

Des bombardiers au-dessus du fleuve

Par: François Dornier, chercheur

RÉSUMÉ

Pendant la seconde guerre mondiale, le Canada, avec l'aide des pays du Commonwealth Britannique, mit sur pied un gigantesque programme d'entraînement d'aviateurs qui transforma profondément le monde de l'aviation au pays.

A Mont-Joli fut érigée la plus grande des écoles d'aviateurs de ce programme. Peu de gens se souviennent à quel point la 9e école de bombardement et de tir de Mont-Joli a pu jouer un rôle important dans l'histoire de l'est du Québec lors de la seconde guerre mondiale.

Puisant abondamment dans les archives, dans le journal quotidien de l'école et dans son mensuel « The Mont-Joli Target », François Dornier, auteur du livre Des Bombardiers au dessus du Fleuve décrit dans cet article condensé de son livre, la petite et la grande histoire de cette école qui est à l'origine de l'aéroport régional de Mont-Joli.

UN PROGRAMME GIGANTESQUE...

Avant l'entrée en guerre des Etats-Unis en 1941, seul le Commonwealth soutenait officiellement la Grande-Bretagne dans sa lutte contre l'Allemagne. Le Canada fut un partenaire privilégié dans cette aide aux Iles britanniques.

L'un des éléments les plus méconnus de cette aide prit naissance lors de la signature d'un accord dans le bureau du Premier ministre canadien le 16 décembre 1939. Cette entente fut paraphée en la présence du premier ministre, du ministre de l'air, ainsi que des représentants britanniques, australiens et néo-Zélandais. On allait mettre sur pied le plus gigantesque programme de

formation d'aviateur que le monde ait jamais vu.

C'est bien avant la guerre que les autorités britanniques s'étaient tournées vers le Canada, en prévision de la formation de leur personnel naviguant. La guerre paraissait imminente et il était assuré que l'arme aérienne y jouerait un rôle déterminant. La guerre aérienne moderne signifiait, pour les responsables britanniques, que le ciel de Grande-Bretagne serait dangereusement encombré d'appareils, tant amis qu'ennemis. La formation d'aviateurs y deviendrait rapidement un danger.

Les Britanniques recherchaient un territoire qui serait en mesure d'assurer la formation des pilotes et du personnel naviguant tout en étant à l'abri des dangers d'un ciel en guerre. C'est sur le Canada qu'ils arrêterent leur choix.

Le territoire canadien offrait de vastes étendues. Il était donc idéal pour les vols d'entraînement. De plus, en raison de sa position géographique, il était à proximité des grands centres industriels nord-américains.

Physiquement et économiquement, le gouvernement canadien se sentait prêt à relever le défi, bien qu'à l'époque, la toute jeune A.R.C. (Aviation Royale Canadienne), ne comptait en ses rangs que quelques centaines d'aviateurs. Après de nombreuses discussions il fut décidé que la gestion de l'ensemble du programme serait confiée au gouvernement canadien ainsi qu'à son aviation militaire.

Le P.E.A.C.B. (Programme d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique) prévoyait l'ouverture de plusieurs dizaines

d'écoles de formation pour le personnel naviguant (en fait, plus de 70). On y formerait des pilotes, mais aussi des aviateurs qualifiés tels: mitrailleurs (AG), radio-mitrailleurs (WAG), observateurs (O), ingénieurs de bord (FE), navigateurs (N) et bombardiers (B).

La formation, offerte aux pays co-signataires de l'entente, pourrait également être donnée aux membres des autres forces aériennes alliées. C'est ainsi qu'on retrouvera dans ces écoles des Polonais, des Belges, des Français libres (après 1940) et même des Américains ayant traversé la frontière et s'étant engagés dans l'A.R.C. alors que leur pays affichait toujours sa neutralité.

Avant la guerre, l'A.R.C. ne comptait en tout que 298 officiers, 2750 aviateurs et 1013 auxiliaires (officiers et aviateurs), pour un total de 4061 individus. Sept mois après le début des hostilités, l'effectif était passé à 10 375 hommes.

En 1940, un problème de taille, celui de la construction des établissements, demandait à être résolu. Des dizaines d'écoles à mettre sur pied, des milliers de bâtiments et des pistes d'atterrissage. En un temps record des centaines d'aéroports champignons surgirent partout au pays.

De nombreux appareils devaient aussi être disponibles pour l'instruction. Ainsi on utilisa certains appareils déclassés pour l'entraînement des mitrailleurs et bombardiers, ainsi que des avions achetés aux Etats-Unis pour l'instruction des pilotes. D'autres furent construits au Canada par les industries d'avionnerie.

