterrissage au n° 3, a donné l'autorisation, puis s'est retourné et a vu le n° 2 à gauche de la piste sur son nez. Apparemment, le pilote était sorti de la piste, avait tourné et avait rentré son train d'atterrissage au lieu de ses volets, faisant en sorte que l'aéronef se tenait sur son nez. Comme d'habitude, tous les Américains à moins de 1,6 km [1 mille] de la scène sont embarqués dans les jeeps, les voitures, les camions, etc., et se sont précipités vers la piste sans permission. Par conséquent, tellement de poussière a été soulevée que la piste a été fermée et un A-20 qui suivait les P-39 a été forcé de remonter et de faire un autre circuit⁴⁸.

Ce n'est pas tout le trafic qui était en direction de Russie. Les unités signalaient fréquemment le passage d'officiers soviétiques qui se rendaient dans les usines américaines et des diplomates en direction de Washington. Le plus haut niveau d'une délégation était en juin 1945 pour la conférence de San Francisco qui a établi l'Organisation des Nations Unies. Un autre observateur du printemps 1945 était le Lt avn P. G. Cowley-Brown, un peintre de guerre officiel de l'ARC, dont les peintures se trouvent maintenant au Musée canadien de la guerre.

Le niveau des opérations variait évidemment selon la température et les saisons. Le froid intense pouvait affecter les moteurs refroidis par liquide (les P-39 et les P-63 étaient particulièrement sensibles), mais les températures à la baisse signifiaient habituellement des ciels dégagés. Les longues heures d'ensoleillement de l'été favorisaient le vol; les heures d'ensoleillement limitées de l'hiver signifiaient le contraire⁴⁹. La brume ou la poudrerie étaient fréquentes et imprévisibles. En avril 1944, des feux de forêt le long de la ligne d'étapes du Nord-Ouest ont gravement touché les opérations. La situation s'est envenimée. Le 25 mai 1944, H. F. Gordon (sous-ministre de l'Air), dans sa lettre au sous-ministre fédéral des Mines et des Ressources, signalait :

De Whitecourt à près de Beetton River, il y a de nombreux feux avec beaucoup de fumée. Il y a plusieurs incendies graves près de Beetton River et de Fort Nelson, et deux incendies importants ont été déclarés récemment entre Fort Nelson et Watson Lake. Le trafic du transport sur la ligne d'étapes du Nord-Ouest entre Edmonton et Fort Nelson est fortement retardé en raison de l'épaisse fumée et, à certains aéroports le long de cet itinéraire de la ligne d'étapes, la visibilité est en deçà du minimum établi pour le vol à vue du sol. Le commandant de l'air du Commandement aérien de l'Ouest a indiqué que, à moins que des mesures efficaces soient prises immédiatement, la même situation surviendra de Fort Nelson à Whitehorse puisque cette partie du pays s'assèche rapidement⁵⁰.

Le problème s'étendait au-delà des ressources opérationnelles; le gouvernement fédéral avait une compétence absolue sur le territoire du Yukon, tandis que l'Alberta et la Colombie-Britannique semblaient figées dans la contemplation et la coordination des mesures. Le fait que les opérations aériennes américaines étaient restreintes a contribué à l'urgence de la situation; la mobilisation de conscrits en vertu de la *Loi sur la mobilisation des ressources nationales* pour lutter contre les incendies semblait être la seule mesure possible. Une fois que cela a été fait, les soldats au sol ont reçu beaucoup d'aide de la part du Lt avn J. Jaworski, un pilote de Norseman qui déterminait l'emplacement des incendies, larguait du matériel aux hommes et, finalement, les sortait de l'endroit une fois le travail terminé⁵¹.

Une lecture attentive des journaux de l'unité révèle le travail effectué par « d'autres grades » anonymes. Le détachement de Beaton River, qui subissait un blizzard prolongé au début de janvier 1945, a noté ce qui suit le 4 janvier :

La tempête fait encore rage et la section des tracteurs travaille nuit et jour pour garder la neige sous contrôle. Malgré les conditions dans lesquelles la section des tracteurs travaille, comme aucun chauffage et seulement de l'espace d'entreposage pour le tiers de leur équipement, ils gardent leurs problèmes quotidiens sous contrôle en plus de conserver un sourire joyeux sur leurs visages. (Les hommes se fendent toujours en quatre, n'est-ce pas?). Jusqu'à maintenant, lorsque l'hiver s'est installé, nous avons seulement perdu neuf heures où les avions ne pouvaient pas faire d'atterrissages sécuritaires ici en raison d'une pluie abondante qui a gelé instantanément, laissant notre piste devenir une patinoire, mais en neuf heures, les tracteurs et les traîneaux ont rendu la piste en bon état⁵².

