

# LA REVUE **FORCE** DE LA **AÉRIENNE**

HIVER 2010  
VOL. 3, N° 1

DU CANADA

## DANS CE NUMÉRO:

**BÂTIR LA  
FORCE AÉRIENNE  
DE L'AFGHANISTAN :**  
UN EFFORT COLLECTIF

PAR LE BRIGADIER-GÉNÉRAL MICHAEL R. BOERA

LE MODÈLE CANADIEN  
PROPOSÉ POUR LES  
FOS D'AVIATION PARTIE 2

**RÔLE DE  
L'ADJUDANT CHEF  
DANS LE DOMAINE DE  
L'ART OPÉRATIONNEL**

LA GRANDE  
CONTROVERSE DE  
L'AIGLE ET DE L'ALBATROS

**CRITIQUES DE LIVRES**

**ET ENCORE PLUS!**



PUBLIÉ PAR

LE CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE  
DES FORCES CANADIENNES

Canada



Défense nationale National Defence

**LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA** est une publication officielle du Chef d'état-major de la Force aérienne du Canada (CEMFA) publiée sur une base trimestrielle. Il s'agit d'une tribune permettant d'échanger sur les concepts, les questions et les idées centrales et cruciales en lien avec la puissance aérospatiale. La *Revue* a pour vocation de disséminer les idées et les points de vue, non seulement des membres de la Force aérienne, mais aussi des civils qui s'intéressent aux questions relatives à la puissance aérospatiale. Les articles peuvent traiter de la portée de la doctrine de la Force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures de la Force aérienne. On accepte également des articles sur des sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'histoire de la Force aérienne. Cette *Revue* est donc destinée à permettre l'expression d'une pensée professionnelle mature sur l'art et la science de la guerre aérienne et joue un rôle clé au sein de la vie intellectuelle de la Force aérienne. Elle sert de véhicule de formation continue et de perfectionnement professionnel pour le personnel militaire de tous les grades, ainsi que pour les membres d'autres forces et les employés d'organismes gouvernementaux et d'universités qui s'intéressent aux questions liées à la Force aérienne. ■

## **MEMBRES DE LA RÉDACTION**

Rédacteur en chef : Lieutenant-colonel Jim MacAleese, CD

Rédacteur principal : Major William March, CD, M.A.

## **COMITÉ DE RÉDACTION**

Colonel William Lewis, O.M.M., CD, M. Ing., M. Éd., M.B.A., MED, Ph. D. – Collège militaire royal

Lieutenant-colonel Paul Johnston, CD, M.A. – J2 Opérations et formation, Chef du renseignement de la Défense

Major Raymond Stouffer, CD, Ph. D. – Collège militaire royal

Monsieur Allan English, CD, Ph. D. – Queen's University

Monsieur James Fergusson, Ph. D. – Université du Manitoba

Monsieur Stephen Harris, CD, Ph. D. – Direction – Histoire et patrimoine

Monsieur Randy Wakelam, CD, Ph. D. – Collège militaire royal

Publiée par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, Trenton, Ontario

ISSN 1916-7032

## **RÉDACTEURS ADJOINTS**

Ernie Alkenbrack, Adri Boodoosingh et Françoise Romard

## **CONCEPTION GRAPHIQUE**

Denis Langlois et Luc Leroy

## **ANIMATION DANS LA VERSION ÉLECTRONIQUE**

Hope Smith

[http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current\\_Issue\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp)

[http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current\\_Issue\\_f.asp](http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp)

## **DIRECTRICE DE LA PRODUCTION**

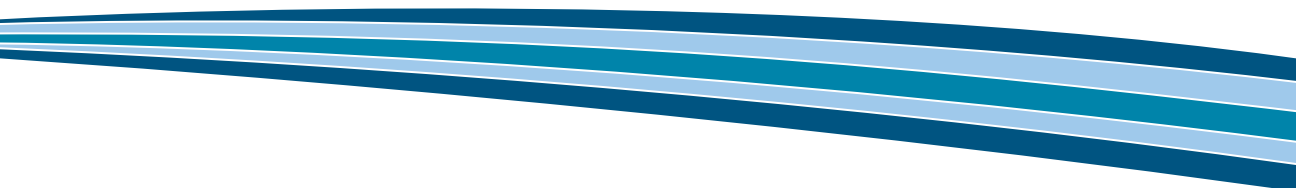
Anne Pennington

Pour des copies de cette publication ou être inclus dans une liste de distribution contactez Anne Pennington à [Anne.Pennington@forces.gc.ca](mailto:Anne.Pennington@forces.gc.ca)

## **NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES**

*La Revue de la Force aérienne* est entièrement bilingue; lorsqu'une citation originale a été traduite, le terme [Traduction] indique que le lecteur trouvera le texte original de la citation dans la version de la *Revue* rédigée dans l'autre langue officielle du Canada. Afin de faciliter la lecture, le masculin sert de genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes.

**LA REVUE DE LA  
FORCE AÉRIENNE  
DU CANADA**



## DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS

L'équipe de rédaction de **LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA** est intéressée à recevoir des articles, des comptes rendus de livres et de courts textes portant sur des sujets d'intérêt ou traitant de la portée de la doctrine de la Force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures. Les textes paraîtront sous les rubriques Lettres à la rédaction, Sujets d'intérêt et À l'avant-garde. On accepte également les textes traitant de sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'histoire de la Force aérienne.

## RUBRIQUES DE LA REVUE

Rubrique	Limite de mots*	Détails
Lettres à la rédaction	50-250	Observations traitant de matériel déjà publié dans <i>La Revue</i>
Articles	3000-5000	Rédigés selon un style académique.
Critiques de livres	500-1000	Rédigées selon un style académique et doivent contenir: <ul style="list-style-type: none"><li>• titre complet du livre (y compris le sous-titre);</li><li>• nom complet de tous les auteurs tel qu'ils figurent sur la page de titre;</li><li>• éditeur du livre ainsi que lieu et date de publication;</li><li>• numéro ISBN et nombre de pages;</li><li>• une photo de la couverture du livre en image à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .jpg et mesurant au moins 12 x 18 cm (5 x 7 po).</li></ul>
Sujets d'intérêt	250-1000	Observations traitant de sujets variés (opérations, exercices et anniversaires) pouvant captiver le lectorat s'intéressant aux questions aérospatiales.
À l'avant-garde	250-2000	Tribune de commentaires, opinions ou réactions portant sur le matériel déjà paru dans <i>La Revue</i> ou sur des sujets pouvant captiver le lectorat intéressé aux questions aérospatiales.

\* excluant les notes en fin de texte

## LES AUTEURS SONT PRIÉS DE RESPECTER LES DIRECTIVES SUIVANTES :

- Les articles peuvent être rédigés dans l'une ou l'autre des langues officielles.
- Les auteurs doivent inclure une courte notice biographique (un paragraphe) dans laquelle ils indiquent leur fonction actuelle ou poste et leur numéro de téléphone ainsi que leur adresse électronique. Tous les titres professionnels et académiques ainsi que les décorations militaires doivent être indiqués.
- Les articles sélectionnés qui ont été examinés par des pairs afficheront un  à la gauche de leur titre respectif ou au début du texte de l'article.
- Le rédacteur principal avisera les auteurs de l'état de leur article. Tous les manuscrits soumis ne seront pas nécessairement publiés.
- Tous les textes doivent être en format numérique (Microsoft Word ou format RTF). Les fichiers ne doivent pas être protégés par un mot de passe ni contenir de macros. Les textes peuvent être soumis par courrier postal, ou envoyés à l'adresse courriel mentionnée plus bas.
- Tout tableau, image et figure auxiliaires qui accompagne le texte doit être envoyé dans un fichier distinct et dans son format original, c.-à-d. qu'ils ne sont pas incorporés dans le texte. La préférence est accordée aux fichiers vectoriels originaux, les fichiers à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .psd ou .jpg peuvent aussi être soumis.
- Les autorisations en matière de droit d'auteur d'utiliser du matériel n'étant pas la propriété du ministère de la Défense nationale ou de l'auteur même doivent être fournies. Il incombe à l'auteur d'obtenir et de joindre les autorisations écrites en incluant le nom de l'auteur ou de l'artiste, ainsi que le nom et l'endroit d'édition. Tout matériel qui ne satisfait pas à ces exigences peut être omis de *La Revue*.
- Le rédacteur principal peut fournir des images ou faire créer des graphiques, au besoin, pour accompagner des articles.
- Les auteurs devraient utiliser l'orthographe indiquée dans le *Petit Robert* ou l'*Oxford English*. Au besoin, les notes doivent se trouver à la fin du texte plutôt qu'en bas de page et suivre la norme de présentation du *Guide du rédacteur*. Pour toute question liée à la rédaction, veuillez vous référer au *Guide du rédacteur*, au *Little, Brown Handbook* ou vous adresser aux Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à l'adresse suivante : [Francoise.Romard@forces.gc.ca](mailto:Francoise.Romard@forces.gc.ca)
- Les acronymes et les abréviations doivent être utilisés de façon parcimonieuse:
  - Si leur usage est requis par le texte, le terme complet devra être inscrit lors de la première occurrence, suivi de la forme abrégée entre parenthèses.
  - Si l'on s'en sert dans les tableaux et les figures, le tableau ou la figure devra contenir une liste des abréviations utilisées.
  - Un tableau de toutes les abréviations (accompagnées de leurs termes correspondants) utilisées dans un texte devra être inclus à la fin du texte.
- Le rédacteur principal se réserve le droit de réviser les manuscrits pour des raisons de style, de grammaire et de concision, mais n'apportera aucun changement de nature éditoriale susceptible d'avoir un effet sur l'intégrité des propos sans avoir préalablement consulté l'auteur.

## POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS OU POUR SOUMETTRE UN MANUSCRIT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LE RÉDACTEUR PRINCIPAL AUX COORDONNÉES SUIVANTES:

Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes  
8<sup>e</sup> Escadre Trenton  
C. P. 1000, succ. Forces  
Astra (Ontario) K0K 3W0  
À l'attention de : Major William March

[William.March@forces.gc.ca](mailto:William.March@forces.gc.ca)

### INVITATION À PROPOSER DES ARTICLES

pour l'édition d'été 2010 : 30 avril 2010  
pour l'édition d'automne 2010 : 30 juillet 2010  
pour l'édition d'hiver 2011 : 30 octobre 2010

## AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans *La Revue* n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement les politiques du Ministère ou des Forces canadiennes. Les textes traitant des derniers développements en matière de doctrine et d'instruction ou dans un domaine quelconque ne confèrent à personne l'autorité d'agir à cet égard. Tous les documents publiés demeurent la propriété du ministère de la Défense nationale et ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite.

# DANS CE NUMÉRO

HIVER 2010 • VOL.3, N°1

4 MESSAGE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL

5 LETTRES À LA RÉDACTION

## ARTICLES

8 BÂTIR LA FORCE AÉRIENNE DE L'AFGHANISTAN :  
UN EFFORT COLLECTIF

Par le Brigadier-général Michael R. Boera (USAF)

26 LE MODÈLE CANADIEN PROPOSÉ POUR  
LES FOS D'AVIATION Partie 2

Par le Lieutenant-colonel Travis A. Morehen, CD

45 LA GRANDE CONTROVERSE DE L'AIGLE  
ET DE L'ALBATROS

Réimpression tirée de la revue *Roundel*, vol. 2, 1950, p. 13-14

Par le Colonel d'aviation F. H. Hitchins, historien de l'aviation

48 RÔLE DE L'ADJUDANT-CHEF DANS LE DOMAINE  
DE L'ART OPÉRATIONNEL

Par l'Adjudant-chef Kevin West

60 LA QUATRIÈME FORCE AÉRIENNE EN IMPORTANCE?

Réimpression du *Pathfinder*, le bulletin du Centre de développement de la puissance aérienne de la Force aérienne royale de l'Australie, numéro 119, septembre 2009

## SUJETS D'INTÉRÊT

63 DOCTRINE AÉROSPATIALE DES FORCES CANADIENNES :  
LES FONCTIONS DE LA FORCE AÉRIENNE

Par le service de développement de la doctrine et des concepts du CGAFC

Photo : Cpl Tom Parker

## CRITIQUES DE LIVRES

67 **MANNOCK: The Life and Death of  
Major Edward Mannock, VC, DSO, MC, RAF**

Compte rendu du Major William March, CD, M.A.

69 **AIR COMBAT OVER THE EASTERN FRONT  
AND KOREA: A Soviet Fighter Pilot Remembers**

Compte rendu du Major William March, CD, M.A.

71 **BOMBING CIVILIANS:  
A Twentieth Century History**

Compte rendu du Colonel P. J. Williams, CD

Le Colonel Christian Drouin lors de la cérémonie de transfert du pouvoir de commandement de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

Photo : Cpl Owen W. Budge

Photo : Cpl Bill Gomm

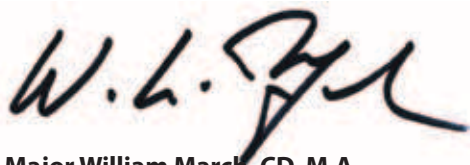
Photo : Cplc Robert Bottrill

# MESSAGE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL

Bonne année 2010! J'ose croire que vous avez passé un excellent temps des Fêtes et que vous êtes prêts à relever les défis et à tirer profit des occasions que la nouvelle année présentera. L'opération *Podium*, appui aux Jeux olympiques d'hiver 2010, va bon train; les préparations relatives au Sommet du G20 qui aura lieu en Ontario cet été sont en cours; les opérations aériennes en Afghanistan battent leur plein; l'opération *Hestia* retient toute notre attention et le travail quotidien au Canada continue rapidement; en résumé, un temps très chargé pour la Force aérienne.

Malgré le niveau d'activités élevé, j'espère que vous aurez un peu de temps pour lire le présent numéro de la *Revue*. Les articles ci-inclus traitent de la reconstruction de la force aérienne afghane et des Forces d'opérations spéciales de l'aviation, examinent le rôle de l'adjudant-chef (adjuc) dans les forces armées modernes et offrent une perspective australienne sur le pays qui possédait la quatrième Force aérienne en importance pendant la Seconde Guerre mondiale. De plus, nous avons fouillé dans les pages du *Roundel*, l'ancien journal de l'ARC – le temps de découvrir l'oiseau qui orne l'insigne de coiffure des opérations aériennes – un sujet très opportun compte tenu du bleu foncé et du bleu clair de notre héritage commun.

Avant de vous laisser poursuivre la lecture du présent numéro, je voudrais vous encourager à présenter davantage de comptes rendus de livres. Il existe une abondance de bons (et mauvais) livres qui traitent des sujets d'intérêt pour la Force aérienne. Alors, après votre dernière « lecture », donnez-nous une rétroaction sur le sujet.



**Major William March, CD, M.A.**

*Rédacteur principal*

# LETTRES À LA RÉDACTION

## Lettre au rédacteur en chef :

Monsieur,

Je viens de lire le numéro de l'été 2009 de *La Revue de la Force aérienne*. Il était très intéressant, notamment l'article sur le *Götterdämmerung*. J'aime l'histoire de l'ARC sous toutes ses formes et cet article était un excellent ajout aux livres sur les revendications de victoires de l'aviation de chasse de l'Aviation royale du Canada écrits par John Forman. Bon travail à M. Gilmour, qui a analysé cela pour nous.

Je suis très curieux de savoir qui choisit les photos pour *la Revue de la Force aérienne*. Bien que j'aime ce produit, les photos sont parfois assez ternes si l'on songe aux centaines de milliers de photos disponibles qui montrent notre Force aérienne en action. La page couverture, une photo d'un caporal qui épluche des pommes de terre (et, qui plus est, fort probablement un membre de l'Armée de terre), ne représente pas vraiment le thème de la « puissance aérienne » exposé dans la *Revue*. Si l'Armée de terre ne peut marcher le ventre creux, la Force aérienne préfère se rendre quelque part à bord d'un aéronef. MDR!

C'est une excellente revue, mais je souhaiterais seulement qu'il y ait plus d'images axées sur la Force aérienne afin d'illustrer ce que nous faisons. Je vous souhaite la meilleure des chances dans l'avenir et je vous prie d'excuser mon commentaire sur la photo; mes collègues navigants pensaient que celle-ci était un peu ratée. Cela dit, continuez votre beau travail et passez une bonne journée au sein de la Force aérienne.

*Per Ardua ad Astra.*

**Capitaine Fred Paradie, CD**

## Réponse du rédacteur principal :

Capitaine Paradie:

De toutes les photographies présentées dans les différents numéros de *La Revue de la Force aérienne*, cette image est celle qui a suscité le plus de commentaires. Un bon nombre de ceux-ci allaient dans votre sens. Intéressant!

Notre personnel de la production, qui fait le travail dur et méconnu de composer la *Revue*, choisit normalement les photos parmi plusieurs candidats potentiels. Ensuite, la gestionnaire de la production (Mme Anne Pennington) et/ou moi effectuons la surveillance/sélection finale dans le cadre de la révision. Je crains d'être le « malftrat » qui a choisi cette photo pour la page couverture du numéro, mais je l'ai fait pour une raison particulière. Dans la Force aérienne, nous avons souvent tendance à nous concentrer sur la technologie et les plateformes, peut-être même un peu trop. Bien que cela soit compréhensible et souhaitable, nous avons parfois tendance à traiter l'aspect humain comme un élément secondaire, quitte à le laisser de côté.

Peu importe que la technologie devienne de plus en plus raffinée, certains éléments de la culture militaire de base ne changeront jamais : la discipline, le service avant soi... et l'épluchage de patates (ou la « patrouille de la cuisine » si nous utilisons le terme américain). Ces aspects de la culture militaire ont toujours été présents. Je parie que je pourrais montrer une photo semblable, datant de 100 ou 1000 ans et que les personnes ayant servi dans une formation militaire se sentiraient instantanément interpellées. Pour revenir à la réalité, je voulais évoquer l'élément humain intemporel de notre profession dans une seule illustration, sans égard à la couleur de l'uniforme ou à la technologie à notre disposition. J'ai donc choisi un jeune membre d'un escadron d'aviation tactique en exercice qui fournissait un parfait exemple de ce que j'essayais de communiquer.

Soyez toutefois sans crainte, les numéros futurs de la *Revue* auront le plus grand nombre possible de photos sur la Force aérienne.

**Major William March**

## Lettre au rédacteur en chef :

Je reçois chaque exemplaire de la *Revue*, que je lis avec intérêt du début à la fin. L'ampleur de la recherche sur laquelle s'appuient un bon nombre des textes m'impressionne particulièrement. Les bibliographies de certains articles sont étonnantes

Cela dit, de nombreux articles reposent sur les idées d'autrui plutôt que sur les opinions de leur auteur.

À titre d'exemple, l'article sur les FOS (« Processus de sélection des Forces d'opérations spéciales d'aviation au Canada », vol. 2, n° 4 de la *Revue*) expose abondamment les raisons pour lesquelles l'auteur juge les FOS importantes, mais ne me dit pas pourquoi il trouve utile de répéter ce que d'autres affirment. L'auteur ne m'a pas convaincu de la nécessité impérieuse d'appuyer l'idée, pas plus qu'il justifie l'existence actuelle d'un commandement d'opérations spéciales.

Les équipages d'aéronefs canadiens ont toujours été à la hauteur des opérations, peu importe les défis à relever. Cela s'explique en partie, voire surtout, par l'excellence de l'instruction élémentaire et opérationnelle qu'ils reçoivent.

Si j'étais aux commandes du Huey illustré dans la *Revue* avec des militaires suspendus à l'appareil, je refuserais de le piloter sauf pour des motifs de relations publiques, et jamais au grand jamais je ne le ferais en situation de combat. En un rien de temps, ces pauvres se trouveraient au sol comme les oies sauvages que l'on chasse des plaines du Canada à l'automne.

# LETTRES À LA RÉDACTION

L'instruction opérationnelle a toujours été un processus graduel de raffinement des compétences. L'entraînement aux opérations spéciales ne fait pas exception.

Je regrette, mais l'absence de réflexion originale dont font preuve de nombreux articles de la *Revue* me laisse sur ma faim. J'ai l'impression qu'il y a beaucoup trop d'officiers supérieurs dans les Forces canadiennes, et qu'en cherchant à imiter les forces américaines infiniment plus nombreuses, nous nous ridiculisons.

Pourquoi ne pas faire preuve d'originalité? La description de votre « raison d'être » en deuxième de couverture me laisse perplexe. Elle doit faire peur à bon nombre de ceux qui ont à piloter et à combattre des aéronefs. Non, je ne suis pas vieux jeu. J'admets que je suis vieux, mais je suis encore capable de penser et de ne pas me contenter de répéter les propos des autres!

Mes sincères salutations.

**Lieutenant-général Bill Carr (retraité)**

## Réponse du rédacteur principal :

Monsieur,

Je vous remercie d'avoir pris le temps de nous écrire — et de nous transmettre vos félicitations pour la qualité de la *Revue* (j'aimerais en prendre la responsabilité, mais l'équipe de production et de publication accomplit un travail remarquable).

En ce qui concerne le point principal que vous soulevez, je suis parfaitement d'accord avec vous. La *Revue* doit alimenter un débat, de même que des échanges fructueux et bien fondés sur tout ce qui entoure l'aérospatiale. La pierre angulaire d'une telle optique devrait être la « réflexion originale ». Malheureusement, cela implique aussi que les auteurs doivent accepter, au mieux, de mettre en doute le statu quo, ou au pire, de prêter le flanc à la critique. Même si plusieurs acceptent de me dire ce qui ne va pas dans les façons de faire de la Force aérienne du Canada et parfois de proposer des améliorations, la plupart refusent carrément d'exprimer leurs opinions par écrit. Je ne les excuse pas — c'est mon rôle de les encourager à le faire — et je vais continuer d'orienter de plus en plus la *Revue* en ce sens.

Un des moyens que j'utilise à cet effet est la publication de versions abrégées de travaux réalisés par des membres de la Force aérienne au Collège d'état-major à Toronto. L'article du Lieutenant-colonel Morehen sur la sélection des équipages des FOS en est un exemple,

et j'ai dû le publier en deux parties à cause de sa taille. Naturellement, la première partie était axée sur la documentation existante et sur les perspectives des pays alliés concernant la sélection des équipages des FOS. En s'appuyant sur ces renseignements de base, le Ltcol Morehen pourra développer sa pensée dans la deuxième partie. S'il ne parvient pas à convaincre les lecteurs de la justesse de ses affirmations, il réussira à tout le moins à les faire réfléchir sur le sujet. Et j'estime que ce sera salutaire s'il indispose quelques personnes au passage.

Recevez, Monsieur, mes salutations les meilleures.

**Bill**

## Lettre au rédacteur principal :

Bill,

Je voulais t'écrire quelques mots pour te dire combien j'apprécie la nouvelle *Revue de la Force aérienne*. Les articles sont bien documentés et bien écrits. Je félicite tous les membres de ton équipe pour leur excellent travail.

Cependant, j'ai remarqué une erreur qui est très répandue, semble-t-il, dans les Forces canadiennes : le mauvais usage du sigle qui accompagne le nom des détenteurs de la Décoration des Forces canadiennes. Le sigle approprié pour cette décoration est simplement CD — et non CD1 ou CD2, pour indiquer le nombre de barrettes. Quel que soit le nombre d'années de service du détenteur, le sigle demeure le même : CD.

J'ai fait la même remarque à l'équipe du *Journal de l'Armée du Canada*, qui faisait la même erreur.

Je m'en remets à ton jugement.

À la prochaine.

**Kent**

Major J. Kent Stewart  
Cmndt QG SDIFT

## Réponse du rédacteur principal :

Kent :

Merci pour ton observation, qui est tout à fait juste. De temps à autre, une erreur se glisse dans notre publication, mais je vais rappeler à l'équipe de rédaction (et je m'en veux d'avoir laissé passer cette erreur) la bonne façon d'écrire le sigle CD.

Au revoir.

**Bill**

Les lettres à la rédaction sont les bienvenues et doivent être accompagnées du nom, grade et poste de l'auteur. Un numéro de téléphone doit être également indiqué pour fin de vérification. Nous nous réservons le droit de réviser et même d'abrégier un texte tout en préservant l'objectif principal de l'auteur. Nous ne pouvons garantir la publication d'aucune lettre. Prière de faire parvenir les lettres par la poste, courrier électronique ou télécopie au bureau du rédacteur principal.

**Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Rédacteur principal à l'adresse : [William.March@forces.gc.ca](mailto:William.March@forces.gc.ca)**

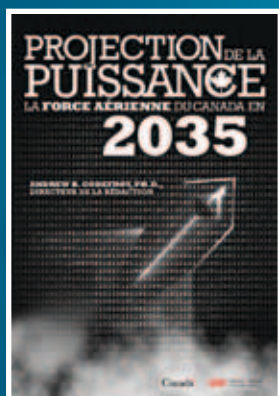


# S U J E T S D'INTÉRÊT

## **L'atelier sur l'histoire de la Force aérienne 2010**

Le thème de l'atelier annuel sur l'histoire de la Force aérienne qui se tiendra en 2010 est « Dégivrage requis! La dimension historique de l'expérience de la Force aérienne du Canada dans l'Arctique ». L'atelier, qui se tiendra pendant la première semaine de juin 2010, présentera des communications offertes par des membres des milieux universitaires et de la Force aérienne pour se terminer par une discussion en groupe. De plus amples renseignements et des coordonnées seront disponibles sur le site web du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) en février 2010.

## **Projection de la puissance : La Force aérienne du Canada en 2035**



Le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes a récemment publié le volume intitulé : *Projection de la puissance : La Force aérienne du Canada en 2035*. Le but de ce document est d'examiner, dans le contexte des exigences du ministère de la Défense nationale (MDN) et des Forces canadiennes (FC), les futurs environnements des opérations et de la sécurité ainsi que de leurs répercussions sur la puissance aérospatiale de l'avenir. Plus précisément, ce document propose un premier regard détaillé sur la façon dont la Force aérienne du Canada mènera peut-être ses missions dans une génération d'ici, ainsi que sur les besoins en capacités qu'il faudra combler pour fonctionner dans cet environnement. Ce volume est disponible en ligne à l'adresse : [http://trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/Publications\\_f.asp](http://trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/Publications_f.asp) ou des copies peuvent être obtenues en faisant vos demandes à l'adresse suivante : [Anne.Pennington@forces.gc.ca](mailto:Anne.Pennington@forces.gc.ca)

## **Études sur la puissance aérospatiale canadienne, vol. 1, Aspects historiques du leadership dans la FA**



Le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) a tout récemment publié le premier volume de la série « Sic Itur Ad Astra » portant sur les études de la puissance aérospatiale canadienne. Le but de cette série consiste à la fois à examiner dans une large perspective les enjeux aérospatiaux passés, présents ou futurs concernant la Force aérienne et à stimuler l'étude théorique de ceux-ci. Le premier volume intitulé : *Aspects historiques du leadership dans la Force aérienne* contient les articles présentés lors de l'Atelier sur l'histoire de la Force aérienne qui s'est tenu à Ottawa en 2008. Ce volume est disponible en ligne à l'adresse : [http://trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/Publications\\_f.asp](http://trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/Publications_f.asp) ou des copies peuvent être obtenues en faisant vos demandes à l'adresse suivante : [Anne.Pennington@forces.gc.ca](mailto:Anne.Pennington@forces.gc.ca)



# BÂTIR LA FORCE AÉRIENNE DE L'AFGHANISTAN : UN EFFORT COLLECTIF



Photo : Sgt Tech Thomas L. Dow, USAF



ARTICLE DU BRIGADIER GÉNÉRAL MICHAEL R. BOERA, UNITED STATES AIR FORCE  
GÉNÉRAL COMMANDANT DE LA COMBINED AIR POWER TRANSITION FORCE  
(FORCE AÉRIENNE DE TRANSITION INTERALLIÉE) ET COMMANDANT DE LA  
438TH AIR EXPEDITIONARY WING (438<sup>e</sup> ESCADRE EXPÉDITIONNAIRE DE LA FORCE AÉRIENNE)

## Introduction

Comme un collègue rédacteur le soulignait récemment dans la présente revue, les forces aériennes n'embrassent pas la doctrine formelle avec le même enthousiasme que les armées de terre le font<sup>1</sup>. Parce que les affirmations catégoriques des premiers théoriciens de l'arme aérienne ont fait l'objet, de la part de multiples « experts » venus après eux, d'inlassables critiques a posteriori et de tentatives visant à les discréditer, les idées d'aujourd'hui circulent dans les discussions plutôt que dans les publications. Les tactiques aériennes de pointe sont examinées à fond par des pairs sur un bout de papier griffonné à un bar et sur les tableaux blancs de salles de briefing, bien avant qu'elles soient mentionnées dans une publication officielle, et l'on retrouve des habitudes semblables dans le domaine de la doctrine. Peu d'officiers de la force aérienne exposent leurs concepts doctrinaux à l'examen des conseils de rédaction et des experts, mais il incombe en fait à tous les chefs qui dirigent des forces aériennes coalisées d'appliquer un jugement sûr façonné par l'analyse de l'histoire et par les connaissances contemporaines. Cette nécessité est on ne peut plus manifeste en Afghanistan, où la coalition qui travaille au renforcement des forces de sécurité afghanes fait du rétablissement d'une force aérienne « solide, capable et durable » la pierre angulaire de son effort<sup>2</sup>.

L'entité mise sur pied par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) pour aider le gouvernement de l'Afghanistan à accroître et à parfaire les capacités de sa force aérienne s'appelle « Force aérienne de transition interalliée », ou, en anglais, « Combined Air Power Transition Force » (CAPTF). À titre de commandant de la CAPTF, j'ai la chance de pouvoir puiser dans une mine d'idées pour dessiner et peaufiner l'image que je trace « au tableau blanc » pour montrer la meilleure façon d'accroître la puissance aérienne d'un pays qui lutte pour retrouver la stabilité face à une insurrection tenace. Les atouts de la CAPTF résident dans les expériences variées des forces coalisées, dans l'application de leçons retenues

en étudiant les efforts anti-insurrectionnels déployés antérieurement par des forces aériennes, et dans l'intégration étroite de notre entité dans des organismes qui travaillent à l'amélioration des forces de sécurité nationales de l'Afghanistan. Dans le présent article, je m'arrêterai à chacun de ces atouts, en mettant en lumière la possibilité grandissante d'accroître la participation de la coalition à la CAPTF. Ensuite, je donnerai un aperçu des efforts que la CAPTF fait actuellement et qu'elle compte déployer pour faire grandir le Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane (CAANA) et les autres organisations aériennes qui contribuent à la sécurité intérieure de l'Afghanistan. Je vise à donner un aperçu du développement prometteur de la force aérienne afghane et à attirer l'attention d'autres pays qui peuvent apporter une contribution importante à cet effort collectif.

## L'expertise de la coalition

Premièrement, la CAPTF tire sa force de la diversité de l'expertise des forces aériennes qui la composent. La dimension « interalliée » de la CAPTF est manifeste dans toute son organisation, à commencer par les échelons supérieurs. Le nouveau commandant adjoint de la CAPTF est le Colonel Michael R. Dabros, de la Force aérienne du Canada. Comme il a piloté des hélicoptères dans les Forces canadiennes, le Colonel Dabros comprend les réalités tactiques des missions aériennes en Afghanistan, où le terrain montagneux, le réseau routier sommaire et la menace constante des dispositifs explosifs de circonstance font du transport aérien par hélicoptère une nécessité militaire essentielle. En sa qualité d'ancien commandant d'une escadre aérienne qui a utilisé des hélicoptères de transport moyen à lourd, qui a appuyé des missions nationales de secours, qui a employé des véhicules aériens sans pilote et qui a entraîné de nouveaux pilotes, il comprend à fond tous les grands défis auxquels l'aviation opérationnelle de l'Afghanistan fait face<sup>3</sup>. En outre, à titre d'officier ayant récemment commandé le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, il possède les états de service idéaux pour stimuler

et guider le développement de la force aérienne dans le contexte stratégique en constante évolution de l'Afghanistan.

