

Le ciel de la capitale :
HOMMAGE À
L'ARC À OTTAWA

Ottawa
ARCHIVES



Allocution de l'archiviste de la Ville

Des premiers jours de l'aviation, lorsqu'elle dressait la cartographie topographique avant-gardiste de la rivière des Outaouais, à sa création le 1 avril 1924, L'Aviation royale canadienne (ARC) a toujours été liée à la capitale nationale. Elle a été intégrée à la ville d'Ottawa et s'est développée avec elle, définissant ses paysages, fournissant des emplois en temps de guerre et la représentant sur la scène mondiale.

Veillez vous joindre à nous pour cette brève introduction de l'ARC d'Ottawa et la féliciter à l'occasion de son centenaire.

Paul J Henry

Archiviste de la Ville

Remerciements

Les Archives de la Ville d'Ottawa souhaitent remercier les organismes suivants pour leur appui :

- Ingenium – Musée des sciences et de la technologie du Canada
- Le Musée canadien de la guerre
- La succursale Rideau des Archives de la Ville d'Ottawa
- Le personnel municipal responsable de l'exposition : Julia Cataldo, Stuart Clarkson, Emily Greenlaw, Paul Henry, Ariana Ho, Katie Hull, Shannon Jaspers-Fayer, Signe Jeppesen et Laura Logan.

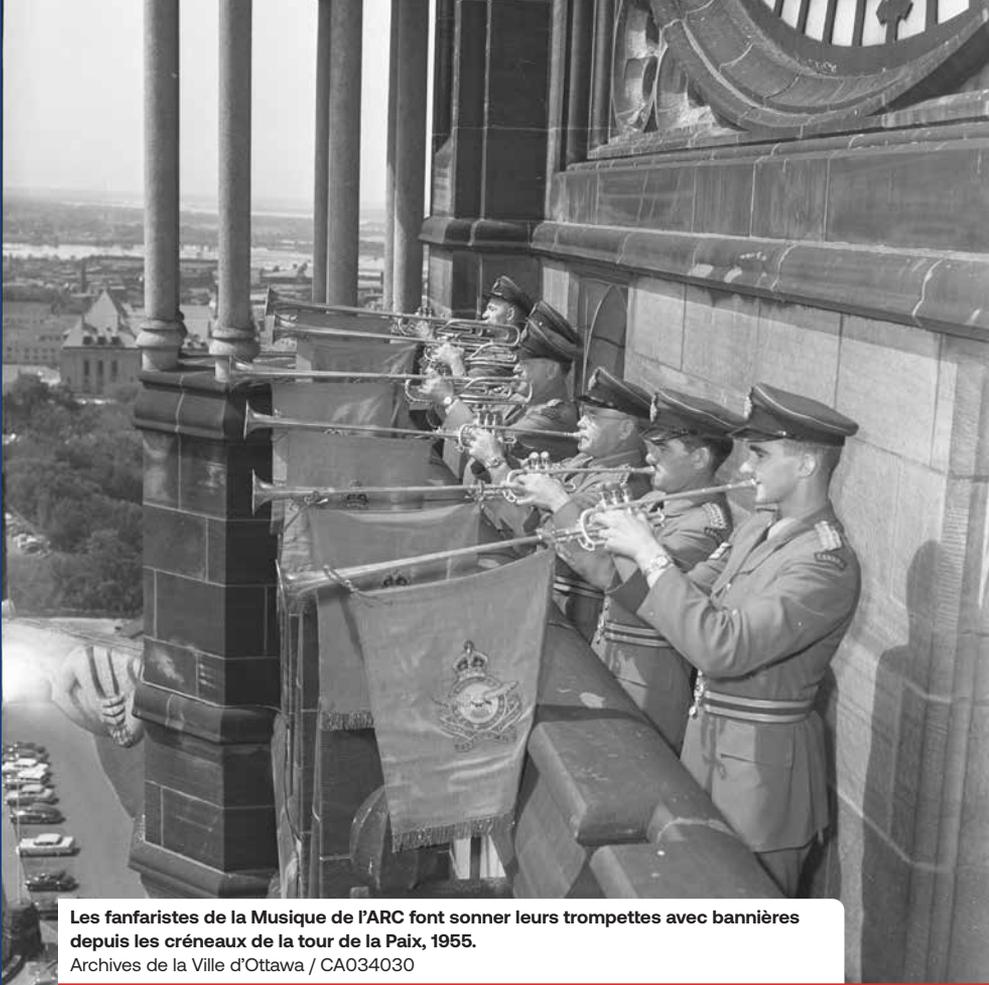
Photo de couverture : Un chasseur supersonique F-104 stationné devant un bombardier allemand A.E.G. (*Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft*) de la Première Guerre mondiale lors d'une réunion de la Canadian Aviation Historical Society, 1972. Archives de la Ville d'Ottawa / CA028169

Photo de la quatrième de couverture : Un hélicoptère Voyageur à l'aéroport d'Uplands, 1973. Archives de la Ville d'Ottawa / CA028175

ISBN 978-1-998031-24-5

Contenu

Hommage à l'Aviation royale canadienne	2
Chronologie d'Ottawa et de l'ARC : les 100 ans de l'Aviation royale canadienne dans la capitale nationale	4
 Les années 1920	4
 Les années 1930	7
 Les années 1940	9
 Les années 1950 et 1960	13
 1970 à aujourd'hui	17
La Division féminine de l'ARC	20
Sergente Molly Beall	21
Officière d'escadron Kathleen O. Walsh	22
Officière d'escadre Willa Walker	23
Beulah Ward	23
Sergent Reginald (« Mickey ») Hicks	24
L'ARC mise en avant-scène dans le film <i>Les Chevaliers du ciel</i>	27
Tragédie à la Villa Saint-Louis	30
Un avion supersonique fait éclater le verre à New Uplands	33
Bibliographie	35



Les fanfaristes de la Musique de l'ARC font sonner leurs trompettes avec bannières depuis les créneaux de la tour de la Paix, 1955.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA034030

Hommage à l'Aviation royale canadienne (ARC) à Ottawa

En 2024, l'Aviation royale canadienne (ARC) fête son 100^e anniversaire. Pour souligner le long service de l'ARC au Canada, les Archives de la Ville d'Ottawa présentent leur collection de photographies, de documents et d'artefacts de la Force aérienne.

