

Quant à l'autre catégorie d'aviateurs du Corps d'aviation royal canadien attachés à la Royal Air Force, c'est-à-dire les membres des équipages aériens, ils ne sont pas dans les escadrilles du Corps d'aviation royal canadien parce qu'il n'y a pas et qu'il n'y aura probablement jamais assez d'escadrilles de ce genre pour les accepter. Ces équipages aériens, ces aviateurs sont éparpillés, partout où se trouve la Royal Air Force. C'est parce qu'ils sont ainsi éparpillés et répartis entre un si grand nombre d'unités diverses que nous éprouvons certaines difficultés à nous acquitter des responsabilités et des devoirs que nous avons envers eux. Néanmoins, grâce aux officiers de liaison et, depuis un an, aux officiers payeurs, grâce à des dossiers plus complets, bien que cela nous oblige dans certains cas à reproduire les dossiers de la Royal Air Force, grâce aussi aux sous-quartiers généraux que le Corps d'aviation royal canadien maintient en divers ses parties du Royaume-Uni, en Italie, au Moyen-Orient et dans l'Inde, nous nous efforçons de nous tenir en contact avec ces aviateurs et de faire tout notre possible pour noter leurs avancements, leur droit au rapatriement, leur tour de service et le reste.

Les récents accords conclus avec le ministère anglais de l'Air et une meilleure entente avec cet organisme, plus particulièrement avec les officiers subalternes de la Royal Air Force, contribueront sensiblement à améliorer la situation des équipages aériens et des mécaniciens de télégraphie sans fil affectés au service terrestre.

On comprend mieux maintenant que, si nous entendons nous acquitter de notre responsabilité envers ces hommes, ce n'est pas parce que nous désirons nous ingérer dans l'organisation de la Royal Air Force, mais parce que les parents de ces jeunes hommes et la population canadienne en général n'en attendent pas moins de nous. Les parents canadiens n'ont pas les moyens ni le désir de s'adresser à la Royal Air Force ou au ministère anglais de l'Air au sujet des questions intéressant leurs fils. La population canadienne compte pour cela sur le Corps d'aviation royal canadien et celui-ci doit être en mesure de se rendre à ses désirs. Troisième catégorie, celle des personnes qui, servant outre-mer, sont des Canadiens, formés par le C.A.R.C., enrôlés au Canada et payés par le Canada, hommes qui font partie des escadrilles du Corps d'aviation royal canadien. Il y a eu d'abord trois escadrilles qui sont passées outre-mer comme unités, en 1940 et au début de 1941. Il y en a maintenant 42 dans les opérations d'outre-mer. Nous y avons des escadrilles de bombardement, des escadrilles de combat, des escadrilles de reconnaissance, des escadrilles côtières, les escadrilles de combat nocturne et de har-

cèlement. Ces 42 escadrilles, reconnues comme escadrilles canadiennes, ont presque toutes des équipages exclusivement canadiens; les commandants sont des Canadiens, de même que les membres des équipages terrestres. Le coût total des escadrilles, avions compris, est à la charge du Canada, et leur maintien comme unités canadiennes absorbe une forte partie de nos dépenses d'outre-mer. Les escadrilles du Corps d'aviation royal canadien ne comptent pas autant de Canadiens dans leurs équipages aériens qu'il s'en trouve dans l'ensemble de la Royal Air Force. On m'a souvent demandé pourquoi tous les Canadiens n'étaient pas dans des escadrilles canadiennes. Si tous les Canadiens qui sont aviateurs étaient dans des escadrilles canadiennes, il nous faudrait, non pas des milliers de membres d'équipages terrestres, comme c'est maintenant le cas, mais plus de cent mille pour l'entretien et les services de ces escadrilles et de leur équipement. Une escadrille ne peut être appelée canadienne, même si les membres de son équipe aérien sont en majorité des Canadiens, si l'équipage terrestre qui voit à l'entretien, aux réparations et au soin des avions ne sont pas des Canadiens, car normalement les effectifs des équipages terrestres sont plusieurs fois le nombre des membres des équipages navigants.

Un correspondant de presse raconte qu'à la visite qu'il rendait à une escadrille de la Royal Air Force, en Afrique, il aperçut, à l'entrée de la salle des officiers, une affiche avec ces mots: "Ici on parle le Canadien; on comprend aussi l'Anglais."

D'ailleurs, le plan d'entraînement en commun des aviateurs ne visait qu'à produire des équipages aériens. Les premières ententes n'ont jamais stipulé que nous ayons à envoyer des équipages terrestres au Royaume-Uni. On a estimé que si le Canada mettait sur pied en territoire canadien un organisme d'entraînement aérien, comportant l'affectation de plus de 150.000 personnes au service terrestre, il aurait fait sa part dans la guerre aérienne du seul fait d'envoyer outre-mer les effectifs d'aviateurs formés aux fins de combattre au sein des escadrilles du Commonwealth dans n'importe quelle unité du Commonwealth et sur n'importe quel théâtre d'opérations. Nous désirions cependant assurer davantage l'identité de nos effectifs et nous possédions certains des meilleurs mécaniciens et équipages terrestres du monde désireux et prêts à se rendre outre-mer, voilà pourquoi nous avons formé les escadrilles en service outre-mer, et pour ma part je m'enorgueillis beaucoup du geste que nous avons posé.

Si l'on en juge par la rareté des renseignements fournis au public par les journaux américains et britanniques, et les déclarations et communiqués officiels sur les milliers des