



FORCE AÉRIENNE

Comment'Air

Février 2007, Vol. 5, N° 1

Transformation



Escadrons de soutien de mission ■ p.4
Une nouvelle doctrine aérospatiale ■ p.5

Équipement et capacités



Signature de contrat pour des aéronefs ■ p.5
Projet des hélicoptères de transport moyen à lourd des FC ■ p.7
Étape III de l'avion d'attaque (JSF) ■ p.7

Opérations



Opérations des CP-140 Aurora ■ p.9
Élargissement du rôle des hélicoptères maritimes du Canada ■ p.10

Nos gens



Membres de la Force aérienne en Afghanistan ■ p.11
Profil des membres ■ p.12
Promotions et nominations ■ p.13

Message du Chef d'état-major de la Force aérienne La Force aérienne du Canada en 2007: Défis, changements et réinvestissements

En ce début de nouvelle année, je me réjouis à l'idée des nombreux projets qui attendent la Force aérienne du Canada en 2007. Je suis optimiste à l'égard des nombreux défis que nos hommes et nos femmes auront à relever au cours de l'année. Nous continuerons de maintenir une « cadence opérationnelle » élevée à servir le Canada, au pays comme à l'étranger. En même temps, nous continuerons de faire l'objet de changements sans précédent au cours des prochaines années, alors que nous deviendrons une force aérospatiale plus efficace, adaptée aux besoins du Canada du XXI^e siècle en matière de sécurité. Les promesses de réinvestissement semblent prometteuses pour l'avenir de la Force aérienne, ainsi que pour ceux et celles qui ont choisi de poursuivre une carrière dans l'uniforme « bleu ».

En même temps que la Force aérienne se transforme en une force expéditionnaire fondée sur les capacités, de plus en plus de possibilités s'offrent aux hommes et aux femmes capables de s'adapter et de tirer profit des nouvelles et excitantes perspectives de carrière qui pointent à l'horizon. Le fait d'avoir un aspect plus expéditionnaire permettra à la future Force aérienne de s'intégrer de façon plus harmonieuse aux opérations des Forces canadiennes en déploiement, au Canada et partout dans le monde.

J'ai récemment été témoin d'une étape franchie par la Force aérienne sur la route de sa transformation en une organisation expéditionnaire. Ainsi, j'ai rencontré, en décembre, les membres du 17^e Escadron de soutien de mission (ESM) au camp Mirage. Première d'un certain nombre d'unités expéditionnaires mises en place au sein de la Force aérienne, le 17 ESM venait tout juste de terminer une période de service de six mois comme élément de soutien du théâtre, à l'appui des opérations des Forces canadiennes en Afghanistan. Avant



Le Lgén Steve Lucas est assis dans le poste de pilotage d'un aéronef de transport CC-130 Hercules en route vers l'Afghanistan.

de revenir à sa base d'attache, la 17^e Escadre Winnipeg, l'escadron fut remplacé par le 14 ESM de la 14^e Escadre Greenwood, qui fait désormais partie de la contribution de la Force aérienne à la Force opérationnelle interarmées du Canada en Afghanistan. Cet événement marquait l'atteinte de la « capacité opérationnelle totale » d'une unité qui, il y a quelques années, n'était encore qu'un concept. Les leçons apprises lors de cette opération seront intégrées dans notre planification, au fur et à mesure que la Force aérienne se déplace vers une force expéditionnaire. Dans le futur, les ESM, de concert avec les escadrons de soutien opérationnel (Esc Sout op) et les unités tactiquement autonomes (UTA), formeront des escadres expéditionnaires aériennes.

Pendant que j'étais en Afghanistan, j'ai eu l'occasion de rencontrer, un peu partout dans la zone d'opérations, nombre d'hommes et de

suite à la page 2... ►



...suite de la couverture

femmes de la Force aérienne. Les Canadiens peuvent être fiers de ce que ceux-ci accomplissent au nom du Canada.

Les membres de la Force aérienne ont apporté une aide précieuse aux opérations des Forces canadiennes en Afghanistan, depuis l'implication du Canada dans ce pays, il y a plus de cinq ans. On trouve aujourd'hui des membres de la Force aérienne à peu près partout dans le théâtre d'opérations : à l'élément de soutien du théâtre, en grande partie dirigé par la Force aérienne,



Photo : Ltcol John Blakeley

Le capitaine Martin Walsh, navigateur aérien de l'Escadron 435 basé à Winnipeg, donne des explications au Lgén Steve Lucas dans le poste de navigation d'un aéronef de transport CC-130 Hercules en route vers l'Afghanistan.

au sein de la Force opérationnelle interarmées à Kandahar, à l'aéroport ou « à l'extérieur du périmètre de sécurité » dans les bases d'opérations avancées, et un peu partout en Afghanistan. Nombre d'entre eux travaillent côte à côte avec des membres de l'Armée de terre, certains dans des unités totalement intégrées.

La Force aérienne participe aux opérations, principalement de trois façons :

Elle maintient un pont aérien stratégique entre le Canada et l'Afghanistan, transportant des tonnes de matériel et des milliers de personnes. Ce pont constitue le « cordage de sécurité » de l'opération, un élément essentiel à la réussite de la mission en Afghanistan.

La Force aérienne offre un transport aérien tactique, partout en Afghanistan, aux pays alliés membres de l'OTAN, avec ses avions Hercules CC-130 basés à l'aérodrome de Kandahar. Elle

est également responsable des véhicules aériens téléguidés tactiques (VATT), au sein d'une unité intégrant la Force aérienne et l'Armée de terre, lesquels assurent la surveillance, le renseignement et la reconnaissance nécessaires pour limiter les risques auxquels les soldats canadiens sont exposés.

Les effectifs de la Force aérienne se retrouvent partout en Afghanistan. Certains sont intégrés à des organisations comme l'équipe canadienne d'aide stratégique qui fournit des conseils aux ministères du gouvernement afghan. D'autres occupent divers postes d'état-major, que ce soit au sein du quartier général le plus important de l'OTAN, à Kaboul, ou au quartier général du groupement tactique du Canada. Ailleurs, les ingénieurs de la Force aérienne collaborent avec leurs collègues de l'Armée de terre afin de construire de nouveaux bâtiments pour les Canadiens à l'aérodrome de Kandahar, tout en bravant le contact avec le tir ennemi pour fortifier les bases d'opérations avancées. Des officiers et des techniciens de plusieurs autres métiers portant l'uniforme bleu pâle sont représentés dans une vaste gamme d'emplois au sein de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, et participent à la réussite de la mission.