Le quartier général de la ligne d'étapes du Nord-Ouest et son successeur, le Commandement aérien du Nord-Ouest, contrôlaient peu de ressources aériennes; quelques Dakota et une escadrille des communications équipée d'un aéronef Norseman, qui effectuait du transport léger le long de la ligne d'étapes, ainsi que des missions occasionnelles de secours et de recherche et sauvetage, modifiant selon la saison ses roues pour des flotteurs ou des skis. Certains pilotes avaient beaucoup d'expérience d'aviation de brousse. Un vétéran de la Première Guerre mondiale, C. C. Crossly (possiblement le premier pilote de Norseman de l'ARC sur la ligne d'étapes), avait volé pendant plus de 13 ans avec l'Ontario Provincial Air Service avant de s'enrôler dans l'ARC. Le dossier de sécurité de l'ARC pour la ligne d'étapes était remarquable, mais le 28 décembre 1943, le Norseman 3529 avec six personnes à bord s'est écrasé dans une région brûlée entourée de bois massif. Toutes les personnes à bord ont été blessées; le pilote, le commandant d'aviation I. M. MacLean (commandant, unité de transit n° 2), est mort le 2 janvier 1944. Le caporal W. W. Riglin a reçu la Médaille de l'Empire britannique pour avoir tiré MacLean hors de l'aéronef en flammes; l'aviateur-chef G. D. McCaffrey a été cité à l'ordre du jour pour des efforts de sauvetage similaires⁵³.

De nombreuses histoires des opérations du Norseman ont été tirées des registres des opérations de l'ARC; peu d'entre elles ont besoin d'être répétées ici en raison d'une publication existante⁵⁴. Un exemple peut suffire, celui du 14 juillet 1944, lorsque le Lt avn J. S. Coombes, accompagné du Lt avn W. R. Burnap (médecin militaire) et de l'infirmière militaire H. M. Brown, ont répondu à une urgence médicale dans le district de Pembina qui avait été isolé par des inondations. À leur arrivée, le médecin a conseillé que le patient soit évacué à Edmonton. Toutefois, il fallait élargir la zone de décollage. Des fermiers du coin ont dégagé une piste dans les buissons. Lors du décollage, Coombes a accroché les arbres. Les deux ailes ont été endommagées et l'accélérateur s'est coincé en position ouverte, mais il a réussi à rester dans les airs et à terminer sa mission. Coombes a reçu une Croix de l'Aviation; Burnap et Brown ont reçu une Mention élogieuse pour services émérites lors d'opérations aériennes⁵⁵.

La coopération continue entre l'ARC et le MT a été démontrée en janvier 1945, décrite encore une fois dans le journal du CANO :

Un Lockheed CF-CCT, aéronef du ministère des Transports avec sept délégués du MT à bord, a été forcé d'atterrir dans les environs de Mink Lake le 13 janvier en raison d'une panne d'essence. Mink Lake se trouve environ à 161 km [100 milles] à l'est de Fort Simpson et environ 40 km [25 milles] au nord-est de Mills Lake sur Horn River. Quatre aéronefs de l'ARC se sont joints à la recherche et l'aéronef manquant a été localisé au cours de l'après-midi du 15 janvier sur un lac non cartographié à 62 degrés 17 minutes Nord, 118 degrés 43 minutes Ouest. Les personnes à bord ont été déplacées à Fort Simpson et, plus tard dans la même journée, le pilote a volé l'aéronef hors de la zone, du carburant ayant été fourni des stocks de l'ARC. Dans cette communication, le message suivant a été reçu de M. A. D. McLean, contrôleur de l'aviation civile : « Un grand merci à vous ainsi qu'aux officiers et aux hommes pour la coopération chaleureuse et félicitations pour l'efficacité de l'organisation de recherche et sauvetage que nous tenons tous en haute admiration de la company de l'aviation civile : « Un grand merci avous ainsi qu'aux officiers et aux hommes pour la coopération chaleureuse et félicitations pour l'efficacité de l'organisation de recherche et sauvetage que nous tenons tous en haute admiration de l'aviation civile : « Un grand l'aviation civile : « Un grand l'aviation de recherche et sauvetage que nous tenons tous en haute admiration de l'aviation de l'aviation de recherche et sauvetage que nous tenons tous en haute admiration de l'aviation de l'aviation de l'aviation de l'aviation de l'aviation de recherche et sauvetage que nous tenons tous en haute admiration de l'aviation de l'aviatio

