

WILLIAM AVERY BISHOP, UN HÉROS CANADIEN

Le capitaine William Avery Bishop devint un héros canadien au cours de la Première Guerre mondiale; pendant la Deuxième Guerre mondiale le maréchal de l'Air W.A. Bishop fut l'inspiration des jeunes aviateurs canadiens. Billy Bishop demeure légendaire.

Né à Owen Sound, en Ontario, en 1894, le fils de Will Bishop, régistrare du compté Grey, il fut, dès sa tendre enfance, un solitaire et un rebelle à toute autorité. Peu habile sur le plan intellectuel, il préféra développer ses capacités physiques, telles le tir et l'équitation. A l'automne de 1911, suivant sur les traces de son frère aîné, Worth, il s'inscrivit au Collège militaire royal, après avoir réussi de justesse l'examen d'entrée. Il rata sa première année, ayant été exclus temporairement pour une offense qui, de toute évidence, était reliée à l'usage de "moyens malhonnêtes pour obtenir des renseignements concernant un examen". Il ne récala plus, et au début de sa dernière année il fut nommé cadet lance-caporal, et promu caporal la semaine suivante. En dépit de ses piètres résultats scolaires il est évident qu'on le considérait digne de confiance. Bishop quitta le Collège militaire royal le 30 septembre 1914 "à la demande de ses parents", et reçut son brevet d'officier dans le 9th Mississauga Horse, le même jour. Il fut transféré, par suite de maladie, au 7th Canadian Mounted Rifles, l'unité au sein de laquelle il traversa outre-mer le 9 juin 1915. La vie à Shorncliffe ne lui plaisait pas, cependant, et il demanda une mutation au Royal Flying Corps, laquelle fut acceptée.

Le 1^{er} septembre 1915, Bishop rejoignit le 21^e Escadron à titre d'observateur-apprenti. L'escadron se transporta à Boisdinheim (France) le 1^{er} janvier 1916; lorsque Bishop arriva le 18, l'unité avait déjà été équipée de nouveaux avions RE7. N'ayant pu se qualifier pour l'Étoile 1914-1915, il la porta néanmoins plus tard avec ses autres décorations et médailles. Il prit part à toutes les activités opérationnelles et se blessa un genou lors d'un atterrissage en catastrophe. Prenant congé le 2 mai, il fut admis à l'hôpital; plus tard il vint faire sa convalescence au Canada. Dès son retour il demanda à s'entraîner comme pilote. Accepté, il se rendit au collège Brasenose, à Oxford, pour y subir l'instruction préparatoire.

L'entraînement de pilote débuta en novembre lorsqu'il fut muté à l'École centrale de pilotage à Uphaven. Il fit aussi un stage d'entraînement au vol de nuit, avec le 11^e Escadron, ce qu'il trouva agréable, de toute apparence, après quoi il reçut ses ailes de pilote. Rattaché au 37^e Escadron (service territorial) à Sutton's Farm, il n'eut pas la veine d'y affronter un Zeppelin.



Le capitaine Bishop debout devant son Nieuport 17C B1566, au 60^e Escadron, à Filesamps Ferme, le 4 août 1917. A ce moment, Bishop, qui commandait la section C, avait à son crédit 38 victoires aériennes et avait déjà reçu la Croix militaire et l'Ordre du Service distingué. Il fut décoré de la Croix de Victoria la semaine suivante, soit le 11 août. Son dernier vol à bord du B1566 eut lieu le 24 juillet 1917, après quoi il pilota des avions SE5, surtout le A8936, jusqu'à son départ de l'escadron à la mi-août.