Plus près de chez nous, la Force aérienne continue de mettre l'accent sur les besoins du Canada en matière de sécurité. Jour après jour, nous assurons la surveillance et le contrôle de l'espace aérien du deuxième plus grand pays du monde. Nous aidons la Marine à surveiller les approches maritimes d'un pays dont la côte est la plus longue du monde. Enfin, nous répondons aux demandes d'aide des Canadiens dans le besoin, en fournissant à ces derniers une assistance immédiate grâce à nos escadrons de recherche et de sauvetage. Nos effectifs, en devoir en permanence, sont intégrés aux opérations des Forces canadiennes, contribuant ainsi à la sécurité économique, environnementale et physique du Canada, après les événements du 11 septembre.

Alors que les Forces canadiennes s'adaptent aux changements de nos besoins en matière de sécurité nationale, la Force aérienne élabore une stratégie qui l'aidera à passer, d'une force statique utilisant de vieux équipements, à une force plus mobile utilisant des aéronefs neufs et modernisés. Au cours des mois et des années à venir, de nombreux changements seront apportés à la structure de la Force aérienne du Canada, renforçant du même coup la vision des Forces canadiennes.

En décembre, des planificateurs stratégiques se sont penchés sur la multitude d'enjeux auxquels la Force aérienne fera face en achetant de nouveaux aéronefs et en se débarrassant de ses vieilles habitudes au cours des prochaines années. La Force aérienne élaborera, au cours des mois à venir, une nouvelle stratégie qui guidera sa vision d'une « force aérospatiale agile et apte au combat, dotée d'une portée et d'une puissance essentielles aux opérations intégrées des FC, au pays et à l'étranger ». Cette



Directeur de la rédaction :
Lieutenant-colonel John Blakeley, Directeur –
Affaires publiques de la Force aérienne

Éditrice :
Jennifer Pelley

Rédactrice :
Jessica Simmins

COMMENT'AIR est publié avec l'autorisation du Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général Steve Lucas, commandant du Commandement de l'air. *Comment'Air* est disponible en direct à l'adresse www.forceaerienne.forces.gc.ca. Les commentaires sont appréciés et ils devraient être envoyés directement à :

Affaires publiques de la Force aérienne, 101, promenade du Colonel-By, 12TN Ottawa (Ont.), K1A 0K2 ou à l'adresse crewbrief@forces.gc.ca



nouvelle stratégie alignera les « vecteurs stratégiques », publiés en 2004, sur la stratégie des FC, et mettra en place un plan qui transformera des intentions stratégiques en puissance aérospatiale pour les Forces canadiennes. Ce plan nous aidera à orienter nos décisions au cours des mois à venir, alors que nous préparons les Forces canadiennes aux nouvelles capacités que leur procurera l'équipement dont elles seront dotées.

Nous sommes assurés que nous serons capables de commencer à utiliser l'avion stratégique C-17 Globemaster III dès que le premier appareil arrivera à Trenton. Des membres d'équipage ont été entraînés à cet égard et acquièrent présentement de l'expérience en pilotant au sein d'unités de la force aérienne des États-Unis. Nous espérons toujours recevoir le premier des quatre appareils C-17 vers la fin de l'été.

Nous sommes heureux d'apprendre qu'un aéronef a été choisi pour remplacer le plus vieil appareil de notre flotte de CC-130 *Hercules*. Des discussions sont en cours avec Lockheed-Martin, comme première étape du processus d'acquisition de 17 *Hercules* C-130, modèle J, pour répondre aux besoins du Canada en matière de transport aérien tactique.



Photo : Lt Col John Blakeley


Le Lgén Steve Lucas, sur la photo avec Ann Rohmer de CityTV Toronto, a rencontré plusieurs médias en janvier 2007 pour discuter du rôle de la Force aérienne en Afghanistan.

Pendant que les négociations se poursuivent avec Boeing pour l'acquisition de l'hélicoptère Chinook, l'équipe de projet étudie la capacité totale de l'aéronef, en même temps que les questions liées à l'infrastructure, au soutien logistique et à l'entraînement. Les hélicoptères Chinook seront basés à Petawawa (Ontario) et à Edmonton (Alberta), de sorte qu'ils puissent être utilisés partout au pays.

Nous cherchons toujours à acquérir un avion de recherche et sauvetage à voilure fixe, pour lequel les besoins sont bien établis et bien documentés. L'énoncé de besoins fait présentement l'objet d'un travail d'état-major au ministère de la Défense nationale. Nous espérons que le projet ira de l'avant bientôt.

Nous prévoyons également intégrer les véhicules aériens téléguidés (VAT) dans notre future Force aérienne. Nous souhaitons que le Canada acquière, à temps pour les Olympiques de 2010, à Vancouver, la capacité de renseignement, de surveillance et de reconnaissance que procurent les VAT.

Tout en nous employant à acquérir ces nouveaux aéronefs, nous travaillons à améliorer nos relations avec d'autres pays aux vues similaires qui utilisent les mêmes appareils. J'ai eu l'occasion, en janvier, de participer aux pourparlers quadripartites de Williamsburg, en Virginie. C'était la première réunion des chefs des forces aériennes du Canada, des États-Unis, de l'Australie et du Royaume-Uni depuis la Deuxième Guerre mondiale. Nos discussions nous ont permis d'apprendre que nous sommes tous confrontés à des enjeux similaires et de chercher des moyens de raffermir nos relations. Le fait de posséder des flottes d'avions similaires nous permettra de continuer d'échanger des renseignements, de nous aider réciproquement et même de travailler encore plus étroitement.

C'est emballant d'être le chef de la Force aérienne du Canada, ces temps-ci. Grâce aux hommes et aux femmes de nos effectifs, dont nombreux sont parmi les meilleurs au Canada, nous sommes en bonne position pour poursuivre notre passage vers une force aérospatiale plus efficace, capable de répondre aux besoins du Canada en matière de sécurité. 

«...au cours des mois à venir, une nouvelle stratégie qui guidera sa vision d'une « force aérospatiale agile et apte au combat, dotée d'une portée et d'une puissance essentielles aux opérations intégrées des FC, au pays et à l'étranger. »»



TRANSFORMATION

Escadrons de soutien de mission : Vers une force aérienne expéditionnaire

Le retour du Camp Mirage du premier Escadron de soutien de mission (ESM) canadien, en décembre 2006, marque une étape dans le mouvement amorcé vers une force aérienne expéditionnaire.

La réussite de la première affectation opérationnelle de l'ESM de la 17^e Escadre Winnipeg signifie que l'on a atteint une capacité opérationnelle complète et que l'on peut déployer des unités de soutien structurées dans des opérations des Forces canadiennes (FC), dans le cadre du programme.

L'Escadron a fourni un soutien logistique aux opérations des FC en Afghanistan et dans la région du golfe Arabo-Persique à partir de l'Élément de soutien du théâtre basé au Camp Mirage.

