

R.A.F. peuvent se rendre chez eux entre chaque période d'opérations aériennes. L'automne dernier, le ministre a annoncé qu'après une période d'opérations aériennes et une période d'instruction, chaque membre des équipages aurait un congé d'un mois qu'il pourrait passer dans son foyer. Cela n'est pas si facile en pratique. Dans le C.A.R.C., il y a une longue liste d'aviateurs ayant droit à un congé après avoir rempli leur période d'opérations aériennes et d'instruction; les permissionnaires en perspective sont donc nombreux. Le système fonctionne bien. On en voit passer constamment par les bureaux de l'aviation à Ottawa qui ont fini leur période d'instruction et qui s'en vont passer un mois de congé dans leur foyer. Il me semble, toutefois, qu'on devrait fixer une période de service pour le personnel d'entretien. Il y a à peu près un an, on a proposé que cette période fût de deux ans, mais cette proposition fut plus tard retirée. A mon sens, les membres du personnel d'entretien ont droit à une interruption de leur service outre-mer et, à l'occasion, d'obtenir un congé d'un mois pour revenir dans leurs foyers. De toutes ces équipes terrestres, je crois, comme l'honorable député, que celles qui ont le plus de mérite sont celles des mécaniciens de T.S.F. qui sont préposés aux postes de radiogoniométrie dans toutes les parties du globe. Ces postes, conduits par quatre ou cinq hommes, sont situés sur les caps le long des côtes et leur existence fort monotone n'est interrompue que par de rares attaques par des avions ennemis. Ces hommes ont perdu presque tout contact avec le Canada et, assurément, méritent autant l'occasion de passer un congé dans leurs foyers que les équipes terrestres assignées aux escadrilles du C.A.R.C.

Je ne me propose pas, pour le moment, de discuter les diverses propositions qui concernent le rétablissement des équipes de vol. Le ministre a très bien exposé quelques-uns des problèmes qui s'y rapportent et, cela va de soi, le problème le plus important auquel on devra faire face, à l'égard de ces hommes, est celui de la réadaptation du caractère et de la personnalité. Toutefois, j'ai une ou deux propositions à faire en ce qui concerne l'emploi des équipes de vol. Sans aucun doute, une forte proportion de nos équipes de vol désireront demeurer avec le C.A.R.C. Pour un grand nombre d'entre eux, c'est la seule position qu'ils aient jamais détenue. Ils aiment l'aviation, ils sont enthousiastes envers le corps d'aviation et ils tiennent à y rester. Ils savent, toutefois, qu'ils ne peuvent tous se créer une carrière dans le C.A.R.C. du temps de paix. Quoi qu'il en soit, nous convenons sûrement tous que notre force perma-

nente après la guerre sera pour le moins aussi nombreuse qu'elle l'était avant la guerre bien qu'elle fût alors bien modeste. Depuis le début des hostilités, il s'est produit un certain nombre de vacances dans les cadres permanents par suite de décès, de blessures, et de la mise à la retraite instituée par le ministre. A mon sens, ces vacances doivent maintenant être remplies, afin que notre force permanente soit au moins maintenue à l'effectif de paix qui était d'environ 450 officiers, et elles devraient être comblées à même les rangs de ces braves jeunes gens outre-mer qui ont fait une ou deux périodes d'opérations. Cela tendrait à soulager quelques-uns de ces jeunes gens outre-mer de leurs inquiétudes sur l'avenir, et contribuerait à faire de notre force permanente, l'élément dynamique et viril envisagé par le ministre.

J'offre maintenant un avis au sujet des Lignes aériennes Trans-Canada. Le Service civil accorde la préférence aux anciens combattants qui ont servi outre-mer et, en ce moment, les Lignes aériennes Trans-Canada devraient en faire autant en choisissant leur personnel navigant ou encore leur personnel d'entretien. Au surplus, sitôt la guerre finie, cette préférence devrait être accordée exclusivement à ceux qui ont servi outre-mer soit dans les équipes de vol soit dans les équipes terrestres et l'on ne devrait accepter que ceux-là comme pilotes et comme membres des équipes terrestres des Lignes aériennes Trans-Canada. On entend dire au pays que nos pilotes de bombardiers n'ont pas la compétence voulue pour conduire les avions des Lignes aériennes Trans-Canada. Le pilote des Lignes aériennes Trans-Canada monte dans un bimoteur pas trop chargé; décolle de la piste d'envol d'un aéroport sûr, baigné de lumière et muni de toutes les aides à la navigation aérienne. Il a pour le guider une foule de données météorologiques. Il atterrit à un autre aéroport bien aménagé, illuminé, doté d'un poste d'ondes dirigées, et de tout le bataclan. Quant au jeune pilote de bombardier, il grimpe dans un quadrimoteur portant une lourde cargaison. Il part d'un champ à peine éclairé et ne bénéficie pas de l'aide donnée dans les terrains d'aviation au Canada. Dès qu'il traverse la côte hollandaise, il entre dans la zone des projectiles, des fusées, des réflecteurs et des chasseurs de l'ennemi. Bien peu de moyens artificiels l'aident à naviguer; il n'a ni ondes dirigées, ni lumières, ni quoi que ce soit pour faciliter son envolée. Il dirige son avion jusqu'à l'objectif puis il revient; son avion est peut-être gravement endommagé, son équipage peut-être blessé; il se bat pour l'aller et le retour, retrouve le petit aéroport faiblement illuminé et atterrit. Si nous comparons