The MAPLE LEAF La FEUILLE D'ÉRABLE

9 June 2004, Vol. 7, No. 21 | Le 9 juin 2004, vol. 7, nº 21

GARE AUX INSECTES
BUG BEAT

MCpl Dominique Diotte, radiological equipment operator (Joint Nuclear, Biological, Chemical Defence Company), collects mosquito larvae near a location used by CF personnel on Op HALO in Haiti.

Le Cplc Dominique Diotte, opérateur d'équipement de radiologie (Compagnie de défense nucléaire, biologique et chimique interarmées), prélève un échantillon de larves de moustiques tout près d'un emplacement utilisé par le personnel des FC pendant l'Op HALO en Haïti.

Pages 2–3

In this issue / Dans ce numéro

Search and Rescue / Recherche et sauvetage 5-7
Army / Armée 8-9
Navy / Marine 10-11
Air Force / Force aérienne 12-13
CF at the Memorial Cup / Les FC à la Coupe Memorial 16
Nouvelles CIV News ..... Insert / Encart

National Defence | Défense nationale

Canada

CFMG/GMFC

Dr. Steve Schofield looks for mosquito larvae inside a tire. The EIHH SST identified a significant threat of insect borne disease and reinforced recommendations on the need to prevent mosquito bites.

Le Dr Schofield cherche des larves de moustiques à l'intérieur d'un pneu. L'équipe SST REIS a déterminé que le risque de contracter une maladie transmise par des insectes est considérable et conseille fortement de suivre les recommandations pour éviter les piqûres de moustiques.

The bug patrol in Haiti

By Dr. Steve Schofield

Some people collect stamps, others coins and a few enjoy collecting bugs!

Bugs? Why would you collect them? My answer to this is a question: "What is the most dangerous animal in the world (apart from people)?" Sharks, lions or maybe crocodiles… I tend to focus on things a bit smaller, and my choice for the world's most dangerous animal is the malaria mosquito, which transmits the malaria parasite to hundreds of millions of people every year, resulting in several million deaths annually.

So getting back to the question… why collect bugs? One reason is to find out if insects that can transmit disease are out and about. Indeed, it is for this reason that Deputy Chief of Staff Force Health Protection (DCOS FHP) sent me to Haiti (Operation HALO) as part of the Environmental and Industrial Health Hazard (EIHH) team.

Based on medical intelligence, we decided to focus our efforts on hunting for the types of mosquitoes that transmit dengue and malaria to people. With the help of several members of the team, especially Corporal Dominique Diotte and Master Corporal Desmond O'Brien, we looked in ponds, trees and streams for mosquito larvae (young stages that develop in water) and used traps placed near sleeping areas to collect adult mosquitoes.

We found mosquito larvae in many places, including old tires around the Canadian camps and in drip trays that had accumulated water near Canadian vehicles. We caught some adult malaria and dengue mosquitoes outside tents and within sleeping areas, and also caught many nuisance mosquitoes (these bite and annoy but do not carry disease-causing pathogens).

Our collections indicate that the types of mosquitoes that can give you malaria and dengue (though not every malaria or dengue mosquito is infected) are looking for a snack in the Canadian camps, and we think that more of these mosquitoes may appear with the increasing rains. Therefore, follow medical recommendations and be sure to protect yourself from mosquito bites and disease by:

- Taking malaria pills regularly (this could be daily or weekly depending on the specific drug);
- Sleeping under permethrin-treated bed netting—tuck bed nets in so that mosquitoes cannot get into them;
- Wearing DEET;
- Wearing permethrin-treated clothing, especially in the morning and evening;
- If you are getting bitten and not feeling well, tell medical personnel;
- Emptying containers where young mosquitoes may develop.

Also, filth insects such as cockroaches and flies are everywhere. To protect yourself from the microbes that these filth insects carry, it is important to maintain good hygiene and sanitation (keep food out of rooms and wash your hands before meals).

Dr. Schofield is senior advisor Pest Management/ Entomology Communicable Disease Control Program FHP.

Chasseurs d'insectes en Haïti

par le Dr Steve Schofield

Certaines personnes sont des collectionneurs de timbres, d'autres, de pièces de monnaie, et quelques-unes d'insectes!

Pourquoi collectionner des insectes diriez-vous? Je vais vous répondre par une question : Quel est l'animal le plus dangereux au monde (à part les humains)? Le requin, le lion ou le crocodile peut-être? Je préfère me tourner vers des espèces un peu plus petites. Selon moi, l'animal le plus dangereux au monde est le moustique porteur de la malaria qui infecte des centaines de millions de personnes par an avec le parasite du paludisme, faisant ainsi plusieurs millions de morts chaque année.

Revenons à ma première question : pourquoi collectionner des insectes? L'une des raisons vise à déceler la présence des insectes porteurs de la maladie. En fait, c'est pour cette raison même que le sous-chef d'état-major de la Protection de la santé des Forces (SCEM PSF) m'a envoyé en Haïti (opération HALO) au sein de l'équipe d'évaluation des risques environnementaux et industriels pour la santé (REIS).

En nous basant sur le renseignement des services médicaux, nous avons décidé de centrer nos efforts sur les moustiques qui transmettent la dengue et la malaria aux humains. Grâce à plusieurs membres de l'équipe, en particulier le Caporal Dominique Diotte et le Caporal-chef Desmond O'Brien, nous sommes partis à la chasse aux larves de moustiques (forme embryonnaire de l'insecte se développant dans l'eau) dans les étangs, les arbres et les ruisseaux. Nous avons aussi installé des pièges près des dortoirs pour recueillir des moustiques adultes.

Nous avons trouvé des larves de moustiques dans bon nombre d'endroits, notamment dans de vieux pneus autour des camps canadiens et des plateaux d'égouttage ayant accumulé de l'eau près de véhicules canadiens. Nous avons également attrapé des moustiques adultes porteurs du paludisme et de la dengue à l'extérieur des tentes et dans les dortoirs ainsi que bon nombre de moustiques nuisibles (ces derniers piquent et sont importuns, mais ne sont pas porteurs d'agent pathogène).

Selon nos trouvailles, les types de moustiques pouvant transmettre le paludisme et la dengue (bien que chaque insecte ne soit pas porteur de ces maladies) sont à la recherche de proies dans les camps canadiens, et nous estimons que ces moustiques se multiplieront avec les pluies plus abondantes. Par conséquent, suivez les recommandations médicales ainsi que les consignes suivantes pour vous protéger des piqûres de moustiques et des risques d'infection :

- Prenez des pilules contre la malaria régulièrement (soit tous les jours ou chaque semaine, selon la posologie);
- Entourez votre lit d'une moustiquaire traitée à la perméthrine : assurez-vous de sécuriser les bords pour que les moustiques ne puissent pas entrer;
- Utilisez un répulsif au DEET;
- Portez des vêtements traités à la perméthrine, surtout le matin et le soir;
- Si vous vous faites piquer et ressentez des malaises, consultez le personnel médical;
- Videz tout récipient où des larves de moustiques pourraient se développer.

De plus, les insectes nuisibles comme les coquerelles et les mouches sont partout. Pour se protéger des microbes que portent ces insectes, il importe d'avoir une bonne hygiène et d'appliquer des pratiques saines (ne pas garder de nourriture dans les dortoirs et bien se laver les mains avant les repas).

Le Dr Schofield est conseiller principal pour la lutte antiparasitaire-entomologie du programme de contrôle des maladies infectieuses de la PSF.

Would you like to respond to something you have read in *The Maple Leaf*? Why not write us a letter.

Vous avez lu un article qui a piqué votre curiosité dans *La Feuille d'érable*? Écrivez-nous.

E-mail/Courriel :
mapleleaf@dnews.ca

Mail/Par la poste :
Managing Editor, *The Maple Leaf*, ADM(PA),
101 Colonel By Drive, Ottawa, ON K1A 0K2

Rédacteur en chef, *La Feuille d'érable,* SMA(AP)
101, prom. Colonel By, Ottawa ON K1A 0K2

Fax/Télécopieur :
(819) 997-0793

MAPLE LEAF FEUILLE D'ÉRABLE

The Maple Leaf
ADM(PA), 2 North Tower
101 Colonel By Drive, Ottawa ON K1A 0K2

La Feuille d'érable
SMA(AP), 2 tour Nord
101, promenade Colonel By, Ottawa ON K1A 0K2

FAX / TÉLÉCOPIEUR: (819) 997-0793
E-MAIL / COURRIEL: mapleleaf@dnews.ca
WEB SITE / SITE WEB: www.forces.gc.ca

ISSN 1480-4336 • NDID/IDDN A-JS-000-003/JP-001

SUBMISSIONS / SOUMISSIONS
Gloria Kelly (819) 997-0889
kelly.gm@forces.gc.ca

MANAGING EDITOR / RÉDACTEUR EN CHEF
Maj Ric Jones (819) 997-0478

ENGLISH EDITOR / RÉVISEURE (ANGLAIS)
Cheryl MacLeod (819) 997-0543

FRENCH EDITOR / RÉVISEURE (FRANÇAIS)
Lyne Mathieu (819) 997-0599

GRAPHIC DESIGN / CONCEPTION GRAPHIQUE
Marshal McLernon (819) 997-0751

WRITERS / RÉDACTION
Cheryl deLaplante (819) 997-0705
Gloria Kelly (819) 997-0889

D-NEWS NETWORK / RÉSEAU D-NOUVELLES
Guy Paquette (819) 997-1678

TRANSLATION / TRADUCTION
Translation Bureau, PWGSC /
Bureau de la traduction, TPSGC

PRINTING / IMPRESSION
Performance Printing, Smiths Falls

PHOTO PAGE 1: DR./Dr STEVE SCHOFIELD

Submissions from all members of the Canadian Forces and civilian employees of DND are welcome; however, contributors are requested to contact Gloria Kelly at (819) 997-0889 in advance for submission guidelines.

Articles may be reproduced, in whole or in part, on condition that appropriate credit is given to *The Maple Leaf* and, where applicable, to the writer and/or photographer.

Nous acceptons des articles de tous les membres des Forces canadiennes et des employés civils du MDN. Nous demandons toutefois à nos collaborateurs de communiquer d'abord avec Gloria Kelly, au (819) 997-0889, pour se procurer les lignes directrices.

Les articles peuvent être cités, en tout ou en partie, à condition d'en attribuer la source à *La Feuille d'érable* et de citer l'auteur du texte ou le nom du photographe, s'il y a lieu.

The Maple Leaf is the weekly national newspaper of the Department of National Defence and the Canadian Forces, and is published under the authority of the Assistant Deputy Minister (Public Affairs). Views expressed in this newspaper do not necessarily represent official opinion or policy.

La Feuille d'érable est le journal hebdomadaire national de la Défense nationale et des Forces canadiennes. Il est publié avec l'autorisation du Sous-ministre adjoint (Affaires publiques). Les opinions qui y sont exprimées ne représentent pas nécessairement la position officielle ou la politique du Ministère.

Health hazards assessment in Haiti

By Maj Rodger Sloan

LAST April a special team deployed to Haiti on a mission to conduct environmental and industrial health hazard assessments of three locations used by CF personnel participating in Operation HALO. The team covered the disciplines of environmental engineering, industrial hygiene, preventive medicine, occupational and public health, entomology, and radiological surveying.

Environmental and Industrial Health Hazard Specialist Support Teams (EIHH SST) are responsible for conducting occupational and environmental health assessments on deployed operations. They support theatre commanders by conducting a thorough health risk assessment to confirm the suitability of existing health protection measures, recommend additional measures if necessary, and to quantify and document environmental exposures and conditions.

DR/Dr STEVE SCHOFIELD

Sgt Stéphane Parent, senior preventive medicine technician (CF Environmental Medicine Establishment Toronto), setting up pumps for air sampling near the main camp for CF personnel in Port-au-Prince.

Le Sgt Stéphane Parent, technicien principal en médecine préventive (Centre de médecine environnementale des FC à Toronto), installe des pompes pour prélever des échantillons d'air près du camp principal des FC à Port-au-Prince.

From April 10-24, an EIHH SST deployed to Haiti in support of Op HALO and collected nearly 300 different samples to characterize health threats that may be in the soil, water, building materials or air. In total 22 soil samples, 55 water samples, 14 building material samples and 201 air samples were collected. Air sampling included individual monitoring during patrols, as well as general ambient air. The team also conducted a thorough radiological survey of the three sites and, for the first time, a pest control investigation with the assistance of an entomologist.

Preliminary findings

The team found no radiological and no evident chemical hazards of health significance, although there were obvious cases of localized vehicle exhaust and burning garbage. Although unlikely, analysis of air samples will determine if these present a significant health hazard. As expected, the main threat was from communicable diseases, whether transmitted through insects or contaminated food and water.

All samples collected are currently being analyzed and will be the subject of a toxicological health risk assessment prior to the submission of a final report to the chain of command by mid-June. The report's findings, as well as those from previous missions, will then be made available to CF members through the chain of command and CF medical authorities, and will eventually be posted on the CF Health Services Operational Health Web site.

Upon departure, other briefings were held to provide Task Force commanders and senior staff with the team's interim findings and recommendations for enhancing health protection measures. The essential findings and recommendations were related to prevention of communicable diseases and were consistent with already existing health protection recommendations that had already been recommended or implemented, such as the use of permethrin-treated bed nets, the wearing of permethrin-treated uniforms, the use of insect repellent, and frequent hand washing especially before meals.

A comprehensive process

The deployment of an EIHH SST in-theatre is only one step in an ongoing, comprehensive process that starts before every deployed operation and continues well beyond its end.

The Environmental, Industrial Health Hazard/Public Health Concerns process for deployed operations begins with the collection and review of all available health hazard information concerning the location to which CF elements will deploy.

On-site assessments by medical and engineering personnel are then conducted during a reconnaissance and appropriate health protection measures are implemented prior to deployment. A Specialty Support Team (SST) consisting of specialist medical, environmental engineering, and nuclear, biological and chemical defence staff is then deployed before or early during the mission with sophisticated sampling capabilities. They conduct detailed assessments, quantify hazard levels, and recommend appropriate follow-on assessments, environmental monitoring, and hazard mitigation measures. SSTs may re-deploy to conduct additional assessments if indicated.

Canadian Forces Medical Group Force Health Protection staff review all data collected and conduct detailed health risk assessments. These are reviewed when any new health hazard information comes to light.

Integral task force medical and engineering staff conduct ongoing health hazard surveillance and mitigation for the duration of the mission. At every stage in this process, all data and reports are archived and appropriate health protection measures are implemented, reviewed, and refined as necessary.

Finally, post-deployment health screening is conducted to identify deployment-related health problems, and long-term health status is assessed during periodic health exams throughout the duration of CF service.

Évaluation des risques pour la santé en Haïti

par le Maj Rodger Sloan

En avril dernier, une équipe spéciale s'est rendue en Haïti pour effectuer une évaluation des risques environnementaux et industriels pour la santé (REIS) dans trois sites utilisés par les membres des FC qui participent à l'opération HALO. L'équipe était composée de spécialistes des disciplines suivantes : génie environnemental, hygiène industrielle, médecine préventive, santé au travail, santé publique, entomologie et reconnaissance radiologique.