Depuis l'établissement de la première station militaire aérienne en 1920 jusqu'à la fermeture des bases des Forces canadiennes (BFC) Rockcliffe et Uplands en 1995, Ottawa a été le centre de nombreuses opérations importantes de l'ARC, notamment des entraînements, des expérimentations, des photographies aériennes et des essais.

Ottawa a pu rendre hommage à l'ARC pendant la Seconde Guerre mondiale en participant au film hollywoodien *Les Chevaliers du ciel*, mais ce sont les personnes qui ont servi ici qui ont établi le véritable lien entre la Ville et l'ARC, notamment des femmes comme Beulah Ward, militaire de l'ARC, et ceux qui ne sont jamais revenus de la guerre, comme Reginald « Mickey » Hicks, un jeune homme de la région.



La célébration du 30^e anniversaire de l'ARC, 1954.

Archives de la Ville d'Ottawa
CA003923

Le spectacle aérien de 1954 à la base aérienne de Rockcliffe de l'ARC, qui a accueilli plus de 25 000 personnes cette année-là.

Archives de la Ville
d'Ottawa / CA004598



Chronologie d'Ottawa et de l'ARC :

les 100 ans de l'Aviation royale canadienne dans la capitale nationale

L'ARC a une histoire riche et célèbre au Canada. Cette chronologie donne un aperçu du rôle d'Ottawa dans l'évolution de l'ARC, depuis ses débuts officiels sous le nom d'Aviation canadienne en 1920, jusqu'à aujourd'hui. Les événements nationaux de l'histoire de l'ARC qui ont eu une incidence sur le rôle d'Ottawa sont italiqués en bleu.

Cette chronologie n'est pas une liste exhaustive.

Les années 1920

1920

Le 18 février, un décret autorise la formation d'une nouvelle Aviation canadienne en tant que force non permanente et non professionnelle, sous l'administration de la Commission de l'air.

La Commission de l'air établit quatre stations : Vancouver (Colombie-Britannique), Morely (Alberta), Roberval (Québec) et Ottawa (Ontario). La station aérienne d'Ottawa (à Rockcliffe) devient une base mixte d'hydravions et d'avions terrestres pour les opérations aériennes civiles. Ces stations servent notamment à des opérations de patrouilles d'incendies de forêt, des études de reconnaissance et des photographies aériennes. Une étude aérienne expérimentale a été entreprise à Ottawa de juillet à novembre.



Un avion de Havilland Canada DHC-3 Otter à la base aérienne de Rockcliffe, 1954.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA004470

1923

Le 1 janvier, le ministère de la Défense nationale (MDN) est formé, englobant les fonctions du ministère de la Milice et de la Défense, du ministère du Service naval et de la Commission de l'air. L'Aviation canadienne devient responsable de toutes les opérations aériennes (militaires et civiles).

Le 12 février, l'appellation royale est octroyée aux Forces armées canadiennes par Sa Majesté le roi George V.

1924

Le 1 avril, l'ARC devient une composante permanente de la force de défense du Canada.

Le 18 avril, des représentants du ministère de la Défense nationale et du ministère de l'Intérieur élaborent un plan quinquennal pour les levés aériens et les activités de protection des forêts.

1925

Les unités de l'ARC reçoivent des désignations de service. La baie Shirleys est une base d'hydravions, tandis que le 1^{er} Dépôt de l'île Victoria est destiné à la révision hivernale des avions et de l'équipement, et sert de dépôt central de matériel.

Une bibliothèque de photos aériennes est établie à Ottawa par décret, devenant le siège de la Photothèque nationale de l'air.



La base aérienne d'Ottawa de l'ARC, Rockcliffe, années 1930.

Archives Ingenium, Collection de photographies du Musée de l'aviation du Canada, CAVM-19185

1927

Lors d'une réorganisation, la plupart des unités aériennes, dont la Section de photographie d'Ottawa et la station d'opérations de la baie Shirleys, sont affectées aux opérations aériennes pour le gouvernement civil en ce qui concerne les essais, les expériences et la photographie.

Le ministère des Postes s'efforce de mettre en place des services réguliers de courrier aérien. La station aérienne d'Ottawa a effectué 10 vols expérimentaux entre le 12 septembre et le 11 novembre afin d'améliorer la livraison du courrier transatlantique.

1928

L'un des huit pigeonniers de l'ARC au Canada est établi à Rockcliffe pour héberger et entraîner des pigeons voyageurs.

Quatre-vingt-huit mille photographies aériennes, couvrant 166 800 kilomètres carrés, ont été prises par huit détachements de photographie contrôlés depuis l'Ontario. La Section de photographie, située dans l'édifice Jackson, à Ottawa, a reçu 1 002 rouleaux de pellicule à développer et à imprimer.

Le Commandant d'aviation A.E. Godfrey et le Sergent de section M. Graham ont effectué un vol de reconnaissance transcanadienne d'Ottawa à Vancouver à bord d'un FC-2w du 5 au 8 septembre.

1929

Le Conseil national de la recherche du Canada (CNRC) crée un laboratoire de recherche aéronautique.

Les années 1930

1932

La station aérienne d'Ottawa poursuit les vols de transport du courrier des navires à vapeur entrants et sortants, cumulant au total 732 heures de vol entre le 28 juin et le 17 août.

1933

De nombreuses opérations de défense nationale sont menées par les stations d'Ottawa au cours de cette période. L'Escadrille d'essais, la Division du génie aéronautique et le Conseil national de la recherche du Canada ont collaboré pour tester et développer des aéronefs et de l'équipement. Ils ont notamment développé le dispositif de suspension à trois caméras pour la photographie aérienne et mis à l'essai un pilote automatique.



