

FORCE AÉRIENNE AIR FORCE Comment' Air

Volume 2, Numéro 1

L'automne 2003

Message du Chef d'état-major de la Force aérienne

En tant que nouveau chef d'état major de la Force aérienne et commandant du Commandement aérien, je suis heureux de vous faire parvenir au nom de tous les membres de l'équipe de la Force aérienne cette édition d'automne de *Comment' Air*. Ceux d'entre vous qui participaient à la cérémonie de passation de commandement en juillet dernier savent que je désire poursuivre l'excellent travail de mon prédécesseur, le lieutenant général Lloyd Campbell (à la retraite) et continuer à faire preuve d'un aussi bon leadership que lui afin de diriger la Force aérienne en ces temps difficiles, mais intéressants.

Mon commentaire dans cette édition est bref parce que, selon moi, les accomplissements, les progrès et les difficultés présentés dans cette édition parlent d'eux mêmes. En effet, ces articles expliquent la position de l'organisation et la façon dont nous continuons de remplir la mission de la Force aérienne malgré les défis qui se présentent.

Même si les temps sont difficiles tant pour les membres du personnel que pour l'équipement, nous faisons quand même face à ces difficultés. Notre meilleur actif est notre capacité « d'accomplir » le travail malgré tout cela et notre plus grande responsabilité est de « pouvoir accomplir » les missions assignées malgré de graves pénuries.

L'effet cumulatif des pressions budgétaires, des réductions de personnel et d'autres pressions occasionne des conséquences inattendues et imprévues liées à un moins bon état de préparation et à une capacité moins importante, deux problèmes que l'on tente de régler à court terme afin que la Force aérienne puisse maintenir un niveau d'efficacité adéquat. Nous n'aurions jamais pu survivre aux



L'ancien Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), le Lgén (ret) Lloyd Campbell (à gauche), le Chef d'état-major de la Défense, le Général Ray Henault (au centre) et le nouveau CEMFA, le Lgén Ken Pennie, lors de la cérémonie de passation de commandement qui s'est déroulée en juillet dernier.

intempéries des dernières décennies sans l'engagement de nos militaires qualifiés, hommes et femmes.

Comme vous le savez, nous connaissons des problèmes de recrutement et de maintien de l'effectif. La modernisation, la mise à jour et/ou le vieillissement de nos différentes flottes nous mettent continuellement au défi de respecter nos engagements opérationnels et de formation et, bien sûr, le domaine changeant de la sécurité mondiale, régionale et nationale créent de nouveaux ennemis et de nouvelles menaces, modifient les relations et la nature même des opérations militaires.

Sommes nous en mesure d'intervenir? Absolument, tant et aussi longtemps que nous, la Force aérienne, adoptons le principe de base de former un corps expéditionnaire entraîné et discipliné qui appuie la chaîne de commandement comme objectif et motivation à atteindre des résultats qui sont profitables pour tous les niveaux de l'organisation.

Bien sûr, ici au quartier général, nous continuons d'élaborer des programmes et des stratégies visant à soutenir la chaîne de commandement et nous continuerons de vous tenir au courant de ces initiatives. D'ici là, je vous remercie de votre constant soutien et j'espère que la lecture de cette dernière mise à jour de nos réalisations des quelques derniers mois vous sera agréable.

Sic Itur Ad Astra

K. R. Pennie
Lieutenant général
Chef d'état major de la Force aérienne

À L'INTÉRIEUR...

Équipement	2
Biographie du membre	3
Personnel	4
Modernisation	4

POUR CONNAÎTRE LES NOMS DES GAGNANTS DES PRIX DE L'AFAC (ASSOCIATION DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA) ET AVOIR UN MISE À JOUR SUR LES OPÉRATIONS, CLIQUEZ SUR LE LIEN SUIVANTE :
http://www.airforce.forces.gc.ca/news/crew/index_e.htm





ÉQUIPEMENT

La Force aérienne donne un répit aux aéronefs de transport CC 130 Hercules et Nouvelle demande de proposition pour des hélicoptères maritimes

Comme vous vous en souvenez peut être, dans notre dernière édition, nous abordions les conséquences auxquelles devait faire face notre flotte d'aéronefs de transport CC 130 Hercules en raison du nombre d'avions interdits de vol pour des questions d'entretien, de pièces de rechange et des problèmes d'espace dans les hangars.

