

Juillet 2007, Vol. 5, N° 3

Transformation



Transformation de la Force aérienne ■ p.4

Équipement et capacités



Modernisation ■ p.6

Opérations



La Force aérienne au pays et à l'étranger ■ p.9

Nos gens



Programme de transformation des techniciens d'aéronefs ■ p.11

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

La Force aérienne du Canada : une Force d'avenir

A lors que je me prépare à céder le commandement de la Force aérienne et que je songe au parcours que l'organisation a suivi depuis mon arrivée dans les Forces canadiennes il y a 38 ans, je ne peux m'empêcher de ressentir une grande admiration pour les personnes extraordinaires avec lesquelles j'ai eu le privilège de servir. Notre succès continu est directement attribuable aux personnes exceptionnelles qui ont mis l'épaule à la roue et dont les efforts ont vraiment porté fruit. Quel que soit le secteur de la Force aérienne, il s'y trouve des professionnels extrêmement compétents et dévoués qui font de la Force aérienne une institution hors pair au sein des Forces canadiennes, tout aussi compétentes. Ce fut tout un honneur pour moi de faire partie d'une équipe aussi exceptionnelle! Je tiens particulièrement à saluer l'Adjudant-chef sortant de la Force aérienne, Roger Bouchard, de son exceptionnelle contribution au cours de ses 35 années de carrière, surtout durant ses trois années passées à titre d'adjuc FA. Je lui transmets mes meilleurs vœux pour sa retraite, qu'il prendra cet été.

J'ai eu la chance non seulement de diriger une excellente équipe mais de la diriger à une période dynamique et stimulante où le Canada commençait à réinvestir dans la Force aérienne et les Forces canadiennes. Cet investissement de la part de deux gouvernements qui se sont succédé ces dernières années nous a permis d'entamer la transformation des Forces canadiennes pour les adapter aux exigences de la sécurité de la population canadienne du XXI^e siècle.

Quand j'ai pris le commandement de la Force aérienne en mai 2005, une grande partie des assises de la réussite des deux années houleuses de la transformation des Forces canadiennes avait été jetée par mes prédécesseurs. En particulier,



Le Lgén Lucas a entrepris sa formation de navigateur aérien à l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes à Winnipeg. Il a reçu ses « ailes » en 1974.

la décision judicieuse de créer la 1^{re} Division aérienne du Canada il y a plusieurs années nous a permis de maintenir les principes fondamentaux et les éléments essentiels de la Puissance aérienne pour mener à bien les opérations tout en respectant les six principes de la transformation établis par le Chef d'état-major de la Défense, le Général Rick Hillier. De plus, la publication des *vecteurs stratégiques* et du *Cadre de capacité aérospatiale* en 2004 ont permis à la Force aérienne de s'aligner facilement sur l'orientation stratégique adoptée par le Général Hillier pour les Forces canadiennes d'aujourd'hui. Étant donné la décision d'établir un Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, la Force aérienne était bien placée en vue de la transformation. Par ailleurs, l'établissement du centre

suite à la page 2... ►



...suite de la page couverture

L'an dernier donne déjà des avantages considérables, dont la récente Doctrine aérospatiale, qui permettra à la Force aérienne de demeurer une composante souple, efficace et intégrante des Forces canadiennes.

Nous terminons une transformation organisationnelle majeure, et je suis heureux de constater que la Puissance aérienne a été retenue comme composante intégrale des Forces canadiennes. Je suis également satisfait de la façon dont la Puissance aérienne continue de favoriser la réalisation de la Vision des Forces canadiennes.

