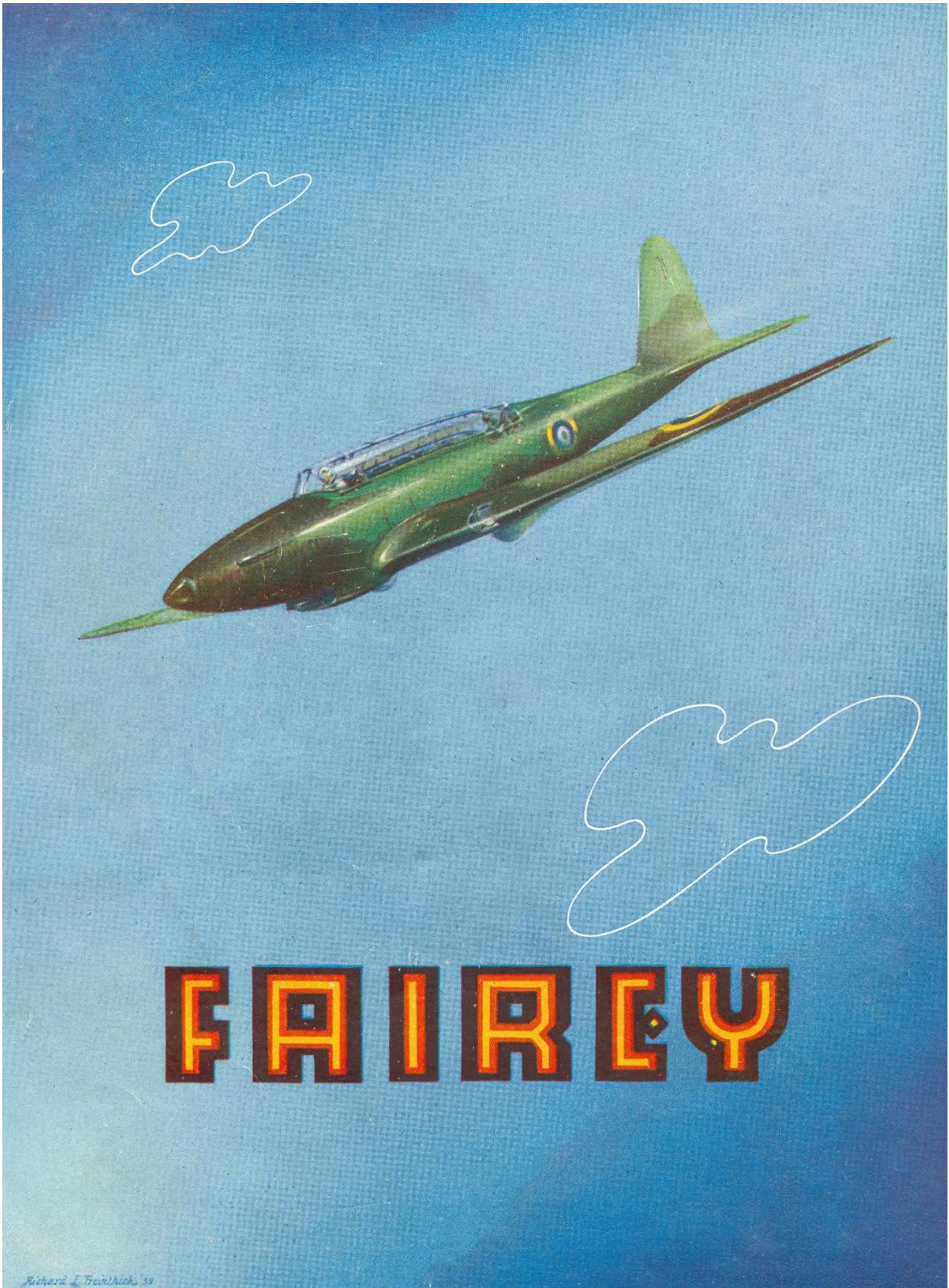




École de bombardement et de tir no 9,

Mont-Joli, Québec



**FAIRCHILD**

*Richard J. Frickick '39*

Cette peinture de Richard J. Treirthick, datant de 1939, est apparue sur la couverture arrière du programme de vol officiel du 20 mai 1939 de la Royal Air Force Empire Air Day.

Le Fairey Battle était un nouveau bombardier de jour de taille moyenne de la RAF. De construction entièrement métallique, il possédait un train d'atterrissage rétractable, des volets et une verrière transparente au-dessus des deux cockpits. Le premier Battle de série vole au début du mois de juin 1937. Il vole plus vite et transporte le double de la charge de bombes du biplan Hawker Hind qu'il remplace.



Par Paul Maritz (Paulmaz) — en.wikipedia, CC BY-SA 3.0,  
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3120494>

En mai 1939, dix-sept escadrons de la RAF sont équipés de Fairey Battle.



Durant cinq semaines de l'été 1940, des centaines de jeunes hommes trouvent la mort en volant sur Fairey Battle. Ceux-ci ne possèdent aucun moyen de défense contre les chasseurs allemands tels le Bf 109E. L'assaut allemand commence le 10 mai, et, le 22 juin, la France accepte les conditions d'un armistice. Trois jours plus tard, la bataille de France prend fin. La RAF y perd 959 avions, dont 200 sont des Fairey Battle. Avec l'échec total du bombardier moyen lors de l'attaque allemande des Pays-Bas, la plupart de ces appareils de la RAF seront utilisés pour l'entraînement au Royaume-Uni, et plus tard 739 seront expédiés au Canada.

Le 21 août 1939, les huit premiers avions britanniques Fairey Battle d'avant-guerre, arrivent par train à la station de l'ARC du Camp Borden en Ontario. Les sept premiers appareils sont assemblés, testés en vol et livrés à la base de l'ARC à Trenton en Ontario, les 3 et 4 septembre 1939. Les sept avions portant les numéros de série P2155, P2171, P2172, P2185, P2186, P2187, et P2196, seront utilisés principalement pour l'instruction en vol de l'ARC uniquement. Au total, vingt avions de combat Fairey seront utilisés par l'ARC du 21 août au 2 novembre 1939.

Voici les sept premiers Fairey Battle portant des numéros de série de l'ARC en date du 21 août 1939.

SECRET

## DAILY DIARY

STATION OR UNIT Intermediate Training Squadron, Camp Borden, Ont.

DATE	SUMMARY OF EVENTS																																																
3-9-39	<p>Battle P.2155, pilot Flt.Lt. G.P. Dunlop departed for Trenton at 1710 hours. Nature of Duty - Transfer of Aircraft. <u>RCAF 1301</u></p> <p>Battle P.2171, pilot Flt.Lt. E.M. Mitchell departed for Trenton at 1710 hrs. Nature of Duty - Transfer of Aircraft. <u>RCAF 1302</u></p> <p>Battle P.2172, pilot Flt.Lt. MacBrien departed for Trenton at 1710 hours. Nature of Duty - Transfer of Aircraft. <u>RCAF 1303</u></p> <p>Battle P.2186, pilot Flt.Lt. McGlinn departed for Trenton at 1710 hours. Nature of Duty - Transfer of Aircraft. <u>RCAF 1306</u></p> <p>Oxford 1517, pilot Flt.Lt. Kennedy arrived from Trenton at 1640 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft.</p>																																																
4-9-39	<p>Pilot Officers (Provisional) and Airmen of the finishing Elementary and Intermediate Flying Training Course were presented with their wings.</p> <p>Oxford 1516, pilot Flt.Lt. McGlinn departed for Trenton at 1055 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft</p> <p>Oxford 1520, pilot P/O Gutray arrived from Trenton at 1055 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft.</p> <p>Harvard 1531, pilot Flt.Lt. Kennedy departed for Trenton at 1505 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft.</p> <p>Battle P-2185, pilot Flt.Lt. Petersen departed for Trenton at 1540 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft. <u>RCAF 1305</u></p> <p>Battle P-2187, pilot Flt.Lt. Greenway departed for Trenton at 1540 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft. <u>RCAF 1307</u></p> <p>Battle P-2196, pilot Flt.Lt. McGlinn departed for Trenton at 1540 hours. Nature of Duty - Delivery of Aircraft. <u>RCAF 1308</u></p>																																																
	<p><u>TRAINING</u> The following Pilot Officers (Provisional) commenced Intermediate Flying Training Course,</p>																																																
	<table border="0"> <tr> <td>P/O(P)s</td> <td>L.A. Clements</td> <td>P/O(P)s</td> <td>D.L. Forbes</td> <td>P/O(P)s</td> <td>W.P.M. Newson</td> </tr> <tr> <td></td> <td>C.G.W. Chapman</td> <td></td> <td>D.C. Horne</td> <td></td> <td>G.B. Snow</td> </tr> <tr> <td></td> <td>F.B. Curry</td> <td></td> <td>L.G.R. Vorr</td> <td></td> <td>C.V. Bourbonnais</td> </tr> <tr> <td></td> <td>M.J. Andrews</td> <td></td> <td>R.S. Blackler</td> <td></td> <td>H.P. Monon</td> </tr> <tr> <td></td> <td>P.W. Lockman</td> <td></td> <td>G.T. Maher</td> <td></td> <td>E.M. Williams</td> </tr> <tr> <td></td> <td>A.J. Boyce</td> <td></td> <td>T.H. Christie</td> <td></td> <td>A.P.W. Richer</td> </tr> <tr> <td></td> <td>J.C. Alexander</td> <td></td> <td>V.L. Berg</td> <td></td> <td>R. Bussier</td> </tr> <tr> <td></td> <td>A.M. Cameron</td> <td></td> <td>R.W. Norris</td> <td></td> <td>G. Newson</td> </tr> </table>	P/O(P)s	L.A. Clements	P/O(P)s	D.L. Forbes	P/O(P)s	W.P.M. Newson		C.G.W. Chapman		D.C. Horne		G.B. Snow		F.B. Curry		L.G.R. Vorr		C.V. Bourbonnais		M.J. Andrews		R.S. Blackler		H.P. Monon		P.W. Lockman		G.T. Maher		E.M. Williams		A.J. Boyce		T.H. Christie		A.P.W. Richer		J.C. Alexander		V.L. Berg		R. Bussier		A.M. Cameron		R.W. Norris		G. Newson
P/O(P)s	L.A. Clements	P/O(P)s	D.L. Forbes	P/O(P)s	W.P.M. Newson																																												
	C.G.W. Chapman		D.C. Horne		G.B. Snow																																												
	F.B. Curry		L.G.R. Vorr		C.V. Bourbonnais																																												
	M.J. Andrews		R.S. Blackler		H.P. Monon																																												
	P.W. Lockman		G.T. Maher		E.M. Williams																																												
	A.J. Boyce		T.H. Christie		A.P.W. Richer																																												
	J.C. Alexander		V.L. Berg		R. Bussier																																												
	A.M. Cameron		R.W. Norris		G. Newson																																												

R.C.A.F. R. 65  
10M-028  
R.Q. 1282-0

Signature

*[Handwritten Signature]*  
(D.A. Harding)

Rank and Appointment SqN. Ldr. O.C., I.T.S.

Voici la liste de l'ARC des vingt avions de combat Fairey Battle d'avant-guerre qui ont été achetés par le Canada.

Type Type	Numéro de série Serial Number	Numéro constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatriculation précédente Previous Registration	Immatriculation ultérieure Subsequent Registration	Élimination Disposition	Notes Remarks
DH 82C Tiger Moth	1279	1482	8.4.42	4.8.42			W/O	Cat A 25.6.42 12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1280	1483	8.4.42	23.1.45			WA	12 EFTS 1722:45 hrs
DH 82C Tiger Moth	1281	1484	8.4.42	30.6.44			Burnt	Destroyed by Fire Leavens
DH 82C Tiger Moth	1282	1485	8.4.42	26.8.43			W/O	12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1283	1486	8.4.42	30.6.44			Burnt	Destroyed by Fire Leavens
DH 82C Tiger Moth	1284	1487	8.4.42	25.9.45		CF-BSX	RCFCA	12 EFTS 1709:30 hrs
DH 82C Tiger Moth	1285	1488	8.4.42	26.5.44			W/O	12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1286	1489	8.4.42	30.6.44			Burnt	Destroyed by Fire Leavens
DH 82C Tiger Moth	1287	1490	8.4.42	25.9.45		CF-CTE	RCFCA	12 EFTS 1835:10 hrs
DH 82C Tiger Moth	1288	1491	8.4.42	26.5.44			W/O	9 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1289	1492	8.4.42	26.5.44			W/O	12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1290	1493	21.5.42	10.2.45			WA	Cat C 14.4.42 en Route 1TC
DH 82C Tiger Moth	1291	1494	8.4.42	30.7.44			Burnt	Destroyed by Fire Leavens
DH 82C Tiger Moth	1292	1495	8.4.42	29.11.43			W/O	Cat A 12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1293	1496	8.4.42	26.5.44			W/O	12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1294	1497	8.4.42	29.10.42			W/O	Cat A 28.8.42 Goderich
DH 82C Tiger Moth	1295	1498	8.4.42	1.6.45		CF-BEK	WA	9 EFTS 1490:45 hrs
DH 82C Tiger Moth	1296	1499	8.4.42	8.2.45			WA	9 & 4 EFTS 1579:40 hrs
DH 82C Tiger Moth	1297	1500	8.4.42	28.7.44			W/O	Cat A 8.7.44 12 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1298	1501	8.4.42	9.9.43			Guillotined	9 EFTS
DH 82C Tiger Moth	1299	1502	8.4.42	23.1.45			WA	1TC 1623:00 hrs
Cessna Crane I	1300	1448	7.12.42	22.6.46				Fuselage of 7955 & Misc. Parts
Fairey Battle I	1301		21.8.39	11.1.43	P 2155			115(F) Squad 1940
Fairey Battle I	1302		21.8.39	17.1.44	P 2171			Trenton 1939
Fairey Battle I	1303		21.8.39	6.11.44	P 2172			115(F) Squad 1940
Fairey Battle I	1304		21.8.39	4.12.39	P 2173			Cat A 14.10.39 Trenton
Fairey Battle I	1305		21.8.39	11.1.43	P 2185			Trenton 1939
Fairey Battle IT	1306		21.8.39	17.6.46	P 2186			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1307		21.8.39	11.1.43	P 2187			7 B & G 1941
Fairey Battle I	1308		21.8.39	26.1.43	P 2196			8 B & G 1941
Fairey Battle I	1309		29.8.39	11.1.43	P 2197			3 B & G 1941
Fairey Battle IT	1310		29.8.39	4.11.44	P 2198			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle IT	1311		20.9.39	16.2.45	P 2233	No. 9B4G 275aw.42		Turret installed 18.2.43
Fairey Battle I	1312		20.9.39	9.5.46	P 2235	A 52		Trenton 1939
Fairey Battle I	1313		20.9.39	1.12.43	P 2236	A 269		Camp Borden 1940
Fairey Battle I	1314		20.9.39	24.8.40	P 2238	A 51		Camp Borden 1940
Fairey Battle I	1315		20.9.39	8.12.41	P 2240			Cat A 16.8.41 Rockcliffe
Fairey Battle I	1316		20.9.39	12.4.44	P 2241			2 B & G 1941 & 42
Fairey Battle I	1317		3.11.39	12.9.40	P 2234	A 56		Cat C 2.3.40 Borden
Fairey Battle IT	1318		3.11.39	16.2.45	P 2237			Turret Installed 17.10.42
Fairey Battle I	1319		3.11.39	17.6.46	P 2239			115(F) Squad 1940
Fairey Battle I	1320		3.11.39	26.1.43	P 2242	A 252		Camp Borden 1939
NA Harvard I	1321		20.7.39	9.5.46		A 167	CI 23.10.42	Trenton & Borden
NA Harvard I	1322		26.7.39	14.2.45		A 168	CI 23.10.42	Cat C 24.1.42 CFS
NA Harvard I	1323		26.7.39	11.11.41			W/O	Cat A 12.9.41 Sterling Ont.

Quarante-neuf autres avions d'entraînement Fairey Battle arrivent au Canada et tous reçoivent des numéros de série de l'ARC commençant par A51 et se terminant par A330. Le 14 février 1935, l'ARC crée un registre d'instruction pour tous les avions canadiens qui ne sont plus aptes à voler en service actif, mais qui sont toujours utiles comme avion d'instruction au sol. Ces derniers peuvent servir pour s'entraîner au fonctionnement des moteurs de la cellule. Ces registres d'avions d'instruction commencent tous par un préfixe "A" suivi d'un numéro. Les deux premiers avions d'instruction Fairey Battle reçus par l'ARC sont le RAF no 1314, qui est devenu l'A51 d'instruction et le RAF no 1312 qui est devenu l'A52. Tous deux sont pris en charge par

l'ARC le 20 septembre 1939. Le numéro 1317 de la RAF arrive le 3 novembre 1939 et devient la cellule d'instruction A56 de l'ARC. Trois autres arriveront le 30 mai 1940, l'A86, [ex-K7596], l'A87, [ex-L7636] et l'A88, [ex-L5089].

Voici les numéros de série des cellules d'instruction de l'ARC pour les Battle de A86 à A125

Type Type	Numéro de série Serial Number	Numéro constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatriculation précédente Previous Registration	Immatriculation ultérieure Subsequent Registration	Élimination Disposition	Notes Remarks
Avro Anson I	A 84		17.7.40	26.4.44	N 5345	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Avro Anson I	A 85		17.7.40	26.8.43	N 5296	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Fairey Battle I	A 86		30.5.40	21.7.44	K 7596	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Fairey Battle I	A 87		30.5.40	14.2.45	L 7636	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Fairey Battle I	A 88		30.5.40	14.2.45	L 5089	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Airspeed Oxford	A 89		30.5.40	26.4.44	K 4546	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Westland Wapiti IIA	A 90		8.6.37	4.3.41	511		CI 28.8.40	Was K 1325
Westland Wapiti IIA	A 91		8.5.37	18.3.41	512		CI 28.8.40	Was K 1325
Hawker Hart	A 92		26.8.40	23.6.43	K 4757	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Avro 621 Tutor	A 93	506	14.8.31	23.6.43	184		CI 11.9.40	
Avro 626	A 94		5.6.39	8.2.44	266		CI 11.9.40	
Avro 626	A 95		5.6.39	8.2.44	267		CI 11.9.40	
Avro Anson I	A 96		Not Issued					
Avro Anson I	A 97		24.9.40	23.9.41	N 4959	Inst. Only		
Avro Anson I	A 98		23.9.40	26.4.44	2125 M	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Fairey Battle I	A 99	St Thomas	23.9.40	14.2.45	2144 M	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Harvard I	A 100		23.9.40	14.2.45	2123 M	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Airspeed Oxford	A 101		23.9.40	20.2.42	2112 M	Inst. Only		Air Ministry Airframe
NA Harvard I	A 102		23.9.40	24.10.44	N 7028	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Avro Anson I	A 103		18.11.40	15.2.44	K 6154	Inst. Only		Air Ministry Airframe
Fairey Battle I	A 104		23.9.40	6.9.44	2143 M	Inst. Only		AM Aircraft
DH 60GM Moth	A 105	C 110	25.3.30	21.12.44	154		CI 2.9.40	Was CF-CCD
DH 60GM Moth	A 106	C 111	31.3.30	25.5.44	155		CI 2.9.40	Was CF-CFU
DH 60GM Moth	A 107	721	7.3.29	12.4.45	72		CI 11.10.40	Was CF-CFS
DH 60GM Moth	A 108	724	9.3.29	15.5.48	75		CI 11.10.40	Was CF-CFZ
DH 60GM Moth	A 109	714	5.2.29	1.9.44	64		CI 11.10.40	Was CF-CFX
DH 60GM Moth	A 110	C 104	22.3.30	13.9.46	160		CI 11.10.40	Was CF-CFO
DH 60GM Moth	A 111	719	7.3.29	13.9.46	70		CI 11.10.40	Was CF-CFM
DH 60GM Moth	A 112	C 102	22.4.30	12.12.42	158		CI 11.10.40	Was CF-CFV
DH 60GM Moth	A 113		19.10.40	19.9.47	CF-CCV	Inst. Only		From D.O.T.
DH 60GM Moth	A 114	779	11.11.40	10.6.42	CF-ADA	Inst. Only		Mr P. White Donation
Avro Anson I	A 115		14.11.40	2.9.43	K 6244	Inst. Only		Was RAF 2175 M
Avro Anson I	A 116		14.11.40	3.7.47	K 6156	Inst. Only		Was RAF 2142 M
DH 60GM Moth	A 117	C 101	22.4.30	9.9.44	157		CI 30.11.40	Was CF-CGA
DH 60GM Moth	A 118	C 117	30.4.30	9.9.44	167		CI 10.11.40	
DH 60GM Moth	A 119	715	7.2.29	9.9.39	65		CI 4.12.40	Was CF-CFN
DH 60GM Moth	A 120	C 133	30.12.35	4.4.41	223	CF-CGB	CI 9.12.40	Was CF-AVF
DH 60 GM Moth	A 121	C 116	25.4.30	14.9.44	166		CI 12.12.40	Was CF-CFP
DH 60 GM Moth	A 122	C 115	15.4.30	9.11.44	165		CI 12.12.40	Was CF-CFY
DH 60GM Moth	A 123	716	10.2.29	15.2.41	67	CF-CFR	CI 14.12.40	
DH 60GM Moth	A 124	788	22.5.29	16.6.42	120		CI 14.12.40	Later A 136
Fairey Battle I	A 125		13.1.41	14.2.45	P 6603	Inst. Only		
NA Yale	A 126	64-3038	16.9.40	18.2.41	3410		CI 22.2.41	Cat A 22.9.40 New Lowell

Le plus grand groupe de douze avions d'instruction de l'ARC de type Fairey Battle arrive à la fin de 1940 et en 1941, portant les numéros de série de l'ARC allant de A132 à A187. Quelques-uns de ces avions d'instruction sont transférés par l'ARC pour retrouver leur statut de vol actif, à partir de son état "A" d'origine. Il est presque impossible d'identifier ces cellules, certaines ayant servi dans les écoles de bombardement et de tir du PEACB jusqu'en 1945.

