

tions terrestres et radiophoniques de grande envergure. Le corps d'aviation royal canadien prit la direction de toute l'aviation tant civile que militaire dans toute la région occidentale, ainsi que sur l'active route à étapes du nord-ouest, au nord et à l'ouest d'Edmonton à Canol, jusqu'à Whitehorse et l'Alaska.

Les opérations dans l'Atlantique sont probablement plus familières aux honorables députés et au public, surtout celles qui se rapportent à la protection des troupes et des approvisionnements à destination des théâtres de guerre européens et à l'incessante poursuite des submersibles ennemis.

Depuis la première attaque du Corps d'aviation royal canadien contre un sous-marin ennemi en octobre 1941 jusqu'à la fin de l'année civile 1943, nos avions de combat ont dirigé en tout 63 attaques contre des submersibles ennemis dans l'Atlantique, y compris une attaque à coups de mitrailleuses par un appareil. De ces 63 attaques, la moitié ont eu lieu en 1943.

Grâce à l'acquisition de bombardiers quadrimoteurs Liberator à grande croisière, nous avons pu étendre d'environ 200 milles le rayon de la protection assurée par les avions de nos bases canadiennes. On comprend sans doute que le principal objet de nos escadrilles de grande croisière dans la région orientale, c'est la protection des précieux convois qui traversent l'Atlantique.

La monotonie de la tâche de protection aérienne des convois et de la chasse aux sous-marins ressort de certains chiffres compilés par notre bureau de recherches. Ils nous indiquent qu'à la fin de 1942 il fallait en moyenne 840 heures de vol pour découvrir un submersible et qu'il fallait en moyenne 140 sorties pour qu'une équipe volante puisse en repérer un. La moyenne est restée à peu près la même en 1943, mais dans les six derniers mois de l'année il a fallu en moyenne 1700 heures de vol ou 230 sorties pour repérer un sous-marin. Il va sans dire que les sous-marins ennemis peuvent toujours être présents, mais du moins ils restent submergés et leur efficacité s'en trouve réduite.

Nos succès croissants dans la chasse aux sous-marins est attribuable en partie à l'amélioration des armes, à la mise en service d'aéronefs plus perfectionnés et à la plus grande expérience de nos équipages. Nous perfectionnons sans cesse nos aéronefs. Nous avons, par exemple, le quadrimoteur Liberator et nous possédons un grand nombre de Vega Ventura, bombardiers de reconnaissance, que la marine américaine appelle des PVI. Puis nous avons, naturellement, les Catalina et les

Canso, hydravions de grande croisière et toujours quelques vieux fidèles Lockheed Hudson presque démodés.

En tout et partout, nous avons mis en opération dans l'hémisphère occidental presque autant d'escadrilles que nous en avons outre-mer dans le C.A.R.C. Le départ des Japonais des îles Aléoutiennes et l'amélioration survenue dans la chasse aux sous-marins dans l'Atlantique ont tellement amélioré la situation générale que nous avons pu libérer plusieurs escadrilles de l'hémisphère occidental pour aller servir outre-mer. Sur les côtes est et ouest, nos escadrilles de l'hémisphère occidental ont effectué 62,500 heures de vols d'opérations en 1942, contre 86,000 en 1943. Ce temps de vol équivaut à quelque 7,500,000 milles nautiques en 1942, contre 10 millions de milles en 1943. En 1942, nos aéronefs ont fait 3,579 sorties pour escorter des navires, contre 2,097 en 1943, mais les envolées étaient plus longues, cela va de soi. Il y a eu en outre 9,649 sorties diverses en 1942, comme des chasses aux sous-marins, des reconnaissances, etc., comparativement à 21,874 sorties diverses en 1943.

Afin d'agrandir encore davantage notre champ d'action dans l'Atlantique, une de nos escadrilles de patrouille antisous-marine a été détachée de notre littoral oriental et opère maintenant d'une base islandaise. Elle peut être rappelée au cas où l'ennemi reprendrait ses attaques contre la marine marchande ou à proximité de nos côtes. Bien que nous nous réjouissons de ce qu'aucun sous-marin n'ait été repéré du littoral en 1943 et qu'aucune attaque n'ait été faite dans les eaux territoriales canadiennes, nous n'entendons pas négliger nos défenses. Les submersibles peuvent trouver plus avantageux de revenir dans les eaux enserrées et une activité intense peut se renouveler à proximité de nos côtes comme en 1942, alors qu'ils se sont attaqués à nos convois dans ces parages plutôt qu'au milieu de l'Atlantique comme ils l'ont fait en 1943. Pour cette raison, nous ne pouvons pas nous démunir de la protection des convois et des patrouilles antisubmersibles dans nos eaux territoriales. Notre tâche consiste à faire la chasse aux sous-marins partout où ils se trouvent et nous les chasserons, qu'ils soient à proximité de nos côtes ou à de grandes distances en mer.

Je parlerai maintenant des opérations d'outre-mer des unités du Corps d'aviation royal canadien et, cette fois encore, je prie le comité de me permettre de consigner au hansard un état des dépenses effectuées pour les opérations d'outre-mer depuis le début de la guerre. Le total estimatif des dépenses, pour la période allant de septembre 1939 au 31