Les militaires de l'ESM s'entraînent et se déploient ensemble, plutôt que d'arriver individuellement dans le théâtre des opérations en provenance de diverses bases et escadres au Canada. Constituées à l'avance, ces unités regroupent des membres de quelque 15 ou 20 groupes professionnels de soutien différents et peuvent se déployer à court préavis pour des périodes pouvant aller jusqu'à six mois. Pour les déploiements plus longs, il y a une équipe prête à prendre la relève lorsque l'autre rentre au Canada.

« L'idée de déployer une unité de soutien entièrement autosuffisante à partir du Canada vers un théâtre d'opérations est un concept complètement nouveau pour la Force aérienne, et nous sommes très impressionnés par l'efficacité et l'efficacité de



Photo : Capt Dion Spencer

Des membres de l'ESM de la 17^e Escadre Winnipeg s'occupent de soldats venant d'un groupement tactique de Petawawa, qui se déplaceront vers Kandahar dans le cadre de l'opération de remplacement des troupes sur place (RTP), au Camp Mirage, en août 2006

l'ESM », déclare le Lieutenant-colonel Rob Coulthard, qui a commandé l'Élément de soutien du théâtre jusqu'en décembre 2006.

De juin à décembre 2006, la responsabilité principale de l'ESM de la 17^e Escadre était de veiller à ce que les opérations se fassent en douceur au Camp Mirage. Les soldats ont assuré le fonctionnement des lumières, des installations sanitaires et de la cuisine. Ils ont remis des armes et du matériel, contrôlé les entrées des troupes dans le camp et leurs sorties, orienté les nouveaux arrivés et « distribué de l'eau... beaucoup, beaucoup d'eau, entre autres tâches », raconte le commandant (cmdt) de l'ESM de la 17^e Escadre, le Major Stéphane Parent.

« La dernière rotation a été la plus mouvementée de toutes », commente le Maj Parent, pour ce qui est du tonnage des cargaisons et du nombre de passagers accueillis. Travaillant de longues heures dans une chaleur souvent accablante, les membres de l'ESM ont accompli diverses tâches durant l'opération de remplacement des troupes sur place (RTP) en août dernier. « Dans le Camp, tout le monde a participé à cette opération », poursuit le Maj Parent. De nouveaux soldats arrivaient tous les deux jours et étaient envoyés à Kandahar avec leur matériel dans les 24 heures suivantes. Au total, nous nous sommes occupés d'environ 4 200 passagers.

« Tout l'Escadron s'en est bien tiré; ensemble, nous avons fait preuve d'un réel professionnalisme, et notre maturité en tant qu'unité a vraiment aidé », souligne le Maj Parent.

Il affirme de façon catégorique que le succès de l'Escadron est attribuable à la préparation et à l'entraînement que le groupe a reçus en sol canadien. « Lorsqu'on arrive en mission et qu'on forme déjà une unité homogène, on peut offrir un service de haut calibre, conclut-il. L'harmonie du nouvel ESM était manifeste dès la première semaine de l'opération de transition. L'Escadron était fin prêt à prendre la relève. »

Le premier des six ESM expéditionnaires, l'ESM de la 17^e Escadre, a été remplacé par celui de la 14^e Escadre Greenwood, en décembre 2006.

Six escadrons de soutien de mission ont été mis sur pied dans le cadre de l'implantation du concept de capacité de soutien de la Force aérienne. Souples et autosuffisantes, ces forces expéditionnaires seront en mesure de se déployer rapidement dans des emplacements temporaires partout dans le monde. Elles auront la capacité de se déployer à l'appui d'opérations des FC dans les milieux les plus rigoureux, là où il n'y a pratiquement aucune installation.

Les escadrons de soutien de mission (ESM) suivants sont maintenus en état de disponibilité opérationnelle gérée :

- 1) ESM de la 17^e Escadre Winnipeg
- 2) ESM de la 14^e Escadre Greenwood
- 3) ESM de la 8^e Escadre Trenton
- 4) ESM de la 4^e Escadre Cold Lake
- 5) ESM de la 19^e Escadre Comox
- 6) ESM de la 3^e Escadre Bagotville




Une nouvelle doctrine aérospatiale pour la Force aérienne

Une nouvelle doctrine aérospatiale élaborée à l'intention des Forces canadiennes sera publiée et diffusée très prochainement.

La nouvelle doctrine constitue un cadre pour la mise en œuvre des concepts aérospatiaux, qui orientent les opérations dans le nouveau contexte de sécurité. Elle confirme la transformation de la Force aérienne, qui consiste à passer d'une organisation essentiellement statique, axée sur les plateformes, à une force aérospatiale expéditionnaire, réseautique, axée sur les résultats.

« La nouvelle doctrine aérospatiale offrira le cadre intellectuel qui orientera l'application d'une puissance aérospatiale à de

futures situations multidimensionnelles et dispersées, lesquelles définiront le nouveau contexte de sécurité », explique le Col James Cottingham, commandant du Centre de guerre aérospatiale des Forces aérospatiales (CGAFC). « Définie par les concepts de détection, de forme, de mouvement, de soutien et de commandement, cette doctrine, ajoute-t-il, fournira au personnel de la Force aérienne les outils dont il a besoin pour planifier les opérations plus efficacement et pour maximiser notre rendement dans n'importe quel environnement, cela partout dans le monde. »

Élaborée par l'équipe de développement de concepts et de doctrines du CGAFC, la nouvelle doctrine aérospatiale des FC articule la vision de la Force aérienne pour l'avenir et fournit un cadre de référence sur lequel s'appuieront les plans stratégiques qui nous permettront de nous attaquer aux défis nationaux et internationaux du nouveau siècle. La nouvelle doctrine aérospatiale des FC sera distribuée au cours des deux prochains mois. 

ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS DE LA FORCE AÉRIENNE

Signature du contrat pour des aéronefs de transport stratégique

Le 2 février 2007, le gouvernement du Canada annonçait que la compagnie Boeing s'est vu adjuger le contrat de fourniture de quatre aéronefs de transport stratégique aux Forces canadiennes.

« Ces nouveaux avions de transport auront une influence immédiate sur la façon dont nous contribuons aux opérations, a déclaré le lieutenant-général Steve Lucas, Chef d'état-major de la Force aérienne. Ils augmenteront notre capacité à couvrir de longues distances tout en transportant des charges plus lourdes, ils nécessiteront un équipage restreint et moins d'escales. Ils allègeront par ailleurs la charge de notre flotte d'appareils *Hercules* aujourd'hui vieillissante ».

Cet aérotransport stratégique permettra de procéder au transport rapide, fiable et souple de gros volumes de matériel sur de longues distances en situations d'urgences nationales et de crises internationales. Il améliorera aussi la capacité du Canada d'apporter l'aide humanitaire partout dans le monde, tout en accroissant la capacité de déployé l'équipe d'intervention d'aide en cas de sinistre (DART).