Les Équipes de soutien spécialisées – Risques environnementaux et industriels pour la santé (ESS REIS) sont chargées d'évaluer les conditions de santé et de salubrité dans lesquelles se déroulent les missions opérationnelles. Elles appuient les commandants sur le théâtre des opérations en effectuant une évaluation détaillée des risques sanitaires pour confirmer l'efficacité des mesures de protection de la santé existantes, pour recommander des mesures additionnelles si nécessaire, et pour quantifier et consigner les risques et les conditions environnementales.

Du 10 au 24 avril, une ESS REIS s'est rendue en Haïti pour appuyer l'Op HALO. Elle a recueilli près de 300 échantillons pour mesurer les risques sanitaires présents dans le sol, dans l'eau, dans les matériaux de construction et dans l'air. Au total, 22 échantillons de sol, 55 échantillons d'eau, 14 échantillons de matériaux de construction et 201 échantillons d'air ont été recueillis. L'équipe a prélevé des échantillons d'air pendant les patrouilles et elle a analysé l'air ambiant. Elle a procédé également à une reconnaissance radiologique complète des trois sites et, pour la première fois, à une évaluation de l'infestation parasitaire avec l'aide d'un entomologiste.

Résultats préliminaires

L'équipe n'a détecté aucun risque sérieux de nature radiologique ou chimique pour la santé, malgré quelques cas localisés de pollution attribuable aux gaz d'échappement des véhicules et à l'incinération des déchets. Bien que ce soit improbable, l'analyse des échantillons d'air déterminera si ces polluants constituent un risque sanitaire majeur. Comme on s'y attendait, les maladies transmissibles constituent la principale menace, qu'elles soient transmises par des insectes ou par de l'eau ou des aliments contaminés.

Présentement, tous les échantillons recueillis sont analysés et ils feront l'objet d'examens toxicologiques avant que le rapport final soit soumis à la chaîne de commandement, soit à la mi-juin. Les conclusions du rapport, ainsi que celles des missions précédentes, seront alors communiquées aux membres des FC par la chaîne de commandement et les autorités médicales des FC, et elles seront affichées sur le site Web des Services de santé des FC consacré à la santé opérationnelle.

Avant le départ de l'équipe, d'autres briefings ont été donnés aux mêmes personnes pour leur communiquer les conclusions préliminaires et les recommandations pour améliorer les mesures de protection de la santé. Les principales conclusions et recommandations de l'équipe sont liées à la prévention des maladies transmissibles, et elles sont compatibles avec les mesures de protection de la santé déjà recommandées ou mises en œuvre, comme l'usage de moustiquaires traitées à la perméthrine, le port d'uniformes traités à la perméthrine, l'usage d'insecticides et le lavage fréquent des mains, surtout avant les repas.

Un processus global

Le déploiement d'une ESS REIS sur le théâtre des opérations n'est qu'un des éléments d'un processus global qui commence avant chaque mission opérationnelle et se poursuit bien au-delà.

Le processus d'évaluation des Risques environnementaux et industriels pour la santé et des Menaces pour la santé publique commence par la collecte et l'examen de toutes les informations disponibles sur les risques sanitaires dans les sites où des membres des FC seront déployés.

Des évaluations sur place sont ensuite effectuées par des membres du personnel médical et des services techniques des FC, dans le cadre d'une mission de reconnaissance, et des mesures appropriées de protection de la santé sont prises avant le déploiement. Une équipe de soutien spécialisée composée de spécialistes des sciences de la santé, du génie environnemental et de la défense nucléaire, biologique et chimique est ensuite déployée, avant la mission ou au début de celle-ci, avec un matériel perfectionné pour recueillir des échantillons. L'équipe effectue des relevés détaillés, évalue les niveaux de risque et recommande les mesures appropriées de suivi environnemental et d'atténuation des risques. L'ESS peut être déployée de nouveau, au besoin, pour effectuer d'autres évaluations.

Au sein du Groupe médical des FC, les services de protection de la santé des forces examinent toutes les données recueillies et procèdent à des évaluations détaillées des risques pour la santé. Ces évaluations sont révisées lorsque de nouvelles données sont reçues.

Le personnel médical et les services techniques de la Force opérationnelle surveillent et atténuent les risques sanitaires tout au long de la mission. À chaque étape du processus, toutes les données et tous les comptes rendus sont archivés et des mesures appropriées de protection de la santé sont mises en œuvre, révisées et ajustées au besoin.

Enfin, les soldats sont soumis à des examens médicaux après le déploiement pour détecter les problèmes de santé liés à la mission, et tout au long de leur carrière dans les FC, leur état de santé est évalué grâce à des examens médicaux périodiques.

Tandis que le soleil se couche au camp, les membres de l'ESN se préparent à passer une autre nuit dans la capitale haïtienne, Port-au-Prince.

The NSE camp settles in for another night in the Haitian capital city of Port-au-Prince as the sun sets.

PHOTOS: PTE/SDT MATTHEW MCGREGOR

Des membres de la Compagnie India du 2e Bataillon, The Royal Canadian Regiment. De gauche à droite, le Sgt Ian Bennett, le Cpl Tony Bahadar, le Sdt Jason Matthews et le Sdt Mathieu Lajeunesse se détendent avant de patrouiller les rues de Port-au-Prince, en Haïti.

Members of the 2nd Battalion, The Royal Canadian Regiment, India Company from right to left: Sgt Ian Bennett, Cpl Tony Bahadar, Pte Jason Matthews and Pte Mathieu Lajeunesse relax prior to departing on a patrol of the streets of Port-au-Prince, Haiti.

Des dignitaires de passage dans la région reçoivent une visite guidée à pied dans l'un des quartiers les plus défavorisés de Port-au-Prince, en Haïti : le Lcol Jim Davis (à gauche), commandant de la Force opérationnelle en Haïti; Eric Christensen, adjuc du Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre; le Bgén Raymond Romses, commandant du Secteur de l'Atlantique de la Force terrestre et le Maj Nadine Tischhauser, chef de l'équipe de coopération civilo-militaire.

Visiting dignitaries were treated to a walking tour of one of the poorest areas of Port-au-Prince, Haiti. Commander Task Force Haiti, LCol Jim Davis (left); Land Force Atlantic Area CWO Eric Christensen; Commander Land Force Atlantic Area, BGen Raymond Romses; Civil-Military Cooperation team leader, Maj Nadine Tischhauser.

Prolongation de l'Op HALO

par le Capt Dave Devenney

Les FC demeureront en Haïti jusqu'à trois mois de plus que le mandat initial du déploiement.

Au début de mai, à la demande de l'ONU, le premier ministre a annoncé que la mission des FC serait prolongée afin de permettre à la Force opérationnelle en Haïti d'aider la Force multinationale intérimaire à former la Mission des Nations Unies pour la stabilisation en Haïti. Tous les membres des FC devraient être de retour au pays à la fin de l'été.

Une fois établie, la Mission des Nations Unies en Haïti aura pour rôle d'appuyer la poursuite d'un processus politique pacifique et constitutionnel et de maintenir la sécurité et la stabilité dans le pays.

Cette situation aura les répercussions suivantes sur le personnel déployé dans le cadre de l'Op HALO :

- Le Conseil de sécurité de l'ONU a prolongé le mandat actuel jusqu'au 30 juin.
- Le Canada demeurera sur les lieux jusqu'à 30 jours additionnels pour veiller à la transition avec les forces de l'ONU (30 juillet).
- La mission pourrait se terminer plus tôt, mais au plus tard le 20 juillet.
- Le redéploiement durera environ de deux à quatre semaines.
- Les membres de la Compagnie India du 2e Bataillon, The Royal Canadian Regiment, seront remplacés par les membres de la Compagnie Hotel. On remplacera également certains militaires de l'Élément de commandement national et de l'Élément de soutien national.
- Un programme de repos et de détente de 72 heures a été mis sur pied en mai.
- On continuera d'envoyer des articles de mieux-être, y compris du matériel sportif, dans le théâtre des opérations.

Extension for Op HALO

By Capt Dave Devenney

The CF will remain in Haiti for up to three months beyond the initial deployment.

In early May, at the request of the UN, the Prime Minister announced that the CF mission would extend in order to permit Task Force Haiti (TFH) to assist in the expansion from the Multinational Interim Force to the larger follow-on United Nations Stabilization Mission in Haiti. All CF elements are expected to return to Canada by the end of summer.

Once established, the role of the UN Stabilization Mission in Haiti will be to support the continuation of a peaceful and constitutional political process, and the maintenance of a secure and stable environment.

What this means for Operation HALO personnel:

- The UN Security Council extended the current mandate to June 30.
- Canada will remain up to an extra 30 days to ensure a handover with UN forces (July 30).
- The mission may end earlier, but certainly no longer than July 20.
- Redeployment will take approximately 2 to 4 weeks.
- Members from India Company, 2nd Battalion, The Royal Canadian Regiment, will be rotated out of theatre and replaced by Hotel Company. Certain members of the NCE and NSE will also be replaced.
- A rest and relaxation program of 72 hours began during the month of May.
- Welfare items will continue to be brought into theatre including sports equipment.

CF Civil-Military Cooperation team leader Maj Nadine Tischhauser, speaks with local Haitian children during a clean up of their neighbourhood. The roads, sidewalks and sewers in the city are over flowing with garbage.

Le Maj Nadine Tischhauser, chef de l'équipe de coopération civilo-militaire des FC, parle à des enfants haïtiens pendant les travaux de nettoyage dans leur quartier. Les rues, trottoirs et égouts dans la ville débordent d'ordures.

Défis quotidiens dans les centres de coordination

par Gloria Kelly

Les services de recherche et de sauvetage (SAR) offerts actuellement à la population canadienne ont vu le jour à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, époque où l'aviation commerciale et récréative commençait à occuper une place de choix dans le monde. Au début, la recherche et le sauvetage étaient réservés aux missions liées à l'aviation et fondés sur des protocoles élaborés pendant la guerre pour secourir des pilotes qui devaient plonger dans la Manche à leur retour en Angleterre de missions sur le continent européen.

Installés dans des régions où l'on faisait le suivi des vols, les centres de coordination établis pour appuyer les opérations de recherche et de sauvetage étaient à l'origine axés sur l'aviation et pas du tout sur la marine. Puis, en 1964, les Canadiens ont dû subir l'affront de voir un bateau remorqueur russe ramener au port un navire de pêche canadien, parce que le Canada n'avait pas de système en place pour secourir ceux qui éprouvaient des difficultés en mer.

Cet incident a constitué la rampe de lancement des Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC) d'aujourd'hui qui s'occupent des urgences aéronautiques et maritimes d'un océan à l'autre, et dans nos eaux océaniques. C'est à la suite de cet incident maritime que les JRCC furent dotés de contrôleurs tant de l'aviation que de la marine, 24 heures sur 24, 7 jours par semaine. Avant, les effectifs de la marine travaillaient de jour seulement et étaient en disponibilité la nuit.

Des membres de la Garde côtière canadienne et des FC s'occupent conjointement de faire fonctionner les JRCC. Des officiers professionnels de chaque entité, qui ont suivi le même programme de formation intensif en coordination de recherche et de sauvetage, sont employés à chaque centre.

« Nous avons des antécédents variés et apportons aux JRCC de vastes connaissances et compétences », a affirmé David Lever, un officier de la Garde côtière qui est présentement le coordonnateur, SAR maritime au JRCC d'Halifax. Les personnes qui assument la fonction de coordonnateur de la recherche et du sauvetage proviennent de différents milieux et peuvent être des pilotes et des navigateurs ou encore des pêcheurs commerciaux et des marins de la marine marchande.

« Il n'y a pas de doute que le domaine de la recherche et du sauvetage offre une profession caractérisée par un milieu de travail en constant changement et de nouveaux défis chaque jour », a-t-il confirmé.

Au JRCC d'Halifax, la majorité des appels touchent des incidents maritimes et se chiffrent à environ 2 500 par année. « Nous vérifions chacun d'entre eux », a précisé M. Lever. « Peu importe que l'appel semble anodin, nous vérifions tout de même pour nous assurer que les gens sont sains et saufs. »

Lorsqu'un appel est reçu au JRCC, l'équipe sur place peut avoir recours aux services de toute une gamme de ressources. L'intervention mise de l'avant varie selon le type d'appel.

Dans un endroit comme le JRCC d'Halifax, bon nombre des effectifs sont confrontés à un niveau de stress additionnel. En effet, la population n'est pas si nombreuse et il arrive souvent qu'un appel vienne d'une personne connue de l'officier en service ou touche un individu faisant partie de ses connaissances. « Ce genre de situation génère davantage de stress et complique les choses », a raconté M. Lever. « Mais, d'un autre côté, cela facilite la collecte d'information puisque l'on sait qui appeler, à un endroit précis. »

Dans un environnement maritime comme celui du JRCC d'Halifax, l'été amène ses propres défis quotidiens. Bateaux de plaisance, yachts, canots, planches à voile et pratiquement tout ce qui peut flotter se trouve sur l'eau, et ce n'est pas tout le monde qui prend les bonnes mesures de sécurité.

« Lorsque ces personnes se trouvent en difficulté, nous allons les chercher », a ajouté M. Lever. « L'eau attire les gens. C'est comme ça depuis toujours et cette réalité ne changera pas. »

GLORIA KELLY

Le Maj Perry Kurzynski, l'officier responsable du JRCC d'Halifax, consulte une grande carte dans la salle des opérations pour vérifier les endroits où des ressources pourraient être disponibles pour contribuer à une recherche au large des côtes de la Nouvelle-Écosse.

Maj Perry Kurzynski, officer in charge of the Halifax JRCC, checks the large map in the operations room to see where assets might be available to assist in a search off the coast of Nova Scotia.

Co-ordination centres have new challenges every day

By Gloria Kelly

The search and rescue (SAR) service provided to Canadians today actually came to life at the end of the Second World War, at a time when commercial and recreational aviation was taking off in fine style. Initially, search and rescue was dedicated to aviation related missions and was based on protocols developed during the war for rescuing pilots who had to ditch in the English Channel on their way back to England from missions over Europe.

Based on flight following regions, the rescue co-ordination centres, established to support SAR operations, were initially aviation based and not a marine discipline at all. Then in 1964 Canadians suffered the indignity of watching a Russian tug haul a disabled Canadian fishing vessel into port, because Canada did not have a system in place to rescue marine assets who found themselves in trouble at sea.

That incident was the launching pad for today's co-operative Joint Rescue Coordination Centres (JRCCs) that handle aviation and marine emergencies from one edge of the country to the other, and well out into the surrounding ocean waters. It was following that marine incident that the JRCCs became manned 24/7 by both aviation and marine controllers. Prior to this the marine side worked day shifts only and were on call at night.

Members of the Canadian Coast Guard and the CF jointly operate the JRCCs. Professional officers from each service, who have undergone the same intensive training program in SAR co-ordination, staff each centre.

