



FOURTH DIMENSION QUATRIÈME DIMENSION

By/par Charmion Chaplin-Thomas

February 4, 1915

At Shoreham Camp in Sussex, 22-year-old Lieutenant W.F.N. Sharpe of Prescott, Ontario, whose commission appeared in the Gazette only yesterday, takes off for his first solo flight as a pilot of No 3 (Reserve) Squadron, Royal Flying Corps. Unfortunately, something goes wrong with the primitive aircraft and it plummets to the ground, killing Lt Sharpe and bringing an end to an odd episode in Canadian military aviation.

Lt Sharpe's journey to this moment began in September 1914 at Valcartier Camp, where he was one of the 30 000 volunteers being herded into the Canadian Expeditionary Force by the Minister of Militia and Defence himself, Lieutenant-Colonel Sam Hughes. Although he was one of only four Canadians certified as a pilot by the Aero Club of America, Lt Sharpe had no hope of finding a flying job among the infantry battalions of the CEF until the day he met Captain Ernest Lloyd Janney.

Capt Janney is known back home in Galt, Ont., as "a high flyer all right, but the meaning of the term is entirely different from that normally applied to an aviator." At Valcartier, however, he was in



RCAF/ARC

The Canadian Aviation Corps' Burgess-Dunne seaplane.

L'hydravion Burgess-Dunne du Corps d'aviation canadien.

command of the Canadian Aviation Corps (CAC), with documents to prove it—plus authorization in the Minister's own handwriting to purchase "one biplane, with necessary accessories, entailing an expenditure of not more than \$5 000." Lt Sharpe accepted Capt Janney's invitation to become the CAC's first and only pilot.

As soon as he finished recruiting Lt Sharpe, Capt Janney hurried to Marblehead, Massachusetts, where he bought a Burgess-Dunne seaplane, previously the property of the US Navy, that may have been the only aircraft within the Minister's price range that was both available and close to Québec City. The Burgess-Dunne was a unique tailless

hydro-plane with swept-back wings that made it so stable it could fly itself as long as the engine was running well; unfortunately, the engine on Capt Janney's aircraft needed an overhaul. The Burgess Company shipped the machine by rail to Isle La Motte, Vermont and on September 21, 1914, it set off for Québec City flown by Clifford Webster, a company pilot, with Capt Janney in the second pilot's seat.

After a severe engine failure and a week of waiting for parts at Deschailions, Que., the Burgess-Dunne finally arrived at Québec City on September 29. It was loaded aboard the SS *Athenia* in pieces: the wings and engine were boxed up and stowed in the hold, and the fuselage was tied to the deck where it would bounce and lurch with every movement of the ship. By this time, the CAC had also acquired Sergeant Harry Farr, an aircraft mechanic recruited from a Victoria battalion by Lt Sharpe, and the three aviators found billets in the SS *Franconia*. The First Contingent departed Quebec on October 3, 1914.

In England, while the Canadian battalions drilled on Salisbury Plain, Capt Janney drew up a grand plan for the Canadian Aviation Corps: with eight aircraft (four operational and four spares), five horses,

10 trucks and 46 men, he reckoned it would cost \$116 679 25. After presenting this proposal to the First Contingent's astonished commanding officer, Lieutenant-General Sir Edwin Alderson, Capt Janney drew an advance from the paymaster and set off to tour England, allegedly in search of a suitable site for the CAC aerodrome. Nothing was heard from him for many weeks, and in his absence LGen Alderson struck the CAC from his establishment—easy to do, as no organization order had been issued to create it officially, and none of its members had been correctly enrolled in the CEF.

Lt Sharpe found a home with the Royal Flying Corps, and Sgt Farr eventually joined the Royal Naval Air Service, where he earned the Distinguished Service Cross and the Distinguished Flying Cross. In January 1915, Capt Janney surfaced again in Canada, as the organizer of a series of flying exhibitions to raise funds for the CAC; on hearing this news, LCol Hughes had him dismissed from the Militia.

The Burgess-Dunne never flew again. Damaged beyond repair during the voyage, it sat in the mud of Salisbury Plain until 1916, when its metal parts were sold as scrap.

Le 4 février 1915

Au Camp Shoreham dans le Sussex, le Lieutenant W.F.N. Sharpe, âgé de 22 ans, de Prescott, en Ontario, dont la commission a été publiée la veille dans la Gazette du Canada, quitte le sol pour son premier vol solo en tant que pilote du 3^e Escadron (Réserve) du Royal Flying Corps. Malheureusement, un pépin se produit et l'aéronef primitif plonge en flèche et enlève la vie au Lt Sharpe, marquant ainsi la fin d'un étrange épisode de l'histoire de l'aviation militaire du Canada.

