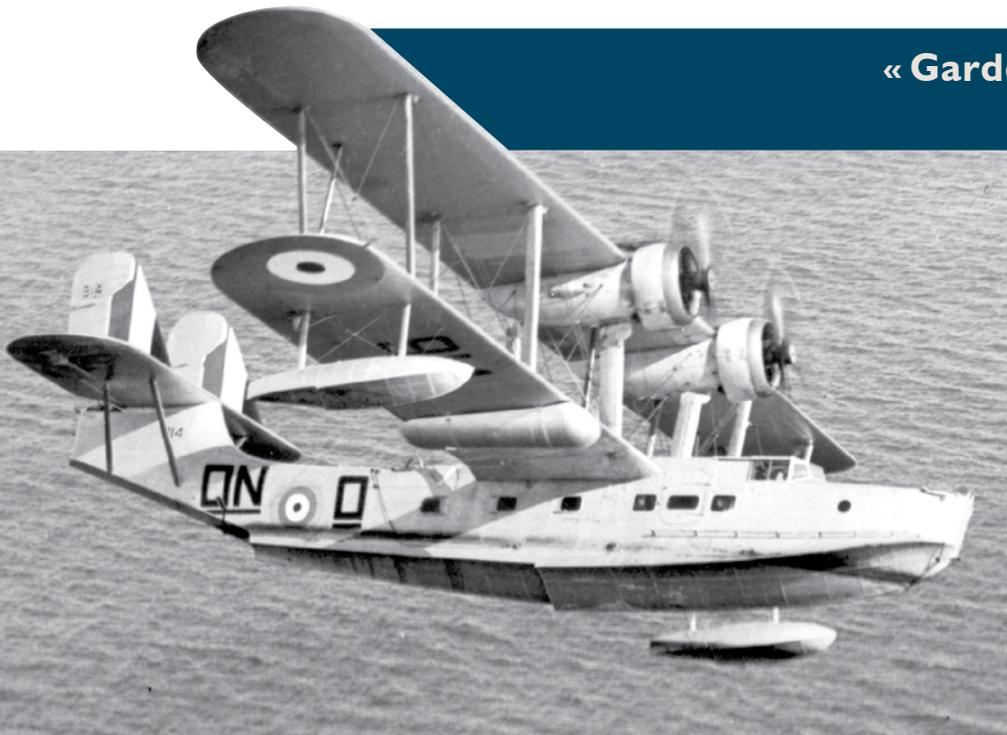


ESSAIS PHOTOGRAPHIQUES  
PHOTO ESSAYS

## « Garder l'œil sur nos côtes »



L'Aviation royale du Canada et  
la construction au pays d'avions  
de défense côtière, 1936-1939

Rénald Fortier  
Conservateur,  
Histoire de l'aviation  
Musée de l'aviation du Canada

© Musée de l'aviation du Canada 2007



Musée de l'aviation  
du Canada  
Canada Aviation  
Museum

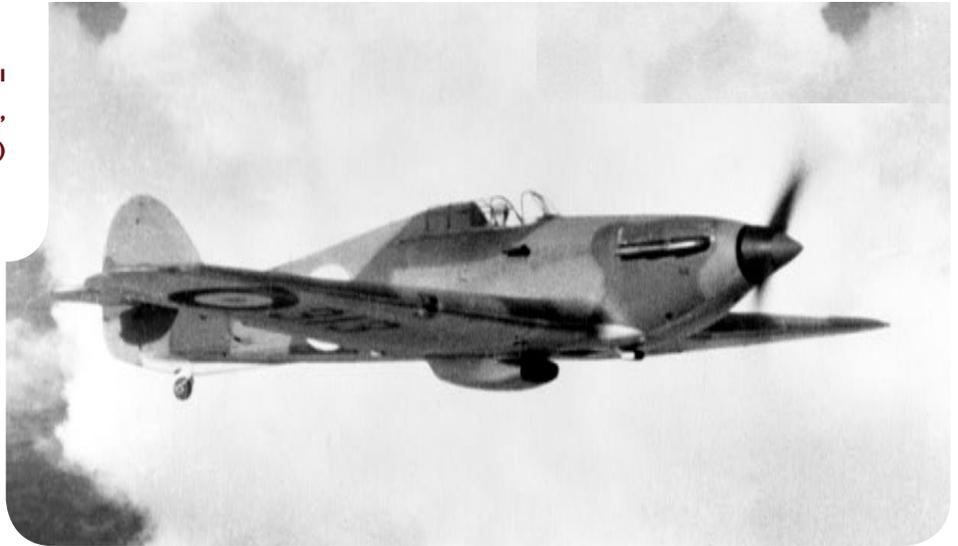
Canada







**Quatrième Hawker Hurricane I  
de l'ARC, utilisé par la 1<sup>ère</sup> Escadrille,  
c. 1939 (MAvC 25258)**



**Handley Page Hampden I de la 7<sup>e</sup> Escadrille de la RAF, c. 1938 (MAvC 24833)**

britanniques n'ont d'autre choix que de poursuivre la production d'appareils qui semblent être sur la voie rapide de la désuétude. En fin de compte, l'industrie aéronautique britannique n'atteint son rythme de croisière que vers la fin de 1938. Le début du conflit remet évidemment tout en question.