Je suis aussi très heureux des annonces faites quant à la transformation des capacités que nous avons entamée. Au cours des dix prochaines années, chaque secteur de capacité de la Force aérienne sera doté d'équipement et de moyens d'instruction nouveaux ou modernisés. Cet été, nous verrons arriver le premier CF-18 *Hornet* dans le cadre d'un programme de modernisation en deux étapes, qui donnera d'ici 2009 une flotte entièrement remise à neuf pouvant répondre aux besoins de défense du Canada jusqu'en 2017. Au cours des prochaines semaines, nous assisterons également à la mise en service du premier de quatre transporteurs aériens stratégiques C-17 *Globemaster III*, qui procureront une toute nouvelle capacité au Canada. Nous sommes de plus en cours de discussion au sujet d'un contrat devant mener à l'acquisition du nouvel avion de transport tactique CC-103 *Hercules*, modèle J, et d'hélicoptères de transport moyen à lourd CH-47, ce qui complétera la modernisation de notre flotte de mobilité aérienne. À la fois, nous nous préparons déjà à la livraison des hélicoptères CH-148 *Cyclone*, qui débutera en 2009. Si l'on ajoute à cela la revitalisation de la Force aérienne dans de nombreux autres secteurs, le Canada sera fort bien servi dans les années à venir. Je suis aussi extrêmement satisfait de l'élaboration de la nouvelle stratégie de la Force aérienne, qui orientera la Force aérienne à l'avenir. Un plan de campagne servira à aligner les nombreuses activités réalisées dans les différents secteurs d'engagement de la Force aérienne. Lorsque la stratégie sera publiée, elle aidera les membres de la Force aérienne et d'autres services à mieux comprendre comment s'imbriquent les concepts de la transformation des capacités. Les planificateurs pourront aussi s'inspirer de ce document pour élaborer et coordonner leurs plans de manière à obtenir des retombées maximales.

La Force aérienne a toujours été très fière de la qualité de ses effectifs et de l'importance qu'elle accorde à ses ressources humaines. Ce principe reste au cœur de nos préoccupations alors que nous entreprenons de modifier la façon dont nous



Le Lgén Lucas a pris le commandement de la Force aérienne en mai 2005. Il prendra sa retraite le 26 juillet 2007, après une carrière de trente huit ans au sein des FC. Il sera remplacé par le Lgén Angus Watt.

Photo : IMDN

formons et utilisons notre main-d'œuvre spécialisée. À mesure que la Force aérienne devient une force plus expéditionnaire axée sur les effets produits et qu'elle se dote d'aéronefs et d'équipements neufs et différents, elle aura besoin de nouvelles compétences. Il faudra donc changer l'accent mis dans le cas de certains groupes professionnels. Par exemple, bon nombre de nos aéronefs plus modernes n'auront plus besoin de navigateurs aériens pour accomplir les rôles traditionnels de navigation, mais les techniques de direction de mission qu'appliquent les navigateurs aériens resteront très en demande. Une chose est sûre : de nombreux débouchés s'offriront à ceux d'entre nous qui sont autant dévoués que motivés.

Si la Force aérienne du Canada veut continuer à assurer efficacement la sécurité au cours du XXI^e siècle, elle doit se forger une solide capacité expéditionnaire. Cela signifie que ses effectifs doivent être entraînés, équipés et structurés de façon à pouvoir se déployer rapidement à l'endroit demandé, au Canada ou ailleurs dans le monde, et à pouvoir opérer de façon autonome aussi longtemps que cela sera nécessaire. La transition déjà amorcée vers une force expéditionnaire prendra un certain nombre d'années à se réaliser, et des unités expéditionnaires continuent d'être formées pour que la Force aérienne soit éventuellement en mesure de former et de déployer des escadres aériennes expéditionnaires. Une preuve de l'évolution vers une Force aérienne expéditionnaire est la formation d'escadrons de soutien de mission à l'échelle de la Force aérienne. Ces derniers sont gérés de sorte à ce qu'il y en ait toujours un qui soit prêt à être affecté en mission. Les escadrons de soutien de mission sont employés continuellement avec succès depuis l'été 2006 sur le théâtre des opérations en



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.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



Afghanistan durant des périodes de six mois. À ces escadrons s'ajouteront bientôt des escadrons aériens expéditionnaires, qui, une fois combinés aux escadrons de soutien de mission et à un détachement aérien déployé, formeront les escadres aériennes expéditionnaires. Les escadres aériennes expéditionnaires et ses composantes seront polyvalentes, flexibles et échelonnables de sorte à pouvoir être employées lors de diverses opérations.