AN AH504

Transféré en France, Bishop rejoignit le 60^e Escadron, à Filesamps Ferme, le 9 mars 1916. Il s'habitua rapidement à manier le Nieuport 17C et, en peu de temps, se trouva dans la mêlée. Il réclama sa première victoire aérienne le 25 mars. Lorsqu'il partit en congé, le 7 mai, il comptait déjà à son crédit 19 victoires, avait été décoré de la Croix militaire (MC) et de l'Ordre du Service distingué (DSO), était capitaine et commandait la section (flight) C. A son retour le 22 mai, on avait repeint en bleu le capotage du moteur et la coupole d'hélice de son avion personnel, le B1566 (C5). Il continua à abattre des avions ennemis, et le 2 juin, il fit état de son attaque solo pour laquelle il fut décoré de la Croix de Victoria (VC). Aucun témoin n'était présent, et l'aérodrome qu'il attaqua n'a jamais été identifié. Les archives allemandes ne justifient pas sa réclamation d'avoir abattu trois Albatros, et sa décoration est la seule qui fut jamais octroyée à la suite du seul témoignage de son récipiendaire. Lorsque Bishop quitta le 60^e Escadron il portait à son crédit 47 victoires. Plus tard, au cours de l'année, il reçut une agraffe à sa DSO et une citation.

Le maréchal d'Air William Avery Bishop, VC, DSO, MC, DFC, Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre, debout dans sa bibliothèque, à Ottawa, le 24 mai 1940. On peut apercevoir, sur le mur, l'hélice et la coupole bleue du Nieuport B1566. Au dessous, on voit deux tableaux peints par l'artiste-pilote américain Clayton Knight, la toile de recouvrement du gouvernail et un bout d'aile, présumément du Fokker DR.I 425/17 de Manfred von Richtofen. Plus bas, on voit le paravent d'un Nieuport et, sur l'étagère, une mitrailleuse maxim MG08 (Spandau). John Phillips, revue *Life*

Bishop était évidemment compétent comme pilote, sinon brillant. Il encourut plusieurs pannes de moteur mais s'en tira grâce à des atterrissages forcés. On ne trouve pas, dans ses états de service, qu'un seul des avions en cause ait été rayé du registre à suite d'une erreur de pilotage. Chaque avion opérationnel dont il s'est servi lui a survécu. A titre d'exemple, le B1566 servait aux opérations en Palestine, en 1918; aussi, on retrouve des photographies prises après son départ, des SE5a (les C1904 et C6490) qu'il pilota au sein du 85^e Escadron.