Type Type	Número de série Serial Number	Número constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatricu- lation précédente Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure Subsequent Registra- tion	Élimi- nation Disposition	Notes Remark	
Fairchild 51	A 132	37	24.1.28	12.5.43	314628	Inst. Only	CI 1.5.41	Was R 9946 Air Ministry Airfrar Was CF-CFW	
Fairey Battle I	A 133		19.5.41	21.1.44	L 3127				
Avro Anson I	A 134	4094	25.9.40	21.8.41	6094	Inst. Only	CI 23.6.41		
DH Fox Moth	A 135		11.9.41	24.10.45	VO-ADE				
DH 60M Moth	A 136		788	22.5.29	16.6.42		120		CI 2.8.41
Airspeed Oxford	A 137	765/2	25.6.39	14.2.45	1505		CI 5.8.41	Was G-CYVO	
Avro Anson I	A 138		7.1.41	24.9.41	R 9715				
Fairchild 71	A 139		8.7.30	9.8.41	632				
NA Harvard I	A 140		23.8.39	15.9.44	1329				
Fairey Battle I	A 141		5.11.40	24.10.44	P 6730				
Fairey Battle I	A 154	CV 196	29.3.41	12.8.44	L 5292		CI 2.2.42	Was P 6546	
Fairey Battle I	A 155		9.10.40	12.8.44	1717				
Northrop Delta II	A 156		1.6.40	14.2.45	683				
Northrop Delta II	A 157		CV 193	4.11.38	14.2.45		676		CI 24.3.42
Northrop Delta II	A 158		CV 192	18.10.38	14.2.45		675		CI 2.4.42
DH Tiger Moth	A 159		1443	18.2.42	7.11.44		1240		CI 16.7.42
Fairey Battle I	A 160		22.7.41	21.1.44	2017		2017		CI 18.7.42
Fairey Battle I	A 161		14.5.41	21.1.44	1945		1945		CI 18.7.42
Fairey Battle I	A 162		17.10.40	21.1.44	1719		1719		CI 18.7.42
Fairey Battle I	A 163		10.4.41	14.2.45	L 5573		L 5573		CI 18.7.42
Fairey Battle I	A 164	12.11.40	14.2.45	R 4046	R 4046	CI 18.7.42			
Fairey Battle I	A 165	3.10.40	30.11.44	R 4041	R 4041	CI 18.7.42			
Supermarine Spitfire IIB	A 166	7.5.42	Museum	P 8332	P 8332	Inst. Only	CI 18.7.42		
NA Harvard I	A 167	Not Issued	20.7.39	9.5.46	1321		CI 23.10.42		
NA Harvard I	A 168		26.7.39	14.2.45	1322				
NA Harvard I	A 169		3.8.39	14.2.45	1324				
NA Harvard I	A 170		17.8.39	14.2.45	1328				
NA Harvard I	A 171								
Fleet Fort	A 182		7.6.41	19.12.42	3540		CI 20.8.42	Prototype at NRC	
HP Hampden	A 183		24.2.42	27.8.42	AN 143				
Bristol Bolingbroke I	A 184		26.3.40	22.3.43	707				
Fairey Battle I	A 185		16.9.41	2.12.44	L 5505				
Fairey Battle I	A 186		16.9.41	4.8.44	L 5063				
Fairey Battle I	A 187		11.6.41	26.4.44	L 4973				
Bristol Bolingbroke IV	A 188	28.1.42	8.9.44	9081	9081	CI 25.9.42			
Fleet Finch II	A 189	27.12.40	14.10.42	4736	4736	CI 14.10.42			

Type Type	Número de série Serial Number	Número constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatricu- lation précédente Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure Subsequent Registra- tion	Élimi- nation Disposi- tion	Notes Remark:
Fleet Finch I	A 245		23.2.40	20.1.43	1024		CI 8.12.42	
Fleet Finch I	A 246		12.1.40	20.11.61	1008		CI 8.12.42	
Lockheed Hudson III	A 247		10.6.42	9.5.46	BW 423		CI 28.12.42	
Lockheed Hudson V	A 248		20.7.42	22.2.45	AM 736		CI 28.12.42	
Fairey Battle I	A 249		29.4.40	15.10.43	1638		CI 9.1.43	Was L 5481
Fairey Battle I	A 250		8.4.40	26.1.43	1621		CI 9.1.43	Was P 2164
Fairey Battle I	A 251		7.1.41	7.2.45	1808		CI 9.1.43	Was L 5318
Fairey Battle I	A 252		3.11.39	26.1.43	1320		CI 9.1.43	Was P 2242
Fairey Battle I	A 253		8.1.41	11.3.43	1793		CI 9.1.43	Was R 3943
Fairey Battle I	A 254		22.7.41	11.3.43	2008		CI 9.1.43	Was L 5209
Fairey Battle I	A 255		23.4.40	15.9.44	1635		CI 25.1.43	Was L 5150
Fairey Battle I	A 256		11.6.41	15.9.44	1987		CI 25.1.43	Was L 4968
Fairey Battle I	A 257		7.4.41	11.12.43	1928		CI 9.1.43	Was P 6500
Fairey Battle I	A 258		5.4.41	11.12.43	1903		CI 9.1.43	Was K 9451
Fairey Battle I	A 259		5.4.41	11.12.43	1919		CI 9.1.43	Was L 5284
Fairey Battle I	A 260		22.4.41	11.12.43	1942		CI 9.1.43	Was L 5420
Fairey Battle I	A 261		7.4.41	11.3.43	1917		CI 9.1.43	Was K 7652
Fairey Battle I	A 262		Not Issued					
Fairey Battle I	A 263		11.4.40	9.6.44	1625		CI 25.1.43	Was L 5146
Fairey Battle I	A 264		7.6.40	9.6.44	1679		CI 25.1.43	Was L 5477
Fairey Battle I	A 265		9.1.42	15.9.44	2125		CI 9.1.43	Was L 4988
Fairey Battle I	A 266		21.4.41	15.9.44	1905		CI 25.1.43	
Fairey Battle I	A 267		9.1.42	9.6.44	2122		CI 9.1.43	Was K 9215
Fairey Battle I	A 268		27.11.40	1.12.43	1758		CI 9.1.43	Was L 5002
Fairey Battle I	A 269		20.9.39	1.12.43	1313		CI 9.1.43	Was P 2236
Fairey Battle I	A 270		11.9.41	26.1.43	2077		CI 9.1.43	Was L 5404
Fairey Battle I	A 271		16.4.41	26.1.43	1910		CI 9.1.43	Was L 5273
Fairey Battle I	A 272		22.7.41	26.1.43	2027		CI 9.1.43	Was L 5030
Fairey Battle I	A 273		11.9.41	26.1.43	2089		CI 9.1.43	Was K 9425
Hawker Hurricane IIC	A 274		28.1.43	19.12.44	HV 961	Inst. Only		Rec'd US from UK
Hawker Hurricane I	A 275		28.1.42	29.6.48	1356		CI 5.2.43	
NA Harvard I	A 276		24.8.39	20.11.61	1331		CI 5.3.43	
Fairey Battle I	A 277		24.3.41	4.8.44	1866		CI 24.3.43	Was L 5504
NA Harvard II	A 278		26.6.40	30.3.46	2504		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 279		9.10.40	27.11.61	2595		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 280		30.10.40	14.2.45	2641		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 281		8.7.40	9.5.46	2511		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 282		21.10.40	27.3.43	2617		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 283		31.10.40	14.2.45	2649		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 284		3.10.40	28.3.47	2576		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 285		26.10.40	12.7.48	2628		CI 27.3.43	
NA Harvard II	A 286		21.11.40	15.2.54	2674		CI 27.3.43	
Lockheed-Vega Ventura I	A 287		17.9.42	5.10.43	AE 664		CI 17.4.43	
Avro Anson II	A 288		2.6.42	Unknown	7433		CI 16.4.43	
Curtiss Kittyhawk III	A 289	27379	26.1.43	9.3.46	834		CI 27.4.43	Was 43-5691
Bristol Bolingbroke IVT	A 290		28.10.42	29.4.43	10007		CI 28.4.43	
Lockheed Hudson III	A 291		18.3.42	5.7.43	BW 689		CI 29.4.43	
Avro Anson II	A 292		25.5.42	30.3.46	7414		CI 1.5.43	
Cessna Crane I	A 293	1419	3.9.41	14.9.44	7926		CI 20.5.43	
Cessna Crane IA	A 294		1.6.42	14.2.45	FJ 239		CI 20.5.43	
Cessna Crane IA	A 295		21.7.42	21.4.44	FJ 250		CI 27.5.43	
Fairey Battle I	A 296		23.10.40	31.5.44	R 3959		CI 28.5.43	

Battle d'instruction de l'ARC, numéros de série A249 à A296



Type Type	Numéro de série Serial Number	Numéro constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatricu- lation précédente Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure Subsequent Registra- tion	Élimi- nation Disposi- tion	Notes Remarks
Fairey Battle I	1620		8.4.40	11.1.43	L 5364			4 TC
Fairey Battle I	1621		8.4.40	26.1.43	P 2164	A 250		1 TC
Fairey Battle I	1622		11.4.40	11.1.43	L 5145			4 TC
Fairey Battle IT	1623		11.4.40	4.11.44	L 5162			Turret Installed 10.3.43
Fairey Battle I	1624		11.4.40	11.1.43	P 2170			4 TC
Fairey Battle I	1625		11.4.40	9.6.44	L 5146	A 263		9 B&G 1942
Fairey Battle I	1626		11.4.40	29.11.40	L 5157			Cat A 2.9.40 Simcoe
Fairey Battle IT	1627		18.4.40	6.3.44	L 5159			Turret Installed 7.7.42
Fairey Battle IT	1628		18.4.40	16.2.45	L 5148			Turret Installed 5.12.42
Fairey Battle IT	1629		18.4.40	16.2.45	L 5155			Turret Installed 17.10.42
Fairey Battle I	1630		18.4.40	21.2.42	L 5153			Cat B 16.4.41 Trenton
Fairey Battle IT	1631		18.4.40	7.3.45	L 5180			Turret Installed 7.9.43
Fairey Battle I	1632		18.4.40	8.11.44	L 5241			1 TC
Fairey Battle IT	1633		18.4.40	17.6.46	L 5376			Turret Installed 27.1.43
Fairey Battle I	1634		23.4.40	19.11.41	L 5154			Cat B 23.7.41 * 1 B&G
Fairey Battle I	1635		23.4.40	15.9.44	L 5150	A 255		9 B&G 1942
Fairey Battle I	1636		29.4.40	16.2.45	L 5166			3 B&G 1941
Fairey Battle I	1637		29.4.40	11.1.43	L 5164			4 TC
Fairey Battle I	1638		29.4.40	15.10.43	L 5481	A 249		1 B&G 1940
Fairey Battle IT	1639		29.4.40	17.6.46	L 5480			Turret Installed 5.8.42
Fairey Battle I	1640		29.4.40	5.7.43	L 5485			Cat C 20.3.42 9 B&G
Fairey Battle I	1641		29.4.40	6.11.44	L 5486			1 B&G 1940
Fairey Battle IT	1642		2.5.40	16.2.45	L 5388			Turret Installed 5.12.42
Fairey Battle I	1643		2.5.40	18.11.41	L 5414			Cat B 23.2.41 1 B&G
Fairey Battle I	1644		2.5.40	11.1.43	L 5411			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1645		2.5.40	12.1.43	L 5472			Conv Target Tug 25.4.42
Fairey Battle I	1646		2.5.40	13.2.45	P 2367			3 B&G 1941
Fairey Battle I	1647		2.5.40	6.11.44	P 2368			Target Tow
Fairey Battle I	1648		6.5.40	15.12.43	L 5613			9 B&G
Fairey Battle I	1649		6.5.40	21.4.44	L 5601			Target Tow 6.5.40
Fairey Battle I	1650		6.5.40	28.2.41	L 5608			Cat A 8.12.40 4 B&G
Fairey Battle I	1651		6.5.40	11.1.43	L 5611			Cat C 26.3.42 Kapuskasing
Fairey Battle I	1652		9.5.40	21.1.43	P 5228			7 B&G 1941
Fairey Battle I	1653		9.5.40	13.2.45	P 2366			7 B&G 1941
Fairey Battle I	1654		9.5.40	11.1.43	P 2369			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1655		9.5.40	6.11.44	L 5384			Target Tow Conv.
Fairey Battle I	1656		9.5.40	11.1.43	L 5177			Cat C 16.8.41 Pat Bay
Fairey Battle IT	1657		9.5.40	4.11.44	L 5475			Turret Installed 9.9.43
Fairey Battle IT	1658		9.5.40	16.2.45	L 5410			Turret Installed 25.3.43
Fairey Battle I	1659		9.5.40	8.6.43	L 5489			1 B&G 1940
Fairey Battle I	1660		13.5.40	6.11.44	L 5167			1 B&G 1940
Fairey Battle I	1661		13.5.40	6.11.44	L 5149			1 B&G 1940
Fairey Battle I	1662		13.5.40	15.9.44	P 5245			Cat A 15.8.44 9 B&G
Fairey Battle I	1663		13.5.40	16.2.45	L 5161			3 B&G 1941
Fairey Battle I	1664		13.5.40	16.2.45	L 5408			549 hrs 50 mins
Fairey Battle I	1665		29.5.40	18.3.44	P 2361			Cat B 1.8.41 2 B&G
Fairey Battle I	1666		29.5.40	6.11.44	L 5473			1 B&G 1940
Fairey Battle I	1667		29.5.40	23.10.41	L 5470			Cat B 9.3.41 Jarvis
Fairey Battle IT	1668		29.5.40	17.6.46	L 5405			Turret Installed 1.2.43
Fairey Battle IT	1669		29.5.40	16.2.45	L 5175			Turret Installed 17.10.42
Fairey Battle I	1670		29.5.40	14.2.45	L 5147	A 329		9 B&G 1942
Fairey Battle I	1671		29.5.40	17.6.46	L 5618			Cat E 25.8.44 124 Squad
Fairey Battle I	1672		29.5.40	17.6.46	L 5621			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1673		3.6.40	24.2.44	L 5606			Cat C 15.10.43 Mont Joli
Fairey Battle I	1674		3.6.40	4.11.44	L 5607			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1675		3.6.40	17.6.46	L 5612	A 263		Target Tow
Fairey Battle I	1676		3.6.40	16.2.45	L 5614			Cat C 11.9.41 4 B&G
Fairey Battle I	1677		3.6.40	17.6.46	L 5615			9 B&G 1941
Fairey Battle I	1678		3.6.40	28.9.42	L 5616			Cat B 26.2.41 Dartmouth
Fairey Battle I	1679		7.6.40	9.6.44	L 5477	A 264		Cat C 13.5.42 9 B&G
Fairey Battle I	1680		7.6.40	16.2.45	L 5169			3 B&G 1941
Fairey Battle I	1681		7.6.40	1.5.44	L 5319			Cat B 6.12.40 Cayuga
Fairey Battle I	1682		7.6.40	26.5.44	L 5620			Cat C 22.12.41 ! B&G

Battle de l'ARC, numéros de série 1620 to #1682

Type	Numéro de série	Numéro constructeur	Porté à l'effectif	Rayé des contrôles	Immatriculation précédente	Immatriculation ultérieure	Élimination	Notes
Type	Serial Number	Manufacturer's Number	Taken on Strength	Struck off Strength	Previous Registration	Subsequent Registration	Disposition	Remarks
Fairey Battle IT	1683		7.6.40	16.2.45	L 5144			Turret installed 27.1.43
Fairey Battle IT	1684		7.6.40	7.3.45	L 5181			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle IT	1685		7.6.40	20.4.44	L 5321			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle I	1686		7.6.40	23.2.44	L 5605			Cat C 1.1.41 2 B&G
Fairey Battle I	1687		7.6.40	13.2.45	L 5171			805 hrs 50 mins
Fairey Battle IT	1688		7.6.40	16.2.45	L 5484			Turret installed 27.1.43
Fairey Battle IT	1689		7.6.40	17.6.46	L 5329			Turret installed 1.2.43
Fairey Battle I	1690		7.6.40	17.6.46	L 5622			Cat B 21.5.41 2 B&G
Fairey Battle IT	1691		7.6.40	7.3.43	L 5179			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	1692		7.6.40	21.3.44	L 5483			Cat B 24.5.41 Mont. View
Fairey Battle I	1693		7.6.40	7.3.45	L 5619	A 374		4 T.C.
Fairey Battle I	1694		7.6.40	22.6.45	L 5627			4 T.C.
Fairey Battle I	1695		5.8.40	29.8.44	L 5643			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1696		5.8.40	17.6.46	L 5645	A 255		Target Tow
Fairey Battle I	1697		5.8.40	11.1.43	L 5646			1 B&G 1940
Fairey Battle I	1698		5.8.40	1.9.44	L 5647			Cat B 21.8.44 9 B&G
Fairey Battle I	1699		5.8.40	17.1.44	L 5648			Cat C 6.9.41 1 B&G
Fairey Battle I	1700		5.8.40	11.1.43	L 5649			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1701		23.9.40	11.1.43	R 3935			Cat C 21.4.42 2 B&G
Fairey Battle I	1702		23.9.40	16.2.45	L 5679			Conv Target Tow 7.12.42
Fairey Battle I	1703		23.9.40	11.1.43	K 9191			Cat C 24.11.41 2 B&G
Fairey Battle IT	1704		23.9.40	15.2.44	AR 265			Turret Installed 28.4.43
Fairey Battle I	1705		23.9.40	11.1.43	K 9475			4 T.C.
Fairey Battle I	1706		23.9.40	6.11.44	L 5109			4 T.C.
Fairey Battle I	1707		15.10.40	17.6.46	K 9304			Target Tow & Crew Trainer
Fairey Battle IT	1708		15.10.40	16.2.45	K 7695			Turret Installed 9.11.42
Fairey Battle I	1709		15.10.40	1.5.44	P 6557			Conv Target Tow 29.4.41
Fairey Battle I	1710		15.10.40	17.6.46	P 6544			Conv Target Tow 4.11.43
Fairey Battle I	1711		15.10.40	13.2.45	R 3942			1 T.C.
Fairey Battle I	1712		15.10.40	18.11.43	P 6502			Conv Target Tow 29.4.41
Fairey Battle I	1713		14.10.40	12.1.43	L 5102			4 B&G 1940
Fairey Battle I	1714		14.10.40	29.7.44	K 9376		Target Tow 26.11.43	Cat A 28.5.44 Mt Pleasant
Fairey Battle I	1715		14.10.40	19.4.41	K 9292			Immersed in sea water in transit
Fairey Battle IT	1716		14.10.40	4.11.44	N 9326			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	1717		9.10.40	12.8.44	P 6546	A 155	CI 2.2.42	Conv Target Tow 29.4.41
Fairey Battle IT	1718		17.10.40	16.2.45	N 2226	(Conv Target Tug 29.4.41)		Turret installed 25.3.43
Fairey Battle I	1719		17.10.40	21.1.44	P 6496	A 162	CI 18.7.42	Cat B 27.2.42 4 B&G
Fairey Battle I	1720		17.10.40	16.2.45	L 5020			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle I	1721		17.10.40	6.11.44	P 5292			Cat B 16.11.41 31 B&G
Fairey Battle I	1722		17.10.40	29.9.43	K 9299			1 T.C.
Fairey Battle IT	1723		17.10.40	16.2.45	K 9355			Turret Installed 8.10.42
Fairey Battle IT	1724		17.10.40	16.2.45	L 5378			Turret Installed 8.3.43
Fairey Battle I	1725		17.10.40	26.2.44	L 5369			1 T.C.
Fairey Battle I	1726		17.10.40	11.1.43	P 6497			2 T.C.
Fairey Battle I	1727		5.11.40	7.3.45	K 9408			Cat C 27.2.42 2 B&G
Fairey Battle I	1728		5.11.40	12.4.44	R 3946			4 T.C.
Fairey Battle I	1729		5.11.40	22.12.43	N 2020			4 T.C.
Fairey Battle I	1730		5.11.40	12.3.41	L 5032			Cat A 8.12.40 Virden
Fairey Battle I	1731		5.11.40	16.2.45	N 2085			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle IT	1732		5.11.40	24.2.44	R 3940			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1733		24.10.40	7.3.45	N 2087			358:00 hrs
Fairey Battle I	1734		24.10.40	12.5.41	K 9456			Cat A 15.1.41 Picton, Ont.
Fairey Battle I	1735		24.10.40	13.6.41	K 9250			Cat A 23.4.41 Picton, Ont.
Fairey Battle IT	1736		24.10.40	16.2.45	P 6539			Turret installed 9.11.42
Fairey Battle I	1737		24.10.40	8.11.44	K 9265	A 264		Cat B 2.2.42 4 B&G
Fairey Battle I	1738		6.12.40	26.5.44	K 7660			Conv Target Tow 4.2.42
Fairey Battle IT	1739		6.12.40	7.3.45	R 4036			Turret Installed 7.9.43
Fairey Battle I	1740		6.12.40	24.3.44	R 4044			Cat C 5.4.42 4 B&G
Fairey Battle IT	1741		6.12.40	7.3.45	R 5298			Turret Installed 17.9.43
Fairey Battle I	1742		5.11.40	17.6.46	P 6556			Conv Target Tow 24.11.43
Fairey Battle I	1743		16.11.40	26.2.42	K 9312			Cat B 22.3.41 4 B&G
Fairey Battle I	1744		16.11.40	17.6.46	R 3922			Conv Target Tow 11.11.43
Fairey Battle I	1745		16.11.40	23.3.44	R 3937			1 T.C.

Battle de l'ARC, numéros de série 1683 to 1745

Type Type	Número de série Serial Number	Número constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatricu- lation précédente Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure Subsequent Registra- tion	Élimi- nation Disposition	Notes Remarks
Fairey Battle IT	1746		16.11.40	1.4.46	L 5007			Turret Installed 6.5.43
Fairey Battle I	1747		16.11.40	12.1.43	L 4942			Cat B 16.4.42 4 B&G
Fairey Battle IT	1748		16.11.40	16.2.45	N 2099			Turret Installed 25.3.43
Fairey Battle IT	1749		16.11.40	16.2.45	K 9423			Turret Installed 18.2.43
Fairey Battle I	1750		16.11.40	23.3.44	R 2156			Cat C 29.4.42 Fingal
Fairey Battle IT	1751		16.11.40	7.3.45	R 3930			Turret Installed 25.3.43
Fairey Battle I	1752		16.11.40	4.11.44	L 5355			Conv Target tow 31.5.43
Fairey Battle I	1753		5.11.40	1.7.41	K 9311			Cat A 25.1.41 Hanley Sask
Fairey Battle I	1754		8.11.40	17.6.46	K 9407			Conv Target Tow 18.7.44
Fairey Battle I	1755		27.11.40	30.7.42	L 4940			Cat A 11.7.42 3 B&G
Fairey Battle I	1756		27.11.40	4.11.44	R 4005			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1757		27.11.40	16.2.45	L 4947			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1758		27.11.40	1.12.43	L 5002	A 268	C1 9.1.43	Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1759		8.11.40	17.6.46	K 9274			Conv Target Tow 9.11.43
Fairey Battle IT	1760		8.11.40	7.3.45	P 5250			Turret Installed 7.9.43
Fairey Battle IT	1761		5.11.40	17.6.46	L 4960			Turret Installed 1.6.43
Fairey Battle I	1762		5.11.40	20.10.44	K 9405			Target Tow 8 B&G
Fairey Battle I	1763		8.11.40	6.11.44	K 7703			641:00 hrs
Fairey Battle I	1764		16.11.40	22.12.43	P 5293			Cat B 10.4.41 2 B&G
Fairey Battle I	1765		13.11.40	17.6.46	L 4955			Conv Target Tow 4.11.43
Fairey Battle I	1766		16.11.40	6.11.44	L 5386			Cat C 11.4.42 2 B&G
Fairey Battle I	1767		13.11.40	11.1.43	K 9248			4 T.C.
Fairey Battle I	1768		13.11.40	11.1.43	K 9316			4 T.C.
Fairey Battle I	1769		16.11.40	23.3.44	R 9258			Regina 1941
Fairey Battle I	1770		16.11.40	16.2.45	R 3923			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1771		16.11.40	16.2.45	K 9281			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1772		16.11.40	27.11.43	K 9453			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1773		16.11.40	16.2.45	K 9321			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1774		16.11.40	6.10.43	L 5016			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle I	1775		16.11.40	6.11.44	R 3933			938:00 hrs
Fairey Battle I	1776		16.11.40	23.2.44	K 7587			Cat B 2.7.41 2 B&G
Fairey Battle I	1777		16.11.40	6.11.44	R 3926			Regina 1941
Fairey Battle I	1778		16.11.40	17.6.44	P 2259			Regina 1941
Fairey Battle I	1779		16.11.40	11.1.43	P 6538			Cat C 4.4.42 2 B&G
Fairey Battle IT	1780		21.12.40	27.8.43	N 2162			Turret Installed 20.12.42
Fairey Battle I	1781		21.12.40	31.3.44	L 5120			Cat C 18.6.42 4 B&G
Fairey Battle I	1782		27.12.40	7.3.45	K 9454			922 hrs
Fairey Battle I	1783		27.12.40	24.3.44	R 4035			Cat C 9.10.41 1 B&G
Fairey Battle I	1784		27.12.40	26.7.43	R 3999			Crew Trainer
Fairey Battle I	1785		27.12.40	13.2.45	R 4038			2 T.C.
Fairey Battle I	1786		27.12.40	6.11.44	R 4011			459 hrs
Fairey Battle I	1787		27.12.40	21.5.43	R 4054			2 T.C.
Fairey Battle I	1788		27.12.40	16.2.45	R 4040			Crew Trainer
Fairey Battle I	1789		27.12.40	16.2.45	K 9439			Cat C 29.3.41 3 B&G
Fairey Battle I	1790		8.1.41	13.2.45	L 5490			Fleet a/c Fort Erie 1941
Fairey Battle I	1791		8.1.41	12.1.43	K 9284			1 T.C.
Fairey Battle I	1792		8.1.41	17.6.46	R 4048			Conv Target Tow 17.4.42
Fairey Battle I	1793		8.1.41	11.3.43	R 3943	A 253	C1 9.1.43	3 T.C.
Fairey Battle I	1794		8.1.41	13.1.43	L 5104			Cat B 4.7.42 9 B&G
Fairey Battle I	1795		7.1.41	16.2.45	L 5365			671:55 hrs
Fairey Battle I	1796		7.1.41	13.1.43	L 5518			1 T.C.
Fairey Battle I	1797		7.1.41	6.11.44	N 2040			703:00 hrs
Fairey Battle I	1798		7.1.41	1.5.44	L 5106			1 T.C.
Fairey Battle I	1799		7.1.41	12.1.43	L 5193			Cat B 10.2.42 1 B&G
Fairey Battle I	1800		7.1.41	12.1.43	L 5536			Cat C 8.6.42 1 B&G
Fairey Battle I	1801		7.1.41	16.2.45	N 2127			Cat C 23.5.41 3 B&G
Fairey Battle I	1802		7.1.41	16.2.45	K 9341			967:10 hrs
Fairey Battle I	1803		7.1.41	22.8.41	L 5316			Cat A 6.7.41 1 B&G
Fairey Battle I	1804		7.1.41	16.2.45	L 5557			Crew Trainer
Fairey Battle I	1805		7.1.41	11.1.43	N 2189			2 T.C.
Fairey Battle I	1806		7.1.41	14.8.41	L 6569			Cat A 27.6.41 3 B&G
Fairey Battle I	1807		7.1.41	6.11.44	L 5555	A 251	C1 9.1.43	Cat B 17.5.41 3 B&G
Fairey Battle I	1808		7.1.41	7.2.45	L 5318			1 T.C.