Bien que ces problèmes représentent toujours un défi pour la Force aérienne, on a décidé, pour la présente année financière, de réduire le contingent annuel d'heures de vol (CAHV) de la flotte d'aéronefs de transport Hercules de 21 000 heures de vol à 16 000 heures. On a également pris d'autres mesures telles que la sous-traitance de certaines inspections périodiques effectuées par le 435^e Escadron de transport et de sauvetage de la 17^e Escadre Winnipeg. Un rythme opérationnel élevé combiné à une flotte vieillissante ont amené une réduction du nombre d'aéronefs disponibles à un point où il est devenu clair que 21 000 heures de

vol était tout simplement un objectif impossible à atteindre.

Les dix neuf plus anciens modèles d'aéronefs Hercules de la série E utilisés par la Force aérienne canadienne constituent les aéronefs militaires Hercules ayant le plus grand nombre d'heures à leur actif au monde, ayant accumulé entre 40 000 et 44 000 heures de vol. Avec le vieillissement des aéronefs, on a dû augmenter le temps nécessaire aux inspections périodiques qui doivent être effectuées à toutes les 900 heures de vol. Par conséquent, les inspections progressives des structures effectuées par des services d'entretien en sous-traitance à toutes les 3 600 heures de vol ainsi qu'une inspection périodique exigent également plus de temps.

Au niveau de l'Escadre, on semble être soulagé. On croit que les réductions du CAHV permettront aux escadrons de prendre un répit bien mérité et donneront le temps de trouver une solution alors que nous continuons d'examiner l'avenir de l'aéromobilité au niveau stratégique.

Je suis heureux d'annoncer la mise en œuvre de la prochaine étape importante dans le cadre du programme d'acquisition de nouveaux hélicoptères maritimes, soit la publication d'une demande de proposition (DP) prévue cet automne et on s'attend à ce que la soumission retenue pour le contrat du nouvel hélicoptère maritime (HM) soit annoncée au début de l'année 2004 ou vers juin 2004.

La DP fait état de 28 hélicoptères maritimes totalement intégrés, d'une suite logicielle de simulation et d'entraînement, d'un soutien logistique intégré, de modifications mineures et d'un soutien en service de 20 ans.

En décembre 2002, le gouvernement a donné à l'équipe du PHM la stratégie d'approvisionnement et l'autorisation de mettre en œuvre la phase de sélection préalable. L'équipe du projet est sûre de l'efficacité du processus et est convaincue que l'hélicoptère commandé répondra aux besoins des FC tout au long du XXI^e siècle et pourrait bien être un des hélicoptères maritimes les plus puissants au monde.

Le processus a débuté en 1999 par un Énoncé des besoins opérationnels (EBO) dans lequel on définissait les besoins opérationnels de la Force aérienne et de la Force maritime tels que les avaient décrits les deux éléments. L'EBO n'a pas été modifié depuis son approbation 1999.

On a sélectionné trois entreprises intéressées en mesure de répondre aux exigences rigoureuses liées aux nouveaux HM, soit E.H. Industries Limited, Lockheed Martin Canada Inc. et Sikorsky International Operations Inc. Le processus a exigé beaucoup de travail et de débats qui ont mené à la rédaction d'un EBO très stricte et contenant des spécifications techniques. Nous n'avons aucun doute qu'il s'agira du premier appareil du genre au monde lorsqu'il sera livré.

Entre temps, nos *Sea King CH 124* et leur équipage continuent de faire un travail extraordinaire en attendant avec beaucoup d'impatience, comme nous tous, de voir quel sera l'avenir de cet important élément des opérations des FC. ■

Arrivée des derniers Cormorant

Plus tôt cet été, la Force aérienne a reçu livraison des 15 derniers hélicoptères de recherche et de sauvetage d'avant garde appelés *Cormorant CH 149*. Cet événement marquait une étape importante du projet canadien d'hélicoptères de recherche et de sauvetage. Le *Cormorant* et son équipage bien connus sont partis de l'usine de la EH Industries à Vergiate en Italie le 1^{er} juillet et sont arrivés à la 8^e Escadre Trenton le 15 juillet après avoir survolé la France, l'Angleterre, la Norvège, la Belgique, l'Écosse, les îles Féroé, l'Islande, le Groenland, Iqaluit, Kuujuaq et Bagotville. Le trajet de la traversée de l'Atlantique du Nord est maintenant bien connu, puisque l'hélicoptère *Cormorant* a effectué son premier voyage à Comox en octobre 2001. Depuis ce temps, il a participé à des interventions de recherche et de sauvetage avec deux des quatre escadres, remplaçant l'hélicoptère *Labrador CH 113* utilisé depuis 1963. Grâce à sa vitesse, sa capacité de transport, son endurance et son rendement dans toute condition météorologique, le *Cormorant* constitue pour le Canada un nouvel

aéronef de recherche et de sauvetage puissant avec lequel on a déjà effectué des sauvetages spectaculaires qui auraient été impossibles avec le *Labrador*. Le processus de transition et d'acquisition du nouvel hélicoptère est à moitié terminé au 413^e Escadron Greenwood alors que le 424^e Escadron Trenton devrait avoir achevé la mise en œuvre générale de la flotte de *Cormorant* en mars 2004.