En dépit de son éloignement des champs de bataille, le gouvernement canadien réalise fort bien que les crises qui se succèdent en

Europe et en Asie augmentent les risques de guerre. Le Canada préfère par conséquent ne pas trop se laisser distancer. Le programme de réarmement canadien commence alors, petit à petit, au cours des mois qui suivent la défaite du gouvernement conservateur de Richard Bedford Bennett lors des élections fédérales d'octobre 1935. Son grand rival, William Lyon Mackenzie King, reprend alors le pouvoir. Quelques jours après cette victoire libérale, un député habile, intelli-

gent et loyal de la côte ouest, un vétéran de la Première Guerre mondiale, Ian Alistair Mackenzie, obtient le portefeuille de la Défense nationale.

Le premier ministre King, préoccupé par les tensions mondiales, décide d'organiser en 1936 un Comité du Cabinet pour la défense chargé de coordonner et définir les politiques de son gouvernement. Tous les gros canons en font partie : King lui-même ;



**Vickers Wellington IC de la  
38<sup>e</sup> Escadrille de la RAF,  
c. 1940 (MAvC 14004)**

Ernest Lapointe ministre de la Justice et lieutenant du premier ministre au Québec; Charles Dunning, ministre des Finances; Ian Mackenzie, ministre de la Défense nationale. Lors de la première réunion, vers la fin août, les ministres peuvent finalement prendre connaissance des rapports préparés par les experts des forces armées canadiennes. Les nouvelles sont mauvaises et les carences nombreuses. Le Cabinet décide par conséquent de lancer un programme de modernisation du matériel. Le gouvernement canadien, toutefois, ne peut pas se permettre d'acheter tout le matériel recommandé par le ministère de la Défense nationale; les ressources financières du pays sont par trop limitées. King commence alors à prendre de plus en plus conscience de l'importance potentielle de l'Aviation royale du Canada (ARC) pour la défense du pays.

Sans être décisive, une rencontre avec le premier ministre conservateur britannique, Stanley Baldwin, en octobre 1936, joue un rôle significatif dans la suite des événements. Ce dernier suggère en effet à son homologue canadien de songer surtout à l'aviation militaire. Même si le Canada compte parmi les pays les moins vulnérables, une force aérienne lui serait des plus utiles en cas d'attaque. Selon Baldwin, des équipages bien entraînés et du matériel volant en abondance sont essentiels à la guerre moderne. Il ne semble pas croire qu'une marine de guerre ou une armée valent la peine d'y consacrer des sommes importantes.

À ces arguments militaires viennent se greffer le fait qu'à la différence de la Marine royale du Canada (MRC) et de l'armée, l'Aviation royale du Canada n'évoque pas de mauvais souvenir du genre de ceux entourant la création de la MRC en 1910 ou des émeutes contre la conscription du printemps 1918. King prend donc position. Avant même la fin de l'été 1936, le premier ministre décide que l'ARC sera la première ligne de défense du Canada. En cas de danger, ses unités peuvent se regrouper très rapidement et assurer la couverture du territoire canadien en collaboration avec la MRC et l'Armée canadienne. En autant que King est concerné, cette politique met par ailleurs en veilleuse l'idée d'un corps expéditionnaire, liée de trop près à l'idée de conscription et au danger potentiel que cette solution ferait peser sur l'unité du pays.

À cette époque, l'ARC se trouve encore sous les ordres du chef d'État-major de l'Armée canadienne. De l'avis de plusieurs, cette situation est anachronique car elle ne se correspond plus à l'importance que le gouvernement canadien accorde à l'ARC. De plus en plus, les officiers supérieurs de l'ARC veulent obtenir l'indépendance. Dans les faits, l'Armée canadienne est le seul service à posséder un État-major étoffé de même qu'un réseau pan-canadien de bases et de commandement. Le rêve des dirigeants de l'ARC devient réalité le 19 décembre 1938 lorsque celle-ci devient un service autonome, avec son propre État-major et ses propres entrées au ministère de la Défense nationale. La transition se fait sans heurts. Pour ainsi dire tout le personnel reste en place. C'est à peine si certaines fonctions changent de nom. Ainsi, le général de brigade d'aviation George M. Croil, officier d'aviation supérieur, devient vice-maréchal de l'Air et chef d'État-major de l'Air.



**Supermarine Spitfire I  
de la RAF, c. 1938-39  
(MAvC 24864)**





commentaire lucide à ce sujet. Pour remplir sa mission, une force aérienne moderne doit pouvoir compter sur une industrie bien équipée produisant des avions efficaces munis de moteurs puissants. Si l'on admet ce critère, force est de constater que le Canada ne dispose pas d'une industrie aéronautique digne de ce nom. En effet, en ce qui concerne l'aviation, les rares usines qui existent ne font guère plus qu'assembler des appareils importés de l'étranger ou réparer des appareils déjà en service. Pis encore, aucun motoriste n'existe alors au Canada. Il ne faut donc certes pas s'attendre à des livraisons rapides. Il faudra attendre des mois, un an peut-être. D'ici là, les militaires, politiciens et fonctionnaires devront s'armer de patience.