"We come from a range of backgrounds and bring to the JRCC a wide base of knowledge and skills," said David Lever, a Coast Guard officer currently the Maritime SAR Co-ordinator at the JRCC in Halifax. The men and women who take on the task of a SAR co-ordinator come from backgrounds ranging from pilots and navigators to commercial fishermen and merchant mariners.

"There is no question the world of search and rescue is a profession that offers an ever changing work environment and a new challenge every day," he said.

From the standpoint of the Halifax JRCC, the majority of calls they deal with are marine in nature, and they number about 2 500 a year. "We check them all," said Mr. Lever. "No matter how trivial the call may sound, we check them out to make sure people are safe and sound."

When a call is received at the JRCC there are a host of resources the team on duty can call into action. The response launched varies depending on the type of call received.

In a location such as the JRCC Halifax there is an added level of stress for many of those who man the centre. This is a relatively small population base and there are often times when a call comes in and someone on duty knows the people the call is about or the caller. "That makes it even more stressful and challenging," said Mr. Lever. "But, on the other side of things it can also make gathering information easier when you know who to call in a specific area to get information quickly."

In a marine environment such as that surrounding the JRCC Halifax, the summer season offers its own daily challenges. Pleasure boats, yachts, canoes, windsurfers and just about anything that floats is out on the water, and not everyone takes the proper safety precautions.

"If they get in trouble we go get them," said Mr. Lever. "The water attracts people, always has and always will.

Soyez prêt pour l'imprévu

par Gloria Kelly

Chaque année, les Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC) du Canada traitent plus de 7 500 cas actifs de recherche et de sauvetage et répondent à des milliers d'appels. C'est beaucoup de travail pour les trois JRCC situés à Halifax, à Trenton et à Esquimalt, ainsi que pour les deux centres satellites qui se trouvent à Québec et à St. John's.

Ouverts tous les jours, en tout temps, les JRCC fournissent un service indispensable à toute personne en détresse dans les millions de kilomètres carrés de l'environnement marin et aérien du Canada. La zone couverte s'étend dans les océans des deux côtés du pays et au nord.

« Nous avons de bonnes relations de travail avec nos voisins internationaux et nous collaborons avec eux régulièrement lorsque des recherches sont entamées », a expliqué le Major Perry Kurzynski, officier responsable du JRCC d'Halifax. « Les capacités du Canada en matière de recherche et de sauvetage sont reconnues. Lorsque quelqu'un est perdu ou appelle pour avoir de l'aide, nous faisons de notre mieux pour le trouver et le ramener sain et sauf. »

Chacun des JRCC comprend la nature unique des zones qu'il dessert et des demandes qui proviennent de ces territoires. Les appels reçus signalent de petits aéronefs égarés, des bateaux de pêche en détresse, des pagayeurs emportés par la marée, des aventuriers perdus dans le nord et des activités inhabituelles dans le ciel et sur l'eau.

« Nous devons enquêter sur tous ces appels », a indiqué le Maj Kurzynski.

L'été arrive à grands pas, et le personnel des JRCC sait bien que leur charge de travail va immanquablement augmenter.

« Il y a certaines choses élémentaires que les gens devraient savoir avant de s'aventurer sur l'eau ou dans les airs », a indiqué le Maj Kurzynski. « D'abord, il faut laisser à une personne responsable une copie de son plan de vol ou de navigation afin qu'il y ait quelqu'un qui sache quoi faire si vous ne revenez pas. Il faut aussi avoir avec soi de l'équipement de sécurité approprié et savoir comment l'utiliser. Si vous partez pour un long voyage, communiquez régulièrement avec quelqu'un. »

Aux plaisanciers et aux pilotes, le Maj Kurzynski recommande de se procurer une balise de localisation personnelle fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz et de s'assurer qu'elle est enregistrée auprès des autorités compétentes. « On ne peut jamais prévoir une catastrophe, mais s'il y a en une, mieux vaut être prêt », a-t-il ajouté.

De plus, il est très important de bien connaître la région dans laquelle vous envisagez de voyager et de comprendre les défis qu'elle peut vous réserver. Les marées et les vagues peuvent avoir l'air anodines, tout comme les marécages couverts de fleurs sauvages, mais ils peuvent être très dangereux pour ceux qui ne sont pas au courant de leur apparence trompeuse. Il faut donc se préparer à réagir à l'imprévu et savoir avec qui communiquer lorsque une catastrophe survient.

Be prepared for the unexpected

By Gloria Kelly

Each year Canada's Joint Rescue Coordination Centres (JRCC) handle upwards of 7 500 active search and rescue cases and field literally thousands of calls. That is a substantial body of work for the three JRCCs located at Halifax, Trenton and Esquimalt, as well as their two satellites at Québec City and St. John's.

Available 24/7, the JRCCs provide a valuable service to anyone who finds themself in trouble in the literally millions of square kilometres of Canadian marine or airspace environment. The area covered stretches well into the oceans on either side of the country and into the north.

"We have good working relationships with our international neighbours and co-operate on a regular basis when searches are launched," says Major Perry Kurzynski, officer in charge of JRCC Halifax. "Canada's search and rescue abilities are well-known. When someone is lost or calls for assistance we do our best to find them and bring them home safe and sound."

Each of the JRCCs recognizes the unique nature of the area it serves and the demands that flow from that territory. Calls can range from small planes that are overdue to fishing boats in trouble, paddlers who have been swept away on a tide, and stranded adventurers in the north to sightings of unusual activities in the skies and on the ocean. "We need to investigate them all," said Maj Kurzynski.

The summer season is fast approaching and the JRCCs know their workload is about to increase.

"There are some basic things people should be aware of as they head out onto the water or take to the sky," said Maj Kurzynski. "File a flight or float plan and leave a copy with a responsible someone who would know what to do if you don't check in. Carry proper safety equipment and know how to use it. If you are taking a lengthy trip, communicate with someone on a regular basis."

For boaters and pilots he recommends acquiring a 406 emergency locator beacon and ensuring it is registered with the proper authorities. "You never expect disaster to strike but if it does, it's best to be prepared," he said.

Further knowing the area in which you plan to travel and understanding the challenges that area may hold are also vital. Tides and waves can look benign, so can boggy territory covered in a sea of wildflowers, but they can be very dangerous to those who are not aware of their deceptive natures. Be prepared for the unexpected and know who to call if and when disaster comes calling.

CPL JONATHAN WILSON

Dans la tempête déchaînée de l'Atlantique Nord, on prépare un patient souffrant d'une grave blessure à la jambe en vue de le transporter du pont du NCSM ST JOHN'S vers un CH-149 Cormorant.

In the blustery weather of the North Atlantic a patient with a serious leg injury is prepared to be transported from the deck of HMCS ST JOHN'S to a CH-149 Cormorant.

MAJ CHUCK GRENKOW

GLORIA KELLY

Enhancing ability to manage JRCC

By Gloria Kelly

For over 20 years Major Chuck Grenkow has enjoyed life within the demanding world of search and rescue (SAR). It is a career path he wanted when he joined the CF in 1980 and continues to pursue.

As a pilot who has flown SAR missions at various bases across the country and has also done his time in the administrative ranks Maj Grenkow knows and understands the field of search and rescue from a range of sides. Today he is the officer in charge (OIC) of the Victoria Joint Rescue Coordination Centre (JRCC). Last month he spent three gruelling weeks taking the SAR Mission Coordinators Course, which qualifies him to act as a search controller should the need arise.

"To me it was absolutely essential that I know how to be a search coordinator along with my staff," said Maj Grenkow. "As the OIC of the JRCC this course provides me with an extra set of tools that enhances my ability to manage the JRCC and support my team."

Although the co-ordinator's course is not a requirement for the OIC of the JRCCs, he believes it is desirable and makes it easier to understand resource needs and requirements of the centre and his people.

The Victoria JRCC is a busy place, logging in over 2 600 cases on an annual basis and fielding thousands of calls relating to everything from lost aircraft and overdue fishing boats, to swimmers in distress, and the totally unusual, a seal on the ledge (sunning on the rock off shore) that was thought to be a person in distress.

While the main role of the JRCCs is to respond to marine and aviation incidents, they spend more and more time each year involved in humanitarian incidents at the request of colleagues in other services that deal with the protection of people. "Our colleagues know the resources we have and they call us when they think we can lend a hand," said Maj Grenkow. "If we can help we do."

Maj Grenkow concedes SAR work is not for everyone. It can take its toll, but on the whole, to him, it is absolutely rewarding. "My daughter calls me Rescue Ranger," he laughs. "Being on the operations side is just where I like to be."

Les défis du domaine de la recherche et du sauvetage

par Gloria Kelly

Les Canadiens qui font appel à nos services de recherche et de sauvetage (SAR) comprennent rarement qu'ils sont desservis par l'une des meilleures organisations SAR au monde.

« Nous sommes parmi les meilleurs pays au monde pour le savoir-faire et la technologie de recherche et de sauvetage », a déclaré le Major Graham Newbold, directeur adjoint du Cours de chef des opérations de recherche. « Les pays étrangers, y compris les États-Unis, nous envoient régulièrement leurs préposés aux opérations SAR pour que nous leur donnions une formation. Nous avons développé une expertise dans ce domaine qui est sans égal. »

Bien que les opérations SAR relèvent du ministre de la Défense nationale, le système SAR du Canada est un modèle de coopération : les services sont assurés par le MDN et la Garde côtière canadienne, avec l'appui de divers autres organismes.

D'après le Maj Newbold, dans le domaine de l'équipement de gestion des opérations de recherche, le matériel et les logiciels utilisés par nos services SAR sont de tout premier ordre. Le nouveau logiciel qui a été mis en service au cours des dernières années permet la transmission en temps réel des données concernant tous les aspects des opérations SAR, et lorsque son usage sera généralisé, il améliorera l'efficacité de la gestion et du transfert des données.

« La technologie existe, et nous l'utilisons déjà dans une certaine mesure », a expliqué le Maj Newbold. « Étendre les capacités existantes à d'autres ressources SAR est une question d'argent : il s'agit d'investir dans la modernisation du matériel en usage actuellement. »

Le Maj Newbold croit que dans les années qui viennent, le logiciel actuellement en service dans les Centres conjoints de coordination de sauvetage (JRCC), les centres satellite et les postes de commandement avancés établis par les équipes SAR, sera installé à bord des navires et des aéronefs qui participent aux recherches. Lorsque ce sera chose faite, la connexion entre les ressources de recherche et les centres de commandement et de contrôle sera immédiate. Actuellement, la transmission des données entre les ressources de recherche et les centres de commandement se fait manuellement.

Avec l'équipement qui existe aujourd'hui, il est possible d'établir un QG de recherche partout où l'on trouve un ordinateur avec le logiciel approprié et une connexion Internet à haute vitesse. C'est très simple, et selon le Maj Newbold l'élément clé est la portabilité du logiciel.

Le Canada, à cause de l'étendue de ses besoins dans le domaine de la recherche et du sauvetage, a dû mettre en place un système efficace qui est capable de répondre à toutes sortes de défis. Il nous a fallu recruter certains des plus brillants spécialistes des opérations SAR et les mettre au travail pour créer un système qui non seulement fonctionne, mais fait l'envie de bien des pays.

« En continuant de moderniser nos ressources, nous améliorerons les capacités existantes », a expliqué le Maj Newbold. Il croit que la mise en service de nouveaux aéronefs est l'occasion rêvée d'étendre l'usage des technologies existantes à de nouvelles plates-formes, et d'améliorer du même coup nos capacités.

« Il s'agit d'avoir les moyens de faire notre travail le plus rapidement et le plus efficacement possible », a-t-il ajouté. « Nous sommes là pour sauver des vies humaines et, dans bien des cas, le facteur temps est essentiel. Mieux nous serons équipés, plus nous aurons de chances de trouver rapidement les victimes d'accidents et de les ramener chez eux sains et saufs. »

GLORIA KELLY

L'agent de la Garde côtière canadienne Paul Rudder, au JRCC d'Halifax, croit que la technologie utilisée dans les opérations SAR au Canada peut améliorer les recherches pour tous les intéressés.

Canada Coast Guard officer Paul Rudder at the JRCC Halifax, believes the technology used in SAR operations in Canada has the potential to enhance searches for all involved.

Meeting the wide range of SAR challenges and needs

By Gloria Kelly

Canadians who need and utilize the services of the search and rescue (SAR) organization seldom, if ever, understand they are being served by one of the best SAR operations in the world.

"We are a world leader in terms of know-how and technology in the SAR field," said Major Graham Newbold, assistant director of the CF Searchmaster Course. "Countries from around the world, including the Americans, routinely send their SAR people to us for training. We have developed a body of knowledge in this field that is second to none."

Although SAR command responsibilities come under the direction of the Defence Minister, this organization is a model for inter-agency co-operation. Canada's trend-setting SAR organization is a co-operative venture between DND and the Canadian Coast Guard, with support from a host of other agencies.

In terms of search management equipment both the hardware and software utilized by the SAR organization is cutting edge, said Maj Newbold. The innovative software packages that have come into use in recent years have the ability to be expanded to the point where data can be relayed to all aspects of a search operation, in real time, making for improved efficiency in terms of data management and transfer.

"The technology is out there, we are using some of it now," he said. "To expand the current capabilities into other SAR assets will be a question of money and the availability of capital dollars for the necessary hardware upgrades."

In the future Maj Newbold believes the software now in use at the Joint Rescue Coordination Centres, satellite centres and in forward command centres set up by SAR teams, will be available on ships and aircraft that take part in the searches. Once that happens the connection between searching assets and the command and control centres will be immediate. Currently information is relayed manually between search assets and command centres.

With the equipment available today you could set up a search headquarters anywhere you had a computer with the right software and a high-speed Internet connection. It's that simple, Maj Newbold believes. The key is the portability of the software.

Canada, by the very nature of its SAR needs, had to develop a robust system that would meet a wide range of challenges and needs. It has taken some of the best minds in the field of SAR and put them to work creating a system that not only works, but is the envy of many.

"As we continue to update our resources the abilities we have will be enhanced," said Maj Newbold. He believes the introduction of new aircraft provides the perfect opportunity to expand the existing technologies to the new platforms, thus expanding capabilities.

"It's all about being able to do our jobs in the most efficient and expedient manner possible," he said. "We are there to save lives and in many of the situations we encounter time is of the essence. The better equipped we are to find people quickly and efficiently the better the chances of finding them and returning them to their loved ones safe and sound."

Gestion encore plus efficace du JRCC

par Gloria Kelly

Pendant plus de 20 ans, le Major Chuck Grenkow a mené une vie bien remplie dans le monde exigeant de la recherche et du sauvetage (SAR). C'était le cheminement de carrière qu'il voulait suivre lorsqu'il s'est joint aux FC en 1980, et il le suit toujours.

En tant que pilote qui a effectué des vols de recherche et de sauvetage à diverses bases dans l'ensemble du pays et qui a aussi fait du travail administratif, le Maj Grenkow connaît le domaine de la recherche et du sauvetage sous bien des angles. Aujourd'hui, il est l'officier responsable du Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) à Victoria. Le mois dernier, pendant trois semaines épuisantes, il suivi le cours de coordonnateur de missions SAR. Il est donc maintenant qualifié pour agir comme contrôleur de recherche, si le besoin se fait sentir.