Pendant ce temps, un équipage de cinq membres du 103^e Escadron de recherche et sauvetage de Gander (Terre Neuve) remportait le premier **trophée de sauvetage par hélicoptère *Cormorant*** en rendant hommage au courage exceptionnel de cet équipage lors du sauvetage réussi des seize membres d'équipage d'un



navire en perdition au large des côtes de Terre Neuve pendant une tempête hivernale de nuit. Le récent trophée *Cormorant* a été fourni aux Forces canadiennes l'année dernière par les sociétés Agusta Westland et EHI qui sont les constructeurs du nouvel hélicoptère de recherche et de sauvetage du Canada le *Cormorant* dans le but de rendre hommage aux efforts héroïques des professionnels en recherche et sauvetage. ■



BIOGRAPHIE DU MEMBRE

Colonel (à la retraite) Chris Hadfield



Colonel Chris Hadfield, (photographié en 1987 à la 3^e Escadre Bagotville) pilote de la Force aérienne et premier Canadien à avoir marché dans l'espace, a pris officiellement sa retraite des Forces canadiennes en octobre afin de poursuivre une carrière d'astronaute civil à l'Agence spatiale canadienne de Houston. Plus tôt cette année, le col Hadfield (à la retraite) indiquait comment sa carrière dans la Force aérienne avait favorisé sa préparation à la vie d'astronaute.

Après toute une vie d'attente et des années de formation, le jour était finalement arrivé. Nous nous sommes réveillés, l'équipage et moi, en Floride. Une équipe nous a remis des uniformes, nous sommes montés dans l'autobus argenté et nous sommes partis à la levée du jour.

La Navette spatiale américaine *Atlantis* nous attendait, fière, dans son aire de lancement. L'élévateur nous a conduits soixante mètres plus haut à la salle blanche, et nous sommes faufiletés en rampant dans l'écouille d'*Atlantis* et, tour à tour, nous avons attaché nos ceintures.

Couché sur le dos, je regardais droit vers un ciel de novembre qui s'éveillait, nous devions attendre quelques heures pendant que le personnel de piste effectuait les dernières vérifications sur *Atlantis*. J'ai rigolé avec les membres de l'équipage, puis je me suis mis à réfléchir et à répéter ma liste de vérification et les tâches que je devais accomplir pendant le prochain lancement. Cependant, j'ai également eu le temps de réfléchir non seulement à ce qui était à venir, mais aussi à ce qui m'avait amené là, sur ce siège, dans cette cabine en attendant que les moteurs démarrent.

J'avais toujours voulu voler. Depuis le jour où j'avais vu l'homme marcher sur la lune pour la première fois, j'avais voulu être pilote, un pilote d'essai et un astronaute. J'ai joint les Cadets de l'Air à treize ans et j'ai appris à piloter un planeur à Mountainview et des aéronefs à London. J'ai joint la Force aérienne à Hamilton en 1978 et j'ai étudié à la Royal Roads University et au Collège militaire royal du Canada. J'ai appris à piloter, mais à vraiment piloter, à Moose Jaw en Saskatchewan.

Couché là, je repensais à mes premiers vols d'entraînement seul dans le *Tutor*, au sud du lac Old Wives. L'objectif de vol consistait à effectuer des manœuvres précises pour me préparer pour l'essai en vol, mais c'était l'été et il y avait tout ces nuages ouateux, j'ai dépensé tout le carburant à planer et à zigzaguer de plus en plus haut, me sentant plus libre que jamais auparavant, pourchassant ces nuages, souriant et riant jusqu'à ce que j'en aie mal aux mâchoires.

Revenant à la réalité, nous avons assisté aux dernières minutes du compte à rebours jusqu'à ce que les moteurs d'*Atlantis* rugissent violemment prêts à décoller. Dans une grande secousse, nous nous sommes arrachés avec puissance de la rampe de lancement et nous

nous sommes enfoncés dans nos sièges. Nous avons été éjectés de la terre, au-delà de l'atmosphère et propulsés dans l'espace. Neuf minutes plus tard, après avoir utilisé tout notre carburant, les moteurs se sont soudainement arrêtés et nous étions dans un état d'apesanteur totale, en orbite.