Les Américains avaient établi une unité d'instruction dans l'Arctique au Colorado. Ne voulant pas être en reste, le gestionnaire de l'EOA n° 2, à Edmonton, W. R. « Wop » May, a créé des équipes de sauveteurs-parachutistes, empruntant l'idée des « Smoke Jumpers » du Montana. Son travail a été repris par l'ARC lorsque l'EOA nº 2 a fermé en juillet 1944; quatre mécaniciens civils qui avaient reçu leur instruction de parachutiste au sein de l'équipe de May se sont enrôlés à titre de sergents et ont poursuivi leurs activités. Le journal du CANO pour le 14 décembre 1944 a noté : « Le Service aérien de recherche et sauvetage a organisé une école pour former les sauveteurs-parachutistes des Commandements aériens de l'Est, de l'Ouest et du Nord-Ouest. Elle fonctionne actuellement à Edmonton⁵⁷. » Le Bulletin d'Edmonton du 13 décembre 1944 a indiqué le responsable comme étant le lieutenant d'aviation C. V. Godwin et a décrit un programme exhaustif qui comprenait du parachutisme, des premiers soins avancés, des traditions de brousse, la signalisation en Morse et des drills de conditionnement physique. « L'examen final » consistait à être largué dans la brousse isolée le long de la ligne d'étapes du Nord-Ouest pour démontrer ses compétences en survie⁵⁸. Malheureusement, les dossiers de l'école et les activités de ses diplômés sont épars, mais la citation pour une mention élogieuse du sergent O. S. Hargreaves (janvier 1946) a rendu hommage à son travail à l'école : « Ce militaire du rang a démontré de l'initiative d'envergure dans ce nouveau domaine d'activité en tant que chef-largueur de l'école de sauveteurs-parachutistes. Ses efforts sincères et son travail acharné ont permis de développer la recherche et le sauvetage au sein de l'Aviation royale canadienne. » En juin 1946, il a reçu la Médaille de l'Empire britannique; la citation indiquait sa « planification constante et son souci du détail qui ont fait de l'équipe de sauveteurs-parachutistes une unité étroitement liée opérant sans anicroche qui était prête à aider à tout moment⁵⁹ ».

Les journaux canadiens étaient sujets à exagérer et à mal interpréter l'importance de la ligne d'étapes. En novembre 1944, un envoyé de La Presse canadienne a suggéré qu'elle pouvait jouer un rôle important dans la guerre continue du Pacifique. En fait, les campagnes principales approchaient le Japon par le sud; après août 1943, le théâtre de l'Alaska s'est transformé en un bras mort stratégique⁶⁰. Elle était beaucoup plus importante en fait d'opérations aériennes russes contre l'Allemagne. Au cours de la période entre 1942 et 1944, environ 20 pour cent de tous les chasseurs soviétiques et 30 pour cent de leurs bombardiers provenaient des usines américaines. Certains voyageaient par la mer par Murmansk; de nombreux autres (comme les P-40 Kittyhawk) par les airs en passant par l'Iran. Néanmoins, la ligne d'étapes du Nord-Ouest a comptabilisé des nombres stupéfiants : 2618 P-39; 2397 P-63; 1363 A20; 732 B-25; et 710 C-47 (non comptabilisé par d'autres sources). De plus petites livraisons englobaient 40 P-40; 3 P-47; 1 C-46; et 54 formateurs AT-6⁶¹.