Photo : Force aérienne des États-Unis

Des membres de l'équipage initial des C-17 du Canada à la base de la force aérienne Altus à Oklahoma, en décembre 2006.




Photo : Boeing

Illustration d'artiste d'un C-17 *Globemaster III* canadien volant au-dessus d'Ottawa.

Six pilotes des Forces canadiennes (FC) et six techniciens des mouvements, spécialistes arrimeurs, auront les compétences nécessaires pour faire fonctionner les aéronefs de transport stratégique C-17 *Globemaster*.

Depuis septembre 2006, ces militaires s'entraînent au sein de la force aérienne américaine à la base de la force aérienne Altus à Oklahoma. Après l'obtention de leur diplôme, ils se joindront aux unités de la force aérienne américaine à la base McChord dans l'état de Washington afin d'acquérir plus d'expérience.

Deux pilotes supplémentaires des FC, qui ont déjà piloté un C-17 en tant qu'officier participant au programme d'échange avec la force américaine, seront requalifiés afin de pouvoir piloter les appareils à partir de janvier 2007.

Ces quatorze membres de la Force aérienne du Canada formeront le cadre initial des C-17 basé à la 8^e Escadre Trenton (Ontario). Ils seront prêts à piloter les aéronefs de transport stratégique pour les FC aussitôt que les nouveaux appareils seront livrés au Canada. 



Discussions en cours avec Lockheed Martin au sujet des aéronefs C-130 de type J

En novembre 2006, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a déterminé que Lockheed Martin avait été choisi dans le cadre du processus officiel de Demande d'expression d'intérêt et de qualification (DEIQ) lancé l'été dernier afin d'établir une nouvelle plateforme de transport aérien tactique pour la Force aérienne du Canada.

Le processus de DEIQ a permis de déterminer que le C-130 *Hercules* de type J était le seul compétiteur pouvant répondre aux capacités obligatoires de haut niveau décrites dans l'Énoncé des besoins opérationnels (EBO). Des discussions sont actuellement en cours entre TPSGC et Lockheed Martin afin d'acquérir 17 aéronefs pour remplacer les plus vieux appareils CC-130 *Hercules* de la flotte du Canada. On prévoit qu'un marché sera conclu en 2007 et que le premier aéronef de transport aérien tactique sera livré en 2010.

Le gouvernement a annoncé son engagement pour le remplacement des capacités de transport aérien tactique du Canada en juin 2006 dans le cadre des annonces d'acquisition pour Le Canada d'abord. La flotte actuelle de *Hercules* arrive à la fin de sa vie opérationnelle et, au fur et à mesure que les plus vieux aéronefs seront retirés, elle ne pourra plus répondre aux besoins des Forces canadiennes en matière de transport aérien tactique.



Photo : Lockheed Martin

Les C-130 de type J de Lockheed Martin ont été choisis afin de remplacer les CC-130 *Hercules* de la flotte actuelle de transport aérien tactique du Canada.

Projet de capacité de transport aérien – Tactique : CAPACITÉS OBLIGATOIRES DE HAUT NIVEAU

Rayon d'action et charge utile : Une autonomie (4 630 kilomètres/2 500 miles marins) et une charge utile (8 165 kilogrammes/18 000 livres) suffisantes pour appuyer les opérations domestiques et internationales

Vitesse : Une vitesse de croisière minimale acceptable, égale ou supérieure à celle de l'aéronef de transport tactique actuel des FC, qui permet à l'aéronef de rejoindre les militaires en mission et les Canadiens en détresse dans les plus brefs délais

Opérations dans des endroits reculés du globe : Décoller des pistes courtes, sans revêtement (914 mètres/3 000 pieds sur 27 mètres/90 pieds) et y atterrir

Espace de chargement : Espace de chargement adéquat permettant de transporter l'équipement sur roues et le matériel sur palettes normalisées de l'OTAN que transporte l'actuel aéronef de transport tactique des FC. Nous devons aussi être en mesure de charger et de décharger des marchandises sur palettes, dans des endroits austères, sans équipement spécialisé de cargo

Manœuvrabilité : Une visibilité suffisante à partir du poste de pilotage pour qu'il soit possible de voler à basse altitude (61 mètres/200 pieds) dans un milieu menaçant

Certification des aéronefs : L'aéronef doit être certifié d'ici la date d'octroi du contrat selon les normes de certification des aéronefs reconnues par le Canada

Taille de la flotte : La flotte doit compter au moins 17 nouveaux aéronefs TAT SA, ce qui est suffisant pour le transport aérien tactique, l'entretien, les essais, les évaluations et l'instruction de même que pour procurer la souplesse requise pour mener simultanément trois missions dans des théâtres d'opérations différents

Livraison : Le premier aéronef doit être livré dès que possible, plus précisément au plus tard 36 mois après l'attribution du contrat. Le dernier aéronef doit être livré au plus tard 60 mois après l'octroi du contrat



Le point : Projet des hélicoptères de transport moyen à lourd des FC

L'été dernier, le gouvernement du Canada annonçait son intention d'acquérir une flotte de 16 hélicoptères *Chinook* pour les Forces canadiennes (FC). La planification est actuellement en cours afin d'assurer que ces nouveaux hélicoptères fourniront aux FC les meilleures capacités, et ce, le plus rapidement possible.

« Des négociations sont actuellement en cours entre Boeing, le fabricant des *Chinook*, et le gouvernement du Canada afin de finaliser la proposition du marché », mentionne le Lieutenant-colonel Marc Bigaouette, Directeur du projet de la Force aérienne pour les hélicoptères de transport moyen à lourd. L'octroi du contrat est prévu en 2007 et le premier appareil devrait être livré en 2010.

Selon le Lcol Bigaouette, l'équipe de projet met l'accent sur la capacité totale que cet appareil fournira ainsi que sur les questions liées à l'infrastructure, au soutien logistique et à l'entraînement.

La BFC Petawawa, en Ontario, a été choisie comme base opérationnelle principale pour les *Chinook*; on y effectuera les opérations et l'entraînement. Des hélicoptères *Chinook* se trouveront également à la BFC Edmonton, en Alberta, où ils seront

utilisés pour appuyer l'entraînement intégré des FC au Centre canadien d'entraînement aux manœuvres (CCEM) à Wainwright (Alberta).

Grâce à l'emplacement des hélicoptères dans ces deux régions du pays, les FC seront en mesure de répondre aux urgences nationales ainsi que d'offrir le soutien nécessaire aux commandants des opérations.