A la conclusion du programme,

en mars 1945, plus de 131 000 aviateurs du Commonwealth avaient gradué des écoles du P.E.A.C.B.. De toutes les écoles construites pour le P.E.A.C.B., les plus grandes étaient les onze écoles de bombardement et de tir et l'une d'elles était située à Mont-Joli.

UN AÉRODROME À MONT-JOLI

Au tout début du conflit, le ministère de la Défense nationale produisit une étude: il fallait mettre sur pied, sur la côte est du Canada, un système de défense adéquat. Des incursions de sous-marins allemands étaient en effet à craindre. On allait donc établir une base aérienne relais afin de permettre aux appareils appartenant au Eastern Air Command (stationnés à Halifax) de patrouiller une plus grande zone au-dessus du golfe du St-Laurent.

Ces installations militaires ne se limiteraient pas aux bâtiments d'un détachement aérien, mais devraient également être en mesure d'accueillir l'une des écoles de bombardement et de tir du P.E.A.C.B..

On choisit pour ce faire, un vaste terrain plat près de Mont-Joli. Ce terrain semblait avoir toutes les qualités morphologiques requises pour l'installation de grandes pistes à surface dure, lesquelles pouvaient supporter aisément de lourds appareils. Le site surplombait le fleuve, enfin, Mont-Joli demeurait une localité très bien desservie au niveau des transports et le village offrait toute une série de services essentiels à l'approvisionnement d'une installation militaire de cette envergure.

Les travaux débutèrent à l'été 1940 et ne se terminèrent qu'au printemps 1942. Trois pistes furent construites. Les bâtiments furent érigés en deux phases: tout d'abord, on érigea, au cours de l'été 1940, les édifices devant être utilisés par le détachement du Commandement aérien de l'est. La construction de la partie prévue pour l'école de bombardement et de tir ne débuta qu'en octobre 1941. Le plan des installa-



Vue aérienne de la 9e École de bombardement et de tir (Mont-Joli, 1943).
(Source: Archives nationales du Canada).

tions prévoyait de nombreux bâtiments, lesquels devaient permettre à plusieurs centaines (et même milliers) d'aviateurs de se suffire, tant au niveau de l'entraînement que de l'entretien, de l'instruction, de l'administration et même, des loisirs.

Au total, 753 aviateurs et sous-officiers et 51 officiers devaient, selon les ordres reçus, être mutés à Mont-Joli. Ils arrivèrent graduellement entre décembre 1941 et mai 1942.

Les aviateurs, une fois arrivés, sont divisés en onze différentes sections et escadrons: le quartier général, la section de l'équipement, celle des finances, celle des communications, la section médicale, celle de la sécurité, la section navale (pour l'entraînement au-dessus du fleuve), les travaux et bâtiments, les armements, l'entretien, ainsi que la section des champs de tir.

Les besoins en personnel furent très tôt comblés, et on dépassa même les objectifs fixés. Les journaux disaient même que la 9e École de Bombardement et de Tir allait devenir la plus vaste et la mieux aménagée au pays!

Mais en cet hiver 1941, les premiers aviateurs à s'installer officiellement à la 9e EBT ne partageaient pas cet avis...

DES DÉBUTS BIEN COMPLIQUÉS...

L'hiver 1941-42 fut particulièrement précoce et froid. La neige était là depuis longtemps quand les premiers militaires arrivèrent pour s'installer à Mont-Joli.

Lorsque le Squadron Leader A. Nanton fit son entrée à la 9e EBT, à la mi-décembre, l'apparence générale de l'aéroport était bien loin de correspondre à ce que prévoyaient les plans initiaux.

Nanton s'installa dans les bureaux du quartier général afin d'y occuper temporairement les fonctions de l'officier commandant, car l'arrivée de l'officier supérieur officiellement désigné n'était prévue que pour janvier 1942. Durant cette période, les opérations de l'école tenaient plus de l'aménagement et de la construction que de l'instruction d'aviateurs.

À l'arrivée des premiers aviateurs le 23 novembre, tout était à aménager, tout était à faire. Une quantité impressionnante de matériaux des plus divers arrivait chaque jour à la gare de Mont-Joli. Des équipes d'aviateurs étaient à l'oeuvre, jour après jour, transportant de la gare à l'école: des lits, des bureaux, des conserves, des assiettes, des comptoirs, des outils, des bombes, etc. Il fallait ensuite distribuer tous ces articles aux bons départements, et

si ceux-ci n'étaient pas encore en fonction, ou ne disposaient pas d'espace suffisant, on devait être en mesure de les entreposer du mieux possible. La neige et le froid rendaient encore plus pénibles ces harassantes tâches de déménageurs.

