



# GUS:

## FROM TRAPPER BOY TO AIR MARSHAL

**SUZANNE K. EDWARDS**

RENFREW, ONTARIO:  
GENERAL STORE PUBLISHING HOUSE, 2007  
235 PAGES ISBN 978-1897113745

Compte rendu du Major Bill March

Le livre de Suzanne Edwards est une rareté dans les cercles de l'histoire militaire du Canada : il est entièrement consacré à un aviateur canadien de haut rang. Le fait que cet aviateur soit le père de l'auteure et que le livre ne soit pas à proprement parler un ouvrage savant n'enlève rien au résultat ni à

l'importance du sujet. Bien qu'on puisse dire que le Maréchal de l'Air (m/air) Harold « Gus » Edwards soit une grande figure de l'histoire de la Force aérienne du Canada, il est vrai aussi qu'il méritait qu'on lui consacre une étude en tant que chef dont les qualités ont débordé le champ de son service.

Les débuts de la carrière du M/air Edwards pourraient servir d'introduction à l'étude de la force aérienne au Canada. Le M/air Edwards s'est joint au Royal Naval Air Service (RNAS) comme pilote en 1915 et il a participé à des missions de bombardement en France. Son appareil ayant été abattu en avril 1917, il a été fait prisonnier par les Allemands et, en dépit de plusieurs tentatives d'évasion, il est resté leur « invité » jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. Devenu capitaine dans la Royal Air Force (RAF), Edwards s'est joint au 47<sup>e</sup> Escadron et il a appuyé l'intervention des Alliés contre le gouvernement bolchevique en Russie. Enfin démobilisé en juillet 1920, il est rentré au Canada et il a demandé d'être admis dans la toute jeune Aviation canadienne. Pendant la majeure partie des six années qui ont suivi, il a piloté des hydravions à coque affectés à des missions de cartographie et à des patrouilles forestières à partir de divers endroits au Manitoba. De 1926 à 1933, il a occupé divers postes d'état-major dans des quartiers généraux, en Angleterre et à Ottawa, avant de retourner aux opérations de vol, dans les Maritimes. Promu commandant d'escadre (cmdt Ere) en 1936, il était l'un des officiers de la force permanente les plus expérimentés de l'Aviation royale du Canada (ARC)

avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

L'ARC s'est rapidement développée pendant les premières années de la guerre, et Edwards a pu mettre à l'épreuve ses qualités de chef et ses compétences en gestion comme directeur du personnel au Conseil de l'air. Il était responsable du recrutement, de la dotation, de la discipline, de la solde, des questions de santé, des services d'aumônerie, des nominations, des promotions, des retraites, des affectations, de la supervision de la réserve et de l'établissement des estimations de l'effectif, entre autres choses. Ces fonctions revêtaient d'autant plus d'importance que le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) s'est mis à « tourner à plein régime » et que des milliers de membres de l'ARC ont été envoyés outre-mer. Promu vice-maréchal de l'Air (v/m/air) en août 1941, Edwards a travaillé avec cœur et sans relâche, au mépris de sa santé.

Direct et pragmatique, Edwards n'a jamais reculé devant la lutte – particulièrement s'il estimait faire son devoir dans l'intérêt d'une Force aérienne à laquelle il était profondément attaché. Sa détermination et son courage moral lui ont permis

de s'attaquer à des problèmes comme l'élimination des restrictions raciales qu'imposait la politique de recrutement de l'ARC. Même s'il n'a pas réussi en définitive à élargir le bassin de recrutement de l'ARC, ses efforts incessants lui ont valu la réputation d'un homme capable de s'attaquer de front à des problèmes difficiles. C'est ainsi que, en octobre 1941, le ministre de la Défense nationale pour l'air, cherchant quelqu'un à qui confier le quartier général outre-mer de l'ARC, a fait appel à Edwards. Il avait vu en lui l'alliage de leadership et d'opiniâtreté qu'il fallait.