« Selon moi, il était absolument essentiel que je puisse assumer les fonctions d'un coordonnateur de recherche tout comme mon personnel », a expliqué le Maj Grenkow. « À titre d'officier responsable du JRCC, j'ai pu, grâce à ce cours, acquérir de nouvelles connaissances qui me permettent de gérer plus efficacement le JRCC et de mieux appuyer mon équipe. »

Même si les officiers responsables des JRCC ne sont pas tenus de suivre le cours de coordonnateur, le Maj Grenkow croit que ce cours est un atout et qu'il lui a permis de mieux comprendre les besoins en ressources du centre et de son personnel.

Le JRCC de Victoria est un endroit occupé où l'on traite plus de 2 600 cas annuellement et où l'on répond à des milliers d'appels concernant non seulement des aéronefs disparus et des bateaux de pêche égarés, mais aussi des nageurs en détresse. N'oublions pas les cas inusités comme celui du phoque se faisant chauffer au soleil sur un rocher qui avait été mépris pour une personne en détresse.

Bien que le principal rôle des JRCC consiste à s'occuper d'incidents liés à la marine et à l'aviation, les employés des JRCC passent de plus en plus de temps à traiter des incidents d'ordre humanitaire, à la demande de collègues des autres services qui voient à la protection des gens. « Nos collègues sont au courant des ressources que nous avons et ils nous appellent quand ils croient que nous pouvons leur prêter main-forte », a indiqué le Maj Grenkow. « Si nous pouvons aider, nous le faisons. »

Le Maj Grenkow reconnaît que la recherche et le sauvetage est un travail qui ne convient pas à tous. Selon lui, ce n'est pas toujours facile, mais dans l'ensemble, il s'agit d'une profession totalement enrichissante. « Ma fille m'appelle Rescue Ranger », dit-il en riant. « Le milieu des opérations est exactement l'endroit où j'aime me trouver. »

Sappers prepare for their transformation

COURTESY OF/AVEC LA PERMISSION DU LCDL JAMES RETTIE

A LAV III engineer variant with a scatterable mine clearance device.

Une version du VBL III pour le génie équipée d'un dispositif de déminage des mines dispersables.

By Paul Mooney

THE engineers will meet the challenges of Army transformation by adapting their skills and equipment for the contemporary operating environment.

"The engineers are the people who manipulate the terrain to meet the commander's needs," says the Director of Engineers, Colonel Fred Lewis. "We have to start thinking about complex warfighting—specifically, complex terrain. A lot of it is built-up or urban—it's a huge challenge for engineers."

In order to become faster, more agile and deployable, the Army is acquiring medium-weight, wheeled fleets and engineers must have the same level of mobility and protection as the rest of the Army, Col Lewis said in a recent interview.

At the same time, however, the engineers frequently perform tasks that cannot always be conducted with medium-weight equipment. The Canadian Army is one of the NATO leaders in converting to faster, wheeled fleets, and there are few or no vehicles of that type designed for engineering tasks, Col Lewis said.

Heavy-weight engineers

"Do we, as engineers, still need the AVLB, the AEV, perhaps a tank without a turret that mounts mine plows and rollers? Right now I don't see a lot of alternatives out there. Maybe a medium-weight army still needs some heavy-weight engineers."

The high operation tempo of recent years has been particularly gruelling for sappers and Col Lewis hopes a small increase in strength will ease the strain. He estimates that with less than 200 additional soldiers the engineers could form 12 fighting squadrons to support the Army's 12 Battle Groups; engineers' transformation starts with even less soldiers.

"I'm confident we can get that small increase and meet the operational requirement," Col Lewis said. "And I think sappers will be very, very glad to hear it."

Much of the work on the engineers' transformation plan was done by Lieutenant-Colonel James Rettie. He has proposed that all troop and squadron headquarters be organized in the same way. The engineers could then mix and match capability "building blocks" under each headquarters according to the requirements of the mission, as well as make better use of Reserve engineers.

Increasingly crucial role

Construction troops will be called upon to play an increasingly crucial role because of the nature of modern conflict. Col Lewis cites the war in Iraq, where US troops frequently arrived at towns where the electricity was out.

"Who do you get to turn the power on again? Or get the water supply or sewage system working again? These tasks are crucial in the so-called three-block war, where you're in a conflict but also trying to provide assistance and win hearts and minds. Construction engineers are the people who can do this."

With increasing emphasis on the fight in urban areas, they will also have to become experts in building plans and construction in far-flung corners of the globe.

"We have to understand this really complex environment," Col Lewis said. "If we use a particular weapon system, will the round stay in that building or go through and penetrate a couple of adjacent buildings? I see our guys becoming the Army's experts in that area. Also, our mapping specialists must be capable of not only mapping above ground, but below ground and inside buildings."

Specialized explosives, demolition kits

With the Army's renewed focus on light forces, the engineers must reacquire capabilities that enable them to support those forces in the field, Col Lewis said. Engineers are now studying the requirements, including lighter equipment, specialized explosives and demolition kits.

The engineers will benefit from the Army's Whole Fleet Management system, Col Lewis said. "Engineers will get the right stuff—we won't have to make do with a truck when we're supposed to have a LAV." However, he noted, Whole Fleet Management will only provide sufficient vehicles and other kit for lower-level training while much of the Army's equipment will be at the Canadian Manoeuvre Training Centre for collective training, or maintained and prepositioned for deployment. That spells a cultural change for engineers, Col Lewis said, because "Engineers have tended to be more wedded to their kit than other branches—we're very horsepower oriented."

Another consideration is domestic ops

"It may be a problem if kit is in Wainwright or prepositioned in Montréal and we have to deal with an earthquake or a flood," Col Lewis observed. "Perhaps standing contracts would be one solution—an agreement with local construction companies where we know we can get five or six bulldozers or 20 dump trucks. These are issues we'll have to work through."

Col Lewis summarized the overall approach by stressing that engineers need to be in line with where the Army is going. "Our goal has been to align Force Employment and Force Generation and I think we have done that."

Les sapeurs se préparent à leur transformation

par Paul Mooney

LES ingénieurs doivent relever les défis que présente la Transformation de l'Armée de terre en adaptant leurs compétences et leur équipement au contexte opérationnel contemporain.

« Les ingénieurs sont les gens qui modifient le terrain pour répondre aux besoins du commandant », a affirmé le Colonel Fred Lewis, du Directeur – Génie. « Nous devons commencer à penser à des façons de mener une guerre complexe – plus précisément à un terrain complexe. La majeure partie de celui-ci se compose de constructions ou se trouve en zone urbaine – c'est tout un défi pour les ingénieurs. »

Le Col Lewis a mentionné, lors d'une entrevue récente, que pour devenir plus rapide, plus agile et plus déployable, l'Armée acquiert des parcs de véhicules de poids moyen à roues, et les ingénieurs doivent disposer du même degré de mobilité et de protection que le reste de l'Armée.

Or, parallèlement, les ingénieurs exécutent fréquemment des tâches qui ne peuvent pas toujours s'accomplir avec de l'équipement de poids moyen. Selon le Col Lewis, l'Armée de terre du Canada est l'un des leaders de l'OTAN en ce qui concerne la conversion à des parcs de véhicules à roues plus rapides, mais il n'existe que peu de véhicules de ce genre, voire aucun, qui sont conçus pour les tâches du génie.

Des ingénieurs poids lourds

« En tant qu'ingénieurs, avons-nous encore besoin du CPP, de l'EBG, peut-être d'un char sans tourelle sur lequel peuvent être chargés les charrues de déminage et les rouleaux démineurs? En ce moment, je ne vois pas beaucoup de solutions de rechange. Peut-être qu'une Armée de terre de poids moyen a encore besoin de quelques ingénieurs poids lourds. »

Le rythme opérationnel élevé des dernières années a été particulièrement épuisant pour les sapeurs. Le Col Lewis espère qu'une légère augmentation des effectifs viendra alléger le fardeau. Il estime qu'avec moins de 200 soldats supplémentaires, les ingénieurs pourraient former 12 escadrons de combat pour appuyer les 12 groupements tactiques de l'Armée de terre. La transformation de la Branche commence avec encore moins de soldats.

« Je suis convaincu que nous pouvons atteindre cette légère augmentation et répondre aux besoins opérationnels », a affirmé le Col Lewis. « Je crois également que les sapeurs seront vraiment très contents de l'apprendre. »

La majeure partie des travaux sur le plan de la transformation a été réalisée par le Lieutenant-colonel James Rettie. Il a proposé que tous les postes de commandement de troupe et d'escadron soient organisés de façon semblable. Ainsi, les ingénieurs pourraient agencer des capacités de base interchangeables au sein de chaque poste de commandement en fonction des exigences de la mission, en plus d'utiliser plus judicieusement les ingénieurs de la Réserve.

Rôle crucial accru

Les troupes de construction seront appelées à jouer un rôle de plus en plus crucial en raison de la nature des conflits modernes. Le Col Lewis mentionne la guerre en Iraq, où les soldats américains sont souvent arrivés dans des villes où le courant électrique était coupé.

« Vers qui se tourne-t-on pour rétablir le courant? Ou pour rétablir l'approvisionnement en eau ou le système d'égouts? Ces tâches sont essentielles dans le cadre de la guerre sur trois fronts, où l'on se trouve dans un conflit tandis qu'on tente d'apporter de l'aide en plus de conquérir les cœurs et les esprits. Les ingénieurs en construction sont ceux qui peuvent s'acquitter de ces tâches. »

L'accent étant mis de plus en plus sur les combats en zone urbaine, ils devront aussi devenir experts en dessins de bâtiment et en construction dans des régions éloignées du monde.

« Nous devons comprendre ce milieu très complexe », a affirmé le Col Lewis. « Si nous utilisons un système d'arme particulier, est-ce que les munitions resteront dans l'immeuble ou est-ce qu'elles le traverseront pour pénétrer dans quelques édifices adjacents? Je vois nos militaires devenir les experts de l'Armée dans ce domaine. En outre, nos spécialistes de la cartographie doivent être capables non seulement de faire des levés de plans en surface, mais aussi de plans souterrains et de plans de l'intérieur des immeubles. »

Explosifs spécialisés et lots de destruction

Selon le Col Lewis, compte tenu de l'accent renouvelé de l'Armée sur des forces légères, les ingénieurs doivent de nouveau acquérir les capacités leur permettant d'appuyer ces forces en campagne. Les ingénieurs étudient maintenant les besoins, notamment en ce qui concerne l'équipement plus léger, les explosifs spécialisés et les lots de destruction.

Les ingénieurs profiteront du système de gestion de l'ensemble du parc de l'Armée, a précisé le Col Lewis. « Ils obtiendront l'équipement nécessaire – nous n'aurons plus à nous contenter d'un camion quand il nous faut un VBL. » Il souligne cependant que le système de gestion de l'ensemble du parc ne fera que fournir suffisamment de véhicules et d'autres équipements pour l'instruction peu spécialisée, étant donné que la majeure partie de l'équipement de l'Armée se trouvera au Centre canadien d'entraînement aux manœuvres aux fins de l'instruction collective, ou encore il sera à l'entretien ou prépositionné en vue d'un déploiement. Cela présuppose un changement culturel chez les ingénieurs, a ajouté le Col Lewis, parce que « les ingénieurs ont tendance à être plus attachés à leur équipement que les membres des autres branches – nous sommes très centrés sur la puissance motrice ».

Autre point à considérer : les opérations nationales

« Il peut y avoir un problème si notre équipement se trouve à Wainwright ou en prépositionnement à Montréal et que nous sommes aux prises avec un tremblement de terre ou une inondation », a fait observer le Col Lewis. « Peut-être que des conventions d'offres à commandes seraient une solution à ce problème – une entente avec des entreprises de construction locales nous laissant savoir que nous pouvons obtenir cinq ou six bulldozers ou vingt camions à benne. Ce sont là des questions que nous devrons régler. »

Le Col Lewis a résumé la ligne de conduite globale en soulignant que les ingénieurs doivent aller dans la même direction que l'Armée. « Notre objectif était d'harmoniser l'emploi de la force et la mise sur pied de la force, et je crois que nous y sommes parvenus. »

> **"The engineers are the people who manipulate the terrain to meet the commander's needs. We have to start thinking about complex warfighting—specifically, complex terrain. A lot of it is built-up or urban—it's a huge challenge for Engineers."**
>
> *— Col Fred Lewis, Director of Engineers*

> **« Les ingénieurs sont les gens qui modifient le terrain pour répondre aux besoins du commandant. Nous devons commencer à penser à des façons de mener une guerre complexe – plus précisément à un terrain complexe. La majeure partie de celui-ci se compose de constructions ou se trouve en zone urbaine – c'est tout un défi pour les ingénieurs. »**
>
> *— Col Fred Lewis, Directeur – Génie*

Ballistic visors incoming

By Sgt Craig Reid

The Army is purchasing 80 000 sets of ballistic visors to help protect soldiers on the battlefield.

Studies indicate that foreign particles and fragmentation account for almost 10 percent of all head injuries. Ocular trauma can easily render a soldier ineffective for combat. Ballistic eyewear will significantly reduce the chance of eye injury.

The requirement for some form of ballistic protective visor was first identified in 1995 and different types were tested in 1997.

Infantry soldiers conducted a user acceptance trial while undergoing unit level training in Fort Benning, Georgia in 2003, and gave the kit two thumbs up, with a high acceptance standard.

The eyewear will be particularly useful in arid regions where soldiers encounter airborne particles as a result of sand, dust, and wind. In hostile environments, the eyewear will provide ballistic protection against low energy fragments.

The visor has a tinted lens for solar and ultraviolet eye protection during daylight hours and a clear lens for use at night. It is compatible with the in-service helmet and is prescription lens capable. The eyewear is a product of the *Clothe the Soldier* program.

Delivery of the visors will begin during the winter of 2005, with the final delivery expected in the spring of 2006.

Sgt Reid is an anchor/reporter with Army News.

DND/MDN

Capt Laird Coghill, project director Clothe the Soldier *project, models the new ballistic eyewear with the in-service helmet.*

Le Capt Laird Coghill, directeur du projet Habillez le soldat, *présente la nouvelle visière de protection balistique avec le casque du soldat.*

Arrivée de la visière balistique

par le Sgt Craig Reid

L'Armée achètera 80 000 visières balistiques pour aider à protéger les soldats sur le champ de bataille.

Selon des études, les particules et les éclats de fragmentation extérieurs sont à la source d'environ 10 % de toutes les blessures à la tête. Les lésions oculaires peuvent facilement rendre un soldat incapable de livrer combat. La visière balistique diminuera considérablement les risques de blessures aux yeux.

On a d'abord cerné la nécessité d'obtenir une visière de protection balistique en 1995, et on a procédé à l'essai de différents modèles en 1997.

Lors d'un exercice d'entraînement d'unité à Fort Benning (Georgie) en 2003, des fantassins ont effectué un essai d'acceptation par l'utilisateur, et la grande majorité a approuvé la visière.