L'école de formation de l'ARC à Uplands, années 1940.
Archives Ingenium, Collection de photographies du Musée de l'aviation du Canada, CAVM-20348



Un avion Fairchild 71C à la base aérienne de Rockcliffe, 1933.
Archives Ingenium, Collection de photographies du Musée de l'aviation du Canada, CAVM-02409



Un avion Ford Trimotor WZ 6-AT-AS de l'ARC à la base aérienne de Rockcliffe, 1934.

Archives Ingenium, Collection de photographies du Musée de l'aviation du Canada, CAVM-02545

1934

Les Fury de la Royal Air Force (RAF) et les Siskin de l'ARC font ensemble la démonstration de leurs compétences au-dessus d'Ottawa lors d'une tournée de bonne entente dans le cadre des célébrations du centenaire de Toronto. Les recettes ont permis de remplir la caisse de bienfaisance de l'ARC.

1936

La Section de photographie d'Ottawa déménage de l'édifice Jackson pour être transférée à Rockcliffe et renommée Établissement photographique.

1939

Le 17 décembre, le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande signent, à Ottawa, l'accord sur le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB), qui sera organisé et administré par l'ARC.

Uplands devient officiellement une base des Forces canadiennes, ayant été choisie pour accueillir l'une des premières écoles de pilotage militaire du Canada dans le cadre du PEACB.

Un avion de Havilland Canada D.H. 60M Gipsy Moth à Ottawa. Dans les années 1930, le Moth devient un avion d'entraînement courant pour les pilotes de l'ARC. Un avion Avro Avian se trouve derrière, 1930.

Archives Ingenium, Collection de photographies du Musée de l'aviation du Canada, CAVM-03068



Les années 1940

1940

La 2^e École de pilotage militaire d'Uplands est officiellement inaugurée par le gouverneur général, le comte d'Athlone.

1941

Le Corps auxiliaire féminin de l'Aviation canadienne commence à recruter des femmes pour les fonctions au sol. Au total, 17 038 femmes se sont engagées, dont 1 500 auront servi outre-mer à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Le film *Les Chevaliers du ciel*, mettant en vedette James Cagney, est tourné à la 2^e École de pilotage militaire d'Uplands.

Les châssis de bombardiers bimoteurs Avro Anson sont fabriqués par Ottawa Car & Aircraft Ltd. au 301, rue Slater, à Ottawa.



Membres du Service féminin de l'ARC au travail dans une salle des opérations dans l'Est du Canada, vers les années 1940.

Archives Ingenium, Collection « Le Canada vu par le CN », X14763



Le personnel navigant de l'ARC pose pour une photo de groupe devant un Avro Anson, un avion couramment utilisé pour l'entraînement du personnel navigant de bombardiers, vers 1942.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028143

1942

Le 2 janvier, les premières membres formées du Corps auxiliaire féminin de l'Aviation canadienne sont affectées aux stations du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Le Corps est renommé Division féminine de l'ARC le 3 février.

En raison du nombre croissant de candidates à la Division féminine, le 7^e Dépôt d'effectif déménage de Toronto à Rockcliffe.

Le détachement Carp de l'ARC est construit et sert de terrain d'atterrissage de secours pour la 2^e École de pilotage militaire à la station d'Uplands de l'ARC.

Un second terrain d'atterrissage de secours est établi à Edwards pour épauler l'école d'Uplands.

La fabrication des pièces du bombardier Lancaster, notamment les trappes de largage, les volets, les ailerons et les gouvernes de profondeur, est confiée à Ottawa Car & Aircraft Ltd.

1945

L'accord sur le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique prend fin le 31 mars.



Reginald « Mickey » Hicks et un collègue pilote, 1941-1943.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028140

La 2^e École de pilotage militaire à Uplands ferme ses portes. La base continue à servir d'unité non aérienne, fournissant des services de vols d'entraînement, de génie de la construction et de génie mécanique. En octobre, le Commandement de la maintenance voit le jour à Uplands.

Le Gloster Meteor F-111, premier avion de chasse de l'ARC, est testé à Rockcliffe.

Après la guerre, Rockcliffe continue à servir de base aérienne pour divers avions légers et moyens et à assurer la formation de perfectionnement des pilotes, des navigateurs et des radiotélégraphistes à terre, et reprend ses activités de levé aérien.

L'ARC envoie par avion B-17 des cargos de pénicilline de Rockcliffe à Varsovie, en Pologne. Cinq envois sont effectués entre octobre 1945 et le 5 janvier 1946. Le deuxième envoi du 31 octobre, transportant 2 500 kg, s'est écrasé près de Halle, en Allemagne. L'ARC a pu livrer huit tonnes de pénicilline.

La 1^{re} Section de photographie de Rockcliffe était chargée du traitement de toutes les pellicules de levé et de leur impression. Au cours de cette période, la section a développé environ 113 670 mètres de pellicule et imprimé plus de 100 000 photos par mois.

1947

Le 14 juin, la première Journée de l'ARC est célébrée dans les stations et les unités du Dominion.

La station Uplands de l'ARC est dissoute et le Commandement de la maintenance est transféré au quartier général de la Force aérienne.

1949

Le North Star du Centre d'essais et d'expérimentation de Rockcliffe effectue le premier vol transcanadien sans escale.



Une aviatrice-chef offre aux officiers du 428^e Escadron de chasseurs tout temps, surnommé l'Escadron fantôme, des demandes d'Obligation d'épargne du Canada, 1954.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA005678

**L'équipe d'approche
contrôlée du sol à
Uplands, 1954.**

Archives de la Ville
d'Ottawa / CA005828



Les années 1950 et 1960

1950

Des unités d'alerte contre les raids aériens sont créées à Uplands et un hangar d'alerte de réaction rapide est érigé pour les chasseurs d'interception en état d'alerte.

1951

L'aéroport d'Uplands est agrandi; 3 800 acres de terrain sont ajoutés pour permettre la construction d'un aéroport multifonction militaire et civil.

Le Centre d'expérimentation et d'essais (CEE) est créé à Rockcliffe, regroupant l'établissement de développement expérimental de Rockcliffe, l'établissement expérimental hivernal d'Edmonton et le détachement du CNRC de l'ARC à Arnprior.

