

Formation.—Le plan original prévoyait la formation de trois catégories d'équipages de bord : celle des pilotes, celle des observateurs et celle des radiotélégraphistes-mitrailleurs. Après avoir suivi un cours préliminaire à une école préparatoire, les pilotes recevaient un enseignement ab initio aux écoles élémentaires d'aviation fonctionnant par l'entremise des aéro-clubs civils sous la direction immédiate du C.A.R.C. Ce dernier fournissait les terrains d'atterrissage, les bâtiments et les avions, tandis que les clubs pourvoyaient aux instructeurs (dont un grand nombre étaient des diplômés du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique auxquels le C.A.R.C. avait donné un congé sans paye), aux mécaniciens et au personnel préposé à l'entretien. Le premier contingent de recrues à l'instruction comme pilotes est entré à l'école préparatoire n° 1 le 29 avril 1940, le jour "J", et est passé ensuite à une école élémentaire d'aviation pour y suivre un cours de huit semaines à bord d'avions légers. Le programme à l'intention des écoles élémentaires d'aviation a subi relativement peu de changement au cours de la mise à exécution du Plan d'entraînement, sauf la prolongation du cours à 10 semaines afin de donner plus de temps à l'entraînement selon la méthode Link, l'introduction du vol de nuit et une augmentation du nombre d'heures de vol de 50 à 60.

Après un stage dans une école élémentaire d'aviation, la recrue à l'instruction poursuivait son cours à une école d'aviation militaire pour y recevoir l'enseignement à bord d'un monomoteur ou bimoteur plus lourd. Le cours était d'abord de 12 semaines avec au moins 100 heures de vol, 10 heures avec l'appareil d'entraînement Link et 235 heures d'instruction au sol. Le cours a dû être réduit temporairement à 10 semaines à la fin de 1940 en raison du besoin urgent de pilotes, mais il a été subseqüemment prolongé graduellement de 12 à 20 semaines et même éventuellement, en juin 1944, jusqu'à 28 semaines parce qu'il y avait outre-mer un surplus de pilotes. A la suite de la prolongation du cours, une importance plus grande a été accordée à la navigation, à la méthode Link, au pilotage automatique et au vol de nuit. De nouvelles matières ont été ajoutées au programme telles l'identification des avions, les raids de nuit, l'instruction sur le bombardement et le tir ainsi que sur l'arrivée en "faisceau". Un total de 49,808 pilotes ont été diplômés en vertu du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique; 25,747 appartenaient au C.A.R.C., 17,796 à la R.A.F. (dont 2,629 dans l'aéronautique navale), 4,045 au Corps d'aviation royal australien et 2,220 au Corps d'aviation royal néo-zélandais.

Les écoles d'aviateurs-observateurs, comme les écoles élémentaires d'aviation, fonctionnaient par l'entremise de compagnies civiles sous la surveillance du C.A.R.C. La première école, inaugurée le 27 mai 1940, offrait un cours de 12 semaines consacré pour une large part à la navigation à l'estime et à la lecture des cartes. Les recrues à l'instruction passaient ensuite à une école de bombardement et de tir pour un cours de 6 semaines. La première école de ce genre a été inaugurée le 19 août 1940. Ce cours était suivi d'un cours spécial de 4 semaines en navigation astronomique à l'école centrale de navigation.

En mars 1942, la catégorie première d'aviateurs-observateurs a été abolie et remplacée par quatre genres nouveaux : navigateur, navigateur "B", navigateur "W" et bombardier d'aviation. Les trois genres de navigateurs recevaient la même formation uniformisée. Le navigateur à l'instruction recevait d'abord un cours de 10 semaines à une école préparatoire (par contraste avec le cours de 4 semaines des observateurs), pour passer ensuite à une école d'aviateurs-observateurs pendant 18 (plus tard 20) semaines au cours desquelles il faisait 98 heures de vol, en plus de l'instruction qu'il y recevait sur les dispositifs synthétiques et du cours d'astronomie donné antérieurement par l'école centrale de navigation.