Cette dernière sera d'une utilité particulière dans les régions arides où les soldats sont exposés à des particules en suspension dans l'air provenant du sable, de la poussière et du vent. Dans des milieux hostiles, la visière offrira une protection balistique contre des fragments à faible énergie.

La visière, qui fait partie du programme *Habillez le soldat*, est munie d'une lentille teintée afin de protéger les yeux des rayons solaires et ultraviolets durant le jour et d'une lentille claire pour l'utilisation la nuit. De plus, elle est compatible avec le casque du soldat et permet le port de lunettes avec verres correcteurs.

On commencera à recevoir les visières pendant l'hiver 2005, et la dernière livraison devrait être reçue au printemps 2006.

Le Sgt Reid est reporter pour le service des Nouvelles de l'Armée.

Navy Editor/Rédactrice de la Marine
Johanna Ngoh • (613) 729-7042 • navy@magma.ca

HMCS CHARLOTTETOWN pays tribute to D-Day veterans

Departing Halifax on May 25, HMCS CHARLOTTETOWN sailed to Portsmouth, England to join up with other ships from the United Kingdom, the United States and France as part of the 60th anniversary commemoration of D-Day, one of Canada's most significant military engagements. Sailing together as a convoy on June 5, the ships re-enacted the crossing of the Channel to Caen, France, where they subsequently participated in a sail past and anchored off Juno Beach for the official ceremony on June 6.

The opportunity to represent the Canadian Navy at the ceremonies and the Canadian warships that took part in the operation was a momentous occasion for both CHARLOTTETOWN and her sailors according to her commanding officer, Commander Ken Hoffer.

"It has been a privilege for HMCS CHARLOTTETOWN to participate in this event, and to represent Canada in recognizing the sacrifices made by all veterans during the D-Day campaign."

"Like many of our sister ships," continued Cdr Hoffer, "the name HMCS CHARLOTTETOWN carries a proud legacy made by veteran sailors during World War II and we are deeply honoured to represent and recognize their contributions to the freedom and security we enjoy today as Canadians."

Sixty years ago Canadians stormed the beaches of Normandy, together with our Allies, changing the course of the Second World War and ensuring victory, with more than a million men and women joining the Canadian Armed Forces during the Second World War.

The 60th anniversary honoured the efforts of Canadian involvement during D-Day and the Battle of Normandy. On June 6, 1944, Allied troops stormed the beaches of Normandy, and Canadian airmen and sailors were among the first into action, leading to the end of the Second World War.

Following CHARLOTTETOWN's participation at Juno Beach, the ship participated in an international exercise called Baltic Operations (BALTOPS). An annual exercise, the goal of BALTOPS is to improve interoperability with Canada's allies and partnership for peace countries by conducting a simulated peace support operation at sea. This year's operations included exercises in gunnery, replenishment at sea, undersea warfare, radar tracking, mine countermeasures, seamanship, search and rescue, and maritime interdiction operations.

Le NCSM CHARLOTTETOWN rend hommage aux anciens combattants du jour J

Le 25 mai, le NCSM CHARLOTTETOWN a quitté Halifax pour se rendre à Portsmouth, en Angleterre, et se joindre à d'autres navires du Royaume-Uni, des États-Unis et de la France en vue de commémorer le 60e anniversaire du jour J, un des engagements militaires les plus importants du Canada. Le 5 juin, les navires ont formé un convoi pour recréer la traversée de la Manche jusqu'à Caen, en France, où ils ont ensuite participé à un défilé et ont jeté l'ancre au large de la plage Juno pour la cérémonie officielle, le 6 juin.

La possibilité de représenter la Marine canadienne et les navires de guerre canadiens qui ont participé à l'opération lors des cérémonies était une chance inouïe pour le NCSM CHARLOTTETOWN et ses marins, selon son commandant, le Capitaine de frégate Ken Hoffer.

« C'était un privilège pour les membres du NCSM CHARLOTTETOWN de participer à cet événement et de représenter le Canada aux cérémonies marquant les sacrifices qu'ont fait tous les anciens combattants pendant la campagne du jour J. »

« Comme nombre de nos navires-jumeaux, le nom du NCSM CHARLOTTETOWN évoque un fier héritage établi par les anciens combattants de la Marine pendant la Seconde Guerre mondiale. Nous sommes profondément honorés de représenter et de reconnaître leurs contributions pour la liberté et la sécurité dont profitent aujourd'hui les Canadiens », a ajouté le Captf Hoffer.

Il y a 60 ans, des Canadiens ont envahi les plages de la Normandie avec leurs alliés et ont ainsi changé le cours de la Seconde Guerre mondiale et assuré la victoire. Plus d'un million d'hommes et de femmes se sont joints aux Forces armées canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le 60e anniversaire vise à reconnaître la participation des Canadiens au jour J et à la bataille de Normandie. Le 6 juin 1944, les troupes alliées ont débarqué sur les plages de la Normandie, et les aviateurs et marins du Canada étaient parmi l'avant-garde de cette campagne qui a mené à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Après sa participation aux cérémonies à la plage Juno, le NCSM CHARLOTTETOWN s'est joint à un exercice international annuel appelé BALTIC OPERATIONS (BALTOPS). Cet exercice a pour but d'améliorer l'interopérabilité des alliés du Canada et des pays du Partenariat pour la paix grâce à une opération de soutien de la paix simulée en mer. Les opérations de cette année comprenaient des exercices d'artillerie, de ravitaillements en mer, de guerre sous-marine, de poursuite radar, de lutte contre les mines, de matelotage, de recherche et sauvetage, ainsi que des opérations maritimes d'interdiction.

MCPL/CPLC CARRIE ROY

LCdr Gaétan Bouchard directs the Stadacona Band as USS MOUNT WHITNEY prepares to depart Halifax Harbour.

Le Captc Gaétan Bouchard dirige la Musique Stadacona alors que l'USS MOUNT WHITNEY se prépare à quitter le port de Halifax.

A century of song

By Jeri Grychowski

It was a fine Navy day last month when USS MOUNT WHITNEY departed Halifax Harbour to the music of the Stadacona Band. The band, under the direction of Lieutenant-Commander Gaétan Bouchard, chose this opportunity to present their newest CD, "A Century of Song", to Rear-Admiral Glenn Davidson, Commander Maritime Forces Atlantic. The CD was produced in honour of those who served in the war and is a collection of Atlantic music, both songs popular during the war, as well as traditional ceremonial tunes.

"This CD is dedicated to all veterans and we hope that the music will be pleasing and will invoke fond memories for them," enthused Stadacona's Assistant Band Director, Chief Petty Officer, 1st Class Jerry Lemieux. The production of the CD took three months and while it is not for sale to the general public, it will be distributed for promotional purposes. This is the band's sixth CD release over the past 10 years.

RAdm Davidson was on the jetty to bid farewell to USS MOUNT WHITNEY, who had just completed a successful visit to Halifax. Upon presentation of the band's latest effort, RAdm Davidson congratulated Stadacona on their consistent success in inspiring our sailors. "I am very pleased to endorse the Stadacona Band's newest recording which proudly shows the modern, professional depth that is resident in these musicians and of which I am so proud."

"To listeners outside our Navy," RAdm Davidson added, "I wish you the enjoyment of a unique and beautiful musical experience."

MOUNT WHITNEY slipped from Bravo Jetty to the sound of the Naval March, a fitting tribute to such a magnificent ship.

Ms. Grychowski is with Navy PA.

Un siècle de chansons

par Jeri Grychowski

C'était une magnifique journée pour la Marine quand l'USS MOUNT WHITNEY a quitté le port de Halifax sur les airs de la Musique Stadacona. La fanfare, sous la direction du Capitaine de corvette Gaétan Bouchard, a saisi cette occasion pour présenter son nouveau CD « A Century of Song » (Un siècle de chansons), au Contre-amiral Glenn Davidson, commandant des Forces maritimes de l'Atlantique. Le CD, qui a été produit en l'honneur de ceux qui ont servi durant la guerre, réunit des compositions de la région de l'Atlantique, soit des chansons populaires datant de la guerre ainsi que des airs de cérémonie traditionnels.

« Ce CD est dédié à tous les anciens combattants et nous espérons que la musique leur plaira et leur remémorera des souvenirs agréables », a déclaré avec enthousiasme le directeur adjoint de la Musique Stadacona, le Premier maître de 1re classe Jerry Lemieux. Le CD, dont la production s'est échelonnée sur trois mois, ne sera pas en vente auprès du grand public, mais sera distribué à des fins promotionnelles. Il s'agit du sixième CD que lance la fanfare depuis dix ans.

Le Cam Davidson se trouvait sur la jetée pour dire au revoir à l'équipage du USS MOUNT WHITNEY, qui venait tout juste d'achever une visite de Halifax fort réussie. Lorsque la Musique Stadacona a terminé la présentation de sa dernière œuvre, le Cam Davidson l'a félicitée d'être toujours parvenue à inspirer les marins. « Je suis très heureux de m'associer au plus récent enregistrement de la Musique Stadacona qui illustre de façon éclatante la virtuosité et la polyvalence des musiciens, dont je suis si fier. »

« Je souhaite aux auditeurs qui ne font pas partie de la Marine de profiter de cette expérience musicale unique et admirable », a ajouté le Cam Davidson.

Le USS MOUNT WHITNEY s'est éloigné de la jetée Bravo au son de la marche navale, un hommage convenant tout à fait à un aussi magnifique navire.

Mme Grychowski travaille aux AP de la Marine.

DANGER

IN THE DEPTHS

DANS LES PROFONDEURS

By Mike Bonin

"I do not want you to exceed 40 feet unless your buddy is in trouble, ...if you get lost or separated, look around a full 360º and then look up, he could be above you." This is only a small part of a pre-diving brief that happens daily at the site of HMS RALEIGH.

It was August 1922, early in the morning. HMS RALEIGH, a light cruiser with a crew of more than 700 sailors ran aground on the rocks close to the shores of Point Amour, Labrador. History and logbooks tell us that the ship's captain sent 11 sailors ashore to secure lines. All 11 perished. History and logbooks also tell us that thousands of rounds of unexploded ordnance (UXO) rest dangerously under the surface of the pounding surf of this picturesque, yet remote area. These projectiles, armour piercing rounds and bullets are scattered over the area surrounding the ship and towards the rocky shores. Some are stationary, some are tossed like a game of pick-up-sticks towards the shore. Some wash up on the shore.

The most dangerous culprits are the seven-inch rounds. Measuring about 18 centimetres in diameter, roughly the height of a kitchen chair and weighing almost 100 kilograms, they pose the biggest risk to public safety. After extensive studies, research, consultations and assessments, a way ahead was determined. The UXO would be, where practical, detonated where they rested or, more correctly phrased, blown-in-place. Six blocks of military explosives would be placed as close as possible to the UXO in order to "sympathetically detonate" groups of said ordnance that do not exceed 60 rounds at a time.

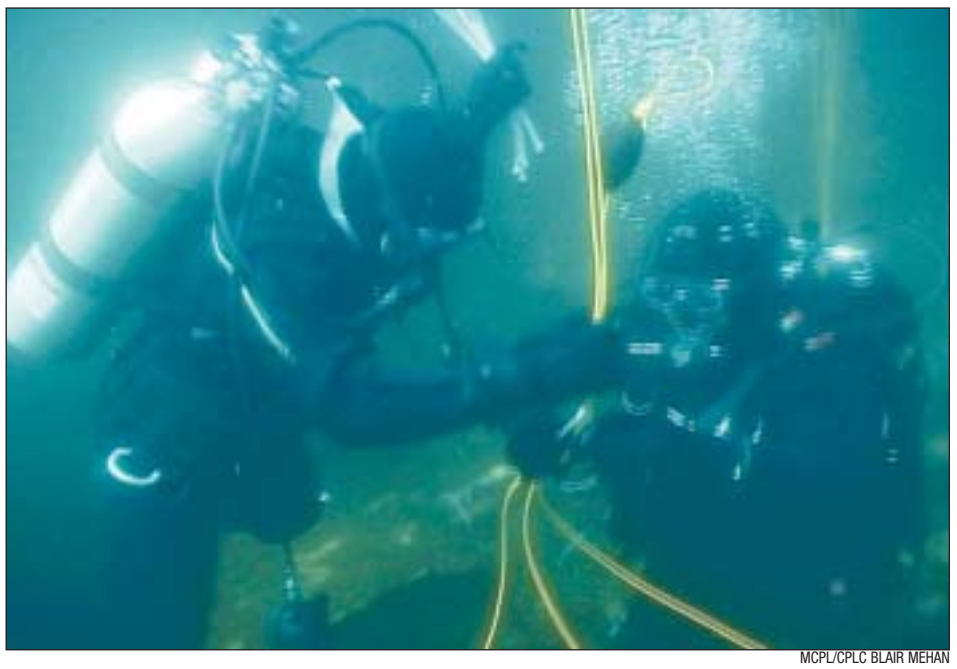
A team of clearance divers, specialty trained in explosives ordnance disposal, (EOD) is given the daunting and dangerous mission to make the area safe. They are members of Fleet Diving Unit (Atlantic), (FDU(A)).

EOD operations are conducted under the most stringent of regulations and diver safety is paramount. If the surf is too high, winds too strong, visibility too low, if tidal streams or current are not right, or if marine mammals are present, there will be no EOD operations. The dive team goes beyond the divers who are in the water. A typical dive team comprises two divers, a stand-by safety diver, a boat driver and a dive supervisor in the boat. On shore, there is a diving officer, physician's assistant and additional divers and dive teams present. In addition, the team is augmented by Canadian Rangers, military police, environmental specialists, supply and maintenance personnel.

The operation is restricted by several physical factors. Diving operations cannot commence too soon as huge chunks of pack ice lurk in the Strait of Belle Isle until mid-May. A wall of snow, four to six metres deep, blocks the access to the dirt road leading to the dive site. Early to mid-June brings the migration of marine mammals, and in addition, tourists will soon migrate to this beautiful and bountiful area. A small window of opportunity exists. The divers work irregular hours and can be seen proceeding to the dive site in the early morning darkness so that they can commence diving operations with the first light of day. If they are not diving, they are preparing explosives charges in order to have a full supply ready for the next time they dive.

Operation RALEIGH is an ultimate challenge that pits man against nature. It is an unforgiving arena where vigilance, prudence and skill are mandatory. The divers of FDU(A) have risen to the challenge and are making a significant contribution to finally rid this area of UXO.

Mr. Bonin is with Navy PA.



MCPL/CPLC BLAIR MEHAN

Leading Seamen Serge Landry and Doug Woodrow attach tie raps to float markers that lead to bundles of explosives awaiting the detonation of old munitions at the HMS RALEIGH wreck site.

Les Matelots de 1re classe Serge Landry et Doug Woodrow fixent des attaches autoblocantes à des balises flottantes qui mènent aux grappes d'explosifs qui feront détoner les vieilles munitions présentes à l'emplacement de l'épave du NSM RALEIGH.

par Mike Bonin

« JE ne veux pas que vous dépassiez 40 pieds à moins que votre compagnon ne soit en danger... si vous le perdez de vue ou si vous êtes séparés, scrutez les environs en tournant la tête à 360°, puis levez les yeux, au cas où il serait au-dessus de vous. » Ce n'est qu'un court extrait de l'information donnée quotidiennement avant les plongées, à l'emplacement du NSM RALEIGH.