Tous ces hommes durent s'installer tant bien que mal dans les quelques bâtiments de l'école en état de les recevoir. Une fois de plus, la neige et le froid rendaient particulièrement difficiles les travaux d'aménagement. Chacun devait non seulement s'installer, mais également installer, ne serait-ce que provisoirement, les bureaux et locaux de son service.

Les plans prévoyaient que l'école serait en mesure de tout recevoir (personnel, élèves et matériel), dès la mi-décembre. Les retards dans la construction des bâtiments ne furent pas pris en considération et les arrivées se firent malgré tout aux dates prévues. Tous les jours, des militaires se présentaient à l'école pour combler des postes. Faute d'endroits correctement aménagés, un véritable fouillis s'en suivit. Certains bâtiments, fin prêts, se voyaient littéralement envahis par plusieurs services.

Le manque d'équipement se faisait sévèrement sentir, non seulement dans le cadre du travail, mais également dans celui des loisirs. La cantine des aviateurs était aménagée avec un ameublement de fortune, fait de vieilles boîtes de bois et de quelques planches.

Le problème le plus complexe auquel durent faire face ces pionniers-aviateurs fut certes celui du froid. Les bâtiments ne bénéficiaient pas tous d'un système de chauffage adéquat. Celui de l'école était centralisé et en panne. De nombreux bâtiments se retrouvèrent privés de la seule source de chauffage disponible. On dût installer des poêles à charbon dans chaque pièce.

Le premier officier commandant de l'école, le Wing Commander R.H. Little, arriva à Mont-Joli le 12 janvier 1942. Il venait de compléter

une affectation identique à la 3e EBT, située à Mac Donald, au Manitoba. Il avait la réputation d'être un homme sévère, et assez strict. Dès son arrivée, il s'appliqua à mettre de l'ordre dans l'école toujours en chantier.

L'INAUGURATION OFFICIELLE...

Malgré le peu de temps disponible, les aviateurs de Mont-Joli travaillèrent d'arrache-pied afin de préparer la cérémonie d'ouverture du 15 août 1942. L'école d'aviateurs de Mont-Joli devait non seulement être la plus grande, mais surtout la toute dernière du programme d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique à être ouverte.

C'est par un chaud samedi après-midi d'août 1942 qu'eut lieu la cérémonie de l'inauguration officielle de l'école. Pour l'occasion, 4000 militaires et civils étaient présents. La cérémonie débuta à quatorze heures trente, à l'arrivée de l'invité d'honneur, l'honorable Eugène Fiset, Lieutenant-Gouverneur de la province. La garde d'honneur présenta les armes, et la fanfare de service de la base d'Uplands, d'Ottawa, entama le salut vice-royal. Mais laissons plutôt le journal quotidien nous rapporter l'événement:

Aujourd'hui à 14h30, la station a été officiellement inaugurée par son excellence sir Eugène Fiset, Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec. Une foule d'approximativement 4000 personnes, bénéficiant de l'excellente température, a pris place sur les côtés du tarmac. (...) Le Wing Commander Little, officier commandant, a souhaité la bienvenue aux invités, tandis que l'Air Commodore De Niverville s'est adressé brièvement à la foule juste avant la bénédiction de l'école par l'évêque de Rimouski, Monseigneur Courchesne. D'autres invités s'adressèrent à la foule (...) le ministre de l'Air, Monsieur S.L. DeCartaret, le ministre de la Justice, l'honorable Louis St-Laurent (...) ainsi que le docteur Lepage, maire de Mont-

Joli. En guise de conclusion, Sir Eugène Fiset déclara cette station officiellement ouverte, ce qui fut suivi par un tintamarre de sirène, mitraillade et autres pièces pyrotechniques. Un défilé s'ensuivit avec la musique de la fanfare d'Ottawa.

Il faut bien saisir que cette inauguration était un événement d'envergure, tant pour les instigateurs du programme d'entraînement que pour les gens de la région. Le nombre de visiteurs présents à la cérémonie, ainsi que l'importance des invités, montrent à quel point ce petit projet d'école d'aviation avait grandi et pris de l'ampleur. Les huit premiers mois avaient été pour les aviateurs de Mont-Joli une période de construction, de mise sur pied, de rodage. La cérémonie de l'inauguration officielle marqua le début de la phase de croissance de l'école, une phase qui ne ralentit qu'avec le renversement du conflit mondial en 1943. A cette date Mont-Joli aura vu doubler l'effectif de son école d'aviateurs.

LA PLUS GRANDE DE TOUTES...