Edwards avait notamment comme tâche de donner un but précis et un sens du professionnalisme au quartier général de Londres, et c'est ce qu'il a fait sans tarder. Il devait également donner une identité canadienne à l'ARC dans le théâtre d'opérations européen, en dépit du peu d'enthousiasme des Britanniques. Même si la majorité du personnel de l'ARC allait servir dans des unités de la RAF pendant la guerre, la politique dite de « canadianisation » à laquelle tenait Edwards a débouché sur la création d'escadrons canadiens dans l'ordre de bataille de la RAF. La RAF avait comme principe d'affecter le personnel de l'ARC là où il fallait, quelles que soient les visées nationales. Edwards a lutté pour obtenir que les aviateurs et même le personnel de piste canadiens servent dans des formations et des escadrons canadiens. La création au sein du Bomber Command du groupe n° 6 (ARC) a été le couronnement de ses efforts. Tenace dans la poursuite de ses buts, Edwards a froissé des autorités à Londres et à Ottawa, mais c'est finalement sa santé chancelante qui explique son remplacement, fin 1943, et sa retraite anticipée, en septembre 1944. Quand il est décédé, en février 1952, l'ARC a mis en terre, pour la première fois de son histoire, un maréchal de l'Air.

J'ai indiqué au début de ce compte rendu que *Gus* n'était pas à proprement parler un ouvrage savant, mais il faut voir là une qualité et non un défaut du livre. M<sup>me</sup> Edwards a très bien mis en contexte la vie de son père en évoquant des comptes rendus plus officiels des événements, mais ce sont les récits, les documents et les souvenirs personnels qui permettent au lecteur de mieux comprendre les qualités plus intimes d'un chef véritable. Par exemple, même si le volume II de l'histoire officielle de l'ARC, *The Crucible of War, 1939-1945*, présente un examen approfondi des efforts que le M/air Edwards a faits

pour l'ARC à l'étranger et la « canadianisation », il ne nous permet pas de comprendre ce qui se passait dans son esprit quand il a accepté de relever un défi d'une telle ampleur malgré une santé chancelante. M<sup>me</sup> Edwards comble cette lacune en citant une lettre que le M/air a écrite à sa mère avant son départ :

« [...] même si j'occupe un poste élevé et que je ne manque ni de volonté ni de courage, je suis conscient de la tâche qui m'attend. Il y aura des dangers, mais j'y suis habitué [...] Il me faudra affronter des problèmes que je n'ai pas rencontrés souvent jusqu'ici; il me faudra mener des combats que je n'avais jamais envisagés jusqu'à ce jour. Il me faudra rivaliser d'esprit et faire bonne contenance. L'argent qu'il m'en coûtera grèvera mes maigres ressources, car les États indemnisent rarement ceux qui les servent. Il y aura beaucoup de jalousie et une bonne dose de haine de la part de mes ennemis, dont je me réjouis qu'ils soient nombreux, car la majorité des hommes sont façonnés par leurs ennemis. Comme je te l'ai dit au moment d'accepter mon poste actuel, toutefois, 'nos peines nous élèvent'. Je pourrais échouer (Dieu m'en préserve!), et si tel est le cas, ce ne sera pas par manque d'effort ni de conscience. Ce ne sera pas par manque de cœur, de courage ni d'aucune autre des qualités humaines que je me suis évertué pendant toute ma vie à comprendre et à acquérir, mais plutôt en raison de la fragilité humaine. » (Traduction libre)

Bref, le M/air Edwards était un professionnel, un homme à l'image de ses expériences et de son instruction, qui a pu relever tous les défis, non pas en sachant qu'il réussirait, mais avec la certitude qu'il ferait de son mieux.

Le M/air Edwards était un chef dans tous les sens du terme. Le récit de sa vie mérite donc d'être lu par les étudiants en histoire, en leadership et commandement. Bien qu'ancien combattant, les batailles des dernières années de sa vie l'ont opposé à la lassitude professionnelle, à l'inefficacité bureaucratique, à l'aveuglement politique et à la supériorité impériale – autant de problèmes qui subsistent aujourd'hui, sous une forme ou une autre. M<sup>me</sup> Edwards mérite d'être félicitée pour avoir rédigé un ouvrage si intéressant et si agréable à lire et avoir peint le visage humain derrière le « masque du commandement » de cet officier supérieur de l'ARC. Il reste à espérer que d'autres auteurs s'inspireront des efforts de M<sup>me</sup> Edwards et s'intéresseront comme elle à des chefs de la Force aérienne du Canada. ■

**Le Major Bill March, un navigateur de l'aéronautique navale qui s'intéresse aux concepts et à la doctrine des véhicules aériens sans pilote, a enseigné l'histoire de la défense et de la puissance aérienne du Canada au niveau du baccalauréat universitaire. Il poursuit des études doctorales sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.**