Les préparatifs sont en cours pour que le Canada puisse assurer l'entraînement d'un certain nombre de membres de l'équipage avant l'arrivée des premiers hélicoptères *Chinook* afin de pouvoir les utiliser le plus rapidement possible. Aussi, on tente d'établir des programmes d'échange avec d'autres pays qui utilisent les *Chinook*, notamment les États-Unis, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Australie.

Grâce aux hélicoptères *Chinook*, les FC seront plus compétentes, disposées à intervenir et efficaces. Ils permettront aux FC de mieux intervenir en cas de situations d'urgence et d'attaques terroristes, tant au pays qu'à l'étranger. Les *Chinook* peuvent transporter un peloton de 30 soldats entièrement équipés ou de lourdes charges dans des secteurs où les FC peuvent possiblement mener des opérations.

Le Canada s'engage à participer à l'étape III du Programme de l'avion d'attaque interarmées (JSF)

Le Canada a confirmé qu'il continuerait de participer au Programme multinational de l'avion d'attaque interarmées, lors d'une cérémonie de signature qui a eu lieu au Pentagone, le 11 décembre 2006.

« Notre participation continue au Programme de l'avion d'attaque interarmées offre au Canada l'occasion unique de tirer profit des progrès de la technologie et de saisir les possibilités économiques qui découlent de cette participation », a expliqué le ministre de la Défense nationale, Gordon O'Connor.

Un protocole d'entente (PE), signé entre le Canada et les États-Unis, souligne l'engagement du Canada à l'égard de l'étape III du Programme de l'avion d'attaque interarmées (JSF), soit l'étape de production, de soutien et de développement subséquent (PSDS). Ainsi, l'industrie canadienne de l'aérospatiale et de la défense aura « accès à des possibilités de marché pouvant aller jusqu'à huit milliards de dollars (en dollars canadiens) », précise-t-on dans un communiqué de presse du ministère de la Défense nationale.

Le programme de l'avion d'attaque interarmées est une initiative multinationale dirigée par les États-Unis visant la mise



Le secrétaire de la Défense américaine, Gordon England, et le sous-ministre adjoint de la Défense nationale, Ward Elcock, signent le PE du Programme JSF pour l'étape III, à Washington, le 11 décembre 2006.

au point d'un chasseur furtif polyvalent de prochaine génération, à un coût abordable. Y participent activement les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Italie, la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas, la Turquie et le Canada.

On prévoit que les pays partenaires se procureront environ 3 000 chasseurs à réaction F-35 et qu'il faudra produire 2 000 appareils additionnels pour la force aérienne d'autres pays alliés. Une fois terminé, ce sera le programme de construction d'avions d'attaque le plus gros de tous les temps, et sa valeur estimative dépassera les 276 milliards de dollars US.

suite à la page 8... ►



...suite de la page 7

Trois versions du F-35, officiellement baptisé « *Lightning II* » en juillet 2006, seront produites : une version à décollage et atterrissage classiques (CTOL), une version embarquée (CV) et une version à décollage court et atterrissage vertical (STOVL).

Le Chef d'état-major de la Force aérienne pourra examiner, par le biais du projet de nouvelle génération de chasseurs, toute une gamme d'options, incluant les trois versions du programme JSF. Les CF-18 doivent être retirés du service entre 2017 et 2020.

« Une analyse préliminaire réalisée en 2006 montre que la famille du JSF offre la meilleure capacité opérationnelle ainsi que la plus longue durée de vie, au coût le plus bas », de dire le Colonel Burt, Directeur – Besoins aérospatiaux. « Non seulement notre participation à ce programme permettra-t-elle d'assurer la pertinence des Forces canadiennes dans les airs pour les 30 prochaines années, et au-delà, mais elle permettra aussi à l'industrie canadienne d'avoir accès à une technologie de pointe et à un vaste marché à l'échelle mondiale ».


Le Canada s'est joint au projet en 1997, pendant l'étape de la « démonstration du concept », en injectant un montant de 10 M\$ US. Plus tard, le Canada investissait un montant de 150 M\$ US pour l'étape de « démonstration et d'élaboration de systèmes », une étape qui s'étale de 2002 à 2013. Selon les dispositions du protocole d'entente sur la phase de soutien de la production et de développement, le Canada devrait, à



Photo : Lockheed Martin

Le F-35 *Lightning II* s'élève dans le ciel pour la première fois, exécutant son vol inaugural le 15 décembre 2006, à Fort Worth, au Texas. Grâce à la participation du Canada, l'industrie de l'aérospatiale et de la défense du Canada aura accès à des possibilités de marché pouvant aller jusqu'à huit milliards de dollars (en dollars canadiens).

l'étape III du programme, investir plus de 500 M\$ US au cours des 44 prochaines années.

Lockheed Martin, l'entrepreneur principal de la cellule, a annoncé le premier vol du *Lightning II* le 15 décembre 2006. Ce vol a été réalisé avec un moteur Pratt & Whitney. L'équipe technique de General Electric et Rolls Royce travaille présentement à la mise au point d'un deuxième moteur. 

CASE: un réseau « permanent » de simulation

Le projet d'environnement canadien synthétique de conception avancée (CASE) a terminé la troisième et dernière étape de sa phase de définition, ayant exécuté avec succès les simulations virtuelles de la « modélisation de la guerre » et du « navire-mère du Griffon ». Un des résultats obtenus est la mise en place d'un réseau permanent de simulation pouvant être utilisé de façon répétitive, lors d'exercices ultérieurs.




Photo : Claude Morin

David Stone, instructeur sur le simulateur, s'active sur l'émulateur de combat aérien, un simulateur de vol de CF-18 du Système avancé d'entraînement à distance pour le combat à la 4^e Escadre Cold Lake, Alberta.

Le réseau accueillera l'exercice *Winged Warrior* à l'automne 2007 et sera utilisé par 10 à 15 pilotes de la 1^{re} Escadre qui suivront le cours d'aviation tactique de niveau avancé.

Le projet CASE est un projet majeur chargé de surveiller la création et la mise en œuvre d'un environnement synthétique pour le ministère de la Défense nationale. C'est le Chef d'état-major de la Force aérienne qui en a la charge et le financement. Y participent l'Armée de terre, la Marine, R et D pour la défense Canada et des partenaires alliés en matière de R et D. La transformation des Forces canadiennes exigera que nos forces terrestres, maritimes, aériennes et spéciales soient encore plus efficaces, dans le cadre d'opérations intégrées et interarmées. Un réseau de simulation permanent, ou un environnement synthétique, donnera l'occasion d'essais conjoints et permettra l'élaboration conjointe de techniques, de tactiques et de procédures.