Outre son leadership, ce qui est évident dans le travail que notre Équipe de liaison et de mentorat opérationnel (ELMO) fait avec les hélicoptères de combat Mi-35 de l'Afghanistan, c'est l'importance que la CAPTF accorde aux partenaires de la coalition. L'ELMO est composée de mentors de la République tchèque qui exécutent des missions d'entraînement au tir au canon avec une flotte de Mi-35 remis en état et obtenus en don. Comme tous les mentors de la CAPTF, ils fournissent un entraînement qui va au-delà de l'instruction au sol. Les mentors prennent directement part aux missions avec les équipages afghans des aéronefs afghans<sup>4</sup>. L'entraînement renforce les compétences que les équipages d'hélicoptère d'attaque du CAANA emploieront dans la flotte de plus en plus grande de Mi-17 munis de canons et de nacelles à roquettes. Ces pilotes font partie intégrante du programme d'appui aérien rapproché (AAR) fourni par des hélicoptères, programme que le CAANA est en train d'élaborer avec l'aide de la CAPTF.

Bien que la plupart des membres actuels de la CAPTF soient des militaires américains, les partenaires de la coalition pourront et devront de plus en plus en faire partie. La stratégie de stabilisation de l'Afghanistan adoptée par l'OTAN est axée sur l'accroissement de la taille et des capacités de l'armée de terre et de la police nationale afghanes. La force aérienne engendre des capacités qui permettent à toutes les forces de sécurité du pays d'agir avec une efficacité accrue. Pour cette raison, le CAANA verra sa taille augmenter proportionnellement, et tous les pays seront appelés à collaborer pour stimuler cette expansion. L'OTAN a demandé à ses membres de fournir des experts pour les équipes de 17 à 19 personnes qui seront déployées dans les aérodromes de tout l'Afghanistan. Ces équipes encadreront les unités d'aviation afghanes dans toutes les activités se rapportant aux opérations, à l'entretien, à la sécurité et au soutien logistique des aéronefs. Chacune aidera le CAANA à acquérir les compétences voulues pour utiliser les Mi-17.

La coalition pourrait aussi accroître sa participation quand une base d'entraînement aérien sera mise sur pied à Shindand, dans la province d'Herat, dans l'ouest de l'Afghanistan. Une équipe de 19 personnes réunissant des compétences dans tous les domaines des opérations d'une base aérienne moderne permettra à l'Afghanistan d'assurer le soutien des opérations des avions dans une installation militaire d'entraînement au vol nouvellement établie chez elle. Cela marquera le franchissement d'une étape importante grâce à laquelle l'Afghanistan pourra se doter de ses propres forces aériennes de sécurité, car les pilotes du CAANA reçoivent actuellement leur entraînement en dehors de leur pays. Le slogan de recrutement du CAANA, qui est « Sois un aigle pour l'Afghanistan » quand on le traduit du dari, aura un effet accru quand le centre d'entraînement de Shindand sera opérationnel. Les jeunes Afghans doués qui veulent changer le cours des choses dans leur pays seront encouragés à s'enrôler dans un corps aérien auto-suffisant, capable d'offrir un entraînement au vol de base et de niveau avancé. En notre qualité de partenaires de la coalition, nous avons la possibilité de faire de ce plan une réalité au cours des prochaines années.

Les mentors de nombreux pays qui forment une équipe désireuse de munir l'Afghanistan d'une force aérienne répondent à un besoin urgent en experts, mais ils accroissent aussi les chances qu'a le pays de mettre sur pied des forces de sécurité efficaces. J'exposerai maintenant les raisons de mon optimisme à cet égard en décrivant les études universitaires et historiques qui influent sur la démarche que la CAPTF adopte pour aider le CAANA.

## **Les bases universitaires et historiques de la démarche de la CAPTF**

La question stratégique fondamentale que la CAPTF aide le CAANA à explorer se rapporte aux contributions de la force aérienne à l'Afghanistan. Dans les forces armées américaines, il est difficile de trouver des points de vue objectifs sur ce que la puissance aérienne apporte



Photo : Brian M. Ybarbo, SrA, USAF

**Figure 1 :** Le ministre de la Défense de l'Afghanistan, M. Abdoul Rahim Wardak, et le général commandant de la FIAS de l'OTAN, le Général Stanley McChrystal, prennent la parole à l'occasion d'une cérémonie d'inauguration soulignant l'arrivée de l'avion C27 dans le Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane, le 15 novembre 2009.

à la lutte anti-insurrectionnelle (COIN) – la plupart des chefs militaires informés abordent le sujet sous un angle idéologique. Le Général de l'Armée de terre américaine Stanley McChrystal, commandant de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) de l'OTAN, a récemment déclaré que « la force aérienne contient les graines de notre propre destruction »<sup>5</sup> [Traduction]. Ses commentaires, prononcés après une attaque au missile déclenchée par la coalition contre une enceinte résidentielle, étaient à propos dans le contexte où il les a faits. Parce que les frappes aériennes peuvent tuer des civils innocents aussi bien que des combattants ennemis, leurs effets cinétiques favorisent parfois les efforts de l'insurrection qu'elles visaient à anéantir. La force aérienne peut toutefois accomplir plus que des frappes cinétiques. Les partenaires de la coalition sont souvent les premiers à soulever cet aspect au cours des discussions doctrinales.

À n'en pas douter, le Général McChrystal songeait à d'autres applications de la force aérienne en évoquant le jour où « les braves

et compétents pilotes du Corps d'aviation acquerront la capacité d'exécuter, pour défendre leur pays, bon nombre des missions de transport aérien que les forces coalisées accomplissent aujourd'hui »<sup>6</sup> [Traduction]. En l'occurrence, il prenait la parole à l'occasion d'une cérémonie soulignant la livraison des premiers C27 au CAANA. Ensuite, il a énuméré diverses missions essentielles que les C27 permettront de remplir : repérer les forces talibanes, transporter des soldats, acheminer des ravitaillements et évacuer des soldats blessés. Les propos du Général McChrystal donnent à entendre que les rôles de soutien assumés par l'aviation constituent souvent la contribution la plus importante de la force aérienne à la guerre contre l'insurrection; cette conclusion est la même que celle à laquelle les experts James Corum et Wray Johnson parviennent dans leur livre intitulé *Airpower in Small Wars*<sup>7</sup>.

Dans l'esprit de cette conclusion, la CAPTF s'efforce presque exclusivement à l'heure actuelle de fournir des moyens de soutien avec des aéronefs à voilure fixe ou

tournante. Il suffit de jeter un coup d'œil rapide sur la carte de l'Afghanistan pour constater que les villes sont isolées les unes des autres par de hautes montagnes et des déserts arides et que le transport aérien est un des domaines sur lesquels il convient le plus de se concentrer. Outre que la force aérienne assure la mobilité sur le champ de bataille et s'occupe du ravitaillement militaire, elle procure une mobilité aux citoyens afghans en comblant des lacunes logistiques que le marché commercial naissant a du mal à combler. Chacun des membres coalisés actuels et éventuels de la CAPTF a mesuré l'utilité de ces applications de la force aérienne dans ses propres opérations aériennes militaires nationales et régionales, et il les a employées. En ma qualité d'officier de l'armée de l'air des États-Unis, je me rends compte de l'ampleur de ces compétences. J'aimerais les voir arriver plus nombreuses en Afghanistan sous la forme d'ELMO de l'aviation que fournirait toute une gamme de pays de l'OTAN contributeurs de troupes, y compris le Canada.

En intégrant de nombreux pays dans une démarche coopérative pour constituer une force aérienne, on ajoute un poids stratégique aux efforts déployés en Afghanistan. L'effort fait pour reconstruire ce pays est fondamentalement international; il s'appuie sur les piliers de la gouvernance, de la sécurité et du développement socioéconomique<sup>8</sup>. Le CAANA est un élément essentiel de l'Armée nationale afghane (ANA) et il jouera un rôle clé dans la lutte que le pays livrera pour procurer la sécurité à ses citoyens et citoyennes. Cependant, faute d'une participation généralisée, les belles paroles risquent de sonner faux. Dans les accords internationaux, les États-Unis sont désignés comme étant le pays chargé au premier chef d'opérer la réforme des forces de sécurité<sup>9</sup>. Si cet état de choses se conjugue à l'idée que seulement quelques pays apportent une contribution digne de mention à l'effort, l'instruction et le perfectionnement des forces de sécurité risquent d'être perçus dans la collectivité internationale comme étant un projet strictement américain, ce qui privera la coalition de toute légitimité<sup>10</sup>.

En revanche, les écrits historiques nous enseignent que, pour être efficace, une stratégie anti-insurrectionnelle doit être exhaustive : elle doit prévoir l'attribution de ressources diplomatiques, politiques, militaires et économiques en vue de la réalisation d'un objectif politique<sup>11</sup>. La CAPTF est bien placée pour réussir à cet égard, car elle intervient sur chaque plan d'une grande stratégie globale. Les relations de mentorat qu'elle entretient avec le gouvernement et les chefs militaires afghans la sensibilisent aux défis politiques et sociaux du pays. Elle canalise les ressources fournies par la collectivité internationale pour accroître les capacités militaires et elle aide à faire en sorte que ces ressources soient sagement gérées. Tout accroissement des capacités militaires qui en résulte renforce la légitimité du gouvernement afghan en lui permettant de mieux protéger la population. Ainsi, l'édification de la puissance aérienne afghane que la CAPTF favorise a des effets dans tous les domaines stratégiques et elle favorise la réalisation du but politique dont la réussite de la lutte anti-insurrectionnelle dépend fondamentalement. Une participation directe accrue à la CAPTF par des pays plus nombreux étayera la légitimité des autorités afghanes alors même qu'elle procurera à ces pays un moyen de dire qu'ils contribuent directement au développement des forces de sécurité de l'Afghanistan. Un pays peut apporter une excellente contribution en fournissant lui-même des capacités distinctes. Par exemple, il est on ne peut plus urgent de fournir des équipes complètes de mentors spécialistes des services d'une base aérienne, telles que celle qu'il faut au centre d'entraînement de Shindand. Un pays pourrait aussi apporter son concours en s'associant à d'autres pays de l'OTAN pour répondre, en collaboration, à des besoins de mentorat semblables.

Au-delà du domaine des relations internationales, la CAPTF emprunte aussi à la théorie géopolitique pour façonner sa mission. L'Afghanistan est situé en Asie du Sud-Ouest, n'a aucun accès à la mer et comprend de nombreuses régions géographiques isolées, ce qui en fait une puissance aérienne « naturelle »<sup>12</sup>. Le relief accidenté et les menaces

terrestres dont j'ai déjà parlé dans le présent article gênent les efforts de reconstruction de l'infrastructure. Nos partenaires de l'OTAN ont compris que le transport aérien tactique et les hélicoptères sont nécessaires pour soutenir les équipes de reconstruction provinciales qui font l'essentiel des travaux de reconstruction de l'infrastructure en Afghanistan<sup>13</sup>. La CAPTF a augmenté l'accès des dirigeants afghans élus au transport aérien tactique pour leur donner une chance d'établir une coopération et une confiance dignes de mention entre le gouvernement fédéral et les diverses régions du pays. L'Afghanistan est une puissance aérienne naturelle parce qu'il ne peut pas fonctionner comme un État moderne sans la mobilité que seuls les moyens de transport aérien peuvent procurer.

Une autre leçon dont la CAPTF prend bonne note est que « les campagnes aériennes qui visent les insurgés et les terroristes se dissimulant dans les endroits peuplés ou à proximité sont en général nuisibles<sup>14</sup>. » [Traduction] Cela est encore plus le cas quand l'ennemi recourt à sa tactique informationnelle la plus efficace en faisant valoir que le gouvernement national compte sur les « occupants et les infidèles »<sup>15</sup>. Même avec la capacité qu'a l'OTAN de déclencher des « frappes de grande précision », les commandants sur le terrain ont, malgré les

meilleures intentions du monde, irrité les populations civiles et procuré aux insurgés des victoires sur le plan des relations publiques. Je mentionne ici un cas récent qui a montré la nature de ce dilemme dans la province de Kunduz, dans le nord de l'Afghanistan : quand des insurgés talibans se sont emparés de deux camions-citernes, un commandant sur le terrain a réclamé des attaques aériennes afin de protéger une base voisine, mais cela a engendré des allégations selon lesquelles la force aérienne de l'OTAN avait fait de multiples victimes dans la population civile<sup>16</sup>. Une solution à ce problème consisterait à fournir à l'Afghanistan une force aérienne organique. Le CAANA pourrait amener des soldats afghans sur place pour combattre, ce qui réduirait la nécessité des frappes aériennes exécutées par des forces de l'extérieur. Par ailleurs, les insurgés seraient dès lors moins à même d'affirmer que le gouvernement est une marionnette manipulée par l'Occident, alors même que l'ANA minerait la capacité des talibans, d'al-Qaïda et d'autres groupes d'exécuter des attaques.

Même quand on bénéficie d'une excellente mobilité sur le champ de bataille, l'exécution de frappes cinétiques avec la force aérienne conserve un rôle dans la lutte anti-insurrectionnelle. Cependant, en Afghanistan, les dimensions politiques de cette lutte rendent les moyens locaux plus précieux que ceux fournis par un pays étranger. Sur ce plan, le CAANA s'efforce d'entraîner des observateurs avancés qui, depuis des positions au sol, pourront autoriser et coordonner les tirs aériens. Ils serviront d'abord d'observateurs pour les équipages des hélicoptères d'attaque Mi-35 formés par l'ELMO de l'aviation tchèque et ils dirigeront des missions de tir avec munitions réelles dans des polygones disséminés dans l'Afghanistan. La CAPTF aide à résoudre les difficultés inhérentes à l'adoption de procédures de coordination étroite sur le champ de bataille afghan, y compris quand des avions d'attaque sont employés. La plupart des pays de l'OTAN possèdent des compétences en intégration de l'appui aérien rapproché (AAR), et la CAPTF accueille leur participation avec plaisir. Pour la même raison qu'il vaut mieux recourir à des forces de sécurité locales plutôt qu'à des troupes



CSTC-A, Photo des Affaires publiques

**Figure 2 :** Un hélicoptère Mi-35 participe à une mission d'entraînement avec munitions réelles, près de Kaboul.

étrangères, un CAANA capable de mener ses propres opérations COIN depuis les airs engendrera une stabilité d'un genre impossible à créer avec des forces militaires extérieures.

La CAPTF est on ne peut mieux placée pour observer une autre leçon tirée de campagnes COIN antérieures : en créant une force aérienne de faible technicité, on peut obtenir des effets positifs saisissants<sup>17</sup>. Les forces aériennes occidentales favorisent les solutions militaires très évoluées, mais cela ne fonctionnera pas en Afghanistan. Comme l'alpiniste Greg Mortenson, devenu constructeur d'écoles, l'a appris dans son cheminement personnel pour faire progresser la paix, la patience des Afghans est énorme si on la mesure par rapport aux normes américaines. Parfois, il faut « écouter les montagnes » et accepter que la construction patiente de moyens modestes représente la meilleure façon de doter l'Afghanistan d'une force aérienne durable<sup>18</sup>.

Certains de nos partenaires de la coalition disent que leur culture ne saurait être comparée à l'impatience stéréotypée des Américains : la CAPTF peut bénéficier de leurs points de vue et se servir de leurs compétences pour employer les aéronefs du CAANA. Pour les opérations et l'entraînement, on utilise maintenant des aéronefs bien connus de l'Afghanistan et bien adaptés à ses besoins, et bon nombre d'entre eux sont familiers à nos alliés de l'OTAN. La flotte afghane actuelle comprend des hélicoptères Mi-17 et Mi-35 ainsi que l'avion de transport An-32. Les deux premiers C27 arrivés directement de leur usine italienne de remise à neuf se sont officiellement joints à la flotte afghane le 15 novembre 2009. Cet avion deviendra l'épine dorsale des unités afghanes de transport aérien. Il améliorera la capacité du pays aux chapitres du transport, de la mobilité des troupes combattantes et du vol aux instruments, mais il ressemblera à l'An-32 par sa simplicité et sa robustesse; en outre, nos partenaires afghans savent s'en servir avec aisance. En renforçant la capacité d'employer ces aéronefs, la CAPTF et le CAANA créent une force qu'il sera possible de maintenir en puissance après le départ des conseillers étrangers : c'est là une mission que

n'importe quel pays membre de la coalition peut appuyer avec fierté<sup>19</sup>.

Afin de conclure notre discussion sur les leçons que nous fournissent les experts et l'histoire et dont la CAPTF s'inspire en Afghanistan, disons qu'il est évident que la force aérienne « procure la souplesse et l'initiative » dont les insurgés bénéficient normalement dans le contexte d'une lutte anti-insurrectionnelle<sup>20</sup>. Certes, la nécessité de l'intervention de troupes terrestres dans une telle lutte ne disparaîtra jamais, mais certaines fonctions de l'arme aérienne (transport, mobilité des troupes sur le champ de bataille et attaques légères) constitueront des multiplicateurs de force dans cette lutte. Avec une force aérienne adaptée aux circonstances, on pourra peut-être réduire le ratio des 20 à 25 soldats par tranche de 1 000 habitants, qui est la règle d'or à suivre dans la lutte anti-insurrectionnelle; cela permettrait à des forces plus petites d'exécuter des opérations efficaces contre les insurgés<sup>21</sup>. La constitution d'une force aérienne efficace, parallèlement aux troupes terrestres, fera en sorte que celles-ci auront un effet plus grand que leur nombre ne porterait à le croire.



**Figure 3 :** Les deux premiers avions C27 de l'Afghanistan roulent sur le tarmac à l'aéroport international de Kaboul.



## L'intégration des forces de sécurité nationales afghanes

Une leçon théorique qui invite à une discussion sur l'atout final de la CAPTF réside dans l'idée que « les opérations interarmées sont essentielles à l'utilisation efficace de la force aérienne »<sup>22</sup> [Traduction]. La position du CAPTF dans le cadre des efforts que l'OTAN déploie sur les plans de l'entraînement et du mentorat lui permet de constituer un CAANA qui fait complément à l'ANA, c'est-à-dire l'organisation plus grande qu'il appuie. Comme la CAPTF joue des rôles à l'appui de la Mission d'instruction de l'OTAN en Afghanistan (NTM-A) et du Commandement interallié de transition pour la sécurité en Afghanistan (CSTC-A), elle collabore de près avec des mentors et des instructeurs qui exercent une influence sur toutes les forces de sécurité de l'Afghanistan. Cela aide le pays à bâtir une force aérienne capable d'agir indépendamment, tout en garantissant à celle-ci une croissance proportionnelle à l'armée de terre qu'elle appuie.

Le plus grand défi à relever lorsqu'il s'agit de créer une force aérienne souple et capable d'agir sur les plans stratégique et tactique se situe sur les plans du commandement et du contrôle (C2). Comme je le décrirai plus loin, dans les efforts que la CAPTF déploie pour construire le CAANA, elle suit un thème primordial lui-même axé sur un autre thème : créer des processus institutionnels et une culture organisationnelle. Il est essentiel de doter le CAANA de capacités C2 pour l'avenir. Il importe tout autant que les organismes coordonnant les efforts des ressources aériennes de l'OTAN aujourd'hui créent une place pour nos collègues afghans afin qu'ils puissent se brancher sur le système de coordination. Bien que les ressources aériennes de l'Afghanistan soient limitées à l'heure actuelle, elles devraient devenir un volet plus grand de l'appareil afghan global de sécurité aérienne. C'est là le même modèle que celui suivi par les autres organisations NTM-A et CSTC-A qui sont en train de construire les

forces de sécurité afghanes. Par conséquent, nous devons établir des structures C2 qui conviennent à l'Afghanistan et que les Afghans pourront maintenir, car ils assumeront seuls la responsabilité de toute structure que la coalition aura mise en place quand elle partira. Il ne nous sert à rien de concevoir une structure C2 que les Afghans ne pourront ou ne voudront pas maintenir eux-mêmes.

Heureusement, l'emplacement géographique de la CAPTF, à l'aéroport international de Kaboul (AIK), augmente les chances d'établir les bonnes relations qui seront le fondement d'une structure C2 judicieuse. Il en est ainsi parce que le Centre de commandement du Corps d'aviation (CCCA) du CAANA et le Centre d'opérations interarmées (COI) du Commandement interarmées de la FIAS (IJC) sont eux aussi situés à l'AIK. L'IJC surveille toutes les opérations quotidiennes de l'OTAN en Afghanistan, y compris les opérations aériennes. Le CCCA travaille à mettre sur pied la structure C2 pour la force aérienne afghane. Comme les deux organismes sont installés à l'AIK, les représentants afghans auront bientôt un siège au COI; ils pourront réclamer le soutien aérien de l'OTAN pour leurs opérations et, en retour, ils pourront fournir le leur aux opérations de l'OTAN.

Le fait que le CAANA soit installé à l'AIK comporte un autre avantage se rapportant à une leçon relative au C2 qu'a mise en lumière une étude récente sur l'expérience de l'Aviation américaine dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom*. En deux mots, il s'agit du danger qu'un « appui de l'extérieur » bénéfique dégénère en une « intervention proactive » dommageable; en effet, les quartiers généraux dotés d'outils de communications ont tendance à s'ingérer dans des opérations aériennes dont l'exécution devrait être décentralisée<sup>23</sup>. L'Afghanistan possède déjà une culture opérationnelle qui n'habilite pas les exécutants – la tendance à « l'intervention proactive » est forte. Le pouvoir est contrôlé étroitement au sommet, souvent par un dispositif C2 « axé sur les

téléphones cellulaires », pratique suivant laquelle les commandants prennent à la dernière minute leurs décisions sur l'affectation et la répartition des ressources aériennes, sans se soucier de l'ensemble du tableau opérationnel. Une structure C2 de ce genre fonctionne assez bien dans le cas d'une minuscule flotte d'aéronefs, mais elle s'effondrera quand la taille du CAANA grandira au cours des prochaines années. La meilleure façon d'aider nos collègues afghans à mettre sur pied leurs propres processus C2 consisterait à leur montrer comment un centre de commandement efficace permet d'exercer un contrôle centralisé tout en autorisant une utilisation décentralisée des ressources aériennes.

L'effort fait pour créer une structure C2 efficace constitue une autre raison d'élargir la participation de la coalition dans la CAPTF. Des pays très variés remplissent des rôles dans le COI; à chaque repas, je m'assois avec des représentants d'au moins 36 pays dans la salle à manger de l'AIK. La meilleure façon de surmonter les barrières linguistiques et la friction organisationnelle consiste à réunir des personnes appartenant aux forces armées d'un même pays et parlant la même langue. Une représentation plus diversifiée des pays membres de la coalition au sein de la CAPTF mettrait le mieux à profit le fait que le quartier général du CAANA, le CCCA et le COI IJC sont installés au même endroit en Afghanistan.

Maintenant que j'ai exposé les leçons relatives à la coopération dans la coalition et celles fournies par les experts et l'histoire et que j'ai décrit les relations C2 qui habilent la CAPTF à bâtir la force aérienne de l'Afghanistan, j'aimerais broser un tableau de nos activités de collaboration actuelles avec le CAANA.

## La création de la force aérienne : le travail en cours

En entraînant, en aidant et en encadrant le CAANA, la CAPTF cherche à y créer une capacité durable dans quatre domaines :

- 1) accroître le nombre d'aéronefs; 2) constituer un groupe d'aviateurs entraînés, motivés et doués; 3) bâtir et améliorer les aérodromes et

l'infrastructure dans tout l'Afghanistan; 4) soutenir les opérations actuelles qui sont essentielles à la survie de l'Afghanistan en tant que pays. Un effort permanent est déployé dans ces quatre domaines clés. En édifiant les moyens concrets du CAANA, nous cherchons à intégrer dans tous ses éléments des processus institutionnels améliorés, des fonctions C2 et une culture d'entraînement, en tenant toujours compte de la culture militaire afghane dans les quatre domaines susmentionnés. Je décrirai ici brièvement nos activités dans chacun de ces domaines.

Comme on peut le lire dans les écrits des experts, les aéronefs construits jusqu'ici pour le CAANA ont surtout été des véhicules de transport. Le relief de l'Afghanistan et la nécessité de soutenir des forces terrestres luttant contre une insurrection ont justifié cette orientation. À l'heure actuelle, les « chevaux de trait » du CAANA sont le Mi-17 et l'An-32. Le premier est un hélicoptère polyvalent idéalement adapté aux opérations en haute altitude dans les montagnes de l'Afghanistan, et l'An-32 est un avion de transport capable de décoller et d'atterrir sur des pistes rudimentaires courtes. Les opérations quotidiennes de ces aéronefs comprennent des mouvements de personnel, le transport de malades ou des blessés et la livraison de marchandises. Des capacités que nous tendons à tenir pour acquises en Occident viennent de se concrétiser dans le CAANA et deviendront les bases solides sur lesquelles on édifiera une armée professionnelle en Afghanistan. Permettez-moi de vous donner un exemple.



**Figure 4:** Un hélicoptère Mi-17 dépose des troupes de l'Armée nationale afghane sur le champ de bataille.

À la fin de septembre 2009, deux soldats de l'ANA qui avaient été blessés dans la province de Kandahar sont arrivés à Kaboul à bord d'un An-32. Les auxiliaires médicaux du CAANA les ont confiés à des collègues de l'Hôpital militaire national, sur le tarmac à Kaboul, et ils ont aidé à les installer dans un Mi-17 aménagé avec des civières pour l'évacuation sanitaire (EVASAN). Les soldats sont arrivés à l'Hôpital sans que les soins aient été interrompus, soins qui avaient entièrement été prodigués par les équipages aériens et le personnel médical afghans<sup>24</sup>. La capacité que l'Armée nationale afghane a d'assurer des soins de cette qualité à ses soldats renforcent la confiance de ceux-ci en elle. Grâce à l'encadrement continu que nous fournissons et à nos investissements dans des capacités telles que celle-là, les forces de sécurité afghanes réussiront à recruter et à garder les plus brillants membres de la génération montante en Afghanistan et à empêcher les organisations d'insurgés de ce faire.

En ce qui concerne l'augmentation des capacités de transport aérien, l'activité la plus importante de la CAPTF et du CAANA à l'heure actuelle concerne la livraison d'avions C27 remis à neuf. Les deux premiers avions arrivés en novembre 2009 ont doté le CAANA d'un système de chargement et de déchargement à palettes et à rouleaux, d'un système de largage aérien et de moyens d'évacuation sanitaire spécialisés; ils feront complément à la flotte existante d'avions capables d'utiliser des pistes rudimentaires courtes. Le C27 remplacera l'An-32 et constituera l'atout principal de la flotte afghane d'avions de transport. Le biturbopropulseur peut emporter 44 passagers et plus de 23 000 livres de marchandises et de carburant et il peut se poser sur des pistes rudimentaires ne mesurant pas plus de 3 000 pieds. Le CSTC-A a financé la remise à neuf de huit avions qui seront livrés au cours de l'exercice 2010, et 18 appareils sont censés avoir été livrés d'ici 2011<sup>25</sup>.

L'édification de la flotte d'hélicoptères se poursuit activement elle aussi. La flotte de Mi-17 grandit tous les mois, et des hélicoptères d'attaque Mi-35 ont exécuté avec succès des exercices de tir avec munitions réelles dans des



**Figure 5 :** Des avions C27 en formation au-dessus de l'Afghanistan.

polygones disséminés dans tout l'Afghanistan. La flotte de Mi-17 est essentielle pour assurer la mobilité des troupes sur le champ de bataille et pour exécuter des missions médicales de transport; c'est aussi un mode de transport fiable pour les représentants du gouvernement. La taille de la flotte est censée doubler d'ici 2013. Cet appareil a été conçu expressément pour servir en Afghanistan. Sa fiabilité, sa capacité de voler en haute altitude, son interopérabilité avec les flottes des pays voisins, son faible coût, la présence immédiate de ressources de maintenance et le fait que les équipages et les services d'entretien afghans expérimentés le connaissent bien, voilà autant d'atouts qui font du Mi-17 l'hélicoptère tout indiqué pour l'Afghanistan<sup>26</sup>. La constitution d'une flotte d'hélicoptères robustes pour l'Afghanistan représente la voie à suivre pour doter le CAANA d'une capacité durable, car les hélicoptères seront toujours nécessaires pour exécuter les mouvements dans ce pays au relief accidenté.

Il ne suffit pas de fournir des aéronefs. Pour constituer une force efficace, il faut aussi des aviateurs habiles et motivés. Il s'agit là de la tâche la plus difficile et la plus enrichissante dont la CAPTF se charge, et c'est cet effort qui aura les effets les plus durables. Le travail porte sur tous les niveaux de l'organisation du CAANA, des Afghans et des partenaires intégrés de l'OTAN collaborant entre eux à

tous les égards, depuis les processus décisionnels C2 jusqu'à la meilleure façon de charger le matériel à bord d'un C27. Les mentors de la CAPTF offrent des conseils adaptés à la façon de faire afghane, tout en mettant l'accent sur l'accomplissement de la mission et le professionnalisme. Nous n'acceptons aucun compromis au chapitre de la sécurité des vols. Plus les partenaires de la coalition participeront à cette mission, plus il sera facile de montrer au CAANA que ces valeurs sont communes aux aviateurs de toutes les forces aériennes modernes du monde dont les interventions sont couronnées de succès.

En Afghanistan, il y a des experts qui fournissent un entraînement, des conseils et un encadrement à l'égard de toutes les fonctions existant dans une base aérienne. Qu'il s'agisse des fonctions d'ingénieur civil ou de la gestion de l'aérodrome, la CAPTF collabore avec les Afghans pour partager des expériences et formuler des pratiques exemplaires à l'intention de la force aérienne du pays. Huit Afghans ont terminé leur cours d'arrimeur de base en juillet 2009, après une instruction de trois mois; c'était la première fois en plus de 30 ans qu'un tel cours était donné dans le pays. Le cours les a aussi préparés à passer sur le C27<sup>27</sup>. Des cours intensifs d'anglais permettent aux équipages aériens et à d'autres Afghans qui doivent travailler dans le système des vols internationaux de remplir leurs fonctions en toute sécurité et avec compétence. D'autres mentors et instructeurs viennent de toutes les branches des forces armées, et l'on compte aussi des entrepreneurs civils parmi eux.

À l'acquisition de nouveaux aéronefs et à l'entraînement du personnel du CAANA s'ajoute le troisième domaine sur lequel la CAPTF concentre son attention : les installations. Les équipages bien entraînés, le personnel de soutien et les aéronefs ne sont efficaces que s'il existe une structure aéroportuaire solide. C'est à Kaboul que les progrès à cet égard ont été les plus grands, mais à mesure que l'autosuffisance de l'Escadre aérienne de Kaboul augmentera, il faudra davantage de mentors à Kandahar, Herat, Shindand, Mazar-e-Charif,

Gardez et Jalalabad, autant d'endroits qui bénéficieront des travaux de construction facilités par la CAPTF. Le 5 octobre 2009, l'Escadre aérienne de Kandahar a célébré sa création officielle, offrant du coup le tout dernier exemple des progrès accomplis sur ce plan. Cette formation est affiliée au 205<sup>e</sup> Corps de l'ANA, et c'est la deuxième escadre qui ait été mise sur pied dans le pays depuis 2001.