L'industrie, qui s'exprime dans les colonnes du mensuel *Canadian Aviation*, accueille cette nouvelle orientation de la défense canadienne avec beaucoup d'enthousiasme. Finies les années noires, disent-ils. Alors que s'achève l'année 1936, stagnation et découragement semblent disparaître comme neige au soleil. D'un bout à l'autre du pays, les quelques constructeurs se préparent fiévreusement. Les contrats militaires se font plus nombreux et le personnel qualifié commence à se faire rare. *Canadian Aviation* exprime sa crainte de voir le gouvernement canadien trop en faire trop vite. En effet, l'indifférence de plusieurs années ne s'effacera pas en quelques mois. L'industrie n'est pas encore au bout de ses peines.

À partir de 1934, le budget de la défense du Canada avait légèrement augmenté. En 1937, toutefois, les sommes consacrées à la défense aérienne vont plus que doubler. Même si cela semble énorme à première vue, il ne s'agit que d'une augmentation d'un peu plus de cinq millions de dollars. En 1937-1938, le Canada consacre 9,665,000 dollars aux fonctions militaires de l'ARC. C'est somme toute bien peu. Cela dit, ce programme de réarmement demande en fait un certain courage politique. En effet, avant d'obtenir l'assentiment de la Chambre des communes, le premier ministre King et le ministre de la Défense nationale Mackenzie doivent préciser aux députés libéraux du Québec et à ceux de la Co-operative Commonwealth Federation, ou CCF, qui ont demandé un vote de défiance, que ce montant servira exclusivement à la défense du Canada.

Le gouvernement canadien, affirment King et Mackenzie, ne s'est pas engagé à combattre aux côtés de la Grande-Bretagne en cas de guerre européenne. Quelques députés libéraux du Québec parmi les seize qui dénoncent le projet refusent de se laisser convaincre. Ils votent contre l'augmentation du budget. Certains éléments de la presse et de l'opinion publique au Québec, de même que les isolationnistes, sont eux aussi hostiles, mais rien n'y fait. King doit tenir compte de l'opinion du Canada anglais. Il croit aussi en la nécessité d'un certain réarmement des démocraties qui se trouvent

confrontées aux gouvernements dictatoriaux et de plus en plus agressifs de l'Allemagne, de l'Italie et du Japon.

Dans un premier temps, l'ARC veut acheter une centaine d'avions, dont un certain nombre d'appareils destinés à la surveillance côtière et des bombardiers torpilleurs. Quelques possibilités impliquant toutes des compromis s'offrent alors au ministère de la Défense nationale : acheter aux États-Unis et risquer un embargo en cas de participation à une guerre européenne en raison de l'entrée en vigueur des lois dites de neutralité, acheter en Grande-Bretagne et attendre la fin des livraisons destinées à la RAF ou acheter au Canada et s'armer de patience pendant des mois, jusqu'à ce que le noyau industriel existant à l'époque soit en mesure de commencer à produire des avions de conception étrangère. Il n'y a qu'une seule et unique solution à ce problème, déclare le général de brigade d'aviation Croil, la production au Canada du matériel destiné à l'ARC.

Le Cabinet accepte cette opinion. Il faut par conséquent créer, sur place et dans les plus brefs délais, une capacité de construction aéronautique industrielle. Le programme de réarmement de l'ARC doit passer par là. En octroyant ces contrats, le ministère de la Défense nationale espère que les constructeurs canadiens acquerront l'expérience de

*Il n'y a qu'une seule et unique solution à ce problème, déclare le général de brigade d'aviation Croil, la production au Canada du matériel destiné à l'ARC.*

*Le Canada, affirme-t-on au ministère de la Défense nationale, devrait utiliser les mêmes types d'appareils que ceux de la RAF...*

la fabrication en série d'avions de combat modernes. En cas de conflit, cette expérience devrait peser lourd dans la balance.

Une fois la politique d'achat au Canada établie, le ministère de la Défense nationale n'a plus qu'à choisir, parmi les appareils disponibles, ceux qui conviennent le mieux aux conditions auxquelles l'ARC doit faire face. Leurs experts doivent cependant tenir compte des habitudes d'achat de ce service. Ce dernier favorise en effet de façon évidente les appareils de combat conçus en Grande-Bretagne. Le Canada, affirme-t-on au ministère de la Défense nationale, devrait utiliser les mêmes types d'appareils que ceux de la RAF parce que depuis plusieurs années, les forces canadiennes – Armée, Marine et Aviation – ont pour politique d'utiliser de l'équipement de combat identique à celui des Britanniques.

D'autres facteurs expliquent cette préférence : des liens culturels, politiques et militaires étroits entre pays du Commonwealth, l'éventualité d'un transfert d'unités de l'ARC à la Grande-Bretagne en cas de conflit et, bien sûr, la puissance du mouvement isolationniste au Congrès et parmi la population des États-Unis. Soulignons par ailleurs l'intérêt manifesté par le ministère de l'Air britannique. Ne l'oublions pas, les Britanniques réarment eux aussi. La création d'une industrie aéronautique au Canada, hors de portée de l'Allemagne, n'est pas sans les intéresser.



Afin de mieux développer le potentiel aéronautique local, le ministère de la Défense nationale répartit ces contrats militaires de façon plus ou moins délibérée, d'un bout à l'autre du pays. Tous les constructeurs obtiennent quelque chose, et ces derniers n'ont certes pas l'intention de s'en plaindre. Certaines personnes oeuvrant au sein du gouvernement canadien, notamment le très influent sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Oscar Douglas Skelton, commentent cependant à se poser des questions.