Bien que cela réside à l'extérieur de la portée des opérations de l'ARC, on pourrait étudier où le transfert des aéronefs prêt-bail était effectué. Après des négociations prolongées entre la Russie et les États-Unis, le processus s'est amorcé en septembre 1942. Le point de transfert était Fairbanks, en Alaska. Joseph Stalin a insisté sur le fait que ce transfert ne s'effectue pas en Sibérie, apparemment



Plus de 500 panneaux routiers peuplent la forêt de panneaux indicateurs de Watson Lake, à la borne kilométrique 635. D'abord une simple idée des ouvriers à l'époque de la construction de la route, la forêt croît d'année en année, grâce à des touristes venus de partout dans le monde qui y laissent un panneau de leur ville d'origine. Photo : Wikipedia Commons

en raison de la présence de pilotes américains en Russie qui pourrait mettre en danger la neutralité existante de la Russie vis-à-vis du Japon. La plupart des pilotes convoyeurs soviétiques étaient des vétérans du combat qui prenaient une pause de l'action. Après un cours de conversion rapide du personnel navigant américain, ils embarquaient pour la Russie, suivant leur équivalent de la ligne d'étapes du Nord-Ouest jusqu'au front. Combien d'aéronefs se sont écrasés après Fairbanks? Ce nombre est inconnu, mais entre Great Falls, au Montana, et Fairbanks, l'USAAC a calculé que 133 aéronefs ont été perdus en raison de la température ou d'une erreur du pilote.

En dépit du fait que les politiciens canadiens et les officiers supérieurs étaient sensibles à propos de la souveraineté nationale, le retrait américain de la ligne d'étapes du Nord-Ouest s'est amorcé après le jour de la Victoire en Europe et s'est accéléré après le jour de la Victoire sur le Japon. Néanmoins, le rythme du retrait n'était pas satisfaisant pour le v/m/Air Lawrence (à qui notre allié venait tout juste de décerner le titre de commandant, Légion du mérite). Dans le but de renforcer les défenses de l'Alaska, même au début de la Guerre froide, l'USAAF était réticente à quitter complètement. Le rythme et la portée du départ ont été discutés à la Commission permanente mixte de défense. Le représentant principal de l'Armée américaine, le major-général G. V. Henry, a écrit à son homologue canadien, le v/m/Air A. Curtis, le rassurant qu'il n'y avait aucune intention aux États-Unis de demander ou de suggérer au Canada que celui-ci devienne un « terrain de camping » pour le personnel américain, tout en réitérant les inquiétudes quant à la défense américaine. Curtis, pour sa part, a admis qu'il était difficile de faire une coupure définitive entre le temps de guerre et le temps de paix, mais a insisté sur le fait que de tels progrès devaient se faire en ce sens⁶².

En coulisses, les comptables calculaient combien chaque pays devait à l'autre pour l'équipement laissé derrière. Lors d'une conférence qui s'est tenue au quartier général du Commandement aérien du Nord-Ouest le 11 décembre 1946, le général A. J. Old, de l'USAAF, a annoncé le retrait de presque tout le personnel américain de la ligne d'étapes du Nord-Ouest avant mars 1947; les aéronefs en transit accepteraient les procédures canadiennes comme les séances d'information civiles sur la température. La présence de l'USAAF la plus importante serait alors un détachement de B-29 LORAN à Edmonton et du personnel se spécialisant dans l'entretien des aéronefs C-54⁶³.

Il y a eu davantage de formalités à Whitehorse le 3 avril 1946, lorsque toute la route de l'Alaska a été transférée au Canada. Les installations le long de la ligne d'étapes du Nord-Ouest elle-même ont été réduites. Les journaux d'unité, qui consignaient auparavant l'expansion et les activités, se sont contentés de rapporter le processus de rétraction. L'entrée du 16 mai 1946 de la Station Grande Prairie était typique : « L'ancienne salle récréative américaine, que l'ARC utilisait pour faire du sport, présenter des spectacles et tenir des danses, a été vidée et fermée. La majorité de l'équipement et des meubles ont été déplacés dans le bâtiment des logements et le reste, au Centre de transit des marchandises⁶⁴. » L'autoroute aérienne a continué d'être utilisée en temps de paix comme ligne d'approvisionnement principale de l'ARC dans le Nord. Dans la tradition de prospérité et de débâcle propre au Nord, une partie de ses ressources ont été vendues ou remises au contrôle du MT en vue d'une utilisation plus pacifique.⁶⁵

Hugh A. Halliday est un ancien membre de l'ARC, un historien et un auteur qui a signé de nombreux livres et articles. Un de ses ouvrages, intitulé *Valour Reconsidered: Inquiries into the Victoria Cross and Other Awards for Extreme Bravery* (2006), porte sur la façon dont les grandes décorations pour bravoure ont été attribuées.