Le quatrième et dernier domaine sur lequel la CAPTF se concentre est celui des opérations. Les opérations de vol n'ont jamais cessé à cause de la guerre; l'expression « construire l'avion pendant qu'on le pilote » décrit fort bien l'effort collectif de la CAPTF et du CAANA. Dans notre désir d'accroître l'entraînement et d'instituer de nouveaux moyens C2, nous devons constamment composer avec un nombre limité d'aéronefs, une liste interminable de missions urgentes et une cadence des opérations de combat qui ne ralentit jamais pour faire une « pause-rajustement ».

Mises à part les opérations de combat quotidiennes et les autres missions militaires, la CAPTF a récemment tourné son attention vers le soutien des élections nationales, le pèlerinage annuel musulman (hadj) de La Mecque et l'accroissement du nombre de vols d'entraînement, en particulier sur le Mi-17. Le CAANA a fourni un appui remarquable aux organisateurs des élections primaires de 2009 en Afghanistan, et l'on a retenu sans hésitation ses services pour le deuxième tour de scrutin. Bien que le retrait tardif d'Abdullah Abdullah ait entraîné l'annulation du second tour, les Mi-17 afghans ont promptement transporté le matériel de scrutin dans toutes les parties du pays, en prévision du deuxième tour. Le CAANA assure le transport aérien des pèlerins musulmans des régions éloignées pour les amener à des aéroports pivots régionaux du pays. En raison de l'importance culturelle du hadj, le soutien que le CAANA apporte sur ce plan en fait une institution appréciée par tous les Afghans. En 2009, le hadj a commencé à la fin de novembre, de sorte que les conditions météorologiques hivernales ont compliqué une entreprise logistique déjà difficile.



CSTC-A, Photo : Sgt Tech Thomas L. Dow, USAF

**Figure 6 :** Un hélicoptère Mi-17 afghan chargé de matériel électoral.

L'entraînement au vol est une fonction de soutien incombant à toutes les forces aériennes, mais les exigences particulières auxquelles le CAANA est assujéti rendent l'exécution de cette fonction difficile. Comme de nombreux pilotes réguliers du CAANA comptent des années d'expérience de vol, l'entraînement passe parfois au second rang, après les missions opérationnelles urgentes que nécessite la lutte que l'Afghanistan livre actuellement contre les insurgés. En augmentant le nombre d'aéronefs et de pilotes et en établissant des centres d'entraînement en Afghanistan, la CAPTF aide le CAANA à adopter une culture d'entraînement qui accorde la priorité aux compétences régulièrement exigées en tant qu'éléments intégrants des opérations de vol militaires sûres et efficaces.

Il est évident que beaucoup d'efforts sont actuellement déployés en Afghanistan pour améliorer les capacités de la force aérienne. Chaque programme révèle plusieurs domaines où des ressources et des capacités accrues répondraient à un besoin et il offre de nombreuses occasions à plus de partenaires de la coalition de mettre la main à la pâte. La dernière partie de mon article examine l'avenir de la CAPTF et du CAANA.

### **Planifier l'avenir**

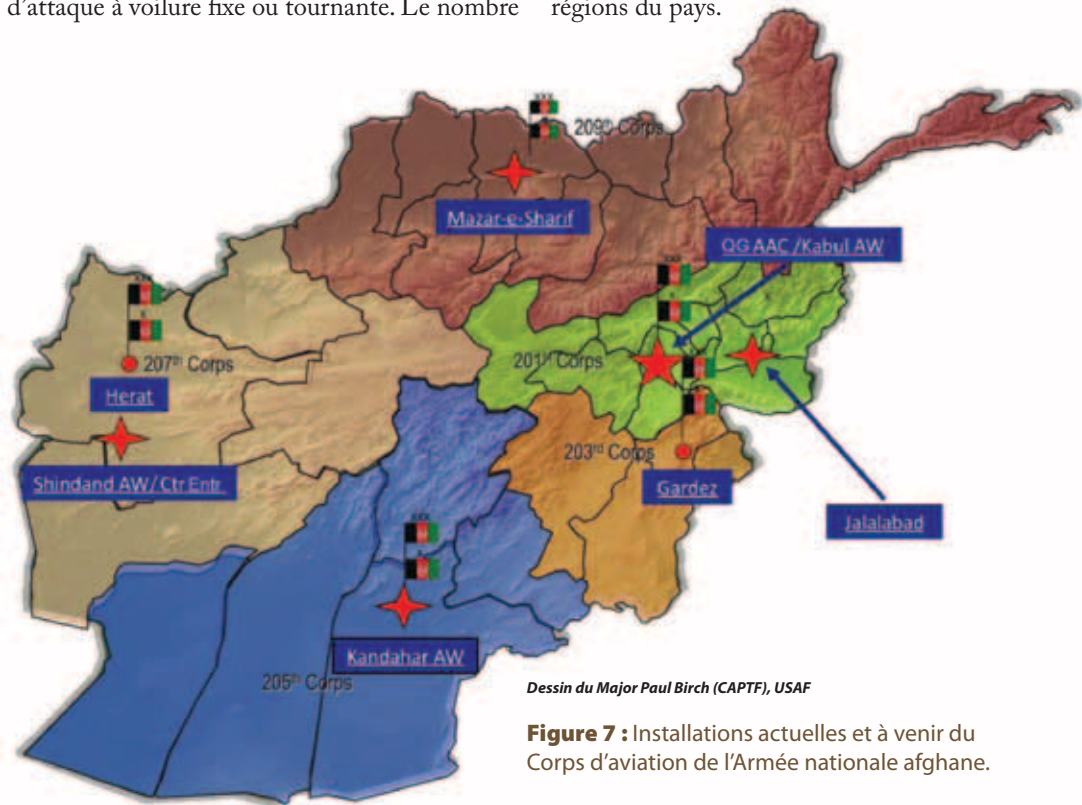
Je veux souligner que, à l'avenir, il sera absolument nécessaire que les plans de la CAPTF prennent en compte ceux des dirigeants militaires et politiques de l'Afghanistan. Nous ne devons pas imposer à

l'Afghanistan un corps d'aviation qui adopterait les habitudes des forces aériennes modernes de l'OTAN. Nous avons réussi dans une certaine mesure à convaincre les chefs afghans qu'une organisation autonomisée et commandée depuis le centre est un outil efficace pour contrôler la force aérienne, mais en raison d'une culture existante axée sur un contrôle étroit exercé par les chefs supérieurs sur toutes les décisions, le changement s'opérera lentement dans le meilleur des cas. Les aviateurs américains restructurent nos propres organisations à un rythme effarant. La culture afghane a cette habitude en abomination, de sorte que toute tentative de restructurer le CAANA dans cet esprit serait vouée à l'échec. Malgré ces mises en garde, plusieurs perspectives prometteuses se dessinent à l'horizon du CAANA.

Pour ce qui concerne l'acquisition d'aéronefs, le CAANA continuera d'accroître le nombre de ses Mi-17 et de ses C27. Nous sommes aussi en train d'évaluer la possibilité de le doter d'autres aéronefs-écoles, d'autres aéronefs utilitaires et d'autres aéronefs légers d'attaque à voilure fixe ou tournante. Le nombre

d'équipes de soutien et d'aviateurs qualifiés dans le CAANA augmentera parallèlement à celui des aéronefs supplémentaires achetés. À l'heure actuelle, on envisage d'accroître la taille de la flotte globale pour faire passer le nombre de ses appareils de 45 à 154 et celui de ses effectifs de 2 700 aviateurs à plus de 8 000 d'ici 2016<sup>28</sup>. En raison de la croissance prévue d'autres forces de sécurité afghanes, ces totaux pourraient même être plus élevés.

Les plans d'amélioration de l'infrastructure de l'aviation dans tout l'Afghanistan sont tout aussi ambitieux. La mise sur pied récente de l'Escadre aérienne de Kandahar augure bien de la création future d'unités aériennes dans l'ensemble du pays. D'ici 2016, le CAANA devrait posséder fièrement des détachements permanents à Mazar-e-Charif, Jalalabad, Gardez et Herat. Parallèlement à l'escadre aérienne et au centre d'entraînement de Shindand et aux escadres aériennes existantes de Kaboul et de Kandahar, ces éléments constitueront l'épine dorsale d'un CAANA qui pourra promptement intervenir dans toutes les régions du pays.



**Figure 7 :** Installations actuelles et à venir du Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane.

Quand on examine les plans actuels relatifs à la croissance du CAANA, on ne saurait exagérer l'importance de la patience, comme le disent bien deux experts de la lutte anti-insurrectionnelle en Afghanistan : « L'exécution passable de quelque chose par les hôtes vaut souvent mieux que la bonne exécution de la même tâche par des étrangers<sup>29</sup>. » [Traduction] Notre empressement à aider l'Afghanistan à renforcer ses ressources aériennes ne doit jamais devancer sa capacité d'apprendre à faire les choses lui-même. Faute de comprendre cette contrainte, nous ferons de notre « aide » un obstacle, de sorte que le sang et les deniers auront été versés en vain. En revanche, la patience qui débouchera sur de nouvelles capacités que la nouvelle génération d'aviateurs et de chefs afghans fera siennes sera un investissement du genre de ceux qui mèneront à la victoire dans ce théâtre de guerre complexe.

Parallèlement à la patience, la compréhension du domaine du possible constitue un autre art essentiel au guerrier luttant contre l'insurrection en Afghanistan. Se rappelant la discussion antérieure sur les principes théoriques qui motivent les efforts de la CAPTF en Afghanistan, le lecteur se demandera peut-être où se situe, dans la stratégie recherchée pour ce pays, l'admission que « les petites guerres sont fortement axées sur le renseignement »<sup>30</sup> [Traduction]. En l'occurrence, la lutte anti-insurrectionnelle est certainement très dépendante du renseignement, et les forces armées afghanes excellent aux chapitres de la collecte et de l'exploitation du renseignement d'origine humaine. Avec les moyens offerts par les plates-formes aériennes ultra-modernes de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (RSR) dont les partenaires de la coalition disposent, les efforts collectifs de RSR en Afghanistan ont abouti à des centaines d'opérations fructueuses.

Malgré cette synergie, on aurait tort à l'heure actuelle de se précipiter pour doter l'Afghanistan d'une infrastructure informatique ultra-moderne de renseignement du genre de celle qu'emploient les pays industrialisés.

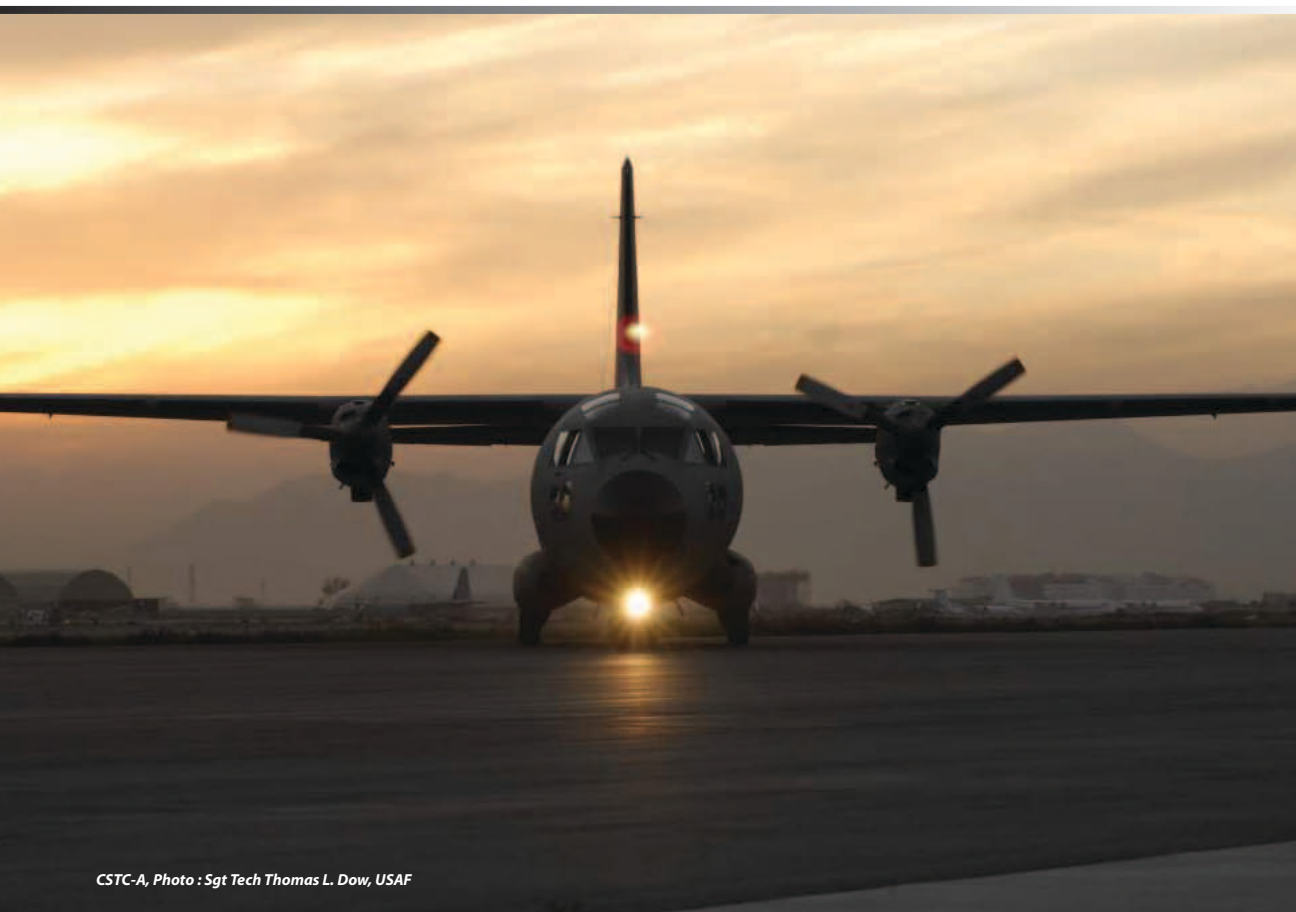
L'Afghanistan a besoin de plus de temps pour constituer un bassin de recrues habiles à utiliser la technologie et capables d'occuper les postes qui seraient créés dans ce domaine. Aspect plus important encore, tout l'appareil militaire afghan doit assimiler les processus institutionnels grâce auxquels un système de renseignement axé sur la technologie vaudrait son pesant d'or. Je me répète donc en disant qu'en forçant l'Afghanistan à adopter une infrastructure RSR semblable à celles des forces armées modernes de l'OTAN, on contribuerait davantage à démanteler l'excellent réseau existant de renseignement humain qu'à construire un nouveau système viable.

## Conclusion

Je conclus en évoquant deux dernières leçons historiques sur la guerre anti-insurrectionnelle. La première nous enseigne que « les petites guerres durent longtemps »<sup>31</sup> [Traduction]. Dans notre stratégie, nous devons admettre que l'insurrection et la guerre civile en Afghanistan risquent de vaincre l'endurance des gouvernements occidentaux. La deuxième leçon nous dit que « certaines des meilleures armes ne tirent pas »<sup>32</sup> [Traduction]. Ensemble, les deux observations donnent à penser que les meilleurs investissements que nous puissions faire en Afghanistan sont ceux qui permettront à sa population d'instaurer elle-même un régime de sécurité et de saine gouvernance, une fois que les intervenants de l'extérieur auront quitté le pays. La démarche consistant à créer des moyens de sécurité à l'intérieur de l'Afghanistan plutôt qu'à essayer d'épuiser de l'extérieur une insurrection farouche s'inscrit en quelque sorte dans le cadre du développement national et elle favorise l'adoption de mesures plus visibles (électricité, eau courante, emplois et éducation, par exemple). Si la CAPTF peut contribuer à la réalisation de cet objectif, tout en accroissant la participation directe de membres plus nombreux de la coalition, nous pourrions combattre la menace interne en Afghanistan, alors même que nous rendrons sa vigueur et sa légitimité à la coalition extérieure apportant son concours.

Par sa participation, l'OTAN relève un défi, à savoir « consolider la victoire dans un contexte politique chaotique », en aidant l'Afghanistan à « se redresser »<sup>33</sup> [Traduction]. Maintenant que j'ai décrit, au tableau blanc de la *Revue de la Force aérienne du Canada*, l'effort que fait la CAPTF pour bâtir la force aérienne afghane, j'accueillerai les opinions franches sur la façon dont nous pourrions faire mieux. En cernant les possibilités de partager notre expertise en aviation avec l'Afghanistan, je me réjouis à la perspective d'accueillir d'autres pays qui voudront aider la CAPTF à

remplir sa mission essentielle. L'encadrement des aviateurs afghans correspond à un effort typique à déployer quand on édifie la capacité d'un pays partenaire. Les nouveaux atouts dont nous dotons maintenant le CAANA contribueront de façon manifeste et durable à renforcer les ressources des forces de sécurité de l'Afghanistan. Ce résultat est une victoire pour toute l'humanité. La CAPTF est enthousiasmée d'être au cœur de cet effort et elle compte sur le plaisir de travailler avec de plus nombreuses forces aériennes du monde pour atteindre l'objectif. ■



CSTC-A, Photo : Sgt Tech Thomas L. Dow, USAF

**Figure 8 :** Un avion C27 sur le tarmac du Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane, à l'aéroport international de Kaboul.



Le Brigadier-général R. Boera est le général commandant la Force aérienne de transition interalliée (CAPTF) au sein du Commandement interallié de transition pour la sécurité en Afghanistan (CSTC-A), à Kaboul (Afghanistan). Il dirige une organisation interarmées chargée d'encadrer, d'entraîner et d'aider le Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane (CAANA). Il voit à la coordination, au niveau stratégique, avec le US Central Command et avec les ministères de la Défense, de l'Intérieur et des Transports de l'Afghanistan, du développement des ressources du Corps d'aviation afghan aux chapitres du transport, de l'attaque, du commandement et du contrôle et de la reconnaissance.

## Liste des abréviations

<b>AAR</b>	<b>appui aérien rapproché</b>	<b>CSTC-A</b>	<b>Commandement interallié de transition pour la sécurité en Afghanistan</b>
<b>AIK</b>	<b>Aéroport international de Kaboul</b>	<b>É.-U.</b>	<b>États-Unis</b>
<b>ANA</b>	<b>Armée nationale afghane</b>	<b>ELMO</b>	<b>Équipe de liaison et de mentorat opérationnel</b>
<b>ANAAC</b>	<b>Afghan National Army Air Corps</b>	<b>EUPOL</b>	<b>Police de l'Union européenne en Afghanistan</b>
<b>ANDS</b>	<b>Stratégie nationale de développement de l'Afghanistan</b>	<b>EVASAN</b>	<b>évacuation sanitaire</b>
<b>C2</b>	<b>Commandement et contrôle</b>	<b>FIAS</b>	<b>Force internationale d'assistance à la sécurité</b>
<b>CAANA</b>	<b>Corps d'aviation de l'Armée nationale afghane</b>	<b>IJC</b>	<b>Commandement interarmées de la FIAS</b>
<b>CAPTF</b>	<b>Force aérienne de transition interalliée</b>	<b>NTM-A</b>	<b>Mission d'instruction de l'OTAN en Afghanistan</b>
<b>CCCA</b>	<b>Centre de commandement du Corps d'aviation</b>	<b>OTAN</b>	<b>Organisation du Traité de l'Atlantique Nord</b>
<b>COI</b>	<b>Centre des opérations interarmées</b>	<b>RSR</b>	<b>renseignement, surveillance et reconnaissance</b>
<b>COIN</b>	<b>anti-insurrection</b>		

## Notes

1. Aaron P. Jackson, « L'émergence d'une " culture doctrinale " dans la Force aérienne du Canada : L'origine, l'état actuel et l'avenir de cette doctrine », *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 2, n° 4 (automne 2009), p. 38.

2. Michael R. Boera, USAF, « Afghan National Army Air Corps (ANAAC) : Pre-Decisional Draft Briefing », Kaboul, CAPTF, 2009.

3. Rae Joseph, FC, « Un avenir prometteur pour la 1<sup>re</sup> Escadre », *La Feuille d'érable*, 24 janvier 2007, p. 11.

4. Des restrictions nationales limitent la participation des mentors tchèques aux seules missions d'entraînement. Les mentors d'autres pays prennent régulièrement part à des missions opérationnelles, tant pour le CAANA (transport militaire et mobilité sur le champ de bataille) que pour le ministère de l'Intérieur (opérations anti-drogues).

5. Dexter Fillkins, « Stanley McChrystal's Long War », *The New York Times Magazine*, 18 octobre 2009.
6. Stanley McChrystal, É.-U., « ANAAC C-27 Dedication Ceremony », allocution publique du 15 novembre 2009.
7. James S. Corum et Wray R. Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists*, sous la dir. de Theodore A. Wilson, Modern War Studies, Lawrence (Kansas), University Press of Kansas, 2003, p. 427.
8. « La Stratégie nationale de développement de l'Afghanistan » (ANDS), Kaboul, gouvernement de la République islamiste d'Afghanistan, 21 avril 2008, p. i. Cette stratégie correspond à la stratégie de réduction de la pauvreté en Afghanistan, conformément à la stratégie d'aide par pays adoptée par la Banque mondiale. Voir aussi « Publication 2.11 de la Banque – Stratégies d'aide par pays », Washington (DC), La Banque mondiale, juin 2005.
9. Le plus important de ces textes est l'*Accord définissant les arrangements provisoires applicables à l'Afghanistan en attendant le rétablissement d'institutions étatiques permanentes* (Accord de Bonn). L'Accord de Bonn sur l'Afghanistan, Bonn (Allemagne), Nations Unies, 5 décembre 2001. L'expression « forces de sécurité » désigne les forces armées (ministère de la Défense) et la police (ministère de l'Intérieur) en Afghanistan. Les États-Unis sont officiellement le pays chargé au premier chef d'opérer la réforme militaire, en vertu des ententes intervenues lors d'une réunion sur l'assistance à la sécurité afghane, tenue à Genève, le 17 mai 2002, mais ils contribuent aussi sensiblement à la réforme de la police, parallèlement à la Mission de police de l'Union européenne en Afghanistan (EUPOL).
10. Pour une analyse de la légitimité décroissante de la coalition causée par le retrait ou la non-participation de pays de l'OTAN en Afghanistan, voir Ed Blanche, « Crumbling Coalitions », *Middle East*, n° 390, juin 2008. Sur le sujet du dommage causé par la perception de l'inégalité des efforts au sein de la coalition en Afghanistan, voir « Where the Sniping Has to Stop: Afghanistan and NATO ». *The Economist*, 7 février 2008, p. 1.
11. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 425-426.
12. Colin Gray a dit des États-Unis qu'ils étaient une « puissance aérienne naturelle ». Bon nombre des facteurs géostratégiques fondant l'affirmation de Gray au sujet de la prédilection des É.-U. pour la force aérienne sont présents également en Afghanistan. Mentionnons la géographie continentale du pays, son isolement géopolitique et le fait qu'il n'a aucune force navale. De toute évidence, la base technologique et la capacité de dissuasion nucléaire que Gray attribue aux États-Unis ne s'appliquent pas aujourd'hui à l'Afghanistan. Voir Colin S. Gray, *Explorations in Strategy*, Westport (CT), Praeger, 1996, p. 85.
13. Andy Nativi, « Afghan Airpower », *Aviation Week & Space Technology*, 26 janvier 2004.
14. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 428.
15. « From Insurgency to Insurrection », *The Economist*, 22 août 2009, p. 22.
16. Nicholas Kulish et Judy Dempsey, « Germany Defends Decision on Afghan Airstrike », *The New York Times*, 8 septembre 2009, p. A4.
17. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 430.
18. Greg Mortenson et David Oliver Relin, *Trois tasses de thé : la mission de paix d'un Américain au Pakistan et en Afghanistan*, 2009, Montréal, Glénat Québec, 2009, p. 207.
19. Les ouvrages historiques sur le Corps d'aviation afghan signalent que « l'hélicoptère [était] l'arme primordiale pendant la guerre soviéto-afghane »; on y lit que les dirigeants politiques et les chefs militaires ont beaucoup compté sur les An-32 et les An-26 dans la lutte qu'ils ont livrée pour faire échec au chaos après la chute des talibans. Voir « A Short History of the Afghan Air Force, 1919–2009 (Ébauche non publiée) », Maxwell AFB (AL), Air Force Historical Research Agency, 2009.
20. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 434.

21. D'autres ratios de structuration des forces fixent le rapport idéal à 10 soldats pour chaque insurgé. Comme on ignore combien il y a d'insurgés en Afghanistan, il est plus logique d'axer le ratio sur le nombre d'habitants. Voir Nathaniel C. Fick et John A. Nagl, « Counterinsurgency Field Manual: Afghanistan Edition », *Foreign Policy*, n° 170, janvier-février 2009, p. 46.

22. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 433.

23. Benjamin S. Lambeth, *Air Power Against Terror: America's Conduct of Operation Enduring Freedom*, Santa Monica (CA), RAND Corporation, 2005, p. 348.

24. Sgt tech Misti Adams, USAF, « Account of ANAAC Medics' First Patient Trans-Load », entrevue personnelle, 12 octobre 2009.

25. Boera, « ANAAC Briefing ».

26. *Ibid.*

27. Lcol Mark Hersant, USAF, « C-27A Program Takes Flight », dans *The Enduring Ledger*, Kaboul (Afghanistan), CSTC-A, 2009.

28. Boera, « ANAAC Briefing ».

29. Fick et Nagl, « Counterinsurgency Field Manual: Afghanistan Edition », p. 46.

30. Corum et Johnson, *Airpower in Small Wars*, p. 434.

31. *Ibid.*, p. 435.

32. Fick et Nagl, « Counterinsurgency Field Manual: Afghanistan Edition », p. 45.

33. Stephen Tanner, *Afghanistan: A Military History from Alexander the Great to the Fall of the Taliban*, 2003, édition à couverture souple, Cambridge (MA), Da Capo Press, 2002, p. 325.

LE **MODÈLE CANADIEN** PROPOSÉ POUR LES

# FORCES D'OPÉRATIONS SPÉCIALES D'AVIATION

2<sup>e</sup> PARTIE

Par le **Lieutenant-colonel Travis A. Morehen, CD**

« **Pourquoi ne pas donner le  
meilleur de nous-mêmes?** »

– *Le président Jimmy Carter*<sup>1</sup>

## Introduction

**D**ans ce chapitre final, nous ferons la synthèse de l'information contenue dans la première partie<sup>2</sup> et le matériel sera présenté sous forme de recommandation finale pour la création un modèle de sélection des Forces d'opérations spéciales (FOS) d'aviation du Canada.

Il y a quelques cas où nous avons pu noter que des aviateurs du 160<sup>th</sup> Special Operations Aviation Regiment (Airborne) (SOAR[A]) ont démontré leurs aptitudes à tenter ou à exécuter des missions extrêmement laborieuses. Il est très difficile de juger si les aviateurs traditionnels auraient eu les mêmes succès ou les mêmes échecs. Cependant, le processus de sélection pour devenir un aviateur des FOS devrait permettre d'identifier les individus qui possèdent les qualités et les attributs pour accomplir des choses extraordinaires. Comme l'a suggéré Collin S. Gray, pour que les FOS atteignent leur plein potentiel, il faut qu'il y ait un ralliement politique et institutionnel. Il a été convenu depuis longtemps de l'acceptation d'un processus de sélection à l'intérieur des Forces canadiennes (FC) pour la Deuxième Force opérationnelle interarmées (FOI 2), mais la Force aérienne a négligé d'adhérer à la même acceptation pour les FOS d'aviation.

Il y a plusieurs concepts clés qui sont soulevés dans cette section. Un de ces concepts est que les FOS sont utilisées pour exécuter des missions vitales stratégiquement ou opérationnellement et des tâches délicates dirigées par les plus hauts niveaux d'autorités militaires ou gouvernementales. Les FOS sont susceptibles d'opérer dans des conditions exigeantes physiquement et stressantes émotionnellement avec très peu de supervision ou de soutien. Un processus de sélection est créé pour identifier les individus qui possèdent la motivation, le caractère, les attributs et les qualités pour réussir avec succès la formation et pour survivre aux opérations dans un environnement qui ne pardonne pas. En définitive, la fonction des FOS est de mener des opérations d'économie de forces en préconisant l'optimisation des ressources. Le processus de sélection avancé atténue davantage

le risque de gaspiller de la formation spécialisée, de l'argent et des ressources humaines.

Cette partie se penchera sur le processus de sélection actuel pour les unités du Commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN) incluant le processus en vigueur au 427<sup>e</sup> Escadron d'opérations spéciales d'aviation (EOSA). La section suivante permettra d'identifier les problèmes avec lesquels la Force aérienne et le COMFOSCAN devront composer lors de la mise en œuvre d'un processus de sélection. En dernier lieu, une proposition sera faite concernant le processus de sélection à adopter pour les FOS d'aviation au Canada. La description du processus de sélection contiendra une recommandation pour les étapes ou les barrières que les individus devront franchir avant d'accéder au 427<sup>e</sup> EOSA. La recommandation n'identifiera cependant pas, les normes régissant le processus. Toute tentative de définir les normes ou de préciser la nature du processus de sélection relèverait rapidement du domaine confidentiel. Le processus recommandé sera conforme aux principes des FOS, particulièrement à celui selon lequel « la qualité est mieux que la quantité ».

## Modèles actuels de sélection des FOS

Les opérations de la FOI 2 en Afghanistan ainsi que la création du COMFOSCAN ont permis aux FOS du Canada d'entrer dans le courant dominant des FC. Tout comme l'USSOCOM (United States Special Operation Command), le COMFOSCAN possède un site internet grand public qui explique en détail le processus de recrutement afin de faire partie de la FOI 2, du Régiment d'opérations spéciales du Canada (ROSC), et de l'Unité interarmées d'intervention du Canada (UIIC).<sup>3</sup> Il n'y a encore aujourd'hui aucune procédure officielle en ce qui concerne le recrutement ou la sélection pour la quatrième unité du COMFOSCAN, le 427<sup>e</sup> EOSA. Cette partie du document se penchera sur le recrutement et sur le processus de sélection pour le recrutement de toutes les sous-unités du COMFOSCAN pour inclure les débuts du soutien d'aviation exclusif

au Groupe spécial des interventions d'urgence (GSIU) et à la FOI 2.

Découlant des traditions de sélection du GSIU de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), la FOI 2 possède un processus de sélection très évolué et scientifiquement fondé. Les meilleures pratiques proviennent d'autres organisations de FOS internationales et ont été validées scientifiquement au cours du développement de l'unité.<sup>4</sup> On peut trouver les parties non confidentielles du processus de sélection de la FOI 2 sur Internet, ce qui inclut un livret de recrutement, un numéro sans frais et un calendrier de recrutement par base.<sup>5</sup> Le site Web propose quatre phases à la sélection pour être un membre de la force d'intervention spéciale.<sup>6</sup> La phase I est complétée au niveau de l'unité d'appartenance et nécessite l'autorisation de l'unité ainsi qu'une vérification médicale. La phase II consiste en un test de conditionnement physique et un test de natation administrés par le personnel de conditionnement physique des programmes de soutien du personnel (PSP) de la base principale. À la suite de la réussite du test de conditionnement physique, un test d'aptitudes cognitives suivi d'une entrevue de sélection avec l'officier de sélection du personnel (OSP) de la base aura lieu afin de vérifier la pertinence d'un candidat pour la FOI 2.