Quelques éditorialistes se demandent en effet comment le gouvernement King peut concilier sa volonté de ne plus participer aux guerres de l'Empire et, partant, de ne pas encourager la production d'armes pour des pays étrangers, avec sa politique de laisser-faire face aux projets de contrats militaires britanniques au Canada. Pour Skelton et ses collègues, l'industrie canadienne doit avant tout répondre aux besoins de défense du Canada. Le 8 janvier 1937, dans le plus grand secret, le premier ministre King met donc sur pied un Comité spécial interministériel qui va étudier les principaux aspects de la politique canadienne de réarmement : le contrôle et la surveillance des profits des marchands d'armes, de même que les avantages et

les inconvénients de l'entreprise privée par rapport aux sociétés d'État.

En l'espace de deux semaines, ce comité qui regroupe des représentants des ministères du Revenu national, des Finances, de la Défense nationale et des Affaires extérieures présente son rapport au premier ministre King. Le gouvernement canadien doit faire appel à l'entreprise privée, déclare Skelton, le président du comité, mais il doit faire en sorte que les profits des constructeurs ne dépassent pas certaines limites. L'idée semble excellente et, le 5 mars 1937, le Cabinet crée un comité spécial, le Comité interministériel des finances sur le contrôle des profits, qui regroupe des porte-parole de cinq ministères : Commerce, Travail, Revenu national, Finances et Défense nationale. Le rôle de ce nouveau comité va cependant bien au-delà de la simple vérification des profits accordés aux contrats militaires. Il participe à l'élaboration des principes fondamentaux de la politique canadienne en matière d'armement. Le réarmement au Canada va ainsi se faire de façon ordonnée, sans spéculation et sans profits excessifs.

## La défense côtière du Canada : le Shark et le Stranraer

**Blackburn Shark I de la 820<sup>e</sup> Escadrille de la Fleet Air Arm basée sur le porte-avions HMS *Courageous*, c. 1935 (MAVC 25059A)**



Dans les faits, le choix des appareils répondant aux besoins de l'ARC revient aux experts du ministère de la Défense nationale. En règle générale, ce n'est qu'après avoir fixé leur choix sur un avion qu'ils font savoir sur quel constructeur ils portent leur dévolu. L'ARC suit ce processus lorsqu'elle demande, en 1935, au ministère de l'Air de lui suggérer un bombardier torpilleur fiable et efficace. L'appareil choisi devrait se montrer capable d'utiliser des bases isolées offrant peu de protection contre les rigueurs du climat canadien. Les Britanniques se penchent sur la question et suggèrent à l'ARC d'adopter le Blackburn Shark.

Ce gros monomoteur biplan biplace à structure métallique, ailes repliables recouvertes de tissu et habitacle ouvert est extrêmement solide et facile à entretenir. Son train d'atterrissage conventionnel peut facilement

être remplacé par des flotteurs ou des skis. En outre, Armstrong Siddeley Motors, le constructeur de son moteur Tiger, est représenté au pays par Ottawa Car Manufacturing depuis 1927. L'ARC accepte la suggestion du ministère de l'Air. La commande initiale porte sur sept Shark II. La société britannique Blackburn Aircraft en livre quatre en 1936. Un premier appareil est porté à l'effectif le 15 octobre. Les trois autres Shark II arrivent au Canada au printemps 1937. Tous ces appareils sont munis d'un habitacle fermé et, la plupart du temps, de flotteurs. Un seul appareil aurait volé avec des skis lors d'essais.

L'histoire du Blackburn Shark débute en 1933. Cette année-là, le ministère de l'Air demande à quelques constructeurs de préparer les plans et devis d'un bombardier torpilleur devant servir au sein des escadrilles de la Fleet Air Arm (FAA), l'aéronavale britannique,

alors sous le contrôle de la RAF. Soucieuse de ne pas céder sa place à d'autres avionneurs, Blackburn Aeroplane & Motor soumet des dessins techniques, même si elle n'est pas invitée à participer au projet. Son prototype effectue un premier vol le 24 août 1933. Ses performances lors des essais officiels sont à ce point satisfaisantes qu'il remporte la compétition.

En août 1934, Blackburn Aircraft – la nouvelle raison sociale adoptée depuis peu – reçoit un contrat pour seize appareils officiellement baptisés Shark en octobre. Les premiers d'entre eux entrent en service dans une escadrille de la FAA en mai 1935. Une autre unité reçoit les premiers exemplaires d'une version améliorée, le Shark II, en 1936. Leur robustesse devient vite légendaire. Un appareil de la FAA, par exemple, reprend du service après avoir été remorqué sur une