ABRÉVIATIONS

AFC Croix de l'Aviation

AFHQ Commandement des forces aériennes

ARC Aviation royale du Canada

BAC Bibliothèque et Archives Canada

CANO Commandement aérien du Nord-Ouest DFC Croix du service distingué dans l'Aviation

DHP Direction — Histoire et patrimoine

EOA École d'observation aérienne

kg kilogramme km kilomètre

Lt avn lieutenant d'aviation

MC Croix militaire

MDN ministère de la Défense nationale

MT ministère des Transports

QG quartier général RG groupe d'archives

UCE unité de construction et d'entretien

USAAC United States Army Air Corps USAAF United States Army Air Forces

v/m/Air vice-maréchal de l'Air

NOTES

- 1. Bien que la ligne d'étapes du Nord-Ouest était son titre officiel, le terme « route de relais aériens du Nord-Ouest » était souvent utilisé dans différents documents. En 1945, afin d'avoir une histoire officielle de l'ARC, le capitaine d'aviation W. G. Goddard a été mandaté pour écrire un rapport du Commandement aérien du Nord-Ouest (qui est un descendant de la ligne d'étapes du Nord-Ouest). Son récit sans titre (Direction Histoire et patrimoine [DHP], Document 74/6) a été l'inspiration et la source principale de cet essai. L'histoire globale projetée, gâchée par l'indifférence de l'AFHQ, n'a pas commencé avant 1968. À l'exception des autres sources citées, la collection des articles de journaux en temps de guerre du *Musée canadien de la guerre* a été utilisée librement, à partir du site Web « La Démocratie en guerre : Les journaux canadiens et la Seconde Guerre mondiale », consulté le 18 janvier 2018, http://www.museedelaguerre.ca/cwm/exhibitions/newspapers/intro_f.shtml.
- 2. Anonyme, « The Alaskan Flying Expedition », *Flying*, s.l., 1920. L'itinéraire choisi était différent de ce qui deviendrait chose courante. D'Edmonton, ils sont passés par Jasper, Prince George, Hazelton, Wrangell (péninsule de l'Alaska), Whitehorse, Dawson, Fairbanks et Nome.
- 3. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Groupe d'archives (RG) 25, vol. 1684, ministère des Affaires étrangères, dossier 53-AB.
- 4. BAC, Fonds de manuscrits 30 A 64, v. 1, « Progress Report and Photos, Yukon and Northwest Territories, 1935 », A. D. McLean Papers.
 - 5. BAC, RG 24, v. 5234, « North West Staging Route Development of », Dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 1.

