

DOUGLAS, W. A. B., *The Official History of the Royal Canadian Air Force, vol. 2: The Creation of a National Air Force*. Toronto, University of Toronto Press, Department of National Defence, 1986. xx-800 p. 39,95 \$.

Rénald Fortier

Volume 40, Number 4, Spring 1987

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/304506ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/304506ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Fortier, R. (1987). Review of [DOUGLAS, W. A. B., *The Official History of the Royal Canadian Air Force, vol. 2: The Creation of a National Air Force*. Toronto, University of Toronto Press, Department of National Defence, 1986. xx-800 p. 39,95 \$.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 40(4), 610–613.
<https://doi.org/10.7202/304506ar>

DOUGLAS, W. A. B., *The Official History of the Royal Canadian Air Force*, vol. 2: *The Creation of a National Air Force*. Toronto, University of Toronto Press, Department of National Defence, 1986. xx-800 p. 39,95\$

Au Canada, l'histoire militaire est un secteur qui possède depuis longtemps déjà ses lettres de noblesse. Préparé par le service historique, au ministère de la Défense à Ottawa, voici un ouvrage très attendu et un très beau livre. Le volume 2 de l'histoire officielle de l'Aviation royale canadienne met en relief ses différents niveaux d'activité au Canada, entre 1918 et 1945: ses méthodes de combat, son organisation, ses politiques d'achat. Les unités canadiennes qui étaient stationnées outre-mer, en Grande-Bretagne et en Asie, pendant la Seconde Guerre mondiale, feront l'objet d'une étude approfondie dans un troisième volume.

Le présent ouvrage, *The Creation of a National Air Force*, se divise en quatre grandes parties: l'entre-deux-guerres, le plan d'entraînement aérien du Commonwealth, la protection aérienne du territoire et la bataille de l'Atlantique.

Pendant la Première Guerre mondiale, des milliers de Canadiens s'enrôlent pour servir dans l'aviation, en Grande-Bretagne et en Europe. La fin du conflit, en 1918, vient briser cet essor; la Canadian Air Force et le Royal

Canadian Naval Air Service sont dissous. Dégoutée par l'ampleur du conflit et par les pertes humaines, la population canadienne ne veut plus entendre parler de défense. Certains hauts fonctionnaires, férus d'aviation, n'en continuent pas moins leur travail. Tous ces efforts et ces pressions portent fruit en 1919. Une commission aéronautique, qui doit administrer tous les aspects civils et militaires de ce dossier, fait son apparition. Cet organisme quasi-ministériel disparaît lors de la création du ministère de la Défense en 1923. Dans la foulée de cette transformation, la milice de l'air créée par la commission se transforme en force permanente, placée sous le contrôle immédiat de l'armée. Cette force aérienne, l'Aviation royale du Canada, diffère sensiblement de l'image que l'on se fait habituellement d'une force militaire. Les opérations civiles l'emportent en effet largement sur les missions militaires. Ces pilotes de brousse en uniforme ne retournent à leur fonction première qu'au cours des années trente, à une époque où les gouvernements totalitaires se font très menaçants. Pour contrer ces menaces potentielles, le gouvernement Mackenzie King fait de l'Aviation royale du Canada la première ligne de défense du pays.

Durant ces décennies de l'entre-deux-guerres, les relations que le Canada entretient avec la Grande-Bretagne se transforment: le Canada s'affranchit peu à peu. Cependant, le conflit mondial qui débute en septembre 1939 remet tout en question. Les experts de la Royal Air Force, à Londres, réalisent très bien que les installations prévues en Grande-Bretagne pour l'entraînement des équipages sont tout à fait insuffisantes et ils font appel au Canada. Après de longues et difficiles négociations, la convention relative au plan d'entraînement aérien du Commonwealth est signée au milieu du mois de décembre 1939. L'entraînement au Canada débute dès 1940. Lorsqu'il prend fin, en 1945, 130 000 pilotes et autres membres d'équipages, des Canadiens et des Néo-Zélandais, des Australiens, des Britanniques et des Américains, ont passé par ces écoles avant d'aller combattre aux quatre coins du monde.

L'importance accordée à l'entraînement des équipages amène toute une série de réajustements dans les priorités du grand état-major, à Ottawa. La protection du Canada ne se trouve plus en tête de liste. A ce problème, déjà sérieux, vient s'ajouter l'effondrement du front occidental en 1940. La Grande-Bretagne se retrouve seule face à l'ennemi et elle a grand besoin d'avions et d'équipages. Le Canada, qui n'est pas menacé, l'appuie. Tous les programmes de modernisation du matériel des unités basées au pays en souffrent. Seule l'attaque japonaise contre la flotte américaine à Pearl Harbor, en 1941, provoque une croissance rapide des effectifs. Cette augmentation demeure malheureusement bien en-deçà des objectifs parfois grandioses de l'Aviation royale du Canada. Tous ses efforts se heurtent à l'incompréhension et à l'indifférence des Britanniques et des Américains.