La modélisation et la simulation comptent de nombreuses applications pratiques et implications pour la Force aérienne, le projet CASE étant l'une d'elles. Au cours des dix prochaines années, de dire le Lieutenant-colonel Rick Thompson, directeur du projet CASE, tous les membres, les stagiaires, les utilisateurs et les opérateurs de la Force aérienne seront reliés entre eux, à des sources d'information, à des références et à des animations. Il ajoute : « Vous verrez la Force aérienne utiliser davantage la simulation répartie pour appuyer l'instruction collective dans la cadre de la transformation et pour accélérer la production de métiers spécialisés ». 



OPÉRATIONS

Surveillance dans le Nord, au-dessus de l'eau et du sol : opérations des appareils CP-140 *Aurora*

Les escadrons d'appareils *Aurora* du Canada ont été occupés l'an dernier, surtout en raison de la polyvalence des appareils CP-140 *Aurora*.

La capacité de voler sur de longues distances (jusqu'à 9 000 km) sans ravitaillement, le système de communication de pointe, doté de radios, de capteurs et de radars sophistiqués, de même qu'une nouvelle caméra électro-optique à l'infrarouge ont accru les capacités des appareils et de leur équipage. L'accent que mettent les Forces canadiennes sur les opérations interarmées et intégrées a également influencé la portée de leur travail. Même si la surveillance maritime et des régions du Nord demeure le principal rôle des appareils CP-140 *Aurora* et de leur équipage, ils ont prouvé qu'ils peuvent accomplir encore bien davantage.

Les escadrons d'appareils *Aurora* participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur les côtes Est et Ouest. La grande capacité de ces appareils à réaliser des vols de longue durée les rend extrêmement utiles pour les recherches et les sauvetages en pleine mer. De plus, leur puissant système de communication leur permet de relayer le trafic radio depuis les stations au sol jusqu'aux appareils volant à basse altitude lors d'opérations de recherche et de sauvetage.

«...les capacités
de renseignement,
de surveillance et de
reconnaissance des
appareils *Aurora* ont
été reconnues.»




Les appareils de patrouille à long rayon d'action CP-140 *Aurora* sont utilisés au-dessus de l'eau et du sol.

Photo : MDN

Les caméras électro-optiques à l'infrarouge récemment installées se sont taillé une très bonne réputation auprès des utilisateurs des appareils *Aurora*. La caméra WESCAM EO/IR MX-20, qui offre un degré sans précédent de précision et de clarté, a servi à des opérations de recherche et de sauvetage et a mené à l'utilisation des appareils *Aurora* lors d'opérations menées au-dessus du sol, que les équipages appellent « opérations de surveillance ». Plus récemment, les capacités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance des appareils *Aurora* ont été reconnues. Lors de l'Expérience intégrée des effets tactiques, les appareils *Aurora* ont fait preuve de capacités de surveillance et de renseignement « absolument phénoménales », a indiqué le lieutenant-colonel Jeff Boucher, commandant de l'Unité aérienne expéditionnaire, qui a pris part à l'Expérience.

Étant donné l'accent accru mis sur les opérations interarmées, « la caméra électro-optique à l'infrarouge permet au commandant de prendre de meilleures décisions sur l'utilisation de ses forces », a expliqué le major René Letourneau, commandant adjoint du 405^e Escadron de patrouille maritime, basé à la 14^e Escadre, à Greenwood, en Nouvelle-Écosse.

Mieux connus pour leur capacité à chasser et à attaquer les sous-marins, les appareils de patrouille à long rayon d'action *Aurora* permettent également de patrouiller de vastes étendues de territoire nordique, notamment le passage du Nord-Ouest, de plus en plus emprunté ces dernières années. Les équipages des appareils *Aurora* travaillent aussi fréquemment avec d'autres ministères fédéraux dans le cadre de la surveillance des pêches, de l'écoulement des glaces et de la pollution environnementale de même que d'opérations antidrogue et de patrouilles visant à repérer les immigrants illégaux.

Ces appareils polyvalents et leur équipage jouent un rôle fort utile au sein de la Force aérienne du Canada, puisqu'ils protègent les intérêts du Canada au pays de même que partout dans le monde. 



Élargissement du rôle des hélicoptères maritimes du Canada

Lors d'un récent exercice, des hélicoptères Sea King de modèle Bravo modifiés du 423^e Escadron d'hélicoptères maritimes ont prouvé qu'ils étaient en mesure d'opérer dans un théâtre élargi d'opérations interarmées.



Photo : Cplc Bob Earl, 403^e EEOH

Un hélicoptère CH-124 *Sea King* (à l'avant) vole avec des hélicoptères *Griffon* du 403^e EEOH pour permettre à son équipage de peaufiner ses aptitudes de vol tactique au-dessus du sol, novembre 2006.

Les hélicoptères *Sea King* modifiés ont pris part à l'Expérience intégrée des effets tactiques menée l'automne dernier. Cette expérience a prouvé que les hélicoptères maritimes canadiens peuvent non seulement assister les navires de la Marine mais qu'ils peuvent également, une fois modifiés, transporter des soldats d'un navire jusqu'à la rive et communiquer efficacement avec

les forces terrestres. Lors de la modification des hélicoptères, l'équipement de lutte anti-sous-marine a été retiré, des radios supplémentaires ont été installées pour les communications avec l'Armée de terre, et des marches ainsi que des poignées ont été ajoutées, ce qui permet à l'appareil de transporter jusqu'à 12 soldats avec leur équipement de combat au complet. La préparation des équipages s'est effectuée lors d'un entraînement qui a eu lieu à la BFC Gagetown, au Nouveau-Brunswick, avec le 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères (EEOH) de la 1^e Escadre afin de permettre aux aviateurs maritimes d'acquérir une expérience de vol au-dessus du sol.

Les leçons tirées de cette expérience sont déjà mises à profit. L'hélicoptère CH-148 Cyclone, qui commencera à remplacer la flotte d'hélicoptères *Sea King* en 2009, pourra être facilement converti : cet appareil de lutte anti-sous-marine sera en effet transformé afin de servir au transport des troupes. Cette possibilité de modifier les appareils selon les besoins d'une mission accroîtra les capacités des Forces canadiennes.



Source : Sikorsky

Image générée par ordinateur de l'appareil H-92. Le Canada a acheté 28 appareils, qui devraient être livrés au début de 2009.

Opérations à l'étranger de la Force aérienne

Chaque jour, afin d'appuyer les objectifs de sécurité nationale, près de 8 000 militaires des Forces canadiennes (FC) se préparent en vue des missions, participent à des missions ou en reviennent.

La plupart des effectifs de la Force aérienne à l'étranger appuient la mission des FC en Afghanistan. Depuis janvier 2006, près de 407 militaires de la Force aérienne ont participé à des missions. Pour la liste complète des opérations auxquelles participe la Force aérienne, y compris la description de ces opérations et le nombre de militaires qui y participent, visitez le site http://www.airforce.forces.gc.ca/abroaddocs/abroad_5_f.asp.