En août 1922, tôt le matin, le NSM RALEIGH, un croiseur léger doté d'un équipage de plus de 700 marins s'est échoué sur les rochers près des côtes de Point Amour, au Labrador. L'histoire et les journaux de bord nous rapportent que le capitaine du navire a envoyé 11 marins à terre pour fixer les cordages. Tous périrent. L'histoire et les journaux de bord relatent également que des milliers de munitions explosives non explosées (UXO) reposent dangereusement sous la surface des vagues déferlantes de cette région pittoresque, toujours isolée. Ces projectiles, obus perforants et balles, sont dispersés dans le secteur entourant le navire et en direction du rivage rocheux. Certains sont immobiles alors que d'autres sont projetés vers la côte, tel un jeu de bâtonnets. D'autres encore, se trouvent rejetés sur le rivage.

Les plus menaçants sont les projectiles de 7 pouces. Leur diamètre étant d'environ 18 centimètres, leur hauteur approximativement celle d'une chaise de cuisine et leur poids atteignant près de 100 kg, ils représentent le plus grand danger pour la sécurité publique. À la suite d'études, de recherches, de consultations et d'évaluations poussées, on a déterminé la marche à suivre. Lorsque ce serait possible, on ferait exploser les UXO là où elles sont ou, plus exactement, on procéderait à une destruction à l'explosif sur place. Six blocs d'explosifs militaires seraient placés aussi près que possible de l'UXO dans le but de provoquer la détonation par résonance de groupes desdites munitions qui ne dépasseraient pas 60 coups à la fois.

On a confié à une équipe de plongeurs-démineurs, spécialement entraînés pour la neutralisation des explosifs et des munitions (NEM), la redoutable et périlleuse mission de rendre le secteur sécuritaire. Il s'agit de membres de l'Unité de plongée de la Flotte (Atlantique) [UPF(A)].

Les opérations de NEM sont soumises aux règlements les plus stricts, et la sécurité des plongeurs y est primordiale. Si les vagues sont trop hautes, les vents trop forts, la visibilité trop faible, si la marée ou le courant sont inadéquats ou que la présence de mammifères est décelée, les opérations de NEM seront annulées. Une équipe de plongée, c'est beaucoup plus que des plongeurs dans l'eau. Elle comprend habituellement, dans le bateau, deux plongeurs, un plongeur de sécurité en attente, un pilote et un superviseur de plongée. Sur le rivage, il y a un officier de plongée, un adjoint au médecin, d'autres plongeurs et équipes de plongée. De plus, des Rangers canadiens, des policiers militaires, des spécialistes en environnement et du personnel de l'approvisionnement et de l'entretien viennent prêter main-forte.

L'opération est assujettie à plusieurs facteurs physiques. Les opérations de plongée ne peuvent commencer trop tôt puisque d'immenses fragments de glace compacte se cachent dans le détroit de Belle-Isle, jusqu'à la mi-mai. Un mur de neige, d'une hauteur de quatre à six mètres, bloque l'accès au chemin de terre qui mène à l'emplacement de plongée. Du début juin à la mi-juin, on assiste à la migration des mammifères marins et, bientôt, ce seront les touristes qui envahiront cette splendide région. Rares sont les moments durant lesquels on peut intervenir. Les plongeurs travaillent selon des horaires irréguliers, et on les voit parfois se diriger vers l'emplacement de plongée dans la pénombre du petit matin afin d'être prêts à commencer les opérations dès les premières lueurs du jour. S'ils ne plongent pas, ils préparent les charges explosives pour avoir en main un approvisionnement complet en vue de la prochaine plongée.

L'opération RALEIGH représente un défi extrême qui oblige les hommes à se mesurer à la nature. C'est un milieu impitoyable, où il est essentiel de faire preuve de vigilance, de prudence et de compétence. Les plongeurs de l'UPF(A) ont relevé ce défi, et ils contribuent ainsi de façon remarquable à l'élimination définitive des UXO dans ce secteur.

M. Bonin travaille aux AP de la Marine.

Air Force Editor/Rédactrice de la Force aérienne
Holly Bridges, APR/ARP • (613) 945-7716 • Bridges.HM@forces.gc.ca

Redesigning a demanding course

By Gloria Kelly

Search mission co-ordinators are a special breed of people. This is not a job for everyone, says Captain Ali Laaouan, an air search co-ordinator at the Joint Rescue Coordination Centre in Halifax, who had a major hand in redesigning the demanding course required for all search and rescue (SAR) mission co-ordinators.

The role of a SAR mission co-ordinator has not really changed over the years, but the tools available to do the job have, making it necessary to redesign training programs to keep up to speed with the latest in technologies.

At one time everything was done by hand, said Capt Laaouan. With the advances in software technology, search co-ordinators now have a valuable and potent tool at their fingertips.

"With the new software all the bits and pieces of information can be entered into the computer, viewed and used in real time by everyone involved in the co-ordination of a search. That eliminates the need for hand written logs that had to be passed around creating a bit of a lag time for information sharing," he said. "That means time is saved and when it comes to emergency situations time is often of the essence and can make the difference in the outcome of a search mission.

The redesigned SAR mission co-ordinators course takes three weeks and is built on the premise of building blocks with a range of scenarios and simulations built in. The course culminates in a major simulated exercise using actual incidents that have taken place in the past.

"In this field teamwork is a big factor," said Capt Laaouan. "With the range of resources at play in a JRCC at any given time the ability to draw on each other's experience, expertise and knowledge makes for a stronger and more efficient operation. This course acknowledges that factor and encourages participants to think and work as a team."

GLORIA KELLY

Coast Guard officer Paul Tasker works through data provided during a search simulation as part of the SAR Mission Coordinator's Course.

Un officier de la Garde côtière, Paul Tasker, traite les données recueillies au cours d'une simulation de recherche dans le cadre du cours pour coordonnateurs de missions SAR.

Refonte d'un cours exigeant

par Gloria Kelly

Les coordonnateurs de missions de recherche sont une catégorie de gens à part. Il s'agit d'un emploi qui ne convient pas à tout le monde, a affirmé le Capitaine Ali Laaouan, un coordonnateur de recherche aérienne au Centre conjoint de coordination et de sauvetage d'Halifax. Le Capt Laaouan a joué un rôle majeur dans la restructuration du cours très exigeant que doivent suivre tous les coordonnateurs de missions de recherche et sauvetage (SAR).

Le rôle du coordonnateur de missions SAR n'a pas réellement changé au fil des ans, contrairement aux outils utilisés. Il est donc nécessaire de procéder à une restructuration des programmes de formation afin d'être au fait des dernières technologies.

Auparavant, tout était fait manuellement, a expliqué le Capt Laaouan. Grâce aux progrès techniques en ce qui touche les logiciels, les coordonnateurs de recherche ont des outils plus puissants à leur disposition.

« À l'aide des nouveaux logiciels, tous les renseignements peuvent être entrés dans l'ordinateur, affichés et utilisés en temps réel, et ce, par tous ceux qui prennent part à la coordination de la recherche. On élimine ainsi le besoin d'écrire à la main dans un journal de station qui doit être distribué, ce qui créée un certain délai dans le partage de l'information », a-t-il ajouté. « Nous gagnons donc du temps et lors de situations d'urgence, ce facteur est important. Le résultat d'une mission de recherche peut en dépendre. »

Le nouveau cours pour les coordonnateurs de missions SAR dure trois semaines et s'appuie sur le principe de modules ayant une variété de scénarios et de simulations. Le cours se termine par un vaste exercice de simulation basée sur de vrais incidents.

« Dans ce domaine, le travail d'équipe est très important », a indiqué le Capt Laaouan. « En raison de la diversité de ressources en jeu dans un JRCC en tout temps, la possibilité d'utiliser l'expérience, l'expertise et les connaissances de ses pairs permet une opération plus solide et plus efficace. Le cours tient compte de ce facteur et il favorise la réflexion et le travail en équipe. »

2LT/SLT MARTELL THOMPSON

SAR Technician MCpl Shawn Harrison keeps watch from the window of a SAR aircraft during a training exercise.

Le Cplc Shawn Harrison, Tech SAR, surveille par la fenêtre d'un aéronef SAR lors d'un exercice d'entraînement.

Training helps team be prepared

By 2Lt Martell Thompson

Search and Rescue (SAR) is one of the most important roles that the CF plays on behalf of Canadian citizens. SAR technicians (SAR TECHs) are highly-trained providers of rescue services and on-scene medical attention for aviators, mariners and others in distress. Last year the Air Force deployed 329 aircraft on SAR operations, a role requiring high levels of skill and dedication.

"Much is expected of SAR TECHs because it is a challenging job—the well-being of those in need depends on their preparedness," said Lieutenant-Colonel Michel Latouche, commanding officer of 435 Transport and Rescue Squadron at 17 Wing Winnipeg. "SAR TECHs train as a team daily," he added, "To improve upon all facets of their job."

At 435 (T.R) Sqn a SAR crew consists of two CC 130 Hercules pilots; a navigator; a flight engineer; two SAR TECHs and a loadmaster.

Daily training sessions begin with a weather update, followed by a discussion outlining the training objectives for the day. Training flights consist of practicing search patterns; delivery of provisions; parachuting to crash sites and communicating with other agencies that may be involved in SAR operations.

Sergeant Gilles Tremblay, 435 (T.R) Sqn SAR TECH Leader, says SAR TECHs are highly motivated individuals, capable of learning quickly and performing under pressure. The training for those aspiring to become SAR TECHs is intense and is often conducted under poor weather conditions.

"You always have to be prepared," says Sgt Tremblay. "In one day you can go from doing nothing to saving two or three lives."

L'entraînement aide l'équipe à se préparer

par le Slt Martell Thompson

La recherche et le sauvetage (SAR) comptent parmi les rôles les plus importants que jouent les FC au nom des citoyens canadiens. Les techniciens en recherche et sauvetage (Tech SAR) sont des fournisseurs hautement qualifiés de services de sauvetage et de soins médicaux sur place pour les aviateurs, les marins et les autres personnes en détresse. L'année dernière, la Force aérienne a déployé 329 aéronefs pour des opérations SAR, un rôle exigeant un degré élevé de compétences et de dévouement.

« Les attentes envers les Tech SAR sont grandes, car ils assument un travail difficile, et le bien-être de ceux dans le besoin dépend de leur état de préparation », a déclaré le Lieutenant-colonel Michel Latouche, commandant du 435e Escadron de transport et de sauvetage (435 ETS) à la 17e Escadre Winnipeg. « Les Tech SAR s'entraînent en équipe chaque jour de façon à améliorer tous les aspects de leur travail », a-t-il ajouté.

Au 435 ETS, un équipage SAR comprend deux pilotes de CC-130 Hercules, un navigateur, un mécanicien de bord, deux Tech SAR et un arrimeur.

Les séances d'entraînement quotidiennes débutent par un bulletin météorologique, suivi d'une discussion portant sur les objectifs d'entraînement de la journée. Les vols d'entraînement consistent à pratiquer les circuits de recherches, la livraison des provisions, les sauts en parachute aux lieux d'écrasement et la communication avec les autres organismes qui pourraient participer aux opérations SAR.

Le Sergent Gilles Tremblay, technicien en chef SAR au sein du 435 ETS, affirme que les Tech SAR sont des personnes très motivées, capables d'apprendre rapidement et de bien travailler sous pression. L'entraînement pour ceux qui désirent devenir des Tech SAR est intense et souvent dispensé par mauvais temps.

« Vous devez toujours être prêt », a déclaré le Sgt Tremblay. « En une seule journée, vous pouvez passer de l'oisiveté totale à des activités où vous sauverez deux ou trois vies. »

Air Force assists in evacuation of First Nation

By RSgt Peter Moon

Canadian Rangers and a CF Hercules played key roles in the evacuation of 1 160 residents of an isolated First Nation threatened by flooding in late May.

The Cree community of Attawapiskat, on James Bay in northeastern Ontario, faced an emergency when ice jams raised water levels on the Attawapiskat River by more than nine metres forcing water and huge sections of ice over the river's banks.

With only two police officers in the settlement, the local Canadian Rangers played the lead role in transporting residents to the airport and getting them onto evacuation planes, including a CC-130 Hercules from 8 Wing, Trenton. The Air Force airlifted 432 people to safety in four flights. Evacuees were flown to Moosonee, Timmins and Cochrane.

About 450 people refused evacuation. The Canadian Rangers set up an operations centre and mounted around-the-clock patrols to monitor water levels and assist with securing the community. They also set up roadblocks and organized a Sunday church service for residents who remained in the community.

Five Junior Canadian Rangers aged 13 to 14, whose families did not leave, volunteered to help the hard-pressed Canadian Rangers. They put in eight-hour shifts, answering phones and radios, in English and Cree, in the operations centre, keeping the kitchen and the rest of the building clean, and providing security for the Rangers sleeping on the gymnasium floor.

"Those Junior Rangers are all good potential leaders for our community in the future," said Deputy Chief Fred Wesley. "It shows they are committed and doing this allowed them to see a lot of the kinds of things that bring a community together."

The emergency ended when the flood waters dropped suddenly and the community was spared serious damage. Rangers met returning evacuees at the airport and arranged transportation for everyone to get back to their homes.

"I was impressed with the response of the Canadian Forces to this crisis," said Major Keith Lawrence, 3 Canadian Rangers Patrol Group's commanding officer. "The response of the Rangers, and the remarkable volunteer work of the five Junior Canadian Rangers, highlights the relevance of the Canadian Forces and the fundamental need to retain an operational presence in the northern regions of our country. The actions of the Rangers were of the highest order. We should all take pride in their accomplishments."

RSgt Moon is the PA Ranger for 3 CRPG at CFB Borden.

PAUL LANZ

A CC-130 Hercules sits on the runway at the Moosonee airport at sunset after the airlift of evacuees from the Attawapiskat First Nation was complete.

Un CC-130 Hercules est sur la piste à l'aéroport de Moosonee au coucher du soleil après avoir transporté les derniers évacués de la Première nation Attawapiskat.

La Force aérienne aide à évacuer des membres d'une Première nation

par le Sgt des Rangers Peter Moon

Les Rangers canadiens et un Hercules des FC ont joué un rôle clé dans l'évacuation de 1 160 habitants d'une Première nation isolée devant affronter des risques d'inondation à la fin mai.

La collectivité crie d'Attawapiskat située près de la baie James dans le nord-est de l'Ontario a dû composer avec une situation d'urgence quand un embâcle a fait monter le niveau de la rivière Attawapiskat de plus de 9 m, ses eaux sortant de leur lit et apportant avec elles des blocs de glace.

Puisque seulement deux policiers desservent la collectivité, les Rangers canadiens de la région ont grandement aidé à amener les gens à l'aéroport et à les embarquer dans les avions d'évacuation, dont un CC-130 Hercules de la 8e Escadre Trenton. La Force aérienne a effectué quatre vols pour transporter en lieu sûr 432 personnes. Les évacués se sont réfugiés à Moosonee, à Timmins et à Cochrane.