Les plans dressés pour la 9e école de bombardement et de tir ne la prédestinaient pas à devenir la plus grande du programme d'entraînement. C'est par la force des choses que ce rôle lui fut attribué. Contrairement à bien de ses consœurs, l'école de Mont-Joli avait une grande capacité d'expansion. Un terrain adéquat, bien situé, fit pencher la balance en sa faveur, et c'est ainsi que bientôt, elle dut répondre au besoin pressant de former toujours plus d'aviateurs.

Les plans initiaux prévoyaient que l'école de Mont-Joli assurerait la formation finale des ingénieurs de vol, des aviateurs bombardiers ainsi que des mitrailleurs aériens et radio-mitrailleurs. Mais déjà, au cours de l'été de l'inauguration officielle, on concentrait les activités de l'instruction sur les seuls cours de mitrailleur aérien. Ce cours avait généralement une durée de douze semaines. Du matin jusqu'au soir, sans relâche, sept jours par se-

maine, les aviateurs s'entraînaient pour obtenir leurs ailes.

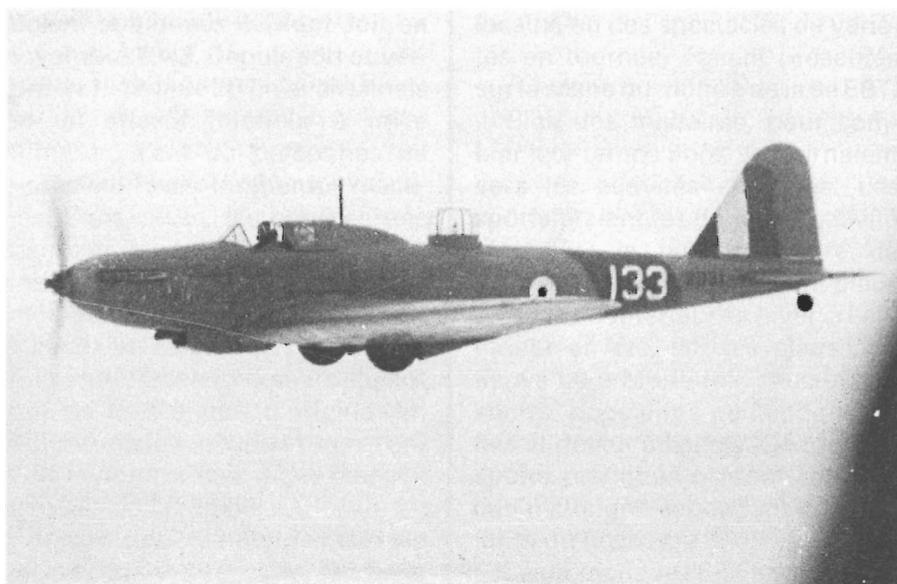
Les candidats arrivaient par groupe de cent. Dûment enregistrés, ils devaient passer un examen de la vue, puis recevoir tout le matériel requis pour leur séjour à Mont-Joli.

L'entraînement des candidats se divisait en deux phases distinctes: la théorie et la pratique. Les cours théoriques se donnaient dans les classes de l'une ou l'autre des écoles au sol. Les candidats devaient y apprendre entre autre la reconnaissance d'aéronefs, l'usage et l'entretien de la mitrailleuse et la familiarisation avec les tourelles de tir.

Une fois cette première phase terminée, les aviateurs passaient à celle pratique: les exercices en vol. Ils volaient du matin jusqu'à la tombée de la nuit, au-dessus de ce site de tir qu'était le fleuve. La cible, un sac de nylon appelé *drogue*, était remorquée au bout d'un long câble d'acier par un second *Fairey Battle*. Pendant que les deux pilotes faisaient voler leurs appareils en parallèle, le candidat mitrailleur, lui, s'efforçait d'atteindre cette cible.

A la toute fin de leur entraînement, les candidats devaient réussir avec succès une série d'exams et d'épreuves pratiques. La parade de graduation venait finalement couronner leurs efforts. A la fin de cette cérémonie, on leur remettait l'insigne de leur réussite: leurs ailes de mitrailleur aérien.

Les cérémonies de graduation furent à Mont-Joli le pilier des activités visibles de l'école. Le jour dit, dignitaires, invités, parents et amis prenaient place le long du terrain d'exercices, à l'intérieur du drill hall. L'officier de revue inspectait les candidats, puis leur rendait le salut lors du défilé. On procédait ensuite à la remise des ailes. On remettait également des plaques souvenirs pour souligner les performances particulières du meilleur candidat de chaque cours. Après la cérémonie, tous étaient conviés à un cocktail. Les invités d'honneur, quant à eux, étaient reçus par le commandant, au mess des officiers de



Farey Battle.

l'école. Après le souper, une danse avait lieu dans le drill hall. Enfin, le lendemain, des camions retournaient ces aviateurs gradués à la gare, et revenaient chargés de nouveaux candidats.