La mission en Afghanistan est un effort multinational extrêmement difficile et complexe. Nous y exerçons des fonctions importantes, et les progrès que nous avons accomplis sont marquants. Cependant, comme en Occident nous vivons dans un monde où tout est instantané, nous n'avons pas une idée réaliste du temps qu'il faut mettre pour instaurer des changements dans un milieu aussi difficile. Mais des progrès sont effectivement accomplis en Afghanistan, en grande partie grâce au succès extraordinaire des efforts et des sacrifices consentis par les Canadiens durant l'opération *Méduse* l'automne dernier. Nos soldats seront dorénavant en mesure d'appuyer l'Armée nationale afghane plutôt que de diriger les efforts déployés pour créer un climat de sécurité dans la province de Kandahar. Cela n'était pas possible il y a un an. Et nous avons bon espoir que les choses s'amélioreront si nous maintenons le cap à mesure que l'Armée nationale afghane augmentera sa capacité et que la Police nationale afghane gagnera en efficacité. Nos succès peuvent être attribués à la qualité exceptionnelle de nos effectifs, à la qualité supérieure de leur entraînement et à la qualité exceptionnelle de l'équipement mis à leur disposition.

Je suis extrêmement fier des grandes contributions apportées par les hommes et les femmes de la Force aérienne sur le théâtre des opérations en Afghanistan depuis le début de nos opérations sur place en 2002. J'aimerais rendre hommage au dévouement et aux sacrifices personnels de nos aviateurs et de leurs familles qui permettent aux missions des Forces canadiennes de réussir dans cette région. Nos effectifs supportent depuis longtemps une lourde charge. La mobilité aérienne est un outil clé, à défaut duquel la mission ne pourrait réussir. La collectivité de la mobilité aérienne accomplit un travail remarquable. Les opérations des véhicules aériens téléguidés (VAT) réalisées par l'unité conjointe de l'Armée de terre et de la Force aérienne procurent de plus une capacité fort nécessaire. Cependant, le matériel dont nous disposons n'équivaut qu'à une fraction de ce dont nous avons besoin, et la fin de sa durée utile approche. Je reconnais l'excellent travail accompli par nos membres sur le système actuel de VAT, mais j'estime que le moment est venu d'adopter un système plus puissant et plus efficace pour la collecte du renseignement, la surveillance et la reconnaissance systématiques. Nous devons procurer aux commandants au sol l'information dont ils ont besoin pour prendre des décisions éclairées, ce qui assurera l'efficacité de la mission et permettra d'épargner des vies chez les Canadiens.



Le Lgén Lucas a reçu son degré en génie du Collège militaire royal en 1973.

J'aimerais soulever un autre point très important : il faut continuer de veiller à ce que la population canadienne soit informée de tout ce que les hommes et les femmes de la Force aérienne du Canada accomplissent en leur nom. Ces deux dernières années, nous avons amorcé un rapprochement avec les Canadiens sur tous les plans. Il est de la plus haute importance que nous poursuivions dans la même veine. Les citoyens doivent savoir à quoi leur sert leur Force aérienne. Ils doivent connaître les actes héroïques régulièrement accomplis lors des missions de recherche et de sauvetage que les hommes et les femmes de la Force aérienne réalisent dans le but de sauver des vies.

Ils doivent de plus connaître le travail effectué par des milliers de nos militaires qui surveillent et défendent continuellement l'espace aérospatial du Canada ainsi que les voies maritimes menant au territoire canadien, assurant ainsi la sécurité de notre espace aérien et maritime. Ils doivent connaître le travail incroyable que réalise la Force aérienne partout dans le monde. Ils doivent savoir que les membres professionnels de la Force aérienne qui les protègent 24 heures sur 24, 365 jours par année sont parmi les meilleurs au monde. Ils doivent aussi finalement savoir que ces hommes, ces femmes et le travail qu'ils accomplissent établissent les fondements d'un Canada fort et libre où il fait mieux vivre. Les hommes et les femmes qui forment la Force aérienne doivent faire connaître leurs réalisations.

