



Printemps 2004, Vol. 2, N° 2

Dans ce numéro...

Le concept de force expéditionnaire	p. 2
Mise à jour sur les opérations	p. 2
Mise à jour sur le matériel	p. 3
Mise à jour sur le personnel	p. 3
Profil des membres	p. 4



CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA FORCE AÉRIENNE

Lgén Ken Pennie
Quartier général de la Défense nationale
Édifice Mgén George R. Pearkes
101, promenade Colonel By
Ottawa ON K1A 0K2

ÉTAT DE RÉDACTION

Chef d'état de rédaction
Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne
Mgén Richard Bastien

Rédacteur exécutif
Cdr Jeff Agnew
Directeur - Affaires publique (Air)

Rédactrice en chef
Holly Bridges
(613) 996-2183
bridges.hm@forces.gc.ca

Gestionnaire Web de la Force aérienne
Roy Ahopelto
(613) 992-0555
ahopelto.rl2@forces.gc.ca

Direction artistique
SMA(AP) DMSC CS03-0541

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS

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.cds.forces.gc.ca

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

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

Au nom de tous les membres de la Force aérienne, anciens et actuels, je vous salue et suis heureux de vous présenter le numéro du printemps de *Comment'Air*, un numéro qui illustre vraiment le chemin que nous avons parcouru dans nos 80 ans d'existence et où nous allons en tant qu'organisation.

On me demande souvent de décrire la situation au sein de notre collectivité de la Force aérienne, aussi bien sur le plan stratégique qu'opérationnel. Comme vous le savez et comme je l'ai mentionné de nombreuses fois dans ce communiqué et ailleurs, la Force aérienne se trouve à un stade critique de son évolution, plus fragile et précaire que jamais auparavant. Cependant, cette fragilité engendre la détermination de réussir et de prospérer en tant qu'organisation. Avec l'examen de la Défense à venir et des changements probables sur la scène politique, la Force aérienne travaille activement à solidifier sa position visant à la transformer d'une force principalement statique, axée sur les programmes et d'après-guerre froide en une force *aérospatiale* du XXI^e siècle expéditionnaire, travaillant en réseau et axée sur les résultats.

Qu'entend-on par une capacité opérationnelle axée sur les résultats? Cela signifie que nous devons mettre davantage l'accent sur la sécurité des Canadiens et voir comment nous pourrions y arriver de façon plus efficace et efficiente avec une plus grande soutenabilité et prévisibilité. Cela ne signifie pas nécessairement faire plus avec moins, mais plutôt le contraire. Cela signifie que nous devons miser davantage sur la qualité de notre vie opérationnelle et effectuer les changements internes nécessaires pour y arriver. Par exemple, nous savons qu'il existe un chevauchement des efforts à certains niveaux. Nous savons que nous pourrions nous préparer aux déploiements de façon plus systémique et prévisible. Tous ces facteurs, et d'autres trop nombreux pour qu'on en parle ici, nous incitent à construire une meilleure Force aérienne, plus forte et plus efficace. Ceci dit, cependant, je sais que la fatigue entraînée par le changement est un phénomène réel, et nous faisons de notre mieux pour que la transformation de la Force aérienne demeure une transformation, non un *changement*. Je crois que nos membres, et les Canadiens en général, seront ouverts à ces améliorations.

Sic Itur Ad Astra

Le Chef d'état-major de la Force aérienne, Lieutenant-général K.C. Pennie

Le Lgén Pennie inspecte une garde de caserne au Camp Mirage, le 4 décembre 2003, avant de visiter le Camp Julien, le 5 décembre. Au cours des dix derniers mois, le Lgén Pennie a visité presque toutes les escadres de la Force aérienne et unités déployées en Bosnie-Herzégovine et dans le Sud-Ouest de l'Asie.



Le concept de force expéditionnaire

Pour que nous puissions continuer de fournir un service de renommée internationale aux Canadiens, aussi bien au pays qu'à l'étranger, nous devons mettre davantage l'accent sur notre capacité d'être en tout temps une force expéditionnaire, dans tout ce que nous entreprenons.

Selon moi, une force expéditionnaire est une force prête à se déployer et capable de se déployer et de se redéployer, au besoin. Cela signifie une force capable de se déployer sur le plan personnel et organisationnel.