Le nombre de candidats ne cessa d'augmenter durant toute l'année 1943. Afin de répondre à la demande, de plus en plus d'aviateurs vinrent grossir les rangs des différents services des Wings d'entretien et d'entraînement. Toujours plus d'avions, donc plus de pilotes et plus d'instructeurs. Cette réaction en chaîne propulsa la 9e EBT de Mont-Joli au premier rang à la fin du mois d'octobre 1943. Le 30 octobre, le journal quotidien rapportait que 154 appareils ainsi que 2844 aviateurs et officiers étaient affectés aux activités de l'école.

La fin de l'année 1942 et l'année 1943 virent donc la 9e EBT de Mont-Joli atteindre son sommet dans ses activités. C'est en effet au cours de cette période que l'école de Mont-Joli eut à sa disposition le plus grand nombre d'appareils et d'aviateurs de son histoire, ce qui en fit la plus grande de toutes les écoles du programme d'entraînement des aviateurs du Commonwealth britannique.

Qu'un si grand nombre de personnes travaillent dans un espace aussi restreint que celui de l'école

demandait qu'on déploie un trésor d'ingéniosité au niveau de la coordination des opérations. Le nombre imposant d'appareils en circulation augmentait les risques d'accidents, dans les airs comme au sol. Il y avait des avions partout. Heureusement, les normes de sécurité étaient bien appliquées. Pendant de longs mois, on n'enregistra aucun accident ou incident, tant au sol que dans les airs.

En 1944, l'école connut une assez grande stabilité, tant au niveau de son personnel qu'à celui de ses candidats mitrailleurs. On était loin de l'effectif atteint à l'hiver 43, mais le nombre d'individus travaillant ou étudiant à l'école se maintenait autour des 1500 aviateurs.

La victoire des alliés, qui était assurée à plus ou moins brève échéance signifiait que le P.E.A.C.B. ne serait pas renouvelé, et que les activités de ses écoles iraient en décroissant pour se terminer à l'échéance de l'entente en mars 1945. En attendant, l'école de Mont-Joli devait continuer à former des mitrailleurs aériens.

En raison de sa grande capacité technique et physique, on lui avait confié de nouvelles responsabilités. La base de Mont-Joli fut désignée pour accueillir, en 1944, l'un des premiers camps d'été des cadets de l'aviation. Pendant leur



MONT JOLI
TARGET
No. 9 BOMBING & GUNNERY SCHOOL

5c
Per Copy
JAN. - FEB., 1944
No. 2 (1st Year)

VI RILEY, PIN-UP GIRL **CHIEF INSTRUCTOR GETS WINGCO**

VOTED QUEEN BY FANS

Vi Riley, vivacious M.T. lassie, is No. 9's own pin-up girl.

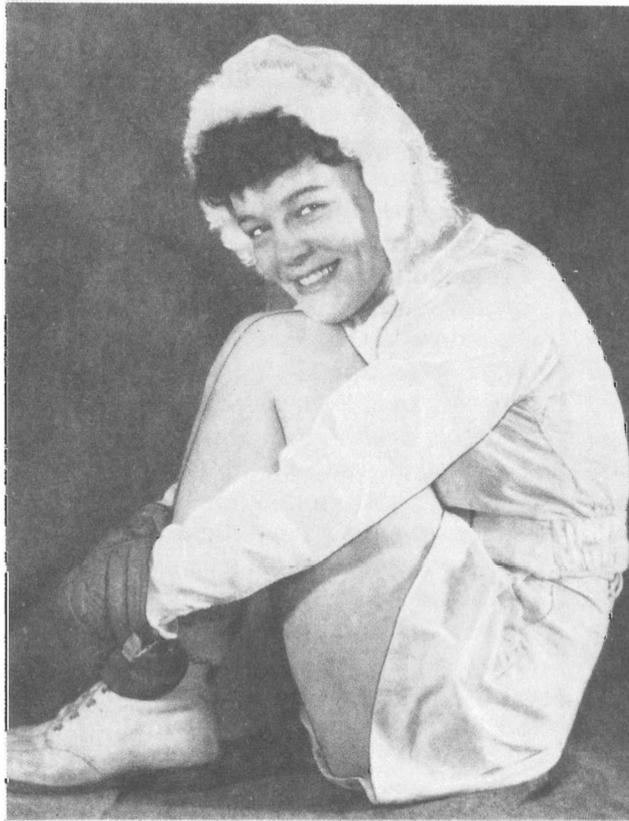
When the ballots were finally counted in the station's pin-up contest, Vi found herself deep in the hearts of her admirers, and is the first little lady to wear the crown of Mont Joli's pin-ups.