À l'aboutissement d'une carrière fort enrichissante de plus de 38 ans dans la Force aérienne, je tiens à remercier tous les membres de la Force aérienne du solide appui et de l'amitié qu'ils m'ont témoigné au fil des ans. Les faits saillants sont nombreux, mais le fait d'avoir été commandant du détachement en Éthiopie durant l'opération *Nile* et d'avoir ainsi pu prêter assistance à des centaines de milliers d'Éthiopiens restera pour moi un excellent souvenir. Je vais aussi garder en mémoire le travail absolument remarquable accompli par les hommes et les femmes de la Force aérienne au moment des attentats perpétrés en Amérique du Nord alors que j'étais commandant de la région canadienne du NORAD pendant les événements du 11 septembre 2001. Une réalisation dont je suis également fier est le travail réalisé pour conserver les points forts intrinsèques de la Force aérienne tout en répondant au besoin des Forces canadiennes d'évoluer vers une plus grande intégration. Je tire aussi une grande satisfaction de la revitalisation de la Force aérienne et en particulier du renforcement de notre mobilité aérienne, qui sera mise en valeur dès l'arrivée du premier appareil C-17. Je suis aussi très heureux de savoir qu'un officier chevronné et très compétent, le Lgén Angus Watt, assumera le commandement de la Force aérienne du Canada et saura la guider durant la prochaine étape de sa transformation – vers les étoiles : *Sic Itur Ad Astra.*

Lgén Steve Lucas



TRANSFORMATION

La transformation des FC, qui a commencé il y a deux ans, a donné des résultats spectaculaires. La restructuration en profondeur des FC a produit une force unifiée qui répond mieux aux besoins du Canada en matière de sécurité, au pays comme à l'étranger.

Transformation organisationnelle

La Force aérienne a commencé par restructurer ses quartiers généraux au niveau opérationnel, selon les exigences de la mise sur pied des forces (instruction) et de l'emploi des forces (opérations). Cela lui a permis de se doter de capacités aérospatiales qui répondent non seulement à ses propres besoins, mais aussi à ceux de l'Armée de terre, de la Marine et des quatre nouveaux commandements opérationnels qui ont été créés en février 2006.

Le Commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada est devenu le Commandant de la composante aérienne de la Force multinationale (CCAFM) pour le Commandement Canada, et tous les aéronefs et toutes les ressources nécessaires pour mener des opérations aériennes sont désormais sous le contrôle du CCAFM. Au quartier général de chacune des forces opérationnelles interarmées régionales du Commandement Canada, il y a un conseiller régional de l'élément aérien qui coordonne les besoins de la région avec le CCAFM. Un nouveau mécanisme qui a été mis en place pour permettre à tous les commandants de savoir quels aéronefs sont disponibles dans l'ensemble de la Force aérienne, cette nouvelle structure nous permet de faire un usage efficace et efficient de nos ressources, afin d'appuyer les objectifs opérationnels des FC.

La clé de cette transformation réussie de la Force aérienne a été la restructuration et le regroupement de plusieurs de ses escadrons. En plus de produire des escadrons plus robustes et plus flexibles, cette restructuration a libéré des postes clés qui sont essentiels pour la transformation de la Force aérienne et la création du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC), centre d'excellence et moteur de changement pour la Force aérienne.

Les plus récents regroupements d'escadrons sont les suivants :

- Intégration du 1^{er} Escadron des mouvements aériens au 2^e Escadron des mouvements aériens de la 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- Regroupement des 416^e et 441^e Escadrons d'appui tactique pour reformer le 409^e Escadron d'appui tactique, à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).
- Intégration du 429^e Escadron de transport au 436^e Escadron de transport, à la 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- Intégration du 433^e Escadron d'appui tactique au 425^e Escadron d'appui tactique, à la 3^e Escadre Bagotville (Qc).