La phase III représente ce qui a été traditionnellement appelé l'étape de sélection ou d'évaluation. Pour les candidats, il s'agit d'un « processus d'évaluation très exigeant d'une durée de sept jours, qui met en pratique les exigences propres au poste en question... » suivi d'une session de sélection additionnelle de trois jours pour les officiers.<sup>7</sup> Les candidats sont évalués selon les critères suivants :

**... la forme physique (aérobie et anaérobie); la capacité de performer efficacement dans les hauteurs, dans l'eau et dans des espaces clos; le travail d'équipe; la résolution de problèmes; les relations interpersonnelles. Les évaluations sont menées dans des environnements tactiques générateurs**

**de grand stress afin que l'on puisse évaluer la capacité du candidat à se rappeler des directives, à repérer et à contrer les menaces, à manipuler des armes de façon sécuritaire et à prendre des décisions sous des contraintes physiques et mentales. ...**

**Les officiers sont également évalués sur leurs compétences en matière d'organisation, d'analyse, de communication et de présentation.<sup>8</sup>**

Il n'y a pas de descriptions détaillées de ce qui se produit pendant les phases d'évaluation du militaire et de l'officier disponible en libre accès, mais il est reconnu qu'il y a des positions fermes en matière de qualités recherchées. La nature de ces positions et ce qu'elles servent à évaluer chez les candidats sont des informations qui relèvent du domaine confidentiel, et seul l'instructeur-chef connaît l'étendue complète des procédures d'évaluation.<sup>9</sup> Ce que l'on peut apprendre de la documentation en libre accès du livret de recrutement de la FOI 2 est que l'unité est à la recherche d'individus qui possèdent l'intelligence, le sens du devoir, de l'autonomie, du leadership, de l'initiative, de l'intégrité, de la maturité, de l'agilité mentale, de la fiabilité, de l'ingéniosité, de la résistance physique, de la résistance mentale, de la résistance émotionnelle, de la maîtrise de soi et une grande détermination. En plus de ces qualités, les officiers doivent être décidés, confiants, doivent avoir un bon esprit d'analyse, être créatifs et posséder un commandement solide.<sup>10</sup>

Si les candidats sont « retenus », ils participent ensuite au cours de membre de la Force d'intervention spéciale (FIS) d'une durée de sept mois. Les compétences essentielles d'un membre de la FIS sont « la précision chirurgicale au tir, aptitudes de combat corps-à-corps, et la forme physique... » tandis que celles d'un officier sont « ... le commandement, la planification, la communication, et la souplesse du raisonnement... »<sup>11</sup> Bien qu'ils ne soient pas décrits en détail ici, il existe des processus de

sélection semblables quoique moins rigoureux pour les spécialistes, pour le personnel de soutien ainsi que les opérateurs des embarcations. Tous à la FOI 2 doivent suivre une certaine forme de processus de sélection, ce qui inclut le personnel de soutien civil.

Le Régiment d'opérations spéciales du Canada possède un processus semblable à celui de la FOI 2. Également publié sur Internet, le processus du ROSC consiste en cinq phases. Les phases un et deux sont essentiellement les mêmes que celles de la FOI 2; le candidat doit soumettre une demande soutenue par son unité d'appartenance, et réussir l'évaluation de la condition physique. La troisième étape se produit très certainement à la FOI 2, mais elle n'est pas officiellement mentionnée; il y a révision du dossier devant un comité de sélection du ROSC. La quatrième phase est une phase de vérification qui examine :

**... votre condition physique, votre esprit d'équipe, votre leadership, votre capacité de résolution de problème et votre entregent... Des scénarios tactiques évalueront votre capacité à prendre des décisions lors de moment de contraintes physiques et mentales.**<sup>12</sup>

La phase finale de la sélection du ROSC est le cours de qualifications élémentaires des opérations spéciales (QEOS). Ce cours d'une durée de six mois enseigne la maîtrise des compétences du ROSC notamment en ce qui concerne les divers systèmes d'armement, l'équipement de communication, l'instruction médicale de niveau avancé, la technique de campagne, de patrouille et de navigation, et l'insertion et l'exfiltration par voie terrestre, maritime et aérienne.<sup>13</sup>

Le processus de sélection pour l'UIIC est également publié sur Internet. Le site Web de l'UIIC indique qu'il existe quatre étapes au processus d'analyse de sélection. La première étape est l'achèvement d'une demande d'affec-tation en sept parties incluant les évaluations des PSP et de l'OSP de la base. L'étape deux est la transmission de la demande à l'UIIC. La troisième étape est la participation à de plus amples évaluations, entrevues et examens dans un centre d'évaluation. Très peu de détails sont fournis au sujet de ce processus. La quatrième étape est un comité de présélection avant de commencer l'entraînement spécialisé.<sup>14</sup>

Le processus de sélection pour les Forces d'opérations spéciales d'aviation n'a jamais été établi de façon officielle, même avant le début du soutien non dédié au GSIU de la GRC. En 1990, le premier soutien dédié à la GRC fût créé sous l'appellation d'Escadrille d'hélicoptères d'assaut du GSIU (HAG) au



Photo : Cplc Robert Bottrill

450<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères basé à Ottawa et était composé de trois appareils de type Twin Huey CH135, de treize pilotes et de six mécaniciens de bord.<sup>15</sup> Le 450<sup>e</sup> Escadron a aussi manœuvré des appareils Chinook CH147 pour appuyer l'armée jusqu'à leur mise hors service. Comme se rappelle un membre de l'escadron, les membres d'équipage d'un Chinook ont été placés devant le choix personnel de se joindre à l'Escadrille d'hélicoptères utilitaires de transport tactique ou de rejoindre l'Escadrille d'hélicoptères d'assaut du GSIU.<sup>16</sup> Le 450<sup>e</sup> Escadron, équipé d'appareils Twin Huey CH135, a été déménagé à St-Hubert en 1994 et fut par la suite démantelé en 1996. Le personnel de l'Escadrille d'hélicoptères d'assaut du GSIU a été transféré au 427<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères en 1996 et est devenu l'escadrille Bandit de cet escadron.<sup>17</sup> L'escadrille Bandit a apporté l'unique soutien dédié à la FOI 2 jusqu'à la création du COMFOSCAN, le 1<sup>er</sup> février 2006.

Depuis la restructuration de l'escadron, elle a maintenant comme mandat de livrer des effectifs d'opérations spéciales d'aviation (OSA) au COMFOSCAN. La composition actuelle de l'escadron et les missions de ses sous-unités ne représentent pas de l'information complètement confidentielle, mais leur nature est suffisamment sensible pour ne pas être répété ici. Ce qui peut être dit de façon générale, c'est qu'il y a des éléments de l'escadron qui font partie d'une préparation de très haut niveau pour soutenir l'insertion, l'exfiltration et le réapprovisionnement pour les FOS en ce qui a trait à la lutte contre le terrorisme, à l'action directe, et dans le cas de reconnaissance spéciale.<sup>18</sup> D'autres éléments de l'escadron peuvent soutenir les mêmes missions, mais ils n'ont pas la même préparation ou la même norme d'instruction habituelle.<sup>19</sup> Il existe une progression naturelle qui peut se produire pour que les équipages d'aéronefs qui se joignent à l'escadron puissent maîtriser le vol tactique classique, les opérations spéciales d'aviation — niveau de base (OSAB), et puis les opérations spéciales d'aviation — niveau avancé (OSAA).<sup>20</sup> Ce qui différencie les missions des OSAB des OSAA est la précision avec laquelle les manœuvres sont réalisées et les plates-formes où elles sont effectuées.

Le 427<sup>e</sup> EOAS diffère complètement de ses unités affiliées en ce fait qu'il ne possède pas de procédure officielle concernant le recrutement, la demande, l'évaluation et le processus de sélection. Les pilotes, les mécaniciens de bord, les techniciens, et les autres membres du personnel de soutien sont affectés à l'unité sans avoir à en faire la demande, à passer au travers d'un processus de présélection, à être sujet à une évaluation psychologique, ou à participer à une phase d'évaluation. Les membres sont affectés au 427<sup>e</sup> EOAS à la suite de négociations entre les gestionnaires des carrières et des unités perdantes. Il y a essentiellement deux façons pour que les équipages d'aéronefs puissent se retrouver affectés au 427<sup>e</sup> EOAS. La première façon serait systématique pour les nouveaux pilotes qui reçoivent leurs brevets de pilote de la formation élémentaire de pilote d'hélicoptère à Portage La Prairie, au Manitoba, et qui sont ensuite affectés à un des escadrons d'hélicoptères dans les Forces aériennes. Cet escadron peut être un escadron de Cormorant de recherche et sauvetage, d'hélicoptères maritimes Sea King, ou d'hélicoptères tactiques Griffon, en fonction des besoins du service.<sup>21</sup> Les pilotes peuvent avoir une préférence pour un type d'appareil en particulier ou un emplacement géographique, mais ce sont les besoins du service qui doivent être comblés en premier lieu. D'anciens aviateurs des FOS qui sont maintenant instructeurs tentent de façon informelle de diriger les candidats prometteurs des FOS vers les hélicoptères et le 427<sup>e</sup> EOAS.<sup>22</sup>

La seconde façon d'être affecté au 427<sup>e</sup> EOAS est de se joindre à l'escadron en tant que deuxième affectation ou en tant que pilote chevronné. Dans ce cas, la majorité des pilotes sont volontaires, puisqu'ils ont été exposés aux FOS d'aviation de façon directe ou indirecte. Dans certains cas, le commandant (CO) tentera de jouer au « chasseur de têtes » à l'intérieur des autres unités en se fiant aux recommandations des aviateurs des FOS ou à d'autres CO. De façon générale, ces pilotes sont des plus performants à l'intérieur de leur unité actuelle et les commandants perdants peuvent être hésitants à les laisser partir. À ce jour, aucune sélection ou évaluation n'est menée pour intégrer l'escadron sauf si l'intégration se fait directement dans



l'escadrille à haut niveau de préparation qui dirige les manœuvres avancées.

Si l'entrée se fait dans l'escadrille à haut niveau de préparation soit par l'entremise d'un autre escadron ou d'une escadrille déjà interne à l'escadron, il y aura des vols d'évaluation qui devront être effectués pour les pilotes et les mécaniciens de bord. De façon générale, il y a un vol de jour et un vol de nuit effectués avec un officier de l'instruction réglementaire ou un officier de formation au pilotage /un mécanicien de bord, selon la pertinence. Le vol consiste en une démonstration d'ensemble de manœuvres d'OSA de base et avancées et on s'attend à ce qu'elles soient imitées par le candidat au meilleur de ses capacités. Le vol d'évaluation a pour but de vérifier les aptitudes du candidat à apprendre de nouvelles manœuvres rapidement, d'identifier si le candidat connaît ses propres limites, s'il peut bien gérer le stress à l'intérieur du poste de pilotage, s'il peut observer des pratiques de vol sécuritaires et s'il possède des compétences aéronautiques. Une entrevue de suivi avec le commandant d'escadrille à haut niveau de préparation sonde les motivations du candidat, sa détermination et ses attentes. Le commandant d'escadrille à haut niveau de préparation fera une recommandation au commandant.<sup>23</sup> Le commandant détient le pouvoir final de décision en ce qui concerne les affichages internes et déterminera le degré d'efforts à engager dans la tentative de sélectionner un pilote provenant d'un autre escadron.

Le processus décrit ci-dessus a fonctionné à un certain degré quand seul le tiers de l'escadron était dédié aux opérations spéciales. Maintenant que c'est l'escadron tout entier qui est dédié aux opérations spéciales, la flexibilité pour diriger des opérations spéciales à l'intérieur de toute la gamme de missions et de tâches est restreinte s'il y a des pilotes inappropriés. Si un « piètre » pilote était assigné au 427<sup>e</sup> EOSA avant le 1<sup>er</sup> février 2006, il était placé dans un poste de vol extérieur aux FOS et pouvait occuper un emploi rémunéré pour une période d'affectation normale en effectuant des tâches d'aviation classiques. À la fin de sa période d'affectation, il était affecté en avançant vers une unité ou une organisation différente.

La demande croissante des FOS au Canada a mené à la création du COMFOSCAN et d'un escadron d'hélicoptères tout entier à être dédié aux opérations spéciales.<sup>24</sup> Il n'y a pas de place au 427<sup>e</sup> EOSA pour les aviateurs qui n'ont pas la capacité de devenir complètement opérationnels et utilisables pour toute la gamme d'opérations spéciales. Dans le but de réduire le nombre d'échecs parmi ces missions, il doit y avoir un processus de sélection qui adhère aux principes des FOS comme quoi « les êtres humains sont plus importants que le matériel », « la qualité est mieux que la quantité »; et « des FOS compétentes ne peuvent être créées après une urgence. »<sup>25</sup>

Toutes les unités du COMFOSCAN à l'exception du 427<sup>e</sup> EOSA, ont formellement soutenu le processus de recrutement, de demande d'emploi, de sélection et d'évaluation des FC. Le processus est soutenu par l'entremise de la chaîne de commandement des FC et va jusqu'à donner aux unités la possibilité de définir leurs propres critères de condition physique et leurs critères médicaux et psychologiques reliés à l'emploi. Ce fut à travers ce processus de sélection que la FOI 2, le ROSC, et l'UIIC ont été capables de faire passer « la qualité avant la quantité » et d'identifier les individus motivés qui sont les mieux conçus pour les FOS canadiennes. La prochaine section de l'article dressera le profil des responsabilités communes des forces aériennes et du COMFOSCAN pour élaborer un processus de sélection.

## Les difficultés de la Force aérienne et du COMFOSCAN

L'élaboration d'un processus de sélection officiellement accepté pour les aviateurs des FOS comporte des défis de la plus haute importance selon la perspective de la Force aérienne. À l'intérieur de cette partie, il sera question de plusieurs problèmes que rencontre la Force aérienne qui viennent gêner l'élaboration d'un processus de sélection. D'abord, le problème le plus important à être examiné est l'acceptation institutionnelle qu'un processus de sélection officiel est nécessaire pour les aviateurs des FOS. Le deuxième problème rencontré se

pose par la relation unique du 427<sup>e</sup> EOSA qui est sous le commandement opérationnel (OP-COM) du COMFOSCAN et des divisions de responsabilités pour la production de capacités militaires d'OSA qui en résultent. Seuls et/ou combinés, ces problèmes doivent être abordés et surmontés pour obtenir un processus de sélection renouvelable et viable.

qualité AF 9000 Plus.<sup>27</sup> L'objectif derrière la création du processus de sélection du CETA est d'évaluer « les chances de réussite du candidat à l'école de pilotes d'essai... la pertinence pour des travaux d'essai en vol au CETA, et de démontrer... la charge de travail et la nature du travail exigé... »<sup>28</sup> [Traduction] Il a également été rapporté par le CO du CETA qu'il y a une



Photo : Cplc Robert Bottrill

La première question à être examinée est l'obligation pour la Force aérienne à d'accepter en tant qu'institution, la nécessité de créer un processus de sélection pour les FOS. Il y a eu des précédents qui furent établis pour les FC et la Force aérienne pour accepter des critères de sélections supplémentaires pour deux de ses unités aériennes. La Force aérienne a donné son appui au processus de sélection pour le 431<sup>e</sup> Escadron de démonstration aérienne (EDA), soit les Snowbirds, et le Sous-ministre adjoint (Matériels) (SMA[MAT]) du Centre d'essais techniques (Aérospatiale) (CETA), a élaboré des critères de sélection pour les pilotes d'essai.

Le CO du CETA a rapporté que les raisons actuelles pour la sélection des pilotes d'essai étaient d'économiser les ressources financières, car le programme de formation coûte approximativement 1 million de dollars.<sup>26</sup> Les FC ne peuvent déboursier cette somme d'argent afin d'envoyer un pilote à une école de pilotes d'essai à l'étranger simplement pour qu'il échoue le programme. Le CETA possède un processus de sélection élaboré qui est documenté sous tous ses angles par les directives internes du projet et par un processus d'assurance de la

décroissance importante du bassin d'expérience dans lequel se fait la sélection à l'intérieur des FC. Le CETA a donc eu comme demande de trouver suffisamment de candidats qualifiés pour combler les besoins grandissants du SMA (MAT) et de la Force aérienne.<sup>29</sup> Par la suite, il y a eu un assouplissement du critère initial de demande, mais pas dans le critère d'état final. Le coût de l'échec à un test en pilotant un avion va bien au-delà des coûts du cours. Les essais en vol sont, en raison de leur nature, très dangereux et peuvent exposer le personnel et le matériel à des risques. En adoptant un processus de sélection, le CETA est capable de minimiser le risque en sélectionnant des candidats motivés de « qualité ».

Le processus de sélection au sein du 431<sup>e</sup> EDA est aussi accepté par la Force aérienne. En tant qu'EDA, les Snowbirds font face aux mêmes risques que les soldats des FOS au combat, mais les risques physiques sont encore bien élevés. Huit pilotes Snowbird ont perdu la vie depuis 1972 dans un incident au cours de la formation ou lors d'un spectacle.<sup>30</sup> Toute défaillance de la part des Snowbirds pourrait également endommager l'image nationale

du Canada. Les Snowbirds représentent une image emblématique du Canada et agissent en tant qu'ambassadeurs, présentant plus de 60 spectacles aériens par année en Amérique du Nord.<sup>31</sup> Le processus de sélection des Snowbirds est élaboré de façon à vérifier initialement la motivation du candidat, et le potentiel que possède le candidat à travailler avec l'équipe. Cette évaluation est pratiquée par les membres actuels de l'équipe qui révisent la demande du candidat et la recommandation du CO de l'unité d'appartenance. S'il est accepté à ce moment-ci, le candidat est invité à un stage d'essai de pilotage afin d'évaluer ses aptitudes de pilotage. Les évaluations de pilotage sont élaborées dans le but d'évaluer le niveau d'habileté d'un pilote d'après la position qu'il occupera à l'intérieur de la formation. Selon la position, certaines habiletés sont évaluées plus que d'autres et sont définies graphiquement et statistiquement. La sélection finale est faite par consensus par les militaires actifs de l'équipe et le CO qui détient le pouvoir décisionnel final. S'ils sont acceptés, les candidats rentreront dans le processus officiel de formation jusqu'à la saison des spectacles.<sup>32</sup> À cause de sa nature comportant des risques physiques extrêmes et à cause de la projection de l'image nationale, les Snowbirds ne peuvent qu'accepter ni plus ni moins « la crème » des candidats disponibles. Eux aussi nécessitent « la qualité avant la quantité ».

Les processus de sélection pour le CETA et les Snowbirds démontrent qu'il y a des exemples institutionnels que la Force aérienne peut tirer en réalisant qu'afin d'économiser des ressources et de diminuer les risques, un processus de sélection pour le 427<sup>e</sup> EOSA est non seulement logique, mais nécessaire. Il est voulu que ce document collabore grandement à éduquer les membres de la Force aérienne qui ne comprennent pas en ce moment, les raisons sous-jacentes à l'adoption d'un processus de sélection. Le COMFOSCAN a déjà compris la raison d'être d'un processus de sélection pour leurs unités, mais l'administration du 427<sup>e</sup> EOSA n'est pas entièrement sous leur contrôle. Seule une responsabilité partielle a été confiée au COMFOSCAN en ce qui a trait à la réussite ou l'échec ultime de l'escadron.

La deuxième question de taille à être étudiée est la relation unique qu'entretient le 427<sup>e</sup> EOSA avec la Force aérienne et le COMFOSCAN. Avant le 1<sup>er</sup> février 2006 et le détachement des OPCOM au COMFOSCAN, le 427<sup>e</sup> Escadron a été placé sous la 1<sup>re</sup> Escadre et sous l'ordre de bataille de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada. Afin de faciliter le transfert du 427<sup>e</sup> Escadron au COMFOSCAN, un document officiel de transfert du pouvoir de commandement (TPC) a été élaboré par la Force aérienne et le personnel du COMFOSCAN pour agir en tant que moyen de délimiter les responsabilités de la Force aérienne et du COMFOSCAN pour cette relation unique : Le TPC donne au COMFOSCAN l'autorité nécessaire pour modeler le 427<sup>e</sup> Esc. et lui permettre d'atteindre ses objectifs opérationnels tout en maintenant la supervision de la Force aérienne en ce qui concerne les processus clés nécessaires à la production de capacités spécialisées sécuritaires et efficaces.<sup>33</sup>

La Force aérienne conserve ses responsabilités résiduelles traditionnelles : l'autorité d'approbation de la doctrine aérienne; la navigabilité opérationnelle incluant les procédures opérationnelles et les critères de formation des équipages d'aéronefs; la navigabilité technique; les questions de sécurité de vol; les politiques de maintenance des aéronefs et les questions d'ordre technique; la logistique propre à l'aéronef; et la gestion du personnel essentiel de la Force aérienne.<sup>34</sup> En ce qui a trait à la navigabilité opérationnelle, le COMFOSCAN détient la responsabilité du travail d'état-major des demandes d'autorisations de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada (1 DAC) pour tout changement propre au manuel de manœuvre standard des OSA, aux consignes de vol, aux tactiques des OSA, à la doctrine des OSA, à l'évaluation du risque opérationnel des OSA et aux exigences d'essais en vol des OSA.<sup>35</sup>

Directement lié à la gestion du personnel, le TPC reconnaît spécifiquement que « le soutien du COMFOSCAN et des OSA nécessite la création d'ensemble de compétences spécifiques et de spécialités, et certaines caractéristiques mentales et physiques. »<sup>36</sup>

Le TPC reconnaît également le besoin d'arriver à un juste équilibre entre la longue période de formation pour un aviateur des OSA et un roulement de personnel prématuré. La dotation prioritaire en personnel du 427<sup>e</sup> EOSA est davantage compliquée par le manque de pilotes et par la demande grandissante en aviateurs tactiques qualifiés pour combler les besoins en personnel des déploiements outre-mer de Chinooks et de Griffons.<sup>37</sup>

Tel qu'apparenté au développement du processus de sélection de l'aviateur des OSA, le TPC identifie la division suivante de responsabilités :

**... La responsabilité de produire et de maintenir des critères de sélection généraux pour le COMFOSCAN est celle du commandant du COMFOSCAN, tandis que la responsabilité de produire et de maintenir des critères de sélection spécifiques aux OSA est celle du Commandement du 1 DAC en tant que prolongement de la politique de gestion des normes/du personnel.<sup>38</sup>**

Même si le TPC a décrit les responsabilités, il est maintenant du devoir des deux organisations de travailler ensemble à l'élaboration des critères de sélection, des politiques de gestion du personnel et de la vision renouvelable pour l'avenir. Il est compréhensible qu'au cours des trois dernières années, le rythme de développement de la force ait été effréné au sein du COMFOSCAN, et que la Force aérienne ait eu d'autres priorités, mais le temps est maintenant venu d'aborder de façon adéquate le problème de sélection. Jusqu'à maintenant, les FOS d'aviation n'ont été mesurées heureusement qu'avec leurs succès et non leurs échecs.

Le futur est incertain quant à l'endroit et le moment où le gouvernement du Canada aura besoin des FOS d'aviation, mais l'enlèvement de décembre 2008 des diplomates canadiens Robert Fowler et Louis Guay des Nations Unies en Afrique nous montre bien qu'il faut avoir les forces adéquates prêtes à l'action.<sup>39</sup> Une mission de libération d'otages est le type de mission que le COMFOSCAN peut être amené par le gouvernement à planifier et à exécuter. Selon la situation tactique, le 427<sup>e</sup> EOSA peut être appelé à aider la force d'intervention d'opération spéciale à assurer les activités d'insertion,



Photo: Lt(N) Meghan Marsaw

d'exfiltration, et de reconnaissance. Il est aussi logique alors que ces forces d'aviation soient dotées des aviateurs « les mieux adaptés » possible et doivent être générées avant que la crise se produise. Finalement, il y a ceux qui doutent de la capacité du Griffon de soutenir une activité de ce genre, mais ils ne prennent pas en compte la pensée ingénieuse et créative qui permettra à l'aviateur sélectionné des FOS de s'adapter et de trouver des moyens d'exploiter toutes les capacités possibles.

Un autre exemple récent est le détournement en avril 2009, d'un avion de CanJet à Montego Bay en Jamaïque. CanJet est une entreprise canadienne dont l'avion était rempli de citoyens canadiens en vacances. Il a été déclaré que les Forces d'attaque jamaïcaines ont été entraînées par des éléments du ROSC du COMFOSCAN.<sup>40</sup> Comme c'est le rôle du COMFOSCAN d'assurer l'assistance à la défense, à la diplomatie et l'assistance militaire, il est imaginable que les équipes du 427<sup>e</sup> EOSA puissent également avoir pour tâche d'entraîner les équipages d'aéronefs des Forces de défense jamaïcaines en techniques d'OSA. Lors du dénouement positif d'un détournement de ce genre, le crédit revient à ceux qui se sont entraînés, qui ont planifié et exécuté la mission. Si un sauvetage de ce genre s'était résolu par un échec, le Canada n'aurait pas voulu accepter le blâme pour ne pas avoir fourni les meilleurs instructeurs qualifiés disponibles dans cette situation. Le fait d'avoir des FOS d'élite, entraînées et équipées procure au gouvernement la flexibilité d'options lors de situations à haut risque ou potentiellement délicates. La Force aérienne devrait veiller à influencer positivement les événements d'une nature si stratégique.

## Modèle canadien proposé pour les FOS d'aviation

Le modèle de sélection proposé fournira une recommandation sur le parcours que doit suivre un individu pour devenir un aviateur du 427<sup>e</sup> EOSA. Le modèle est élaboré principalement pour les pilotes, mais pourrait facilement être adapté pour fournir un processus aux autres membres d'équipage d'aéronefs tels que les mécaniciens de bord et les spécialistes de mission.<sup>41</sup>

Le modèle de sélection devrait potentiellement être révisé en profondeur pour les techniciens et les autres postes de soutien. Ce modèle de sélection ne peut être adopté du jour au lendemain parce que le 427<sup>e</sup> EOSA ne débute pas comme une unité nouvelle comme le 160<sup>th</sup> SOAR (A), la FOI 2, ou le ROSC. Il y a du personnel « légué » dont on doit s'occuper simultanément à la mise en œuvre du nouveau processus de sélection. Conformément aux unités du COMFOSCAN et aux FOS des États-Unis décrites précédemment, le modèle de sélection proposé consistera en une campagne de recrutement en quatre phases; phase I – demande au niveau de l'unité, phase II – sélection préliminaire selon la condition physique et la pertinence au niveau de la base, phase III – évaluation de la personnalité et du pilotage, et phase IV – affectation probatoire et formation initiale des OSA.

## Campagne de recrutement

Le premier enjeu lors de la création d'un processus de sélection au niveau de l'unité est d'établir le niveau de détermination et de motivation que possède le membre de venir se joindre au 427<sup>e</sup> EOSA. La FOI 2, le ROSC et l'UIIC effectuent tous des tournées de recrutement qui voyagent à travers les bases du pays entier pour fournir le plus de renseignements possible, à l'intérieur des contraintes de sécurité des opérations (SECOP), sur les réalités de formation et des opérations. Les éléments à haut niveau de préparation du 427<sup>e</sup> EOSA ont effectué des visites de recrutement au sein d'autres escadrons d'hélicoptères tactiques et d'autres écoles de pilotage à Moose Jaw et à Portage La Prairie, mais ces visites ont par la suite été supprimées dû au manque d'efficacité de cette pratique.<sup>42</sup> Décrit comme il se doit dans les limites de la SECOP, les membres potentiels de l'Escadron peuvent avoir un aperçu de la carrière d'aviateur des FOS et savoir si cette carrière en est une où ils excelleraient. Le recrutement permettra aux individus motivés de prendre une décision éclairée en ce qui concerne leur cheminement de carrière. Cette étape pourrait être invoquée comme la plus importante partie de la sélection; l'autosélection telle que déterminée par la propre motivation et la détermination de quelqu'un.

Une des lacunes de ne pas avoir de processus de recrutement et de sélection est que même si les gens sont motivés à se joindre au 427<sup>e</sup> EOSA, il n'y a pas de façon de déterminer ce que cette motivation pourrait être. Quelques membres d'équipage d'aéronefs peuvent sortir du système de formation en recherchant la paie pour l'aspect très dangereux, d'autres peuvent désirer déménager à Petawawa parce que leur conjoint est affecté là-bas, et d'autres encore peuvent vouloir relever ce défi parce qu'ils possèdent la philosophie d'un vrai guerrier. C'est ce dernier individu que la plupart des organisations de FOS recherchent, car la philosophie d'un guerrier est importante à l'atteinte du succès d'une mission lorsque nous sommes confrontés au stress et à la rigueur du combat. La monographie *The Problem of Motivation in the Third Dimension of Combat: What's the Solution?* du Major Jerry D. Garrett, examine les facteurs qui ont affecté les équipages américains de B-52 lors de périodes opérationnelles intenses au Vietnam. Il met en doute la concentration des Forces aériennes des États-Unis sur la technologie de l'aéronef et suggère que plus d'attention devrait être accordée au domaine moral en tant qu'indicateur de motivation et de succès au combat.<sup>43</sup> De façon similaire, il y a plusieurs articles sur les gestes posés par des membres d'équipage d'aéronefs du 160<sup>th</sup> SOAR(A) qui démontrent la différence que peut faire un guerrier déterminé et extrêmement motivé en ce qui concerne l'achèvement d'une mission et l'action de sauver des vies.<sup>44</sup> Un processus de sélection permet à un CO d'avoir une discussion intime avec les candidats potentiels pour voir s'ils ont la motivation désirée et la philosophie du guerrier.

Une campagne de recrutement soutenue par le COMFOSCAN et approuvée par la Force aérienne doit avoir lieu afin de générer un intérêt envers les rôles, les missions et les tâches du 427<sup>e</sup> EOSA. Tout comme il y a des annonces publicitaires dans les publications du ministère de la Défense nationale (MDN) pour le 431<sup>e</sup> EAD, les Snowbirds, les pilotes d'essai du CETA et les autres unités du COMFOSCAN, le 427<sup>e</sup> EOSA a besoin de publicité. Une présentation multimédia qui pourrait être présentée par les recruteurs lors de

visites aux écoles de formation au pilotage, aux unités et aux colloques devrait être élaborée. La présentation ou le vidéo devrait être facilement accessible sur le réseau étendu de la Défense. La campagne de recrutement devrait cibler deux auditoires : les pilotes qui terminent leur formation, et les pilotes de deuxième affectation ou d'expérience. La diffusion de CANAIR-GEN (ordre général des Forces canadiennes) ou de CANFORGEN (message général des Forces canadiennes) associés à la distribution à l'intérieur de publications du MDN telles que *La Feuille d'érable* assurerait une distribution à grande échelle. Le processus semblable utilisé par d'autres unités du COMFOSCAN, par les Green Berets des États-Unis et par le 160<sup>th</sup> SOAR(A) permet au désir motivationnel du candidat d'être connu en tant que fonction d'une solide campagne de recrutement.