Depuis 1947, les FC ont participé à 72 opérations internationales, sans compter les opérations actuelles ou les opérations au Canada.



Photo : Sgt Roxanne Clowe, Caméra de combat des Forces canadiennes

Le Cpl Mike Kerik, technicien des mouvements de la 4^e Escadre Cold Lake (Alberta), et le Sgt April Roach, 2^e Escadron des mouvements aériens de la 8^e Escadre Trenton (Ontario), déchargent un aéronef de transport CC-130 *Hercules* au camp Mirage dans le sud-ouest de l'Asie dans le cadre de l'opération *Athena*.



NOS GENS

Des membres de la Force aérienne occupent des postes clés, à l'appui de la mission en Afghanistan

Les membres de la Force aérienne déployés en Afghanistan se chargent du transport aérien stratégique, de l'aérolargage et du transport aérien tactique dans le théâtre d'opérations en plus de commander le véhicule aérien tactique sans pilote avec l'Armée de terre. Ils jouent aussi un rôle à tous les niveaux de commandement de la mission.

Certains d'entre eux occupent un poste clé au quartier général de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) de l'OTAN, à Kaboul. Le Major-général Angus Watt, de la Force aérienne du Canada, y est depuis août dernier à titre de militaire le plus haut gradé des Forces canadiennes en Afghanistan.

Le Mgén Watt est le commandant adjoint (Air) de la FIAS. Ses responsabilités comprennent notamment ce qui suit : organiser les aéronefs de transport et les avions de chasse pour appuyer la mission, en entretenant des rapports avec des pays membres, composer avec les restrictions nationales et négocier régulièrement avec le centre combiné d'opérations aériennes de la United States Air Force, au Qatar.

« Les membres du personnel canadien participant à la mission de la FIAS fournissent des services essentiels à tous les niveaux. Les Canadiens sont hautement respectés en raison de leur professionnalisme et de leur engagement à améliorer le sort de l'Afghanistan. Ils font partie intégrante de l'équipe multinationale de la FIAS. Je suis fier d'être ici avec eux », a affirmé le Mgén Watt.

En tant que commandant adjoint de la FIAS (Rotation IX), le Mgén Watt s'occupe de diriger la mission de la FIAS pendant l'absence du commandant de la FIAS du théâtre des opérations.



Photo : M. J. Quirion

Le 12 août 2006, le Mgén Watt préside une cérémonie de remise de décorations de l'OTAN, au QG de la FIAS, à Kaboul, en Afghanistan.

En Afghanistan, des membres de la Force aérienne travaillent également au sein de d'autres organisations. Parmi celles-ci, nommons l'Équipe consultative stratégique. Cette équipe, présentement commandée par un membre de la Force aérienne, le colonel Don Dixon, est composée de membres des Forces canadiennes et est intégrée au sein de ministères du gouvernement afghan. Elle donne des conseils stratégiques de planification, et aide au développement de stratégies nationales et de mécanismes de mise en œuvre.

En plus de subvenir à ses propres besoins, le Canada alloue 75 heures par mois de vol à bord de *Hercules* à la FIAS, qui lui servent au besoin. Une mission ordinaire à bord d'avions *Hercules* comprend habituellement diverses destinations. À titre d'exemple, un *Hercules* peut partir de Kandahar pour se rendre à Kaboul, et puis ensuite à Mazar e Sharif, pour finalement revenir à Kandahar, l'avion étant bondé de personnes et de matériel. Les *Hercules*, situés au Camp Mirage, en Asie du Sud-Est, transportent à tour de rôle des troupes provenant des 37 pays membres de la FIAS ainsi que des membres du gouvernement afghan. Le Canada est l'un des seuls pays qui est en mesure d'effectuer des largages et qui est disposé à le faire.

« Les membres du personnel canadien participant à la mission de la FIAS fournissent des services essentiels à tous les niveaux. »



Officier des opérations aériennes du J3 au sein de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan

Dans le cadre de l'engagement du Canada envers l'Afghanistan, des membres de la Force aérienne du Canada contribuent quotidiennement aux initiatives de stabilisation à l'intérieur du pays. L'officier des opérations aériennes de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan n'est qu'un parmi bien d'autres militaires déployant des efforts à cet effet.

Depuis août 2006, le Major Miguel « Mig » Bernard est affecté au quartier général de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, à Kandahar, en tant que J3 Air (officier des opérations aériennes). Il conseille le quartier général de la force opérationnelle au sujet de l'emploi du transport aérien tactique en Afghanistan, en entretenant des rapports avec le commandant de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan pour s'assurer que l'Armée de terre ainsi que ses militaires dans le théâtre des opérations sont appuyés par la Force aérienne. Toutes les missions de transport aérien appuient directement l'Intra-Theatre Airlift Support (ITAS), en transportant le personnel et la cargaison aux quatre coins de l'Afghanistan. Le Major Bernard s'occupe également de coordonner et de gérer tous les voyages des militaires et civils à destination de l'Afghanistan et pour en revenir, à bord du CC-130 *Hercules* canadien.



Le Maj « Mig » Bernard au QG de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

Le Maj Bernard a obtenu son brevet de pilote en 1991. Par la suite, il est devenu pilote de chasse. Il a servi au sein du 433^e Escadron d'appui tactique, à Bagotville, au Québec, et du 410^e Escadron d'entraînement opérationnel à l'appui tactique. En 2001, il a été affecté à la 2^e Unité de conversion opérationnelle (2 OCU), à Williamstown, en Australie, où il a occupé le poste de pilote instructeur pour le F/A 18 australien. Avant de se rendre en Afghanistan, le Maj Bernard se trouvait à la Direction des besoins relatifs aux avions de chasse au QGDN, à Ottawa.

Officier de liaison du groupement tactique des forces aériennes

Le Capitaine René Poulin est affecté au groupement tactique 1 RCR, à Kandahar, en tant qu'officier de liaison des forces aériennes (OLFA) depuis novembre 2006. L'OLFA est chargé de coordonner les besoins en aviation du groupement tactique à l'aide de la brigade et de différentes unités d'aviation. Ces besoins comprennent les déplacements du personnel, les munitions, le réapprovisionnement en carburant et diverses marchandises autour de la zone d'opérations ainsi que le soutien lors d'attaques d'hélicoptères dans le cadre d'opérations délibérées.



Photo : Col John Blakeley

Le Capt René Poulin ajoute l'emblème du 403 EEOH au panneau indicateur du groupement tactique 1 RCR, à l'extérieur du centre d'opérations, à Kandahar, où il est en affectation à titre d'officier de liaison des forces aériennes.