Battle de l'ARC, numéros de série 1746 to 1808

Type	Numéro de série	Numéro constructeur	Porté à l'effectif	Rayés des contrôles	Immatriculation précédente	Immatriculation ultérieure	Élimination	Notes
Type	Serial Number	Manufacturer's Number	Taken on Strength	Struck off Strength	Previous Registration	Subsequent Registration	Disposition	Remarks
Fairey Battle IT	1809		7.1.41	17.6.46	K 7640			Turret Installed 20.12.42
Fairey Battle IT	1810		11.2.41	17.6.46	N 2241			Turret Installed 17.12.42
Fairey Battle I	1811		13.1.41	9.9.41	L 5194			Cat A 23.6.41 3 B&G
Fairey Battle I	1812		13.1.41	16.2.45	N 2029			Crew Trainer
Fairey Battle IT	1813		8.1.41	17.6.46	L 4938			Turret Installed 12.11.42
Fairey Battle I	1814		8.1.41	18.4.42	P 6492			1 T.C.
Fairey Battle IT	1815		8.1.41	4.11.44	K 9255			Turret Installed 28.4.43
Fairey Battle I	1816		8.1.41	11.1.43	K 9479			Cat C 2.5.42 4 B&G
Fairey Battle I	1817		7.1.41	11.1.43	L 5449			2 T.C.
Fairey Battle I	1818		7.1.41	2.11.42	L 5492			Cat A 13.8.42 MacDonald Man
Fairey Battle I	1819		7.1.41	8.12.41	R 3971			Cat B 4.3.41 1 B&G
Fairey Battle I	1820		11.2.41	16.2.45	N 2147			Cat C 13.4.42 3 B&G
Fairey Battle IT	1821		8.1.41	4.11.44	K 9465			Turret installed 10.3.43
Fairey Battle I	1822		8.1.41	17.6.46	R 4045			Conv Target Tow 4.2.42
Fairey Battle I	1823		8.1.41	9.12.42	R 3932	(Cat B 3.7.42	9 B&G)	Conv Target Tow 4.2.42
Fairey Battle IT	1824		8.1.41	17.6.46	K 9212			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle I	1825		8.1.41	6.11.44	L 5222			Cat B 1.6.42 1 B&G
Fairey Battle I	1826		27.12.40	21.3.44	L 5245			Cat C 14.4.41 4 B&G
Fairey Battle I	1827		8.1.41	6.11.44	K 9378	A 266	CI 9.1.43	9 B&G 1942
Fairey Battle IT	1828		8.1.41	17.6.46	R 3955			Turret installed 1.10.42
Fairey Battle I	1829		7.1.41	6.11.44	L 5317			379:00 hrs
Fairey Battle I	1830		7.1.41	6.11.44	L 5043			Cat C 17.5.41 4 B&G
Fairey Battle I	1831		8.1.41	6.11.44	L 5550			9 B&G 1942
Fairey Battle I	1832		8.1.41	16.2.45	L 6599			645:50 hrs
Fairey Battle I	1833		8.1.41	16.2.45	L 5008			Cat C 25.3.41 Fort Erie
Fairey Battle I	1834		8.1.41	12.1.43	P 6494			1 B&G 1941
Fairey Battle I	1835		27.12.40	16.2.45	R 4047			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle I	1836		27.12.40	16.2.45	R 3941			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle I	1837		27.12.40	16.2.45	L 5187			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle I	1838		11.2.41	17.6.46	R 3970			Conv Target Tow 11.11.43
Fairey Battle I	1839		11.2.41	26.1.43	N 2181			Conv Target Tow 25.4.41
Fairey Battle IT	1840		6.3.41	4.11.44	P 6552			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1841		6.3.41	17.4.43	K 9344			Crew Trainer
Fairey Battle I	1842		6.3.41	12.6.46	K 9182			Conv Target Tow 27.11.43
Fairey Battle I	1843		6.3.41	16.2.45	L 5451			Conv Target Tow 22.4.43
Fairey Battle I	1844		6.3.41	6.11.44	N 2106			704:00 hrs
Fairey Battle I	1845		6.3.41	16.2.45	R 3952			Cat C 27.9.41 3 B&G
Fairey Battle I	1846		6.3.41	22.6.45	R 4010			844:30 hrs
Fairey Battle I	1847		6.3.41	13.2.45	L 5042			711:35 hrs
Fairey Battle I	1848		6.3.41	7.3.42	K 9466			Cat A 11.6.41 5 B&G
Fairey Battle I	1849		6.3.41	16.2.45	L 5429			Target Tow 10.6.41
Fairey Battle I	1850		6.3.41	6.11.44	L 5426			Conv Target Tow 13.11.42
Fairey Battle I	1851		6.3.41	16.2.45	P 2309			Conv Target Tow 19.7.41
Fairey Battle I	1852		6.3.41	17.4.44	L 5567			8 B&G 1941
Fairey Battle IT	1853		6.3.41	17.6.46	P 6530			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle I	1854		6.3.41	11.1.43	P 6559			2 T.C.
Fairey Battle I	1855		6.3.41	17.6.46	P 6553			Conv Target Tow 2.6.41
Fairey Battle I	1856		6.3.41	11.1.43	N 2103			2 T.C.
Fairey Battle I	1857		6.3.41	16.2.45	P 6540			Conv Target Tow 24.6.41
Fairey Battle I	1858		20.3.41	6.11.44	L 5537			Cat C 11.9.41 5 B&G
Fairey Battle I	1859		20.3.41	16.2.45	L 5068			491:10 hrs
Fairey Battle I	1860		20.3.41	11.1.43	L 5353			Cat B 1.8.41 7 B&G
Fairey Battle I	1861		20.3.41	11.1.43	P 2308			5 B&G
Fairey Battle I	1862		20.3.41	1.8.41	L 5575			Cat B 1.7.41 7 B&G
Fairey Battle I	1863		20.3.41	16.2.45	L 5532			630:40 hrs
Fairey Battle I	1864		22.4.41	6.11.44	P 5278			Mountain View 1941
Fairey Battle IT	1865		24.3.41	17.6.46	L 5592			Turret installed 20.12.42
Fairey Battle I	1866		24.3.41	4.8.44	L 5504			Mountain View 1941
Fairey Battle I	1867		24.3.41	26.2.44	P 6567	A 277	CI 24.3.43	1 B&G 1941
Fairey Battle I	1868		24.3.41	9.13.43	K 9365			9 B&G 1941
Fairey Battle I	1869		24.3.41	18.1.44	P 2320			1 B&G 1941
Fairey Battle I	1870		24.3.41	16.2.45	K 9351			Cat C 11.8.41 3 B&G
Fairey Battle I	1871		24.3.41	17.7.44	N 2183			Cat C 17.5.41 4 B&G

Battle de l'ARC, numéros de série 1809 to 1871

Type Type	Numéro de série Serial Number	Numéro constructeur Manufacturer's Number	Porté à l'effectif Taken on Strength	Rayé des contrôles Struck off Strength	Immatricu- lation précédente Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure Subsequent Registra- tion	Élimi- nation Disposition	Notes Remarks
Fairey Battle IT	1872		24.3.41	16.2.45	K 9211			Turret installed 18.2.43
Fairey Battle IT	1873		24.3.41	28.4.43	K 9459			Turret installed 8.10.42
Fairey Battle I	1874		5.4.41	17.6.46	K 9191			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle IT	1875		7.4.41	4.11.44	L 5589			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1876		7.4.41	11.1.43	P 2325			2 T.C.
Fairey Battle I	1877		7.4.41	21.10.42	L 5398			Cat A 18.9.42 Paulson, Man.
Fairey Battle IT	1878		7.4.41	4.11.44	K 9214			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1879		7.4.41	17.6.46	K 9474			Conv Target Tow 15.7.41
Fairey Battle IT	1880		7.4.41	17.6.46	R 4007			Turret installed 15.1.44
Fairey Battle I	1881		7.4.41	10.6.42	L 4964			Cat C 8.8.41 5 B&G
Fairey Battle I	1882		7.4.41	11.12.42	R 3968			Cat A 5.8.42 Dafoe, Sask.
Fairey Battle I	1883		7.4.41	11.1.43	P 6543			2 T.C.
Fairey Battle I	1884		7.4.41	6.11.44	L 5092			865:00 hrs
Fairey Battle I	1885		7.4.41	16.2.45	P 5236			Conv Target Tow 9.7.41
Fairey Battle I	1886		7.4.41	16.2.45	L 5314			Conv Target Tow 9.7.41
Fairey Battle I	1887		7.4.41	16.2.45	P 6542			Conv Target Tow 1 7.41
Fairey Battle I	1888		7.4.41	17.6.46	P 2257			Conv Target Tow 18.7.44
Fairey Battle I	1889		7.4.41	4.11.44	P 6547			Turret installed 9.11.42
Fairey Battle IT	1890		7.4.41	19.3.44	L 4953			Conv Target Tow 1.7.41
Fairey Battle I	1891		8.4.41	12.6.42	N 2237			Conv Target Tow 24.7.41
Fairey Battle I	1892		7.4.41	31.3.42	L 5220			Cat A 23.3.42 5 B&G
Fairey Battle I	1893		7.4.41	6.11.44	P 6535			561:00 hrs
Fairey Battle I	1894		18.4.41	6.11.44	K 9332			8 B&G 1941
Fairey Battle I	1895		7.4.41	7.3.45	L 9413			Conv Target Tow 5.7.41
Fairey Battle I	1896		7.4.41	6.11.44	L 5237			597:00 hrs
Fairey Battle I	1897		7.4.41	11.1.43	L 5076			2 T.C.
Fairey Battle IT	1898		7.4.41	9.8.44	N 2248			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle I	1899		7.4.41	16.2.45	R 3950			Conv Target Tow 1.7.41
Fairey Battle I	1900		5.4.41	29.5.42	P 2302			Cat A 11.4.42 2 B&G
Fairey Battle I	1901		5.4.41	6.11.44	K 9431			Cat C 11.3.42 2 B&G
Fairey Battle I	1902		7.4.41	20.7.43	L 5081			Cat B 2 B&G
Fairey Battle I	1903		5.4.41	11.12.43	K 9451	A 258	CI 9.1.43	Cat C 30.4.42 5 B&G
Fairey Battle I	1904		21.4.41	4.11.44	L 5269			919:00 hrs
Fairey Battle I	1905		21.4.41	15.9.44	L 5080	A 266	CI 25.1.43	Cat C 3.3.42 9 B&G
Fairey Battle I	1906		7.4.41	11.12.42	L 5304			Cat C 2.6.42 5 B&G
Fairey Battle I	1907		22.4.41	4.12.41	K 9210			Cat A 13.8.41 Picton, Ont.
Fairey Battle I	1908		22.4.41	12.1.43	K 9455			1 T.C. 1941
Fairey Battle IT	1909		22.4.41	16.2.45	P 2188			Turret installed 8.10.42
Fairey Battle I	1910		16.4.41	26.1.43	L 5273	A 271	CI 9.1.43	Conv Target Tow
Fairey Battle IT	1911		16.4.41	16.2.45	P 5287			Turret installed 10.11.42
Fairey Battle I	1912		16.4.41	11.1.43	P 6504			7 B&G 1941
Fairey Battle I	1913		16.4.41	16.2.45	L 5045			Conv Target Tow 3.7.41
Fairey Battle I	1914		16.4.41	4.11.44	L 5521			3 B&G 1941
Fairey Battle I	1915		16.4.41	16.2.45	P 6554			Conv Target Tow 3.7.41
Fairey Battle I	1916		16.4.41	16.2.45	P 6507			Conv Target Tow 5.7.41
Fairey Battle I	1917		7.4.41	11.3.43	K 7652	A 261	CI 9.1.43	5 B&G 1941
Fairey Battle I	1918		7.4.41	16.2.45	P 5274			Conv Target Tow 12.4.43
Fairey Battle I	1919		5.4.41	11.12.43	L 5284	A 259	CI 9.1.43	Cat C 14.6.41 5 B&G
Fairey Battle I	1920		5.4.41	11.1.43	P 6568			Cat C 20.6.42 5 B&G
Fairey Battle I	1921		7.4.41	13.2.45	L 5281			5 B&G 1941
Fairey Battle I	1922		7.4.41	17.6.46	L 5453			Conv Target Tow 24.7.43
Fairey Battle I	1923		7.4.41	16.2.45	R 3947			Cat C 4.3.42 5 B&G
Fairey Battle I	1924		7.4.41	16.2.45	N 2083			Conv Target Tow 12.4.43
Fairey Battle I	1925		7.4.41	23.10.42	P 6523			Mid air collision with Battle 2066 23.7.42
Fairey Battle IT	1926		28.4.41	7.3.45	P 6545			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle IT	1927		28.4.41	7.3.45	N 2049			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	1928		7.4.41	11.12.43	P 6500	A 257	CI 9.1.43	5 B&G 1941
Fairey Battle I	1929		7.4.41	11.1.43	R 3953			Cat B 4.12.41 5 B&G
Fairey Battle IT	1930		22.4.41	17.6.46	L 5379			Turret installed 6.5.43
Fairey Battle IT	1931		22.4.41	4.11.44	L 5570			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	1932		5.4.41	4.11.44	L 5336			Cat C 13.2.42 5 B&G
Fairey Battle I	1933		22.4.41	16.2.45	K 9268			Cat C 13.9.41 5 B&G
Fairey Battle I	1934		7.4.41	16.2.45	P 2312			758:00 hrs

Battle de l'ARC, numéros de série 1872 to 1934

Type — Type	Numéro de série — Serial Number	Numéro constructeur — Manufacturer's Number	Porte à l'effectif — Taken on Strength	Kaye des contrôles — Struck off Strength	Immatricu- lation précédente — Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure — Subsequent Registra- tion	Élimi- nation — Disposi- tion	Notes — Remarks
Fairey Battle I	1935		7.4.41	16.2.45	L 5021			2 T.C.
Fairey Battle I	1936		7.4.41	19.3.44	P 2165			4 T.C.
Fairey Battle I	1937		22.4.41	4.11.44	P 5252			9 B&G
Fairey Battle IT	1938		22.4.41	4.11.44	P 5282			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1939		22.4.41	4.11.44	L 5389			2 T.C.
Fairey Battle IT	1940		28.4.41	17.6.46	P 5280			Turret installed 6.5.43
Fairey Battle I	1941		28.4.41	24.3.44	L 5586			4 B&G 1941
Fairey Battle I	1942		22.4.41	11.12.43	L 5420	A 260	CI 9.1.43	2 T.C. Winnipeg
Fairey Battle I	1943		22.4.41	11.1.43	L 5132			2 T.C.
Fairey Battle I	1944		22.4.41	11.1.43	L 4994			2 T.C.
Fairey Battle I	1945		14.5.41	21.1.44	P 6505	A 161	CI 18.7.42	Cat A 20.2.42 Mt View
Fairey Battle I	1946		22.4.41	11.1.43	P 2329			2 T.C.
Fairey Battle IT	1947		14.5.41	17.6.46	K 9449			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1948		14.5.41	12.1.43	K 9401			6 B&G 1941
Fairey Battle IT	1949		14.5.41	24.2.44	P 2318			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle IT	1950		13.5.41	17.6.46	P 5279			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1951		13.5.41	12.4.44	N 2172			Cat C 18.8.41 7 B&G
Fairey Battle I	1952		27.5.41	23.3.44	P 6563			2 T.C. 1941
Fairey Battle I	1953		13.5.41	7.3.45	P 6485			894:55 hrs
Fairey Battle I	1954		13.5.41	11.1.43	L 5271			Cat B 31.7.41 7 B&G
Fairey Battle I	1955		3.6.41	28.12.42	L 5264			Cat A 11.10.42 Mossbank
Fairey Battle I	1956		3.6.41	13.2.45	L 5380			1093:50 hrs
Fairey Battle IT	1957		9.6.41	4.11.44	P 6524			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1958		9.6.41	12.1.43	P 5270			1 T.C.
Fairey Battle IT	1959		9.6.41	16.2.45	P 6526			Turret installed 27.3.43
Fairey Battle IT	1960		9.6.41	26.8.43	P 6550			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1961		9.6.41	28.11.42	L 5469			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1962		3.6.41	8.10.42	L 5118			Cat B 7.10.41 7 B&G
Fairey Battle I	1963		3.6.41	4.8.42	P 5271			Cat B 29.6.42 7 B&G
Fairey Battle I	1964		3.6.41	10.1.42	P 6508			Cat A 1.11.41 7 B&G
Fairey Battle IT	1965		3.6.41	17.6.42	P 6537			Turret installed 15.1.44
Fairey Battle IT	1966		3.6.41	4.11.44	L 5421			Turret installed 28.4.43
Fairey Battle I	1967		3.6.41	23.3.44	L 5458			2 T.C.
Fairey Battle IT	1968		11.6.41	15.10.43	L 5448			Turret installed 22.10.42
Fairey Battle I	1969		11.6.41	4.11.44	P 6480			Cat C 16.7.41 Mt View
Fairey Battle I	1970		11.6.41	24.3.44	L 5101			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1971		11.6.41	4.11.44	N 2186			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1972		11.6.41	4.11.44	K 9275			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1973		22.4.41	26.1.43	L 5359			Cat C 18.6.42 5 B&G
Fairey Battle I	1974		22.4.41	4.11.44	P 6689			2 B&G 1941
Fairey Battle I	1975		22.4.41	4.11.44	P 5284			Conv Target Tow 15.7.41
Fairey Battle I	1976		22.4.41	11.1.43	P 6566			2 T.C.
Fairey Battle I	1977		13.5.41	6.4.42	P 5272			Cat B 20.11.41 5 B&G
Fairey Battle I	1978		27.5.41	16.2.45	K 9217			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle I	1979		13.5.41	11.1.43	P 6558			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle I	1980		27.5.41	16.2.45	P 6548			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle I	1981		27.5.41	16.2.45	P 2331			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle I	1982		13.5.41	11.1.43	L 4937			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle IT	1983		13.5.41	7.3.45	L 5218			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	1984		13.5.41	11.1.43	P 6498			2 B&G 1941
Fairey Battle I	1985		13.5.41	13.2.45	L 5495			Conv Target Tow 5.6.41
Fairey Battle IT	1986		11.6.41	17.6.46	L 5203			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1987		11.6.41	15.9.44	L 4968	A 256		9 B&G 1942
Fairey Battle IT	1988		11.6.41	16.2.45	L 5445			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle I	1989		11.6.41	6.11.44	K 9309			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1990		11.6.41	6.11.44	L 5064			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1991		1.7.41	4.11.44	L 5534			6 B&G 1941
Fairey Battle I	1992		1.7.41	12.6.46	L 5119			Conv Target Tow 13.7.44
Fairey Battle I	1993		1.7.41	26.8.43	L 5116			Cat A 16.5.43 Mont Joli
Fairey Battle I	1994		1.7.41	20.10.42	N 2041			Cat A 24.7.42 Trenton
Fairey Battle I	1995		1.7.41	1.5.44	N 2036			6 B&G 1941
Fairey Battle IT	1996		1.7.41	16.2.45	L 5033			Turret installed 1.2.43
Fairey Battle I	1997		13.5.41	12.3.46	L 5272			To Trapp Tech School, New Westminster

Battle de l'ARC, numéros de série 1935 to 1997

Type -- Type	Numéro de série -- Serial Number	Numéro constructeur -- Manufacturer's Number	Porté à l'effectif -- Taken on Strength	Rayé des contrôles -- Struck off Strength	Immatricu- lation précédente -- Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure -- Subsequent Registra- tion	Élimi- nation -- Disposi- tion	Notes -- Remarks
Fairey Battle I	1998		26.7.41	11.6.42	P 2306			Cat A 21.1.42 6 B&G
Fairey Battle IT	1999		26.7.41	19.11.43	R 4001			Turret installed 20.12.42
Fairey Battle I	2000		1.7.41	16.2.45	P 6565			Conv Target Tow 28.7.41
Fairey Battle I	2001		8.7.41	16.2.45	P 6760			3 B&G 1941
Fairey Battle I	2002		3.7.41	16.2.45	K 9300			7 B&G 1941
Fairey Battle IT	2003		1.7.41	7.3.45	R 7365			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	2004		22.7.41	12.1.43	L 5055			6 B&G 1941
Fairey Battle I	2005		22.7.41	13.2.45	L 5259			8 B&G 1941
Fairey Battle IT	2006		22.7.41	16.2.45	L 5399			Turret installed 8.10.42
Fairey Battle I	2007		22.7.41	4.11.44	P 6534			Cat C 8.5.42 1 B&G
Fairey Battle I	2008		22.7.41	11.3.43	L 5209	A 254	CI 9.1.43	Cat C 9.6.42 Mt View
Fairey Battle I	2009		1.7.41	16.2.45	K 9272			Cat C 18.2.42 5 B&G
Fairey Battle I	2010		13.7.41	11.1.43	K 9379			2 T.C. 1941
Fairey Battle I	2011		1.7.41	11.1.43	L 5062			2 T.C. 1941
Fairey Battle I	2012		3.7.41	4.11.44	L 5392			418:00 hrs
Fairey Battle I	2013		14.7.41	4.11.44	P 5291			7 B&G 1941
Fairey Battle IT	2014		3.7.41	31.8.43	L 5562			Turret installed 9.11.42
Fairey Battle I	2015		14.7.41	16.2.45	K 9436			3 B&G 1944
Fairey Battle I	2016		22.7.41	12.1.43	K 7559			Conv Target Tow 25.4.42
Fairey Battle I	2017		22.7.41	21.1.44	L 4962	A 160	CI 18.7.42	1 B&G 1941
Fairey Battle I	2018		22.7.41	24.3.44	L 5542			6 B&G 1941
Fairey Battle IT	2019		22.7.41	4.11.44	K 9461			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle IT	2020		22.7.41	16.2.45	L 5263			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle IT	2021		22.7.41	17.6.46	L 5201			Turret installed 1.6.43
Fairey Battle I	2022		22.7.41	3.7.42	L 5207			Cat A 19.5.42 9 B&G
Fairey Battle I	2023		22.7.41	23.3.44	P 2262			Cat B 10.9.41 Picton, Ont.
Fairey Battle IT	2024		24.7.41	16.2.45	L 5135			Turret installed 5.12.42
Fairey Battle IT	2025		24.7.41	16.2.45	N 2094			Turret installed 8.3.43
Fairey Battle IT	2026		22.7.41	16.2.45	L 5219			Turret installed 9.11.42
Fairey Battle I	2027		22.7.41	26.1.43	L 5030	A 272	CI 9.1.43	8 B&G 1941
Fairey Battle IT	2028		24.7.41	16.2.45	L 4969			Turret installed 8.10.42
Fairey Battle I	2029		24.7.41	12.1.43	L 5204			6 B&G 1941
Fairey Battle IT	2030		24.7.41	17.6.46	L 5189			Turret installed 20.12.42
Fairey Battle IT	2031		24.7.41	17.6.46	N 2160			Turret installed 22.10.42
Fairey Battle I	2032		12.8.41	16.2.45	L 5211			463:30 hrs
Fairey Battle I	2033		8.7.41	16.2.45	P 5276			3 B&G 1944
Fairey Battle I	2034		22.7.41	13.2.45	L 5535			697:40 hrs
Fairey Battle I	2035		22.7.41	11.1.43	N 2187			2 T.C.
Fairey Battle I	2036		22.7.41	4.11.44	K 9213			7 B&G 1941
Fairey Battle I	2037		22.7.41	4.11.44	N 2082			Cat B 30.10.41 5 B&G
Fairey Battle I	2038		22.7.41	17.6.46	P 6490			7 B&G 1941
Fairey Battle I	2039		22.7.41	11.1.43	K 9358			Cat B 1.5.42 7 B&G
Fairey Battle I	2040		22.7.41	16.2.45	P 6527			7 B&G 1941
Fairey Battle IT	2041		12.8.41	17.6.46	L 5100			Turret installed 26.9.45
Fairey Battle I	2042		22.7.41	2.11.42	K 9203			Cat A 8.8.42 Paulson, Man.
Fairey Battle I	2043		22.7.41	13.2.45	P 6525			7 B&G 1941
Fairey Battle I	2044		22.7.41	10.4.45	L 5496			Conv Target Tow 4.11.43
Fairey Battle I	2045		22.7.41	4.11.44	P 5294			500:00 hrs
Fairey Battle I	2046		22.7.41	13.2.45	L 5121			3 B&G 1941
Fairey Battle I	2047		22.7.41	11.1.43	L 5394			3 B&G 1941
Fairey Battle I	2048		22.7.41	15.9.44	K 9317			Conv Target Tow 11.11.43
Fairey Battle I	2049		22.7.41	17.6.46	L 5400			Conv Target Tow 26.11.43
Fairey Battle I	2050		22.7.41	7.3.45	N 2023			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2051		14.7.41	16.2.45	N 2035			642:40 hrs
Fairey Battle I	2052		14.7.41	16.2.45	N 2190			Cat C 9.4.42 5 B&G
Fairey Battle I	2053		12.8.41	3.5.43	P 6663			2 T.C.
Fairey Battle I	2054		12.8.41	11.1.43	K 9288			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2055		12.8.41	11.1.43	L 5206			2 B&G 1941
Fairey Battle I	2056		25.8.41	11.1.43	L 4957			Cat C 4.12.41 8 B&G
Fairey Battle I	2057		14.7.41	28.3.44	K 9395			Conv Target Tow 24.11.43
Fairey Battle I	2058		14.7.41	13.2.45	P 2199			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2059		21.8.41	13.2.45	P 5290			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2060		21.8.41	4.11.44	P 6692			Dual Control