1952

Uplands redevient le lieu d'accueil officiel de la royauté et des chefs d'État. Après la guerre, la première visite d'un monarque en exercice fut celle de la reine Juliana des Pays-Bas, accompagnée de son mari, le prince Bernhard. Parmi les autres personnalités, citons la reine Elizabeth II, le prince Philip, la Reine-Mère, le premier ministre britannique Eden, le premier ministre australien Menzies, le premier ministre indien Nehru et le président américain Eisenhower.

1956

Le 15 mai, un avion de chasse CF-100 s'écrase sur la Villa Saint-Louis à Orléans. L'accident fait 15 victimes, dont 11 membres de la congrégation des Sœurs grises. Le couvent est détruit.

1957

Le CEE est déplacé à Uplands.

Le 1 mars, un bombardier B-25 Mitchell de l'ARC opérant pour le CEE se dirige vers la base d'Uplands après avoir décollé de Churchill, au Manitoba. À bord se trouvent le Vice-maréchal de l'air Robert C. Ripley, chef du Commandement du matériel aéronautique de l'ARC, qui copilote l'avion, ainsi que sept autres membres du personnel de l'ARC. Après s'être ravitaillé à North Bay, en Ontario, l'avion reprend sa route vers Uplands pour y atterrir. Peu avant 21 h, l'équipage est en communication radio avec Uplands et survole Manotick en attendant l'autorisation d'atterrir. Quelques minutes



Des membres du 412^e Escadron de transport se tiennent à côté d'un North Star de l'ARC, 1955.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA035228



Membres de l'équipe d'approche contrôlée du sol à Uplands, 1954.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA028189

plus tard, l'avion s'écrase dans un champ agricole. Les résidents stupéfaits de Manotick rapportèrent avoir entendu de fortes explosions et vu un éclair de lumière illuminer le ciel. L'ARC mena une enquête sur l'accident, mais aucune cause ne put être déterminée. Un défilé funéraire en l'honneur des hommes se tint à la station de l'ARC de Rockcliffe, rassemblant plus d'un millier de parents, amis et membres du personnel militaire. Quatre des hommes furent inhumés au cimetière Beechwood, tandis que les quatre autres militaires furent rapatriés dans leurs villes natales.



Vue aérienne de la base Uplands de l'ARC, 1957.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA008100



Une équipe d'évaluation de l'ARC examine un Hunting Percival Jet Provost nouvellement arrivé, un aéronef pour l'entraînement des pilotes d'avion à réaction (jet), 1956.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA040715

1959

La reine Elizabeth II inaugure le Monument des forces aériennes du Commonwealth à Ottawa, en hommage aux 809 hommes et femmes qui sont morts en service au Canada pendant la Seconde Guerre mondiale et qui n'ont pas de sépulture connue.



Deux membres du 445^e Escadron posent avec leur CF 100 « Canuck » à Uplands après avoir établi un record de vitesse Toronto-Ottawa de 23 minutes, 1956.
Archives de la Ville d'Ottawa / CA040573

1960

Le Musée de l'aviation du Canada ouvre ses portes à Uplands.

1964

Les opérations de vol se terminent à la base de Rockcliffe, les fonctions administratives et logistiques, quant à elles, sont maintenues. Le contrôle de l'aérodrome est rendu à l'aéroclub de Rockcliffe.

1965

Le Musée de l'aviation du Canada emménage dans ses nouveaux quartiers permanents à Rockcliffe.

1967

Le 17 décembre, un record d'altitude canadien de 100 110 pieds est établi par le Lieutenant-colonel R. A. White aux commandes d'un Lockheed CF-104 depuis Uplands.

1970 à aujourd'hui

1971

L'unité de détection aéroportée est formée à Uplands pour effectuer des tests avec plusieurs types d'aéronefs.

Le CEE fusionne avec le 448^e escadron d'essais (Cold Lake, Alberta) et l'escadron VX10 (Shearwater, Nouvelle-Écosse) pour devenir le Centre d'essais techniques (Aérospatiale). Le nouvel établissement est transféré d'Uplands à Cold Lake, en Alberta.

1972

La BFC Ottawa est créée à la suite de la fusion des bases d'Uplands et de Rockcliffe, qui ont été rebaptisées BFC Ottawa-Nord et BFC Ottawa-Sud.



L'équipe de démonstration aérienne des Forces canadiennes, les Snowbirds, à Uplands, 1975.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028170

1983

Le 25 mai, une cérémonie de la première pelletée de terre a lieu à Rockcliffe pour la construction d'un nouvel édifice qui abritera le Musée national de l'aviation.



Premier hélicoptère Chinook à arriver à la base des Forces canadiennes à Uplands, 1975.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028171

1993

La partie civile d'Uplands est renommée Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.



Un pilote des Forces armées canadiennes à bord d'un hélicoptère Voyageur examine une zone au cours d'une mission de recherche et de sauvetage, 1973.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028176

1995

La consolidation du ministère de la Défense nationale dans les années 1990 a entraîné la fermeture ou la réduction des effectifs de nombreuses bases.

À la suite de ces regroupements au sein du ministère de la Défense, les bases d'Uplands et de Rockcliffe ferment leurs portes. La base d'Uplands

continue certaines activités de soutien administratif et de logistique.



Une militaire à la base des Forces canadiennes Uplands, 1976.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028183

2018

Le ministère de la Défense nationale annonce que le Centre d'essais techniques (Aérospatiale) déménagera de Cold Lake (Alberta) à Uplands. En raison de retards dans les rénovations, le déménagement est reporté à 2025.



Membres du Service féminin de l'ARC, extrait de « *Elle est en service pour que les hommes puissent voler* », années 1940.