- Intégration du 415^e Escadron de patrouille maritime au 405^e Escadron de patrouille maritime 14^e Escadre Greenwood (N-É).
- En juillet 2007, le 429^e Escadron de transport à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) a été « reconstitué » pour fournir une nouvelle capacité de transport aérien stratégique. Il s'occupera des avions C-17 *Globemaster III* lorsqu'ils arriveront au Canada plus tard cet été.

Transformation de la Force aérienne – La puissance aérienne permet aux FC de réaliser leur vision

Le rôle clé que joue la puissance aérienne dans la réalisation de la vision des FC a été démontré par l'engagement qui a été pris de revitaliser tous les aspects des opérations de la Force aérienne, et de moderniser les équipements ou d'en acquérir de nouveaux pour remplacer les flottes d'aéronefs actuelles de la Force aérienne. (Vous trouverez plus de détails à ce sujet dans la section Équipement). En préparation de la livraison des nouveaux aéronefs et autres équipements, nous avons entrepris de moderniser nos infrastructures, de construire de nouvelles installations ultramodernes et de former nos équipages aériens. De grands projets de construction sont prévus ou en voie de réalisation dans l'ensemble de la Force aérienne pour héberger les nouveaux aéronefs comme les C-17 *Globemaster III*, qui arriveront à Trenton débutant en août 2007, les CF-18 *Hornet*, dont la modernisation sera terminée en 2008, les hélicoptères CH-148 *Cyclone*, qui arriveront en 2009, et d'autres aéronefs comme le C-130 *Hercules* modèle J et le CH-47 *Chinook*, qui seront livrés peu après.



Le Lgén Steve Lucas a présidé le regroupement des 433^e et 425^e Escadrons d'appui tactique, en 2005.

Photo : Cplc Danièle Michaud



Photo : Capt Dion Spencer

L'ESM de la 17^e Escadre Winnipeg est la première d'une série d'unités expéditionnaires qui ont été formées au sein de la Force aérienne. En menant à bien sa première mission à l'étranger, l'ESM a atteint sa « pleine capacité opérationnelle », ce qui n'est pas mal pour une unité qui n'était qu'un concept il y a deux ans. Les leçons apprises pendant cette mission seront incorporées à nos plans. Le 17 ESM a été remplacé par le 14 ESM de la 14^e Escadre Greenwood, (N.É). Celui-ci a été remplacé à son tour par le 8 ESM de la 8^e Escadre Trenton, qui est actuellement en service en Afghanistan.

Stratégie de la Force aérienne : Un plan de vol pour le développement de la puissance aérospatiale des FC


Il a été dit que la transformation n'est pas une destination, mais un parcours. Pour aider la Force aérienne à se transformer en une force expéditionnaire basée sur les effets et réseaucentrique, une nouvelle stratégie est en développement. Ce document de planification à long terme énoncera la stratégie de la Force aérienne, qui guidera l'évolution de l'élément aérospatial de la vision des FC à court, moyen et long terme. Cette stratégie est le résultat d'une longue collaboration entre tous les éléments de la Force aérienne et les autres services des FC, et elle fournira aux intervenants un tableau précis des capacités actuelles et futures de la Force aérienne. Elle nous aidera à planifier les acquisitions et à établir les besoins en programmes d'emploi et d'instruction, et elle indiquera aux commandants comment la Force aérienne a l'intention de s'y prendre pour répondre à leurs besoins futurs.

Évoluer vers une force expéditionnaire

Le retour du premier Escadron de soutien de mission (ESM) de Camp Mirage, en décembre 2006, a été un point tournant dans la transformation de la Force aérienne en force expéditionnaire. Les ESM sont des unités préétablies composées de militaires qui représentent entre 15 et 20 groupes professionnels de soutien différents, et qui peuvent se déployer sans préavis pour une période pouvant aller jusqu'à six mois. Leurs membres s'entraînent et se déploient ensemble, plutôt que d'arriver sur le théâtre

d'opérations individuellement à partir de bases ou d'escadres au Canada. Pour les opérations de plus longue durée, lorsqu'une équipe revient au Canada, une autre équipe est prête à prendre la relève. À l'avenir, les ESM, avec les escadrons de soutien opérationnel et les unités tactiquement autonomes, formeront les escadres expéditionnaires de la Force aérienne. Ces escadres seront capables de faire fonctionner un aéroport canadien doté de divers types d'aéronefs, au Canada ou dans le contexte d'une mission multinationale, et de faciliter la transition vers une mission opérationnelle, au Canada et partout dans le monde.