Environ 450 personnes ont refusé de partir. Les Rangers canadiens ont établi un centre d'opérations et des services de patrouille montée pour surveiller le niveau d'eau et veiller à la sécurité de la collectivité. Ils ont également érigé des barrages routiers et organisé un service religieux du dimanche pour ceux qui restaient.

Cinq Rangers juniors canadiens âgés de 13 à 14 ans et dont les familles sont restées sur place se sont portés volontaires pour aider les Rangers qui travaillaient d'arrache-pied. Ces jeunes ont fait des quarts de huit heures, répondant au téléphone et aux radios en anglais et en cri au centre d'opérations, nettoyant la cuisine et le reste de l'immeuble, et assurant la sécurité des Rangers quand ils dormaient sur le plancher du gymnase.

« Ces Rangers juniors promettent d'être de bons leaders dans la collectivité », a déclaré le sous-chef Fred Wesley. « Ils ont fait preuve de dévouement, et le rôle qu'ils ont joué leur a permis de voir ce qui contribue à créer des liens dans la collectivité. »

L'état d'urgence a été annulé quand le niveau d'eau a baissé subitement, et la collectivité s'est vue épargner les sérieux dommages d'une inondation éventuelle. Les Rangers ont accueilli les évacués à l'aéroport et organisé le retour aux foyers.

« L'intervention des Forces canadiennes dans cette situation d'urgence m'a impressionné », a affirmé le Major Keith Lawrence, commandant du 3e Groupe de patrouilles des Rangers canadiens. « L'intervention des Rangers et le travail bénévole remarquable des cinq Rangers juniors canadiens mettent en valeur l'importance des Forces canadiennes et le besoin critique de maintenir une présence opérationnelle dans les régions du nord de notre pays. Les gestes posés par les Rangers étaient des plus louables. Nous devrions tous être fiers de leur exploit. »

Le Sgt des Rangers Moon est responsable des AP du 3 GPRC à la BFC Borden.

Trenton Hercs prove their might

By Holly Bridges

ATTAWAPISKAT, Ont. — So much of what the Air Force does can sometimes be taken for granted.

Take, for example, what happened when 429 Transport Squadron, 8 Wing Trenton airlifted almost an entire village to safety on May 20 at 11 p.m. after floodwaters were threatening this remote northern Ontario community.

Fly in, load up the residents, fly out again. No big deal. Well, think again. Throughout the airlift, there was total darkness (except for the runway lights), no published landing approach, no control tower, a one-kilometre long gravel runway and an already long crew day for the eight-member crew that got the call only three hours earlier.

"We did a maximum effort landing," recalls Major Christian Roy, navigator on board and acting commanding officer of 429 Sqn. "We basically pounded the first 100 feet of runway, got in, got down, no Air Canada-type landing, and with the engines still running we began to get the people out. The people were very calm, very well controlled. There was even a newborn baby on board—that little package was no more than two weeks old."

Les Hercules de Trenton à l'œuvre

par Holly Bridges

ATTAWAPISKAT (Ont.) — Bien des aspects du travail de la Force aérienne ne sont parfois pas reconnus.

Prenons par exemple le soir du 20 mai à 23 h : le personnel du 429e Escadron de transport de la 8e Escadre Trenton a transporté par avion la presque totalité des habitants d'un village en lieu sûr tandis que des eaux de crue menaçaient la sécurité de cette collectivité isolée dans le nord de l'Ontario.

Il a fallu atterrir, embarquer les habitants, puis décoller. Ce n'est pas compliqué en soi. Mais attendez! Ces vols ont été effectués dans la noirceur totale (à l'exception des feux de piste), sans zone d'atterrissage déterminée, sans tour de contrôle et avec une simple piste en gravier d'un kilomètre, en plus du fait que les huit membres de l'équipage ayant reçu l'appel seulement trois heures plus tôt avaient déjà une longue journée de travail dans le corps.

« Nous avons procédé à un atterrissage au plus court », a affirmé le Major Christian Roy, navigateur à bord et commandant par intérim du 429e Escadron de transport. « Nous avons pratiquement battu les premiers 100 pieds de la piste. Nous sommes allés chercher les gens, les avons ramenés – les atterrissages n'étaient certainement pas aussi confortables que ceux d'Air Canada – et les avons débarqués pendant que les moteurs étaient encore en marche. Les gens restaient très calmes. Il y avait même un nouveau-né à bord qui avait à peine deux semaines. »

By / par Charmion Chaplin-Thomas

FOURTH DIMENSION QUATRIÈME DIMENSION

Le 11 juin 1940

Aux premières lueurs du jour, une imposante flottille britannique arrive au large de la station balnéaire française de Saint-Valéry-en-Caux, simple brèche dans les falaises bordant la Manche. Une grande partie de la 51st (Highland) Division de l'Armée britannique (Major-général Victor Fortune) appuyée d'une force française y combattent les Allemands afin de les retenir assez longtemps pour permettre l'évacuation du plus grand nombre possible de soldats britanniques et alliés. La flottille comporte plusieurs paquebots de ligne convertis en transports de troupes, de nombreuses petites embarcations côtières, qui transportent les soldats vers les gros bâtiments, et une escorte de neuf navires de guerre puissants, y compris le destroyer conducteur de flottille (le NSM CODRINGTON), six destroyers britanniques, le NCSM ST LAURENT (Capitaine de corvette Harry DeWolf) ainsi que le NCSM RESTIGOUCHE (Captc Horatio Nelson Lay).

Le RESTIGOUCHE a pour mission d'entrer en contact avec le Mgén Fortune, et le Captc Lay approche le navire autant qu'il le peut du port étroit et parsemé de rochers. Il ne reçoit aucun message et les quais sont déserts : aucun Highlander, aucun officier de liaison de la marine. Le Captc Lay ordonne alors à son premier lieutenant, le Lt Desmond (« Debby ») Piers, d'envoyer quelqu'un à terre afin de trouver les Highlanders. Le Lt Piers se rend à sa cabine, se regarde dans le miroir et se dit, « c'est toi Piers qui descendra à terre ». « Oui, mon Lieutenant » se dit-il, et il remplit son sac de golf des effets essentiels à une mission : des jumelles, une lampe de signalisation, des tablettes de chocolat et une bouteille de whisky. De retour sur le pont, il recrute un signaleur et s'embarque dans le canot de service à moteur du navire.

Pendant ce temps, le ST LAURENT s'est rendu à 5 km en amont de la côte, à l'est, pour y prendre un détachement de 41 soldats français. Dès que les embarcations sont revenues à bord, le Captc DeWolf se dirige vers Saint-Valéry pour se joindre à l'opération de sauvetage principale. Alors que le NCSM ST LAURENT s'approche de la flottille, des obus fendent l'eau à proximité d'un transport. Manœuvrant le ST LAURENT en vue d'éloigner les tirs des vulnérables navires marchands, le Captc DeWolf ouvre le feu avec ses canons principaux, tirant en rafales vers le haut de la falaise, là où les Allemands devraient se trouver, quoique personne sur le ST LAURENT ne puisse les apercevoir. Se remettant du choc initial que leur ont causé les tirs, tous à bord se sentent soulagés lorsque le ST LAURENT commence sa riposte. C'est le premier échange de feux entre un navire de la MRC et l'ennemi depuis le début de la Deuxième Guerre mondiale.

À terre, à Saint-Valéry, le Lt Piers trouve le quartier général divisionnaire, mais le Mgén Fortune refuse d'abandonner les lieux. La 51st Division soutient l'un des flancs d'une importante force française qui subit une pression intolérable. Il est très conscient que chaque heure durant laquelle le périmètre est maintenu signifie que des milliers de soldats pourront être évacués et combattre de nouveau un autre jour. De retour à bord du canot de service, le Lt Piers et le signaleur se préparent à rejoindre le RESTIGOUCHE. Le moteur de l'embarcation est endommagé, et ils peinent pour sortir du port à une vitesse d'un demi-nœud, l'arbre porte-hélice causant un vacarme effrayant. Quand ils atteignent le grand large, le Captc Lay approche le RESTIGOUCHE afin de venir à sa rescousse. À 7 h 45, au moment même où le destroyer est en train de hisser à bord le canot de service, des salves provenant de la batterie d'artillerie située sur le dessus de la falaise heurtent l'eau à seulement 100 mètres du navire. Pendant que l'embarcation fixée aux bossoirs s'élève, le Captc Lay ordonne qu'on fasse tourner les moteurs à plein régime et il avance à toute vitesse vers les tirs successifs afin de déjouer les corrections apportées par les artilleurs ennemis. Appuyé par le NSCM ST LAURENT et le NSM SALADIN, plus loin au large, le RESTIGOUCHE déclenche une fois encore un feu nourri, visant le haut de la colline avec ses canons de 4,7 pouces. Aucun tir direct ne touche le destroyer, et seuls quelques fragments atteignent le bâtiment, mais le Captc Lay et le Lt Piers sont terrifiés par le sifflement des éclats d'obus traversant le gréement.

RCN/MRC

Halifax, mai 1940 : *À partir de la gauche, le Captc H.G. DeWolf du NCSM ST LAURENT, le Captc H.N. Lay du NCSM RESTIGOUCHE et le Captc J.C.H. Hibbard du NCSM FRASER.*

Halifax, May 1940: *(From left) LCdr H.G. DeWolf of HMCS ST LAURENT, LCdr H.N. Lay of HMCS RESTIGOUCHE and LCdr J.C.H. Hibbard of HMCS FRASER.*

À Saint-Valéry, le Mgén Fortune et le gros des troupes de la 51st Division, la seule force alliée d'importance qui n'a pas réussi à quitter la côte française en juin 1940, sont rapidement encerclés par les divisions de rangers du Général Erwin Rommel et faits prisonniers. Entre le 10 et le 25 juin, dans le cadre des opérations CYCLE et AERIAL, les navires britanniques, canadiens et polonais ont transporté vers l'Angleterre, à partir des ports de France situés entre Dieppe et la frontière espagnole, un total de 191 870 combattants. Ce nombre comprend 144 171 Britanniques et Canadiens, 18 246 Français, 24 352 Polonais, 4 938 Tchèques et 163 Belges.

June 11, 1940

At first light, a large British flotilla arrives off the French resort town of Saint-Valéry-en-Caux, a mere notch in the cliffs of the Channel shore where a large part of the 51st (Highland) Division of the British Army (Major-General Victor Fortune) is engaged with a French force in holding off the Germans long enough to allow the evacuation of as many British and Allied troops as possible. The flotilla includes several passenger liners converted to troopships, many small coastal craft to bring the soldiers out to the big ships, and an escort of nine powerful warships, including the destroyer-leader HMS CODRINGTON, six British destroyers, and HMCS ST LAURENT (Lieutenant-Commander Harry DeWolf) and HMCS RESTIGOUCHE (LCdr Horatio Nelson Lay).

RESTIGOUCHE has the task of making contact with MGen Fortune, so LCdr Lay brings the ship as close to the narrow, rocky harbour as he dares. No signals are received and the quays are empty—no Highlanders, no naval liaison officer. LCdr Lay then orders his First Lieutenant, Lt Desmond ("Debby") Piers, to send someone ashore to find the Highlanders. Lt Piers goes to his cabin, looks into the mirror and says, "Piers, you're the one who's going ashore." "Aye, aye, sir," he answers himself, and packs his golf bag with essentials for the mission: binoculars, a signal lamp, chocolate bars and a bottle of whisky. Back on deck, he collects a signalman and sets off in the ship's motor cutter.

Meanwhile, ST LAURENT has been 5 km up the coast to the east picking up a detachment of 41 French soldiers, and as soon as the boats are back aboard, LCdr DeWolf heads to Saint-Valéry to join the main rescue effort. As ST LAURENT approaches the flotilla, enemy shells begin splashing into the water near a transport. Manoeuvring ST LAURENT to draw the fire from the vulnerable merchant ships, LCdr DeWolf opens up with his main guns, blazing away at the cliff-top where the German guns must be although no-one aboard ST LAURENT can actually see them. Recovering from their initial shock at being under fire at all, everyone aboard feels distinctly better when ST LAURENT starts shooting back. This is the first exchange of fire between an RCN ship and the enemy during the Second World War.

Ashore in Saint-Valéry, Lt Piers finds Divisional Headquarters, but MGen Fortune declines the invitation to be rescued. The 51st Division is holding one flank of a large French force under intolerable pressure, and he is keenly aware that every hour the perimeter is maintained means thousands of soldiers evacuated to fight again another day. Returning to their motor cutter, Lt Piers and his signalman prepare to return to RESTIGOUCHE. The boat's engine is damaged, and they struggle through the harbour at half a knot with the propeller shaft making a terrific racket. As they emerge into the open sea, LCdr Lay brings RESTIGOUCHE to the rescue. At 7:45 a.m., the destroyer is hoisting in the motor cutter when salvoes from the cliff-top artillery battery hit the water only 100 metres from the ship. As the boat rises to the davits, LCdr Lay orders full speed and steams towards each successive splash to throw off corrections by the enemy gunners. Supported by ST LAURENT and HMS SALADIN further offshore, RESTIGOUCHE starts firing her 4.7-inch guns, again blasting the cliff-top. The destroyer takes no direct hits, and only a few splinters come aboard, but both LCdr Lay and Lt Piers are terrified by the shrapnel whizzing through the rigging.

Back in Saint-Valéry, MGen Fortune and the main body of the 51st Division are soon surrounded by General Erwin Rommel's ranger divisions and taken prisoner, the only significant Allied force not successfully taken off the French coast in June 1940. Between June 10 and June 25, under Operation CYCLE and Op AERIAL, British, Canadian and Polish ships bring a total of 191 870 fighting men to England from French ports between Dieppe and the Spanish border. This number includes 144 171 British and Canadian soldiers, 18 246 French soldiers, 24 352 Poles, 4 938 Czechs and 163 Belgians.

En l'honneur d'un homme d'équipage

par le Cpl John Bradley

Un honneur conféré à un régiment blindé, et perpétué par un autre, est chose commune au Camp Julien comme dans les rues de Kaboul, en Afghanistan. À preuve, le Coyote 43A, de l'escadron de reconnaissance, 2e Régiment blindé du Canada (12 RBC) porte le nom « Duck » en l'honneur d'un ancien membre d'équipage et d'un grand ami du corps blindé.

Donald « Duck » McNeil s'est joint à l'Armée le 10 mai 1951 en tant que membre des Halifax Rifles, 23e Régiment blindé. Par la suite, il est transféré aux Royal Canadian Dragoons et se joint à l'escadron de reconnaissance. En 1954, il travaille au sein de l'Escadron D du contingent de chars des Royal Canadian Dragoons en Corée. C'est à ce moment qu'il laisse sa marque. En tant que conducteur, il a le droit de baptiser son char. Comme le veut la tradition, il lui donne un nom débutant par la lettre de son escadron : Dolna, comme sa fille.

Après la Corée, il effectue des périodes de service au Sinaï, au sein de la Force d'urgence des Nations Unies ainsi qu'en Allemagne. Le Cpl McNeil prend sa retraite des FC le 24 décembre 1971, après plus de 20 ans de service.