Battle de l'ARC, numéros de série 1998 to 2060

Type - Type	Numéro de série - Serial Number	Numéro constructeur - Manufacturer's Number	Porté à l'effectif - Taken on Strength	Rayé des contrôles - Struck off Strength	Immatricu- lation précédente - Previous Registra- tion	Immatricu- lation ultérieure - Subsequent Registra- tion	Élimi- nation - Disposi- tion	Notes - Remarks
Fairey Battle I	2061		21.8.41	11.1.43	L 5406			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2062		21.8.41	17.6.46	L 5126			2 B&G 1942
Fairey Battle IT	2063		21.8.41	16.2.45	K 9421			Turret installed 20.12.42
Fairey Battle I	2064		25.9.41	11.1.43	L 5026			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2065		25.9.41	17.6.46	L 5456			9 B&G 1943
Fairey Battle I	2066		24.9.41	23.10.42	N 2056		Mid Air Collision	23.7.42 Dafoe - Battle 1925
Fairey Battle I	2067		24.9.41	25.3.42	P 5233			Cat A 13.1.42 8 B&G
Fairey Battle I	2068		24.9.41	27.12.41	L 5337			Cat A 1.12.41 5 B&G
Fairey Battle I	2069		24.9.41	31.3.42	K 9350			Cat A 23.3.42
Fairey Battle I	2070		24.9.41	12.3.43	L 5401			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2071		24.9.41	17.6.46	P 6486			Conv Target Tow 1.12.43
Fairey Battle I	2072		24.9.41	30.3.46	K 7606	A 330	CI 19.10.43	3 B&G 1941
Fairey Battle I	2073		24.9.41	11.1.43	L 5198			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2074		24.9.41	15.5.46	K 7602			856:10 hrs
Fairey Battle I	2075		24.9.41	17.6.46	L 5501			Conv Target Tow 18.7.44
Fairey Battle I	2076		24.9.41	11.1.43	K 9457			7 B&G 1941
Fairey Battle I	2077		11.9.41	26.1.43	L 5404	A 270	CI 9.1.43	8 B&G 1941
Fairey Battle I	2078		11.9.41	20.7.43	K 9414			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2079		11.9.41	16.2.45	L 5040			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2080		16.9.41	22.6.45	P 5285			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2081		16.9.41	17.6.46	K 9187			Conv Target Tow 26.11.43
Fairey Battle I	2082		22.9.41	26.1.43	N 2249			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2083		22.9.41	13.2.45	K 9231			443:55 hrs
Fairey Battle I	2084		16.9.41	17.6.46	L 5195			Conv Target Tow 11.11.43
Fairey Battle I	2085		16.9.41	17.6.46	L 4961			Conv Target Tow 11.11.43
Fairey Battle I	2086		16.9.41	13.2.45	L 5588			377:25 hrs
Fairey Battle I	2087		11.9.41	16.2.45	N 2047			2 T.C.
Fairey Battle I	2088		16.10.41	17.6.46	N 2046			Conv Target Tow 18.11.43
Fairey Battle I	2089		11.9.41	26.1.43	K 9425	A 273	CI 9.1.43	8 B&G 1941
Fairey Battle I	2090		16.9.41	11.6.46	L 4984			Conv Target Tow 4.11.43
Fairey Battle I	2091		16.9.41	15.2.44	K 9427			4 T.C.
Fairey Battle I	2092		11.9.41	13.2.45	K 9307			4 T.C.
Fairey Battle I	2093		11.9.41	27.3.44	P 6488			Conv Target Tow 4.11.43
Fairey Battle I	2094		16.10.41	13.2.45	K 9424			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2095		16.10.41	11.1.43	L 5441			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2096		16.10.41	17.2.44	L 4935			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2097		16.10.41	11.1.43	L 5349			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2098		11.9.41	13.2.45	L 5216			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2099		9.10.41	13.2.45	L 5111			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2100		9.10.41	17.6.46	K 9204			Conv Target Tow 1.11.43
Fairey Battle I	2101		9.10.41	25.3.44	K 9229			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2102		9.10.41	13.2.45	K 9458			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2103		11.9.41	7.3.45	K 9253			8 B&G 1941
Fairey Battle I	2104		11.9.41	26.1.43	L 5296			Cat C 12.6.42 8 B&G
Fairey Battle I	2105		11.9.41	4.11.44	L 4990			358:45 hrs
Fairey Battle IT	2106		16.9.41	16.2.45	K 9403			Turret installed 8.10.42
Fairey Battle I	2107		11.9.41	16.2.45	L 5424			3 B&G 1941
Fairey Battle IT	2108		11.9.41	17.6.46	P 5237			Turret installed 15.1.44
Fairey Battle IT	2109		9.12.41	17.6.46	K 9382			Turret installed 7.7.42
Fairey Battle IT	2110		13.12.41	7.3.45	L 5095			Turret installed 7.9.43
Fairey Battle I	2111		13.12.41	17.6.46	L 4386			Cat C 6.4.42 9 B&G
Fairey Battle I	2112		13.12.41	7.3.45	L 5053			971:00 hrs
Fairey Battle I	2113		13.12.41	4.11.44	N 2125			9 B&G 1942
Fairey Battle I	2114		31.12.41	7.3.45	P 2303			Cat C 28.1.42 9 B&G
Fairey Battle I	2115		31.12.41	9.5.42	P 2301		Clappisons Comers	Ont Cat A 10.2.42 9 B&G
Fairey Battle I	2116		31.12.41	1.3.45	P 2319			682:00 hrs
Fairey Battle I	2117		31.12.41	7.3.45	K 9178			961:00 hrs
Fairey Battle I	2118		9.1.42	29.5.44	P 6639			Cat C 10.2.42 Rockcliffe
Fairey Battle IT	2119		9.1.42	7.4.43	P 6750		(Cat A 20.1.43 9 B&G)	Turret installed 28.8.42
Fairey Battle IT	2120		9.1.42	23.5.44	P 6633			Turret installed 26.8.42
Fairey Battle IT	2121		9.1.42	17.6.46	P 6665			Turret installed 26.9.42
Fairey Battle I	2122		9.1.42	9.6.44	K 9215	A 267	CI 9.1.43	9 B&G 1942
Fairey Battle I	2123		9.1.42	29.5.44	P 6737			9 B&G 1942

Battle de l'ARC, numéros de série 2061 to 2123

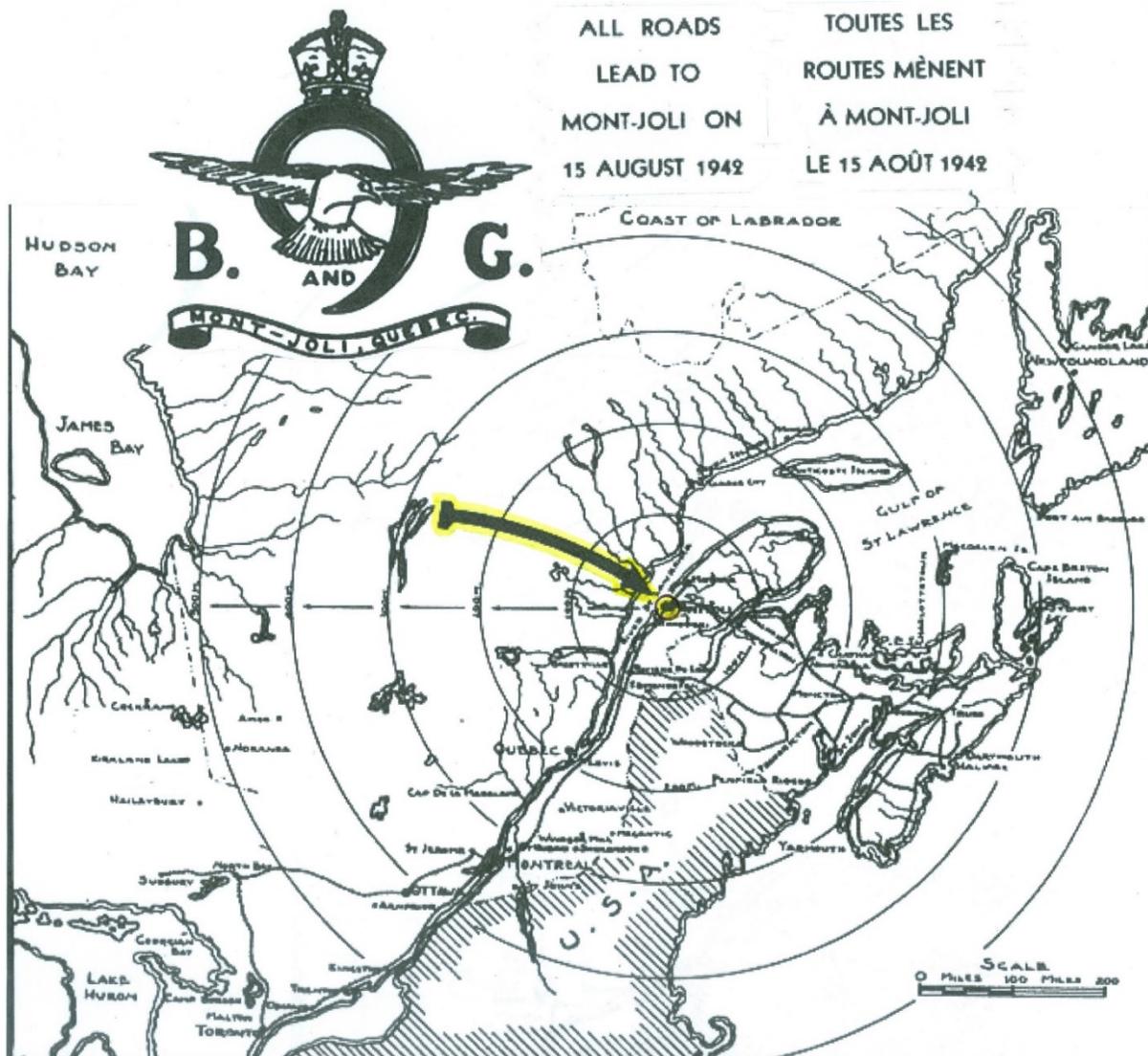
Type	Numéro de série	Numéro constructeur	Porté à l'effectif	Rayé des contrôles	Immatriculation précédente	Immatriculation ultérieure	Élimination	Notes
Type	Serial Number	Manufacturer's Number	Taken on Strength	Struck off Strength	Previous Registration	Subsequent Registration	Disposition	Remarks
Fairey Battle I	2124		9.1.42	17.6.46	N 2257			Cat C 27.7.44 9 B&G
Fairey Battle I	2125		9.1.42	15.9.44	L 4988	A 265	CI 9.1.43	Cat C 15.5.42 9 B&G
Fairey Battle I	2126		9.1.42	4.11.44	N 2242			Cat C 26.3.42 9 B&G
Fairey Battle IT	2127		9.1.42	24.2.44	K 9303			Turret installed 22.9.42
Fairey Battle I	2128		10.3.42	13.1.43	K 7634			9 B&G 1942
Fairey Battle IT	2129		10.3.42	6.3.45	P 6684			Turret installed 7.7.42
Fairey Battle I	2130		22.1.42	4.11.44	K 9298			982:00 hrs
Fairey Battle I	2131		22.1.42	4.11.44	N 2052			1203:00 hrs
Fairey Battle I	2132		22.1.42	8.6.43	K 7633			Crew Trainer
Fairey Battle IT	2133		22.1.42	17.6.46	P 6691			Turret installed 22.9.42
Fairey Battle IT	2134		10.4.42	6.3.44	L 5463			Turret installed 7.11.42
Fairey Battle IT	2135		7.5.42	4.11.44	L 5290			Turret installed 19.4.43
Fairey Battle I	2136		7.5.42	2.4.43	L 5139			Crew Trainer
Fairey Battle I	2137		10.4.42	4.11.44	L 5468			196 hrs
Fairey Battle I	2138		10.4.42	11.1.43	L 5131			9 B&G 1942
Fairey Battle IT	2139		10.4.42	9.12.43	L 5306			Turret installed 20.12.42
Fairey Battle IT	2140		14.10.42	17.6.46	L 5130			Turret installed 5.12.42
Lockheed Ventura GRV	2141	5091	7.4.43	7.12.46	33082			EAC
Lockheed Ventura GRV	2142	5103	7.4.43	26.10.44	33094			Cat B 15.4.44
Lockheed Ventura GRV	2143	5122	7.4.43	29.5.44	33113			EAC
Lockheed Ventura GRV	2144	5126	19.4.43	12.6.45	33117			Cat A 3.6.45 Lost at Sea
Lockheed Ventura GRV	2145	5117	19.4.43	7.6.44	33108			Fire 20.4.44
Lockheed Ventura GRV	2146	5133	19.4.43	16.1.47	33124			Stn Dartmouth
Lockheed Ventura GRV	2147	5095	19.4.43	8.7.47	33086			Cat C 25.3.45 Rockcliffe
Lockheed Ventura GRV	2148	5096	19.4.43	17.1.44	33087			Cat A -
Lockheed Ventura GRV	2149	5129	19.4.43	28.4.45	33120			Missing at Sea 7.12.44
Lockheed Ventura GRV	2150	5092	19.4.43	26.6.47	33083			EAC
Lockheed Ventura GRV	2151	5124	19.4.43	16.1.47	33115			EAC
Lockheed Ventura GRV	2152	5125	19.4.43	27.6.47	33116			EAC
Lockheed Ventura GRV	2153	5131	19.4.43	27.6.47	33122			EAC
Lockheed Ventura GRV	2154	5139	19.4.43	7.12.46	33130			Stn Sydney 1943
Lockheed Ventura GRV	2155	5128	27.4.43	26.6.47	33119			EAC
Lockheed Ventura GRV	2156	5132	27.4.43	6.11.44	33123			Cat B 26.8.44 113 Sqdn
Lockheed Ventura GRV	2157	5135	27.4.43	7.12.46	33126			EAC
Lockheed Ventura GRV	2158	5159	30.4.43	7.12.46	33150			EAC 145(BR) "R"
Lockheed Ventura GRV	2159	5157	30.4.43	7.12.46	33148			EAC 145(BR) "P"
Lockheed Ventura GRV	2160	5169	30.4.43	19.3.44	33160			At Gander
Lockheed Ventura GRV	2161	5141	30.4.43	7.12.46	33132			EAC 145(BR) "O"
Lockheed Ventura GRV	2162	5136	30.4.43	26.10.44	33127			Cat C 28.1.44 Dartmouth "U"
Lockheed Ventura GRV	2163	5134	30.4.43	17.4.47	33125			Cat B 17.8.43 Gander
Lockheed Ventura GRV	2164	5161	20.5.43	7.12.46	33152			EAC 145(BR) "H"
Lockheed Ventura GRV	2165	5162	20.5.43	4.10.49	33153	A 452	CI 20.11.45	EAC 145(BR) "X"
Lockheed Ventura GRV	2166	5164	20.5.43	11.4.45	33155			Cat A 10.3.45 Dartmouth "T"
Lockheed Ventura GRV	2167	5165	20.5.43	22.1.47	33156			Cat B 25.10.43 EAC
Lockheed Ventura GRV	2168	5163	27.5.43	8.7.47	33154			Cat B 25.10.43 EAC
Lockheed Ventura GRV	2169	5166	29.5.43	20.3.44	33157			Cat A 6.8.43 Gander
Lockheed Ventura GRV	2170	5247	29.5.43	7.12.46	33238			EAC
Lockheed Ventura GRV	2171	5245	29.5.43	11.10.44	33236			Cat A 6.7.44 Goose Bay "Y"
Lockheed Ventura GRV	2172	5248	29.5.43	7.12.46	33239			Cat C 3.10.44 145 Squad "I"
Lockheed Ventura GRV	2173	5241	29.5.43	11.8.50	33232			WAC 8(BR)
Lockheed Ventura GRV	2174	5170	29.5.43	19.3.57	33161	CF-HBW		WAC
Lockheed Ventura GRV	2175	5239	29.5.43	3.10.46	33230			Patricia Bay 1944
Lockheed Ventura GRV	2176	5246	29.5.43	14.8.44	33237			Cat A 3.4.44 W.A.C. 8 "A"
Lockheed Ventura GRV	2177	5244	29.5.43	11.8.50	33235			WAC 8(BR) "H"
Lockheed Ventura GRV	2178	5171	29.5.43	4.10.46	33162			WAC 8(BR) "O"
Lockheed Ventura GRV	2179	5172	29.5.43	3.10.46	33163			WAC
Lockheed Ventura GRV	2180	5258	29.5.43	11.8.50	33249			WAC
Lockheed Ventura GRV	2181	5167	4.6.43	7.12.46	33158			EAC
Lockheed Ventura GRV	2182	5168	4.6.43	5.1.48	33159			EAC
Lockheed Ventura GRV	2183	5242	4.6.43	17.4.47	33233			EAC
Lockheed Ventura GRV	2184	5266	4.6.43	7.12.46	33257			EAC 145(BR) "C"
Lockheed Ventura GRV	2185	5267	10.6.43	28.2.51	33258			WAC 8(BR)
Lockheed Ventura GRV	2186	5269	10.6.43	11.8.50	33260			WAC 8(BR) "N"

Battle de l'ARC, numéros de série 2124 to 2140

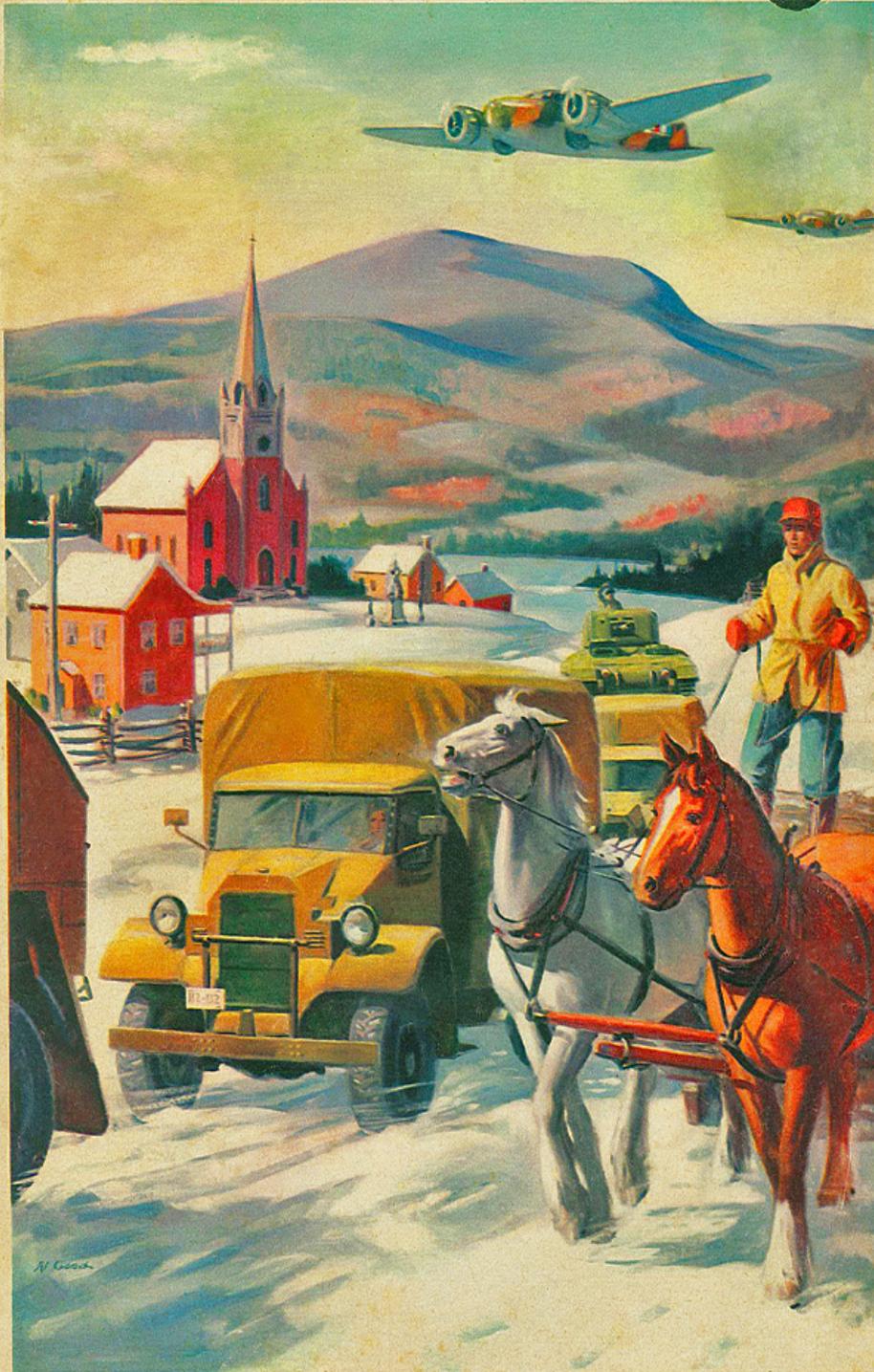
L'expansion des écoles de bombardement et de tir de l'ARC commence au début de 1941 afin de répondre aux demandes opérationnelles de plus de bombardiers aériens, de navigateurs de classe "B", d'opérateurs mitrailleurs aériens sans-filistes et de mitrailleurs aériens. L'école de bombardement et de tir no 9 de Mont-Joli au Québec devient l'une des plus grandes écoles construites [les travaux commençant le 8 septembre 1941] et est utilisée exclusivement pour former des mitrailleurs aériens après le 19 juillet 1942. La première classe portant le numéro 22A comptant dix-huit élèves arrive le 15 décembre 1941. Le jour de l'ouverture officielle, le 15 août 1942, l'école compte 1 021 membres du personnel d'entraînement de l'ARC, 304 élèves mitrailleurs et 84 avions. Cinquante-neuf avions servant à l'instruction de tir sont des Fairey Battle construits par les Britanniques, treize sont équipés pour le remorquage de drogue et quarante-six sont équipés de tourelles Bristol pour le tir d'essai air-air. Les six premiers avions américains Northrop Nomad pour le remorquage de drogue sont arrivés le 17 juillet, et quatre avions Hudson sont arrivés pour effectuer des patrouilles à la recherche d'U-Boat allemands.

L'U-132 coule trois cargos le 5 juillet au large du Cap de la Madeleine, dont un aux portes de Mont-Joli.

Cette carte apparaît dans le programme de l'ouverture officielle le 15 août 1942. L'insigne et la carte officiels sont créés par chef aviateur Ross le 4 juillet 1942.



L'entraînement au vol moderne arrive au Canada français, Star Weekly 13 février 1943.



**SYMBOLIC OF** military development in World War II is this painting of a horse-drawn sleigh making way for mechanical transports in the Quebec Laurentians. Speedy planes overhead empha-

size the revolutionary role machines are playing in war. Training manoeuvres in French Canada have brought the "motor age" vividly to the attention of communities living at a pastoral pace.

# DAILY DIARY

OF

Page 1

(UNIT OR FORMATION) No. 9 B. & G. School Mont Joli, Quebec

DATE	SUMMARY OF EVENTS
1941 December 15	<p>To-day is the official opening of No. 9 Bombing &amp; Gunnery School, Mont Joli. The last school to be opened under the original schedule of the British Commonwealth Air Training Plan, and this day is the second anniversary of the signing of the Plan by the various members of the British Empire contributing to it.</p> <p>We have on strength on the morning Parade State, the following: Eighteen Officers, Twenty-six Senior N.C.O.'s, and three hundred and seventy Airmen, making a total of Four hundred and fourteen men. This included Security Guard who are attached to the Unit from No. 3 Training Command.</p> <p>This morning, the first class of Straight Air Gunners consisting of eighteen Airmen reported for training.</p> <p>The following is a short resume of what has happened at the Station prior to the official opening.</p> <p>The Eastern Air Command have maintained a detachment at this Unit for the past twelve and one-half months, under the command of Flying Officer H.A. Desjardins (02424)</p> <p>The construction of No. 9 Bombing &amp; Gunnery School started September 8th, 1941, but due to difficulty in obtaining certain materials, the contractors have been unable to proceed, as quickly as was anticipated, with the buildings.</p> <p>About November 24th, 1941 following a visit of personnel officers from No. 3 Training Command, Flying Officer Desjardins was placed temporarily in Command of the school on November 25th, 1941.</p>

Le 15 décembre 1941 marque l'ouverture officielle de l'école no 9 pour l'entraînement au sol uniquement, car elle ne dispose d'aucun appareil. Le premier avion arrive le 21 décembre, le Norseman no 3524 de l'ARC, suivi des deux premiers Fairey Battle le 9 janvier 1941. L'un de ces avions est le Battle IT [Tourelle], numéro de série 1311 de l'ARC [RAF no P2233] qui était arrivé par train au Camp Borden le 21 août 1939. Cet avion a sa tourelle d'entraînement de mitrailleur aérien installée le 18 février 1943, et vole à Mont-Joli jusqu'au 16 février 1945, un vrai vétéran. L'effectif de base au 31 janvier 1942 est de 41 officiers, 543 aviateurs, 79 élèves, 3 membres de l'armée, 43 civils et un officier du Dental Corps. La force aérienne est de 2 Norseman et de 15 Battle pour l'entraînement. Les numéros de série connus des Battle sont les suivants : 1311, 1625, 1635, 1640, 1644, 1668, 1670, 1780, 1794, 1993, 2022 et 2129. Jusqu'à la fin de 1941, les mitrailleurs aériens de l'ARC sont formés au Royaume-Uni, et il y avait une pénurie de Canadiens pour les mitrailleurs de la RAF.

Le livret souvenir suivant commémore l'ouverture officielle de l'école d'entraînement de Mont-Joli au Québec, à 14h30 le 15 août 1942. Le major général, l'honorable Sir Eugène-Marie-

Joseph Fiset, Kt, CMG, DSO, MD et le lieutenant-gouverneur de la province de Québec, ont inauguré officiellement la nouvelle école.

## LA NAISSANCE D'UN AEROPORT-ECOLE

Condenser en quelques pages l'histoire d'une nouvelle Ecole de tir et de bombardement est une tâche peu facile, surtout pour quelqu'un qui a quelque idée de ce que peut être pareille institution.

Nous devons d'abord nous excuser de certaines imprécisions, inévitables, vu que personne n'était chargé d'enregistrer les faits et gestes de nos "fondateurs". Ils avaient mission de faire l'histoire, non de la raconter.