Voting was centred among the girls of the chorus lines in the station's musical comedy revue last month, eight of them contending for honors.

Vi joined the Service last year, shaking the dust of civilian life off her dainty feet to give the R.C.A.F. a break. She hails from what the natives there call Canada namely, Sarnia, and on joining up went to Rockcliffe for her basic and then to Toronto for an M.T. course. Next stop was Mont Joli and she's been here ever since.

Dark-haired, pretty, a nifty figure and a grand smile, Vi had no trouble chalking up her win. In a line-up of girls in the show, all of whom attract attention, her win speaks volumes.

Riley takes lots of personnel for a ride—in her MT—so next time you're given a lift and you're greeted with an infectious grin, that will be La Riley giving out.



No. 9's own Pin-Up Gal in the snow costume she wore in the show



Donald Westbury Saunders

One of the most popular promotions on this station is that of Chief Instructor Donald Westbury Saunders as Wing Commander.

News of the promotion was hailed with general satisfaction on the station, while in the officer's mess, the new Wingco was gravely charged with being improperly dressed for wearing S I braid. That, however, was soon taken in hand.

Wing Commander Saunders, a vet of the last war, has been flying for 15 years. He joined the Royal Flying Corps in 1917, and was one of the first 50 airmen at the time to train in Canada. He went overseas in 1917, spent 10 months in France returning to this country in 1919.

In 1928, W/C Saunders became Chief Instructor and airport manager at Halifax, where he stayed for 10 years. He was with the Department of Transport's Air Regulations Branch of Civil Aviation as assistant inspector based at Ottawa. He has held private commercial transportation pilot's certificate and radio operator's certificate.

W/C Saunders secured leave of absence in September, 1939, and was called into the R.C.A.F. He was active at Rockcliffe, St. Hubert, No. 9, where he understudied various posts, 10 B, and G, and then back here in October last as C.I.

The new Wingco is qualified on single and multi engines, flying boats, land planes and ski planes.

TAKE A BOW, No. 9

No accidents involving pilot error have been reported on this station high on 60 days, at time of going to press.

That is the proud record of this school; further

No flying accident has been reported for some 40 days, at time of going to press. No accidents of any kind in Drogue Flight for about 95 days; none in Gunnery 1 for nearly 60.

The C.O. was a mighty proud man when the figures were computed. Let's stretch 'er out!

TWO D.F.C.s JOIN STAFF

F/O's WILBY AND KELLY TEACH TRAINEES HOW IT'S DONE



No. 9 welcomes Flying Officer T. R. Wilby, and F/O Kelly, both holders of the D.F.C. Posted overseas on graduation from Fingal in '41, F/O Wilby spent some time at O.T.U., was attached to the 153 Squadron, R.A.F., and won his commission in action.

Completing 175 hours ops he joined the 78th Sqdn, and his first three trips were in the thousand bomber raids over Cologne, Essen and Bremen in the spring of '42. He also flew over

Italy and took part in the bombing of such important targets as Genoa, Turin and Milan. On F/O Wilby's last trip to Turin, flack conked the engine and, while crossing the Swiss Alps on the return journey, the crew were ordered to bail out at 12,000 feet. He made it, landing in France, with a broken leg, he was taken prisoner. Six months later he escaped, reached England and was soon on his way back to Canada and No. 9, where he will teach tactics to the trainees.



F O Wilby married an English girl while overseas, and they are now the proud parents of a seven-months old son.

D.F.C. also is F O Kelly, a graduate of No. 4 B. & G., Fingal, in December, 1940.

O.T.U. overseas was followed by a posting to 77th Squadron, R.A.F., for a tour of ops, after which F.O Kelly served No. 24 O.T.U. as instructor for a year before being transferred to 161, R.A.F. Bomber Squadron.

F O Kelly took part in the bombing of Cologne, Essen, Hamburg, Brest and many other cities and collected a host of thrilling memories, more than several of which cannot be related for security reasons. Riding the skies with his aircrew team this veteran of smashing raids over enemy territory brings to 9 B. & G. a wealth of practical savvy to pass along to the aspiring trainees whom he will instruct at G.I.S.

Journal de l'École.

(Source: Archives nationales du Canada).

séjour, d'une durée approximative d'un mois, les cadets de partout dans la province, suivaient une série de cours et participaient à diverses activités de familiarisation avec la vie militaire, afin de préparer ceux-ci à leur éventuel service dans l'A.R.C.