Donc, en ce qui a trait à la mise en œuvre de la force, nous serons en mesure de maintenir un certain niveau d'aptitude au déploiement prévisible, soutenable et justifiable. En termes concrets, nous devons fournir les services que nous fournissons actuellement, mais de façon plus systémique. Le concept de force expéditionnaire permettra aux militaires de savoir où ils en sont, puisqu'ils sauront d'avance si on a l'intention de les déployer ou non.

Comment une force devient-elle expéditionnaire? Nous travaillons actuellement à la création d'une série d'unités aériennes expéditionnaires, possédant une capacité particulière, embarquée ou axée sur la capacité, comme des équipes d'intervention en cas de désastre ou des équipes de contrôle radar. Pour mettre de l'avant ce concept de force expéditionnaire, nous devons absolument modifier notre culture et notre définition fondamentale de ce que nous faisons et comment nous le faisons.

À mesure que nous introduisons de nouvelles capacités, de nouveaux concepts opérationnels, et que nos membres commenceront à penser en termes de capacités plutôt que de programmes, nous nous rapprocherons de cette vision nécessaire et réaliste de l'avenir. Bien sûr, le travail en cours concernant la révision de la politique, par exemple, perçoit notre pays du point de vue de la sécurité intérieure. Où devons-nous nous situer pour fournir cette sécurité? Il est évident que des investissements considérables ont déjà été faits dans certains secteurs et qu'il n'est pas question de les modifier. Mais il pourrait être judicieux de consolider certains de nos acquis pour mieux préparer la Force aérienne en fonction de nos prévisions pour l'avenir.

Nous vous invitons à surveiller les mises à jour qui seront publiées à ce sujet et au sujet d'autres éléments de la transformation de la Force aérienne, dans les prochains numéros de *CommentAir*. Vous devriez recevoir des copies de nos documents stratégiques au printemps ou à l'été.

Mise à jour sur les opérations

Notre personnel continue de fournir un service de classe internationale aux Canadiens grâce à nos responsabilités permanentes au pays, comme les missions de recherche et de sauvetage et les patrouilles maritimes; cependant, nos effectifs déployés à l'étranger sont plus occupés que jamais.

Un hélicoptère CH-124 *Sea King* a quitté Halifax à bord d'un navire de charge commercial, le mardi 24 février, pour rejoindre la frégate de patrouille canadienne NCSM *Toronto*, actuellement déployée dans la région du golfe Arabo-Persique dans le cadre de l'**opération Altair**, la contribution permanente des Forces canadiennes à la campagne internationale antiterroriste.

La Force aérienne a levé toutes les restrictions de vol visant sa flotte d'hélicoptères maritimes CH-124 *Sea King* à la suite des résultats obtenus des inspections et des réglages techniques, et des modifications apportées aux procédures de maintenance de l'hélicoptère.

Toutes les opérations aériennes des *Sea King*, sauf celles nécessaires à la protection de la

vie, avaient été suspendues du 20 octobre au 3 novembre dernier. Depuis novembre, les hélicoptères volaient moyennant certaines restrictions opérationnelles, pendant que des inspections techniques de divers composants de la chaîne dynamique ainsi que des modifications aux procédures opérationnelles et aux procédures de maintenance étaient exécutées pour réduire tout risque qu'un incident se reproduise. Parmi les solutions techniques dont a bénéficié la flotte des *Sea King*, il y avait une inspection spéciale du système de mesure du couple de l'hélicoptère, lequel envoie des renseignements sur la puissance développée par l'hélicoptère au compteur se trouvant sur le tableau de bord.

CC-130 Hercules

L'unité de transport aérien tactique (UTAT) qui effectue des vols de maintien en puissance pour la Force opérationnelle de Kaboul, dans le cadre de l'**opération Athena**, continue de fournir un service exceptionnel sur les lieux. J'ai visité personnellement les membres de la Force aérienne au Camp Mirage et j'ai été très impressionné par le travail de nos trois CC-130 *Hercules*,

de leurs membres d'équipage et du personnel préposé à la maintenance et au soutien des hélicoptères. Environ 250 de nos militaires sont affectés au Camp Mirage dans le cadre de la plus récente rotation effectuée en janvier 2004.