« L'aviation joue un rôle primordial en Afghanistan, où les dispositifs explosifs de circonstance (IED) et les attentats suicides menaçant les mouvements routiers sont nombreux. Les aéronefs permettent à notre personnel d'éviter les routes le plus souvent possible », a déclaré le Capt Poulin.

Les membres de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) s'entraident lorsqu'ils le peuvent. Pendant que les troupes canadiennes peuvent compter sur les hélicoptères de la force alliée en Afghanistan, la Force aérienne du Canada, fournit pour sa part, avec ses *Hercules*, un transport aérien de matériel et de personnel aux trente sept nations qui composent la FIAS.

« Actuellement, les ressources en aviation sont pleinement utilisées et, malgré la grande quantité de soutien logistique nécessaire pour toutes les forces de coalition en Afghanistan, elles ne peuvent pas répondre à toutes les demandes. Il n'empêche que l'aviation joue un rôle essentiel au sein des FC et ce, grâce aux unités d'aviation américaines, australiennes, néerlandaises et britanniques qui appuient nos troupes », a-t-il ajouté.

Diplômé du CMR, le Capitaine Poulin a obtenu son brevet de pilote en 1997. Il a participé à deux déploiements opérationnels en tant que pilote d'hélicoptères CH-146 *Griffon*. Il est actuellement affecté au 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères, où il est membre de l'Escadrille d'instruction tactique (Aviation) et occupe le poste de pilote instructeur pour les *Griffon*.



Nouvelles promotions et nominations pour les membres de la Force aérienne

En plus des promotions et des nominations annoncées en avril, le Chef d'état-major de la Défense a approuvé celles des membres suivants de la Force aérienne en 2006.



NOMINATIONS AUX POSTES DE COMMANDEMENT	EMPLACEMENT
1. Nomination du Col Jerry Gillis dans un poste de commandant, Collège des Forces canadiennes	Toronto
2. Nomination du Col Nora Naaman dans le poste de Directeur, Contrôleur du groupe matériel, QGDN	Ottawa
3. Promotion du Lcol M. Latouche au grade de colonel et nomination au poste de Directeur, Opérations aériennes et Force d'aide à la sécurité interne	Kaboul (Afghanistan)
4. Nomination du Col Guy Simard au poste de Directeur général, Carrières militaires, QGD	Ottawa



Le Lieutenant-général Steve Lucas a annoncé les nominations suivantes de commandant et de commandant sénior de l'escadre au sein des unités de la Force aérienne pour la prochaine période active des affectations (PAA). Il s'agit de la deuxième et la troisième annonce concernant les nominations pour la prochaine PAA.

PROMOTIONS ET NOMINATIONS DE NIVEAU SUPÉRIEUR	EMPLACEMENT
Lcol Art Agnew, Cmdt 8 EMA	Trenton
Lcol Scott Archer, Cmdt CONT CDN Tyndall	Floride
Lcol Doug Baird, Cmdt 404 Esc	Greenwood
Maj Wendy Barlow, O ADMIN Ere 19 Ere	Comox
Lcol Marc Bigaouette, Cmdt 430 Esc	Valcartier
Maj Lise Bourgon, Cmdt 406 Esc	Shearwater
Lcol Leo Brodeur, O ADMIN Ere 17 Ere	Winnipeg
Maj Richard Comtois, Cmdt 3 EMA	Bagotville
Maj Alex Day, O OPS Ere 4 Ere	Cold Lake
Maj Pete Dozois, Cmdt 12 Esc RDR	Bagotville
Lcol Doug Fairley, O OPS Ere 17 Ere	Winnipeg
Maj James Fera, Cmdt 14 Esc G Air	Greenwood
Lcol Marc Ferron, Cmdt ENAFC 17 Ere	Winnipeg
Lcol Phil Garbutt, Cmdt 14 EMA	Greenwood
Lcol Paul Goddard, Cmdt 2 EPFC	Moose Jaw
Lcol Tammy Harris, Cmdt 9 Esc	Gander



continued on page 14... ►



PROMOTIONS ET NOMINATIONS DE NIVEAU SUPÉRIEUR (suite)	EMPLACEMENT
Maj Will Jacobs, Cmdt ETG AFC 16 Ere	Borden
Lcol Christian Lalande, Cmdt 442 Esc	Comox
Maj William MacKenzie, Cmdt EOCAF 16 Ere	Borden
Lcol Jean Mallais, Cmdt, QG 1 DAC	Winnipeg
Lcol Russ Mann, O ADMIN Ere 3 Ere	Bagotville
Lcol François Martineau, Cmdt 436 Esc	Trenton
Maj Denis McGuire, Cmdt CCCOS	Halifax
Lcol Sam Michaud, Cmdt 423 Esc	Shearwater
Maj Rob Mitchell, Cmdt, 431 ^e Escadron de démonstration aérienne	Moose Jaw
Maj Ash Mohtadi, Cmdt 19 EMA	Comox
Maj Doug Moodie Cmdt 400 Esc	Borden
Lcol Dave Murphy, O OPS Ere 8 Ere	Trenton
Lcol Charles Ness, Cmdt Ere 17 Ere	Winnipeg
Maj Walter Norquay, Cmdt 8 ETCA	Trenton
Maj Kyle Paul, Cmdt 42 Esc RDR	Cold Lake
Lcol Larry Paziuk, Cmdt QG 1 Ere	Kingston
Lcol Alain Pelletier, Cmdt 425 Esc	Bagotville
Maj Denis Robert, Cmdt 12 EMA	Shearwater
Lcol Kurt Saladana, CEM 15 Ere	Moose Jaw
Lcol Bill Seymour, CEM CC NAEW&C FORCE Geilenkirchen	Allemagne
Lcol Tim Shopa, Cmdt 419 Esc	Cold Lake
Lcol Henrik Smith, Cmdt CONT CDN BFA Tinker	Alaska
Maj Aaron Spott, Cmdt 2 EMA	Trenton
Lcol Lynn Stoddart, O LOG Ere, 4 Ere	Cold Lake
Maj Jeff Tasseron, O OPS Ere, 12 Ere	Shearwater
Lcol Eric Volstad, Cmdt 412 Esc	Ottawa
Lcol Wayne Watson, O LOG Ere 17 Ere	Winnipeg
Maj Keith Wilson, Cmdt 417 Ere	Cold Lake
Lcol Ross Wuerth, Cmdt 440 Esc	Yellowknife



Autres renseignements sur le site Web de la Force aérienne !

Pour rester au courant de ce qui se passe dans la Force aérienne, ne manquez pas d'aller à l'adresse www.forceaerienne.forces.gc.ca. Chaque jour, un nouvel article sur ce que les hommes et les femmes de la Force aérienne du Canada font pour les Canadiens est ajouté au site.