## PHASE I ET II — DEMANDE AU NIVEAU DE L'UNITÉ D'APPARTENANCE ET DE LA BASE PRINCIPALE

Jusqu'à la phase IV, il y aurait deux volets de sélection; un pour les pilotes de premier cycle et un second pour les équipages d'aéronefs expérimentés. Les détails de la demande dans la phase I et II sont les mêmes pour les pilotes de premier cycle et pour les équipages d'aéronefs expérimentés. La phase I consisterait en la soumission à un centre de recrutement des forces aériennes interarmées ou du COMFOSCAN de la demande endossée par la base principale. La demande serait très semblable à celles que l'on peut retrouver sur le site Web de recrutement de la FOI 2 et du ROSC.<sup>45</sup> À la condition que la demande de la phase I ait été jugée convenable, le candidat serait alors invité à compléter la phase II. La phase II consisterait en un test de conditionnement physique, un test de natation, et une évaluation effectuée par un membre du PSP et par un OSP de la base ou de l'escadre pour définir si la demande est appropriée au 427<sup>e</sup> EOSA. Les normes et les mesures pour les tests de condition physique devraient être élaborées conjointement par la Force aérienne et le COMFOSCAN pour représenter le niveau opérationnel minimum de condition

physique requis. Une norme potentiellement convenable serait l'actuel test EXPRES des FC à un niveau exempté, conjointement au présent test d'aptitude physique au combat de l'armée. Dans la même veine, le test d'habiletés cognitives de l'OSP pourrait avoir à être spécialement conçu pour les équipages d'aéronefs au lieu du test régulier de sélection de recrues des équipages d'aéronefs qui est effectué au début.

Tout au long du processus de recrutement, les pilotes de premier cycle devraient être en mesure d'indiquer leur préférence le plus tôt possible au cours de leur formation.

Cela peut être aussi tôt que l'entraînement élémentaire au pilotage avant que soit déterminé le type de cellule qu'ils piloteront. Un programme semblable au 18X du Green Beret des États-Unis, pourrait être institué à l'exception que les candidats devraient être sélectionnés pendant la formation de pilotage plutôt que directement de la vie civile. Si le modèle du 18X était porté à des mesures extrêmes, les pilotes pourraient être recrutés d'autres spécialités des groupes professionnels militaires des FC par reclassement (RECL). Plus d'un officier en armes de combat a été reclassé avec succès en tant que pilote. Ces candidats au RECL ont le potentiel de mieux convenir grâce à la maturité et l'expérience qu'ils ont acquise dans le passé. Les candidats de premier cycle ou RECL seraient conduits à travers une formation d'instruction au pilotage d'hélicoptères de niveau élémentaire et on leur accorderait une garantie d'évaluation de phase III près de ou à la fin de leur formation d'instruction au pilotage d'hélicoptère. Si les pilotes ne sont pas sélectionnés, ils pourraient tout de même être affectés à n'importe lequel des types d'aéronefs à voilure tournante et à l'unité d'instruction opérationnelle qui suit.

## PHASE III—ÉVALUATION DE LA PERSONNALITÉ ET DU PILOTAGE

La phase III est au cœur du processus de sélection. Jusqu'à maintenant, les candidats ont réussi avec succès les examens médicaux,

physiques et l'analyse du dossier de carrière. La différence la plus marquante du processus de sélection des pilotes de premier cycle et des pilotes expérimentés serait le choix du moment et l'application de la phase III. Même si la phase III peut être difficile à gérer à cause de la double provenance des candidats, il est maintenant temps de déterminer si les candidats possèdent les bonnes aptitudes et capacités lorsqu'ils sont soumis à un stress physique et émotionnel, car ces qualités feront de l'entraînement et des opérations un succès.

Selon la division des responsabilités du TPC, le développement de ces qualités ferait partie du domaine du COMFOSCAN. Le soutien du personnel du COMFOSCAN serait nécessaire afin de créer le mécanisme d'évaluation et les normes requises. Le Research Institute for the Behavioral and Social Sciences de l'Armée des États-Unis a été très actif dans ce domaine en tentant de saisir les profils de personnalité des pilotes d'hélicoptères de l'armée américaine.<sup>46</sup> Le commandant général adjoint de la John F. Kennedy Special Warfare Center and School de l'armée américaine, le brigadier-général Bennet Sacolick, est d'avis que « ... la maturité, l'engagement, le jugement, le courage, l'initiative, l'esprit de décision, l'empathie, la confiance en soi et l'adaptabilité » [Traduction] sont des qualités essentielles à posséder dans les FOS.<sup>47</sup> Ces qualités pourraient représenter un bon point de départ pour évaluer les équipages d'aéronefs de la 427<sup>e</sup> EOSA.

À cause de sa nature technique, l'évaluation de pilotage de la phase III est aussi très cruciale. Certains pilotes peuvent avoir toute la motivation nécessaire, la philosophie de guerrier et la personnalité parfaite pour les FOS, mais ils peuvent ne pas être de bons pilotes dans la pratique. Les unités de soutien possèdent une très bonne mémoire des événements quand on parle d'un de leurs membres qui rebondit contre un édifice ou qui est descendu dans un marécage. On dit couramment que « vous n'êtes bon que si vous avez été bon lors de votre dernière mission. » Les phases de l'évaluation pourraient être divisées en deux parties; une pour les pilotes de premier cycle, et une pour les

pilotes expérimentés. La première partie à être décrite sera celle des pilotes de premier cycle.

Si un volontaire de premier cycle réussit les phases de sélection I et II, une version modifiée de l'évaluation de la personnalité et du pilotage de la phase de sélection III anticipée pourrait être menée. Une version limitée de l'évaluation de pilotage de la phase III est possible au cours d'hélicoptère de niveau élémentaire de Portage La Prairie, car le nouveau programme de cours comprend maintenant le pilotage d'hélicoptères Bell CF412 Outlaw incluant le pilotage avec lunettes de vision nocturne. Le Bell 412 Outlaw a été converti à partir des CH146 Griffons (Bell 412 militarisé) et on l'a modernisé en le munissant de postes de pilotage à écrans cathodiques et de commandes de moteur évoluées.<sup>48</sup> Il est possible que même si le candidat n'a pas été formé en pilotage tactique à ce moment-ci, une évaluation modifiée puisse être élaborée pour mesurer les critères potentiels des OSA. Sinon, les aptitudes de pilotage du candidat pourraient être évaluées en examinant les plans de leçon d'aviation de l'étudiant et ses résultats d'essais en vol. Le chef instructeur d'hélicoptères ou un ancien pilote des OSA pourrait faire une recommandation pour l'emploi aux OSA en se fiant seulement sur les résultats obtenus au cours à ce jour.

L'évaluation de pilotage de la phase III pour un pilote expérimenté consisterait en un vol de jour et un vol de nuit à la 427<sup>e</sup> EOSA. Si le candidat est un pilote de Griffon très qualifié tactiquement, il s'agit d'un processus très simple. Tout ce qui serait nécessaire d'effectuer serait une révision du carnet de bord du candidat pour vérifier l'exigence du maintien de la compétence de vol et puis le candidat pourrait effectuer le vol avec une mission détaillée et un breffage de l'équipage. Si le candidat détient son brevet de pilote d'hélicoptère, mais n'est pas actuellement pilote de Griffon ou n'est pas qualifié pour ce genre d'appareil, il se peut qu'un vol de familiarisation soit exigé. La réglementation actuelle en ce qui concerne le maintien de la compétence de vol et la dotation en personnel doit être demandée pour être possiblement modifiée pour que le vol puisse avoir lieu. Si le candidat est un pilote d'avion à voilure fixe ne possédant pas d'expérience de pilotage d'hélicoptère, il serait alors très difficile d'effectuer une évaluation précise des habiletés en pilotage d'hélicoptère des OSA. Les circonstances peuvent faire en sorte qu'une révision détaillée du passé de pilotage du candidat soit effectuée en mettant l'emphase sur les évaluations annuelles de pilotage et de simulateur. Au fond, les pilotes d'avion à voilure fixe devraient se joindre au programme 18X de



Photo : Sgt Donald Clark



premier cycle et terminer le cours de pilotage d'hélicoptère de niveau élémentaire avant de pouvoir subir une évaluation complète.

Si le candidat est un pilote de chasse, il y a une dimension supplémentaire d'ajoutée, car ils doivent maintenant travailler avec un équipage plutôt que de devoir piloter seul. De plus amples évaluations doivent être effectuées pour ces pilotes car l'environnement des OSA est extrêmement orienté vers le travail d'équipe entre le pilote, le mécanicien de bord, et le « client » à l'arrière. Le rapport de 1997 du laboratoire Armstrong des forces armées américaines, *An Assessment Methodology for Team Coordination in Combat Mission Training*, a développé une méthode pour évaluer la préparation d'une mission du point de vue de la gestion du personnel affecté aux aéronefs. L'outil a été élaboré dans le but d'identifier les processus comportementaux individuels et de groupe pour les équipages d'aéronefs des OSA de la CM-130 de l'AF-SOC (Air Force special operations component). Les résultats ont été utilisés pour élaborer un programme de formation de mission de combat en simulateur efficace.<sup>49</sup> Quelques processus semblables peuvent être élaborés conjointement à des évaluations de pilotage pour s'assurer que les aptitudes de coopération et de coordination de l'équipage sont évaluées.

## PHASE IV—AFFECTATION PROBATOIRE ET FORMATION INITIALE DES OSA

À la condition d'avoir terminé avec succès la phase III, le membre d'équipage ferait ensuite l'état d'une affectation probatoire au 427<sup>e</sup> EOSA. La phase IV accompagnerait le candidat à travers une formation au sol incluant survie, évasion, résistance et fuite (SERF) avancée, résistance à l'interrogation (RI) de niveau C, et aptitudes à « bouger, tirer, et communiquer ».<sup>50</sup> Les équipages d'aéronefs auraient la possibilité de suivre cette formation pendant qu'ils attendraient leur unité d'instruction opérationnelle de Griffon. La fin de la phase IV dépendrait de la réussite du cours d'OSAB ce qui déterminerait la fin de leur période probatoire au 427<sup>e</sup> EOSA. L'équipage d'aéronef des OSA peut

maintenant être opérationnel. Si à n'importe quel moment, un membre ne respecte pas les normes établies par le processus, ou ne performe pas adéquatement, un conseil de révision des carrières du 427<sup>e</sup> EOSA déterminerait la nécessité de formation supplémentaire et la pertinence de l'emploi. S'il est jugé inapproprié, l'individu serait alors affecté à l'extérieur de l'unité, peu importe si c'est la période désignée des affectations ou non. En ayant un processus de sélection déjà établi, cela réduit potentiellement la fréquence d'affectations imprévues et des transferts et les coûts s'y rattachant à la suite d'un échec à l'étape de la sélection ou de la formation. Le système de gestion de carrière peut à peine financer un transfert à coût total pour un membre d'équipage d'aéronef s'il n'a été à l'Escadron depuis seulement six mois et qu'il a échoué le cours de SERF ou d'OSAB.

Même en admettant que le processus de sélection décrit ci-dessus soit complètement soutenu et adapté par la Force aérienne et le COMFOSCAN, l'implantation comporte son lot de défis d'importance. La question « Que faire avec les membres d'équipage d'aéronefs à l'état brut actuellement légués? » demeure. Pour ces membres d'équipages qui sont déjà conformes aux normes de pilotage pour les OSAB ou les OSAA, seule une évaluation psychologique serait nécessaire. Cette information serait inscrite dans leur dossier pour consultation future et dans quelques cas extrêmes, pourrait être le levier utilisé par le CO pour les membres d'équipage d'aéronefs qualifiés pour le poste, mais qui n'occupent plus d'emplois rémunérés. Pour les membres d'équipage qui n'ont pas encore atteint le statut d'OSAB ou d'OSAA, il devrait y avoir une évaluation psychologique ainsi qu'une évaluation de pilotage d'effectuées. S'il est jugé qu'ils ne respectent aucune des normes, la force aérienne doit donner la possibilité au CO d'affecter ces individus à l'extérieur, dans des unités classiques.

Une fois le processus de sélection approuvé par le COMFOSCAN, avec la bénédiction de la Force aérienne, il est évalué que le plus grand défi d'implantation proviendra du COMFOSCAN. Il doit être préparé à perdre de la capacité en terme de ligne d'opération, d'engagement

d'attente, et d'activités de mise sur pied de la force pendant que l'escadron change de statut pour devenir une vraie organisation des FOS. L'escadron n'a jamais eu cette opportunité de se transformer. Si les FOS continuent d'être différenciées des forces classiques en ayant des soldats, des hommes et des femmes de l'air qui sont spécifiquement sélectionnés plutôt que par le genre de mission qu'elles exécutent, l'escadron doit avoir la permission de sélectionner son personnel. S'il est jugé au cours du processus de mise en œuvre que le tiers ou la moitié du personnel légué ne se conforme pas aux normes des FOS d'aviation, est-ce que le COMFOS-CAN réduira le rythme des opérations du 427<sup>e</sup> EOSA en conséquence? Si ce n'est pas le cas, il y a un risque très élevé d'épuisement professionnel et de fatigue qui peut mener à des erreurs. Les erreurs sont coûteuses financièrement, matériellement et au point de vue des ressources en personnel et le processus de sélection va à l'encontre de son but dans ce cas. C'est seulement à l'aide d'une éventuelle mise en œuvre d'un processus de sélection de la Force aérienne et du COMFOSCAN que le 427<sup>e</sup> EOSA deviendra une unité de FOS. En étant fidèles à la théorie selon laquelle ce sont les gens qui définissent les FOS et non la mission, les équipages d'aéronefs du 427<sup>e</sup> EOSA doivent maintenant faire cette transition.

## « Plus n'est pas mieux, mieux est mieux. »

— Ancien chef d'état-major de l'armée américaine,  
**le Général Gordon R. Sullivan**<sup>51</sup>

## « Nous dormons en sécurité dans nos lits parce que des hommes se tiennent prêts dans la nuit à faire visiter la violence à ceux qui nous feraient du mal. »

— **George Orwell**<sup>52</sup>

## Conclusion

Le besoin de FOS a évolué de façon significative depuis les attaques sur le World Trade Center de septembre 2001. Les FOS ont été considérées la force de choix lorsque nous sommes confrontés au terrorisme international. L'analyse documentaire du premier chapitre a cherché à identifier l'étendue et l'ampleur de la théorie et de la doctrine des OS/FOS. Quoique variée dans son vocabulaire et ses définitions, la documentation est unanime sur le fait qu'il faut des gens extraordinaires pour effectuer des missions extraordinaires. Les principes des FOS véhiculent une idée simple, commune à la majorité de la documentation et offrent un guide au développement et à l'emploi des FOS. Dirigées par les plus hauts niveaux d'autorités gouvernementales et militaires, les FOS fournissent un choix d'économie de force dans les cas de tâches ou de missions délicates que les forces classiques ne peuvent pas fournir.

L'élaboration d'un processus de sélection est ce qui a permis aux militaires de choisir des individus qui auront la meilleure des chances de réussite et de survie à la formation et au combat. Les critères et les mécanismes ont évolué de façon significative depuis la Première Guerre mondiale, mais l'état final demeure inchangé; la sélection procure des moyens d'économiser des ressources financières, matérielles et des ressources en personnel qui se traduiraient autrement par une perte. L'environnement opérationnel où se retrouvent les soldats des FOS a permis de diriger l'emphase sur les profils de personne, les qualités, et les attributs des individus. Un aviateur idéal des FOS posséderait les valeurs principales du COMFOSCAN qui sont la loyauté, le sens du devoir, l'intégrité, le courage, la poursuite infatigable de l'excellence, l'esprit indomptable, le partage des responsabilités, la créativité, et l'humilité.<sup>53</sup>

Le processus de sélection doit inclure une évaluation de la motivation du candidat et de son désir d'exceller dans la communauté des FOS. À l'aide d'une détermination concentrée, le candidat va persévérer au travers des rigueurs mentales et physiques qui sont présentées pendant la formation et les opérations. Le processus

de sélection doit faire appel à une base très élargie de candidats pour qu'il y ait un bon mélange durable d'inexpérience et d'expérience dans l'Escadron. Les modules d'instruction des OSAB et des OSAA peuvent devoir changer, mais à l'aide d'individus sélectionnés entrants dans l'unité, les cours ne s'adresseront plus au « plus petit dénominateur commun » comme c'est le cas actuellement.

Si le COMFOSCAN croit réellement les principes des FOS selon lesquels « les êtres humains sont plus importants que le matériel. », « la qualité est mieux que la quantité »; et « des FOS compétentes ne peuvent être créées après une urgence », elles ne peuvent alors pas permettre que l'escadron poursuive dans la même voie. Au delà de la formulation dans le document du TDC du 427<sup>e</sup> EOSA, le COMFOSCAN doit parrainer la cause de la sélection des aviateurs des FOS auprès de la force aérienne. La force aérienne, conscient de la nature des activités du COMFOSCAN, doit

réaliser le besoin de « ... **personnel choisi** qui est **organisé, équipé et entraîné** pour mener des opérations spéciales à haut risque et à valeur élevée... »<sup>54</sup> Le COMFOSCAN doit également être prêt à accepter une baisse de ses capacités pendant la mise en œuvre du processus. Le 427<sup>e</sup> EOSA a été assigné à contrecœur au COMFOSCAN par la Force aérienne sous un rapport de commandement unique. Il a été suggéré que quelques officiers de la Force aérienne ne souhaiteraient rien de plus que le COMFOSCAN échoue dans sa gestion du 427<sup>e</sup> EOSA afin qu'il soit réintégré au bleu de la Force aérienne classique. Le Canada a été assez chanceux jusqu'à maintenant de ne pas avoir eu son *Desert One* ou son groupe d'experts comme le 160<sup>th</sup> SOAR(A), mais si la force aérienne et le COMFOSCAN échouent dans la gestion de leurs attentes mutuelles envers la production et l'emploi du 427<sup>e</sup> EOSA, les opérations spéciales au Canada seront évaluées par leurs échecs et non leurs victoires. ■

Le Lieutenant-colonel Travis Morehen possède un diplôme universitaire du Royal Roads Military College. Il obtient sa qualification de pilote en 1995 et est d'abord affecté au 427<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères de Petawawa et ensuite au Quartier général de la 1<sup>re</sup> Escadre à Kingston. Il participe à des déploiements en Bosnie, à Haïti et en Afghanistan. En 2005, à titre de commandant d'escadrille et d'officier des opérations, il participe à la transformation du 427<sup>e</sup> Escadron en son rôle actuel d'Escadron d'opérations spéciales. À la suite de l'obtention d'un diplôme du Collège des Forces Canadiennes de Toronto en 2009, il est nommé à son poste actuel, soit A3 Aviation tactique à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada de Winnipeg.

## Liste des abréviations

1 DAC	1 <sup>re</sup> Division aérienne du Canada
AFSOC	Air Force special operations component (É.-U.)
CANAIRGEN	ordre général des Forces canadiennes
CANFORGEN	message général des Forces canadiennes
CETA	Centre d'essais techniques (Aérospatiale)
CO	commandant
COMFOSCAN	Commandement – Forces d'opérations spéciales du Canada
EDA	Escadron de démonstration aérienne
EOSA	Escadron d'opérations spéciales d'aviation
É.-U.	États-Unis
FC	Forces canadiennes

<b>FIS</b>	<b>force d'intervention spéciale</b>
<b>FOI 2</b>	<b>Deuxième Force opérationnelle interarmées</b>
<b>FOS</b>	<b>force d'opérations spéciales</b>
<b>GRC</b>	<b>Gendarmerie royale du Canada</b>
<b>GSIU</b>	<b>Groupe spécial des interventions d'urgence</b>
<b>HAG</b>	<b>Escadrille d'hélicoptères d'assaut du GSIU</b>
<b>MDN</b>	<b>ministère de la Défense nationale</b>
<b>OPCOM</b>	<b>commandement opérationnel</b>
<b>OSA</b>	<b>opérations spéciales d'aviation</b>
<b>OSAA</b>	<b>opérations spéciales d'aviation — niveau avancé</b>
<b>OSAB</b>	<b>opérations spéciales d'aviation — niveau de base</b>
<b>OSP</b>	<b>officier de sélection du personnel</b>
<b>PSP</b>	<b>programmes de soutien du personnel</b>
<b>QEOS</b>	<b>qualifications élémentaires des opérations spéciales</b>
<b>RECL</b>	<b>reclassement</b>
<b>RI</b>	<b>résistance à l'interrogation</b>
<b>ROSC</b>	<b>Régiment d'opérations spéciales du Canada</b>
<b>SECOP</b>	<b>sécurité des opérations</b>
<b>SERF</b>	<b>survie, évasion, résistance et fuite</b>
<b>SMA(Mat)</b>	<b>Sous-ministre adjoint (Matériels)</b>
<b>SOAR (A)</b>	<b>Special Operations Aviation Regiment (Airborne) (É.-U.)</b>
<b>TDC</b>	<b>Transfert des pouvoirs de commandement</b>
<b>UIC</b>	<b>Unité interarmées d'intervention du Canada</b>
<b>USSOCOM</b>	<b>United States Special Operations Command (É.-U.)</b>

## Notes

1. Jimmy Carter, *Le meilleur de nous-mêmes*, Paris, Stock, 1976. Le cinquième chapitre du livre s'intitule : « Le meilleur de nous-mêmes ». Ce chapitre traite en partie de la sélection du personnel par l'amiral Rickover pour adhérer au programme nucléaire de la Marine des États-Unis. Les entrevues de sélection de Rickover ont été légendaires, mais ceci a pour but de présenter les normes exigeantes que Rickover a mises en place pour ces hommes. Sous sa supervision à la tête du programme nucléaire, il est prétendu que la Marine avait un dossier de sécurité parfait avec les réacteurs nucléaires.

2. Travis A. Morehen, « Processus de sélection des forces d'opérations spéciales d'aviation du Canada », *La revue de la Force aérienne*, vol. 2, n° 4 (automne 2009), p. 6-26. Accessible en direct à l'adresse suivante : [http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss4-Fall/Sections/04-A\\_Selection\\_Process\\_for\\_Special\\_Operations\\_Forces\\_Aviation\\_in\\_Canada\\_f.pdf](http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss4-Fall/Sections/04-A_Selection_Process_for_Special_Operations_Forces_Aviation_in_Canada_f.pdf) (consulté le 7 décembre 2009).

3. Ministère de la Défense nationale (MDN), « COMFOSCAN — Carrières/recrutement ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.cansofcom-comfoscan.forces.gc.ca/cr/index-fra.asp> (consulté le 15 mars 2009).

4. Entrevue de l'auteur avec l'ancien instructeur-chef et officier de sélection de la FOI 2, le 23 février 2009.

5. MDN, « FOI 2 – Processus de recrutement et de sélection ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.jtf2-foi2.forces.gc.ca/rec/sp-ps/soa-fis/index-fra.asp> (consulté le 15 mars 2009).

6. La FOI 2 utilise le terme « membre » pour faire référence à ces « opérateurs », alors que le ROSC continue de définir ses troupes de combats en utilisant le terme « opérateur ».

7. MDN, « FOI 2 – Livret de recrutement », page 16. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.jtf2.forces.gc.ca/rec/docs/brochure-fra.pdf> (consulté le 15 mars 2009).

8. MDN, « FOI 2 – Processus de recrutement et de sélection ».

9. Entrevue de l'auteur avec l'ancien instructeur-chef et officier de sélection de la FOI 2, le 23 février 2009.

10. MDN, « FOI 2 – Livret de recrutement », p. 3, 6, 9.

11. *Ibid.*, p. 6, 9.
12. MDN, « ROSC, recrutement et sélection, opérateur spécial ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.ccor-rosc.forces.gc.ca/rs/so-os-fra.asp> (consulté le 15 mars 2009).
13. *Ibid.*
14. MDN, « UIIC – Carrières/Recrutement » Anciennement accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.cansofcom-comfoscan.forces.gc.ca/cji-iii/cjirucr-iiicr-eng.asp> (consulté le 15 mars 2009). Lien périmé.
15. Site Web de l'association du 427<sup>e</sup> Escadron, édition d'avril 2009 du bulletin d'information « *ROAR* », article intitulé : « *Special Operations Aviation in Canada Historical Timeline*. » Accessible en direct à l'adresse suivante : [http://www.427squadron.com/roar/roar\\_apr09\\_page\\_5.html](http://www.427squadron.com/roar/roar_apr09_page_5.html); (consulté le 20 avril 2009).
16. Courriel daté du 20 avril 2009 du Lcol Townsend à l'auteur. Le Lcol Townsend était capitaine au 450<sup>e</sup> Escadron quand l'opportunité de joindre l'Escadrille d'hélicoptères d'assaut du GSIU s'est présentée. Il ne se rappelle d'aucun critères de sélection officiels qui régissaient la FOI 2 à cette époque.
17. Site Web de l'association du 427<sup>e</sup> Escadron, édition d'avril 2009 du bulletin d'information « *ROAR* », article intitulé : « *Special Operations Aviation in Canada Historical Timeline*. »
18. MDN, *Commandement des forces d'opérations spéciales du Canada : un aperçu*, Ottawa, MDN Canada, 2008, p. 11.
19. Au moment où l'auteur a quitté le 427<sup>e</sup> EOSA en tant qu'officier des opérations de l'escadron au cours de l'été 2008, il y avait des efforts soutenus pour identifier la structure interne correcte de l'escadron qui permettrait d'obtenir l'équilibre requis entre la mise sur pied de la force et les demandes d'emploi de la force.
20. MDN, *B-GA-002-146/FP-001 - 1 Canadian Air Division Standard Manoeuvres Manual, CH146 Griffon Helicopter*, chapitre 2, tâches de la série 400 (juin 2008). Les tâches de la série 400 sont des portions classifiées du Manuel de manœuvre standard qui appartient aux tâches d'opérations spéciales d'aviation — niveau de base (OSAB) et aux opérations spéciales d'aviation — niveau avancé (OSAA).
21. MDN, « Recrutement, Forces canadiennes, Pilote ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.forces.ca/html/index.aspx?m=0&sid=81&sm1=2&sm2=0&content=81&lang=fr&id=32> (consulté le 20 avril 2009).
22. Tel que rapporté par un ancien pilote des OSA qui est devenu instructeur à Moose Jaw par la suite. Un réseau informel composé d'anciens pilotes des OSA qui sont instructeurs est établi afin de trouver qui sont les candidats prometteurs.
23. Tel que décrit par le commandant d'escadrille à haut niveau de préparation, le 21 avril 2009.
24. Darcy Knoll et Scott Taylor, « Canada's Commando Commander; Colonel David Barr discusses the creation of the Canadian Special Forces Operations Forces Command », *Esprit de Corps*, vol. 14, n° 6 (juillet 2007): p. 8-11.
25. La pleine connaissance des tâches du 427<sup>e</sup> EOSA est limitée par la SECOP et ces tâches sont compartimentées. S'il y a un défaut dans ce document c'est qu'il y a une incapacité à décrire l'importance de ces tâches et d'expliquer pourquoi, en termes très spécifiques, un processus de sélection des FOS est si important.
26. Conversation téléphonique de l'auteur avec le colonel Meiklejohn, CO du CETA, le 24 février 2009.
27. MDN, CETA, *Screening and Selection of Candidates for Qualified Test Pilot, Flight Test Engineer, and Flight Test Navigator*, Base des Forces canadiennes Cold Lake, AETE AF9000 Plus MAP, Part 2, QPM 4.9.11.103, 27 février 2008.
28. MDN, CETA, *Internal Project Directive 127/137 Test Pilot, Flight Test Engineer, and Flight Test Navigator Candidate Evaluation*, Base des Forces canadiennes Cold Lake, IPD 127 (RW2), 23 septembre 2008.
29. Le CETA est une unité aérienne unique des FC car il travaille pour le SMA (Mat) et avec les forces aériennes en tant que « client ».
30. MDN, « En mémoire des Snowbirds disparus ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.snowbirds.forces.gc.ca/v2/tt-le/ts-hs-fra.asp> (consulté le 23 avril 2009).
31. Ministère de la Défense nationale, « Calendrier des spectacles aériens 2009 des Snowbirds ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.snowbirds.forces.gc.ca/v2/as-sa/sch-cal-eng.asp> (consulté le 23 avril 2009). (Lien périmé).
32. Courriel du Capt Mike « MIGS » French à l'auteur, Snowbird #3, BPR de sélection de l'escadron et des stages d'essai du 431<sup>e</sup> Escadron de démonstration aérienne (EDA), 16 mars 2009.
33. Steve Lucas, Chef d'état-major de la Force aérienne, *Transfer of Command Authority – 427 Squadron*, NDHQ Ottawa, dossier 3010-1(D Air SP), 27 janvier 2006, p. 1.
34. *Ibid.*, Annexe A, p. 5-6, p. 14-17.
35. *Ibid.*, p. 6-8.
36. *Ibid.*, p. 16.
37. Carol Potvin, *Pilot Career Manager Brief*. Mis à jour le 16 février 2009. À partir de février, les FC expérimentaient une pénurie d'approximativement 177 pilotes qualifiés (16 %) au rang de capitaine/lieutenant.