Départ de la Bosnie

Comme l'a mentionné le Ministre à plusieurs reprises et faisant suite à l'annonce de l'OTAN en octobre dernier, le Canada commencera à réduire son soutien à la Force opérationnelle en Bosnie-Herzégovine (FOBH) d'ici l'automne prochain. Le rapatriement du détachement d'hélicoptères (dét hél) fait partie du reste de la réduction prévue. Actuellement, la Force aérienne fournit, dans le cadre de l'**opération Palladium**, un dét hél basé au Camp Black Bear, à Velika Kladusa, en Bosnie, qui comprend huit CH-146 *Griffon* et 74 membres du personnel qui appuient les opérations 16 heures par jour, sept jours par semaine.

Renseignements : consultez le site www.dnd.ca
Photographies du personnel des FC à l'œuvre : www.combatcamera.forces.gc.ca

Mise à jour sur le matériel

Le 3 novembre 2003, le 441^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake entreprenait des opérations à bord de son premier CF-18 modernisé dans le cadre de la phase I. Vingt-cinq pour cent de nos CF-18 ont été modernisés pendant cette phase. Les améliorations techniques apportées comprennent un nouveau radar, des radios antibrouillage à sauts de fréquence, un interrogateur-transpondeur combiné, de nouveaux ordinateurs de missions et un nouveau système de gestion de l'armement. La phase I sera terminée d'ici 2006, et l'ensemble du projet de modernisation des CF-18 devrait être achevé d'ici 2009.

La demande de proposition visant à remplacer l'hélicoptère CH-124 *Sea King* a été émise en décembre 2003, et nous nous attendons à ce qu'une décision concernant l'avenir de l'hélicoptère maritime des Forces canadiennes soit prise à l'été 2004.

Le premier de deux biréacteurs commerciaux devant être dotés d'une capacité de ravitaillement en vol est dans la chaîne de production en Allemagne et devrait reprendre le service à l'automne 2004.

Les CC-130 *Hercules* ont prêté main-forte aux Forces canadiennes durant de nombreuses années; toutefois, nous devons composer dans les années à venir avec des problèmes de maintenance en ce qui a trait à ces appareils. Cette situation nous offre l'occasion d'évaluer si nous conservons les CC-130, avec les problèmes qu'ils posent, ou si nous adoptons un nouvel aéronef. À cette fin, nous poursuivons le projet de recherche et de sauvetage à bord d'aéronefs à voilure fixe pour évaluer un aéronef beaucoup plus efficace, aux dimensions adaptées au rôle de recherche et de sauvetage (SAR) et, à plus long terme, au projet de modernisation du transport aérien dans les FC.

Le programme de modernisation progressive de l'*Aurora* (PMPA) est un projet omnibus qui comprend 23 ajouts. Seize d'entre eux font l'objet d'un contrat et sont mis en œuvre, ce qui représente plus de 60 p. 100 de la valeur totale du PMPA.

Le Centre d'expérimentation des Forces canadiennes continue d'étudier les possibilités associées aux véhicules aériens sans pilote (UAV). Bien que les UAV de la Force terrestre aient été mis à l'épreuve en Afghanistan, le Sous-chef



On procède actuellement à une mise à niveau massive des systèmes d'avionique et de l'armement des CF-18 dans le cadre du projet de modernisation des CF-18. Le projet consiste en une mise à niveau des équipements de mission de 80 aéronefs (59 CF188A et 21 CF188B). Il a pour but d'améliorer la soutenabilité, l'interopérabilité et la capacité de survie des CF188 et d'assurer la capacité opérationnelle pour la durée prévue de l'aéronef (jusqu'en 2017).

d'état-major de la Défense continue d'être responsable du développement des capacités des UAV au sein du Ministère. Ma propre Direction de la planification stratégique aérienne supervise la situation quant à ses conséquences probables sur les opérations aériennes, et la Force aérienne continue d'assurer la navigabilité des véhicules aériens.

Renseignements : www.airforce.forces.gc.ca/4wing/aircraft/cf18_f.asp

Mise à jour sur le personnel

Recrutement et réenrôlement de pilotes

La Force aérienne poursuit ses initiatives de recrutement et de réenrôlement de pilotes. Cette année, nous avons besoin de 184 hommes et femmes qui désirent suivre une formation de pilote en vertu du plan d'enrôlement direct en qualité d'officier (EDO). L'objectif de recrutement de nouveaux pilotes cette année est de 222, ce qui comprend le recrutement par l'entremise du Collège militaire royal, l'EDO à partir d'une université civile et le reclassement au sein des FC.

