

laquelle un programme de coordination étroite entre les méthodes de formation aérienne de toutes les Nations Unies a été élaboré. Au cours d'une conférence subséquente, les adhérents au P.E.A.C.B.—le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et le Canada—ont renouvelé l'accord en y ajoutant des clauses pourvoyant à en augmenter fortement le rendement en matière d'aviateurs entraînés. Le nouvel accord—entré en vigueur le 1er juillet 1942—durera jusqu'au 31 mars 1945. Au cours de cette période, le programme entraînera une dépense de \$1,500,000,000. La part du Canada sera de 50 p.c. En vertu de l'accord original signé en décembre 1939, le coût estimatif était de quelque \$824,000,000 et la part du Canada, de \$600,000,000. Le Canada, par l'entremise du Corps d'Aviation Royal Canadien, reste l'administrateur du programme.

En ce qui concerne le programme énoncé dans le premier accord, il a atteint son plein rendement lors de l'ouverture de la dernière de près de 100 écoles de formation, en décembre 1941. En vertu du nouvel accord, toutefois, ce programme sera sensiblement amplifié non pas tant par la construction de nouveaux aérodromes, mais par le perfectionnement des facilités existantes. Les effectifs en hommes nécessaires à accroître le rendement du programme seront défrayés dans une large mesure par l'augmentation du nombre d'hommes envoyés au Canada par le Corps d'Aviation Royal pour y subir leur entraînement. La R.A.F. fournira environ 40 p.c. des sujets à entraîner, tandis que le reste, soit 60 p.c., sera fourni par le Canada, la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

Une autre conséquence de cet accord est l'importance qu'on attache à conserver l'identité des effectifs combattants du C.A.R.C. outre-mer. Déjà 22 escadrilles du C.A.R.C. composées en majeure partie de Canadiens sont en service. L'accord exige non seulement la formation d'un plus grand nombre de ces escadrilles, mais encore la création d'un groupe de bombardement du C.A.R.C. dont le commandement sera confié le plus tôt possible à des Canadiens.

Les escadrilles existantes du C.A.R.C. ont joué un grand rôle dans l'offensive aérienne du printemps contre l'Allemagne et, des 6,000 aviateurs qui ont participé à l'un des grands raids, 1,000 étaient des membres du C.A.R.C. Pas une seule opération aérienne ayant son origine en Angleterre qui ne contienne des Canadiens parmi ses équipages.

Au printemps de 1942, une escadrille d'hydravions du C.A.R.C. s'est rendue en Extrême-Orient où elle ne tarda pas à se distinguer en repérant et en annonçant l'approche de forts effectifs aériens japonais. Grâce à cet exploit, de trop grands dommages ont pu être évités à Colombo, Ceylan. Une autre escadrille (de combat) du C.A.R.C. a été envoyée au Moyen-Orient pour prêter main-forte et maintenir la supériorité britannique de l'air dans le désert.

En même temps les défenses aériennes du Canada et les établissements de guerre territoriale du C.A.R.C. ont été fortement augmentés sur les deux côtes. Un plus grand nombre d'aérodromes ont été construits et munis de meilleurs appareils. Le travail des escadrilles territoriales n'est peut-être pas de nature à attirer l'attention. Mais les longues et pénibles heures consacrées par mauvais temps par beau temps à la patrouille des côtes et au convoiement constituent une partie essentielle et importante de l'effort de guerre.

L'effort économique et son organisation

La guerre moderne exige la mobilisation totale et efficace des ressources économiques de la nation pour armer et ravitailler les armées et soutenir la population