À l'automne 1944, on modifia considérablement le cours de mitrailleur aérien. Depuis le début du conflit, l'on constatait que des aviateurs gradués avaient de la difficulté à assumer leur nouveau rôle de chef. Nulle part au cours de leur formation, on ne les préparait à commander. Après de nombreuses discussions on décida d'offrir aux candidats de plus grandes chances de développer leurs qualités de chef en leur confiant des responsabilités.

À partir de l'automne 1944, les candidats de l'école de Mont-Joli furent désignés pour occuper différentes fonctions de commandement. Du Squadron Leader au Flight Lieutenant, sans oublier le Flight Sergeant, tous les postes-cadres étaient occupés.

À Mont-Joli, comme ailleurs au pays, des femmes durent relever de leurs fonctions des aviateurs dit «combattants», partout où cela était possible. On vit des femmes aux cuisines, dans les bureaux, dans les mess, dans les labos de photos, dans les tours de contrôle. Elles occupaient aussi des postes de standardistes, et même, de techniciennes sur les équipes d'entretien des aéronefs. Cependant elles avaient un statut à part avec leurs propres grades et leur officier supérieur féminin relevant directement de l'Officier Commandant de l'école. En 1944 et 1945, l'entraînement de l'école fonctionnait plus rondement que jamais. L'expérience des années précédentes et des sommets de l'effectif de 1943 permirent au personnel d'atteindre un haut degré d'efficacité, lequel faisait la réputation de la 9e EBT.

DES JEUX POUR LES AVIATEURS...!

Près de trois mille aviateurs

étaient stationnés à Mont-Joli en novembre 1943. Depuis son ouverture en 1942, la 9e EBT n'avait jamais eu un effectif inférieur à mille hommes. Tant de personnes ne pouvaient rester longtemps inactives. Sans cesse, les services des sports et des loisirs de l'école devaient chercher de nouvelles activités afin de satisfaire et de tenir occupé tout ce monde. Il faut dire que la plupart des aviateurs étaient loin de leur région d'origine. En majorité ils ne parlaient que l'anglais et ne se mêlaient que peu aux activités de la région.

Le principal témoin de cette vie sociale, sportive et culturelle fut le journal officiel de l'école: Target. Celui-ci fit son apparition en décembre 1943, au moment où la 9e EBT était au sommet de son activité. Ce mensuel, qui parut régulièrement jusqu'à la fermeture de l'école, était le reflet fidèle des activités récréatives et sociales des aviateurs de Mont-Joli.

Les hommes et les femmes réunis à l'école de Mont-Joli étaient bourrés de talents. Certains jouaient du piano ou de la guitare. D'autres musiciens formaient un petit orchestre et jouaient lors de soirées. Il y avait le club des passe-temps. On y retrouvait des maquettistes, des peintres plus ou moins amateurs ainsi que des couturières.

Nombreuses étaient les soirées où hommes et femmes pouvaient fraterniser. Chaque événement était prétexte à une danse. Souvent, ils étaient plus de 600 à se réunir dans le drill hall. Les amateurs de tranquillité et de bonnes lectures étaient également choyés avec une bibliothèque contenant plusieurs centaines de livres, anglais et français. De plus, des abonnements aux divers journaux et périodiques de partout au pays venaient varier le choix des lecteurs.

Ceux qui préféraient un divertissement moins essouffant que la danse mais plus vivant que la lecture pouvaient assister à chaque semaine à une séance de cinéma. Aussi, régulièrement, des spectacles mettant en vedette des talents

locaux, ou des spectacles de variétés en tournée, étaient présentés sur la scène du théâtre de la 9e EBT.

Bien des militaires, pour combler leur temps libre, se tournaient vers les activités sportives. Les sports étaient, et de loin, l'activité récréative la plus populaire de l'école. Les sports prenaient place partout. À l'intérieur en hiver, à l'extérieur en été, sur les plages du fleuve ou à Mont-Joli. Aucun des sports populaires de l'époque ne faisait défaut à l'école. De tous les sports pratiqués à Mont-Joli, aucun n'atteignit cependant la popularité du hockey.

Les équipes de l'EBT furent membres de la ligue de hockey du Bas St-Laurent, et l'une d'entre elles gagna même la coupe de la ligue, au mois de mars 1945.

Les aviateurs en congé, bien souvent, retournaient en train vers leur ville d'origine. Cependant, nombreux étaient ceux qui habitaient trop loin ou n'avaient pas les ressources financières que nécessitait un tel voyage. On décida donc de mettre à leur disposition, deux maisons, près du fleuve dans la petite communauté de Métis. Les Hostess Houses offraient aux aviateurs un site enchanteur et, ce qui était loin d'être négligeable, un environnement anglophone plus familier.