- 6. « Construction of Air Bases in B.C. Restores 'Boom Days' to Northwest », Globe and Mail, 19 juin 1941.
- 7. L'histoire n'était jamais loin. Le journal de l'Unité de transit n° 5 (Whitehorse) indiquait ce qui suit pour la journée du 10 octobre 1943 : « Certains des aviateurs visitaient Miles Canyon où, de ce qu'ils disent, il y avait encore des bouts de l'ancienne voie ferrée en bois qui était utilisée pour les sentiers de 1898. Des restes d'un ancien village de la ruée vers l'or ont été découverts et des reliques de l'époque de l'exploitation de l'or étaient assez évidentes, tout comme des morceaux de crânes d'animaux. Selon un ancien de la région, c'était probablement le village le plus célèbre du Yukon à son époque. Le dernier résident aurait déménagé en 1922 lorsqu'il n'était plus possible d'obtenir un approvisionnement par le chemin de fer en bois qui avait pourri et s'était brisé au fil du temps. »
 - 8. Annual Report of the Department of Transport, 1940–41, Ottawa, King's Printer, p. 23.
 - 9. BAC, RG 24, v. 5234, « North West Staging Route Development of », Dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 1.
- 10. Minutes of the Department of National Defence Aerodrome Development Committee, special meeting of 18 May 1942, dans le dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 1.
- 11. Le problème était l'un des nombreux irritants dans les relations canado-américaines pendant la guerre. Voir Stanley W. Dziuban, *United States Army in World War II, Special Studies: Military Relations between the United States and Canada, 1939–1945*, Washington (DC) Office of the Chief of Military History, 1959, p. 309-311; et C. P. Stacey, *Arms, Men and Governments: The War Policies of Canada, 1939–1945*, Ottawa, Queen's Printer, 1979, p. 379-382.
- 12. BAC, RG 24, v. 5234, « North West Staging Route Development of », Anderson au chef d'étatmajor de la Force aérienne, 27 juin 1942, dans le dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 1.
 - 13. BAC, « North West Staging Route, Edmonton », Operational Record Book, microfilm C-12164.
- 14. Sans surprise, l'effectif a connu une croissance; le 26 mai 1943, il a été révisé pour englober 440 personnes dans l'ensemble de la ligne d'étapes du Nord-Ouest, y compris 51 personnes au quartier général; 55 affectées à l'escadrille des communications; 47 à l'unité de transit n° 1; 67 à l'unité de transit n° 2; 50 à l'unité de transit n° 3; 67 à l'unité de transit n° 4; et 103 à l'unité de transit n° 5. BAC, RG R.112, vol. 41950, North West Staging Route, Organization and Establishment, dossier 895-100-37/0 de l'ARC, vol. 2. Malgré tout, les effectifs au sol correspondaient rarement à ceux des organigrammes.
 - 15. Est demeurée une base interarmées ARC-United States Air Force jusqu'en 1949.
 - 16. Est demeurée une base interarmées ARC-United States Air Force jusqu'en 1949.
 - 17. BAC, Operational Record Book, No. 4 Staging Unit, Watson Lake, microfilm C-12393.
- 18. BAC, RG 24, vol. 5170, « North West Staging Route Inspector General's Report on », Air Vice-Marshal A. A. L. Cuffe, Deputy Inspector General, to Minister of National Defence for Air, 15 September 1943, dans le dossier 14-16-10 de l'ARC.
 - 19. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Grande Prairie, microfilm C-12393.
 - 20. BAC, RG 24, v. 5235, Memorandum dated 4 January 1943, dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 2.
- 21. Wesley Frank Craven et James Lea Cate, éd., Services Around the World, vol. 2, The Army Air Forces in World War II, Washington, Office of Air Force History, 1983, p. 158-159.
 - 22. BAC, Operational Record Book, North West Staging Route, Edmonton, microfilm C-12164.
 - 23. « 100-Truck Convoy Makes Trip Over Alaska Route for RCAF », Globe and Mail, 2 décembre 1942.

- 24. DHP, Document 74/6, Section 27, Wing Commander Hanna report.
- 25. DHP, Document 74/6, Section 27, Wing Commander Hanna report.
- 26. BAC, RG R.112, vol. 41950, « North West Staging Route, Organization and Establishment », dossier 895-100-37/0 de l'ARC, vol. 3.
- 27. BAC, dossier 181.009 (D.3391) de DHP, North West Air Command (RCAF) North West Staging Route U.S. North West Service Command, 31 December 1942 to 4 April 1944.
 - 28. BAC, dossier 181.009 (D.3391) de DHP, North West Air Command.
 - 29. BAC, dossier 181.009 (D.3391) de DHP, North West Air Command.
 - 30. BAC, dossier 181.009 (D.3391) de DHP, North West Air Command.
- 31. BAC, Operational Record Book, No. 5 Staging Unit, Whitehorse, microfilm C-12393. Le commandant d'aviation G. T. Steeves a pris le commandement de l'unité le 8 août 1944; il était le premier officier de l'ARC à détenir le grade de lieutenant-colonel d'aviation à Whitehorse.
- 32. BAC, Squadron Leader A. C. Heaven to Wing Commander W. J. McFarlane, 9 September 1943, dans le dossier de l'ARC de Heaven.
 - 33. BAC, Operational Record Book, No. 5 Staging Unit, Whitehorse, microfilm C-12393.
- 34. BAC, RG 24, vol. 5170, « North West Staging Route Inspector General's Report on », dossier 14-16-10 de l'ARC.
- 35. BAC, RG 24, vol. 5170, « North West Staging Route ». Le manque d'effectifs de la GRC n'a pas rendu cela possible; la police militaire de l'ARC a été affectée.
 - 36. BAC, Operational Record Book, No. 1 Staging Unit, Grande Prairie, microfilm C-12392.
 - 37. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Fort St. John, microfilm C-12393.
- 38. DHP, A/V/M N. R. Anderson, Air Member for Air Services, to Air Member Organization, cité dans Document 74/6, section 13.
 - 39. BAC, Operational Record Book, No. 5 Staging Unit, Whitehorse, microfilm C-12393.
 - 40. BAC, Operational Record Book, No. 5 Staging Unit, Whitehorse.
 - 41. Gordon McCallum, « Oil and Air Transport Sustaining Yukon Town », Globe and Mail, 10 mai 1944.
 - 42. BAC, Operational Record Book, North West Air Command, microfilm C 12165.
 - 43. Operational Record Book, North West Air Command, BAC, microfilm C 12164.
- 44. BAC, Operational Record Book, North West Air Command, microfilm C 12164; appendix to entry for January 1945.
 - 45. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Fort Nelson, microfilm C-12393.
 - 46. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Fort Nelson.
 - 47. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Fort Nelson.