C'est dire que notre Ecole No 9 n'a pas surgi de terre en vertu du principe de la génération spontanée ! Bien au contraire, un plan bien défini avait été tracé, et l'ordre splendide que présentent aujourd'hui les diverses constructions représente bien le signe extérieur et visible de la conception mentale et intérieure des architectes.

Ceci étant dit, nous commençons :

Il nous faut remonter au début de septembre 1941 pour rappeler l'arrivée du premier groupe d'aviateurs à Mont-Joli. A cette période, la "station" consistait en une petite base à l'usage d'un détachement du secteur de Halifax. La piste d'atterrissage était prête depuis des mois et on espérait que la station serait construite avant l'hiver. Nenni ! Ces nouveaux arrivés ignoraient que le bonhomme-hiver connaissait bien avant Hitler la blitzkrieg, du moins en ce qui concerne cette région. De plus, nos hommes n'étaient pas au courant des difficultés qu'ils auraient à obtenir le matériel nécessaire de construction. Les ingénieurs et les ouvriers durent se buter à ces deux obstacles et faire halte ! Mais pas tout-à-fait . . .

### LES PREMIERS ARRIVES ET LE MESS DES AVIATEURS

En dépit de ces difficultés, les huttes s'édifiaient et le 21 novembre nous emmenait le premier groupe d'aviateurs. Parmi eux, on comptait un sergent de section, un caporal et vingt-huit aviateurs. Deux jours après seulement, les repas furent pris dans le réfectoire des aviateurs.

Ce mess des aviateurs va passer à l'histoire, et les premiers arrivés en cette station le classent parmi les grands édifices du monde, dépassant en importance le Parlement d'Ottawa ou la Maison Blanche de Washington. Non seulement on y servait les repas, mais ce pauvre mess était chargé de donner hospitalité à des départements d'importance, comme la salle d'ordonnance, le service de comptabilité et les marchandises.

## THE BIRTH OF A STATION

To write the genesis of a new B. & G. School in a few paragraphs is a task few persons who know the immensity of such an institution would attempt.

Lack of statistical data prompts us at the beginning to apologize for the lack of detail which is only too apparent in this record. But there is a sequence of ordered events, and though we do not propose to burden the mind of the reader with multitudinous detail, certain items of information must of necessity be incorporated in this record.

Plans of the magnitude of No. 9 B. & G. don't just happen. They show an ordered line of thought which gives birth to the original blue-prints; the various buildings are the outward visible sign of the inward mental picture of the designers.

So to begin :

### EARLY CONSTRUCTION PERIOD

We have to go back to the early part of September, 1941, when the first little band of arrivals came to Mont Joli. At that time the "station" consisted of a small base that was used by a detachment of Eastern Air Command. Runways had already been laid some months before and it was hoped that construction of the station proper would be well advanced before winter set in. But little did these originals know how fast winter sets in in this latitude. Further, they were not aware of the difficulties to be encountered in obtaining the necessary construction materials. These two problems combined, almost brought the efforts of the engineers and workmen to a vicious halt. But not quite . . . . .

### FIRST ARRIVALS AND THE AIRMEN'S MESS

In spite of the difficulties, construction went on and by November 21st the original band of airmen arrived. In that party was one Flight Sergeant, one Corporal and twenty-eight General Duties airmen. No meals were served on the station till November 23rd when the first meal was served in the present mess hall.

That mess hall will go down in history, and to the originals on the station it will rank among the world's famous buildings — of far greater importance than the Guild Hall or the Taj Mahal. Not only was it the daily chore of the Mess Hall to feed the personnel but it was also to house such important departments as the Orderly Room, Accounts & Stores.



27

sen  
prf



EARLY  
CONSTRUCTION  
PERIOD



LES DÉBUTS  
DE LA  
CONSTRUCTION



27



## LE CHAUFFAGE

Un autre problème était de chauffer les bâtiments déjà à l'usage. Il a fallu se travailler les méninges pour y réussir. Quand un nouveau nous arrivait, la première question qu'il posait en regardant la rangée de vieilles bouilloires de traction en dehors des bâtisses, était : "Qu'est-ce que c'est que cela ?" Quand on lui répondait que c'était le système de chauffage, il constatait pourquoi il avait été collé au collège dans ses examens d'ingénieur . . . A l'intérieur, on avait placé une série de poêles aux formes variées afin de faire face aux cas urgents et adoucir les vents glacés des aurores boréales.

## LA CANTINE

Travailler est excellent, manger aussi, mais il faut un endroit pour rappeler un peu le home, l'endroit de repos et de détente où le dieu-Mars cède la place au dieu-Bacchus. Ce lieu s'appelle en termes militaires, la cantine, où l'on savoure un bon verre de bière, où l'on oublie les fatigues et les tracasseries de la journée.

L'officier en charge de l'administration nous avait aménagé une jolie petite cantine qui répondait aux besoins du moment et venait humecter des gorges asséchées !

Malgré bien des inconvénients, la nouvelle unité avait, au début de décembre, mis sur pied un embryon d'organisation et les plans étaient faits pour l'avenir. Tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes ! La construction avançait et on croyait que dans quelques semaines l'Ecole ouvrirait ses cours.

Mais la neige vint !

## LA NEIGE

Et la neige tomba, tomba, tomba ! Tout le terrain de l'établissement fut couvert d'un manteau de belle neige blanche. C'était beau à voir, mais personne ne songea à s'arrêter à la poésie qu'elle offrait ! Ce n'était guère le temps de prendre la plume pour composer des vers sur les gros flocons de neige qui tombaient si druement, mais bien de prendre la pelle et de se tracer des chemins. Tout le travail de construction tomba en panne . . . et il fallait voir la neige couvrir les fenêtres et défer les efforts de nos braves aviateurs pour la pourchasser. Cependant, les routes sur la station et le chemin qui conduit à Mont-Joli furent déblayés. Rarement on ne fit complètement "enterrer" par les amoncellements de neige, ce qui veut dire que ce fut le grand ennemi qui tint nos hommes en haleine tout l'hiver. On devine que les travaux de construction étaient extrêmement ardues dans de

## HEATING

The problem of heating what buildings were being used called for ingenuity. The first question that came to the lips of the newcomer was "What's that?" on beholding the array of old traction steam boilers outside the buildings. On being told it was the heating system he naturally realized why he flunked in his engineering course at college. Inside, to provide for emergencies and to mitigate the cold blasts of old Boreas, was an array of stoves of various designs and ancient vintage.

## CANTEEN

A modest little canteen had been rapidly organized by the Senior Administrative Officer and it answered admirably the needs of the moment, and satiated in the nick of time the badly neglected thirsts of the men so long isolated from the little conveniences of life.

In spite of difficulties, by early December the new unit had begun to assume some feature of organization and to lay plans for the future. Things were indeed getting under way and it was expected that in a few weeks the actual training of men would be begun and another link in the chain of important contributions to victory would be forged into place.

But then the snow came ! ! !

## SNOW AND DIFFICULTIES

And it came and came and came. Swiftly and silently the whole area began to assume a beautiful mantle of nice, clean snow. It was beautiful but no one stopped to think of its beauty. They only thought of the effortless strength of nature and how easily it gummed up the works and set our plans awry.

## SNOW CONDITIONS

It came in phenomenal volume. It filled the crevices and rounded out the corners and each day we saw less and less of our scattered buildings. Commendable work was done by the snow cleaning unit during these long months of winter. Roadways throughout the station and to Mont Joli were kept passable all the time and it was seldom when the sky was clear that the runways were not usable. Construction under such conditions was extremely difficult. Each day, with few exceptions, all the points of constructional effort and foundations and partially completed buildings had to be exhumed from beneath tons of snow before further work could be continued.



OFFICERS MESS

UNDER SNOW



LE MESS DES  
OFFICIERS SOUS  
LA NEIGE



Ces braves voyageurs ne se sont pas fatigués en vain . . . Ils ont eu l'occasion d'étendre leur connaissance dans le domaine du transport. L'auto-neige, invention d'un résident même de Mont-Joli, M. Adalbert Landry, restera longtemps dans la mémoire de tous. Ce fut le "Pégase" du monde de l'auto, consistant en une heureuse combinaison d'automobile et de tracteur, qui transporta dans son sein, tous nos chevaliers et les empêcha de se faire étouffer par la rafale ou de se faire ensevelir sous les bancs de neige qui longeaient le chemin.

#### L'ECOLE EN VOIE D'ORGANISATION

Pour organiser une école de tir et de bombardement et coordonner ses départements variés est une oeuvre qui demande de la patience et du savoir-faire. Au début, tout semble en débandade et sans ordre. Chaque département, nécessairement, tire ses ficelles comme il le peut et tâche de coordonner ses efforts vers le plan commun.

L'Ecole no 9 ne fit pas exception à la règle et la période de préparation fut longue et pénible. Cependant, malgré la neige avec ses tempêtes, et aussi l'enthousiasme juvénile de quelques-uns, on commença à voir un semblant d'ordre se dessiner.

La première classe des étudiants en tir arriva le 15 décembre. A cette date, l'Ecole était suffisamment organisée pour recevoir ces nouveaux venus. Au vrai, l'établissement était encore à l'état primitif. L'équipement était incomplet, mais grâce à l'initiative et au courage des professeurs et des élèves, ces problèmes furent tôt résolus.

En regardant ces classes au travail on ne pouvait s'empêcher de se reporter au temps de ces bonnes vieilles écoles de campagne, avec son poêle ventru, entourés d'élèves qui se chauffent les mains, et qui leur prodiguent ses faveurs douteuses: chaleur, poussière, fumée !

Mais les choses marchaient rondement et l'Ecole no 9 entraînait dans la nouvelle fraternité des écoles d'entraînement aérien.

#### NOEL

Noël surgit au milieu de ce brouhaha d'événements précipités. Ce n'était pas facile fêter la Noël en de telles circonstances, mais grâce à l'hospitalité des gens de Mont-Joli et de Price deux cents aviateurs furent reçus dans des foyers et purent apprécier la cordialité et la gaieté des familles canadiennes-françaises. A la station, chacun contribua à créer une atmosphère de fête et la dinde traditionnelle fut vraiment délicieuse . . .

#### GETTING ORGANIZED

Organizing any B. & G. School and co-ordinating its various departments is a work that calls for sublime patience and organizing ability. In its infancy, it seems to be a twisting mass of dangling strings. Each department, of necessity, gathering its own strings as it goes, and co-ordinating all its efforts towards the common goal.

This No. 9 was no exception and the period of preparation was long and sometimes painful, but despite snow and storms and over-enthusiasm on the part of some, it began to clothe itself with a semblance of order.

The first course of Gunners arrived on December 15th. By this time, No. 9 B. & G. had become sufficiently organized to accommodate these new arrivals. True, the setting was somewhat primitive. Equipment was inadequate but instructors and pupils attacked their individual problems with vigor and composure.

To see any of the classes in session reminded one of the old country school-house. Each class room proudly sported its own pot-bellied stove, lovingly tended by the pupils who all accepted its questionable favours of heat mingled with huge volumes of dust and smoke.

But things moved steadily on and thus No. 9 was initiated into Canada's new brotherhood of Air Training Schools.

#### CHRISTMAS

Christmas came and went, pressed into the background by the culminating events of the hour. It was somewhat neglected but nevertheless pleasant in spite of the wind, snow, and lack of accommodation. Much of the credit for the Yuletide feeling that prevailed here is due to the good graces of the local people of Mont Joli and Priceville. Fully 200 airmen, many for the first time, experienced the heart warming pleasure of Christmas in a French-Canadian home. On the Station, things were not neglected and regular festive dinners with all the trimmings were provided for both Christmas and New Year.

#### ORIGINAL CLASSES

The first two classes of Air Gunners were destined to leave without the required number of hours of flying. These classes having successfully completed all the necessary Ground Instruction, left on January 16th for a B. & G. School in Ontario to get the required flying experience.

telles conditions. Tous les matins, ils fallait "repêcher" les morceaux de bois sous une épaisse couche de neige et l'on était quitte pour quelques heures de pelletage, avant de commencer à travailler à la construction.

Tout de même, personne ne perdait courage, et les choses s'acheminaient vers leur réalisation. De fait, jamais le travail de construction ne fut complètement arrêté.

#### QUARTIERS DES SERGENTS

Vers la fin de décembre, les sergents prenaient possession de leurs quartiers, et même nos sous-officiers, vu "la crise de logement" d'alors, ouvrirent leurs portes à nombre d'aviateurs sans gîte. Une aile, encore inoccupée, fut convertie en une infirmerie temporaire en attendant que l'hôpital véritable soit terminé. Durant ce temps-là, l'édifice de l'hôpital futur se reposait dans une sainte indifférence sous plusieurs pieds de neige, résultat de poudreries innombrables et de tempêtes de neige !

Le mess des sergents fut ouvert le 8 décembre, fête que l'on célébra dans l'intimité et c'est le 11 suivant qu'eut lieu la première réunion-parade.

#### LES OFFICIERS

Le mess des officiers est situé sur le côté nord des limites de la station. On avait commencé les travaux dès le début de la construction, mais il y avait d'autres édifices plus pressants. Alors, les officiers naturellement se sacrifièrent . . . et laissèrent le projet de construction en suspens jusqu'au printemps . . . De plus, le mess étant situé sur le côté nord de la station, il se trouvait loin du chemin battu et fut l'une des premières bâtisses à être engloutie sous les bancs de neige. Les officiers durent aller se loger au village de Mont-Joli. Ce jour fut une belle occasion de se rappeler les notions de français appris à l'école et de jouir de l'hospitalité canadienne-française.

Les Fusiliers de St-Laurent se montrèrent bien chics. Pour donner aux officiers de l'aviation la chance de se réunir plus facilement en un endroit bien à eux, ils leur laissèrent leur mess, au-dessus du bureau de poste de Mont-Joli. Inutile de dire combien cette offre fut acceptée avec reconnaissance. Ce mess temporaire, décoré avec goût et où chacun se trouvait à son aise, devint "maison de loisir" durant le long hiver.

Les officiers, vétérans de cette période épique, se rappelleront avec émotion ces jours d'hiver où ils faisaient la navette entre Mont-Joli et l'aéroport.

But still things turned toward their ultimate goal. The work of organization went on and construction was never completely halted.

#### SENIOR N. C. O'S QUARTERS

Toward the end of December the Senior N. C. O's quarters were completed and in the then existing emergency it also served as a shelter for a number of homeless Airmen. One wing still unoccupied, was converted into a temporary sick bay until the hospital proper could be completed. About that time the future hospital building relaxed with a benign indifference under several feet of snow — the accumulation of numerous blizzards and minor snow storms.

The Sergeants' Mess opened on December 8th with a subdued note of celebration and on the 11th an official Mess Meeting was held.

#### OFFICERS

An officers' Mess Building had been started on the northern outskirts of the Station, but due to the necessity of getting other more important buildings ready, work on this building was suspended till spring. Moreover, since it was well off the beaten track it was one of the first buildings to sink beneath the piling snowdrifts. Lack of quarters and a mess necessitated quartering all the officers in the nearby town of Mont Joli. This provided an opportunity for them to "brush up" on their school-day French and to experience real French-Canadian hospitality.

Further, to provide proper social accommodation, the St. Lawrence Fusiliers, a unit of the non-permanent Militia, offered the full use of their Mess at Mont Joli. This offer was gratefully accepted and the temporary mess, tastefully decorated and very comfortable became the centre of leisure activities throughout the long winter.

Officers, who are veterans of this period, will recall with some intensity of emotion, those wintry days of commuting between the town of Mont Joli and the Air-port.

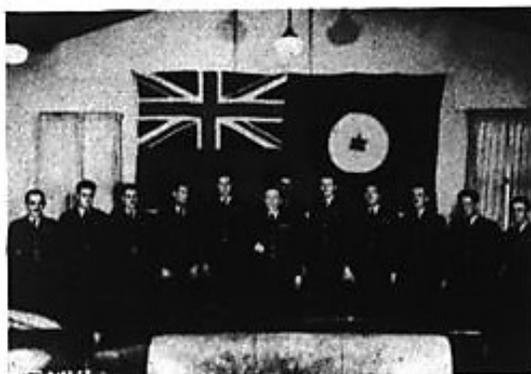
These harrassed commuters made many strange and varied acquaintances in the world of locomotion. Most famed and honoured of all was the "Snow-mobile". That "Pegasus" of the auto world, — half automobile and half tractor — was derived from some obscure but strong lineage and within its buffeted breast beat the heart of a hero. No clanking veteran of the Western Desert was ever more worthy of commendation than these "Knights" of the snow-baked roads around Mont Joli.



**FIRST GRADUATION**  
A trainee receives his wings from Wing  
Commander Little

**PREMIÈRE GRADUATION**  
Un élève reçoit ses ailes de l'Officier  
Commandant Little

**OUR AMERICAN  
COMRADES**



**MESS DES  
OFFICIERS**



La première remise des diplômes du cours de mitrailleur aérien no 24, a eu lieu le 16 février 1942, 29 élèves reçoivent leur diplôme et leurs ailes de mitrailleur aérien. Le cours de mitrailleur aérien passe de quatre à huit semaines et compte maintenant douze semaines.

### PREMIERE GRADUATION

Grâce à cette direction ferme de notre officier-commandant, la première graduation eut lieu le 16 février. Ce fut une cérémonie imposante. Le chef d'escadre R.-H. Little présida et épingla l'aile mitrailleur de l'air sur la tunique de chacun de nos gradués. Un grand nombre d'invités assistèrent. On remarquait le R. P. Curé de la paroisse de Mont-Joli, avec quelques prêtres des paroisses environnantes, M. le Maire et les conseillers de la municipalité de Mont-Joli, des amis et des parents des gradués. Cette classe de mitrailleurs de l'air signifiaient un réel succès. Avec cette première graduation notre école avait passé de l'enfance à la maturité.

### LE MESS DES OFFICIERS

Le 9 mars, le mess des officiers était prêt à abriter son personnel. Coïncidence heureuse ! Ce soir-là, la tempête rageait au dehors et on a pu apprécier la faveur de n'avoir pas à greloter dans l'auto-neige pour se rendre au village.

### DEPART DES AMERICAINS

Un grand nombre de nos pilotes étaient des Américains qui s'étaient enrôlés dans le Corps d'Aviation Royal Canadien, et ils avaient été nos confrères depuis le début. Et voilà que, le dix mai, un comité conjoint composé de représentants du Canada et des Etats-Unis venaient faire des arrangements et nous enlevaient la plus grande partie de nos charmants compagnons.

Naturellement, à cette occasion, il fallait suivre l'inclination de nos coeurs, et faire une fête à nos amis. Ce que nous avons fait ! Cette soirée d'adieu a amplement prouvé l'estime que nous portions à nos camarades américains et la popularité dont ils jouissaient sur la station. Leur souvenir est intimement lié à l'histoire de cette Ecole no 9 et tant que nous vivrons, nous nous rappellerons qu'ils étaient les types accomplis de la gentlhommeerie.

### ROIS ET PRINCES

Tout nouveau venu éprouve à son arrivée un sentiment bien étrange: "me voilà transplanté, se dit-il, dans le royaume du tourisme. Ironie du sort ! Oeuvre inscutable des "Quartiers généraux" ! Par ouïe-dire, le nouveau venu en était arrivé à unir dans sa pensée notre Ecole no 9 et lieu isolé comme deux termes inséparables. "Isolement", quel mot horrible !

Mais l'été vint et mit la Gaspésie sur notre route. Nom magique, enguirlandé de myriades de légendes, lieu riche en faits historiques et connu de toute l'Amérique pour ses attractions féériques.

### OFFICERS' MESS

On March 9th the Officers' Mess was finally declared ready for occupancy. Almost overnight, the new building was transformed into a warm, cheerful refuge against the winters' blast.

### AMERICANS

On May 10th, the Station was visited by a joint American-Canadian Military Board. It suddenly dawned on us that a large percentage of our flying personnel was American and that they had been our comrades through those days of initial organization.

Now most of them were going. On all occasions such as this, it is natural to revert to instinct and stage a celebration, which we did ! No one can doubt after that hectic farewell, the popularity of our erstwhile comrades from the United States.

Our memories of the past are enriched by the memories of these comrades in arms and as long as No. 9 B. & G. remains, they will not be forgotten by their comrades.

### THE COMING OF SUMMER

Slowly but surely nature manifested her strength and gradually the season changed from Winter to Spring, then to Summer. And Summer in these parts surprises and enchants. Behold a horizon ringed with misty blue of hills and clouds rolling by in endless august procession. Then in a few hours a change when rain comes in overwhelming deluges or day to day drizzle, and after the rain, clouds of mist and fog and the smell of the sea. Surprise and enchantment !

Gradually it dawned on the conscience of every man on the station that there is more to Mont Joli than meets the eye at first glance.

### KINGS & PRINCES

The newcomer soon feels that through the machinations of fate and the uncomprehensible workings of "headquarters" he has immigrated to a land where the tourist had once been king.

Premier crash d'un avion de l'école d'entraînement no 9, le 19 mai 1942

(UNIT OR FORMATION) No. 9 B & G School, Mont Joli, P.Q

DATE

May 19	SUMMARY OF EVENTS
<p>At 1000 hours the first fatal crash at this unit occurred. Gun Battle 2022 whilst on a routine gunnery exercise crashed and burned in a field near No. 2 Control Tower between Ste. Flavie and Ste. Luce. It would appear from first reports that a severe glycol leak developed; clouds of black and white smoke were seen and it is possible that the aircraft was actually on fire before it hit the ground. The remains of the two wireless air gunners and a Corporal armament instructor were identified but the body of the pilot could not be found. Witnesses say that an "object" was seen to fall from the plane into the water. The pilot was (C7558) P/O Arthur Francis Halamka whose home was in Milwaukee, Wis., U.S.A. He has been reported as "Missing", "Believed Killed". The instructor was R120501 Cpl. Rooke, C.J. of Cupar, Sask. and the</p>	
SUMMARY OF EVENTS	
<p>Air Gunners were AUS413494 LAC Shaw, T.J. and NZ413287 LAC Weal, K.G., the former of Tamworth N.S.W. and the latter of Pukeatua Te Awamutu. All the next of kin were notified. At 2300 hours a search was made at low tide along the shore of the St. Lawrence but no trace of the body of the pilot was found. (C2862) P/L H.Q. Bender (ARM) Armament Officer from Dartmouth arrived in connection with the BR Detachment at this unit.</p>	

Les deux élèves font partie du cours de mitrailleur aérien sans-filiste no 30, qui devait se terminer le 23 mai 1942. Le corps du pilote américain n'a jamais été retrouvé. Le jour suivant (20 mai), six membres de la classe ont été photographiés sous une bouche de requin du Fairey Battle numéro de série 1679, portant le numéro 73, un avion dans lequel ils se sont probablement entraînés.

Noms L à R –

Chef aviateur J.L.H. Gougeon

Chef aviateur A.C. Reay

Chef aviateur J.C.M. Brosseau

Chef aviateur F.G. Bourque

Chef aviateur D.W. Fraser

Chef aviateur J.E.J. St. Michel

Photo officielle de l'ARC PL8928.

Le cours WAG #30 voit ces élèves obtenir leurs ailes le 23 mai 1942. Voir photo ci-dessous.



(UNIT OR FORMATION) No. 9 B & G School, Mont Joli, P.Q.

DATE		SUMMARY OF EVENTS				
May 23		A "Wings" Presentation parade was held in the Opera House in the afternoon, when the Commanding Officer presented Wings to the graduation classes. A number of friends and relatives were present:				
Category	Course No.	Graduates	Held Over	Failures	Disposition	
A.O.	41	15 RCAF 8 RCAF	2	0	23 to Central Navigation School, Rivers, Man.	
W.A.G.	30	24 RCAF 11 RAAF 2 RNZAF	0	2 (killed)	11 to "M" Depot, Lachine 3 to 36 OTU, Greenwood, N.S. 5 to 32 OTU, Pat Bay, B.C. 9 to 8 AOS, Ancienne, Lorette 9 to 9 AOS, St. Johns, P.Q.	
The class leaders were BG1238289 LAC Standell, G.H. (A.D.) and AUS405831 LAC Elarsan, K.D. (W.A.G.) both of whom were presented with engraved identity discs. AUS405831 LAC Clarkson, K.D. R108479 LAC Brosseau, J.C.E.M., and R101439 LAC Dickinson, E.W., were all granted commissions as Pilot Officers and were advised after the parade.						

Deux mois avant que les puissances de l'Axe n'entrent en guerre contre les Etats-Unis, le 8 décembre 1941, l'administration Roosevelt commence à élaborer des plans pour une éventuelle participation de leur pays à la guerre européenne contre Hitler. Ces plans secrets prévoyaient que les forces américaines se joignent aux forces britanniques dans une grande offensive aérienne contre l'Allemagne. Le 28 janvier 1942, ces plans prennent effet lorsque la 8<sup>e</sup> armée de l'air américaine fut officiellement activée sur la base aérienne de l'armée de Savannah en Géorgie. Le déplacement d'une force de bombardement de cette taille vers l'Angleterre nécessite de grandes quantités de munitions, de carburant, de lubrifiants et de pièces détachées. La route de convoyage pour les avions du nord commença à Presque Island, dans le Maine, puis à Goose Bay, au Labrador, à Bluie West 1, au Groenland, à Prestwick, en Écosse et au Royaume-Uni. Soudainement, les pilotes américains de ces bombardiers ont besoin de milliers de cartes aériennes pour le Québec, le Labrador et Terre-Neuve. [Terre-Neuve et le Labrador sont encore une colonie autonome sous domination britannique, ne faisant pas partie du Canada]

Le 1er escadron de reconnaissance photographique de l'USAAF est activé le 1er février 1940, puis rebaptisé 1er escadron de cartographie le 13 janvier 1942. Ils avaient demandé et reçu un emblème officiel créé par les artistes de Walt Disney le 3 octobre 1941.