Trois comités de sélection de pilotes constitués cette année ont permis d'offrir à seulement 72 débutants l'occasion de devenir pilote, en raison du nombre restreint de postulants. On prévoit constituer un quatrième et dernier comité de sélection de pilotes en mars. Les problèmes de recrutement des pilotes résultent de facteurs complexes interreliés, notamment des problèmes économiques et démographiques.

Les FC n'ont pas activement fait la promotion ou publicisé la spécialité de pilote militaire par le passé, car les candidatures étaient nombreuses. Il en résulte que les Canadiens ne sont peut-être pas au courant des débouchés dans cette spécialité. Nous avons amorcé une campagne de publicité et de recrutement pour informer les Canadiens et les Canadiennes des possibilités

qui s'offrent à eux dans la spécialité de pilote. Le Programme de formation des officiers — Éducation permanente est de nouveau offert pour élargir le bassin de pilotes débutants potentiels venant de la population civile, et des procédures ont été mises en œuvre pour faciliter les mutations dans la spécialité de pilote dans les FC.

Au cours de la dernière année financière, 37 pilotes se sont réenrôlés dans la Force aérienne. Cette année, 34 se sont réenrôlés, et 53 ont franchi diverses étapes du processus de réenrôlement.

Renseignements : consultez le site www.airforce.forces.gc.ca et cliquez sur « Devenir pilote ».

Mise à jour sur l'habillement

Des opérations récentes ont fait ressortir des lacunes sur le plan de l'habillement et de l'équipement de la Force aérienne. En outre, les barèmes de dotation actuels sont trop compliqués et l'habillement que les militaires ont le droit de recevoir est trop désuet. Le projet relatif à la norme du millénaire en matière d'habillement et d'équipement (NMHE) s'efforce de résoudre ces problèmes et mettra un frein à la pratique récente qui consiste à acheter localement certains articles d'habillement opérationnel. Aussi, le commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada n'a indiqué qu'une seule tenue réglementaire pour les

opérations en garnison et les déploiements. Le projet relatif à la NMHE favorise, pour la Force aérienne, des articles d'habillement opérationnel dont le rendement et les particularités techniques sont appropriés, correspondent le plus possible aux articles de l'Armée de terre des FC et sont compatibles avec l'habillement des alliés.

Les articles acquis en vertu de la NMHE tireront profit des améliorations technologiques en matière de rendement du matériel et de conception de l'habillement réalisées depuis l'acquisition des vêtements de la Force aérienne. Ces améliorations comprennent le traitement ignifuge, la dissipation électrostatique, la doublure perméable à la vapeur d'eau et une capacité d'isolation plus efficace. La conception des vêtements tentera aussi de répondre aux exigences anti-FOD (dommage par corps étranger) et concernant la compatibilité de l'équipement de survie aérospatial.

Quelques contrats ont déjà été alloués, et l'expédition aux dépôts a débuté. Ce printemps, l'équipe chargée de l'application de la NMHE prévoit effectuer une première livraison d'articles sélectionnés à Comox.

Les premiers vêtements fabriqués selon la NMHE ont été distribués en octobre 2003, et les premiers destinataires ont été les assistants des adjud des escadres. L'émission initiale de vêtements fabriqués selon la NMHE doit commencer dans les prochains mois; cette « première » émission permettra au personnel des escadres d'observer de première main les nouveaux modèles et couleurs tactiques.

Profile

des membres

Deux de nos techniciens en recherche et sauvetage (Tech SAR) de la 14^e Escadre Greenwood recevront la Médaille de la bravoure, en juin, pour leur courage exceptionnel lors du sauvetage d'une victime d'un écrasement d'avion dans un terrain rude et montagneux, à proximité de Natashquan, au Québec, le 28 septembre 2002.

Le Caporal-chef Steve Bédard et le Sergent André Hotton, tous deux membres du 413^e Escadron, ont accompli une tâche difficile et inhabituelle : sauter en parachute au-dessus d'arbres, en dépit de vents violents et à la tombée du jour, pour atteindre le plus rapidement possible le site de l'écrasement d'un appareil de type Otter.

« Vous ne cherchez pas une zone dégagée, relate le Sgt Hotton. Vous cherchez l'arbre le plus gros et le plus vert que vous pouvez trouver, un arbre à feuillage persistant, et vous sautez. »

Après s'être frayé un chemin, avoir dégagé des arbres et récupéré leur matériel largué par le CC-130 *Hercules* qui décrivait des cercles au-dessus de leur tête et s'être rendus sur les lieux de l'écrasement, le Cplc Bédard et le Sgt Hotton ont trouvé le pilote vivant et conscient. Les trois autres passagers, tous membres de la même famille, étaient décédés.