Archives de la Ville d'Ottawa / RGR001-2-2-11, collection « Betty Marwood »

La Division féminine de l'ARC

Le 2 juillet 1941 a lieu la création de la Division féminine de l'Aviation royale du Canada, ce qui marque la première entrée des femmes canadiennes dans le corps de service actif. Ayant au départ occupé des emplois liés à la cuisine, au ménage et aux soins infirmiers, les femmes accèdent peu à peu à des rôles de non-combattantes au sein de l'ARC, assumant des fonctions précédemment réservées aux hommes. Le 7^e Dépôt d'effectif à Rockcliffe était l'un des centres d'entraînement de l'ARC (Division féminine), sous la direction efficace de l'Officière d'escadron Kathleen O. Walsh et, plus tard, de l'Officière d'escadre Willa Walker. Des femmes de tout le Canada, et d'Ottawa, dont beaucoup ont un père, un frère, un petit ami ou un mari déjà en service, mort ou prisonnier, se sont portées volontaires pour servir dans la Division féminine de l'ARC. La Division féminine sert de tremplin aux femmes vers leur pleine participation à l'ARC.

Sergente Molly Beall

La Sergente Moretta (Molly) Beall a volé pour le service de photographie de la Division féminine de la Force aérienne et s'est ensuite illustrée en tant que pilote. Originaire de Lindsay (Ontario), Mme Beall suit une formation à Ottawa, où elle retourne après la guerre. Elle adhère alors à l'aéroclub d'Ottawa (*Ottawa Flying Club*) pour obtenir ses brevets de pilote privé et commercial avant de devenir la première femme à obtenir un brevet d'instructeur de vol sous l'égide du ministère des Anciens Combattants. En 1947, elle reçoit la plaque honorifique Sandersen pour avoir terminé deuxième à la compétition John C. Webster Memorial Trophy, où elle fut la seule femme à concourir pour le titre de meilleur pilote amateur.



Une militaire travaille avec des cisailles à métaux, base des Forces canadiennes Uplands, 1976.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028184



Membres du Service féminin de l'ARC en poste, extrait de « *Elle est en service pour que les hommes puissent voler* », années 1940.

Archives de la Ville d'Ottawa / RGR001-2-2-11, collection « Betty Marwood »

Brochure de renseignements pour le Service féminin de l'ARC « Elle est en service pour que les hommes puissent voler », années 1940.

Archives de la Ville d'Ottawa / RGR001-2-2-11, collection « Betty Marwood »



Officière d'escadron Kathleen O. Walsh

L'Officière d'escadron Kathleen O. Walsh fut la première Canadienne à obtenir un poste dans l'ARC. Ses qualités de chef se révèlent alors qu'elle est responsable de l'organisation et première commandante du Corps de la Croix-Rouge à Ottawa, qu'elle intègre en 1941 après la mort de son mari, le Capitaine d'aviation C.C. Walker. En 1942, elle est promue officière d'escadron, la première promotion jamais obtenue dans la Division féminine de l'ARC. Décédée en 1974 à l'âge de 72 ans, elle est enterrée au cimetière Notre-Dame d'Ottawa.

Officière d'escadre Willa Walker

L'Officière d'escadre Willa Walker obtint son diplôme avec la première cohorte de recrues de la Division féminine de l'ARC. Elle est affectée au 6^e Dépôt à Toronto, puis devient responsable du 7^e Dépôt d'effectif à Rockcliffe, succédant à l'Officière d'escadron Kathleen Walker. Elle s'enrôle dans la nouvelle Division féminine à peine un an après que son mari, le Capitaine David Walker, est fait prisonnier de guerre en Allemagne. Source d'inspiration pour de nombreuses femmes qui s'enrôlent aussi dans la Division féminine dans les années 1940, elle fut une figure importante du mouvement en faveur de la participation des femmes dans l'armée.

Beulah Ward

Née à Ottawa, l'aviatrice Beulah Ward, recrue de la Division féminine de l'ARC, fréquenta le centre d'entraînement de Rockcliffe. Fille du Caporal L.D. Ward (également stationné à Rockcliffe), le milieu militaire ne lui est pas étranger. Jeune femme athlétique, elle bat le record de saut en hauteur à Rockcliffe et obtient les meilleures notes dans de nombreuses compétitions sportives.

Annnonce de recrutement de l'ARC.
The Ottawa Journal, 1942.
 Archives de la Ville d'Ottawa / MG011

**A thrilling
NEW WORLD
INVITES YOU**

Imagine yourself joyfully enrolled in the Air Force. You meet a great, new, wonderful world of adventure.

Join the R.C.A.F. now. You'll spend a few weeks in training near Ottawa or Toronto. Then you'll get right into action... it may be in New Brunswick or Saskatchewan, Newfoundland or British Columbia. Later, possibly, you may go overseas.

There are 46 different trades you may enter in the R.C.A.F. Perhaps you'll drive a tractor, or, if you love to cook, you'll enjoy preparing meals for busy young airmen. Perhaps you'll be a stenographer, a fabric worker or a wireless operator. Perhaps you'll field parachutes or run a message machine.

Whatever your task, you will be doing it in the great work of the R.C.A.F., just as surely as though you were sitting in the cockpit of a Spitfire, or manning a machine gun, or looking through the tank sight.

The R.C.A.F. wants you, age 18 or 21, with at least High School training. Right or near-right eyes. R.C.A.F. Recruiting Centre, 100 King Street West, 1st floor, Ottawa. NO WAITING. EARNESTLY OPPORTUNITIES FOR PROMOTION.

Don't think it's time to leave and stay there. Join the R.C.A.F. now. You'll get a new world of adventure. Join now—this year may be it!

Send this form to: **WOMEN'S DIVISION RCAF ROYAL CANADIAN AIR FORCE**

**WOMEN'S DIVISION
RCAF
ROYAL CANADIAN AIR FORCE**



**Mickey Hicks nourrit
des pigeons à Trafalgar
Square, 1941-1943.**

Archives de la Ville
d'Ottawa / CA028141

Sergent Reginald (« Mickey ») Hicks

Reginald McLeod Hicks, dit « Mickey », fils de l'inspecteur de fromage Thomas James Hicks et d'Annie Florence McLeod, est né le 29 janvier 1920 à North Gower, en Ontario. À l'âge de huit ans, il est atteint de scarlatine. À 16 ans, il reçoit les prix du meilleur athlète et du meilleur sportif des Boy Scouts de North Gower. Il fréquente les écoles locales avant de déménager à Kemptville, en 1937, pour faire une année d'école technique. Il travaille ensuite comme ferblantier, plombier et poseur de câbles électriques chez son oncle Kenneth Edward Hicks, à Richmond.