# 1st PHOTOGRAPHIC RECONNAISSANCE



Sur un disque bleu bordé de jaune avec des nuages blancs, un faucon volant "Butch" en plumes marron foncé, marron clair et blanc, avec des pieds et un bec jaunes, portant un casque d'aviateur, se concentrant sur une caméra aérienne aux bordures noir et bleu clair.

(UNIT OR FORMATION) No. 9 B & G School, Mont Joli, P.Q.

DATE	SUMMARY OF EVENTS
May 31	<p><u>"A" Detachment, First Mapping Squadron, U.S. Army Air Corps, arrived, the convey consisting of approximately 10 vehicles. One officer, and 34 N.C.O.'s and other ranks. Two Hudson aircraft arrived later with three pilots (officers), one medical officer and 10 N.C.O.'s and other ranks. They are to be based here for approximately one month before moving to Goose Bay. They are making a photographic survey of Quebec and Labrador. Another aircraft with one officer and five N.C.O.'s is to arrive later. The party brought their own tents with them for the N.C.O.'s and other ranks but the officers are occupying public quarters. This station is providing Messing.</u></p>

L'escadron cartographique numéro 1 vole sur deux Lockheed Model 14 Hudson Mk. III. L'Hudson a été construit à l'origine en 1939 pour le gouvernement britannique comme une conversion militaire du modèle d'avion de transport Type 14. L'Hudson Mk. III était désigné comme A-28 ou A-29 par les forces aériennes de l'armée américaine, et le flight "A" en avait deux convertis pour transporter des caméras cartographiques aériennes. Ils portaient les numéros de série américaines 41-23383 et 41-23394. L'image ci-dessous a été prise par chef aviateur Leonard E.J. Côté, un mitrailleur aérien de l'ARC alors en formation et provient de la collection Pierre Lagacé, courtoise de Mark Cote, fils de Leonard E.J. Côté. Basé à Mont-Jolieu Québec, L'Hudson A-29B américain à droite est l'un des appareils qui a cartographié la province de Québec et Terre-Neuve [Labrador] pendant cinq mois au cours de l'été 1942.



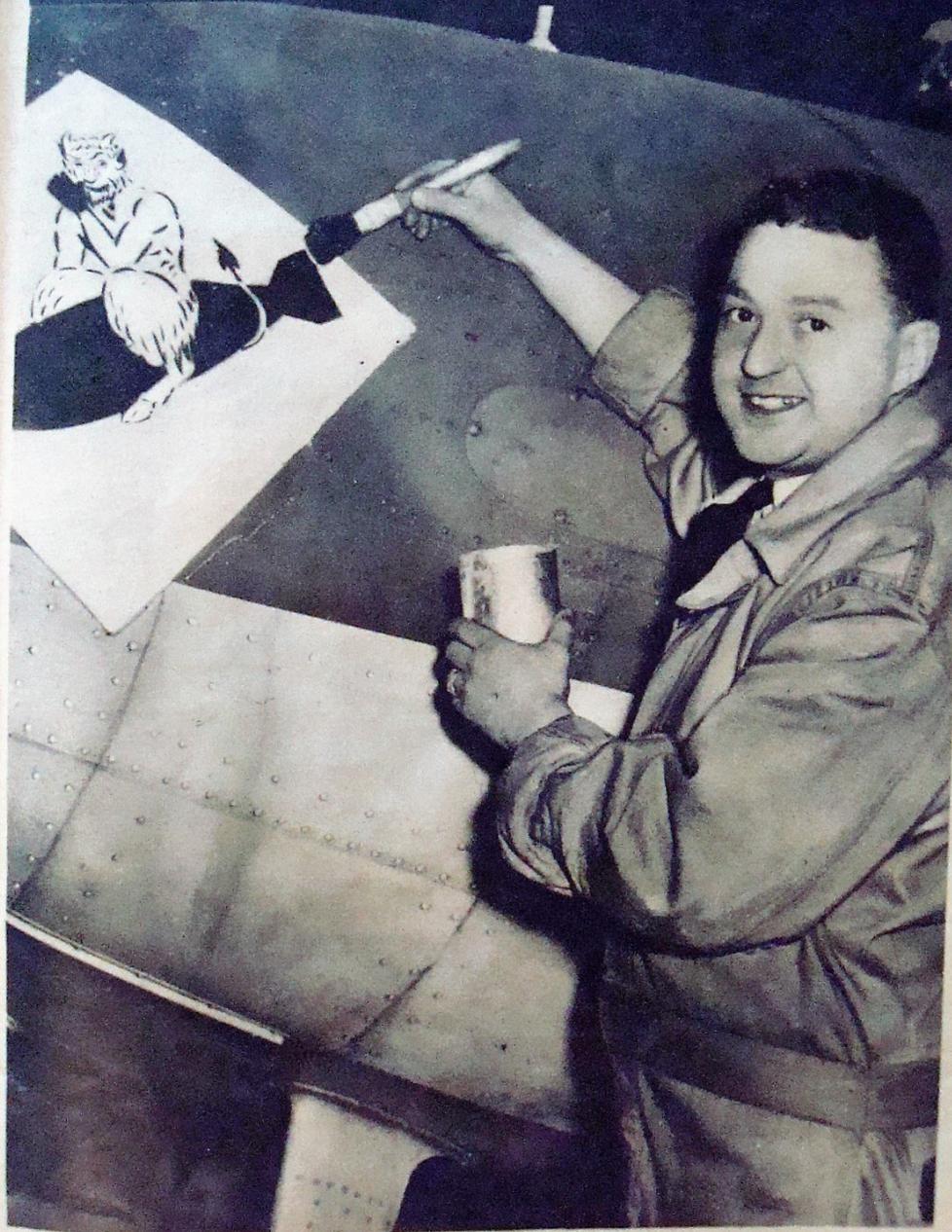
(UNIT OR FORMATION) No. 9 B. & G. School, Mont Joli, Quebec.	Nov. 6
<p>U.S.A.A.C. Mapping Squadron comprising Officers and men completed their temporary duty here for this year, which began May 30th, and returned to their Home Base at Bradley Field, Windsor Locks, Conn. During their stay here they mapped over 400,000 miles of territory from West to James Bay and North East to Greenland. Two aircraft were lost to them during the season and three men killed. Commanding Officer's Parade and dress inspection was held on the parade square at 0800 hours, following was Wings parade presented to graduating class of Air Gunners No. 38B. Disposition of the class is as follows.</p>	



Le numéro du Star Weekly du 5 juillet 1941 contenait un article sur les dessins sur les nez des avions de l'ARC.

*The Star Weekly, Toronto, July 5, 1941*

## WAR BIRDS CARRY MASCOTS



**WAR PILOTS BELIEVE** there can be no luck about a plane unless it has on it some good luck symbol. This workman is an Ontario airplane factory painter, on an Avro Anson, a horned and hoofed Old Nick on an aerial torpedo.

Cette image de Star Weekly a été prise à l'usine de la Federal Aircraft Ltd. à Montréal. L'ouvrier semble peindre un pochoir d'un nez de diable sur un Avro Anson Mk. II, mais très peu d'avions

de type Avro Anson Mk. II de l'ARC ont été vus avec une forme quelconque de dessin sur le nez d'avion pendant la Seconde Guerre mondiale.

Onze usines d'aviation canadiennes ont été chargées à l'origine de fabriquer les composants de l'Avro Anson Mk. II canadien. En juin 1940, la Federal Aircraft Ltd. [société détenue à 100 % par le gouvernement du Canada] est créée pour placer ce programme d'avions Avro Anson sous la responsabilité d'une seule usine de gestion et de construction. Le siège social devient le 276, rue James Ouest, à Montréal, au Québec. L'Anson II canadien est essentiellement l'Anson anglais modifié avec l'installation de deux moteurs Jacobs L-6BM de 330 c.v. Le Canada avait acheté 2 300 moteurs à la Jacobs Aircraft Company de Pottstown, en Pennsylvanie, au coût de dix millions de dollars. La partie avant est faite en contreplaqué de plastique moulé fabriqué selon le procédé Vidal. Le premier avion de série vole en août 1941. La plus grande partie de la production canadienne de l'Anson II en 1942 fut envoyée dans les écoles de pilotage du PEACB. Les écoles de navigateurs de l'ARC volent péniblement sur les anciens Anson Mk. I, III et IV britanniques jusqu'en 1943, date à laquelle l'Anson V canadien commence à faire son apparition. À partir du 10 février 1942, seize nouveaux avions d'entraînement canadiens Avro Anson Mk. II arrivent à l'école de Mont-Joli comme avions d'entraînement au bombardement.

Type	Numéro de série	Numéro constructeur	Porté à l'effectif	Rayé des contrôles	Immatriculation précédente	Immatriculation ultérieure	Élimination	Notes
Type	Serial Number	Manufacturer's Number	Taken on Strength	Struck off Strength	Previous Registration	Subsequent Registration	Disposition	Remarks
Avro Anson II	7111		10.2.42	1.10.46			WA	9 B&G 8 SFTS
Avro Anson II	7112		10.2.42	21.8.46			WA	9 B&G, 8 SFTS, 18 SFTS
Avro Anson II	7113		10.2.42	22.8.46			WA	9 B&G, 8 SFTS
Avro Anson II	7114		10.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7115		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7116		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		3 TC
Avro Anson II	7117		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		3 TC
Avro Anson II	7119		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7120		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7121		18.2.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7122		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7123		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7124		6.3.42	27.6.47			WA	9 B&G
Avro Anson II	7126		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7127		6.3.42	1.10.46			WA	9 B&G, 8 SFTS
Avro Anson II	7128		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7129		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G
Avro Anson II	7130		6.3.42	16.9.42		Sold to USAAF Wright Field		9 B&G





En mars 1942, les artistes de Walt Disney créent cet insigne pour la 68e école d'entraînement au vol sur deux moteurs de la 33e Escadre d'entraînement au vol américaine, basée à Ellington Field à Houston au Texas. Il s'agissait d'une école de pilotage du Texas pour les pilotes qui avaient évolué vers le bombardier bimoteur B-25. La cigogne de la Western Union apparaît pour la première fois dans le film "Dumbo" de 1941 où elle insiste pour chanter "Happy Birthday" à Mme Jumbo alors qu'elle met au monde son nouveau bébé Dumbo. Le dessinateur d'animation de Disney Art Babbitt créa la cigogne, et Dumbo devint le film Disney qualifié comme le film le plus affectueux de tous les temps. Cet insigne Disney attire rapidement

l'attention des membres de l'ARC lors de l'entraînement du PEACB au Canada prêt à former les élèves sur le bombardier Avro Anson Mk. II de l'ARC construit au Canada.



Cet dessin sur le nez de l'avion inspiré par Disney apparaît pour la première fois sur l'Avro Anson au SFTS no 5 à Brantford en Ontario. En mai 1942, seize Avro Anson Mk. II de l'école de bombardement no 9 reçoivent de nouvelles inscriptions portant le même insigne de nez inspiré par la cigogne de Disney (voir ci-dessous).





Le nouvel Avro Anson Mk. II d'entraînement au bombardement de l'ARC reçoit une bande diagonale rouge de 50 pouces de largeur sur le fuselage, avec des numéros blancs commençant par le numéro 78 pour le numéro de série 7111 de l'ARC et se terminant par le numéro 93 pour le numéro de série 7130. On ignore si les Anson 7116 et 7117 ont été affectés à Mont-Joli (Québec), car ils ne figurent pas dans les registres du Journal quotidien. L'insigne de la cigogne de Disney figurait sur le nez de chaque bombardier [peut-être des deux côtés] à l'intérieur d'un disque blanc de 50 pouces. Le premier des quatre exercices d'entraînement au bombardement sur Anson ont lieu le matin du 20 juin 1942, mais ils sont de courte durée. Le 19

juillet 1942, le Commandement de l'ARC donna l'ordre de ne plus organiser d'entraînement d'observateurs aériens ou de bombardement à l'école numéro 9 de Mont-Joli. À partir de cette date, l'école de Mont-Joli ne formera plus que les mitrailleurs de l'ARC. Le 16 septembre 1942, les treize avions Anson Mk. II construits par le gouvernement fédéral canadien furent vendus à l'USAAF pour être testés à Wright Field, et seront désignés comme des AT-20. Onze de ces Anson sont en service à Mont-Joli), soit les appareils portant les numéros de série 7114, 7115, 7119, 7120, 7121, 7122, 7123, "7126" 7128, 7129 et 7130.



L'un des Avro construit au Canada maintenant un AT-20 américain avec un nouveau numéro de série et de nouveaux marquages.

# STAR WEEKLY

TORONTO  
MAY 2, 1942

10  
CENTS



CANADIAN AIR GUNNER

May 2, 1942

L'artiste de guerre officiel de l'ARC, le sergent Donald Kenneth Anderson [promu sergent le 1er février 1942], a peint ce mitrailleur aérien à l'entraînement à côté de son appareil Fairey Battle I portant le numéro de série 1904, repris par l'ARC le 21 avril 1941. À partir du 19 juillet 1942, l'école Mont-Joli est officiellement utilisée exclusivement pour l'entraînement de douze

semaines de mitrailleurs aériens. Le sergent Anderson peint ceci en avril 1942 pour le magazine Star Weekly de Toronto.

La première classe de dix-huit mitrailleurs de l'air arrive à l'école de Mont-Joli le 15 décembre 1941, mais l'école est encore en construction et n'a aucun avion en service. Les deux premiers cours [trente-cinq élèves] de mitrailleurs aériens no 22A et de mitrailleurs aériens sans-filistes no 23 terminent leur formation au sol le 15 janvier 1942. Ils sont ensuite affectés à l'école de bombardement et de tir no 6 à Mountain View en Ontario pour compléter leur formation sur avion. Le premier défilé des diplômés de l'école no 9 de Mont-Joli est celui du cours de mitrailleurs aériens no 24. 29 élèves reçoivent leur diplôme le 16 février 1942. Ce défilé de graduation fut suivi par celui du premier cours d'observateur aérien no 34. 21 élèves obtiennent leur diplôme le 28 février 1942. Chaque cours qui durait à l'origine quatre semaines, fut prolongé à huit, puis à douze semaines le 19 juillet 1942.

Le 1er mars 1942, 29 élèves du cours d'observateur aérien no 35 reçoivent leurs ailes.

Le 28 mars 1942, 20 élèves du cours no 36 d'observateurs aériens et 28 élèves du cours no 26A de mitrailleurs aériens ont une cérémonie commune de remise des diplômes.

11 avril 1942, 32 élèves du cours no 38 et 29 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 27 reçoivent leurs ailes.

Le 25 avril 1942, 33 élèves du cours de mitrailleurs aériens no 39 et 35 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 28 reçoivent leurs ailes.

Le 9 mai 1942, 29 élèves du cours de mitrailleurs aériens no 40 et 28 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 29 reçoivent leurs ailes.

Le 23 mai 1942, 23 élèves du cours de mitrailleurs aériens no 41 et 37 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 30 reçoivent leurs ailes.

Le 26 juin 1942, 32 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 32 reçoivent leurs ailes.

Le 4 juillet 1942, 29 élèves du cours d'observateur aérien no 44 et 31 élèves du cours de mitrailleurs sans-filistes no 33 reçoivent leurs ailes.

Le 19 juillet 1942, l'école de Mont-Joli forme officiellement uniquement des mitrailleurs aériens en commençant par le cours no 35A qui permet à 34 élèves d'obtenir leurs ailes le 15 août 1942.

L'école ouvre officiellement ses portes le 15 août 1942 et 29 élèves du cours de mitrailleurs aériens no 36A reçoivent leurs ailes le 25 août 1942. Au cours des huit premiers mois de l'opération l'école réussit à former 315 mitrailleurs aériens, 50 observateurs aériens et 205 mitrailleurs aériens sans-filistes alors qu'ils sont encore en construction. L'école se prépare maintenant à l'entraînement à plein temps de mitrailleurs aériens de l'ARC [douze semaines] avec des avions d'entraînement Nomad obsolètes. Ils avaient été achetés à l'origine par la France. Construits aux États-Unis, ils commencent à arriver à Mont-Joli à la fin juillet.

En juin 1940, le gouvernement français achète 93 avions de chasse Northrop A-17A "Nomad" de l'USAAC, mais ils ne sont pas livrés avant la chute de la France. La commande du gouvernement français est reprise par la Grande-Bretagne et 32 de ces avions sont dirigés vers le Canada pour être utilisés pour l'entraînement du PEACB. Ces avions tous repris par l'ARC les 13 et 26 août 1940, et sont affectés au Commandement de l'entraînement no 3. À la fin du mois de juillet 1942, les six premiers avions Northrop Nomad de l'ARC arrivent à l'école de Mont-Joli, et à la fin de septembre, l'école avait reçu vingt de ces vieux chasseurs américains désuets. Les numéros de série suivants en jaune sont connus pour avoir été utilisés pour la première fois à l'école no 9. En janvier 1943, Mont-Joli compte vingt-quatre Nomad qui servent à l'entraînement. Ils remorquent les drogues pendant vingt mois jusqu'en août 1944.

Northrop Nomad	3490	10.8.40	26.5.44	NX-NT		Cat C4 28.9.41 Mountain View
Northrop Nomad	3491	10.8.40	10.3.41	NX-N48		● Cat A 19.11.40 Borden
Northrop Nomad	3492	13.8.40	7.3.45	NX-N53		Cat C 25.2.42 Mountain View
Northrop Nomad	3493	12.8.40	7.3.45	NX-N35		Total hours 890.10
Northrop Nomad	3494	13.8.40	4.8.42	NX-N2		● Cat A 13.6.42 Bay of Quinte
Northrop Nomad	3495	13.8.40	21.10.43	NX-N6		Cat C 2.2.42 Mountain View
Northrop Nomad #53	3496	13.8.40	7.3.45	NX-N12		Cat C2 29.1.43 9 B&G
Northrop Nomad	3497	13.8.40	7.3.45	NX-N16		Cat C14 15.9.40 Borden ✓
Northrop Nomad	3498	13.8.40	2.11.43	NX-NIT		Cat B 14.10.40 Borden ✓
Northrop Nomad	3499	13.8.40	12.2.44	NX-N18		9 B&G 1942
Northrop Nomad	3500	13.8.40	7.3.45	NX-N20	Cat C 30.9.40	Borden - Target Tow 30.3.42
Northrop Nomad	3501	13.8.40	7.3.45	NX N22		Conv Target Tow 20.12.41
Northrop Nomad	3502	13.8.40	7.3.45	NX-N36		Conv Target Tow 6.12.41
Northrop Nomad	3503	13.8.40	20.2.41	NX-N40		● Cat A 12.12.40 Borden
Northrop Nomad	3504	13.8.40	21.6.43	NX-N34		9 B&G
Northrop Nomad	3505	13.8.40	7.3.45	NX-N43		9 B&G
Northrop Nomad	3506	13.8.40	16.3.43	NX-N38		Cat A 30.11.42 9 B&G
Northrop Nomad	3507	13.8.40	26.5.44	NX-N39		Conv Target Tow 20.5.41
Northrop Nomad	3508	13.8.40	7.3.45	NX-N45	Cat C 20.4.42	Conv Target Tow 4.10.41
Northrop Nomad #60	3509	13.8.40	29.4.43	NX-N47	Wallacetown	Conv Target Tow 1.10.41
Northrop Nomad	3510	13.8.40	7.3.45	NX-N51	TT 2.12.41	Cat B 18.11.40 Borden ✓
Northrop Nomad	3511	26.8.40	7.3.45	NX-N31		Cat B 15.9.41 Mountain View
Northrop Nomad	3512	26.8.40	26.2.41	NX-N44		● Cat A 13.12.40 Borden
Northrop Nomad	3513	26.8.40	10.6.44	NX-N42		9 B&G. - FIRE 9 MAY 1944
Northrop Nomad	3514	26.8.40	7.3.45	NX-N52	Cat C 23.10.40	Conv TT 23.10.40 Borden ✓
Northrop Nomad	3515	13.8.40	7.3.45	NX-N15		9 B&G 1073:35 hrs
Northrop Nomad	3516	13.8.40	7.3.45	NX-N27		9 B&G 2807:30 hrs
Northrop Nomad	3517	13.8.40	12.6.46	NX-N24		Cat C 7.10.40 Uplands
Northrop Nomad	3518	13.8.40	7.3.45	NX-N25		Cat C 7.7.42 Mt. View
Northrop Nomad	3519	13.8.40	7.3.45	NX-N28		6 B&G 2444:45 hrs
Northrop Nomad	3520	13.8.40	7.3.45	NX-N29	TT 18.12.41	Cat B 9.2.42 Mt. View
Northrop Nomad RECOVERED	3521	13.8.40	4.3.41	NX-N46		● Cat A 13.12.40 Borden



Le Nomad no 3509 a été converti pour le remorquage de drogue le 1er octobre 1941, et peut-être a été livré à l'école de Mont-Joli, les six premiers arrivant à la fin juillet 1942. Cette image du domaine public provient de la collection d'aviation de Charles Daniels en Colombie-Britannique. Portant le no 60, il remorquait des lignes de drogue jusqu'au 29 avril 1943. Les neuf autres avions Nomad [nos de série 3491, 3497, 3498, 3500, 3503, 3510, 3512, 3514, et 3521] volent au Camp Borden. Les Nomad 3491, 3503, 3512, et 3521 ont tous été détruits au

Camp Borden au début de 1941. Le Nomad 3521 n'a été retrouvé que le 27 juillet 2010. L'histoire et la récupération de ce rare Nomad de l'ARC peuvent être trouvées sur de nombreux excellents sites web.



Cette image, prise par le caporal-chef Roy Maclelland, a été publiée dans le journal Globe and Mail le 30 octobre 2014 lorsque le Northrop Nomad 3521 de l'ARC est arrivé à la surface du lac Muskoka en Ontario. Une partie très rare de l'histoire de l'aviation de l'ARC pendant la Seconde Guerre mondiale a été sauvée et préservée pour les générations futures de Canadiens. Seuls

huit de ces avions d'entraînement Nomad sont restés au Camp Borden de l'ARC, tandis que les vingt-quatre autres se sont retrouvés à Mont-Joli. Le Northrop Nomad 3506 est impliqué dans un accident de catégorie "A" le 30 novembre 1942. Le Nomad 3513 prend feu en plein vol et l'équipage saute en parachute le 9 mai 1944. Le pilote, le sergent d'aviation C.A. Robertson matricule R168256, saute trop bas et son parachute ne s'ouvre pas. Il est tué à l'impact. Les anciens avions d'entraînement de remorquage de cibles Nomad sont tous transférés de Mont-Joli à la mi-août 1944. Ils avaient fait leur travail pour le Canada.



MONT JOLI  
**TARGET**  
No. 9 BOMBING & GUNNERY SCHOOL

**5** CENTS  
Per Copy  
★  
DECEMBER, 1943  
No. 1 — (1st Year)

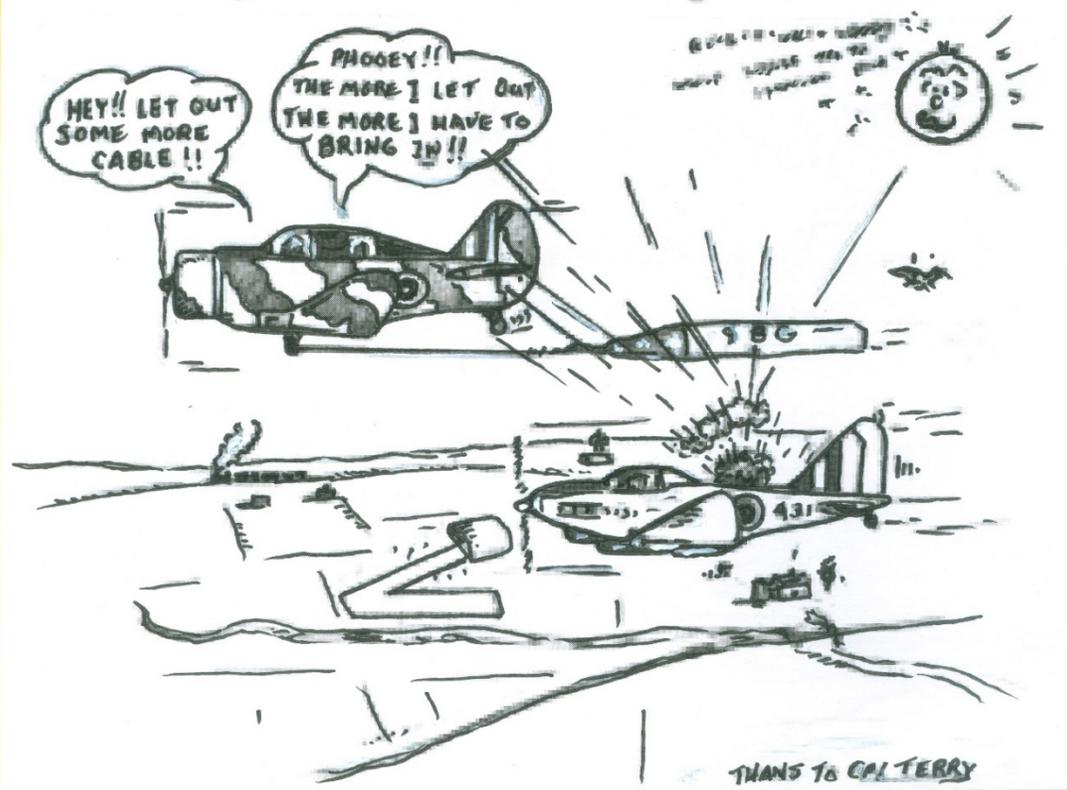
---

**XMAS SHOW OPENS DEC. 20th.**

---

MONT JOLI TARGET, DECEMBER, 1943

## Giving Him a Drogue 'Line'



L'ancien Northrop Nomad de l'ARC avait rempli sa mission à Mont-Joli et il réussit à apparaître dans un dessin pour le "Premier numéro" de décembre 1943 du bulletin local de l'ARC "Target". Comme le suggère cette caricature, piloter une cible que remorquait le Nomad était une mission impopulaire. Le 31 décembre 1943, la base de Mont-Joli disposait de 22 avions Nomad pour le remorquage de drogue. En octobre 1943, l'effectif de la base était passé à plus de 2 000 personnes et celui des élèves de 600 à 800 élèves.