Le Cpl McNeil était un mentor pour les soldats, nouveaux comme anciens. Il était toujours disponible et prêt à raconter ses histoires. Malheureusement, il nous a quittés le 20 janvier 2003, à l'âge de 75 ans. À Petawawa, le colonel du Régiment de l'époque a donné sa bénédiction pour que l'indicatif d'appel 43A porte le nom du Cpl McNeil. Les soldats du Régiment étaient ravis qu'un caporal reçoive un tel honneur.

Le Coyote 43A a effectué plusieurs patrouilles dans les rues de Kaboul et, avec le consentement de nouveaux chefs d'équipage, a conservé le nom de « Duck » en souvenir du Cpl McNeil.

Le corps blindé est réellement une famille unie où un membre perpétue l'honneur et la mémoire d'un autre.

CPL JOHN BRADLEY

L'Adj Alain Maheux (à droite), le Cpl Eric Poirier (à gauche), l'homme d'équipage Rémi Veillette (agenouillé à gauche) et le Cpl Phillipe Jolicœur (agenouillé à droite), de l'escadron de reconnaissance du 12 RBC, ainsi que leur Coyote « Duck » dans le parc de véhicules du Camp Julien. Le 12 RBC appuie le Gp Bon, 3 R22eR, à Kaboul (Afghanistan).

WO Alain Maheux (right), Cpl Eric Poirier (left), crewman Rémi Veillette (left kneeling) and Cpl Phillipe Jolicoeur (right kneeling), from the Recce Squadron, 12 RBC, with their Coyote, "Duck" in the parking area of Camp Julien. The 12 RBC support the 3 R22eR Bn Gp, in Kabul, Afghanistan.

Honouring a former crewman

By Cpl John Bradley

An honour bestowed by one armoured regiment and carried on by another, is seen daily in both Camp Julien, as well as the streets of Kabul, Afghanistan. As Coyote 43A, of the Reconnaissance Squadron (Recce Sqn), 12e Régiment blindé du Canada (12 RBC), carries the name "Duck", to honour a former crewman and great friend of the Armoured Corps.

Donald "Duck" McNeil joined the Army on May 10, 1951 as a member of the Halifax Rifles, 23 Armoured Regiment. Later he transferred to the Royal Canadian Dragoons and became part of Recce Sqn. By 1954, he became part of the Royal Canadian Dragoons (tank) contingent in Korea with D Squadron. It was here that he made his mark. As the driver, he was allowed to name the tank, so he named the tank after his daughter Dolna, keeping with tradition and naming vehicles that start the letter of the squadron.

After Korea, he completed tours to the Sinai, the United Nations Emergency Force and Germany. Corporal McNeil retired from the CF on December 24, 1971 after more than 20 years of service.

Cpl McNeil was a mentor for soldiers, both young and old and always available and willing to pass on his stories. Sadly, he passed away on January 20, 2003 at the age of 75. The colonel of the Regiment at that time, in Petawawa, gave his blessing and allowed the Call Sign 43A, be named to honour Cpl McNeil. The soldiers of the Regiment were elated that a corporal could receive such an honour.

Coyote 43A has completed numerous patrols in the streets of Kabul, Afghanistan and with the help of incoming crew commanders has retained the name "Duck", to perpetuate the memory of Cpl McNeil.

The Armoured Corps is indeed a tight family with one member of that family keeping alive the honour and memory of another.

Leçons apprises

TALK BACK @ A VOUS LA PAROLE

Après avoir lu l'article « Sur la route avec le 42e Escadron de radar » (vol. 7, no 15), j'ai senti le besoin d'écrire sur certaines mauvaises leçons apprises. Le 42e Escadron de radar s'est rendu au Camp Rilea, en Oregon, pour s'entraîner avec la force aérienne américaine qui a servi au Koweït et à Bagdad. La photo publiée montre deux membres du 42e Escadron de radar sortis de leur véhicules et se préparant à engager le combat.

Toutefois, les militaires susmentionnés ne portent aucun équipement de protection individuelle (EPI). Comment peuvent-ils livrer combat sans EPI? Ils seraient blessés ou tués en peu de temps. Ils devraient au moins porter un casque, de l'équipement à sangles et une veste pare-éclats.

Un autre facteur important : comment vont-ils changer leur magazine? En fouillant dans leurs poches?

Si nous allons apprendre des expériences des autres, retenons la leçon la plus importante de toutes : il faut s'entraîner de la façon la plus réaliste possible. Ce n'est pas la méthode la plus facile ni la plus aisée, mais c'est la bonne façon de procéder. Ainsi, les gens doivent s'habituer à leur équipement et s'y adapter. L'utilisation de l'équipement devient alors innée pour le militaire qui le porte.

Cplc Scott Wilson
Ottawa

Lessons learned

After reading the "On the road with 42 Radar Sqn" article (Vol. 7, No. 15), I felt compelled to write on some bad lessons learned. 42 Radar Squadron went to Camp Rilea, Oregon to learn from the US Air Force who served in Kuwait and Baghdad. The photo published shows two members of 42 Radar Squadron dismounted from their vehicles preparing to fight.

The two members shown had no personal protective equipment (PPE). How are they supposed to fight with no PPE? They would be injured or killed in no time. At the least they should have a helmet, webbing, and a frag vest.

Another important factor; how are they going to change magazines? Fumble around with their pockets?

If we are going to learn from others let's learn the most important lesson: "Train as you would fight". It is not the most comfortable way of doing training, but it is the correct way to do it. It forces people to get used to their equipment and adapt to it. It then becomes second nature to the member who has to carry it.

MCpl Scott Wilson
Ottawa

Le Maj Angelo Battiston, commandant de l'Unité de soutien de secteur, Chilliwack, a présenté au nom du gouvernement fédéral des chèques de 24 000 $ à Bill Tanner (à droite), de Kelowna (C.-B.), et à Roy Wheeler (au centre), de Chilliwack, en reconnaissance de leur participation à des expériences de guerre chimique. M. Tanner est un ancien combattant de la Deuxième Guerre mondiale qui a participé aux expériences à Suffield (Alb.) en 1945. Il a joué un rôle important pour porter à l'attention du gouvernement les inquiétudes des anciens combattants ayant participé à ces essais. M. Wheeler est un ancien combattant qui a pris part aux essais à Suffield en 1966. Sa demande a été la première reçue et la première approuvée dans le cadre du nouveau Programme de reconnaissance des expériences de guerre chimique mis sur pied par le MDN plus tôt cette année. Le programme gouvernemental offre des indemnités aux anciens combattants qui se sont portés volontaires pour des expériences de guerre chimique entre les années 1940 et 1970. Les candidats admissibles se voient offrir un paiement forfaitaire de 24 000 $ en reconnaissance de leur service, ce qui est un montant comparable à d'autres paiements offerts aux anciens combattants. Ce montant est versé en plus des prestations de retraite auxquelles ils ont droit.

Maj Angelo Battiston, commanding officer of Area Support Unit Chilliwack, presented cheques for $24 000 each to Bill Tanner (right) of Kelowna, B.C., and Roy Wheeler, centre, of Chilliwack on behalf of the federal government in recognition of their participation in chemical warfare agent tests. Mr. Tanner is a Second World War veteran who participated in tests at Suffield, Alta. in 1945. He was instrumental in bringing the concerns of veterans of the testing to the attention of the government. Mr. Wheeler is a veteran of testing conducted at Suffield in 1966. His application was both the first to be received and the first to be approved under the new Chemical Warfare Agent Testing Recognition Program established by DND earlier this year. The government program offers payments to Canadian veterans who volunteered as participants in chemical warfare agent experiments between the 1940s and the 1970s. Eligible veterans are offered a one-time payment of $24 000 in recognition of their service, an amount comparable to previous payments to Canadian veterans. This is in addition to the pension benefits to which these veterans may be entitled.

SGT DAVE SNASHALL

Les FC bien représentées à la Coupe Memorial 2004

PHOTOS: SGT DAVE SNASHALL

La Musique Naden des Forces maritimes du Pacifique marche dans les rues de Kelowna (C.-B.) durant le défilé d'accueil pour la Coupe Memorial. Cette dernière a été créée en 1919 par la Ontario Hockey Association en l'honneur des membres des trois armées canadiennes qui ont perdu la vie au service de leur pays durant la Première Guerre mondiale.

The Naden Band of Maritime Forces Pacific marches through the streets of Kelowna, B.C., during the Welcoming Parade for the Memorial Cup. In 1919 the Memorial Cup was created by the Ontario Hockey Association to honour and remember the soldiers, sailors and airmen of the Canadian Military who gave their lives for Canada in the First World War.

par le Captc Paul Seguna

La présence des Forces canadiennes au tournoi de la Coupe Memorial 2004, tenu à Kelowna (C.-B.) le mois dernier, était à la fois forte et symbolique.

Le premier jour du tournoi, la Musique Naden des Forces maritimes du Pacifique était à la tête du défilé d'accueil, suivie d'un contingent formé de membres des régiments du British Columbia Dragoons (BCD) et du Rocky Mountain Rangers de Kelowna-Vernon et de Kamloops respectivement. Dans le ciel, un CP-140 Aurora du 407e Escadron de patrouille maritime de la 19e Escadre Comox représentait la Force aérienne et venait compléter le défilé composé des trois armées, à la grande joie des spectateurs. Des véhicules de recrutement et deux jeeps antiques de la Deuxième Guerre mondiale transportant des anciens combattants ont également pris part au défilé en l'honneur du 60e anniversaire du jour J qui sera célébré prochainement.

La Musique Naden a aussi joué lors d'un concert en plein air pour le public et de la cérémonie d'ouverture officielle de l'exposition « Drafted! – Hockey in the Canadian Forces » et de celle du Temple de la renommée du hockey au Musée militaire de l'Okanagan. Plus tard, une garde de drapeau du BCD s'est jointe à la musique pour la cérémonie d'ouverture à l'aréna Prospera Place. La garde de drapeau a participé à la cérémonie précédant chacune des huit parties des séries ainsi qu'à celle à laquelle on a présenté la Coupe Memorial aux champions de 2004, soit les Kelowna Rockets, devant plus de 6 000 spectateurs enjoués dans l'aréna.

Il s'agit du 86e tournoi de la Coupe Memorial, le premier ayant eu lieu en 1919 quand l'équipe de la University of Toronto Schools a affronté l'équipe des Regina Pats nommé en l'honneur du régiment Princess Patricia's Canadian Light Infantry. L'équipe de Toronto a remporté la partie organisée au Toronto Arena Gardens, qui a été reportée d'une heure afin de permettre à la foule d'accueillir un régiment revenant de sa mission outre-mer. Le trophée est un don de la Ontario Hockey Association en souvenir de ceux qui ont perdu la vie durant la Première Guerre mondiale.

CF well represented at 2004 Memorial Cup

By LCdr Paul Seguna

The Canadian Forces were a significant and symbolic presence during the 2004 Memorial Cup held in Kelowna, B.C. last month.

On opening day the Naden Band of Maritime Forces Pacific marched at the head of the Welcoming Parade, followed by a marching contingent from The British Columbia Dragoons (BCD) and Rocky Mountain Rangers Regiments from Kelowna/Vernon and Kamloops respectively. Overhead a CP-140 Aurora from 407 Maritime Patrol Squadron, flying from 19 Wing Comox, added an Air Force presence to the march past and completed the tri-service character of the parade to the approval of the public viewing the event. Included in the parade were recruiting vehicles and two vintage Second World War jeeps carrying veterans in honour of the upcoming 60th anniversary of D-Day.

The Naden Band also played at the official opening ceremonies of the Okanagan Military Museum's "Drafted! – Hockey in the Canadian Forces" and Hockey Hall of Fame displays and at an outdoor public concert. Later the band was joined by a colour party from BCD for the opening game ceremonies at the Prospera Place arena. The BCD colour party participated in starting ceremonies throughout the eight game series and were on hand for the presentation of the Memorial Cup to this year's champions, the Kelowna Rockets, amid the applause of the over 6 000 spectators in the arena.

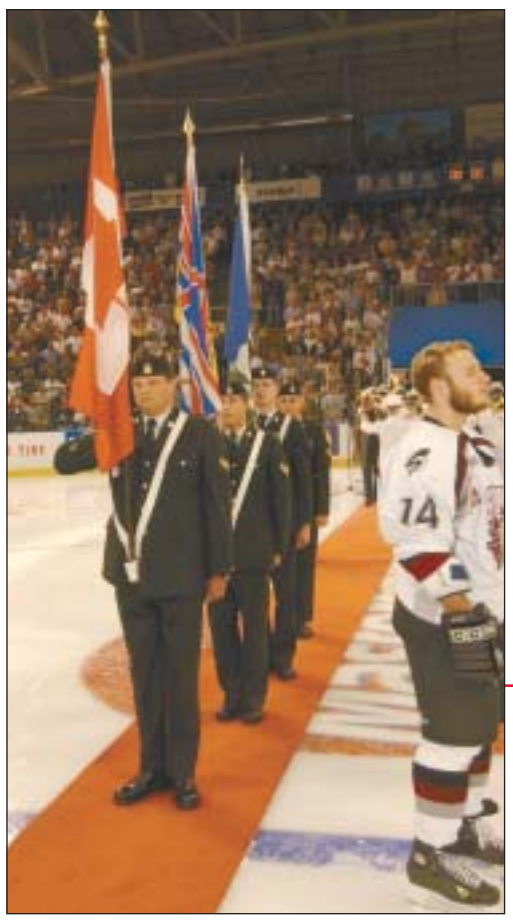
This was the 86th Memorial Cup event, the first being held in 1919 with the University of Toronto Schools team in a contest with the Regina Pats, named after the Princess Patricia's Canadian Light Infantry regiment. The Toronto team won the competition, held at the Toronto Arena Gardens, but not before a game delay of an hour to allow the crowds to welcome a regiment returning from overseas. The trophy was donated by the Ontario Hockey Association as a memorial of the thousands of Canadians who lost their lives during the First World War.

Le Lcol honoraire Walton du British Columbia Dragoons salue la foule durant le défilé de la Coupe Memorial au centre-ville de Kelowna.

Honourary LCol Walton of the British Columbia Dragoons on the saluting dais during the Memorial Cup Parade through downtown Kelowna.

L'ancien combattant Bob Hadgraft et Izak Westgate, représentant du Temple de la renommée du hockey, coupent le ruban signifiant l'ouverture de l'exposition « Drafted! – Hockey in the Canadian Forces » au Musée militaire de l'Okanagan.

Veteran Bob Hadgraft and Izak Westgate, representing the Hockey Hall of Fame, cut the ribbon opening the Okanagan Military Museum's Display of "Drafted! – Hockey in the Canadian Forces".



Le Cpl Andreas Swoboda est à la tête de la garde du drapeau du British Columbia Dragoons lors de la cérémonie d'ouverture du tournoi de la Coupe Memorial à l'aréna Prospera Place, à Kelowna.

Cpl Andreas Swoboda led the British Columbia Dragoons Colour Party at the opening ceremonies of the Memorial Cup at the Prospera Place Arena in Kelowna.