

[Text]

the way of the German fighters while changing the drum on that gun. These drums were not reclaimed or recycled; as they became empty, they were thrown overboard.

The Allied pilots had problems in even hitting a German machine with a gun mounted above the wing, which was an unnatural position, although it was synchronized to fire 75 yards or so before the bullets lost their trajectory and splayed away. When one considers the difference in armament and considers also that the German machines could take terrible punishment when they crashed, one can see the odds that the Allied pilots were up against. The German machines had a solid plywood fuselage. When they went down out of control and crashed, the pilot, because he was cradled in that fuselage, was protected and could walk away, even though the machine might have been destroyed. On the other hand, the Allied machine was built of canvas and wood. Those machines would take no punishment whatsoever.

The Nieuport Scout which Bishop flew was purported to have crashed four times in his first flights during training. That, however, is no intimation that he was a bad flyer. When he arrived in the squadron, he was given an old hack—a sodden old hack that had been around. As a matter of fact, when he first went over the lines with the machine on March 17, 1917, he was flying an aircraft that had been in the squadron since Boxing Day, 1916. It was a real handicap to him, yet he managed to accomplish what he did.

The CO did not play favourites with Bishop. Joe Warne, the historian of 60 Squadron, said that anyone who crashed four machines when he first arrived in the squadron should have been sent back. He wondered why Bishop wasn't sent back. I could point out to him a litany of similar situations. Raymond Collishaw, the noted Canadian flyer, had the devil of a time learning to land. He should have been washed out after two months, but the instructors could see something in him so they allowed him to crash these machines and they were written off. Joe Warne maintains that Bishop crashed four machines, but actually he burst a tire, destroyed a prop and broke a longeron—that is not crashing four machines. In the official history that this 60 Squadron historian has written, he has maligned Bishop.

After Bishop got rid of his initial nerves—and obviously that is what it was—he picked up an aircraft on April 17, 1917—B-1556, the most famous Nieuport Scout ever flown. That lightly built Nieuport had lots of drawbacks. The wings shed because of the type of construction. So you could not dive it too steeply or you might pull the wings off. Bishop flew the same Nieuport from April 20 until July 24, 1917, and that aircraft required only one stop in the shop. It was reregged only once; and anyone who tries to tell me that Bishop could not fly or was a poor flyer—well, I am sorry, but the records speak for themselves; he was a very good flyer.

Senator Walker: I think we all agree with you that he was a magnificent flyer. Would you be good enough to tell us what

[Traduction]

sénateurs, à quel point il était difficile d'essayer d'éviter les chasseurs allemands tout en rechargeant la mitrailleuse. Les caissons de munition n'étaient pas recyclés. Ils étaient jetés par-dessus bord une fois vides.

De plus, les pilotes alliés pouvaient difficilement toucher un appareil allemand avec une mitrailleuse placée dans une position si inadéquate, bien qu'elle était synchronisée pour tirer à quelques 75 verges de la cible avant que les balles ne perdent leur trajectoire. On peut voir dans quelle situation se trouvaient les pilotes alliés, étant moins bien armés que les Allemands et les appareils allemands étant plus résistants, leur fuselage fait de solide contreplaqué. Ils s'écrasaient souvent parce que le pilote était bien protégé dans le fuselage et pouvait survivre même si l'appareil était détruit.

Par ailleurs les appareils allemands étaient faits de toile et de bois. Ils n'encaissaient aucun coup. On prétend que le Nieuport Scout qu'a piloté Bishop s'est écrasé quatre fois au cours des premiers vols d'entraînement. Cela ne veut toutefois pas dire qu'il était un mauvais pilote. Lorsqu'il est arrivé dans l'escadron, on l'a mis aux commandes d'un très vieux appareil qui en avait vu bien d'autres. En fait, lorsqu'il a pour la première fois survolé les lignes ennemies le 17 mars 1917, il pilotait un appareil qui faisait partie de l'escadron depuis Noël 1916. Cela présentait pour lui un énorme désavantage qu'il a cependant su surmonter.

Le commandant de l'escadron n'a pas fait de concession à Bishop. Selon Joe Warne, l'historien du 60^e escadron, quiconque dès son arrivée dans l'escadron s'écrasait à quatre reprises aurait dû être renvoyé. Il s'est demandé pourquoi Bishop n'avait pas été renvoyé. Je pourrais lui nommer une série de cas semblables. Raymond Collishaw, pilote canadien renommé, a eu toutes les peines du monde à apprendre les rudiments du métier. Il aurait dû être renvoyé deux mois plus tôt qu'il ne l'a été, mais ses instructeurs avaient confiance en ses capacités et l'ont laissé démolir ces appareils qui ont été considérés comme perte sèche. Joe Warne soutient que Bishop a démolé quatre appareils, mais il a fait éclater un pneu, détruit un arbre d'hélice, cassé un longeron. Il n'a donc pas démolé quatre appareils. L'historien du 60^e escadron a calomnié Bishop en relatant ainsi ces faits.

Or, une fois que Bishop ait eu surmonté sa nervosité, car c'était de toute évidence de la nervosité, il a piloté le 17 avril 1917 un B-1566, le plus remarquable appareil Nieuport Scout à avoir jamais volé. Cet appareil avait beaucoup de défauts. Les ailes n'étaient pas solides et risquaient d'être arrachées pendant les descentes en piqué. Bishop a piloté cet appareil du 20 avril au 24 juillet 1917 et il n'a nécessité de réparation qu'une seule fois. Il n'a été remonté qu'une fois. Quiconque prétend que Bishop ne savait pas piloter un avion ou qu'il était un mauvais pilote se trompe, je suis désolé. Les registres parlent d'eux-mêmes, il était un très bon pilote.

Le sénateur Walker: Je crois que nous convenons tous avec vous qu'il était un merveilleux pilote. Seriez-vous assez bon