M. Hicks quitte ce travail en 1941 pour s'engager dans l'Aviation royale canadienne (ARC) et piloter des avions. Il suit des formations dans tout le pays : l'École des radionavigants n° 31 à Clinton, l'école de formation initiale n° 5 à Belleville, l'École de pilotage n° 13 au Québec et l'école de pilotage militaire à Trenton. En juillet 1942, devenu bombardier aérien, Mickey est affecté à Lethbridge, en Alberta, pour suivre la formation de l'école de bombardement et de tir aérien. Après deux mois de formation supplémentaire à Edmonton, il rejoint Halifax pour être déployé en Europe. Le 9 octobre 1942, il reçoit son insigne de navigateur aérien.

En janvier 1943, il est affecté à la 22^e unité d'entraînement opérationnel, à Wellesbourne. Il commence à prendre des notes dans l'*Aeroplane Diary 1943* que lui a offert une Anglaise nommée Edie. Il écrit avoir effectué sa première boucle le 21 janvier. En avril 1943, il est affecté au 408^e escadron « Goose ». Peu après, il effectue huit sorties opérationnelles et 43 heures de vol au-dessus du territoire allemand.

Cinq minutes avant minuit, le 3 juillet 1943, M. Hicks et ses compagnons d'équipage quittent leur base aérienne de RAF Leeming, dans le Yorkshire, en Angleterre, pour mener des opérations avec 651 autres avions, à bord de leur Halifax II, au-dessus de Cologne, en Allemagne. Ils doivent être de retour avant 5 h du matin. Le raid de bombardement est considéré comme un succès. Vingt cibles industrielles sont détruites, mais 600 personnes sont tuées et 72 000 autres ne peuvent pas rentrer chez elles. Trente avions sont perdus au cours de l'attaque, la plupart abattus par des chasseurs allemands du Jagdgeschwader 300. Le Halifax II dans lequel servait M. Hicks est abattu, à 3 h 08 du matin, par le Sous-officier Dickhaus du Nachtjagdgeschwader 4 et s'écrase à Bonneleau, en France. Six personnes sont tuées lors de l'écrasement.



Reginald « Mickey » Hicks debout, à côté d'un avion, 1941-1943.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028142

Le Sergent Paul-Émile Côté, mitrailleur de bord, seul survivant de l'équipage, est fait prisonnier. Aucun membre de l'équipage n'avait plus de 23 ans. Un autre Halifax de l'escadron Goose est abattu au-dessus de Tessengerlo, en Belgique.

Le 17 juillet, le père du Sergent Hicks reçoit à North Gower un télégramme annonçant que son fils est porté disparu et présumé mort. Il reçoit également une lettre du Commandant d'escadre Ferris du 408^e escadron, datée du 6 juillet. Les deux communications laissent entendre qu'il a peut-être été fait prisonnier. L'*Ottawa Journal* ne rapporte sa disparition que le 12 août et n'annonce sa mort présumée que le 3 décembre. La tombe 8, rangée E au cimetière de Poix-de-la-Somme, en France, commémore le sacrifice de M. Hicks. Il reçoit à titre posthume la Médaille canadienne de service volontaire et la Médaille de la guerre de 1939-1945. Sa mère reçoit la Croix du Souvenir.

Le Sergent bombardier Reginald McLeod Hicks était un jeune homme charismatique et athlétique. Ceux qui l'ont connu, comme ceux qu'il a rencontrés au cours de son service en Europe, ne tarissent pas d'éloges sur son caractère et sa camaraderie.

Télégramme informant J. T. Hicks que son fils, Reginald Hicks, est porté disparu et qu'on pense qu'il a été tué, 1943.

Archives de la Ville d'Ottawa / RGRO01-2-2-8, collection « Reginald McLeod "Mickey" Hicks. »

CLASS OF SERVICE	SYMBOL
Full-Photo Message	
Day Letter	D L
Night Message	N M
Night Letter	N L

If none of these three symbols appears after the Arabic numeral message, the message is a normal message. Otherwise its character is indicated by the symbol appearing after the check.

CANADIAN TELEPHONE

CNT 6296
5-36

CONFIRMATION OF TELEGRAM
Telephoned

TO BE *mailed*

FORM 8122
Exclusive Connection with
INTERNATIONAL TELEGRAPH CO.
able Service
all the World
or Transferred
Telegraph

D. E. GALLOWAY, ASSISTANT VICE-PRESIDENT, TORONTO, ONT.

STANDARD TIME

AF65 53/52 2 EXTRA GB=RCAF OTTAWA ONT 80 JUL 17 PM 7 16

MR J T HICKS REPORT DELIVERY=
NORTHGOWER ONT 762

9103 REGRET TO ADVISE INTERNATIONAL RED CROSS QUOTING
GERMAN INFORMATION STATES YOUR SON SERGEANT REGINALD MCLEOD
HICKS LOST HIS LIFE JULY FOURTH BUT DOES NOT GIVE ADDITIONAL
PARTICULARS STOP PENDING FURTHER CONFIRMATION YOUR SON IS TO
BE CONSIDERED MISSING BELIEVED KILLED STOP PLEASE ACCEPT MY
SINCERE SYMPATHY STOP LETTER FOLLOWS==
RCAF CASUALTIES OFFICER.

Publicité pour *Les Chevaliers du ciel* au Théâtre Capitole. *The Ottawa Journal*, 1942. Archives de la Ville d'Ottawa / MG011



le recours à l'artillerie pour dégager un passage pour James Cagney et ses collègues. Ottawa est largement représentée dans le film, montrant des monuments importants tels que le Parlement, le Château Laurier et le Monument commémoratif de guerre du Canada, ainsi que l'authentique remise d'insignes de compétence aux diplômés de l'ARC dont le tournage fût plutôt compliqué.

Les acteurs ont loué la ville et ses citoyens. M. Cagney a parlé chaleureusement d'Ottawa, déclarant aux journalistes : « Je n'ai jamais été aussi ravi d'un endroit que j'ai visité... Ottawa semble si propre et j'ai été particulièrement frappé par l'absence de panneaux publicitaires. » Les seconds rôles Dennis Morgan et Alan Hale ont également apprécié leur séjour dans la capitale canadienne et ont chaleureusement emmené au restaurant deux garçons de douze ans qu'ils ont rencontrés lors d'une croisière sur le canal.

