

[Text]

As neither Karl nor I were pleased with the tone of the content and the questions dealing with the subject of LMF, we terminated the meeting and immediately decided we would leave Mr. Burke to his own resources in future. No further contact was made with Mr. Burke and I later learned that he had been taken off the film project.

Alarmed at this point for the first time about the direction I felt the Bomber Command film was taking, I spoke to Mr. Adam Symansky. As Mr. Symansky was concerned should the Bomber Command film become another board problem, as did *The Kid Who Couldn't Miss* film, I continued to contact him throughout 1989 and on into 1990 as I became aware of any pertinent details.

In 1991, I made contact with Mr. Roman Jarymowycz who was doing research at the board on possible archival footage to be included in *The Valour and the Horror* series. As he appeared to be unaware that the Halifax bomber had played a major role in 6 Group RCAF squadrons, I gave him some of my research material on this aircraft believing LMF had now been dropped from the film and it was now taking a positive look at bomber aircrew.

About the middle of 1991, I learned for the first time that Jim Moffat, a friend whose name I had given earlier to Dan Burke, was about to have his Bomber Command experiences dramatized in the film. After the shooting of footage at the Canadian War Plane Heritage Museum in Hamilton, Ontario, Jim expressed to me some concerns he had about the film. Jim told me that Mr. McKenna either ignored his suggestions or refused to make any alterations to details which Jim felt were not accurate. Jim was supposedly acting as an advisor on the segment shot at Hamilton using the Lancaster aircraft. This was a gross alteration of fact since Jim's 427 Lion Squadron and the incident being portrayed as Jim's story, had actually taken place while the squadron was using Halifax bombers.

Adam Symansky had invited me to view the rushes of the Hamilton footage one evening, but unfortunately I was not reached in time and therefore was unable to point out any factual errors this material contained.

Although I had some uneasy feelings about the Bomber Command film at this point in time, I was still not aware of the tone or direction Brian McKenna was taking. It was only during the editing stage that I first had a glimpse of what was to be included in the final product. Because of discussions I had with one or two film editors and Brian McKenna, it became clear that veterans were not going to be pleased with

[Traduction]

noms d'anciens membres du Bomber Command qui avaient refusé de continuer à participer à des opérations de bombardement.

Comme ni Karl ni moi n'aimions ni le ton ni le contenu des questions portant sur le manque de force morale, nous avons mis fin à la discussion et avons immédiatement décidé que, désormais, nous laisserions M. Burke se débrouiller seul. Je n'ai pas reparlé à M. Burke et j'ai appris plus tard qu'on l'avait retiré du projet.

Inquiet pour la première fois de l'orientation que prenait le film sur le Bomber Command, je me suis entretenu avec M. Adam Symansky. Comme ce dernier ne voulait pas que ce film occasionne à l'ONF autant de problèmes que *The Kid Who Couldn't Miss*, j'ai continué à communiquer avec M. Symansky tout au long de 1989 jusqu'en 1990, chaque fois que j'apprenais des détails pertinents.

En 1991, j'ai communiqué avec M. Roman Jarymowycz qui effectuait des recherches à l'ONF sur des séquences d'archive pouvant être incluses dans la série *La bravoure et le mépris*. Comme il semblait ignorer que le bombardier Halifax avait joué un rôle important au sein des escadrons du 6^e groupe (ARC), je lui ai donné certains de mes documents de recherche sur cet aéronef, croyant qu'il ne serait plus question du manque de force morale dans le film et que ce dernier jetterait un regard positif sur le personnel naviguant des bombardiers.

Vers le milieu de 1991, j'ai appris pour la première fois que le film relaterait les expériences au sein du Bomber Command de Jim Moffat, un ami dont j'avais donné le nom à Dan Burke. Après avoir tourné des scènes au Canadian War Plane Heritage Museum à Hamilton, en Ontario, Jim m'a fait part des réserves qu'il faisait sur le film. Il m'a révélé que Brian McKenna avait soit ignoré ses suggestions soit refusé de modifier les détails qui, selon lui, étaient inexacts. Jim agissait supposément comme conseiller lors des scènes tournées à Hamilton avec l'appareil Lancaster. Il s'agissait là d'une flagrante altération des faits puisque l'incident relaté dans l'histoire de Jim était survenu en réalité au moment où le 417 Lion Squadron était doté de bombardiers Halifax.

Adam Symansky m'avait invité à voir les épreuves des scènes tournées à Hamilton, mais, malheureusement, il n'a pu me rejoindre à temps. Aussi, je n'ai pas pu lui signaler les erreurs factuelles contenues dans ces scènes.

Même si j'éprouvais certaines inquiétudes au sujet du film sur le Bomber Command, je ne savais toujours pas quel ton ou quelle orientation Brian McKenna allait prendre. Ce n'est que lors de la phase de montage que j'ai pu avoir un aperçu de ce que contiendrait le produit final. En raison des discussions que j'ai eues avec un ou deux monteurs de films et avec Brian McKenna lui-même, il devenait de plus en plus évident que