

# LETTRES À LA RÉDACTION

Monsieur,

J'ai très apprécié tout le numéro d'automne 2013. Ce fut agréable d'apprendre que Chris Brooks est toujours avec nous; je me souviens de lui lorsqu'il était médecin militaire à Shearwater. Puisque j'ai contribué en quelque sorte à rassembler l'information pour le 50<sup>e</sup> anniversaire du Sea King, j'ai trouvé l'article du lieutenant de vaisseau Jason Delaney<sup>1</sup> enrichissant, compte tenu des quelques années initiales que j'ai passées dans les tranchées comme matelot de 1<sup>re</sup> classe-membre d'équipage de l'aéronavale. Bien des éléments dans l'article étaient, à l'époque, comme disent les Américains « au-delà de mes compétences ». Cela dit, il y avait une petite erreur que j'ai remarquée : le détachement de Sea King HS50 a été déployé à la station de la Garde côtière d'Isla Grande à San Juan, et non à Roosevelt Roads. Je pense que le VS880 Trackers et les aéronefs de Greenwood étaient à Rosy, mais que le HS50 n'y était pas. Mon journal de bord montre que j'ai été affecté à Isla Grande du 20 janvier au 11 mars 1967. De plus, j'ai été affecté au Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) SAGUENAY du 6 au 17 mars, pour ramener un Sea King à Shearwater. Le NCSM CAPE SCOTT a embarqué notre hélicoptère avec sa grue à Isla Grande et l'a fait descendre de la même façon à Halifax. L'expérience du SAGUENAY est une tout autre histoire, mais notre détachement comprenait le pilote (enseigne de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe Glen Urquhart), le commandant de détachement (premier maître de 2<sup>e</sup> classe Scotty Grant), le matelot de 1<sup>re</sup> classe-technicien en aéronautique Jim Kennedy, le matelot de 1<sup>re</sup> classe-membre d'équipage de l'aéronavale Yves Martel, et moi. En véritables membres de la Marine, les trois matelots de 1<sup>re</sup> classe ont fait des quarts de veille dans le hangar et étaient la « gardienne » de l'aéronef, au grand plaisir des maîtres de quart. Je ne sais pas ce que nous aurions pu faire si un événement fâcheux était survenu, puisque je ne me rappelle pas que le Beartrap était en fonction, le système de suppression d'incendie n'était pas branché et les portes du hangar devaient être ouvertes manuellement. Mon journal de bord mentionne mon premier vol depuis le NCSM FRASER le 6 juillet 1967. Bon, il y a eu bien des discussions sur le premier détachement opérationnel, mais j'estime toujours que celui du FRASER fut le premier qui a été embarqué pour l'exercice d'entraînement préparatoire du navire et qui a pris la mer lorsque le navire est parti pour une période de travail.

Sincères salutations,

Paul Peacey  
Adjudant (retraité)

Opérateur de détecteurs électroniques aéroportés

Réponse du rédacteur en chef

Monsieur,

Merci de votre lettre et de vos aimables propos. J'ai fait suivre votre observation au lieutenant de vaisseau Delaney pour qu'il puisse en prendre connaissance.

Bien cordialement,

Bill

## Note

1. Jason Delaney, « Du Seasprite au Sea King : Les hélicoptères de lutte anti-sous-marine de la Marine royale canadienne », *La revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 2, n° 4, automne 2013, p. 18-43.

Monsieur,

C'est avec beaucoup d'intérêt et d'humour que j'ai lu les commentaires<sup>1</sup> de Dave Bashow au sujet de l'article de Lynne Chaloux concernant Harris et le Bomber Command<sup>2</sup>.

J'ai lu plus d'une vingtaine d'ouvrages sur la campagne de bombardement des Alliés (certains étaient bons, d'autres, moins), je cherche sans cesse à approfondir mes connaissances en la matière et j'ai présenté de nombreux exposés sur cette campagne à l'université, dans plusieurs succursales de la bibliothèque municipale de Toronto et ailleurs; je peux donc affirmer que je suis tout à fait d'accord avec les travaux de recherche et les commentaires de Chaloux.

Dans l'ensemble, Harris a eu trop de pouvoirs et peut-être que Portal aurait dû accepter sa démission, que Harris a donnée à plusieurs reprises. Après avoir lu au sujet de chacune des missions de bombardement de la Royal Air Force dans l'ancien classique de Penguin, *The Bomber Command War Diaries*<sup>3</sup>, je suis arrivé à la conclusion que, sans l'ombre d'un doute, si Harris s'était attaché à suivre la directive de bombarder des installations pétrolières de même que des usines de montage d'aéronefs et de moteurs d'avion plus tôt que plus tard et à contrecœur, les résultats obtenus auraient été plus efficaces sur toute la ligne. En 1944, Churchill avait des doutes quant au bombardement de zone commandé par Harris, mais il semblait hésiter à intervenir.

Nous savons que la plus grosse crainte de Churchill était la campagne contre les sous-marins allemands qui ne finissait pas. Harris croyait qu'il ne convenait pas de gaspiller les ressources à affecter plus d'aéronefs au commandement de l'aviation côtière à la recherche de sous-marins allemands; il avait d'ailleurs déjà déclaré que la recherche de sous-marins par le commandement de l'aviation côtière revenait à « chercher une aiguille dans une botte de foin. » Toutefois, si un plus grand nombre de ressources aériennes avaient été affectées au commandement de l'aviation côtière, le combat contre les sous-marins allemands aurait été gagné plus tôt que la date du revirement, soit en mai 1943.

Par ailleurs, nous devons nous pencher sur les rôles joués en temps de guerre, non pas d'un point de vue érudit nécessairement, mais avec du recul et un certain bon sens.

Je viens de terminer la lecture d'un exemplaire prêtirage de l'ouvrage *The Bombing War*, du Royaume-Uni, par Richard Overy, Ph.D.<sup>4</sup>. À mon avis, c'est sans contredit le meilleur ouvrage, et le plus approfondi, sur ce sujet complexe; les commentaires de l'auteur sur le rôle de Harris sont assortis de bons arguments et ils valent la peine d'être étudiés en profondeur.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Keith Hyde  
Historien de l'aviation  
Toronto

## Notes

1. Dave Bashow, « Lettres à la direction », *La revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 2, n° 4, automne 2013.

2. Major Lynne Chaloux, « Une foi inébranlable : le commandement déficient de Bomber Harris », *La revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 2, n° 2, printemps 2013.

3. Martin Middlebrook et Chris Everitt, *The Bomber Command War Diaries: An Operational Reference Book 1939–1945*, New York, Viking Penguin, 1985.

4. Richard Overy, *The Bombing War: Europe 1939–1945*, Londres, Allen Lane, 2013.