38. Lucas, *Transfer of Command Authority*, Annexe A, page 17.
39. Bruce Campion-Smith, Richard J. Brennan et Michelle Sheppard, «Al Qaeda 'abused' Canadians,» *The Toronto Star*, 23 avril 2009. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.thestar.com/news/canada/article/622994> (consulté le 24 avril 2009).
40. David Pugliese, «Jamaican assault team trained by Canadians,» *The National Post*, 20 avril 2009. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.nationalpost.com/news/story.html?id=1516241> (consulté le 23 avril 2009).
41. Les mécaniciens de bord des Forces aériennes et les spécialistes de mission issus des armes de combat de l'armée sont des militaires du rang qui s'envolent en tant que membre d'équipage à l'arrière de l'aéronef. Ils fournissent une prise de conscience de la situation à l'équipage lorsqu'en vol dans un environnement tactique, ils font fonctionner la majorité de l'équipement de mission de l'aéronef ce qui inclut les canons latéraux, supervisent le chargement et le déchargement des troupes, et effectuent d'autres tâches essentielles reliées à la mission. Les mécaniciens de bord ont des tâches additionnelles techniques et mécaniques qui sont le résultat de leurs antécédents de techniciens d'aéronefs. Les mécaniciens de bord et les spécialistes de mission des OSA ont des tâches additionnelles reliées aux techniques d'infiltration et d'exfiltration des OSA.
42. Tel que raconté à l'auteur par un ancien commandant d'escadrille des OSA, au cours de l'automne 2006. Quelques séances d'informations avaient comme participants des membres d'équipages d'aéronefs qui ne faisaient pas partie des OSA et qui portaient des masques de ski en guise de plaisanterie, démontrant ainsi leur manque de sérieux. Quelques commandants d'escadrille ne permettaient pas la tenue de ces séances d'informations, ou s'ils les permettaient, n'acceptait pas que les membres d'équipages d'aéronefs quittent volontairement leur unité.
43. Jerry D. Garrett, « *The Problem of Motivation in the Third Dimension of Combat: What's the Solution?* », Monographie étudiante, *United States Army Command* et le *General Staff College*, 1991, p. 40. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://cgsc.cdmhost.com/cgi-bin/showfile.exe?CISOROOT=/p4013coll3&CISOPTR=1655&filename=1656.pdf> (consulté le 21 février 2009).
44. James A. Schroder, «*Ambush at 80 knots: Company B, 3/160<sup>th</sup> SOAR*,» *Special Warfare*, vol. 15, no. 3 (septembre 2002), p. 39-41. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://proquest.umi.com>; (consulté le 28 janvier 2009). (Lien périmé).
45. MDN, « Demande d'emploi à la FOI 2 », Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.jtf2.forces.gc.ca/rec/docs/asjtf2-defoi2-fra.pdf> (consulté le 15 mars 2009).
46. John A. Caldwell, Jr., et al, «Personality Profiles of U.S Army Helicopter Pilots Screened for Special Operations Duty,» *Military Psychology*, vol. 5, no. 3 (septembre 1993), p. 187-199. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://ejcontent.ebsco.com/ContentServer.aspx?target=http%3A%2Fwww%2Einformaworld%2Ecom%2Fsmpp%2Fftinterface%3Fcontent%3Da785379270%26format%3Dpdf%26magic%3DDebscohoste%37C%7CAA3D3EFB68C36A> (consulté le 23 février 2009).
47. Bennet Sacolick, «*Character and the Special Forces Soldier*,» *Special Warfare*, vol. 22, no. 1 (janvier/février 2009), p. 8-9. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=mth&AN=37297200&site=ehost-live> (consulté le 6 février 2006).
48. MDN, «Canada Wings, Aviation Training Center, Quick Reference : Bell 412 CF.» Anciennement accessible en direct à l'adresse suivante : [http://www.airtraining.forces.gc.ca/training/fmt/canadawings\\_bell412cf\\_e.asp](http://www.airtraining.forces.gc.ca/training/fmt/canadawings_bell412cf_e.asp). (consulté le 20 avril 2009). (Lien périmé).
49. Stephen J. Tourville, et al, « *An Assessment Methodology For Team Coordination In Combat Mission Training*, » rapport préparé pour le laboratoire Armstrong des Forces aériennes des Etats-Unis, Mesa, Arizona: juillet 1997, vol. 1, 16. Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA327932&Location=U2&doc=GetTRDoc.pdf> (consulté le 26 février 2009).
50. Les aptitudes à « bouger, tirer, et communiquer » font référence à la capacité pour un soldat de se couvrir, faire feu avec son arme de façon adéquate, et d'avoir des communications internes et externes avec son équipage. Ce concept est expliqué dans la phase 2 de la formation *Green Platoon* du *160<sup>th</sup> SOAR(A)*. Si l'aéronef est descendu, nous n'attendons pas de l'équipage d'aéronef qu'ils deviennent membre de la FIS. Nous nous attendons d'eux par contre qu'ils ne soient pas une responsabilité pour leur propre force au sol. En terme d'aptitudes de combat terrestre, les membres d'équipages d'aéronefs doivent être compatibles et non comparables avec les forces amies. Dans quelques cas, l'équipage peut devoir se battre pour faire son chemin vers les forces amies ou vers des positions pour attendre l'exfiltration.
51. Dennis J. Reimer, « *Training: Our army's top priority and don't you forget it,* » *Military Review*, vol. 76, no. 4 (juillet/août 1996), p. 55-62.
52. L'œuvre complète de George Orwell, « George Orwell Quotes. » Accessible en direct à l'adresse suivante : [http://www.george-orwell.org/1\\_quotes.html](http://www.george-orwell.org/1_quotes.html) (consulté le 30 janvier 2009).
53. MDN, « Doctrines clés du COMFOSCAN ». Accessible en direct à l'adresse suivante : <http://www.cansofcom-comfoscan.forces.gc.ca/gi-ig/ckt-dcc-fra.asp> (consulté le 26 avril 2009).
54. MDN, *Commandement des forces d'opérations spéciales du Canada : un aperçu*, 3. Caractères gras ajoutés.



LA  
GRANDE  
CONTROVERSE  
DE  
L'ANGELLE  
ET DE  
L'ALBATROS

PAR LIEUTENANT-COLONEL D'AVIATION  
F. H. HITCHINS, HISTORIEN DE L'AVIATION

RÉIMPRESSION TIRÉE DE LA REVUE *The Roundel* VOL. 2, 1950, P. 13-14



**I**L FUT UN TEMPS, DISENT LES ANCIENS, où le simple fait d'aborder au mess la question de l'oiseau figurant sur les boutons et les insignes de l'Aviation royale du Canada (ARC) lançait inmanquablement un débat qui se prolongeait tard dans la nuit.

La controverse jadis vive entourant la véritable identité de l'oiseau s'est pratiquement évanouie, et on espère que les nouvelles recrues des FC sont bel et bien informées qu'il s'agit d'un aigle. Cependant, si vous tenez un tel discours devant un ancien combattant arborant des décorations de la Première Guerre mondiale, vous risquez de relancer le débat. Si votre interlocuteur a fait partie de l'ancien Royal Naval Air Service (RNAS) (c'est le cas de trois des quatre chefs d'état-major de la Force aérienne), il aura une lueur dans les yeux et il tentera de vous convaincre. Après un certain temps, vous accepterez poliment de dire que ce n'est manifestement pas un aigle, mais un albatros, comme le premier venu pourrait le voir clairement.

En fait, la question a été tranchée (officiellement) bien avant qu'elle ne surgisse. Pour ceux qui ont subi cette discussion ou qui la subiront un jour, voici les faits.

Tout a commencé à l'été 1914, quand le conseil de l'Amirauté a pris l'initiative, au mépris d'ordonnances du Cabinet publiées deux ans auparavant, de rebaptiser l'aile navale du Royal Flying Corps (RFC) sous le vocable de Royal Naval Air Service et de publier des règlements applicables à l'organisation, aux appellations de grade et à l'uniforme du Service. Dans ces règlements du 23 juin 1914, il est énoncé clairement que les officiers du RNAS porteraient sur la manche gauche

un aigle placé au-dessus du galon. L'aigle a également remplacé l'ancre sur les boutons, les insignes de coiffure et d'autres insignes. La tradition dit que les lords commissaires de l'Amirauté ont adopté le dessin de l'aigle (ailes déployées et tête inclinée vers la droite) d'une broche achetée par l'épouse d'un officier de la Marine à Paris. Ainsi, dès sa conception, l'oiseau était un *aigle*.

**DANS CES RÈGLEMENTS  
DU 23 JUIN 1914, IL EST  
ÉNONCÉ CLAIEMENT QUE  
LES OFFICIERS DU RNAS  
PORTERAIENT SUR LA  
MANCHE GAUCHE UN AIGLE  
PLACÉ AU DESSUS DU GALON.**



**C'EST PEUT ÊTRE UN ANCIEN  
DU RNAS POUR QUI L'OISEAU  
EST ENCORE UN ALBATROS.**

Cependant, bon nombre de personnes vous le diront, les règlements sont faits pour être imprimés et non pas pour être respectés. Il est possible que le déclenchement de la guerre quelques semaines plus tard ait fait oublier ou négliger les détails des règlements. Ou alors, ceux qui ont lu ces derniers se fermaient les yeux pour ne pas voir. Les pilotes de la Marine ont peut-être décidé que l'aigle, un oiseau de terre, n'avait pas sa place au service naval. Quoiqu'il en soit, les membres du RNAS n'ont pas tardé à

considérer comme une haute trahison le fait de croire que l'oiseau était autre chose qu'un véritable albatros.

Puis, en 1918, le RFC et le RNAS ont fusionné pour former l'ARC. La nouvelle force aérienne a adopté l'insigne de grade du RNAS – et l'oiseau. Tout naturellement, les anciens membres du RNAS ont conservé leur loyauté inébranlable envers l'albatros, même si rien ne laisse croire que l'ARC a déjà considéré officiellement que l'oiseau était autre chose qu'un aigle.

Lorsque l'Aviation canadienne a été formée en 1920, elle a prudemment contourné la question en adoptant un uniforme et un insigne de grade de l'Armée avec des ailes, mais pas d'oiseau. Par contre, l'ARC a choisi, au moment de sa création en 1924, un uniforme semblable à celui de la RAF avec tous les accessoires, dont



l'oiseau. Les premiers règlements sur la tenue émis par l'ARC en 1925 ne laissent aucun doute quant à l'identité officielle de l'animal à plumes : comme c'est le cas depuis 1914, il s'agit d'un *aigle*.

Parmi les premiers membres de l'ARC, on retrouve de nombreux anciens combattants du RNAS qui, fidèles à la tradition du « service silencieux », ont propagé de façon éloquente et convaincante le mythe selon lequel l'oiseau sur la tenue de l'ARC est en réalité un albatros. La discussion s'est poursuivie pendant des années, surtout dans les mess, bien que certains aient pris le temps d'écrire une note à ce sujet.

Au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, la controverse a refait surface. Des milliers de recrues ont entendu dire que l'oiseau qu'elles portaient à l'épaule et à leurs boutons de cuivre était un albatros. Des milliers d'autres ont appris que c'était un aigle. Pour d'autres encore, c'était tout simplement un oiseau. Il y a même un officier irrévérencieux qui a laissé entendre que l'on avait affaire à une cane enceinte. Bien entendu, personne ne s'est donné la peine de consulter les règlements.

La controverse aurait dû être réglée définitivement en janvier 1943. Depuis 1924, l'ARC utilisait l'insigne de la RAF comme

insigne « officiel », auquel on avait ajouté une banderole portant la mention « Royal Canadian Air Force ». Après 18 ans d'utilisation, on a découvert, un peu sur le tard, que cet insigne de l'ARC n'avait jamais été approuvé officiellement. Le héraut de Chester, qui avait été nommé inspecteur des insignes de l'ARC, a donc conçu un dessin en bonne et due forme en améliorant la version de 1924. Sa Majesté le roi a approuvé cet écusson en janvier 1943. Dans sa description de l'oiseau, le héraut de Chester parle clairement et précisément d'« un aigle volant affronté, la tête inclinée à sénestre ». En résumé, c'était encore un aigle et ce fut toujours un aigle, même si l'albatros est aussi un très bel oiseau. Les murmures de mécontentement ont malgré tout perduré jusqu'à la fin de la guerre.

Aujourd'hui, les anciens membres du RNAS sont si peu nombreux qu'ils peuvent difficilement faire plus que marmonner entre les dents. Cela dit, si la question revient sur le tapis et qu'un ancien combattant est dans les parages, gare à vous. **C'est peut-être un ancien du RNAS pour qui l'oiseau est encore un albatros. ■**



RÔLE DE  
L'ADJUDANT-  
CHEF

DANS LE DOMAINE  
DE L'ART OPÉRATIONNEL

PAR L'ADJUDANT-CHEF KEVIN WEST

ON TROUVAIT  
À UN ÉCHELON  
DES PRINCIPES  
ROMAINS LE POSTE  
EXTRÊMEMENT  
PRESTIGIEUX  
D'**AQUILIFER**,  
DONT LE TITULAIRE  
CONSEILLAIT  
LE GÉNÉRAL

L'évolution rapide de la technologie et de son emploi a remis en question les rôles des militaires. Ces complexités ont brouillé la démarcation traditionnelle du rôle de l'officier et de celui du militaire du rang (MR) dans les Forces canadiennes (FC). Ce fait se remarque particulièrement à la hauteur du leadership, où le rôle des dirigeants des FC a dû se transformer pour satisfaire aux besoins de l'institution, qui fonctionne désormais dans un espace de bataille dominé par la technologie. De tous les grades de direction des FC, c'est celui d'adjutant-chef (adjuc)/premier maître de 1<sup>re</sup> classe (pm 1) qui a le plus changé.

Le présent article porte sur l'évolution du rôle du MR, particulièrement en ce qui a trait à l'adjuc/pm 1. Après un regard sur le contexte historique, il en étudie les fonctions et responsabilités actuelles et se tourne vers ce que l'on peut attendre des chefs de l'avenir. Il s'intéresse également aux stratégies actuelles de perfectionnement professionnel des adjuc en vue de ces rôles à venir. Soutenu par les renseignements obtenus d'officiers supérieurs et d'adjuc en service et à la retraite, le texte vise à déterminer s'il existe un rôle pour le chef dans les caractéristiques propres à l'art opérationnel.

Le rôle de ce que l'on appelle, dans les FC, un chef, a des siècles d'existence. Douglas Bland, professeur agrégé et titulaire de la chaire d'Études de gestion de la défense à l'université Queen's, décrit ainsi la répartition des rôles au sein des corps militaires et la fonction de chaque division :

Au fil des siècles, les fonctions ont été réparties, dans les armées, entre les soldats ordinaires, les sous-officiers et les officiers [...] Les soldats, en groupes très nombreux, constituent l'arête de combat, les sous-officiers assurent en arrière-plan une discipline qui permet de maintenir l'ordre et les officiers formulent des plans et positionnent les troupes pour le combat<sup>1</sup> [Traduction].

Les *Principes*<sup>2</sup> romains que décrit David Breeze, professeur honoraire des universités de Durham, d'Édimbourg et de

Newcastle et président de l'International Congress of Roman Frontier Studies, seraient l'équivalent de l'actuel sous-officier (s/off)<sup>3</sup>. On trouvait à un échelon des *Principes* le poste extrêmement prestigieux d'*aquilifer* (porte-aigle), dont le titulaire conseillait le général<sup>4</sup>. Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'Armée britannique a créé le grade de sergent-major et a chargé son titulaire de superviser les activités des sergents. Le sergent-major était considéré comme un officier, non comme un s/off<sup>5</sup>. Le rôle, depuis le début des temps modernes, des chefs supérieurs au sein des corps de MR a consisté à former les titulaires de grades inférieurs et à leur inculquer la discipline de rigueur et, parfois, à appuyer le perfectionnement des officiers subalternes. Il n'existe encore de nos jours, dans le milieu militaire canadien, que très peu de définitions de l'adjuc. Ouvrage *The Guide: A Manual for the Canadian Militia*, publié en 1880 par le Colonel Otter (qui allait plus tard devenir major-général) énonce les vertus du bon s/off :

DE TOUS LES GRADES DE  
DIRECTION DES FC, C'EST CELUI  
D'ADJUDANT-CHEF (ADJUC)/  
PREMIER MAÎTRE DE 1<sup>RE</sup> CLASSE  
(PM 1) QUI A LE PLUS CHANGÉ.

« la sobriété, l'activité et le zèle »<sup>6</sup> [Traduction]. Le Dr Ronald Haycock, doyen des Arts du Collège militaire royal du Canada, a écrit que le Col Otter considérait également le s/off comme « le défenseur de la discipline, de la saine gestion et des communications ainsi que de la tradition et de l'éthos ». D'après lui, le Col Otter croyait aussi en « un s/off compétent, moralement sain, sachant lire et écrire, éclairé et bien informé qui serait capable de prendre des décisions de manière responsable, de rédiger des ordres clairs et de bien s'acquitter de ses devoirs d'ordre administratif »<sup>7</sup> [Traduction].

La définition proposée par Otter est très proche de la définition actuelle du chef et le milieu militaire canadien doit l'étudier pour voir s'il s'agit du rôle voulu. Il y a eu dans le monde

bien des bouleversements qui se sont répercutés sur les FC et sur les rôles de leurs membres. La vitesse ultrarapide à laquelle la technologie a évolué a eu un grand impact sur les fonctions exercées par les militaires. Les changements qui, dans la société, s'installent lentement ne peuvent non plus être passés sous silence. On a vu lors d'un incident survenu en 1993, en Somalie, que les valeurs de la société n'étaient pas représentées : un Somalien qui s'était glissé dans le camp canadien a été l'objet, de la part de ses géoliers, de brutalités si poussées qu'il en est mort<sup>8</sup>. On a fait enquête sur cet incident pour comprendre ce qui avait mal tourné au sein des FC au point où un incident tellement déplorable puisse survenir<sup>9</sup>. Un certain nombre de problèmes se sont fait jour au chapitre de l'éthique et des valeurs des FC. On a reconnu que pour conserver leur légitimité, les forces devaient répondre aux besoins de la société. En 2003, la doctrine professionnelle militaire canadienne officielle a été publiée sous le titre *Servir avec honneur – La profession des armes au Canada*; ce texte identifie ce que l'on attend des membres de la profession et ce que le public attend de ses forces :

Les valeurs canadiennes, incorporées à l'éthos militaire, obligent les membres de la profession militaire au Canada à accomplir leurs tâches avec humanité. [...] C'est en accomplissant leur devoir avec humanité que les membres des Forces canadiennes se sont honorés, s'attirant ainsi la fierté et l'appui des Canadiens<sup>10</sup>.

Ces valeurs et ces attentes définissent le comportement de la gent militaire, à qui il incombe désormais de veiller à la compréhension et à l'inculcation de ces valeurs chez ses troupes au moyen de l'éducation et du savoir.

Les différences entre les corps d'officiers et les corps de MR ont peu changé au fil des ans pour ce qui est du respect de l'autorité. « Par leur brevet, les officiers sont investis d'une certaine autorité et responsabilité pour les décisions sur l'emploi de la force. Ces décisions, qui vont du niveau tactique au niveau stratégique, établissent le contexte dans lequel les MR exécutent les opérations »<sup>11</sup>.

Cette définition fait de l'officier le commandant et du MR, l'exécuteur des tâches. L'expérience est la principale différence mentionnée lors de la discussion des qualités de chef dans les deux corps à l'échelon des chefs supérieurs. Au moment d'accéder au grade de chef, les MR ont déjà acquis beaucoup d'expérience et une vaste expertise, tandis que les capitaines ou les majors, ordinairement, ont passé moins de temps en opérations pour avoir été en service dans les forces depuis moins longtemps. L'expérience dont un chef enrichit l'espace de combat est inestimable. *Servir avec honneur* l'exprime ainsi :

Le corps des officiers a, parmi ses principales responsabilités, celle de superviser la réglementation dans l'ensemble de la profession. [...] Ce n'est qu'en employant à fond l'expertise particulière du corps des MR que les officiers peuvent diriger la force militaire avec la plus grande efficacité<sup>12</sup>.

Les FC se trouvent à un point tournant du rôle de l'adjuc. En 2003, après les recommandations de la commission d'enquête sur la Somalie, les FC ont publié *Le militaire du rang des Forces canadiennes au XXI<sup>e</sup> siècle*<sup>13</sup>, où elles énoncent les huit objectifs stratégiques que doit atteindre le milieu militaire et les six initiatives clés qu'il doit réaliser pour préparer ses MR pour l'avenir<sup>14</sup>. Dans l'optique de la satisfaction des besoins futurs de perfectionnement du milieu militaire, l'objectif stratégique numéro trois (« Corps des MR compétent ») et l'objectif stratégique numéro cinq (« Membres à part entière d'une solide équipe d'officiers et de MR ») sont essentiels au succès<sup>15</sup>. Comme l'indique le document, certaines activités doivent être menées à bien pour que les MR évoluent et relèvent les défis de l'avenir<sup>16</sup>.

Le présent article a pour objet de déterminer s'il existe ou non un rôle pour l'adjuc dans le cadre de l'art opérationnel. Il faut comprendre la guerre pour comprendre l'art opérationnel. Carl von Clausewitz, soldat et auteur de *De la guerre*, que nombre de forces armées du monde estiment être l'auteur de la stratégie militaire, déclare que « la guerre est une simple continuation de la politique par

d'autres moyens »<sup>17</sup>. Les FC étoffent ainsi cette affirmation : « les réactions militaires au conflit doivent être compatibles avec les objectifs de la politique nationale. Il faut traduire ces objectifs en actions militaires d'une manière qui permette d'y voir clair et d'unifier les efforts déployés »<sup>18</sup>. Il est donc nécessaire, pour ceux qui sont engagés dans une guerre, de comprendre le raisonnement qui la sous-tend s'ils veulent en réaliser les objectifs.

La conduite actuelle des combats dans le cadre d'une guerre est relativement simple, n'ayant qu'un but, celui de priver l'opposant de sa capacité de résister. Clausewitz donne de la guerre la définition suivante : « La guerre est donc un acte de violence destiné à contraindre l'adversaire à exécuter notre volonté »<sup>19</sup>. Le concept total de la guerre est beaucoup plus complexe car il englobe, en plus des combats, l'objectif stratégique visé. Pour ces motifs, la guerre, ou le conflit – la doctrine canadienne emploie 'conflit' – se divise en trois niveaux : stratégique, opérationnel et tactique<sup>20</sup>. Ces niveaux explicitent les liens et les différences entre l'objectif global et les mesures prises pour le réaliser.

Puisque le présent article se concentre sur les philosophies et l'art opérationnel canadiens, leur définition des niveaux du conflit<sup>21</sup>, qui est centrée sur l'opérationnel et le tactique, y est employée :

*Le niveau opérationnel* est celui de la planification, de la conduite et de la poursuite de campagnes et de grandes opérations dans le but d'atteindre les objectifs stratégiques [...] À ce niveau, on associe la tactique et la stratégie en fixant les objectifs opérationnels [...] et [en] fournissant les moyens d'exploiter les succès tactiques en vue d'atteindre les objectifs stratégiques. [...]

Le niveau opérationnel n'est pas défini par le nombre et la taille des forces ou l'échelon du quartier général engagé. Dans un conflit à grande échelle, un corps d'armée peut être le niveau de commandement opérationnel le plus bas. [...]

*Le niveau tactique* est celui auquel sont planifiés et exécutés des batailles et

des engagements en vue d'atteindre les objectifs militaires assignés aux unités tactiques. [...]»<sup>22</sup>.

Les définitions canadiennes, quoi que très semblables à celles des États-Unis, s'en éloignent quand même dans une certaine mesure<sup>23</sup>. Les versions canadiennes couvrent non seulement l'aspect militaire, mais aussi d'autres instruments et capacités du pouvoir, comme les volets politique, économique, scientifique et technologique, dans la marche vers l'atteinte de l'objectif. La définition américaine ne vise que les forces militaires.

LA DOCTRINE CANADIENNE LE DÉFINIT AINSI : « EMPLOI DE FORCES MILITAIRES POUR ATTEINDRE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DANS UN THÉÂTRE DE GUERRE OU UN THÉÂTRE D'OPÉRATIONS PAR LA CONCEPTION, L'ORGANISATION ET LA CONDUITE DE CAMPAGNES ET DE GRANDES OPÉRATIONS ».

L'art opérationnel aussi est défini différemment aux États-Unis et au Canada. La doctrine canadienne le définit ainsi : « emploi de forces militaires pour atteindre des objectifs stratégiques dans un théâtre de guerre ou un théâtre d'opérations par la conception, l'organisation et la conduite de campagnes et de grandes opérations »<sup>24</sup>. Dans son ouvrage *Operational Art: Canadian Perspectives – Context and Concepts*, le Dr Allan English, universitaire de premier plan de l'université Queen's, définit ainsi l'art opérationnel :

[A]ptitude à traduire cette orientation stratégique en des mesures opérationnelles et tactiques. [L'art opérationnel] n'est pas tributaire de la taille des forces engagées; il constitue le lien vital entre l'établissement des objectifs stratégiques militaires et l'emploi tactique des forces sur le champ de bataille [...]»<sup>25</sup> [Traduction].

Le D<sup>r</sup> English estime que la différence la plus marquée entre la définition canadienne et la définition américaine est celle-ci : « le niveau opérationnel ne se définit ni par la taille ni par le nombre de forces participantes, mais par le résultat d'une action, et par le fait qu'aucun niveau spécifique de commandement ne se préoccupe exclusivement d'art opérationnel »<sup>26</sup> [Traduction].

Les FC doivent définir les fonctions dont elles veulent que leurs chefs se chargent dans le cadre de cet art. On trouve en ce moment dans les FC le concept de l'équipe de commandement, bien qu'il n'ait pas de définition claire. Dans le lexique actuel des FC, la description de l'équipe de commandement inclut souvent le commandant et le MR ayant le grade le plus élevé, ordinairement un chef de niveau unité ou plus. Aux fins de la présente étude, le MR supérieur est considéré comme un adjud. Le chef est vu comme l'un des conseillers les plus proches du commandant. Les chefs s'occupent surtout de diriger les gens, après quoi ils passent à des rôles d'orientation de l'institution à mesure qu'ils gravissent les échelons menant aux postes de commandement. Ceux qui suivent un parcours de carrière d'officier consacrent moins de temps à la direction de personnes, car leurs rôles de commandement les situent plus tôt dans le monde du leadership institutionnel. Comme les adjud ont une très vaste expérience des contacts avec autrui, ils proposent une vue différente axée sur l'expérience et sur le leadership. Le commandant et le chef se complètent l'un l'autre. Les deux membres de cette équipe voient les problèmes et points d'intérêt sous des angles différents, ce qui donne lieu à une analyse plus profonde et, par là, à une prise de décisions plus efficace.

Comme l'art opérationnel est le lien qu'il faut, entre les objectifs stratégiques et les actions tactiques, pour atteindre ces objectifs, le milieu militaire doit décider s'il veut que l'adjud joue un rôle direct dans la planification et dans la conception des phases de cet art. Si le chef est considéré comme l'un des confidentiels les plus proches du commandant, peut-il aussi servir d'officier d'état-major au sein de l'équipe de planification et de conception?

Le Lieutenant-général (à la retraite) Michel Maisonneuve, ancien chef d'état-major du Commandement allié Transformation, se dit d'avis que le chef, en sa qualité de conseiller de l'équipe de commandement, doit comprendre l'art opérationnel :

Si nous attendons de l'adjud qu'il appuie l'officier général (off gén) dans ses responsabilités, nous devons lui en donner la compréhension de base. De même, l'art opérationnel aura un impact sur les militaires du rang au sein d'un commandement donné [...] Le conseiller de l'équipe de commandement doit avoir un rôle à jouer [...] <sup>27</sup>.

Si le chef fait partie de l'équipe de planification ou de conception, est-il vraiment nécessaire qu'il soit conseiller? Inversement, si le commandant a besoin d'un chef à titre de conseiller, ce chef devrait-il faire partie de l'équipe de planification opérationnelle?

Le Brigadier-général David Fraser, commandant du Collège des Forces canadiennes et commandant de la Force opérationnelle Afghanistan en 2006, rappelle qu'il existe un rôle pour le chef dans le cadre de l'art opérationnel, car le chef « peut communiquer une vue/une opinion nouvelle au commandant en affectation [sic] qui, en retour, peut se servir de cette intervention pour équilibrer les vues avec l'objectif de production de résultats »<sup>28</sup> [Traduction]. Le Brigadier-général Fraser remarque aussi que « au vu de cette expérience naissante de niveau opérationnel, je ne crois pas que nous ayons préparé nos adjud pour le monde actuel [...] Qu'il suffise de dire que nous nous en remettons à l'expérience et au dynamisme des MR pour apprendre ce que sait l'officier en théorie et ce qu'il lutte pour mettre en pratique dans la réalité »<sup>29</sup> [Traduction]. Cela met en lumière une préoccupation à laquelle, peut-être, les FC n'ont pas préparé leurs chefs.

L'Adjud Michael McDonald, adjudant-chef du Système de l'instruction et de la doctrine de la Force terrestre et adjudant-chef, en 2006, de la Force opérationnelle Afghanistan, voit les choses ainsi :

J'ai la ferme conviction que l'adjuc a un rôle à jouer en art opérationnel. Même si, au niveau stratégique, vous ne travaillez pas au coude à coude avec les soldats au sein des unités (sections, pelotons, compagnies et même bataillons), les avis que vous donnez au commandant peuvent avoir des effets qui, indirectement, toucheront les troupes. L'approche de l'équipe de commandement permet aux soldats de sentir qu'ils sont représentés à tous les niveaux et pas forcément seulement à l'échelle de leur unité<sup>30</sup>.

L'Adjuc McDonald est d'avis que l'importance de l'adjuc pour l'équipe de commandement se situe dans sa capacité de conseil. Bien qu'il ne participe pas directement à la planification ou à la conception de l'art opérationnel, l'adjuc communique au commandant des avis qui ont des effets sur toute la force. L'Adjuc McDonald signale aussi que le chef, aux quartiers généraux des niveaux stratégique et opérationnel les plus élevés, donne des avis en matière de politique qui touchent tous les MR par opposition à ceux d'une seule unité<sup>31</sup>.

Le Colonel Howard Coombs, directeur du Programme de commandement et d'état-major interarmées du Collège des Forces canadiennes, estime également que l'adjuc a un rôle :

La formulation des plans de campagne, à mon avis, a deux volets : l'art et la conception. Le volet 'art' est intuitif tandis que le volet 'conception' est systémique ou mécanique [...]. Le séquençage des points décisifs le long de lignes d'opération choisies constitue un acte intuitif que pose idéalement un commandant de concert avec son état-major clé. L'adjuc de la force, ou son équivalent, doit faire partie de cette équipe pour donner des avis fondés sur son expérience et pour exprimer l'intuition cultivée dont il s'est enrichi par l'exécution des types de missions et de tâches découlant des conditions nécessaires, à l'échelon personnel ou du groupe, aux points décisifs<sup>32</sup>.

Le Col Coombs exprime les mêmes réserves au sujet de l'éducation des adjuc :

« Les périodes de perfectionnement (PP) 3 et 4 de l'éducation des MR présentent des lacunes du fait qu'elles ne leur donnent pas assez de formation quant à ces processus conceptuels et, par conséquent, leur causent un désavantage quand ils sont appelés à prendre part au processus de planification »<sup>33</sup>.

M. Daniel Gilbert, ancien adjudant-chef des Forces canadiennes, a été la seule personne interrogée à faire reposer sa réponse sur la définition de l'art opérationnel. Dans une observation très intéressante, il a souligné qu'un chef ne participe que très peu à l'art opérationnel dans les limites de l'espace de combat. Toutefois, si l'art opérationnel est considéré comme le pont entre la stratégie et la tactique, le chef peut y jouer un grand rôle, ce rôle devant être déterminé par ce qui peut exister. M. Gilbert a aussi renvoyé au fait que les commandants ont suivi des années de formation pour perfectionner ce domaine et que peu d'entre eux, pourtant, participent<sup>34</sup>. Son raisonnement est valable au sens où les FC préparent depuis des années le corps des officiers à l'art opérationnel, mais n'ont donné qu'à peu d'entre eux l'occasion de le mettre en pratique.

L'adjuc Dano Dietrich, adjudant-chef du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC), précise que « la valeur principale que je prête au domaine de l'Art op [sic] est celle que tous les adjuc/pm 1 lui prêtent, sans égard à leur poste propre : en un mot, la communication [...]. En ma qualité de communicateur, je dois être capable de répondre aux questions et de renforcer le comportement souhaité [...]. Je dois le comprendre. Je soutiens que les études de niveau stratégique ne sont pas 'utiles' mais bien 'nécessaires' à notre niveau »<sup>35</sup>. Il poursuit, insistant sur l'acquisition de ce savoir par un chef, en disant que la démarche d'éducation doit être entreprise dès les grades inférieurs.

Le sondage a permis de constater l'existence de la conviction selon laquelle les chefs ont un rôle dans le cadre de l'art opérationnel. Le manque de formation et d'éducation à l'art en question constitue un grand point de préoccupation. Personne n'a déclaré que les MR ayant les grades les plus élevés n'avaient pas la capacité de participer; bien au contraire, la plupart des intéressés ont exprimé la ferme

conviction que leur expérience et leur solide sens du leadership leur donnaient naturellement un rôle.

Ce dont le monde militaire canadien doit se préoccuper, c'est de la constatation universelle voulant qu'il ne prépare pas ses chefs aux rôles que l'avenir leur réserve. Le Centre de perfectionnement professionnel des militaires du rang (CPPMR) doit continuer de faire progresser ses programmes pour répondre aux besoins des militaires canadiens en partant de ce que l'organisation envisage à l'avenir au titre du rôle du chef. Le CPPMR a glissé dans ses programmes une présentation de l'art opérationnel. Cela donnera une assise aux adjud, leur permettant de comprendre la terminologie et les processus qui en font partie. Cela, toutefois, ne les préparera pas à occuper des postes de planificateurs ou de concepteurs. Si c'est ce que l'on vise, il faudra donner davantage de formation dans ce domaine.