« C'était vraiment un brave homme, souligne le Cplc Bédard. Si quelqu'un mérite une médaille, je crois bien que c'est lui. On devrait reconnaître le mérite de tous ceux qui survivent à un écrasement de ce genre. »

Heureusement, le père et le frère du pilote ont pu se rendre sur les lieux de l'écrasement et fournir leur soutien moral. « La présence rapide autour de lui de son père et de son frère l'a vraiment aidé. S'ils n'avaient pas été là, il aurait pu ne pas s'en sortir », mentionne le Cplc Bédard.

Nous avons retrouvé le pilote à l'intérieur de l'aéronef, qui était renversé sur le dos, sur une pente de 40 degrés, entouré d'arbres abattus et de débris de la structure. Une forte odeur de carburant a alerté les Tech SAR quant au risque d'incendie. Heureusement, les lieux de l'écrasement étaient suffisamment stables pour leur permettre d'entreprendre leur travail.

Le Cplc Bédard a administré les premiers soins, tandis que le Sgt Hotton a entrepris de sortir le pilote de l'aéronef, une tâche précise et laborieuse qui a duré plus de quatre heures. Le patient gisait sous le fuselage, coincé à la mi-cuisse entre son siège et le tableau de bord. Le Cplc Bédard pouvait à peine voir le patient lorsqu'il lui administrait les premiers soins, tandis que le Sgt Hotton retirait systématiquement les commandes de vol et les débris tordus. Le Sgt Hotton ne pouvait voir les pieds du pilote, ensevelis sous les débris, ce qui a rendu la libération si difficile. En outre, le pilote et son père le suppliaient sans cesse de se dépêcher de le libérer des débris de l'aéronef.

Finalement, après avoir libéré le pilote, le Sgt Hotton a utilisé une scie à chaîne qui était à bord de l'appareil pour couper quelques arbres pour permettre au CH-113 *Labrador* de hisser le blessé à bord. Entre-temps, des aéronefs de la 14^e Escadre Greenwood et de la 9^e Escadre Gander participaient à la mission. Deux autres Tech SAR de Greenwood sont intervenus pour placer le pilote sur un brancard-panier et le transporter par hélicoptère à l'hôpital, accompagné du Sgt Hotton. Le Cplc Bédard est resté derrière pour rassembler l'équipement et se préparer à laisser la place aux policiers de la Sûreté du Québec.



À la fin de la mission de sauvetage, les Tech SAR n'avaient pas dormi depuis plus de 28 heures.

Le sauvetage a eu lieu conformément aux procédures et a permis aux deux membres de mettre en pratique toutes les tâches pour lesquelles s'entraînent quotidiennement nos Tech SAR. « Lorsque nous effectuons un scénario d'entraînement, nous essayons de pratiquer le plus de choses possibles pour évaluer nos compétences, souligne le Sgt Hotton qui est Tech SAR depuis 13 ans. Si je devais créer le scénario parfait pour nous évaluer, ce serait celui-ci : atterrir en parachute dans des arbres, larguer notre matériel médical, assurer la coordination avec d'autres organismes et évacuer le patient. Ce jour-là nous avons mis en pratique tout ce que nous apprenons lors de l'entraînement. »

« Je sais que le fait d'être parachutés dans des arbres, avec ces rafales, et de travailler dans des débris imbibés de carburant n'est pas une situation normale, je veux dire que vous avez toujours peur qu'un incendie éclate pendant que vous travaillez. Mais nous nous entraînons en conséquence et lorsque nous vivons ce genre de situation, l'entraînement prend le dessus. »

Le Cplc Bédard a hâte de recevoir la Médaille de la bravoure et aimerait bien que sa famille assiste à l'événement.

« Je vous avouerai franchement que je suis très, très fier, et je suis humble. »

Félicitations au Cplc Bédard et au Sgt Hotton, ainsi qu'à tous les membres d'équipage de la Force aérienne qui ont participé à ce sauvetage, pour leur rendement exemplaire dans des conditions très difficiles. Son Excellence la Gouverneure générale du Canada, Adrienne Clarkson, présentera les médailles au cours d'une cérémonie qui aura lieu en juin.



Caporal-chef Steve Bédard



Sergent André Hotton