

navigateurs, y compris les navigateurs "B" et "W" (29,963); 12 étaient des bombardiers d'aviation (15,673); 14 étaient des radiotélégraphistes-mitrailleurs (18,496); 12 étaient des mitrailleurs-mécaniciens de section (15,700, y compris 703 canoniers marins); et le centième était un technicien de bord (1,913). La contribution du C.A.R.C. a été la plus considérable, représentant 55.4 p.c. (72,835) du total; la R.A.F. a fourni 32 p.c. (42,110); le Corps d'aviation royal australien, 7.3 p.c. (9,606); et le Corps d'aviation royal néo-zélandais, 5.3 p.c. (7,002).

Ces simples statistiques cachent un récit d'exploits sans précédent dans l'histoire du Canada—histoire écrite non seulement par les instructeurs et les élèves dont les avions d'instruction de couleur jaune offraient un spectacle familier dans le ciel canadien, mais écrite également par le personnel militaire et civil travaillant dans les bureaux et les usines, accomplissant toutes les tâches requises pour transformer les bleus en écoles d'aviation, préparer les avions au vol et les maintenir en état de voler.

Détails du plan principal

Programme de construction.—C'est sur les divisions de la construction et de l'équipement du C.A.R.C. qu'est retombée le plus lourdement la tâche initiale de mettre à exécution le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Avant que les élèves ne puissent commencer leur entraînement, il fallait choisir les emplacements, construire des hangars et des casernes, préparer des pistes d'envol et des routes et fournir les avions, les moteurs, les camions, les effets d'habillement et toutes les autres fournitures nécessaires.

La section peu considérable de la construction en 1939 a été amplifiée par le recrutement d'ingénieurs, de constructeurs et de dessinateurs civils, et une aide inappréciable a été fournie par les officiers spécialistes de la R.A.F. qui vinrent au Canada au début de 1940. Au début il n'existait aucun plan uniforme pour la construction de casernements, de réfectoires et autres édifices. Les plans de ces bâtiments et d'autres devenus nécessaires à mesure que se perfectionnait l'équipement de formation technique (e.g. bâtiments pour le dressage des aviateurs en tourelle) ont été développés principalement au grand quartier général de l'aviation à Ottawa, où furent préparés 30,000 croquis planimétriques et tracés et environ 1,500,000 bleus.

Le premier contrat a été adjugé en février 1940; vers la fin de l'été de la même année, plus de 500 contrats déterminant une dépense d'environ \$60,000,000 avaient été signés. Le maximum a été atteint en 1942, alors que 1,000 contrats entraînant une dépense globale de \$80,000,000 ont été adjugés. Par la suite, ce nombre a diminué brusquement à un tel point que, durant la dernière année de fonctionnement du plan d'entraînement, il n'y eut pas beaucoup plus de 100 contrats et les dépenses furent d'environ \$4,000,000. Les entreprises s'étendaient des immenses écoles d'aviation à doubles dimensions aux petits champs d'atterrissage de secours et comprenaient la construction de bâtiments de tous genres, l'installation d'aqueducs, d'équipement électrique, de chauffage et d'égout, et l'établissement d'embranchements de chemins de fer, de pistes d'envol, de routes, de terrains de manœuvres et de sentiers.

Les champs d'atterrissage d'avant-guerre ont servi de point de départ à l'instruction en vue du vol, mais il a fallu les agrandir et en construire de nouveaux en grand nombre avec leurs champs auxiliaires. Le Ministère des Transports a entrepris la construction et l'extension de pistes d'envol et a posé 35,000,000 de verges carrées d'asphalte ou de béton, soit l'équivalent d'une route de 20 pieds de largeur s'étendant sur une distance de 2,700 milles, ou conduisant d'Ottawa à Vancouver. Le climat canadien avec sa chaleur et son froid extrêmes a compliqué singulièrement l'entretien des champs d'aviation. Afin d'assurer un état de fonctionnement continu 24 heures