J'ai commencé à voir des choses flotter autour de moi et je me suis lentement et soigneusement détaché. Enlevant doucement mon casque et mes gants, j'ai ouvert un casier et j'ai sorti un immense appareil pour prendre des photos du réservoir extérieur et de la Terre. Moins de 90 minutes

plus tard, nous avions fait le tour de la Terre une fois et nous arrivions au-dessus du sud de l'Ontario.

Regardant par la longue lentille et l'appareil tout en prenant des photos, je regardais mon coin de pays défiler sous moi. J'ai vu Sarnia, où je suis né et ensuite London, où j'ai appris à voler. Nous avons survolé Toronto et j'ai ajusté la lentille un peu afin de pouvoir apercevoir Trenton et Mountainview, l'endroit où j'ai piloté mon premier planeur et effectué mon premier vol solo. Comme j'ajustais la lentille, ce fut comme si mon appareil photo, la navette et ma vie entière s'étaient arrêtés pour un moment. Je me suis soudainement vu, moi, flotter dans l'espace bien au-dessus de l'endroit où ma vie avait commencé. Les nombreux visages des gens qui m'avaient enseigné et conseillé, les occasions qui m'avaient été données en tant que Canadien et la vie que j'avais eue dans la Force aérienne, tout cela a défilé rapidement devant moi.

J'ai laissé échapper un merci discret et sincère pour tous ceux qui m'avaient encouragé à arriver là où j'étais rendu. Je pris une dernière photo de cette vieille piste en bas là, et je suis retourné travailler.

Per Ardua Ad Astra
Chris Hadfield
Colonel (à la retraite), Astronaute

Nota : Il aurait été négligent de ma part de ne pas accepter les remerciements du col Hadfield au nom de la Force aérienne et de ne pas lui offrir nos remerciements pour ses 25 années de dévouement, de professionnalisme et d'excellents services. Il a réalisé son rêve et a mis en application notre mot d'ordre *Per Ardua Ad Astra*

Départ dans la dignité

Depuis longtemps, la Force aérienne et les Forces canadiennes (FC) admettent qu'il est important de rendre hommage aux éléments les plus indispensables de leur force respective, c'est-à-dire les hommes et les femmes qui servent honorablement leur pays, et de reconnaître leurs contributions.

Malheureusement, nous ne sommes pas très efficaces à reconnaître leurs accomplissements au moment où ils prennent une retraite bien méritée. C'est ce qui a incité les FC à mettre en œuvre un nouveau programme, intitulé *Départ dans la dignité*, un hommage à tous les membres des Forces au moment où ils quittent l'organisation. Le programme *Départ dans la dignité* de la Force aérienne a pris son envol il y a plusieurs mois. Dans le cadre de ce programme, nous offrons un certificat de service sur lequel on reconnaît le dévouement, l'engagement et le professionnalisme de chaque membre de la Force aérienne prenant sa retraite (ainsi que les membres de la Force maritime et de la Force terrestre qui demandent une accréditation de leur affiliation avec la Force aérienne au moment de la retraite). J'ai décidé de signer personnellement chaque certificat de service dans le but de montrer mon soutien total au programme qui consiste en un hommage à tous les membres de la part des dirigeants des niveaux les plus élevés possibles. ■



PERSONNEL

Campagne de recrutement pour le poste de pilote

En collaboration avec le Groupe de recrutement des Forces canadiennes, la Force aérienne organise une énergique campagne de recrutement pour le poste de pilote afin d'accroître le nombre de postulants à ce poste dans les FC. Actuellement, nous avons 1 332 pilotes, nous devrions toutefois en avoir 1 475.

Par conséquent, nous désirons recruter environ 184 hommes et femmes dans le cadre du programme Enrôlement direct en qualité d'officier (EDO). Cette année, notre objectif de recrutement total est de 222, soit l'enrôlement au Collège militaire royal, l'enrôlement direct dans une université civile (EDO), l'enrôlement lié à un reclassement interne dans les FC ainsi que l'enrôlement d'un petit nombre de détenteurs de diplôme d'études secondaires dans le cadre du Programme de formation des officiers (éducation permanente) réactivé récemment. Une pénurie de pilotes peut paraître surprenante, toutefois, les problèmes auxquels nous devons faire face sont attribuables à des facteurs complexes et interdépendants, y compris des facteurs économiques, démographiques et organisationnels (formation). De plus, les FC n'ont jamais fait la promotion du poste de pilote militaire ni fait de campagne de publicité, parce qu'il y avait toujours un grand nombre de postulants. Ainsi, les Canadiens et les Canadiennes ne sont peut être pas au courant des possibilités qu'offre cette profession.