Le monde militaire a-t-il encore besoin du chef dans le rôle de gardien du corps des MR et de protecteur de ses coutumes et traditions, ou a-t-il besoin de lui dans un rôle plus proche de celui de l'officier d'état-major? Si les FC sont d'avis que le besoin est celui d'un officier d'état-major, il faut se demander s'il existe un besoin de chefs ou si ceux-ci ne devraient pas plutôt devenir membres du corps des officiers commissionnés. Les FC, pour finir, ont l'un des corps de MR les plus professionnels et les plus respectés au monde. Si positif que ce soit pour les FC, c'est peut aussi être la raison pour laquelle la démarcation entre l'officier et l'adjud est parfois difficile à percevoir. Il peut sembler à certains que des déclarations radicales ont été faites dans le présent article, mais en l'absence de définition claire des rôles et des exigences organisationnelles de l'avenir, la zone grise entre les deux corps continuera d'exister.

## ANNEXE A

On a mené un sondage auprès d'officiers supérieurs et d'adjudants-chefs, en service ou à la retraite, ayant servi au niveau du commandement opérationnel et au-delà. Le sondage avait pour objet de dégager l'idée que se font les militaires haut gradés des FC du rôle de l'adjud dans le domaine de l'art opérationnel. Il semble régner parmi les officiers supérieurs un accord commun voulant que les chefs puissent jouer un rôle, bien qu'il leur faille davantage d'exposition à cet art et de connaissance de cet art. D'après un adjud, il pourrait y avoir un rôle, bien que cela dépende de ce que le Canada acceptera comme définition de l'art opérationnel.

Voici la question posée, suivie d'extraits des réponses données par les interrogés :

### À VOS YEUX, L'ADJUDANT-CHEF A-T-IL UN RÔLE À JOUER DANS LE DOMAINE DE L'ART OPÉRATIONNEL?

#### LIEUTENANT-GÉNÉRAL MICHEL MAISONNEUVE (RETRAITÉ),

ANCIEN CHEF D'ÉTAT-MAJOR, QUARTIER GÉNÉRAL DU COMMANDEMENT ALLIÉ TRANSFORMATION, NORFOLK, VIRGINIE, ÉTATS-UNIS.

En sa qualité de conseiller au sein de l'équipe de commandement, est-il nécessaire à l'adjud de connaître et de comprendre l'art opérationnel? Bien sûr. Si nous attendons de l'adjud qu'il appuie l'officier général dans ses responsabilités, nous devons lui en donner la compréhension de base. De même, l'art opérationnel aura un impact sur les militaires du rang au sein du commandement. Nous parlons aujourd'hui d'« effets » sur place et nous dressons nos plans à partir de ces effets. Le conseiller de l'équipe de commandement doit avoir un rôle à jouer dans la considération des effets requis et dans la manière de les produire. Les plans seront élaborés en consultation.

#### BRIGADIER-GÉNÉRAL DAVID FRASER, COMMANDANT DU COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES ET ANCIEN COMMANDANT DE LA FORCE OPÉRATIONNELLE AFGHANISTAN.

Au vu de cette expérience naissante de niveau opérationnel, je ne crois pas que nous ayons préparé nos adjud pour le monde actuel. Les officiers luttent pour comprendre et appliquer [l'art opérationnel], alors il y a tout lieu de croire que les MR sont loin derrière. Je ne parlerai pas du manque d'harmonisation



entre les périodes de perfectionnement (PP) de la formation des MR relativement à celle des officiers ni du peu de compréhension de l'instruction et de l'éducation. Qu'il suffise de dire que nous nous en remettons à l'expérience et au dynamisme des MR pour apprendre ce que sait l'officier en théorie et ce qu'il lutte pour mettre en pratique dans la réalité<sup>36</sup>.

Cela dit, je pense que le MR peut communiquer une vue/une opinion nouvelle au commandant en affectation [sic] qui, en retour, peut se servir de cette intervention pour équilibrer les vues avec l'objectif de production de résultats. Les MR représentent une partie de l'organisation qui a des assises et des expériences d'éducation et d'instruction différentes. Ces différences peuvent ajouter à la compréhension de la situation et procurer au commandant des conseils ayant beaucoup d'ampleur et de profondeur. Ce que nous devons faire, c'est donner aux MR les fondements théoriques dont ils ont besoin pour compléter leur assise expérimentale afin de servir le commandant et d'alléger ses préoccupations d'ordre opérationnel.

Et après? Nous devons enseigner aux MR la théorie stratégique et opérationnelle. À partir de cette assise, les MR seront en mesure de relier les points avec plus d'efficacité, ce qui répondra aux besoins du commandant et représentera les opinions et besoins des soldats.

**ADJUDANT-CHEF MICHAEL MCDONALD,**  
ADJUC DU SYSTÈME DE L'INSTRUCTION ET DE LA DOCTRINE DES FORCES CANADIENNES ET ANCIEN ADJUC DE LA FORCE OPÉRATIONNELLE AFGHANISTAN (AVEC LE BGÉN FRASER).

J'ai la ferme conviction que l'adjuc a un rôle à jouer en art opérationnel. Même si, au niveau stratégique, vous ne travaillez pas au coude à coude avec les soldats au sein des unités (sections, pelotons, compagnies et même bataillons), les avis que vous donnez au commandant peuvent avoir des effets qui, indirectement, touchent les troupes. L'approche de l'équipe de commandement permet aux soldats de sentir qu'ils sont représentés à tous les niveaux et pas forcément seulement à l'échelle de leur unité. En ma qualité d'adjuc FOA [Force opérationnelle

Afghanistan], j'accompagnais le commandant lors de toutes ses visites aux unités sur le terrain. Il y avait à cela plusieurs raisons, mais d'abord et avant tout, c'était pour montrer aux soldats qu'ils avaient pour les représenter au niveau brigade/division un MR avec qui ils n'hésiteraient pas à s'entretenir. Même si, on le sait, les généraux sont des gens comme les autres, les soldats ont, pour la plupart, de la difficulté à leur parler, mais ils n'ont aucune réticence à parler à un membre de leur groupe (un adjuc). Cela montre aussi que nous sommes tous capables de partager leurs épreuves (particulièrement en Afghanistan).

L'adjuc de l'avenir aura à jouer un plus grand rôle à ces niveaux que celui de simple représentant des MR. L'adjuc de niveau bataillon/régiment prend directement part au fonctionnement quotidien de l'unité au chapitre du bien-être des soldats et ainsi de suite tandis que l'adjuc d'une formation supérieure y va d'une participation indirecte en émettant des idées, en faisant partie de comités, de conseils, et ainsi de suite, contribuant ainsi à modifier/changer les politiques qui touchent les soldats à un autre niveau (politiques nationales, etc.). En fin de compte, à tous les niveaux, l'adjuc est là pour les soldats, mais il exprime généralement une perspective différente de celle des officiers supérieurs.

Les adjuc, à tous les niveaux, ont essentiellement la même fonction (ils prennent soin des militaires) et ils conseillent les commandants sur des plans d'action axés sur le bon sens, sur l'expérience et sur le bien-être des militaires. À des niveaux plus élevés, ils fournissent des avis sur les modifications aux politiques, etc. qui touchent tous les MR par opposition à la seule unité, tout en poursuivant le même but ultime. Je crois que nous avons besoin de ces adjuc de niveau supérieur, car la plupart des pays envient au Canada l'approche d'équipe de commandement qu'il s'est donnée.

**ADJUDANT-CHEF DANIEL GILBERT (RETRAITÉ),**  
ANCIEN ADJUC DES FORCES CANADIENNES.

D'après cette définition, qui limite l'art opérationnel au champ de bataille, je dirais que l'adjuc des armes de combat peut participer. Toutefois, si la définition est plus

large, l'engagement de l'adjudant pourrait prendre plus d'ampleur. Voici ce que j'ai trouvé sur le Commandement de la force interarmées des FC et l'art opérationnel :

« L'art opérationnel se constitue de l'emploi de forces militaires pour *atteindre des buts stratégiques au moyen de la conception, de l'organisation, de l'intégration et de l'exécution de stratégies* [insistance dans l'original], de campagnes, de grandes opérations et de combats.

L'art opérationnel aide les commandants à utiliser *les ressources avec efficacité et efficacité pour atteindre les objectifs stratégiques* [insistance dans l'original]. En l'absence d'art opérationnel, la guerre serait un ensemble d'engagements sans lien entre eux, l'usure relative des effectifs étant l'unique mesure du succès ou de l'échec. L'art opérationnel exige *une vision large, la capacité de voir venir et une coopération interarmées et multinationale réelle* [insistance dans l'original]. L'art opérationnel n'est pas pratiqué que par les commandants des forces interarmées, mais également par les officiers supérieurs d'état-major et par les commandants subalternes.

L'art opérationnel interarmées s'intéresse, outre l'emploi des forces militaires, à la disposition de leurs efforts dans le temps, dans l'espace et relativement à l'objet. L'art opérationnel interarmées est notamment centré sur les méthodes et problèmes fondamentaux associés à la synchronisation des forces aériennes, terrestres, maritimes, spatiales et d'opérations spéciales.

L'art opérationnel exige, entre autres considérations, que les commandants répondent aux questions suivantes : « Quelles sont les conditions militaires (ou politiques et sociales connexes) qu'il faut instaurer dans la zone opérationnelle pour atteindre le but stratégique? (Fins). Quelle séquence de mesures a le plus de chances de produire ces conditions? (Moyens). Comment les ressources de la force interarmées devraient-elles être appliquées pour que s'accomplisse cette séquence de mesures? (Moyens). Quel est le coût ou le risque probable qu'assumera la force interarmées dans l'exécution de cette séquence de mesures?

L'art opérationnel se caractérise par les éléments de base suivants : synergie, simultanéité et profondeur, anticipation, équilibre, effet multiplicateur, choix du moment et cadence, portée opérationnelle et approche, forces et fonctions, prise de dispositions en vue des opérations, centres de gravité, approche directe c. indirecte, points décisifs, culmination et, finalement, fin. » [Traduction]

(US Joint Publication 3-0, *United States Joint Operations*, chapitre II, paragraphe 2c et chapitre III, paragraphe 5)

Si telle est la perception que nous avons de l'art opérationnel, il n'y a pas lieu de ne l'appliquer qu'au champ de bataille. Nous pourrions être, et nous le sommes à titre d'adjudant, plus engagés en art opérationnel là où cet art s'applique à l'atteinte de buts stratégiques non liés au champ de bataille. Les efforts actuels de transformation, qui sont guidés par les mêmes principes que l'art opérationnel, en sont un bon exemple.

Avant d'en venir à un argument probant en faveur de la participation des adjudants à l'art opérationnel, il faut définir la gauche et la droite de l'arc! L'art opérationnel, s'il est limité au champ de bataille, constitue un domaine très restreint. Les commandants ont suivi des années de formation pour perfectionner ce domaine (au Collège de commandement et d'état-major, à l'AMSC, au NMSC, au collège de guerre de l'OTAN, etc.) et [pourtant] peu d'entre eux participent. Par contre, si l'on considère l'art opérationnel comme le pont entre la stratégie et



L'Adjudant-chef sortant du Commandement aérien, Daniel Gilbert

Photo : Adj Serge Peters

la tactique (sans le limiter au champ de bataille), alors les adjuc ont à jouer un rôle très grand. Il faut savoir si l'expression « art opérationnel » ne porte que sur le champ de bataille et, si tel est le cas, il faut soutenir que ce ne doit pas être en tant qu'ensemble de principes (*atteindre les buts stratégiques par la conception, l'organisation, l'intégration et l'exécution de stratégies*) [insistance dans l'original] qui ne devrait pas être limité au champ de bataille.

**COLONEL HOWARD COOMBS,**  
DIRECTEUR DU PROGRAMME DE  
COMMANDEMENT ET D'ÉTAT-MAJOR  
INTERARMÉES (ENSEIGNEMENT À DISTANCE).

Oui, certainement. La formulation des plans de campagne, à mon avis, a deux volets : l'art et la conception. Le volet 'art' est intuitif tandis que le volet 'conception' est systémique ou mécanique. Si l'on parcourt la pièce jointe, constituée de plans opérationnels axés sur l'orientation de l'actuel Cmdt FIAS (commandant de la Force internationale d'assistance à la sécurité), on peut établir une orientation par des moyens mécaniques au moyen des éléments de doctrine du concept de campagne; cependant, le séquençage des points décisifs le long de lignes d'opération choisies constitue un acte intuitif que pose idéalement un commandant de concert avec son état-major clé. L'adjuc de la force, ou son équivalent, doit faire partie de cette équipe pour donner des avis fondés sur son expérience et pour exprimer l'intuition cultivée dont il s'est enrichi par l'exécution des types de missions et de tâches découlant des conditions nécessaires, à l'échelon personnel ou du groupe, aux points décisifs. Les périodes de perfectionnement (PP) 3 et 4 de l'éducation des MR présentent des lacunes du fait qu'elles ne leur donnent pas assez de formation quant à ces processus conceptuels et, par conséquent, leur causent un désavantage quand ils sont appelés à prendre part au processus de planification.

**ADJUDANT-CHEF DANO DIETRICH,**  
ADJUC DU COMMANDEMENT DE LA  
FORCE EXPÉDITIONNAIRE DU CANADA.

Votre question, essentiellement, signifie : « Est-ce que je crois que j'ai un rôle en art opérationnel? » Ou, et peut-être plus justement, est-ce que mon supérieur croit que j'ai un tel rôle? Et, s'il le croit, les adjuc/pm 1 devraient-ils recevoir une meilleure formation avant d'être affectés à de tels postes? La valeur principale que je prête au domaine de l'Art op [sic] est celle que tous les adjuc/pm 1 lui prêtent, sans égard à leur poste propre : en un mot, la communication. Les membres de tous les services (air, terre, mer), qu'ils soient hommes ou femmes, ont de nos jours une très bonne connaissance de la mission et ils posent des questions pertinentes sur le point central de la mission et sur l'intention du gouvernement. Dans un milieu comme l'Équipe provinciale de reconstruction de Kandahar (EPRK), des membres de grade très modeste travaillent au coude à coude avec des partenaires pangouvernementaux. Cette interaction confère aux uns comme aux autres une connaissance nouvelle de l'intention nationale et de la façon dont tous les partenaires travaillent à l'atteinte d'un but similaire. En ma qualité de communicateur, je dois être en mesure de répondre aux questions et de renforcer le comportement souhaité. Pour le diffuser et l'expliquer, je dois le comprendre. Je soutiens que les études de niveau 'stratégique' ne sont pas 'utiles' mais bien 'nécessaires' à notre niveau. Je pense en fait qu'on pourrait défendre l'idée de commencer par une démarche d'éducation à l'échelon adjudant/premier maître de 1<sup>re</sup> classe.

Nous avons beau employer souvent l'expression « équipe de commandement », je n'ai pas la naïveté de croire que je compte pour beaucoup dans les décisions finales, mais si je dois servir de conseiller et de confident, il faut que j'aie ma place dans la sphère de mon commandant. ■

---

Kevin West est l'adjudant-chef de la 8e Escadre (Adjuc Ere), à la Base des Forces canadiennes Trenton. Il est en service dans les Forces canadiennes depuis 25 ans et a occupé différents postes dans divers points du Canada. Il s'intéresse vivement à l'histoire militaire et aime étudier et enseigner les théories du leadership, la culture militaire et les idéologies de la profession des armes.

## Liste des abréviations

<b>FC</b>	<b>Forces canadiennes</b>
<b>Pm 1</b>	<b>premier maître de 1<sup>re</sup> classe</b>
<b>Adjuc</b>	<b>adjudant-chef</b>
<b>CFA</b>	<b>Commandement de la force interarmées</b>
<b>EPRK</b>	<b>Équipe provinciale de reconstruction de Kandahar</b>
<b>MR</b>	<b>militaire du rang</b>
<b>S/off</b>	<b>sous-officier</b>
<b>CPPMR</b>	<b>Centre de perfectionnement professionnel des militaires du rang</b>
<b>É.-U.</b>	<b>États-Unis</b>

## Notes

1. Douglas L. Bland, (éditeur). *Backbone of the Army: Non Commissioned Officers in the Future Army*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 2000, ix.

2. David Breeze, « Pay Grades and Ranks below the Centurionate », dans *The Journal of Roman Studies*, n° 61, 1971, p. 130-35.

3. L'expression 'sous-officier' (s/off) est souvent employée à tort. Dans les Forces canadiennes, 's/off' désigne les grades de caporal à sergent, conformément aux Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces Canadiennes. Nombre de volumes et de textes l'utilisent pour désigner tous les militaires non commissionnés. Bien que cet usage soit inexact, il désigne souvent les militaires du rang (MR).

4. *Organization of the Roman Imperial Legion*, accessible en direct à l'adresse <http://www.unrv.com/military/legion.php> (consulté le 2 avril 2009).

5. Sir Charles Oman, *A History of the Arts of War in the Sixteenth Century*, Wiltshire, Anthony Rowe Ltd, 1987, p. 378, et BLAND, p. 13.

6. Sir William Dillon Otter, *The Guide: A Manual for the Canadian Militia*, 9<sup>e</sup> édition, Toronto, Copp, Clark Company, 1914, p. 20.

7. Ronald G. Haycock, « The Stuff of Armies: the NCO Throughout History », dans *Backbone of the Army: Non-Commissioned Officers in the Future Army*, Douglas L. Bland (éditeur), Kingston, McGill-Queen's University Press, 2000, p. 19.

8. David J. Bercuson, « Renaître de ses cendres : la reprofessionnalisation des Forces armées canadiennes après l'affaire somalienne », dans la *Revue militaire canadienne*, vol. 9, n° 3, 2009, p. 31-39.

9. Gouvernement du Canada. *Rapport au premier ministre, mars 1997*. Ce rapport, publié par l'honorable Doug Young, ministre de la Défense nationale, mentionnait les lacunes du leadership qui s'étaient produites et formulait des recommandations de réforme des Forces canadiennes.

10. Gouvernement du Canada, ministère de la Défense nationale (MDN). *Servir avec honneur – La profession des armes au Canada*, Kingston, Académie canadienne de la Défense, 2003, p. 28-29.

11. *Ibid.*, p. 15.

12. *Ibid.*, p. 16.

13. Gouvernement du Canada, MDN. *Le militaire du rang dans les Forces canadiennes au 21<sup>e</sup> siècle : analyse détaillée et stratégie de lancement de la mise en œuvre*, 2002. Ce document fournit l'orientation stratégique du perfectionnement professionnel des militaires du rang pour les vingt prochaines années. Il résulte d'une

analyse approfondie des défis potentiels posés par l'environnement de sécurité de l'avenir et d'une vaste consultation sur la façon d'y faire face.

14. *Ibid.*, I-28 et I-29.

15. *Ibid.*, pour consulter tous les objectifs stratégiques.

16. L'importance et le poids de ce document ont aidé à diriger l'établissement du CPPMR, le 1<sup>er</sup> avril 2003, à Saint-Jean, au Québec. Le CPPMR a pour mandat le perfectionnement professionnel dans les matières suivantes : leadership, gestion, processus décisionnels et nombre d'autres matières qui prépareront les MR, à partir du grade d'adjudant, aux futures exigences des FC.

17. Carl von Clausewitz, *De la guerre*, Paris, les Éditions de Minuit, 1955, p. 67. *De la guerre* est une compilation de textes rédigés par Carl von Clausewitz pendant la période de 1816 à 1830. Sa femme a publié ce volume à titre posthume, en 1832.

18. Gouvernement du Canada, MDN. B-GG-005-004/AF-000, *Opérations des Forces canadiennes*, modificatif 2, 15 août 2005, p. 1-4.

19. Howard et Paret, p. 75.

20. Armed Forces of the United States. US Joint Publication 3-0, *US Joint Operations*, modificatif 1, 13 février 2008, II-1.

21. La doctrine canadienne parle de niveaux de conflit par opposition aux niveaux de guerre. Cette formulation est utilisée tout au long du présent texte.

22. *Opérations des Forces canadiennes*, 1-4 – 1-5/1-6.

23. *US Joint Operations*, II-1 – II-3, pour consulter les définitions américaines des niveaux de guerre.

24. *Opérations des Forces canadiennes*, GL-7.

25. English, Allan et autres (éditeurs). *The Operational Art: Canadian Perspectives, Context and Concepts*, Winnipeg, Canadian Defence Academy Press, 2005, p. 8-9.

26. *US Joint Operations*, IV-2–IV-3, pour consulter la définition américaine de l'art opérationnel. Voir également *The Operational Art*, p. 9.

27. Annexe A, sondage par courrier électronique mené auprès d'officiers et de sous-officiers; réponses du Lgén Maisonneuve. À des fins d'information, des extraits du sondage ont été repris en entier à la fin du texte.

28. Annexe A, réponses du Bgén Fraser.

29. *Ibid.*

30. Annexe A, réponses de l'Adjuc McDonald.

31. *Ibid.*

32. Annexe A, réponses du Col Coomb.

33. *Ibid.* Les PP3 et 4 sont les périodes de perfectionnement qui ont donné naissance au Système de perfectionnement professionnel des Forces canadiennes. Dans le cas présent, les PP3 et 4 forment la période à laquelle prennent part les adjudants, adjudants-maîtres et adjudants-chefs.

34. Annexe A, réponses de l'Adjuc (à la retraite) Gilbert.

35. Annexe A, Réponses de l'Adjuc Dietrich.

36. *Ibid.*



# LA QUATRIÈME FORCE AÉRIENNE EN IMPORTANCE?

RÉIMPRESSION DU PATHFINDER, LE BULLETIN DU CENTRE DE  
DÉVELOPPEMENT DE LA PUISSANCE AÉRIENNE DE LA FORCE  
AÉRIENNE ROYALE DE L'AUSTRALIE,  
NUMÉRO 119, SEPTEMBRE 2009

**« Quand les forces de l'Axe ont capitulé en 1945, la RAAF était devenue la quatrième force aérienne en importance dans le monde. »**

**Frank Doak,**

*Royal Australian Air Force - A Brief History (1981)*

**D**epuis le début des années 1980 au moins, on a prétendu que, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Australie possédait la quatrième force aérienne en importance au monde. Le Canada revendique également ce titre. Cette allégation à propos de l'Australie est-elle valide d'un point de vue historique ou s'agit-il seulement d'un exemple de liberté journalistique?

Après la capitulation de l'Allemagne, le 8 mai 1945, et du Japon, le 15 août, il ne fait aucun doute que les trois grandes forces aériennes restantes dans le monde étaient, dans l'ordre, celles des États-Unis, de l'Union soviétique et de la Grande-Bretagne.



*Kittyhawks à Oakey, Qld – quelques-uns des 5 000 aéronefs excédentaires de la RAAF en 1946*

Les Forces aériennes de l'Armée américaine (USAAF) comptaient 2 253 000 personnes pour 63 715 aéronefs, et ce, sans compter les armes aériennes des Forces navales et du Corps des Marines des États-Unis. À titre d'exemple, la taille et les effectifs de ces derniers étaient si importants que les Forces navales ont donné l'instruction à 20 000 pilotes par année en 1943 et en 1944, et qu'ils ont établi un programme en mars 1946 pour entreposer 6 000 des aéronefs utilisés à cette époque.

Les données fiables sur la Force aérienne russe (VVS) sont rares; mais si on adopte l'hypothèse de 18 500 aéronefs, elle arrivait à elle seule en deuxième place, derrière l'USAAF. L'Aviation royale se classait troisième avec 1 079 835 hommes et femmes et 9 200 aéronefs de première ligne à eux seuls.

Quelles étaient la taille et la composition de la Force aérienne royale de l'Australie (RAAF) à cette époque? Le 29 août 1945, deux semaines après la fin de la guerre contre le Japon, la RAAF comptait 173 622 membres et 5 585 aéronefs. La plupart, soit presque 132 000 d'entre eux (y compris les 17 243 femmes de la Women's Auxiliary Australian Air Force (WAAAF), servaient dans le Pacifique. Ce théâtre était également celui des 75 escadrons aériens de la RAAF, sauf 20.

Cela représentait 50 fois la taille du service aérien maintenu par l'Australie au début de la Seconde Guerre mondiale. Car en septembre 1939, la RAAF comptait 3 489 officiers et navigants affectés à 12 escadrons aériens avec un total de 246 aéronefs, dont 164 opérationnels (quoiqu'inadéquats). À cette époque, le service réalisait même un programme d'agrandissement visant à atteindre 18 escadrons opérationnels et 5 000 membres au milieu de l'année 1941.

Il importe de savoir que la RAAF n'était pas à son apogée à la fin de la guerre. Elle y était un an plus tôt, en août 1944, avec 182 000 membres. Durant ce mois, le cabinet de guerre australien a ordonné la libération de 15 000 hommes de la RAAF pour répondre aux besoins en main-d'œuvre de l'industrie civile. À partir de cette période, bien que le nombre d'escadrons opérationnels ait continué d'augmenter, le nombre total de militaires dans la RAAF a diminué.

La chronique de l'Aviation royale du Canada (ARC) est fort semblable. À partir d'effectifs d'une douzaine d'escadrons permanents ou auxiliaires et du plan de les porter à 5 025 officiers et navigants à temps plein pour septembre 1939, l'ARC a atteint le nombre de 215 200 hommes et femmes affectés à 78 escadrons aériens. Il est donc incontestable que le Canada possédait la quatrième des forces aériennes alliées durant la guerre.

La différence fondamentale est que l'ARC a atteint son apogée en janvier 1944. De plus, les besoins ont été réduits aussitôt que la défaite de l'Allemagne est devenue imminente, vu que la contribution canadienne à l'effort de guerre allié était concentrée en Europe (48 de ses escadrons se trouvant dans ce théâtre en mai 1945).

Le 31 mai 1945, l'ARC avait déjà réduit son effectif à 164 846 personnes et le service a rapidement été ramené à 16 000, l'objectif de démobilisation convenu par le gouvernement canadien.

Compte tenu de ces faits, l'allégation que la RAAF a été la quatrième force aérienne en importance au moment où les hostilités ont cessé dans tous les théâtres est également exacte. Cela est dû en grande partie aux réductions de l'ARC qui s'effectuaient plus rapidement que celles de la RAAF. Peu importe, la RAAF n'a pas conservé cette distinction bien longtemps.

Tout comme le Canada, l'Australie a accéléré ses plans de démobilisation des forces armées et a ainsi ramené les effectifs de la RAAF à 13 238 à la fin d'octobre 1946. Ce processus s'est poursuivi jusqu'au niveau de 7 897 personnes en 1948, le plus bas depuis la guerre.



*Stagiaires du PEACB/EATS à un terrain d'aviation au Canada*

Un autre point à prendre en considération quand nous examinons la taille et les effectifs relatifs de l'ARC et de la RAAF, c'est que les effectifs ne révèlent pas à eux seuls la véritable puissance de combat aérienne que pouvait générer chaque service. C'est pour cette raison que le Canada et l'Australie sont devenus des partenaires de ce qui était connu comme le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) ou le Programme d'entraînement aérien de l'Empire (EATS), conçu pour fournir un bassin de navigants entraînés qui contribueraient à maintenir et à augmenter la puissance de l'Aviation royale durant la guerre.

Cet accord demandait aux deux pays de maintenir des établissements d'instruction anormalement importants, mais plus particulièrement au Canada, terrain d'exercice pour l'instruction avancée des quatre pays partenaires du programme commun. Selon le Musée

canadien de la guerre, l'ARC devait gérer près de 100 écoles d'entraînement au vol en s'appuyant sur plus de 10 000 aéronefs et 100 000 membres à administrer. L'Australie avait des engagements similaires en ce qui concerne l'EATS, quoiqu'à plus petite échelle, devant gérer 34 écoles d'entraînement au vol et 7 écoles techniques.

Ces nombres bruts comparés ne tiennent pas compte du fait que l'Australie a dû se démener constamment pour acquérir des aéronefs modernes et performants jusqu'aux derniers épisodes de la guerre ou presque. Pendant les quatre premières années, la RAAF devait se contenter de regrouper un grand nombre d'aéronefs, la plupart désuets ou mal adaptés, ce qui nuisait gravement à son efficacité opérationnelle. Par contre, le Canada, en raison de sa frontière terrestre avec les États-Unis, a pu s'imposer comme un prolongement virtuel de l'industrie aérienne américaine et était bien situé pour répondre aux besoins en avions de combat durant la guerre. À titre d'exemple, le Canada a atteint une production de 15 800 aéronefs militaires durant les années de guerre, y compris de modèles Lancaster, Mosquito, Hurricane et même Helldiver destinés aux Forces navales des États-Unis.

Il y avait probablement peu de différences notables entre la puissance de combat respective que pouvaient générer l'ARC et la RAAF en 1945.

- À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les États-Unis, l'Union soviétique et la Grande-Bretagne étaient les trois grandes forces aériennes du monde.
- À son apogée en 1944, l'Aviation royale du Canada possédait la quatrième force aérienne alliée en importance, mais elle a entrepris une réduction rapide de ses effectifs après la défaite de l'Allemagne.
- La RAAF était la quatrième force aérienne en importance dans le monde au moment où le Japon a capitulé, mais cela ne dura qu'un moment.

**CENTRE DE DÉVELOPPEMENT DE LA PUISSANCE AÉRIENNE**  
3<sup>e</sup> étage, 205, Anketell Street  
Tuggeranong Act 2900



Tél : 02 6266 1355 Fax: 08 6266 1041  
Courriel : [airpower@defence.gov.au](mailto:airpower@defence.gov.au)  
Site Web : [www.raaf.gov.au/airpower](http://www.raaf.gov.au/airpower)





sujets d'intérêt

A composite aerial photograph featuring several Canadian military aircraft. In the foreground, a large transport aircraft, likely a CC-130J Super Hercules, is shown from a low angle. Above it, a CF-18 Hornet fighter jet is visible. In the upper left, a CH-149 Cormorant helicopter is partially seen. Several personnel in green uniforms are rappelling down from the top left. The background shows a desert landscape with some structures.

DOCTRINE  
AÉROSPATIALE  
DES FORCES  
CANADIENNES :  
LES  
FONCTIONS  
DE LA FORCE  
AÉRIENNE

Par le service de développement de la doctrine et des concepts du CGAFC

**E**n 2006, le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) élaborait et publiait la première édition de la *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*, surnommée avec affection « B-GA-400 ». Ce document exposait une orientation de niveau stratégique sur la meilleure manière d'organiser et d'employer les forces aérospatiales. Il aidait aussi à établir les priorités au chapitre de l'approvisionnement et servait de banc d'essai critique pour la mise à l'épreuve et l'évaluation de nouveaux concepts et de nouvelles politiques. Plus encore, le B-GA-400 garantissait l'expression claire et la bonne compréhension, par quiconque voulait en tirer une orientation en temps de paix ou en temps de guerre, des principes fondamentaux et durables de la puissance aérospatiale.

