

Lors du déclenchement de la guerre, la petite force aérienne du Canada répondit aussitôt au besoin de défense côtière et de convoyage le long des routes de navigation; des plans de rapide expansion à un pied de guerre furent mis en exécution et le C.A.R.C. prépara ses propres escadrons pour service outre-mer.

Le Plan d'Entraînement Aérien du Commonwealth Britannique.—La contribution principale du Canada à la guerre aérienne a été la préparation et l'organisation des traits centraux du Plan d'Entraînement Aérien du Commonwealth Britannique confié au Dominion par entente entre les différentes parties de l'Empire. Le projet d'utiliser les vastes plaines peu habitées du Canada pour un large plan d'entraînement du Commonwealth fut proposé par le Royaume-Uni peu de semaines après le déclenchement de la guerre. La discussion des détails commença en octobre 1939, et le 17 déc. le Premier Ministre W. L. Mackenzie King annonça que le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada avaient convenu d'un tel plan et que le C.A.R.C. servirait de noyau à l'organisation qui fournirait, dans quelques années, un approvisionnement inépuisable de pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs de bord.

Le Royaume-Uni et les Dominions participants convinrent d'attacher temporairement leurs recrues au C.A.R.C. pour la période d'entraînement au Canada. Le Royaume-Uni offrit de l'aide dès les débuts et envoya 71 officiers et 200 hommes entraînés pour aider à l'organisation.

Le Plan est administré par le Ministère canadien de la Défense Nationale pour l'Air, assisté d'une Commission de surveillance à Ottawa, composée de trois ministres du Cabinet canadien, de représentants des autres Gouvernements participants, du sous-ministre de la Défense Nationale pour l'Air et du chef de l'état-major de l'Air.

Pour utiliser l'expérience déjà acquise par le Ministère canadien des Transports, il fut entendu que ce Ministère s'occuperait de la construction d'aérodromes. Ce travail commença immédiatement. D'après les termes de l'entente, le Royaume-Uni devait fournir le gros des avions, de l'équipement et de l'armement d'entraînement, complété par des avions légers de fabrication canadienne et d'un certain nombre d'avions achetés aux Etats-Unis. Cependant, avec la défaite et la capitulation définitive de la France, l'Angleterre eut besoin de tous les avions disponibles chez elle et la livraison normale d'avions au Canada fut interrompue. En face d'une telle urgence, le Canada augmenta sa propre production et plaça de fortes commandes aux Etats-Unis. Le plan d'entraînement dut être avancé conséquemment et la construction de toutes les écoles fut hâtée; les facilités d'accommodation furent agrandies en vue de mettre 83 écoles en opération six mois avant la date projetée.

Le plan fut développé à une vive allure et prit une expansion rapide durant le reste de 1940 et la première moitié de 1941, et l'envoi outre-mer d'équipages de l'air entraînés augmenta à l'avenant. Cette accélération et cette expansion furent accompagnées d'une augmentation de dépenses; en mai 1941 le Ministre de l'Air annonça qu'au lieu de \$600,000,000 (dont \$350,000,000 part du Canada) le plan coûterait \$824,000,000 et que la part du Canada serait de \$531,000,000. Ces chiffres sont basés sur l'accord de trois ans expirant en mars 1943.

Le Canada s'intéresse maintenant plus que jamais à l'aviation. Par suite de l'accélération du plan, plus de 60 écoles étaient activement occupées, en juin 1941, à la formation de pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs de toutes les parties de l'Empire, y compris l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni, Singapour