# DAILY DIARY

OF NO. 9 BOMBING & GUNNERY SCHOOL, MONT JOLI, P.Q.  
(UNIT OR FORMATION)

## SUMMARY OF EVENTS

1943  
MONT JOLI, P.Q. Dec. 31

### Strength as at November 30th, 1943

No. 9 B. & G. School, Mont Joli, P.Q.		
Officers	88	<u>No. 3 C. &amp; M. Unit</u>
Airmen	997	Airmen 14
Airwomen	186	
Trainees	795	<u>RCAP Stn. Casps</u>
R.C.A.S.C.	5	Airmen 3
C.P.C.	4	
C.D.C.	7	<u>No. 9 R.D.</u>
Civilians	125	Airmen 4
	<u>2207</u>	

### Strength as at December 31, 1943

No. 9 B. & G. School, Mont Joli, P.Q.		
Officers	88	<u>No. 3 C. &amp; M. Unit</u>
Airmen	918	Airmen 15
Airwomen	187	
Trainees	740	<u>No. 9 R.D.</u>
R.C.A.S.C.	6	Airmen 18
C.P.C.	4	<u>No. 4 F.F.T.S.</u>
C.D.C.	6	Airmen 3
Civilian	124	<u>No. 3 T.C.</u>
	<u>2073</u>	<u>No. 6 S.F.T.S.</u>
		Airmen 1

MONT JOLI, P.Q. AUGUST 31 1944

Leagues were created and are in full progress. Personnel of this Unit participated in the Golf and Tennis tournaments held in Metis. They made a good showing. F/L Campbell of No. 3 T.C. was a great aid in boosting morale - with his ever ready willingness to entertain whenever called upon. His concerts were enjoyed immensely by all ranks.

Total flying time for August, 1944 - 4, 591:45 hours. (Two forced landings, 1 taxiing accident, and 1 accident to engine of aircraft).

Total number of Exercises for August, 1944 - 5, 394.

Aircraft on Strength as at 31st. August 1944.  
Battle Drogue 25; Battle Turret 48; Battle Dual 2; Total Battles - 75.  
Norseman IV. 1; Harvard II. 1; Anson V. 1; Hurricane 3.  
Total Aircraft - 81.  
Stored Aircraft - Battle Turret 16; Battle Drogue 1.

1 August  
Strength as at 31st. August, 1944  
No. 9 BGS Mont Joli, P.Q.

Officers	112	<u>No. 3 C.M.U.</u>
Airmen	916	Airmen 4
Airwomen	192	
Trainees	610	
R.C.A.S.C.	14	
C.P.C.	3	
C.D.C.	7	
Civilians	120	
	<u>1974</u>	

Strength as at 31st. August, 1944.  
No. 9 BGS Mont Joli, P.Q.

Officers	122
Airmen	926
Airwomen	182
Trainees	572
R.C.A.S.C.	14
C.P.C.	3
C.D.C.	10
Civilians	120
Useful employment	93

2072.

*G. Vadboncoeur*  
(G. Vadboncoeur) W/C  
A/Commanding Officer,  
No. 9 B & G School, RCAF,  
Mont Joli, P.Q.

L'école de Mont-Joli était devenue la plus grande base d'entraînement de mitrailleurs aériens du PEACB, avec 5 394 exercices d'entraînement de mitrailleurs aériens effectués au mois d'août 1944. Elle avait 75 Fairey Battles en effectif et 17 en réserve. Le mois d'août fut le premier mois où la base n'avait pas d'avions Nomad américains remorqueurs de drogue en service ou en opérations.



L'école d'entraînement de bombardement et de tir no 9 de Mont-Joli utilise le Nomad jusqu'en août 1944, avec 23 avions en service en novembre 1942 et 23 en décembre 1942. En 1943, 24 Nomad sont en service en janvier et février et 22 en mars. Mont-Joli demeure la seule école de l'ARC du PEACB à avoir utilisé les vingt-quatre premiers appareils remorqueurs de drogue que le gouvernement français avait acheté. Une « connexion française » pourrait-on dire.

Le chef aviateur Jacques Morin commence son entraînement de mitrailleur aérien à Mont-Joli au début de janvier 1944. Il fait partie du cours no 74. Il obtient ses ailes de mitrailleur aérien diplômé le 6 avril 1944. Ses cibles d'entraînement sont tractées par des avions Nomad.

1944 6  
MONT JOLI, P.Q. April

Flying commenced at 0730 hours and finished at 1830 hours. Total flying time 226.20 hours, 262 exercises completed. Hudson A/C 627 in from Bagotville and Beechcraft 188 in from Chatham en route to St. Hubert. Travelair A/C ABAVI, piloted by a Bush pilot, Mr. Page, in from Grande Bergerones to bring in two pilots from Bagotville who were rescued after their plane had crashed. Wings Parade was held in the Drill Hall at 1930 hours. Seventy-four students graduated including one Officer, F/O T.R. Devine. Wings were presented by the Commanding Officer, Group Captain H.P. Crabb. He also addressed the graduates and congratulated each one individually. Flight Lieutenant G.A. Casey DFC Chief Ground Instructor was O/C Parade. Sgt. W.R. Mair, Sgt. A.P. Owens and Sgt. S.J. South had their wings pinned on by their fathers. Sgt. Major Hardwick of the R.C.A. Station at Toronto, pinned the wings on his son Sgt. G.O. Hardwick. Sgt. W.H. Kay, Sgt. G. Child, Sgt. E. Kearns, Sgt. G.L. Frost, Sgt. G.F. Wright had their wings pinned on by their wives. Miss Donalme pinned on her brother's wings and Sgt. Pilot Martin now at "Y" Depot, pinned the wing on his brother, Sgt. J. Martin. Silver Identification Bracelets were presented to Sgt. W.H. Kay, Honour Student, and to Sgt. Rocan, best Air Firer. The Course Pennant was presented to Sgt. MacCarthy, the best sportsman. Sports Honour Shields were awarded to the leading sportsmen in each class. The Protestant Chaplain, Flight Lieutenant M.W. Murphy, offered a prayer. The ceremony was concluded with a March Past, the Commanding Officer taking the salute. A Wing's Parade Dance was held in the Drill Hall in honour of the Graduation class. Music was provided by the Station Orchestra.

COURSE NO. 74 - AIR GUNNERS

GRADUATES

WASTAGE

Intake	100		
Transfers from previous courses	20		
	120		
Less Wastage	46	74	46



Pendant son entraînement de mitrailleur aérien, le chef aviateur Morin s'est fait photographier sur le Fairey Battle no 43 et, en arrière-plan, le no 36. Les deux photos contiennent le même dessin sur le nez, soit un démon rouge sur un nuage, tenant une bombe blanche avec sa fourche. Photo de la collection du sergent Jacques Morin via Pierre Lagacé.



Le dernier cours no 100 verra des élèves recevoir leurs ailes le 31 mars 1945.



# Station Farewell Banquet

*Honoring Course 100 W.A.G.'s*

*THURSDAY, March 29*

*Mont-Joli, P. Q.*

## COURSE NAMES BY CLASSES

Class 7	SGT Kmicik, E.
SGT Baldwin, G.	SGT Smithers, J.
WO2 Cunnian, W.	Class 10
F/O Bélanger, J.	SGT Beffort, H.
SGT Doble, J.	SGT Burgess, E.
SGT Goodridge, S.	SGT Campbell, D.
SGT Hampel, A.	F/SGT Gay, H.
SGT Kelly, D.	SGT Giles, C.
SGT Macaulay, W.	SGT Gilmour, D.
SGT Pearson, S.	SGT. James W.
SGT Remington, J.	SGT Lipprott, F.
SGT Smith, C.	SGT Dermid, J.
SGT Smithvaughan, A.	SGT MacKenna, A.
SGT Walker, R.	SGT Osterman, H.
SGT Williamson, W.	SGT Potts, L.
Class 8	SGT Quinet, A.
SGT Anderson, D.	SGT Smith, B.
F/Sgt. Biggar, J.	Class 11
SGT Clifford, I.	SGT Borneman R.
SGT Coleman, J.	SGT Coates, C.
SGT Curry, A.	SGT Cox, W.
SGT Desrosiers, J.	SGT Dixon, K.
SGT Dunham, R.	SGT Ford, J.
SGT Fisher, L.	SGT Gould, E.
SGT Lacey, L.	SGT Lorraine, L.
SGT Moynes, J.	SGT Nagle, N.
SGT Patrick, M.	SGT O'Brian, D.
SGT Stilwell, O.	SGT Tatts, R.
SGT Turner, A.	Class 12
SGT Zimmer, G.	SGT Whitcroft, G.
SGT Beaudoin, J.	SGT Currie, R.
Class 9	SGT Fox, G.
SGT Amos, D.	SGT Gaudreau, A.
SGT Brain, R.	SGT Hore, L.
SGT Carl, E.	SGT Hutton, F.
SGT Carter, A.	SGT Mckendry, R.
SGT Cash, W.	SGT Munro, W.
SGT Chesney, D.	SGT Saunders, J.
SGT Clark, D.	SGT Schnare, O.
SGT Harker, F.	SGT Sidor, S.
SGT Harper, B.	SGT Slack, E.
SGT Holland, J.	SGT Tilley, G.
SGT Flynn, E.	SGT Whyte, T.
SGT Hill, E.	

Ceci montre comment l'école de bombardement et de tir de l'ARC no 9 a divisé chaque cours de mitrailleur en classes de 14 à 15 élèves. Il est possible qu'aucun de ces élèves ayant obtenu leurs ailes ne soit allé outre-mer.

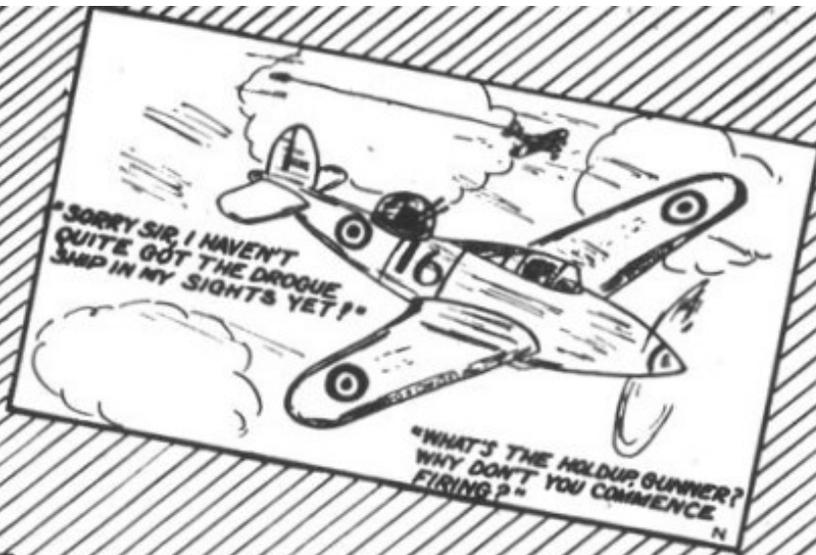
À partir du 25 septembre 1942, l'école de Mont-Joli a organisé 56 cours de mitrailleurs aériens, du cours no 35B au cours no 100] le 31 mars 1945. 5874 élèves devinrent mitrailleurs aériens. La première formation de mitrailleurs aériens et ingénieurs commença avec le cours no 1 le 30 décembre 1942, et 29 cours seront dispensés jusqu'au 29 juin 1944 avec le cours no 35. Ceci permet aux 573 mitrailleurs de tir et ingénieurs de l'ARC de recevoir leurs ailes.

L'ARC a exploité dix écoles de bombardement et de tir au Canada pendant la Seconde Guerre mondiale (plus celui de la RAF, l'école d'entraînement de bombardement et de tir no 31 à Picton en Ontario, qui elle a formé 1 392 mitrailleurs britanniques) et a formé un total de 12 917 mitrailleurs aériens de l'ARC. Ces écoles ont également formé 244 mitrailleurs de la RAAF et 443 de la RNZAF. L'école d'entraînement de bombardement et de tir no 9 de Mont-Joli a formé un total de 6 189 mitrailleurs aériens, soit près de la moitié du nombre total d'élèves ayant obtenus leurs ailes des écoles de l'ARC. Au total, 1 913 mécaniciens de bord ont été formés au Canada, dont 573 ont reçu leurs ailes à l'école de Mont-Joli. Ils ont également formé 50 observateurs aériens, jusqu'en octobre 1942, et 205 mitrailleurs sans-filistes. Au total, l'école de Mont-Joli a formé 6 444 de mitrailleurs aériens du 15 décembre 1941 [classe 22A] au 31 mars 1945 [classe 100].



L'école de Mont-Joli au Québec a été conçue et construite comme la plus grande école de tir aérien et a été utilisée exclusivement pour le cours de douze semaines destiné aux mitrailleurs aériens. C'était une base d'entraînement très fonctionnelle qui permettait ainsi à un grand nombre d'élèves mitrailleurs aériens d'acquérir une expérience réelle du combat.

**M  
E  
M  
O  
R  
I  
E  
S**  
*No. 9*



Pour en savoir plus sur l'école de Mont-Joli (texte et recherche de Clarence Simonsen).

8 mai 1942

La bataille du Saint-Laurent commence le 8 mai 1942, lorsque le sous-marin allemand U-553 se glisse dans le golfe du Saint-Laurent. Aux premières heures du 12 mai, l'U-553 torpille et coule les cargos Leto et Nicoya sur la côte nord de la Gaspésie.

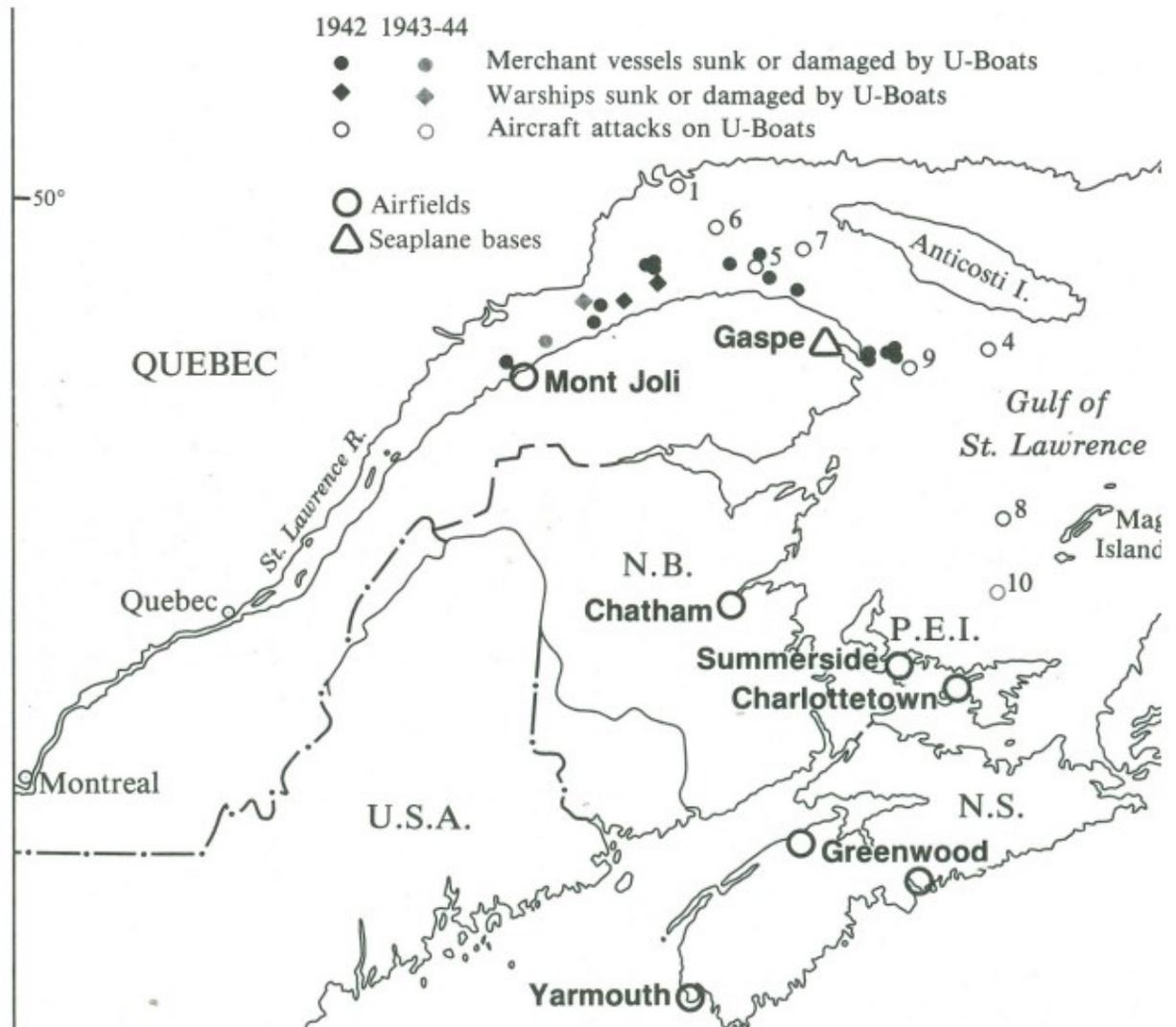
(UNIT OR FORMATION) No. 9 B & G School, Mont Joli, P.Q.

DATE	TIME	U-553	SUMMARY OF EVENTS
<u>May 12</u>			(C6486) F/O E.T. Keim and (C6732) F/O E.R. Ratchford, both of whom had filed applications prior to 20-4-42 for discharge to the U.S. Forces but had withdrawn them, requested permission to proceed to Montreal at their own expense for an interview by the Board. This was granted and both were accepted effective 10-8-42. At 1100 hours, a telegram was received from G. Rook Cote, Chloiydorme, P.Q., advising a boat had been sunk 60 miles from Gaspe. Eastern Air Command and No. 3 T.C. Headquarters were immediately notified. Detachments from #5 (BR) Squadron and No. 11 (BR) Squadron, Dartmouth, were sent to search and subsequently arrived at this station from which they will operate under orders of E.A.C. until further notice. The detachments consist of <sup>FOUR</sup> Hudsons and <sup>TWO</sup> Canso's. (C6511) F/O C.R.S. MacKensie, (GL), and (C611) F/O R.C.P. Lyman (GL) reported to fill vacancies as staff Pilots. (C7670) F/O A.H. Lawson (ADM.III) at this unit has been transferred from the Administrative Branch to the Educational Branch, eff. 17-4-42.

Le 30 juin 1942, l'U-132 allemand pénètre dans le détroit de Cabot et, au crépuscule du 6 juillet 1942, tire des torpilles sur deux navires du convoi QS-15. Deux heures plus tard, il attaque un autre navire du même convoi. Deux Fairey Battle décollent pour un vol de reconnaissance, une fait très rare.

PLACE	DATE	
Mont Joli, P.Q.	1942 July 6	<u>U-132</u>
<p>At approximately 0230 hours, a message was received from the Navy Detachment at Rimouski by S/L J.A. Chevrier, Officer Commanding #130 (F) Squadron, training at this station, that a convoy had been attacked by submarines in the St. Lawrence River off Cap Chat at a point approximately 40 miles east of Mont Joli. He and F/L Cannon and two Sergeants of the Squadron immediately took off in four Kitty Hawks in search of the attackers. His take off was at approximately 0330 hours. At approximately 0430 hours a second call was received at the station from Rimouski also telling of the attack. W/O R.H. Little and S/L N.C. Stadden each piloting a Fairey Battle loaded with two 250 lb. depth charges each, took off at approximately 0500 hours on a reconnaissance patrol. Each aircraft also carried a gunner. W/O R.H. Little returned at approximately 0630 hours and S/L Stadden at approximately 0615 hours. One damaged ship was sighted by them and an immense black patch on the surface of the water at a point nearby indicated that another ship had sunk below the surface. Upturned lifeboats and laden lifeboats proceeded towards the shore were seen. F/L Cannon and the two Sergeants returned earlier than S/L Stadden. S/L Chevrier failed to return. Several witnesses have testified that they saw an aircraft belch smoke in the air above the water and crash at high speed into the sea. It is presumed this aircraft was the Kitty Hawk piloted by the Squadron leader. His passing was deeply felt at the station. He was only 24 and was a conscientious and valuable officer, having been in the R.C.A.F. since prior to the outbreak of war and had been overseas. Six Lockheed Hudsons comprising two Bomber Reconnaissance Detachments arrived in the afternoon from Sydney &amp; Yarmouth N.S. to act as an anti-submarine patrol. F/L A.H. McCallum, Command A.F.N. arrived from No. 3 F.C. for an inspection visit. He and F/O Beauchamp, station D.A.F.N. left for Gaspe to investigate reports of subversive activities in that section.</p>		

Deux Fairey Battle de l'école no 9 de Mont-Joli sont envoyés avec deux bombes de 250 livres. Ces avions n'ont même pas d'équipement radio. C'est la seule patrouille de combat connue de l'ARC effectuée par des avions d'instruction de combat britanniques pendant la Seconde Guerre mondiale.



Au cours des six semaines suivantes, les sous-marins U-517 et U-165 se rendent dans le Golfe et réalisent le plus grand nombre de naufrages causés par les Allemands durant la guerre.

Pour en savoir plus sur l'école de bombardement et de tir no 9 de Mont-Joli (texte et recherche de Pierre Lagacé)

19 mai 1942

Ces photos viennent de Mark Cote dont le père, Leonard E. J. Cote (Côté), était un mitrailleur aérien pendant la Seconde Guerre mondiale.





Chris Charland avait ajouté cette information sur le lieu de l'accident.

*Les fiches d'accident indiquaient que l'avion était en exercice de tir lorsqu'il s'est écrasé à grande vitesse et a brûlé à cinq miles au sud-ouest de St. Eluce, P.Q. Le pilote Halamka avait été déclaré disparu et on le croyait mort. Il avait au total 30 heures de vol en double et 105 heures en solo sur Fairey Battle.*

*Chris*

Puis je me suis mis à penser à 8 km au sud-ouest de Saint-Eluce ?

Chris Charland rajoute :

*Salut Pierre - Beaucoup de fautes d'orthographe sur les fiches d'accident. Sainte-Lucie n'avait aucune affiliation militaire pendant la Seconde Guerre mondiale, selon les "Installations militaires abandonnées du Canada" Volume 2 - Québec. Il s'agit d'une série très documentée par Paul Ozorak, basé à Ottawa. Elle vaut la peine si vous pouvez trouver un exemplaire d'occasion.*

*Chris*

Eluce était une faute de frappe, bien sûr, mais cinq milles au sud-ouest de Sainte-Lucie mettraient le crash dans le fleuve Saint-Laurent !

J'ai donc relu le rapport sur le crash.

Il était plus logique de déterminer l'endroit où la scène de l'accident a été photographiée le 19 mai 1942.

ROYAL CANADIAN AIR FORCE

OFFICER OR AIRMAN—REPORT ON ACCIDENTAL OR  
SELF-INFLICTED INJURIES OR IMMEDIATE DEATH THEREFROM

N.B.—To be rendered in accordance with the Instructions on Pages 3 and 4

1. Name Rooke Clarence, James  
(Surname) (Christian Names in Full)  
Rank Cpl. Number R.120501 Unit #9 B. & G., Mont Joli, P.Q.  
Date and time of accident 19-5-42 Place of accident Farmer's field in Ste. Flavie  
around 10.15 hrs. (exact locality) Parish, Que.

2. Short statement by injured person of the circumstances of the injury (see Instruction 6). Signed statements of witnesses, or of persons to whom the injured person may have mentioned his injury, to be attached (see Instructions 7 and 9).