**Premier Shark III fabriqué par Boeing Aircraft of Canada avec ailes repliées, c. 1939 (MAVC KM2506)**



**Shark III de l'ARC au cours d'un exercice d'attaque à la torpille, c. 1939 (MAVC 14629)**

En fait, l'ARC craint avec raison que la version canadienne du Shark III ne soit désuète avant même son entrée en service. En fin de compte, le premier d'entre eux n'effectue son vol initial que le 21 juillet 1939, à la base aérienne de Jericho Beach, non loin de Vancouver. William James Holland, un pilote de la compagnie Ginger Coote Airways, un petit transporteur aérien de la région, est aux commandes de l'hydravion. Tout se passe bien et les représentants de l'ARC vont jusqu'à souligner l'excellence du travail effectué par le personnel de Boeing Aircraft

of Canada. Fort de ce succès, le constructeur livre les autres appareils aussi vite qu'il peut. Le dernier Shark III entre en service au début d'avril 1940. Ces appareils, utilisés pour ainsi dire toujours sur flotteurs, sont malheureusement désuets depuis déjà un certain temps. Cela dit et malgré certains problèmes lors de l'amerrissage causés par les flotteurs Blackburn, le Shark donne généralement satisfaction. À partir de septembre 1939, cet appareil va servir principalement à la surveillance des côtes de la Colombie-Britannique.

Comme nous l'avons dit plus haut, la surveillance et la protection des côtes canadiennes comptent parmi les principales priorités du programme d'expansion de l'ARC. Il n'y a par conséquent rien de surprenant à ce que le ministère de la Défense nationale décide, en 1936, d'acheter des hydravions de reconnaissance maritime à long rayon d'action. À cette époque, il n'y a que deux appareils de moyen tonnage de ce type en production en Grande-Bretagne : le Saunders-Roe, ou Saro, London et le Supermarine Stranraer, deux hydravions à coque bimoteurs biplans relativement modernes à structure métallique et ailes entoilées. Fin novembre 1936, l'ARC commande cinq Stranraer à la société montréalaise Canadian Vickers. À bien des égards, ce contrat est historique. Pour la première fois, en effet, l'ARC demande à une firme locale de fabriquer des aéronefs de combat avec armement.



**Deux Saunders-Roe London de la 201<sup>e</sup> Escadrille de la RAF, c. 1937 (MAVC 24887)**



**Premier Supermarine Stranraer de série utilisé par la 228<sup>e</sup> Escadrille de la RAF, c. 1937 (MAVC 24728)**



**Short Sunderland I de la 210<sup>e</sup> Escadrille de la RAF, c. 1939 (MAVC 24712A)**



**Premier prototype du Saunders-Roe Lerwick, c. 1939 (MAVC C 25095)**

L'ARC pourrait avoir décidé de ne pas choisir le London en raison de la fragilité relative de la coque d'hydravions fabriqués antérieurement par Saunders-Roe. Un hydravion à coque britannique beaucoup plus moderne, plus grand et plus coûteux aussi, le Short Sunderland, ne vole pour la première fois que vers la mi-octobre 1937, autrement dit beaucoup trop tard. Commandé par la RAF dès mars 1936, il entre en service en juin 1938. Conçu pour remplacer le Stranraer

et le London, le Saunders-Roe Lerwick ne vole quant à lui qu'en novembre 1938, deux ans après la signature du contrat initial. Une première escadrille devient opérationnelle en décembre 1939. Le Lerwick s'avère toutefois instable et peut à juste titre être qualifié d'échec.

Le Supermarine Stranraer tire ses origines d'un cahier des charges publié par le ministre de l'Air britannique vers la fin de 1931.

On y décrit les caractéristiques et performances minimales d'un hydravion à coque de reconnaissance maritime destiné à la RAF. Le prototype de la Supermarine Aviation Works, alors connu sous le nom de Southampton V, vole pour la première fois le 27 juillet 1934. Ses performances sont malheureusement jugées insuffisantes et le Saunders-Roe London remporte la compétition. Le concepteur de l'appareil, Reginald Mitchell, l'ingénieur en chef de Supermarine Aviation Works et futur

Première version civile du Consolidated PBV,  
le Modèle 28-1 acheté par l'URSS, c. 1937 (MAvC 24800)



créateur de l'immortel avion de chasse Spitfire, n'accepte pas ce verdict.

Il poursuit la mise au point de son projet avec un enthousiasme tel que le ministère de l'Air finit par commander 17 Supermarine Stranraer de série. Ce contrat est signé le 29 août 1935. Une seconde commande pour six appareils identiques, paraphée en mai 1936, est toutefois annulée. Une escadrille de la RAF reçoit son premier Stranraer en avril 1937. Les équipages ne tarissent pas d'éloges. Aucun autre hydravion à coque biplan ne peut rivaliser avec cet appareil à cinq places qui pourtant ne paie pas de mine.

Cela dit, les performances du Stranraer sont inférieures à celles du Consolidated PBV de la United States Navy, un monoplan bimoteur plus gros, plus lourd et d'apparence beaucoup plus moderne dont les livraisons débutent dès l'automne 1936. Un hydravion quadrimoteur tout aussi moderne mais plus gros, le Kawanishi H6K, ou Type 97, entre en

service dans les unités de la Teikoku Kaigun, au début de 1938.

La production au Canada d'un appareil aussi gros que le Stranraer – il s'agit en fait de l'appareil le plus lourd fabriqué jusqu'alors au pays – ne peut certes se faire du jour au lendemain. Les préparatifs vont en fait se poursuivre pendant presque deux ans. Le premier Stranraer canadien vole le 21 octobre 1938. Il est pris en charge par une escadrille de l'ARC le 9 novembre. Compte tenu de la situation internationale qui n'en finit pas de s'aggraver, l'ARC juge préférable de signer des contrats supplémentaires pour cinq appareils en mars 1938 et six en août 1939. Après la déclaration de guerre du Canada, en septembre 1939, l'ARC commande douze autres Stranraer puis, au début de 1941, douze autres encore.