Le Maréchal de l'Air William A. « Billy » Bishop, originaire d'Ottawa, a été qualifié de grand acteur par les personnes présentes sur le plateau, bien qu'il ne se soit pas senti à

l'aise dans sa performance jusqu'à ce qu'il voie les acteurs professionnels se tromper eux aussi dans leur texte.

Rita Cross, une jeune femme d'Ottawa, a accompagné les acteurs à North Bay pour remplacer l'actrice principale.

Le film était très attendu et a été bien accueilli par la population canadienne. Il s'est notamment illustré pour ses fantastiques démonstrations de voltige aérienne et ses cascades, coordonnées par Frank Clark, le pilote en chef. La première du film a été présentée à Ottawa le 12 février 1942, à laquelle ont assisté le premier ministre Mackenzie King et les membres de son cabinet, ainsi que le gouverneur général et son épouse, la princesse Alice.



Le réalisateur de *Les Chevaliers du ciel*, Michael Curtiz (à droite), est photographié à son arrivée à l'aéroport de Malton (aujourd'hui l'aéroport international Toronto Pearson) en compagnie du chef d'escadron Owen-Cathcart Jones et de l'agente de bord Edna Belden. Le film est mis en nomination pour deux Oscars lors de la 15^e cérémonie des Oscars, quoique M. Curtiz est peut-être plus connu pour le film qu'il a réalisé ensuite : *Casablanca*. Archives Ingenium, X-11923.

Tragédie à la Villa Saint-Louis



Vue intérieure du couvent des Sœurs Grises, Villa St-Louis, Orléans, 1954.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA004409

Dans la soirée du 15 mai 1956, un jet CF-100 tombe de 33 000 pieds et plonge sur le côté de la Villa Saint-Louis, une maison de repos pour les Sœurs grises de la Croix à Orléans. Quinze personnes sont tuées, dont 11 religieuses, leur cuisinier et les deux hommes qui se trouvaient dans l'avion. L'explosion est entendue à une distance de 24 kilomètres et le reflet de l'explosion dans le ciel nocturne peut être vu à Richmond et à Manotick.

La communauté à proximité du couvent se mobilise immédiatement après l'accident, sauvant ainsi la vie de 20 femmes. Il n'y a rien à faire pour les 15 autres personnes. Lawrence Barber, qui a escaladé l'escalier de secours et aidé six religieuses à sortir, tente de s'introduire dans d'autres chambres au deuxième et au

troisième étages, malgré les brûlures qu'il a déjà subies.
« Je ne pouvais pas entrer à cause des flammes...
J'entendais les religieuses crier... J'entendais les religieuses taper sur le mur. »

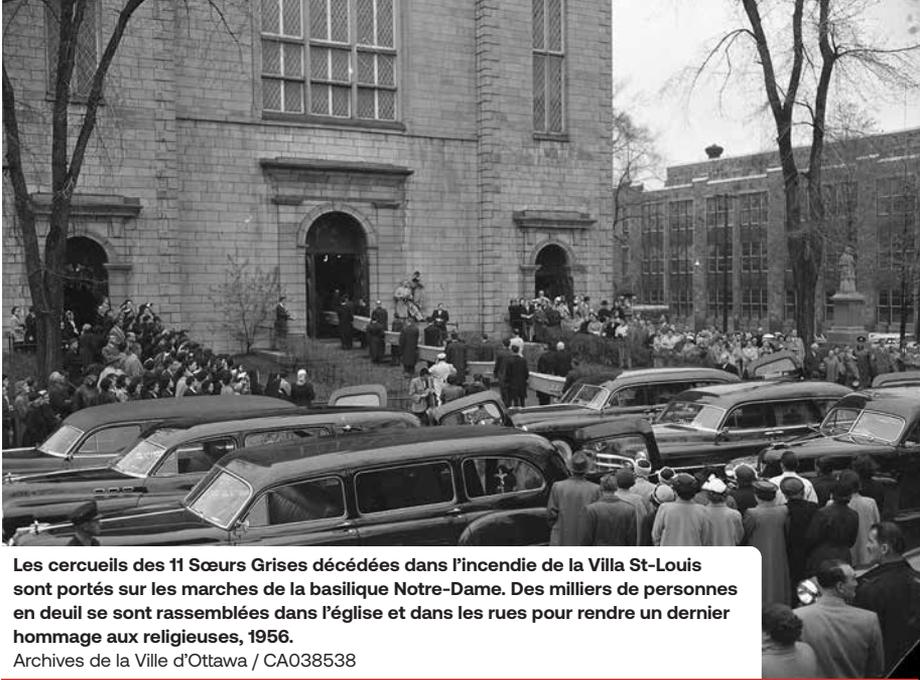
Cette nuit-là, quatre corps sont retrouvés, dont celui du révérend Richard Ward, qui a été projeté à 45 mètres du bâtiment et qui est mort peu après sur la pelouse où les secouristes l'ont déposé. Tombant de son lit dans sa maison, à près d'un kilomètre de l'impact, Ray Rainville est l'un des premiers à arriver sur les lieux. Il aide à sauver 10 des personnes qui se sont échappées. « Je n'avais qu'une idée en tête : arriver le plus vite possible. Je n'étais pas seul et je suis fier de mes voisins. Ils ne se souciaient pas des brûlures et des blessures. Ils se sont acharnés sur l'édifice jusqu'à ce que mains d'homme ne puissent plus rien faire. Puis nous avons prié. »

Le jet avait été envoyé, avec un autre jet, pour confirmer l'identité d'un avion inconnu, un cargo North Star dont le plan de vol n'avait pas encore été reçu. Les deux jets sont ensuite montés à 33 000 mètres pour terminer un exercice d'entraînement et brûler l'excédent de carburant

Les vestiges de la Villa St-Louis après un incendie dévastateur causé par l'écrasement d'un avion de l'ARC, 1956.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA024615





Les cercueils des 11 Sœurs Grises décédées dans l'incendie de la Villa St-Louis sont portés sur les marches de la basilique Notre-Dame. Des milliers de personnes en deuil se sont rassemblées dans l'église et dans les rues pour rendre un dernier hommage aux religieuses, 1956.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA038538

qui les empêcherait d'atterrir. Le premier avion a entamé sa descente tandis que le second a signalé par radio qu'il disposait encore d'un excédent de carburant et qu'il resterait en altitude. Ce fut son dernier message avant l'écrasement.