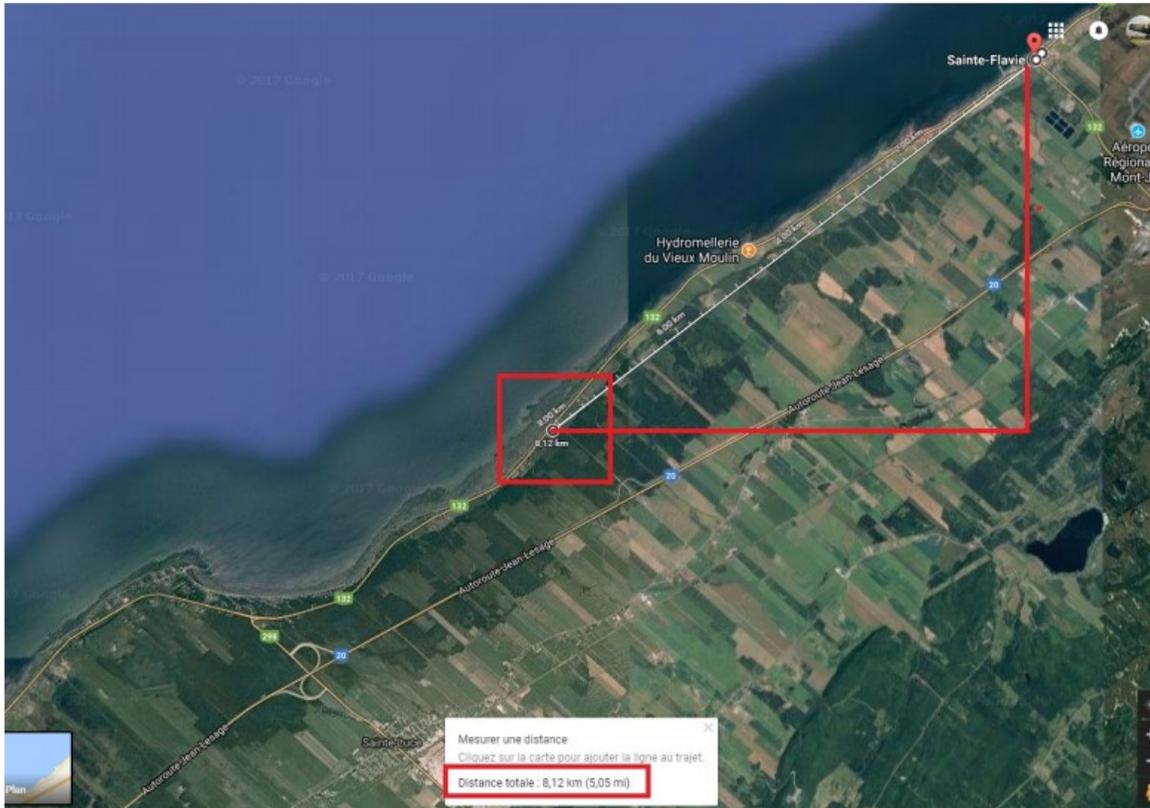
**Killed as a result of a flying accident.**

N.B.—See Instruction 4 before completing the following Section.

3. (a) Type and R.C.A.F. No. of Aircraft Fairey Battle #2022  
(b) Name of Pilot of Aircraft P/O A.F. Halaska  
(c) Number in Aircraft, including Pilot Four  
(d) Crash occurred while: ~~to~~ ~~|||||~~ ~~|||||~~ forced landing  
(strike out those not applicable)  
(e) Weather Clear  
(f) In case of non-fatal crash does individual recall all events immediately preceding and following crash? N.A.  
(g) Number of flying hours of person reported on: Dual N.A. Solo N.A.  
(h) Duty: G.I.S. instructor ~~|||||~~ ~~|||||~~ ~~|||||~~  
(Strike out those not applicable)

Un champ de la paroisse de Ste-Flavie !





## Catégorie A

+ HALAMKA, P/O A.F. (Pilote)

+ ROOKE, Cpl C.J. - ARC

+ SHAW, Chef aviateur I.J. - RAAF

+ WEAL, Chef aviateur K.G. - RNZAF

Battle Mk. I

Ex RAF L5207.

Servant à l'école de bombardement et de tir no9, Mont.-Joli, PQ au moment de l'écrasement.

première date : 22 juillet 1941

dernière date : 3 juillet 1942

Prise d'effet

Rayé, après un accident de catégorie A le 19 mai 1942

R.C.A.F. R. 75A  
60M-11-41 (1397)  
H.Q. 1062-3-61

**ROYAL CANADIAN AIR FORCE**  
**OFFICER OR AIRMAN — REPORT ON ACCIDENTAL OR**  
**SELF-INFLICTED INJURIES OR IMMEDIATE DEATH THEREFROM**  
N.B.—To be rendered in accordance with the Instructions on Pages 3 and 4

1. Name Rooke Clarence, James  
(Surname) (Christian Name in Full)  
Rank Spl. Number R.120501 Unit #9 B. & G., Mont Joli, P.Q.  
Date and time of accident 19-5-42 Place of accident Farmer's field in Ste. Flavie  
around 10.15 hrs. (exact locality) Parish, Que.

2. Short statement by injured person of the circumstances of the injury (see Instruction 6). Signed statements of witnesses, or of persons to whom the injured person may have mentioned his injury, to be attached (see Instructions 7 and 9).

**Killed as a result of a flying accident.**

N.B.—See Instruction 4 before completing the following Section.

3. (a) Type and R.C.A.F. No. of Aircraft Fairey Battle #2022  
(b) Name of Pilot of Aircraft P/O A.F. Halanka  
(c) Number in Aircraft, including Pilot Four  
(d) Crash occurred while: ~~to~~ ~~land~~ ~~take off~~ ~~in flight~~ forced landing  
(strike out those not applicable)  
(e) Weather Clear  
(f) In case of non-fatal crash does individual recall all events immediately preceding and following crash? N.A.  
(g) Number of flying hours of person reported on: Dual N.A. Solo N.A.  
(h) Duty: G.I.S. instructor ~~copilot~~ ~~observer~~ ~~other~~  
(Strike out those not applicable)

Rapport d'accident

À propos du pilote (corps jamais retrouvé)

**ROYAL CANADIAN AIR FORCE**

	Name <u>HALANKA, Arthur Francis</u> <span style="float: right;"><u>C 7558</u></span>
	Rank <u>Pilot Officer</u> <span style="float: right;"><u>R.C.A.F.</u></span>
Age <u>24</u> Height <u>5' 8 1/2"</u> Weight <u>168</u>	
Hair <u>Brown</u> Eyes <u>Brown</u> Hair on face <u>Medium</u>	
Marks, scars, etc. <u>1/2" scar left eyebrow.</u>	
	<u>Arthur F. Halanaka</u> (Signature of holder)
	<u>[Signature]</u> (Signature of issuer)
	Place <u>R.C.A.F. Recruiting Centre, Date September 15, 1941.</u> <u>OTTAWA, Ontario.</u>
	Card serial number <u>C1014</u>

À propos de l'accident (certificat de décès de Rooke)

FORM 1

PROVINCE OF QUEBEC — STATISTICAL RETURN OF DEATH — MINISTRY OF HEALTH

1. PLACE OF DEATH: Municipal county: Ste. Flavie, Rimouski, P.Q. Official name of civil municipality or township: Ste. Flavie Parish. Place an X over the word which applies to this municipality in this territory: City | Town | Village | Parish | Township. X

2. LENGTH OF STAY: (a) In hospital or institution: Years: Months: Days: (b) In municipality where death occurred: Years: Months: Days: (c) In Province: Years: Months: Days: (d) In Canada (if immigrant): Years: Months: Days:

3. NAME OF DECEASED: Surname: ROOKE (Block letters). Given name: Clarence James. Street: Cupar, Sask. No.:

4. RESIDENCE: Street: Cupar, Sask. No.: Official name of civil municipality or township: Cupar, Sask. Municipal county: Cupar, Sask. Province: Saskatchewan.

5. SEX: M. 6. NATIONALITY: British. 7. RACIAL ORIGIN: Canadian. 8. Single, Married, Widowed or Divorced: Married.

9. If married give name of wife or husband of deceased: Mrs. Eleanor J. Rooke.

10. BIRTHPLACE (Province or Country): Cupar, Saskatchewan.

11. DATE OF BIRTH: (Month) June (Day) 25 (Year) 1912.

12. AGE OF DECEASED: Years: 29 Months: 10 Days: 24. If less than one day old: hrs. or min.:

13. Trade, profession or kind of work, as spinner, teamster, office clerk, etc.: Gunnery Instructor.

14. Kind of industry or business, as cotton-mill, lumbering, bank, etc.: R. C. A. F.

15. Date deceased last worked at this occupation: 19-5-42. 16. Total years spent in this occupation: 9-1/2 months.

17. NAME: FATHER: MOTHER (Maiden name):

18. BIRTHPLACE (Province or Country):

19. Place of burial, cremation or removal:

20. Date of burial: 19-5-42.

21. NAME OF PLACE OF BURIAL: (a) Name of parish or church: (b) Civil municipality of: (c) Municipal county: (d) Date: (Month) (Day) (Year)

22. Date of death: (Month) May (Day) 19th (Year) 1942.

23. I HEREBY CERTIFY that I attended deceased from N. A. to N. A. and last saw him alive on 19-5-42.

24. CAUSE OF DEATH: I. Immediate cause: Give disease, injury or complication which caused death, not the mode of dying, such as heart failure, apoplexy, asphyxia, etc. 1. Multiple lacerations and fractures due to 2. Crushing lesions of body. Morbid conditions, if any, giving rise to immediate cause (stated in order preceding backwards from immediate cause): (b) Flying accident. II. Other morbid conditions (if important) contributing to death but not causally related to immediate cause: Nil. III. If a communicable disease is mentioned on this certificate, give: (a) Date of appearance: N. A. 19. (b) Duration of disease: days.

25. If a woman, was there a puerperal condition? No.

26. Was there a surgical operation? No. Date of: 19. State findings: Was there an autopsy? No.

27. If death was due to external causes (violence) fill in also the following:— Accident, suicide or homicide: Accident. Date: 19. Manner of injury: Flying accident. (Specify injury): Multiple injuries. Nature of injury: Multiple injuries. Specify whether injury occurred in industry, in home, or in public place: Air.

Signed: J. P. G. Jolif, F. Q. P/L M.D. Address: No. 9 B&G School, Mont Joli, P. Q. Date: 19-5-42, 19.

28. Signature of person who fills in the form (curator, coroner, hospital authority, etc.): J. P. G. Jolif, F. Q. P/L M.D. Address: No. 9 B&G School, Mont Joli, P. Q. Date: 19-5-42, 19.

29. Name of clergyman in charge of Register of Civil Status in which registration of this burial was made:

This signature authorizes the collector to accept this form as authentic. (Voir l'autre côté pour le français)

WRITE PLAINLY WITH UNFADING INK. THIS IS A PERMANENT RECORD. Every item of information should be carefully supplied.

Name of Undertaker (For client only):

À propos des deux autres aviateurs

Nom : WEAL, KENNETH GEORGE

Initiales : K G

Nationalité : Nouvelle-Zélande

Rang : Chef aviateur

Régime/Service : Royal New Zealand Air Force

Âge : 19 ans

Date de décès : 19/05/1942

Numéro de service : 413287

Informations complémentaires : Fils d'Arthur Thomas Weal et de Christina Weal, de Pukeatua, Auckland, Nouvelle-Zélande.

Type de victime : Mort à la guerre du Commonwealth

Référence de la tombe/mémorial : Lot 34. Tombe 1.

Cimetière : CIMETIÈRE DE METIS BEACH (UNITED CHURCH)



Nom : SHAW, IRWIN JACK

Initiales : I J

Nationalité : Australienne

Rang : Chef aviateur

Régime/Service : Royal Australian Air Force

Âge : 27 ans

Date de décès : 19/05/1942

Numéro de service : 413494

Informations complémentaires : Fils de John Henry et Emelie Shaw ; époux de Kathleen Mary Shaw, de Tamworth, Nouvelle-Galles du Sud, Australie.

Type de victime : Mort à la guerre du Commonwealth

Référence de la tombe/mémorial : Lot 34. Tombe 2.

Cimetière : CIMETIÈRE DE METIS BEACH (UNITED CHURCH)



À propos de cette photo, voici les informations que David Young a ajoutées...

*Fairey Battle S/N 1794 du 9 B&GS à Mont-Joli.....*

*Le 4 juillet 1942, le Battle 1794 a frappé la clôture de délimitation des aérodromes lors de son décollage et le train d'atterrissage a subi des dommages. Lors de l'atterrissage suivant, le train d'atterrissage s'est effondré et l'avion a été encore plus endommagé. Au départ, on pensait qu'il était réparable, mais cela n'a pas été confirmé et l'avion a été cannibalisé pour en faire des pièces de rechange. Les trois membres de l'équipage ont survécu sans blessures.....*

*(Clipped Wings Vol 2)*

D'autres photos de la collection de la collection Leonard E. J. Cote (avec l'aimable autorisation de Mark Cote)

Été 1942 - École de bombardement et de tir no 9, Mont-Joli (Québec)









Marc Cote a écrit un livre sur son père.



Pour en savoir plus sur Jacques Morin (texte de Pierre Lagacé)

J'ai rencontré Jacques Morin en 2011. Il n'avait jamais parlé de ses années de guerre, sauf avec quelques personnes. Quand j'ai vu que je connaissais le 425e escadron d'Alouette et que j'écrivais un blog à ce sujet, il a partagé ce qu'il savait et ce qu'il avait : photos, récits, carnet de bord...

Voici des photos tirées de la collection de Jacques Morin





L'ami de Jacques Morin à Mont-Joli est Georges Tremblay. Il l'a perdu de vue après la guerre. En 2016, le fils de Georges rendit visite à Jacques Morin et partagea certaines des photos de son père.



Collection de Georges Tremblay



Chef aviateur Inconnu  
Collection de Georges Tremblay



Chefs aviateurs inconnus  
Collection de Jacques Morin



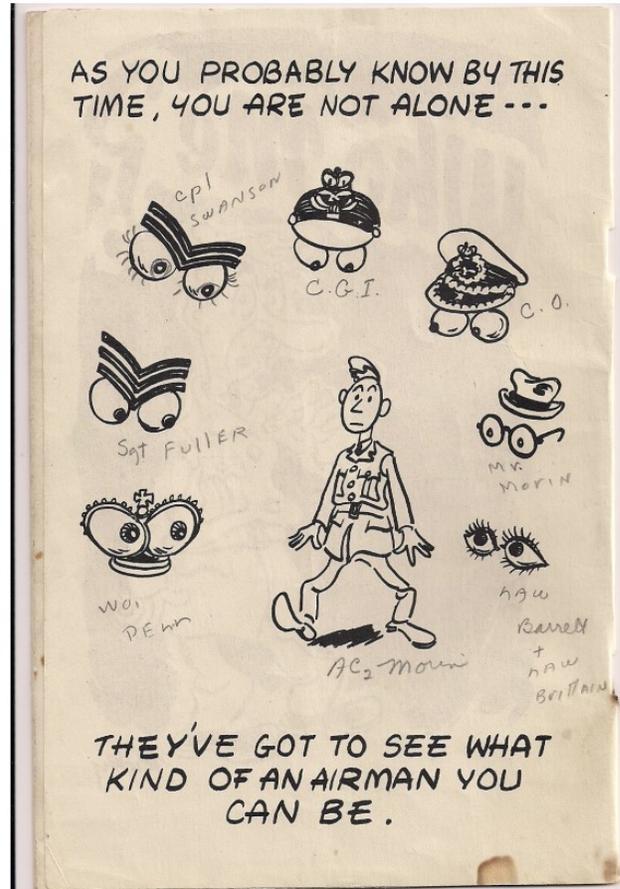
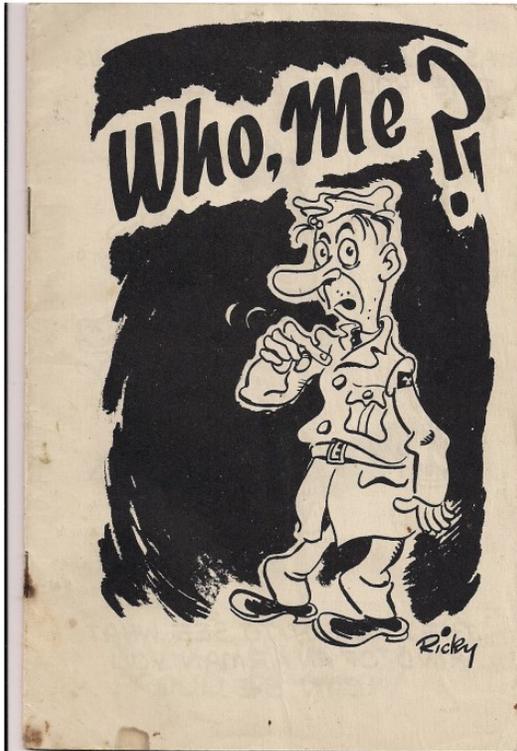
Chefs aviateurs inconnus avec Jacques Morin (au centre) et Georges Tremblay (dernier au fond). Collection de Jacques Morin.



George Tremblay, Jacques Morin et chef aviateur inconnu

Collection de Jacques Morin

Ici, il s'agit d'un livret qui faisait partie de la collection de souvenirs de Jacques Morin. Les annotations sont de lui. Le livret a été remis aux chefs aviateurs lors de leur formation.



**THIS SHOULD BE YOU!**



THE SERVICE AND YOUR SERVICE  
CAREER DEMAND THAT YOU MEASURE UP TO THE HIGHEST  
STANDARDS INDICATED BY THIS QUESTIONNAIRE.

**MAKE THE R.C.A.F.  
PROUD OF YOU!**

**WHY NOT LOOK AT YOURSELF?**



**SO HERE'S A CHECK. SCORE  
YOURSELF 3 POINTS FOR EACH YES.  
IF YOUR SCORE IS UNDER 60  
YOU'RE NOT A GOOD AIRMAN.  
YOU'RE SNAFU!**

## APPEARANCE AND BEARING



- DO YOU:
- |  | YES                      | NO                       |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. PAY CONSTANT ATTENTION TO BUTTONS, SHOES, SHAVE, HAIRCUT, PRESS IN UNIFORM? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. CARRY YOURSELF ALERT AND ERECT?   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. MOVE ABOUT SMARTLY AT ALL TIMES?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## MENTAL ALERTNESS



THIS IS THE ABILITY TO GRASP READILY AND UNDERSTAND WHAT IS REQUIRED.

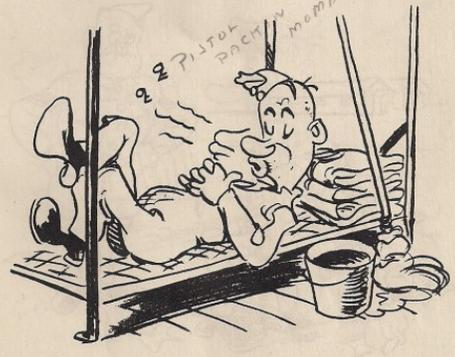
- DO YOU:
- |   | YES                      | NO                       |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. CONSTANTLY TRY TO IMPROVE YOUR EFFICIENCY IN YOUR JOB? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. PREPARE YOURSELF FOR RESPONSIBILITY?                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. KEEP YOURSELF MENTALLY AND PHYSICALLY FIT?             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## POWER OF EXPRESSION



- DO YOU:
- |   | YES                      | NO                       |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. TRY EACH DAY TO EXTEND YOUR VOCABULARY?                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. STATE WHAT YOU MEAN CLEARLY AND TO THE POINT?                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. TRY TO IMPROVE YOUR EXPRESSION BY DEBATING, JOINING DISCUSSION GROUPS, ETC.? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## ENERGY AND PERSISTENCE



- DO YOU:
- |   | YES                      | NO                       |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. ALWAYS KEEP IN BEST OF PHYSICAL CONDITION?                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. TAKE A KEEN INTEREST IN YOUR JOB?                                    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. REALIZE THE IMPORTANCE OF EACH PERSON DOING HIS BEST TO DO HIS DUTY? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## DEPENDABILITY



DO YOU:

- |   | <b>YES</b>               | <b>NO</b>                |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. MAKE SURE YOU KNOW<br>WHAT IS EXPECTED BEFORE<br>YOU START?      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. WORK AS WELL ON YOUR OWN<br>AS WHEN SOMEBODY IS WATCHING<br>YOU? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. WHEN WORK IS COMPLETED -<br>INSPECT IT YOURSELF?                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## INTEREST IN STATION ACTIVITIES



DO YOU:

- |   | <b>YES</b>               | <b>NO</b>                |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. TAKE PART REGULARLY<br>IN AT LEAST ONE SPORT?                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. STUDY PROGRAM FOR THE<br>WEEK - PLAN TO BE THERE?            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. TAKE THE LEAD WHEN<br>NECESSARY IN ORGANIZING<br>ACTIVITIES? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## CO-OPERATION



HOW WELL DO YOU WORK WITH A GROUP?  
DO YOU GIVE FULL-HEARTED SUPPORT IN  
THE MAINTENANCE OF A LOYAL AND EFFECTIVE  
WORKING UNIT?

DO YOU:

**YES**   **NO**

1. AVOID BEING A "LONE WOLF"?
2. FILL YOUR PLACE "ON THE TEAM"?
3. SHOW A HELPFUL INTEREST  
IN THE OTHER FELLOW'S JOB?

## SERVICE KNOWLEDGE



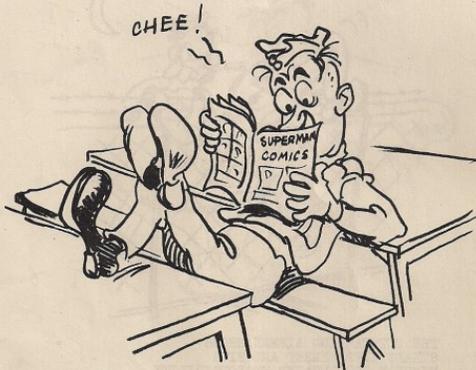
THE OUTSTANDING AIRMAN SHOWS  
STEADY IMPROVEMENT AND FITS  
HIMSELF FOR GREATER RESPONSIBILITY.

DO YOU:

**YES**   **NO**

1. LEARN ALL SERVICE REGULATIONS?
2. KEEP POSTED WITH D.R.O.S?
3. KEEP UP TO DATE WITH ALL  
SERVICE KNOWLEDGE  
AVAILABLE?

## PROFICIENCY



DO YOU:

- |   | <u>YES</u>               | <u>NO</u>                |
|---|--------------------------|--------------------------|
| 1. KNOW REQUIREMENTS OF YOUR TRADE?               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. ATTEND TRADE IMPROVEMENT CLASSES?              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. WHEN HIGHEST GROUPING OBTAINED, KEEP STUDYING? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

## DEPARTMENT



THE WAY AN AIRMAN ACTS ON AND OFF THE STATION WILL BRING CREDIT OR DISCREDIT TO THE SERVICE.

DO YOU:

- |  | <u>YES</u>               | <u>NO</u>                |
|--|--------------------------|--------------------------|
| 1. LEARN THE REGULATIONS AND OBEY THEM -- THEY ALL HAVE A PURPOSE. | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2. KEEP IN MIND THAT IN UNIFORM YOU ARE ALWAYS "ON PARADE"?        | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3. SERIOUSLY FEEL YOUR RESPONSIBILITY TO YOUR STATION AND SERVICE? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

# DUTY-FITNESS



DO YOU:

**YES** **NO**

1. KEEP FIT AND FEEL WELL BY TAKING EXTRA EXERCISE?
2. DO YOU GET SUFFICIENT SLEEP AND EXERCISE?
3. REMEMBER ONLY YOU CAN KEEP YOURSELF FIT?



Trois pages tirés du journal de bord de Jacques Morin lors de son entraînement à l'école de bombardement et de tir no 9 Mont-Joli.

DATE 1944	HOUR	AIRCRAFT TYPE AND NO.	PILOT	DUTY	REMARKS (Including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	FLYING TIMES	
						DAY	NIGHT
MARCH 9	0810	Battle 64	O'SULLIVAN. F/O	G1	COMPLETE	1.20	
" 9	0950	" 68	FERGUSON. S/P	G1	"	1.05	
" 10	1410	" 42	FRYE "	G6	"	.50	
" 10	1535	" 49	LACEY F/O	G7	"	1.05	
" 10	1640	" 49	ANGLEY P/S	"	"	.40	
" 11	0800	" 61	ST. ANNAUL. P/S	"	"	.35	
" 11	0825	" 61	" "	G6	INCOMPLETE	.50	
" 11	0935	" 59	PROVENCER S/P	"	COMPLETE	.35	
" 11	1040	" 45	BLACK S/P	G2 P/B	"	.35	
" 23	0740	" 78	WINDSOR S/P	G3	INCOMPLETE	.35	
" 23	0915	" 110	Joseph wool	"	"	.55	
" 23	1020	" 106	COSELLIN S/P	"	COMPLETE	.07	
" 27	0830	" 106	Clote "	G3	"	.75	
" 27	0925	" 97	Edmunds F/O	G4	"	1.20	
" 27	1115	" 95	Hamel P/O	"	"	.35	
" 30	1330	" 105	GIROUX WO/S	G5	"	1.15	
April 1	1220	" 99	DEJIN P/O	"	"	1.10	
" 1	1615	" 91	HARMAN S/P	"	INCOMPLETE	1.00	
" 1	1720	" 111	MONT PETIT P/O	"	COMPLETE	.40	
" 4	0946	" 107	GIROUX WO/S	"	"	.50	
" 4	1425	" 98	RUSSELL S/P	"	"	.55	
" 4	1600	" 97	TODD WO/S	"	"	1.45	
TOTAL TIME....						19.50	





L'équipage de Jacques Morin avec le 425e Escadron Alouette de l'ARC

