

Enquêtes sur les accidents et mesures préventives.—Le 1er mars 1942 une branche d'enquêtes sur les accidents a été établie au quartier général de l'aviation, en vue de faire une analyse systématique de tous les accidents survenus au cours de l'entraînement et d'utiliser les renseignements accumulés comme mesures de précaution contre les accidents. Au quartier-général du commandement se trouvaient des ingénieurs d'aéronautique spécialisés (inspecteurs des accidents) et des officiers enquêteurs relevant tous de l'inspecteur en chef des accidents. Le travail de cette branche a eu pour effet de diminuer graduellement le taux des accidents. Ses recherches sur les causes des accidents ont abouti à des modifications des règlements de l'aviation, des méthodes d'entraînement et des modèles d'avions et de leur équipement.

Le nombre d'accidents par 1,000 heures de vol a diminué graduellement de 1.363 en 1940-41 à 0.523 en 1944-45, tandis que le nombre d'heures de vol par accident est passé de 733 à 1,908, soit une augmentation de plus de 150 p.c. Le taux des accidents mortels par 1,000 heures de vol a décliné de 0.089 à 0.044 durant la même période, tandis que le nombre d'heures de vol par accident mortel a doublé, passant de 11,156 à 22,388.

Les statistiques révèlent des points intéressants. Chaque année, sauf en 1940, les accidents d'atterrissage et de roulement au sol constituent plus de la moitié du nombre d'accidents. Les accidents de vol varient de 56.9 p.c. (1940) à 24.2 p.c. (1943). Dans plus de la moitié des accidents de vol, des pilotes instruits étaient en cause.

Les unités d'instruction en vue des opérations militaires accusent la plus forte proportion d'accidents par 1,000 heures de vol; les écoles d'aviation militaire occupent le deuxième rang et les écoles élémentaires d'aviation ont la proportion la plus faible. Ceci est également vrai pour les accidents mortels et pour tous genres d'accidents.

Conclusion.—Le Plan d'entraînement aérien a eu pour conséquence imprévue de favoriser une meilleure entente entre le peuple canadien et les autres associés du Commonwealth, de même qu'avec les autres nations unies dont le personnel recevait sa formation au Canada. Le fait que plus de 3,750 Canadiennes ont épousé des membres de la R.A.F., du Corps d'aviation royal australien, du Corps d'aviation royal néo-zélandais ou d'autres corps d'aviation postés au Canada est un indice de ces bons rapports.

Durant la phase européenne de la guerre de 1939-45, quatre membres du personnel du C.A.R.C. ont mérité la George Cross pour héroïsme et bravoure de premier ordre. Deux d'entre eux étaient des recrues à l'instruction dans les écoles fonctionnant sous le régime du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Canada. L'aviateur-chef Karl M. Gravell, étudiant radiotélégraphiste-bombardier, en dépit de brûlures et de blessures auxquelles il a succombé subséquemment, a courageusement tenté de sauver son pilote-instructeur des débris en flammes de leur avion qui s'était écrasé au sol. L'aviateur-chef Kenneth G. Spooner, élève navigateur, a fait le sacrifice de sa vie pour permettre aux autres membres de l'équipage aérien de sauter en parachute de l'avion déséparé. C'est l'esprit d'abnégation et de dévouement dont ces hommes ont fait preuve qui a donné au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique l'issue heureuse qui a grandement dépassé les espérances des premiers organisateurs et lui a permis de jouer un rôle si essentiel dans la défaite de l'Allemagne et de l'Italie.