Toutes ces activités contribuèrent à bâtir la bonne réputation que se fit, auprès des aviateurs, la 9e EBT de Mont-Joli. On y travaillait dur, mais on s'y amusait ferme!

LA FIN DU CONFLIT EST PROCHE

En 1945, même sans savoir si ces installations seraient utilisées après la fin du conflit, même sans connaître la date précise de la fin de ses activités, la 9e école de bombardement et de tir de Mont-Joli pouvait commencer à planifier pour ses membres le retour à la vie civile.

L'officier commandant, le Group Captain St-Pierre annonça la mise à la retraite ou la libération prochaine des militaires ayant atteint un certain grade ou étant âgés de plus de

33 ans. Plusieurs militaires étaient tristes. La 9^e EBT de Mont-Joli s'était taillé depuis 1941 une réputation plus qu'enviable auprès des aviateurs qui y étaient stationnés.

L'effectif de l'école, entre janvier et avril 1945, passa de 1,700 à 750 hommes. Les activités de l'école devaient, selon les instructions reçues, se terminer le 30 mars 1945, après la graduation des candidats du cours no 100 des radio-mitrailleurs aériens. Tout le personnel de l'école devait être muté le 14 avril et à cette date, la 9^e Ecole de Bombardement et de Tir de Mont-Joli cesserait d'exister.

A la fin du mois de mars les vols d'entraînement cessèrent complètement. La même journée eut lieu la dernière cérémonie de graduation. Un grand banquet, auquel tous furent conviés, fut servi au mess des aviateurs.

Le 12 avril, le Group Captain J.M.W. St-Pierre reçut une nouvelle affectation qui devait entrer en vigueur le 14 suivant. Les officiers organisèrent en toute hâte une petite soirée d'adieu pour le dernier officier commandant. Le matin du 15 avril, le Group Captain St-Pierre signa pour la dernière fois le journal quotidien, scellant ainsi les quatre années d'existence de la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli.

La plus grande de toutes les écoles du programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique a été la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli. Elle a intensément vécu, le temps qu'a duré sa mission de former des mitrailleurs aériens. Cet article (Progrès Echo, 12 avril 1945) trace un portrait bref mais juste des réalisations de cette impressionnante école:

Cette école (...) comprend un ensemble de plus de 74 édifices de tous genres pouvant répondre à tous les besoins d'un personnel d'au moins 2300 personnes. Cette école a donné de l'instruction à plus de 6000 aviateurs qui y ont reçu leurs ailes. Les officiers (...) ont pu obte-

nir, (...) un nombre d'heures de vol (...) record, soit plus de 115 000. Mont-Joli profita économiquement de la présence de ces militaires pendant quatre ans et aujourd'hui peut se vanter d'être l'hôte de l'aéroport régional. Au fil des ans, les installations «temporaires» des militaires ont fait place aux infrastructures d'un aéroport plus moderne. L'existence de cette école du P.E.A.C.B. fait partie de l'histoire de notre pays, mais également, de l'histoire de la région de la Mitis.

L'histoire de la 9^e école de bombardement et de tir de Mont-Joli ne recèle aucun fait d'armes, et encore moins de combats aériens. Juste des candidats aviateurs venus par centaines, par milliers, de toutes les régions du pays, de tous les pays du Commonwealth, avec tout l'enthousiasme de leurs vingt ans, apprendre comment passer le mieux possible à travers ce conflit qu'ils n'avaient pas choisi.

BIBLIOGRAPHIE

Aviation Royale du Canada, 9 B&G School, Daily Diaries, Canada, Mont-Joli, 1941-45

Hatch, F.J., Le Canada, aérodrome de la démocratie, Service Historique de la Défense, 1983, 247p

9^e EBT de Mont-Joli, The Mont-Joli Target, Mensuel, Mont-Joli, 1943-45

Shores, Christopher, History of the Royal Canadian Air Force, Bison Books, Londres, 1984, 128p

Echo du Bas St-Laurent 1939-1945

Progrès du Golfe 1939-1945

François Dornier, Des bombardiers au-dessus du fleuve. Historique de la 9^e Ecole de Bombardement et de Tir de Mont-Joli (1941-1945), 56 p ill., Mont-Joli, juin 1989

En vente aux endroits suivants:
Librairie Blais, Aéroport de Mont-Joli,
Librairie L'Hiboucoup où:

10.00\$
Chèque ou mandat- poste
plus frais postaux à :

François Dornier
96, Champlain
Mont-Joli (Québec)
G5H 1G2