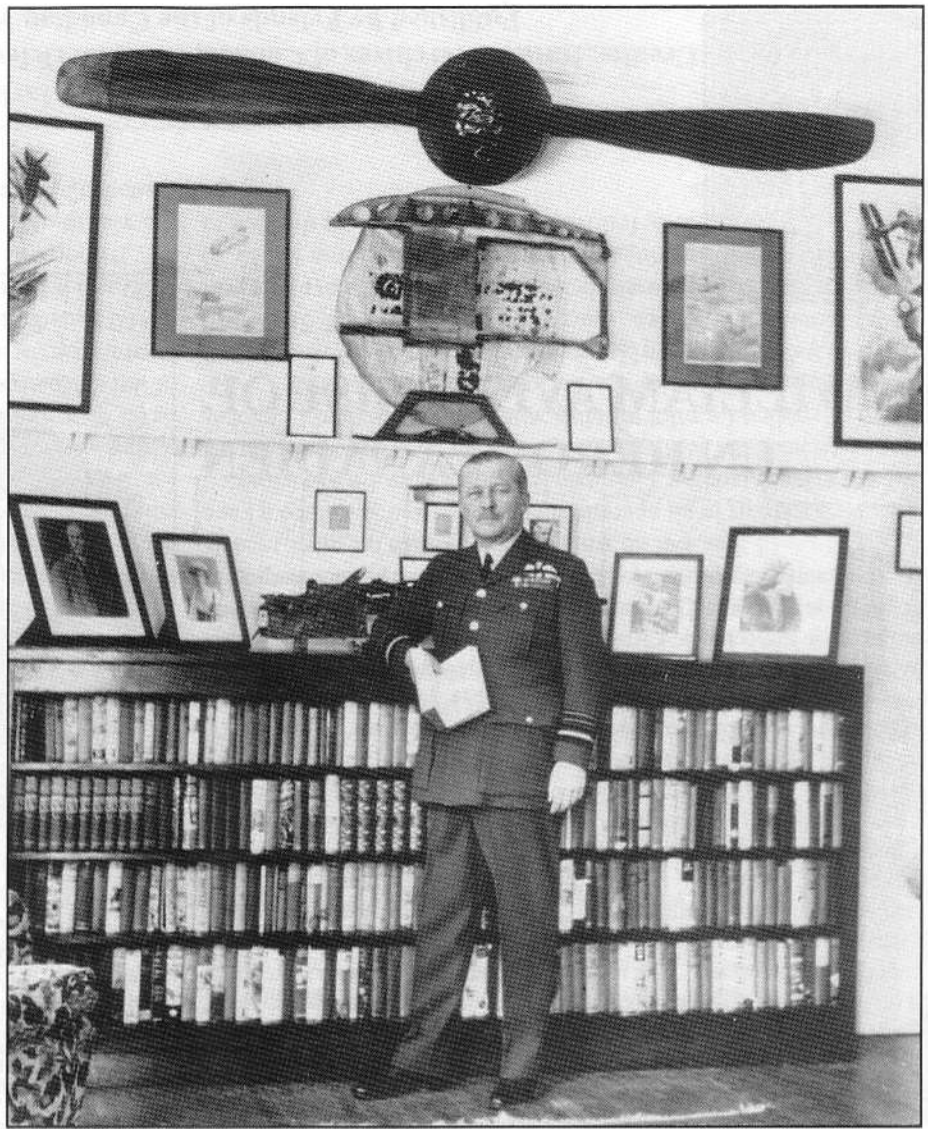
Après une longue absence, au cours de laquelle il revint au Canada, épousa Margaret Burden et participa à de nombreuses randonnées de recrutement, il fut nommé commandant du 85^e Escadron. Entre le 27 mai 1918 et le 19 juin, on lui assigna 25 victoires additionnelles, pour lesquelles il fut ensuite décoré de la Croix du Service distinguée dans l'Aviation (DFC).

Bishop quitta l'Aviation en 1919. Avec William George Barker, un compagnon d'armes canadien qui s'était aussi mérité la Croix de Victoria, il constitua la société Bishop-Barker Aeroplanes, une entreprise qui échoua. D'autres aventures subséquentes eurent plus de succès, de sorte que Bishop et sa famille purent vivre confortablement au cours des années 1920 et 1930.

En 1940, le maréchal de l'Air honoraire Bishop fut nommé directeur du recrutement de l'Aviation royale du Canada (A.R.C.). Il fit de nombreux voyages, inspections et conférences, et présenta un nombre incroyable "d'ailes" aux aviateurs qui terminaient leur cours à titre de personnel navigant. Sa réputation, sa présence, le port de ses nombreuses décorations et médailles gagnées en action inspirèrent des milliers de jeunes. Sa contribution aux aviations du Commonwealth fut reconnue, au moment de sa retraite en 1944, lorsqu'il fut nommé Compagnon de l'Ordre du Bain (CB).

Quoiqu'il n'avait que 50 ans, Bishop était un homme malade. Il vécut à demi retraité avant de mourir en Floride, en 1956.

Il n'existe aucune biographie définitive sur cet homme remarquable, bien que ses prouesses de guerre aient suscité une controverse émotive. Il fallait s'y attendre puisque les actes de bravoure ont toujours été sujet à l'embellissement et aux doutes. Acceptons donc ses états de service officiels tels quels.



Le maréchal de l'Air Bishop rend visite au 402^e Escadron de l'A.R.C., à Kenley, le 16 septembre 1942. L'avion est un Vickers-Armstrongs Supermarine Spitfire Mk.IX, et l'officier debout près de l'emplanture d'aile est le commandant d'escadron D.G. Malloy. Le 402^e, rattaché à l'Escadre Kenley, effectuait alors des missions de ratissage, en Europe. MDN UK2438