Nous espérons que la campagne de recrutement de 4,5 millions de dollars amorcée cet automne nous permettra d'informer les Canadiens et les Canadiennes des possibilités qu'offre la carrière de pilote. Nous savons que ce poste ouvre les portes à une carrière de défis et de récompenses pour les Canadiens et les Canadiennes qui possèdent les qualifications nécessaires pour cet emploi excitant.

Entre temps, du côté des techniciens d'aéronefs internes et grâce à nos mesures pour revigorer les professions des GPM de la série 500 (avionique, aviation et technicien en structure d'aéronef), nos efforts de recrutement, de réenrôlement et de régénération apportent peu à peu des changements. Les métiers de la série 500 ont toujours représenté environ 37 à 39 p. 100 de la Force aérienne. Ainsi, dans les quelques prochaines années, un grand nombre de ces techniciens prendront leur retraite, il est donc possible que d'ici dix ans, la Force aérienne doive recruter du personnel pour pourvoir à 70 p. 100 de ces postes. Alors que les perspectives s'améliorent, le problème devient rapidement envahissant alors que nous devons déjà jongler avec un nombre anormalement élevé de nouvelles recrues et maintenir un rythme opérationnel énergique, une situation sur laquelle nos collègues à la 1 DAC et nous mêmes travaillons très fort afin de régler le problème. ■

MODERNISATION

Construction d'un complexe à North Bay

Notre personnel de la 22^e Escadre North Bay était sans doute heureux d'entendre l'annonce faite par le gouvernement fédéral l'été dernier selon laquelle on investirait une somme de 23 millions de dollars afin de financer la construction d'un complexe en surface et la réinstallation du Centre des opérations, dans le cadre du projet de modernisation du Centre des opérations aériennes de la région/du secteur (COARS) du ministère de la Défense nationale.

Lorsqu'il a fait cette annonce, l'honorable John McCallum, ministre de la Défense, a indiqué que le projet de modernisation est un moyen rentable de faire en sorte que les Forces canadiennes disposent des outils nécessaires pour accomplir leur mission, c'est

à dire surveiller et défendre l'espace aérien de l'Amérique du Nord. Le projet de modernisation du COARS permettra de fournir de l'équipement d'affichage et de traitement informatique pour la défense aérienne, de moderniser le système de communication interne et de procéder à la réinstallation du Centre des opérations dans un nouveau complexe en surface.

Le nouveau centre de commandement et de contrôle sera terminé au cours de l'été 2005. Le financement de ce projet s'inscrit dans le cadre financier déjà en place. Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet et lire d'autres communiqués de presse du MDN, visitez le site à l'adresse suivante : <http://www.forces.gc.ca/site/newsroom>. ■

COMMENT'AIR VOL. 2, No 1

Chef d'état-major de la Force aérienne

Lieutenant-général Ken Pennie
Quartier général de la Défense nationale
Édifice Mgén George R. Pearkes
101, promenade du Colonel-By
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Chef d'état de rédaction

Chef d'état-major adjoint
de la Force aérienne
Major-général Richard Bastien

Rédactrice exécutif

Major Lynne Chaloux
Directeur intérimaire des affaires
publiques de la Force aérienne

Rédactrice en chef

Holly Bridges
(613) 996-2183
courriel : bridges.hm@forces.ca

Rédactrice

Holly Bridges
(613) 996-2183

**Gestionnaire web
de la force aérienne**
Roy Ahopelto (613) 992-0555

Conception graphique

Wendy Hanscomb
Services créatifs SMA (AP)

SITES WEB

Site web de la Force aérienne
www.airforce.forces.gc.ca

D-NET
www.forces.gc.ca

Chef d'état-major de la Défense
www.vcds.forces.gc.ca/cds/

**Vice-chef d'état-major
de la Défense**
www.vcds.forces.gc.ca

Le ciel au bout des doigts
www.altitudeis.com

Direction de la sécurité des vols
www.airforce.forces.ca/DFS/

**Projet des hélicoptères
maritimes**
www.forces.gc.ca/admmat/mhp

Histoire et patrimoine
www.forces.gc.ca/hr/dhh

Mises à jour de l'avionique
www.airforce.forces.ca/cfaap

Recrutement
www.recruiting.forces.gc.ca