

par jour au cours de l'hiver, un outillage spécial a été imaginé pour débayer les terrains de la neige, et des plans définis ont été mis sur pied en vue de l'entassement et de l'enlèvement de la neige ou d'une combinaison des deux opérations.

Environ 7,000 hangars, casernements et salles d'exercice ont été projetés et construits, munis de tous les aménagements nécessaires pour le chauffage, l'aqueduc et le service d'égout, y compris des centrales de chaufferie, des fournaies à air chaud séparées, des stations de pompage de l'eau, des réservoirs d'emmagasinage, des installations pour les eaux d'égout et des réservoirs d'emmagasinage pour l'essence et l'huile. En un grand nombre d'endroits, il a fallu également créer des installations d'énergie électrique utilisant des appareils générateurs diesel, à vapeur ou à gasoline. La tension que ce programme, coïncidant avec les vastes entreprises pour le compte des autres services, a imposée aux installations manufacturières canadiennes a nécessité des régies et des restrictions fréquentes sur les matières premières. Des moyens de fortune ont dû souvent être employés, particulièrement au début de la période de développement rapide où, dans plusieurs cas, il a fallu plus d'ingéniosité que d'habileté technique de la part du personnel des ingénieurs mécaniciens et des électrotechniciens. Malgré tout, d'excellents résultats furent obtenus et maintenus.

Équipement.—Pour ce qui concerne les problèmes de l'équipement comme ceux de la construction, le succès du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique est attribuable, en grande partie, à l'assistance reçue de spécialistes de la R.A.F. dans ce domaine. Au début de l'entreprise, ces officiers occupaient des postes de premier plan au quartier général de l'aviation et du commandement. Le C.A.R.C. disposait de peu de spécialistes en équipement au début de la guerre; tant que ces derniers ne purent compter sur l'aide de personnes recrutées parmi les civils et ayant de l'expérience industrielle, la collaboration du Ministère de l'Air fut donc inestimable.

La tâche de fournir le matériel nécessaire à une organisation aussi vaste que le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, tâche formidable même dans des conditions normales, s'est sensiblement compliquée à l'été de 1940, alors que le développement du Plan d'entraînement allait bon train, par l'impossibilité dans laquelle se trouvait le Royaume-Uni de fournir les avions, les moteurs et autre matériel qu'il avait convenu de fournir au début comme sa part du coût du plan. Même après que la menace d'invasion se fut éloignée, la campagne sous-marine dans l'Atlantique rendait parfois incertaines les importations de matériel du Royaume-Uni. Les pièces de rechange faisaient grandement défaut pour les avions Battle et Anson de même que pour les moteurs Cheetah et Merlin, de sorte que le programme d'entraînement en a souffert momentanément.

L'inauguration du plan a été de surcroît compliquée par l'insuffisance ou la pénurie complète au Canada de toute pièce imaginable, depuis l'avion complet jusqu'à la plus petite pièce d'équipement personnel. En septembre 1939 par exemple, le C.A.R.C. n'avait que 191 fuselages et 267 moteurs appropriés à l'entraînement dont un grand nombre étaient désuets. Comme une grande partie de l'équipement nécessaire au projet devait provenir de sources britanniques et américaines, des bureaux de liaison du C.A.R.C. furent établis au Royaume-Uni et aux États-Unis afin de s'occuper des fournitures et d'en faciliter la livraison.

Par l'entremise du Ministère des Munitions et Approvisionnements, la fabrication au Canada de tous les genres possibles d'équipement a été entreprise avec une telle énergie et une telle vigueur que dans le cas de certains articles comme, par exemple, les instruments de bord et l'outillage électrique, la production a dépassé les besoins canadiens et il a été possible d'en expédier au Royaume-Uni.