La cause de l'accident n'a jamais été déterminée, mais on pense que le pilote, l'Officier William J. Schmidt, âgé de 25 ans et respecté en tant que « bon pilote consciencieux », et le navigateur, l'Officier Kenneth D. Thomas, âgé de 20 ans, étaient morts ou inconscients au moment de l'accident, probablement à cause d'une défaillance du système d'oxygène ou d'une explosion interne. Aucune trace d'utilisation de sièges éjectables ou de parachutes n'a été trouvée.

Un service commémoratif est organisé le 23 mai à l'église Saint-Joseph, en présence de nombreux hauts responsables militaires. Trois clairons de l'ARC exécutent la Dernière sonnerie et un orchestre joue pendant le service. La communauté dévastée y assiste en grand nombre.

Un avion supersonique fait éclater le verre à New Uplands



Le nouveau terminal de l'aéroport d'Uplands à Ottawa, dont l'ouverture était prévue en août 1959.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028185

Le nouveau terminal de l'aéroport d'Uplands à Ottawa, rutilant d'acier et de verre, doit ouvrir ses portes à l'automne 1959. Le « centre pour civils flamboyant et minimaliste » comprend un restaurant, un salon, une salle de café et d'impressionnantes terrasses pour les spectateurs, ainsi que les bureaux, salles d'attente et services de douane obligatoires. On y trouve même le nouveau tapis roulant pour récupérer ses bagages.

Ottawa doit cependant attendre pour avoir son aéroport métropolitain, compte tenu des progrès scientifiques spectaculaires réalisés un peu plus d'un mois avant l'inauguration. Le 6 août, le capitaine de l'armée de l'air

américaine G.L. Schulstad provoque accidentellement un bang sonique à quelques centaines de mètres au-dessus de l'édifice. L'explosion, due à un retard des instruments lors d'un vol de familiarisation avec un F-104 Starfighter, souffle les fenêtres du bâtiment, causant un retard de six mois dans l'ouverture du terminal et 500 000 dollars de réparation.

Au départ, on estime le coût des dégâts à 5 000 dollars, ce à quoi un fonctionnaire du ministère des Transports répond : « Cela ne suffira même pas à payer le coût pour ramasser le verre éclaté. » Certains reprochent à l'aéroport de ne pas avoir résisté au choc, tandis que d'autres blâment plus spécifiquement la trajectoire de vol et la vitesse excessive de l'avion qui a franchi le mur du son, et appellent à une réglementation plus stricte pour les pilotes. L'inauguration officielle du terminal, au début du mois de juillet 1960, a un goût amer, alors que l'on entend les discours du premier ministre Diefenbaker, du maire d'Ottawa George H. Nelms et d'autres hauts représentants qui louent l'édifice futuriste comme un monument à la paix. Un article de l'*Ottawa Journal* relatant l'événement note qu'« aucun des orateurs [...] n'a mentionné l'incident ».

Les conséquences d'une explosion sonique sur le terminal de l'aéroport d'Uplands, dans les années 1960.

Ingenium/Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, Fonds William A. Ramsay



Bibliographie

- Bibliothèque et Archives Canada. 1945-1946. « Royal Canadian Air Force second central registry and file classification system : C-5878. » *Patrimoine canadien*. doi:lac_reel_c5878.
- Musée canadien de la guerre. 1967. *Information Brochure on Canadian Forces Base Uplands November*. Cote de placement UG 635 C22 U6 1967
- *Carp Airport*. Consulté le 13 juin 2024. <https://www.carpairport.ca/history/>.
- Duben, Thomas Van. « The Ottawa Journal Archive. » *Newspapers.com*. Ancestry.com. 28 novembre 1950. Consulté le 6 mai 2024. <https://cityofottawaarchives.newspapers.com/image/48799254>.
- Edmond Cloutier, C.M.G. B.A., B. PH. 1948. *RCAF Logbook A Chronological Outline of the Origin, Growth and Achievement of the Royal Canadian Airforce. Air Historical Section*. Ottawa. King's Printer and Controller of Stationary. Musée canadien de la guerre. Cote de placement UG 635 C2 A45
- Forsyth, Bruce. 2024. *Canadian Military History*. 15 juin. <https://militarybruce.com>.
- Ketchum, William Q. « The Ottawa Journal Archive. » *Newspapers.com*. Ancestry.com. 29 janvier 1941. Consulté en mai 2024. <https://cityofottawaarchives.newspapers.com/image/44434633/?match=1&terms=%22Avro%20Anson%22>.
- Milberry, Larry, ed. 1984. *Sixty Years The RCAF and CF Air Command 1924-1984*. Toronto : CANAV Books.
- Nanton Lancaster Society. 2024. « The Canadian Lancasters. » *Bomber Command and Museum Archives*. Consulté en mai 2024. <https://www.bombercommandmuseumarchives.ca/lanccanadian.html>.
- Pugliese. 2023. « Ottawa Citizen. » 7 septembre. Consulté le 13 mai 2024. <https://ottawacitizen.com/news/national/defence-watch/move-of-canadian-forces-aerospace-testing-organization-to-ottawa-delayed-by-construction-problems-other-issues>.
- Williams, James N. 1984. *The Plan Memories of the BCATP*. Canada's Wings Inc.





L'aéronef Tracker des années 1950 est examiné par l'Établissement aéronautique national. Les tests permettront de déterminer si l'utilité de l'avion peut être prolongée, 1978.

Archives de la Ville d'Ottawa / CA028180



Le ciel de la capitale :
HOMMAGE À
L'ARC À OTTAWA