Trois Stranraer de la 4<sup>e</sup> Escadrille de l'ARC basée en Colombie-Britannique, c. 1940 (MAvC 10813)

commence à s'accumuler sur la chaîne de montage. Cette situation est d'autant plus sérieuse qu'à cette époque l'ARC a grand besoin d'appareils à long rayon d'action pour protéger les convois de navires marchands qui se dirigent vers la Grande-Bretagne. Le quarantième et dernier Stranraer canadien n'entre en service que vers la fin de 1941, autrement dit beaucoup trop tard. Même ses plus ardents défenseurs reconnaissent alors que c'est un hydravion désuet, à remplacer au plus vite. Ses équipages, qui l'avaient affectueusement surnommé « Stranny » ou « Strainer », voire même « the whistling bird cage », gardent néanmoins un excellent souvenir de cet appareil.



Stranraer de la 4<sup>e</sup> Escadrille de l'ARC sur la rampe de la base de Jericho Beach (Colombie-Britannique), c. 1940 (MAvC KM2508)





rendre visite à Massey. Celui-ci s'empresse de contacter ses supérieurs afin de savoir s'il peut oui ou non appuyer Pasmore dans ses démarches. Le gouvernement canadien accueille cette requête avec un peu de surprise. Malgré tout, le premier ministre King demande à son haut-commissaire de contacter le ministère de l'Air. Le gouvernement canadien, dit-il, souhaite que Bristol Aeroplane fournisse à Pasmore des informations sur le Bolingbroke. Les Britanniques se montrent encore une fois réticents. Il s'agit en effet de détails secrets – le Bolingbroke étant un appareil ultramoderne – et Pasmore n'en prendrait connaissance qu'au moment où le ministère de la Défense nationale confirmerait la signature prochaine d'un contrat.

Tout ceci est très frustrant pour Pasmore. Il n'y a en effet aucun projet d'achat par l'ARC. À vrai dire, aucun de ses contacts au sein de l'ARC ou du ministère de la Défense nationale n'a la moindre idée du coût d'un tel contrat. Afin d'accélérer le processus, le gouvernement canadien déclare cependant aux Britanniques que la société de Pasmore, Fairchild Aircraft, fabriquera ces appareils, à supposer, bien sûr, que le Canada en achète. Ça n'est toutefois pas suffisant et Pasmore revient bredouille au pays en mars 1937. Le ministère de la Défense nationale et Fairchild Aircraft entament aussitôt des négociations pour une commande éventuelle de 18 Bolingbroke. À peu près au même moment, des intérêts canadiens achètent les actions encore détenues par la maison-mère américaine de la société Fairchild Aircraft. Le dernier obstacle au projet de fabrication sous licence du Bristol Bolingbroke vient de disparaître.

Le gouvernement canadien demande donc aux responsables du ministère de l'Air d'accorder leur entière collaboration à Pasmore car Fairchild Aircraft devrait recevoir sous peu un contrat officiel en bonne et due forme. Pasmore se rend de nouveau en Grande-Bretagne. Après avoir examiné les dossiers, il entame des négociations afin d'obtenir les droits de fabrication du Bolingbroke. En novembre 1937, l'ARC commande 18

appareils, puis onze autres en juin 1939. La société Fairchild Aircraft commence aussitôt à se préparer. Les progrès vont toutefois être lents. Bristol Aeroplane, déjà liée par de multiples contrats britanniques et étrangers, ne se montre pas empressée. Ce processus semé d'embûches franchit toutefois une étape décisive le 14 septembre 1939. Ce jour-là, le premier Bolingbroke canadien effectue son vol initial non loin de l'usine de Longueuil (Québec). J.H. «Red» Lymburner est aux commandes. Une première escadrille de l'ARC reçoit des Bolingbroke en juillet 1940.

En 1938 ou 1939, l'ARC demande à Fairchild Aircraft de préparer les plans d'un Bolingbroke munis de flotteurs qui serait basé le long des côtes canadiennes. Le ministère de la Défense nationale signe d'ailleurs un contrat avec MacDonal Brothers Aircraft de Winnipeg (Manitoba). En effet, cette firme détient les droits canadiens de fabrication des excellents flotteurs américains de marque Edo, un acronyme basé sur les initiales du fondateur de la firme, Earl Dodge Osborn. MacDonal Brothers fabrique ainsi une

première paire de flotteurs destinée au prototype, désigné Bolingbroke IF (F pour «floats», c'est-à-dire «flotteurs»). Si les essais s'avèrent satisfaisants, MacDonal Brothers doit fabriquer 23 autres paires de flotteurs.

Réalisant que les performances du Bolingbroke IF risquent fort de laisser à désirer, l'ARC demande à Fairchild Aircraft de munir le prototype de moteurs Bristol Mercury plus puissants. Du coup, l'appareil est re-désigné Bolingbroke III. Il effectue son premier vol en tant qu'hydravion le 28 août 1940. Ses performances s'avèrent satisfaisantes mais l'ARC décide en fin de compte de ne pas commander d'autres hydravions Bolingbroke. Il se peut toutefois que Fairchild Aircraft ait fabriqué un certain nombre de Bolingbroke capables d'accepter des flotteurs.