- 48. BAC, Operational Record Book, No. 3 Staging Unit, Fort Nelson. Pour une couverture plus exhaustive des accidents le long de la ligne d'étapes, voir Blake W. Smith, Warplanes to Alaska: The Story of a WW-II Military Supply Lifeline to Alaska and Russia Through the Canadian Wilderness, Surrey (BC), Hancock House. 1998.
- 49. Le plus grand nombre de livraisons s'est effectué en août et en septembre 1944 (403 et 350 aéronefs respectivement); Craven and Cate, éd., Services Around the World, p. 165.
 - 50. BAC, RG 24, v. 5235, dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 4.
- 51. Le dossier de Jaworski lui a valu une Mention élogieuse pour services émérites lors d'opérations aériennes et une Croix de l'Aviation. Ses mémoires non publiées se trouvent à BAC, Fonds de manuscrits 30-E214, R2462-0-0-E.
 - 52. BAC, Operational Record Book, RCAF Detachment Beaton River, microfilm C-12401.
- 53. RCAF Association, base de données « Search Awards », consultée le 18 janvier 2018, http://rcafassociation.ca/heritage/search-awards.
- 54. Larry Milberry et Hugh Halliday, Aviation in Canada: The Noorduyn Norseman Volume I, s. l., Canav Books, 2013.
 - 55. RCAF Association, base de données « Search Awards ».
 - 56. BAC, Operational Record Book, North West Air Command, microfilm C 12164.
 - 57. BAC, Operational Record Book, North West Air Command, microfilm C 12164.
 - 58. BAC, Operational Record Book, North West Air Command, microfilm C 12164.
 - 59. RCAF Association, base de données « Search Awards ».
 - 60. « Staging Route May Play Part in Pacific War », Hamilton Spectator, 17 novembre 1944.
- 61. WW2 Weapons: The World Wars 1914–18 and 1938–45, « Lend Lease Tanks and Aircrafts », consulté le 18 janvier 2018, https://ww2-weapons.com/lend-lease-tanks-and-aircrafts/; et Stan Cohen, *The Forgotten War: A Pictorial History of World War II in Alaska and Northwestern Canada*, vol. II, Madison (WI), Pictorial Histories Publishing, 1988, p. 49.
- 62. BAC, RG 24, vol. 5234, Lawrence to AFHQ, 20 July 1946; Henry to Curtis, 23 July 1946; Curtis to Henry, 29 July 1946; dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 5.
 - 63. BAC, RG 24, vol. 5234, dossier 19-24-2 de l'ARC, vol. 6.
 - 64. BAC, Operational Record Book, Station Grande Prairie, microfilm C 12190.
- 65. Pour obtenir davantage d'information sur la neutralisation après-guerre des installations de la ligne d'étapes du Nord-Ouest (et autres), consulter le site Web de Bruce Forsyth, Canadian Military History, « A Short History of Abandoned and Downsized Canadian Military Bases », consulté le 18 janvier 2018, http://militarybruce.com/abandoned canadian military bases.