Le cheminement du Lt Sharpe débute en septembre 1914, au Camp Valcartier, alors qu'il s'y trouve avec les 30 000 volontaires réunis au sein du Corps expéditionnaire canadien (CEC) par le ministre de la Milice et de la Défense, le Lieutenant-colonel Sam Hughes. Même s'il est l'un des quatre Canadiens à posséder un certificat de pilote de l'Aero Club of America, le Lt Sharpe n'a aucune chance de se retrouver pilote dans les bataillons de l'infanterie du CEC, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'il rencontre le Capitaine Ernest Lloyd Janney.

Le Capt Janney est originaire de Galt, en Ontario, où il a acquis toute une réputation. Pourtant, à Valcartier, il est nommé commandant du Corps d'aviation canadien (CAC). Il possède les documents pour le prouver, ainsi qu'une autorisation du ministre pour acquérir « un biplan et les accessoires nécessaires, pour une somme ne dépassant pas 5000 \$ ». Le Lt Sharpe accepte l'invitation du Capt Janney et devient le premier — et le seul — pilote du CAC.

Dès qu'il a recruté le Lt Sharpe, le Capt Janney se rend à Marblehead, au Massachusetts, où il acquiert un hydravion Burgess-Dunne, qui appartenait à la marine américaine, probablement le seul appareil situé près de Québec à correspondre au prix du ministre. Le Burgess-Dunne est un hydravion sans empennage, à voilure en flèche si stable qu'il peut être piloté les yeux fermés lorsque le moteur fonctionne bien. Malheureusement, le moteur de l'aéronef acheté par le Capt Janney a besoin d'être remis en état. La société Burgess a expédié l'appareil par train à Isle La Motte, dans le Vermont, et un pilote de l'entreprise, Clifford Webster, part pour Québec le 21 septembre 1914, aux commandes de l'appareil. Le Capt Janney est dans le siège du second.

Après une panne de moteur grave et une semaine à attendre des pièces à Deschailions (Québec), le Burgess-Dunne arrive à Québec le 29 septembre. On le charge en pièces détachées sur le paquebot SS *Athenia* : la voilure et le moteur sont entreposés dans des boîtes dans la cale, et le fuselage est attaché sur le pont, où il chambranle à chaque mouvement de roulis du bateau. Le CAC a pu recruter le Sergent Harry Farr, un mécanicien d'aéronef d'un bataillon de Victoria, trouvé par le Lt Sharpe. Les trois aviateurs prennent place à bord du SS *Franconia*. Le premier contingent du CAC quitte Québec le 3 octobre 1914.

En Grande-Bretagne, pendant que les bataillons canadiens s'entraînent sur la

plaine de Salisbury, le Capt Janney concocte un plan grandiose pour le Corps d'aviation canadien : huit aéronefs (quatre appareils opérationnels et quatre appareils de rechange), cinq chevaux, dix camions et 46 hommes, le tout pour la somme de 116 679,25 \$. Après avoir ahuri le commandant du Premier contingent, le Lieutenant-général sir Edwin Alderson, avec sa proposition, le Capt Janney obtient une avance du responsable de la paie et part parcourir la Grande-Bretagne, prétendant à la recherche d'un endroit pour aménager l'aérodrome du CAC. On reste sans nouvelles de lui pendant des semaines. Le Lgén Alderson raie donc le CAC de son établissement — rien de plus facile puisque aucun ordre d'organisation n'a été émis pour le créer et qu'aucun de ses membres n'a été enrôlé à proprement dit dans le CEC.

Le Lt Sharpe rejoint le Royal Flying Corps et le Sgt Farr se retrouve au sein du Royal Naval Air Service, où il reçoit la Croix du service distingué et la Croix du service distingué dans l'Aviation. En janvier 1915, le Capt Janney refait surface, au Canada, en tant qu'organisateur d'une série de spectacles aériens visant à recueillir des fonds pour le CAC. Dès qu'il apprend la nouvelle, le Lcol Hughes le fait renvoyer de la Milice.

Le Burgess-Dunne ne quittera plus jamais le sol. Endommagé pendant le voyage, il s'enlise dans la boue de la plaine de Salisbury jusqu'à ce qu'on vende ses pièces à la ferraille, en 1916.



NATIONAL ARCHIVES OF CANADA/ARCHIVES NATIONALES DU CANADA

W.F.N. Sharpe of Prescott, Ontario, in a photograph probably taken before September 1914.

W.F.N. Sharpe, de Prescott, en Ontario, dans une photographie datant probablement d'avant septembre 1914.

Sources :
Brereton Greenhouse & Hugh Halliday, *Canada's Air Forces 1914-1999* (Montréal: Art Global, 1999).
Hugh Halliday, "A High Flyer, Indeed", *Legion Magazine*, July/August 2004.

Sources :
GREENHOUSE, Brereton et Hugh HALLIDAY. *Canada's Air Forces 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999.
HALLIDAY, Hugh. « A High Flyer, Indeed », *Legion Magazine*, juillet-août 2004.