La doctrine exprime le savoir tiré de l'expérience et, bien qu'elle fasse autorité, son application exige du jugement. La doctrine n'est ni rigide ni statique. Elle évolue face à l'expérience, aux menaces, aux technologies nouvelles. Il faut, pour que la doctrine demeure pertinente, tenir compte de ces facteurs et d'une foule d'autres et la revalider sans cesse. C'est pour ce motif que l'équipe du CGAFC a travaillé dur à rassembler des renseignements à partir des leçons retenues et à en recueillir dans les forums internationaux, en écoutant ce qu'ont à dire les militaires au pays et dans les zones d'opérations et en ne perdant pas de vue les progrès accomplis dans l'industrie mondiale de l'aérospatiale au cours des quatre dernières années. Après avoir consacré nombre d'heures à comparer, étudier et discuter, le CGAFC est prêt à mettre à jour le manuel de doctrine aérospatiale pour mieux l'harmoniser à la doctrine des Forces canadiennes (FC).

Par conséquent, la deuxième édition de la *Doctrine aérospatiale des FC* sera bientôt accessible à tous les membres de la Force aérienne et des Forces canadiennes dans leur ensemble. Mais comme il peut encore s'écouler quelques mois avant qu'ils puissent s'installer pour en savourer la lecture, le présent survol souligne, pour ceux que ronge l'impatience, les points saillants de la mise à jour.

Le nouveau manuel *Doctrine aérospatiale des FC*, à l'instar de la première édition, reconnaît que les forces aériennes ont pour raison d'être l'exercice de la puissance aérospatiale pour le compte de la nation. Il constitue l'assise de chacune des activités de la Force aérienne. Il est apparu clairement, à la lumière de ceci, que les fonctions de la Force aérienne devaient être réorganisées de manière à assurer l'interopérabilité avec les autres services des FC. Il était également important de garder à l'esprit la nature particulière des opérations aérospatiales au moment d'examiner les fonctions existantes de la Force aérienne. C'est de ce constat qu'est née la refonte des capacités désormais regroupées selon les six fonctions de la Force aérienne, que voici :

## Fonctions essentielles

**Commandement** – cette fonction intègre toutes les fonctions opérationnelles en un unique concept exhaustif d'ordre stratégique, opérationnel ou tactique;

**Détection** – cette fonction fournit au commandant le savoir dont il a besoin;

**Action** – cette fonction intègre les opérations de manœuvre, de puissance de feu et d'information permettant d'obtenir les effets voulus;

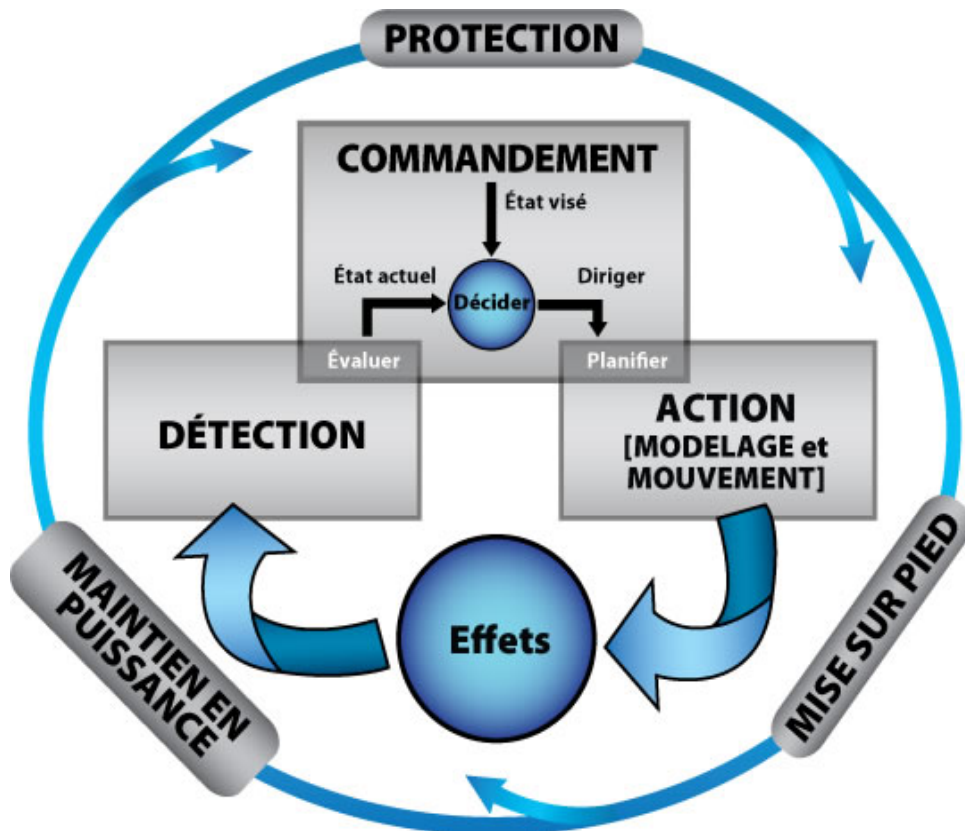
## Fonctions de soutien

**Protection** – cette fonction consiste à protéger une force, ses capacités et sa liberté d'action;

**Maintien en puissance** – cette fonction régénère et maintient les capacités permettant d'appui aux opérations;

**Mise sur pied** – cette fonction consiste en l'élaboration et en la préparation d'une force aérospatiale en vue de la satisfaction des besoins d'emploi de la force.

La figure 1 illustre les interconnexions des fonctions. Il importe de remarquer que la fonction Action de la Force aérienne est constituée des sous-fonctions Modelage<sup>1</sup> et Mouvement<sup>2</sup>.



**Figure 1 :** La relation des fonctions de la Force aérienne

Au fil d'un siècle de guerre, on s'est rendu compte que toutes les forces aériennes efficaces, qu'elles soient de petite ou de grande taille, étaient capables d'exercer un certain nombre de fonctions spécifiques. Ces fonctions sont influencées par les possibilités physiques et les limites que leur impose l'environnement et qu'elles s'imposent les unes aux autres. L'une ne peut fonctionner avec efficacité ou efficacité sans l'autre et ce sont les qualités spécifiques propres à chaque fonction qui, intégrées aux autres, garantissent l'application dans les règles de la puissance aérospatiale.

De ces six fonctions, il est universellement reconnu que la fonction de Commandement est à la fois essentielle à l'art militaire et primordiale pour cet art. Le Commandement est la fonction supérieure, la fonction motrice. Au sens de l'application efficace de la puissance aérospatiale, les activités de Commandement doivent être intégrées aux activités de toutes les autres fonctions de la Force aérienne pour garantir l'emploi efficace et efficient de toutes les ressources.

Comme le montre également le graphique, l'équipe du CGAFC a établi que, pour mener les opérations et activités aérospatiales, les fonctions essentielles de Commandement, d'Action et de Détection s'exercent dans un cycle continu d'activités. Tout à la fois, les résultats des activités de Détection sont évalués dans le cadre des activités de Commandement afin d'établir l'état actuel. À partir de cette connaissance, le commandant exprime l'état visé et, ayant évalué l'état actuel et l'état visé, décide des mesures à prendre. Les activités de Commandement peuvent alors diriger et planifier les actions à venir.

Une fois le plan d'action choisi, les activités d'Action, qui englobent les sous-fonctions du Modelage et du Mouvement, mettent en œuvre l'orientation du commandant afin de créer des effets qui mèneront à l'état visé. Les activités de Détection servent alors à évaluer les résultats de ces effets et le cycle reprend si nécessaire. Ce cycle d'activités influence celles de Soutien en cours

que sont le Maintien en puissance, la Protection et la Mise sur pied, ou il en subit l'influence.

Ces activités doivent, de toute évidence, être réalisées en continu afin de maintenir, de protéger et de développer avec efficacité les moyens et les capacités de la Force aérienne. En l'absence des activités de Maintien en puissance, de Protection et de Mise sur pied, les activités de Commandement, d'Action et de Détection risquent d'être compromises, voire éliminées. En conséquence, une faiblesse accusée par une fonction, ou encore l'échec d'une fonction, pourrait avoir un effet négatif non seulement sur les cinq autres fonctions, mais aussi sur la capacité des Forces de réaliser l'état visé.

Voilà, en peu de mots, le fondement de la doctrine aérospatiale révisée. Il y a de toute évidence beaucoup plus à apprendre et à comprendre au sujet de chaque fonction aérospatiale et de la façon dont chacune d'elles influence, précisément, les activités aérospatiales, mais il n'est pas possible, en un millier de mots, de donner autant de détails qu'en fournit la doctrine proprement dite. Ainsi, quand la doctrine sera publiée plus tard cette année, chaque membre de la Force aérienne tirera grand profit, personnellement et professionnellement parlant, de la lecture et, plus encore, de la compréhension de la deuxième édition de la *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*. ■

## Notes

1. Le modelage optimise l'agilité des opérations de manœuvre et d'information intégrées dans l'application de la puissance aérospatiale cinétique et non cinétique visant à produire les effets voulus.

2. Le mouvement exploite la portée aérospatiale, permettant de déployer rapidement et de manœuvrer le personnel et le matériel de manière à produire les effets voulus.

**Note de l'éditeur :** Un de nos lecteurs a relevé dans l'édition d'automne 2009 (vol. 4, n° 4) de la *Revue* que l'auteur Aaron P. Jackson, dans son article intitulé « L'émergence d'une culture doctrinale dans la Force aérienne » faisait référence à la publication B-GA-400 et aux manuels de doctrine qui l'ont précédé en terme de manuel « clé » (p. 46, note 7). En fait, le manuel B-GA-400 est le manuel « cadre » dans la hiérarchie des manuels de doctrine aérospatiale. Si je mets de côté mon omission éditoriale, le contenu vaut quand même la peine d'être lu.

## Doctrine aérospatiale : pouvoirs et responsabilités

La Doctrine aérospatiale des FC établit les convictions et principes officiellement sanctionnés qui décrivent et guident l'emploi éclairé des forces aérospatiales dans le cadre des opérations militaires. Elle fait autorité mais son application requiert que l'on fasse preuve de jugement. La Doctrine aérospatiale des FC est élaborée et promulguée avec l'autorisation du Chef d'état major de la Force aérienne (CEMFA) en sa qualité de titulaire du Commandement aérien.

Le commandant de la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada/Division de la doctrine et de l'instruction de la Force aérienne (2 DAC/DDI FA) est l'autorité désignée en matière de doctrine aérospatiale (ADA). Relevant du CEMFA, il exerce son autorité sur tous les aspects de la doctrine aérospatiale, y compris la ratification des six fonctions de la Force aérienne. L'ADA est également l'autorité de coordination désignée de la doctrine interarmées et interalliée des FC, qui englobe les fonctions aérospatiales. Pour assumer ses responsabilités en matière d'aérospatiale, l'ADA a le soutien du Comité de la doctrine aérospatiale (CDA) et du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC).



## **MANNOCK:** **THE LIFE AND DEATH OF MAJOR EDWARD MANNOCK, VC, DSO, MC, RAF**

PAR **NORMAN FRANKS** ET **ANDY SAUNDERS**

PHILADELPHIE,  
GRUB STREET PRESS, 2008  
192 PAGES  
ISBN 978-1-906502126

Compte rendu du  
**Major William March, CD, M.A.**

Il arrive de lire un livre que l'on veut aimer, mais qui contient un ou deux problèmes de taille qui vous prennent à rebrousse-poil. *Mannock: The Life and Death of Major Edward Mannock, VC, DSO, MC, RAF* en fait partie.

Je ne connais pas Andy Saunders, mais j'ai lu et apprécié de nombreux livres rédigés par Norman Franks, un historien de l'air très bien informé et un excellent écrivain. Les livres de M. Franks ne sont pas des études « savantes », mais plutôt des histoires détaillées et captivantes sur un sujet en particulier. De ce point de vue, *Mannock* est à la hauteur. Bien que l'ouvrage s'appuie principalement sur des sources secondaires, il s'agit d'une biographie complète et détaillée d'un aviateur extraordinaire de la Première Guerre mondiale, considéré par plusieurs comme le meilleur as britannique de ce conflit.

L'essentiel du livre est consacré aux exploits de Mannock en vol. À l'aide de rapports de combats, du journal personnel de Mannock et des souvenirs des camarades de celui-ci publiés dans diverses sources, les auteurs brosent un fabuleux portrait de cet aviateur hors pair. En août 1916, à l'âge relativement « avancé » de 29 ans, Mannock se joint au Royal Flying Corps (RFC). Il obtient son brevet de pilote en novembre de la même année et est affecté en France le 2 avril 1917. Entre cette date et sa

mort provoquée par des tirs en provenance du sol le 26 juillet 1918, il atteint le grade de major, commande un escadron, remporte « 60 » victoires et reçoit presque toutes les décorations pour bravoure (certaines plus d'une fois) – une vie remarquable! Par contre, comme le soulignent les auteurs dans leur récit, de tels succès ont une rançon et, avant sa mort, Mannock montrait des signes d'épuisement et de stress.

En plus de regorger de détails sur les exploits de Mannock, le livre contient une quantité considérable de renseignements sur ses compagnons de vol. Les auteurs semblent croire qu'une plus grande connaissance des personnes qui combattent auprès de Mannock peut aider à mieux comprendre ce dernier. Les expériences des compagnons servent essentiellement à combler les données manquantes au sujet du personnage principal. Dans l'ensemble, les auteurs atteignent leur objectif, mais je me suis parfois demandé sur qui le livre portait exactement.

Les trois derniers chapitres, qui traitent des événements se déroulant après la guerre, sont un autre aspect intéressant du livre. Mannock est abattu derrière les lignes ennemies et les soldats allemands l'enterrent hâtivement. Malgré les détails relatifs à l'enterrement fournis par ceux-ci à la Croix-Rouge (y compris la preuve de l'identité de la dépouille), jamais le corps n'a été retrouvé de façon certaine. Les auteurs expliquent pourquoi on a cru que la dépouille

était « perdue » et analysent les renseignements existants pour formuler une hypothèse sur ce qui pourrait s'être produit ainsi que sur l'emplacement exact du dernier repos de Mannock. Leur recherche est si convaincante que le ministère de la Défense britannique, au moment de la publication du livre, examinait leurs éléments d'information afin d'ériger une pierre tombale portant la mention « believed to be » (on croit qu'il s'agit).

Le livre, malgré ses nombreuses qualités, présente un défaut considérable. À mon avis, l'intention des auteurs de mettre l'accent sur les exploits et le titre de grand pilote de chasse de Mannock les incite à critiquer vertement le Canadien Billy Bishop, dont les exploits au cours de la Première Guerre mondiale font souvent l'objet de débats et de controverses très vifs. Bishop réclame souvent des victoires fondées seulement sur sa propre parole (une pratique fort répandue) et son attaque d'un aérodrome allemand le 2 juin 1917, qui lui mérite de recevoir la Croix de Victoria, fait toujours l'objet d'un débat puisqu'il s'agit, comme le disent les auteurs, de la « première et seule décoration remise uniquement sur la foi de la parole de son récipiendaire »<sup>1</sup>. [Traduction] L'opinion des auteurs sur cette question ne fait aucun doute, mais ceux-ci accentuent leur parti pris en insinuant que Bishop, qui commande le 85<sup>e</sup> escadron, est un dirigeant faible et plus intéressé par son pointage personnel que par les hommes sous son commandement. Les autorités responsables, qui ne sont jamais identifiées, doivent donc relever Bishop de ses fonctions et le remplacer par un meilleur commandant, Mannock étant le choix « évident ». Par conséquent, « plutôt que de jouir d'un repos bien mérité, Mick Mannock est affecté au commandement de l'ancienne unité de Bishop »<sup>2</sup>.

J'ai moi aussi des réserves à propos des revendications de Bishop, mais le livre ne porte pas sur ce dernier, qui est néanmoins le seul aviateur traité de cette façon dans le récit. Comme le remarquent les auteurs tout au long du livre, les « victoires » sont souvent revendiquées sans témoin ni preuve tangible de la destruction d'un avion ennemi (Mannock en a d'ailleurs plusieurs). La question de savoir si Bishop est un « bon » dirigeant n'est pas résolue elle

non plus, mais on ne devrait pas soutenir qu'il dirigeait rarement des patrouilles, puis affirmer que c'est « la façon habituelle de procéder », ni écrire que Bishop doit être remplacé par « une personne ayant une forte personnalité », puis présenter Mannock comme ayant le même type de personnalité que Bishop. Malgré les nombreux renseignements sur Mannock, il est difficile de trouver des exemples de ses aptitudes à commander – en fait, les auteurs semblent décrire une personne plutôt semblable à Bishop. Enfin, que l'on soit d'accord ou non avec les revendications de celui-ci ou la remise de la Croix de Victoria, écrire « quelle que soit la vérité sur ce qui s'est déroulé le 2 juin ou sur les autres revendications de Bishop, il faut admettre qu'il a au moins réussi à survivre au-dessus du front ouest à une époque où de nombreux jeunes hommes ont échoué »<sup>3</sup> [Traduction] porte atteinte aux exploits d'un pilote de chasse courageux et implacable.

Mes « remontrances » mises à part, je pense que *Mannock* mérite pleinement d'être lu. L'ouvrage donne notamment une meilleure idée de la vie, et trop souvent de la mort, des aviateurs de la Première Guerre mondiale. Enfin, et ce n'est pas négligeable, c'est un portrait intime d'un homme exceptionnel dont les exploits méritent d'être soulignés. Ce livre serait un bon ajout à toute bibliothèque sur l'aviation. ■

---

Le Major William March, officier de systèmes de combat aérien (OSCA), est actuellement l'officier de liaison académique au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes. Il a enseigné l'histoire de la défense et de la puissance aérienne du Canada au premier cycle universitaire et il poursuit actuellement des études doctorales sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.

## Notes

1. Norman Franks et Andy Saunders, *Mannock: The Life and Death of Major Edward Mannock, VC, DSO, MC, RAF*, Philadelphie, Grub Street Publishing, 2008, p. 125.

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*



# AIR COMBAT OVER THE EASTERN FRONT AND KOREA:

## A SOVIET FIGHTER PILOT REMEMBERS

PAR **SERGEI KRAMARENKO**

(traduit par **Vladimir Krupnik** et **John Armstrong**)

BARNSELY, SOUTH YORKSHIRE,

PEN & SWORD PRESS LTD, 2009

164 PAGES

ISBN 978-1-84415-735-8

Compte-rendu du  
**Major William March, CD, M.A.**

Lorsque je m'intéresse à une campagne aérienne donnée, j'éprouve souvent bien malgré moi la sensation qu'il manque quelque chose, à savoir l'autre côté de la médaille. Selon moi, pour bien connaître notre profession, il est important de savoir comment l'adversaire s'est préparé à affronter la force aérienne alliée (ou coalisée), comment il a su s'adapter tout au long de la campagne et quel a été l'impact de la force aérienne selon lui. Malheureusement, il n'existe pas beaucoup de livres en anglais qui offrent ce point de vue, plus particulièrement lorsqu'il est question des conflits survenus après la Seconde Guerre mondiale. Fort heureusement, la situation semble tranquillement évoluer, notamment grâce au tout récent livre intitulé *Air Combat Over The Eastern Front and Korea: A Soviet Fighter Pilot Remembers*.

Cet ouvrage est le deuxième titre de la série *The Red Air Force at War*, une collection qui a le mandat de traduire des souvenirs d'aviateurs soviétiques. Dans le livre dont il est ici question, le pilote de chasse Sergei Kramarenko raconte d'abord ses combats contre la *Luftwaffe* allemande sur le front est, durant la Seconde Guerre mondiale. Le tout commence lorsque des jeunes hommes n'ayant suivi qu'un entraînement de vol rudimentaire sont envoyés au front où ils doivent combattre des adversaires aguerris munis d'aéronefs bien supérieurs aux leurs. Kramarenko et ses compagnons, qui en sont alors

à leurs premières armes dans le métier, doivent davantage leur survie à la chance qu'à leurs habiletés. En 1943, lorsque son avion est abattu au-dessus de la ville de Koursk par un chasseur allemand surgi de nulle part, Kramarenko est brûlé gravement et passe quelque temps dans un camp de prisonniers de guerre avant d'être libéré par ses compatriotes. Cette courte période en captivité lui vaut l'étiquette d'ennemi politique potentiel, ce qui nuira à sa carrière militaire d'après-guerre.

Une fois remis de ses blessures, Kramarenko retourne dans la force aérienne soviétique et constate que celle-ci a beaucoup changé. En effet, grâce à l'expérience qu'elle a acquise et au nombre croissant d'aéronefs modernes, elle est dorénavant en mesure de rivaliser à armes égales avec la *Luftwaffe*. La description que livre Kramarenko des combats qui l'ont opposé aux chasseurs et aux bombardiers allemands ainsi qu'aux toujours redoutables Messerschmitt Me-109 et Focke-Wulf-190 reflète le calme et le professionnalisme dont il a fait preuve. La proie était maintenant devenue le chasseur. Ayant reçu le titre d'as à maintes reprises, il devient un véritable héros national. Le jour où la guerre se termine, il se pose sur une bande d'atterrissage à la périphérie de Berlin. Moins de six ans plus tard éclate la guerre de Corée, et Kramarenko reprend le combat aérien. Mais il est maintenant « volontaire » et ses adversaires sont d'anciens alliés.

La plupart des pilotes de chasse envoyés pour prêter main-forte à la Corée du Nord étaient des vétérans de la Seconde Guerre mondiale équipés de chasseurs à réaction MiG-15. Ils n'ont pas tardé à faire sentir leur présence. Cependant, en raison de certaines exigences politiques, ils n'étaient pas autorisés à porter l'uniforme soviétique. De plus, ils devaient piloter des aéronefs aux couleurs nord-coréennes, et on leur interdisait de survoler les régions où ils seraient susceptibles d'être capturés advenant la destruction de leur appareil. En somme, ils expérimentaient les mêmes frustrations que leurs adversaires, les pilotes des Nations Unies, à qui l'on interdisait de poursuivre les MiG à l'extérieur de l'espace aérien coréen.

Ayant atteint la supériorité aérienne, sinon la maîtrise de l'air, les forces des Nations Unies, principalement constituées de soldats américains et britanniques, ont abondamment utilisé des avions à hélice comme le P-51 Mustang et le bombardier B-29. Lorsqu'ils n'étaient pas suffisamment protégés par des chasseurs à réaction, soit des ubiquistes F-86 Sabres, Kramarenko et ses confrères, qui pilotaient des appareils plutôt démodés, se trouvaient en situations extrêmement périlleuses. Les affrontements un contre un étaient fréquents et les MiG-15, pilotés par des aviateurs habiles, pouvaient tenir tête aux Sabres et étaient supérieurs aux F-80, aux F-84 ainsi qu'aux Meteors construits par les Britanniques.

Kramarenko fait une description plutôt détaillée des combats aériens en Corée. Le livre ne contient presque pas de rhétorique de l'ère soviétique, ce qui donne l'impression au lecteur qu'il serait à l'aise dans n'importe quelle force aérienne du monde. Il est fascinant d'apprendre comment les pilotes soviétiques étaient choisis et entraînés, et de quelle façon ils combattaient leurs adversaires. À mesure que le récit avance, une toute nouvelle facette de la guerre aérienne de Corée se dévoile. On découvre comment une poignée de pilotes soviétiques ont su combattre un ennemi nettement supérieur en nombre grâce à leurs habiletés et à leur ténacité. Les avions ennemis ne représentaient pas le seul danger auquel ils devaient faire face; en effet, comme Kramarenko le mentionne, lorsqu'un

pilote soviétique atterrissait en parachute après s'être éjecté d'un appareil endommagé, il risquait d'être tué par les paysans nord-coréens, qui les considéraient comme des ennemis. Ainsi, plusieurs pilotes soviétiques ont trouvé la mort aux mains de leurs alliés.

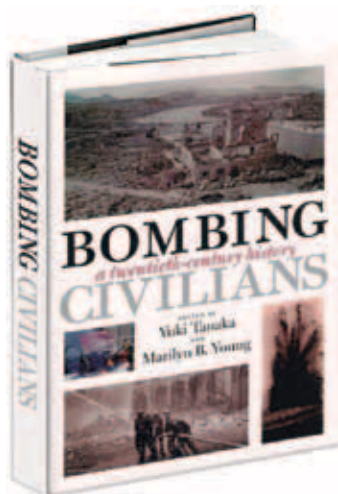
Bien que le nombre de victoires aériennes revendiquées par Kramarenko, tant pour lui-même que pour l'ensemble des pilotes soviétiques, puisse parfois sembler ridicule, cela n'enlève rien à la qualité du livre. Comme le notent les traducteurs à plusieurs reprises, il est souvent difficile de vérifier ces revendications dans les faits. D'ailleurs, **toutes** les forces aériennes ont, à un moment ou un autre, exagéré leurs exploits. Les traducteurs fournissent également des précisions fort utiles sur l'argot russe utilisé par l'auteur. Bien que l'on trouve aussi quelques brefs renseignements sur les événements importants auxquels a participé Kramarenko, cet aspect aurait certainement pu être exploité plus en profondeur.

Dans l'ensemble, non seulement ce livre est très intéressant et se lit bien, il offre aussi un regard proprement soviétique, sur la Seconde Guerre mondiale et sur la guerre de Corée. Grâce aux descriptions des combats aériens, le lecteur a la possibilité d'observer une toute nouvelle facette de la campagne aérienne en Corée, surtout s'il compare le livre à une version occidentale des faits. En somme, s'il est parfois facile pour les pilotes de chasse de se laisser submerger par la technologie et de voir le combat comme la simple destruction d'une cible ou l'élimination d'une image embrouillée sur un moniteur vidéo, il est important de se rappeler que nos ennemis sont d'abord et avant tout des êtres humains. ■

---

Le Major William March, qui est officier de systèmes de combat aérien (OSCA), est officier de liaison académique au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes. Il a enseigné l'histoire de la défense et de la puissance aérienne du Canada au premier cycle, et il poursuit des travaux de doctorat en études sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.





# BOMBING CIVILIANS: A TWENTIETH-CENTURY HISTORY

SOUS LA DIRECTION **YUKI TANAKA**  
ET **MARILYN B. YOUNG**

NEW YORK,  
THE NEW PRESS, 2009  
291 PAGES  
ISBN 978-1-59558-363-5

Compte rendu du  
**Colonel P. J. Williams, CD**

**F**antastique. Un autre livre sur les bombardements stratégiques. N'en avons-nous pas déjà assez entendu parler? Eh bien, non. Étant donné que l'ancien chef d'état-major de la Bundeswehr, le Général Wolfgang Schneiderhan, et qu'un haut fonctionnaire du ministère de la Défense allemand ont tous deux démissionné dans la foulée d'une frappe aérienne effectuée le 26 novembre 2009 par des soldats allemands en Afghanistan et qui a tué entre 30 et 40 civils, cet enjeu est toujours d'actualité. D'ailleurs, le commandant actuel de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en Afghanistan, le Général américain Stanley McChrystal, a fait part de ses préoccupations à plusieurs reprises quant à l'utilisation de frappes aériennes dans le cadre du combat contre les talibans dans ce pays. Pour ces deux raisons, le livre arrive à point.

Il est composé d'une série de textes rédigés par des experts américains, japonais et allemands dans des domaines aussi variés que l'histoire, la philosophie et le droit. Je m'attendais donc à un ouvrage universitaire quelque peu aride, théorique, mais ce n'est pas le cas. Les responsables de la publication ont réuni les auteurs de ces textes pour tenter de comprendre « pourquoi la planification militaire du début du XXe siècle a commencé à mettre l'accent sur le bombardement des civils alors qu'elle avait auparavant ses efforts sur les cibles militaires? »<sup>1</sup> [Traduction].

La première partie du livre explique partiellement le contexte historique afin de préparer les discussions sur les bombardements en général à la fin de l'ouvrage. L'introduction prend donc la forme d'une description de la pratique britannique de la « police aérienne » en Irak dans les années 1920. Winston Churchill, secrétaire d'État à la fois de l'Armée de terre et de la Force aérienne, et Arthur Harris, qui deviendra commandant en chef du Bomber Command durant la Deuxième Guerre mondiale, ont tous deux joué un rôle dans cette pratique. L'auteur de ce texte ne ménage pas ses critiques sur les pratiques britanniques durant cette période et affirme que, malgré les processus en apparence rigoureux visant à éviter les pertes civiles et les dommages collatéraux, les procédures réelles n'étaient pas assez strictes, ce qui a entraîné des conséquences tragiques pour la population civile. L'auteur conclut que ce qu'il appelle la « pratique du bombardement aveugle<sup>2</sup> » qu'exécutent les Britanniques en Irak et les Italiens en Éthiopie dans les années 1930 prépare le terrain pour les bombardements stratégiques de la Deuxième Guerre mondiale.

Les chapitres suivants traitent des bombardements alliés en Allemagne par les forces aériennes du Commonwealth et des États-Unis, des bombardements américains contre le Japon et des bombardements japonais sur les villes chinoises. Un chapitre sur les campagnes de bombardement de la Deuxième Guerre mondiale sur le théâtre européen soulève de

nombreuses questions laissées en grande partie sans réponse. Par exemple, « à quel point les attaques visant à atteindre le moral de l'ennemi affectent-elles la capacité de combat de celui-ci? »<sup>3</sup> [Traduction]. Pour que l'ouvrage soit d'actualité, on a pris soin d'y intégrer des chapitres sur l'évolution des bombardements américains en Corée (où, selon les auteurs, les États-Unis ont envisagé d'utiliser des armes nucléaires), au Vietnam et pendant les guerres en Irak. Malheureusement, il est à peine fait mention de l'utilisation de la puissance aérienne dans la campagne actuelle en Afghanistan.

Ce livre renferme cependant de nombreuses qualités. Les auteurs possèdent une grande connaissance tant des documents actuels que des documents d'archives sur le sujet (il y a environ 32 pages de notes). Un des auteurs fait bon usage d'anciens dossiers de la police d'État secrète allemande (la Gestapo) pour présenter le point de vue de la population de ce pays à propos de la vie sous les bombardements. Un autre donne des arguments solides pour appuyer sa thèse selon laquelle c'est la menace d'une intervention soviétique en Asie en 1945, et non les bombes atomiques larguées à Hiroshima et Nagasaki, qui a forcé les Japonais à capituler.

Enfin, un chapitre complet est consacré au cadre juridique international actuel entourant la question du ciblage et du bombardement. L'auteur donne des exemples d'incidents de la Deuxième Guerre mondiale, de la guerre en ex-Yougoslavie et de la première guerre du Golfe. Il conclut en abordant certaines difficultés

relatives au ciblage qui se posent dans un contexte asymétrique. Ce chapitre ne remplace pas des règles d'engagement officielles ou une formation sur le ciblage, mais il aide particulièrement le lecteur à comprendre comment le défi permanent qui consiste à éviter les dommages collatéraux a été affronté dans le passé.

La question des bombardements stratégiques, que ce soit dans le contexte des guerres du XX<sup>e</sup> siècle ou d'aujourd'hui, demeure fascinante et pertinente tant pour le lecteur profane que pour le militaire contemporain. Par conséquent, les livres de ce type sont fort appréciés et recommandés. ■

---

Le Colonel Williams, officier d'artillerie, suit actuellement un cours en langue seconde.

## Liste des abréviations

<b>FIAS</b>	<b>Force internationale d'assistance à la sécurité</b>
<b>NATO</b>	<b>Organisation du Traité de l'Atlantique Nord</b>

## Notes

1. Yuki Tanaka et Marilyn B. Young, *Bombing Civilians: A Twentieth Century History*, New York, The New Press, 2009.

2. Ibid., p. 29.

3. Ibid., p. 43.