C'est grâce aux contrats de production du Bolingbroke que Fairchild Aircraft réussit à éviter les conséquences potentiellement désastreuses de l'abandon du Fairchild 45-80 Sekani, un petit bimoteur de transport à dix ou douze places qui fait son premier vol



Seul et unique Bolingbroke III  
lors des essais, c. 1940 (MAVC 25630)







**Deux Bolingbroke IVT de l'ARC,  
c. 1943 (MAVC 27260)**

Les Bolingbroke IV et dérivés sont les principales versions produites au Canada. Ils sont munis d'équipements de dégivrage pour le vol tous temps. L'utilisation de moteurs en étoile américains Pratt and Whitney Twin Wasp Jr. et Wright Cyclone sur une quinzaine d'appareils vise à palier une éventuelle pénurie de moteurs britanniques Mercury, livrés au Canada par des navires vulnérables aux attaques des sous-marins allemands. Des essais ne tardent toutefois pas à révéler certains problèmes. Le Bolingbroke IVW muni de moteurs Pratt and Whitney Twin Wasp Jr. manque de puissance et le plus grand diamètre des moteurs Cyclone du Bolingbroke IVC limite le champ de vision du pilote. Les livraisons de moteurs Mercury ne seront d'ailleurs pas interrompues et très peu de Bolingbroke IVW et IVC seront construits.

Les premiers Bolingbroke, ou « Boly », de l'ARC surveillent les côtes est et ouest du Canada. La plupart d'entre eux servent toutefois d'un bout à l'autre du Canada au sein des écoles de tir et de bombardement du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB).



**Groupe de Bolingbroke IVT de l'ARC non  
loin de l'usine de Fairchild Aircraft,  
c. 1943 (MAVC KM2509)**

## La défense côtière du Canada : le projet Beaufort

**Beaufort I de la 42<sup>e</sup> Escadrille de la RAF en vol,  
c. 1941 (MAVC KM2510)**



La saga des bimoteurs de surveillance côtière ne s'arrête cependant pas là. À partir de 1938, le ministère de l'Air britannique négocie des contrats de fabrication d'avions militaires avec quelques constructeurs canadiens. Dès 1938, les Britanniques songent à signer une commande pour vingt bimoteurs de reconnaissance côtière et de bombardement à la torpille, probablement des Bristol Beaufort, avec Boeing Aircraft of Canada de Vancouver (Colombie-Britannique), même si cette compagnie est une filiale de la société américaine Boeing Aircraft. Ce projet soulève toutefois un sérieux problème. Fairchild Aircraft de Longueuil possède déjà les droits de fabrication au Canada de tous les appareils de la société Bristol et ses dirigeants n'apprécient guère qu'un concurrent vienne ainsi leur souffler un contrat potentiel.

Le ministère de l'Air ne tarde pas à s'expliquer. Il affirme avoir l'intention de ré-équiper

avec ce nouvel avion plusieurs escadrilles basées dans le sud-est asiatique – selon toute vraisemblance en Malaisie. Afin de faciliter les livraisons, il semble logique de les fabriquer en Colombie-Britannique ou, mieux encore, en Australie. Ceci dit, les Britanniques envisagent quand même d'offrir un petit contrat à Fairchild Aircraft si, bien sûr, le gouvernement canadien consent à commander quelques Beaufort.

Jugeant le projet assez bien engagé, les dirigeants de Boeing Aircraft of Canada, pendant ce temps, ne demeurent pas les bras croisés. Afin de satisfaire aux exigences du ministère de l'Air qui ne souhaite pas qu'un avion jugé secret soit fabriqué par une compagnie sous contrôle étranger, ils affirment, dès novembre 1938,

avoir l'intention de racheter au plus vite l'ensemble des actions détenues par leur maison-mère américaine. Une nouvelle société entièrement canadienne, Vancouver Aircraft, pourrait faire son apparition dès 1939. Un représentant de Boeing Aircraft of Canada arrive par ailleurs à Londres au tout début de février 1939.

Toutes ces rumeurs et discussions suscitent un réel intérêt au sein de la communauté aéronautique canadienne. Au moment où débute l'année 1939, deux sociétés, Fleet Aircraft de Fort Erie (Ontario), un fabricant d'avions d'entraînement, et un important fabricant de matériel ferroviaire qui s'est récemment doté d'une division aéronautique, Canadian Car & Foundry de Fort William (aujourd'hui Thunder Bay, Ontario),

songent à se porter acquéreur de Boeing Aircraft of Canada. De fait, le directeur général de Fleet Aircraft, William John « Jack » Sanderson, se trouve en Grande-Bretagne en janvier 1939 pour obtenir des renseignements sur la production du Beaufort. L'homme d'affaires indique à l'officier de liaison de l'ARC en place à Londres qu'il est prêt à soumettre un projet de production de Beaufort au Canada. C'est tout dire. Sanderson informe toutefois Bristol Aeroplane qu'il ne poursuivra pas ses démarches si cette dernière ne lui offre pas son entière collaboration. Cette condition ne déclenche pas l'enthousiasme chez le constructeur britannique.