Les difficultés que l'aviation royale doit affronter, au large des Maritimes et dans le golfe Saint-Laurent, illustrent assez bien cet état de chose. Sous-équipés et trop souvent mal préparés, les équipages canadiens parviennent difficilement à tenir tête aux sous-marins allemands. Plusieurs attaques ont lieu en vue des côtes de Gaspésie et une partie de l'opinion publique s'émeut. Un équipement et une formation mieux adaptée aux conditions climatiques canadiennes rétablissent peu à peu l'équilibre. Les sous-marins allemands,

harcelés sans arrêt, ne peuvent plus opérer en surface. Leur efficacité au combat diminue. Ils ont perdu la bataille, et la guerre.

Ce deuxième volume de l'histoire officielle de l'Aviation royale canadienne puise sa documentation de première main, solide et très diversifiée, dans les dépôts d'archives du Canada et des États-Unis, de Grande-Bretagne et même d'Allemagne. Il contient de nombreux détails inédits, en particulier au sujet de la défense du territoire et de la surveillance côtière. Tous les projets de modernisation du matériel et de renforcement des effectifs sont là. Les auteurs décrivent également avec force détails les problèmes et les nombreux échecs des officiers d'état-major dans ce domaine. Une étude, encore incomplète, de certains dossiers secrets qui contiennent des traductions de transmissions codées allemandes, vient illustrer le rôle capital que les services de renseignement alliés ont joué dans la victoire finale.

Ces activités de surveillance et d'entraînement au Canada, trop souvent négligées au profit des combats au-dessus de l'Europe occupée, constituent les trois quarts de l'ouvrage. Ce choix des auteurs, justifiable et très compréhensible, n'est pas sans conséquences. Certains aspects intéressants de la période d'entre-deux-guerres ne reçoivent pas la couverture pleine et entière qui leur revient de droit. Mentionnons, à titre d'exemple, le programme de modernisation et de réarmement des années trente dont les auteurs décrivent les origines avec bonheur et précision, sans toutefois souligner suffisamment les difficultés qui viennent miner sa réalisation. Ce volume 2 de l'histoire officielle de l'Aviation royale du Canada laisse un peu trop souvent de côté le personnel au sol qui a rendu possible les exploits des officiers pilotes de guerre. Il ne s'attarde pas non plus outre mesure à la présence, ou plus exactement l'absence, des francophones au sein de l'Aviation royale. La situation n'est pas expliquée; elle n'est même pas mentionnée.

L'ouvrage contient des notes extrêmement détaillées (plus de 100 pages) mais il n'y a pas de bibliographie. Les auteurs incluent de nombreux chiffres dans le texte, mais on s'attendrait à en trouver un peu plus en appendice. Un volume aussi imposant contient inévitablement un certain nombre de coquilles. On y trouve également quelques erreurs de détails et quelques points obscurs. Qu'il nous soit permis de mentionner, par exemple, que le dirigeable britannique R100 est arrivé à Saint-Hubert le 1er août 1930 et non pas en juillet (p. 84). Les ateliers de la National Steel Car sont à Malton, en Ontario, pas à London (p. 649). Ces erreurs de détail se retrouvent dans quelques descriptions d'appareils. Le bombardier Boeing mentionné à la page 129 est un avion «civil» qui appartient au fabricant; le XB-17 n'a jamais existé en tant que tel. Un autre avion, le Bolingbroke de la société Bristol, n'est malheureusement pas une version canadienne du bombardier Blenheim (p. 142). Il a été mis au point par, et pour les Britanniques. Les appareils d'observation Lysander commandés par l'Aviation royale en 1938 portent un moteur britannique Perseus, et non pas Mercury (p. 142). Soulignons, pour finir, que la version canadienne du Avro Anson n'est pas la seule à posséder un train escamotable (p. 238). La version originale qui a volé en 1935 en avait déjà un.

Ces quelques irritants mis à part, le volume 2 de l'histoire officielle de l'Aviation royale du Canada demeure très important, indispensable, oserons-nous dire. Il devrait devenir très rapidement un classique.

*Département d'histoire
Université Laval*

RENALD FORTIER