

C.A.R.C. Cela comprend-il la solde du C.A. R.C. pour ces membres de la R.A.F. dans les escadrilles canadiennes?

L'hon. M. POWER: Franchement, je l'ignore; je ne le crois pas, car lorsque des commandants de la R.A.F. faisaient partie de nos escadrilles, ils recevaient une solde inférieure à celle d'un officier d'un grade bien moins élevé.

M. SINCLAIR: C'est bien vrai.

L'hon. M. POWER: Je ne crois pas que les sous-officiers reçoivent la solde canadienne.

M. SINCLAIR: Je prie instamment le ministre de prendre la chose en considération. Le nombre n'en est pas bien considérable.

Il n'y a que quelques hommes qui occupent de ces postes de commande dans chaque escadrille. Rien, dans le service de l'aviation, n'a créé plus de mécontentement et de malaise que la distribution des grades entre les membres des équipages navigants. Tous les honorables députés ont entendu leurs commentants parler de cette question. Ils sont nombreux ceux qui croient que, en raison des dangers que comportent ces opérations, tous les aviateurs devraient être officiers. Si l'on porte ce raisonnement à sa conclusion logique, on peut dire que chaque homme dans un char d'assaut, chaque homme à bord d'un sous-marin, chaque homme à bord d'un destroyer, devrait aussi être officier. Si l'on tient compte de la formation technique que doit posséder un pilote, alors chaque fantassin qui est un bon tireur devrait porter l'épaulette. A l'heure actuelle, dans l'aviation, dans la marine et dans l'armée, les qualités requises d'un officier sont les mêmes, et ces qualités ce sont l'aptitude au commandement et les connaissances techniques. Le jeune officier pilote d'aujourd'hui sera peut-être plus tard commandant de section; celui qui conduira une section, ou une escadrille ou une escadre dans la mêlée et devra voir à assurer le bien-être et aussi à protéger la vie de ceux qui combattront sous ses ordres.

La grande objection du Corps d'aviation royal canadien n'a jamais été d'accorder des brevets pour établir une différence dans les grades; c'est plutôt la répugnance qu'éprouvent les Canadiens pour le régime des castes. Je m'explique. Deux Lancasters volent de compagnie vers Berlin, l'un dirigé par un sergent-pilote, l'autre par un officier-pilote. Ils courent les mêmes dangers, éprouvent les mêmes fatigues et reviennent à leur base. Le sergent-pilote se rend au mess des sergents et l'officier-pilote à celui des officiers. Pour me servir d'une expression employée par les Anglais au cricket, c'est là une entente de gentil-homme et de beau joueur. Au mess des officiers, l'aviateur jouit d'une meilleure nourri-

[M. Sinclair.]

ture, de locaux mieux aménagés, de meilleures occasions de se reposer et de se distraire. Voilà l'injustice. Ces aviateurs soumis aux mêmes épreuves et aux mêmes dangers devraient avoir droit aux mêmes confort quand il s'agit de leur repos, de leurs jeux et de leur nourriture. Tel était l'avis du maréchal de l'Air Sir Arthur Coningham, l'éminent Néo-Zélandais qui dirigea les forces aériennes dans le désert. Passant outre aux objections du ministère de l'Air britannique et au culte hiérarchique de la vieille école, il ouvrit les portes des mess de ses officiers à toutes les équipes de vol pour que tous les aviateurs vivent en commun. Cela eut pour résultat, non seulement de mettre fin au régime des castes mais d'inspirer plus de confiance et d'aplomb aux jeunes équipages aériens. Le sergent-pilote vivant et faisant le coup de feu avec les officiers-pilotes supérieurs, apprenait ainsi tous les jours comment se comporter et comment assumer ses responsabilités en vue du jour où il serait promu officier. Pour vous donner une idée du succès de cette initiative, laissez-moi vous dire que sur les sous-officiers pilotes qui faisaient partie de notre escadrille quand nous avons quitté l'Egypte, un seul n'avait pas ses galons d'officier quand nous sommes arrivés à Tunis. Cette très forte proportion indique comment ces jeunes aviateurs avaient appris, au mess des officiers ce qu'on attendait d'eux comme officiers.

Je prie donc instamment le ministre d'instituer un système de mess d'équipes de vol au sein des escadrilles canadiennes en Angleterre et aux écoles d'aviation du Canada. Je ne critique aucunement la magnifique tâche qu'il a accomplie pour ce qui est de la promotion des équipes de vol; je rappelle simplement au comité que les équipes de vol canadiennes ont une plus forte proportion d'officiers que la R.A.F., le corps d'aviation américain, australien et néo-zélandais. Chaque Canadien, évidemment, part du rang de sergent, tandis que les équipes de vol des autres pays partent d'un grade inférieur. En Allemagne, on débute comme simple aviateur ou comme caporal. Je prétends, en tout cas, que l'institution de mess d'équipes de vol abolirait le dernier grief contre le régime des castes, car chaque aviateur assujéti aux mêmes fatigues et aux mêmes dangers devrait jouir du même confort et des mêmes délasséments.

Je dirai maintenant un mot des congés outre-mer. Le ministre a couvert à peu près tout le terrain. S'il est vrai que les membres du corps d'aviation s'enrôlent pour la durée de la guerre, cela ne veut pas dire qu'ils tiennent à passer tout leur temps outre-mer à se livrer à des combats aériens sans prendre quelques jours de repos. Les aviateurs de la