Grâce à l'option d'achat qu'elle détient depuis un certain temps déjà, toutefois, Canadian Car & Foundry semble partir avec une bonne longueur d'avance. Le président de la compagnie, Victor M. Drury, se rend à Londres, en mars 1939, pour négocier un contrat de production du Beaufort. Prudent comme à l'accoutumée, le ministère de l'Air britannique ne veut pas prendre parti. Il s'agit avant tout d'un problème canadien, dit-on; le gouvernement canadien seul peut trancher. Il faut maintenant attendre. Au bout de quelques semaines, certaines informations commencent peu à peu à filtrer. Le projet d'achat se heurte en fait à de nombreuses difficultés. En effet, Canadian Car & Foundry a signé en novembre 1938 un contrat avec le ministère de l'Air concernant la production d'avions de chasse Hawker Hurricane dans son usine de Fort William. Elle fait par ailleurs partie d'un groupe de six compagnies canadiennes créé en septembre 1938 afin de partager une commande britannique de bombardiers moyens Handley Page Hampden. Un troisième contrat britannique pourrait soulever la controverse. Consciente que les possibilités de succès sont limitées, Canadian Car & Foundry se retire du dossier au printemps 1939.



À cette époque, le ministère de l'Air sort lui aussi d'une longue période de réflexion et l'enthousiasme n'y est plus. Chacun des Beaufort fabriqué au Canada va coûter un prix exorbitant. Par ailleurs, l'ARC n'a que faire de ce genre d'appareil et la commande britannique ne justifie pas à elle seule la création d'un potentiel de production sur la côte ouest du Canada. Tous ces facteurs sont importants, mais il y a plus encore. Au début de 1939, la Grande-Bretagne et l'Australie, après d'intenses négociations, signent un important contrat de production. Laissons parler les chiffres : 90 Beaufort pour la Royal Australian Air Force (RAAF) et 90 pour la RAF, le tout fabriqué en Australie par de nombreux sous-traitants

avec assemblage final dans deux nouvelles usines d'État construites à cet effet. Boeing Aircraft of Canada et Fairchild Aircraft ne font vraiment plus le poids.

En avril 1939, le gouvernement britannique abandonne tous ses projets de production de Beaufort au Canada. À Vancouver et ailleurs en Colombie-Britannique, la déception est profonde. Pendant plusieurs semaines, Boeing Aircraft of Canada multiplie les interventions. Rien n'y fait. La décision a été prise. Le Royaume-Uni se retire du dossier en juillet 1939. Une version de Beaufort munie de flotteurs et destinées aussi bien à l'ARC qu'à la RAAF ne dépasse pas l'étape de la table à dessin.

*En avril 1939, le gouvernement britannique abandonne tous ses projets de production de Beaufort au Canada.*





**Douglas Digby I de la 10<sup>e</sup> Escadrille de l'ARC basée en Nouvelle-Écosse,  
c. 1940 (MAvC 14893)**

Il lui faut par conséquent se résigner à commander de plus en plus de matériel à l'étranger, comme par exemple vingt avions de chasse Hawker Hurricane I achetés en Grande-Bretagne à l'automne 1938 et qui entrent en service à partir de février 1939. Les besoins de l'ARC sont à ce point criants que la RAF consent, à l'été 1939, à transférer au Canada 28 des 200 bimoteurs de surveillance côtière de conception américaine de type Lockheed Hudson I qu'elle a commandés. Ils entrent en service à partir de septembre 1939. Ce sont en fait les premiers avions de combat américains utilisés par l'ARC.

De plus en plus préoccupée par la situation en Europe, l'ARC commande par ailleurs vingt Douglas Digby I vers la fin août 1939.

Quelques-uns d'entre eux arrivent au Canada à la fin de 1939. Ces appareils, pour ainsi dire identiques au bombardier moyen bimoteur Douglas B-18A du United States Army Air Corps (USAAC), deviennent opérationnels au printemps 1940 et commencent aussitôt à patrouiller la côte est du Canada. L'avenir se présente donc plutôt mal pour tout l'ARC : ses commandes portent sur un nombre limité d'appareils et, malgré cela, elle se voit déjà dans l'obligation de puiser dans les budgets des années subséquentes. Une telle situation ne peut pas se poursuivre indéfiniment.

Le Douglas B-18 tire ses origines d'un programme lancé par le USAAC en 1934 et visant à mettre au point un bombardier moyen. Intéressé par ce contrat, Douglas

Aircraft conçoit aussitôt une version militaire de l'avion de ligne civil DC-2 qui vient à peine d'effectuer son vol initial. Complété en avril 1935, l'appareil que l'avionneur a conçu de sa propre initiative est adopté par le USAAC en dépit des protestations de nombreux officiers qui, jugeant ses performances insuffisantes, lui préfèrent le Boeing Modèle 299, le prototype du fameux bombardier lourd quadrimoteur B-17 Flying Fortress. Les militaires américains prennent livraison du premier B-18 de série en février 1937. Lent, peu puissant et mal armé, le B-18 est totalement désuet au moment où commence la Deuxième Guerre mondiale. Douglas Aircraft produit 370 B-18 et Digby I entre 1937 et 1939.