CGAFC

Moins de deux ans après son ouverture, l'équipe du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) est passée de 31 à 95 professionnels hautement qualifiés, y compris des ingénieurs, des technologues, des stratèges et des universitaires. Le Centre a récemment publié une nouvelle doctrine aérospatiale pour les FC et son personnel a participé à des projets tels que l'étude sur la mise au point de la capacité UAV nationale, le système canadien conjoint de livraison par air de précision et l'environnement synthétique avancé du Canada. Grâce à l'expertise et aux connaissances de son personnel, le CGAFC est devenu un centre d'excellence pour la puissance aérospatiale, apportant des idées et une introspection pour aider la Force aérienne dans l'acquisition des technologies et des doctrines appropriées tout en planifiant son avenir. Le CGAFC devrait atteindre sa pleine capacité opérationnelle en 2008-2009. 



ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS DE LA FORCE AÉRIENNE

L'élaboration de la nouvelle stratégie de la Force aérienne, qui s'appuie sur les *Vecteurs stratégiques* et le *Cadre de capacité aérospatiale* (2004), vise à orienter la puissance aérospatiale loin dans le futur. Elle permet de définir les lignes d'opération de la Force aérienne et de déterminer les aéronefs et l'équipement nécessaires pour appuyer chacune d'elles.

Contrôle aérospatial et frappe

La Force aérienne du Canada effectue un contrôle aérospatial actif ainsi qu'une projection de puissance dans l'espace aérien national et international, assurant ainsi la sécurité des Canadiens tant aux pays qu'à l'étranger et contribuant à la sécurité du continent par l'entremise du NORAD.

L'augmentation de l'interopérabilité avec nos alliés favorise la sécurité du Canada et de ses citoyens. L'ouverture du nouveau **Centre des opérations aériennes du secteur canadien du NORAD** à North Bay, en Ontario, en octobre 2006 a annoncé un important accroissement de l'interopérabilité canadienne avec nos alliés américains du NORAD. « Le complexe possède une infrastructure et une technologie permettant de renforcer la capacité individuelle du Canada à défendre son territoire et à participer à la mission du NORAD », a affirmé M. Gordon O'Connor, ministre de la Défense nationale, au cours de la cérémonie d'ouverture.

L'actuel **projet de modernisation du radar de contrôle tactique (RCT)** a pour but d'offrir aux FC une capacité de surveillance aérienne tactique et de contrôle aérospatial qui appuient les opérations nationales et internationales tout en augmentant l'interopérabilité avec nos alliés. Le projet, qui est actuellement en phase d'appel d'offres, permettra de remplacer les deux anciens RCT de Bagotville, au Québec, et de Cold Lake,

en Alberta; les FC auront également la possibilité d'en acheter un troisième. Une fois le projet terminé, tous les RCT offriront des capacités de surveillance aérospatiale et serviront de centres de données pour les renseignements pouvant être échangés efficacement avec nos alliés, au besoin.



Un Canadien lance son premier missile air-air perfectionné à moyenne portée (AMRAAM) AIM-120 en février 2007.

Photo : MDN

Le **programme de modernisation des CF-18**, qui comporte deux phases, vise à offrir aux FC un avion de chasse de technologie avancée qui est fiable et efficace. Le programme a franchi d'importants jalons au cours des deux dernières années et il continue d'avancer rapidement, la phase 1 ayant été terminée en août 2006. Les pilotes du CF-18 canadien ont volé à bord de l'avion modernisée et ont lancé leur premier missile air-air perfectionné à moyenne portée (AMRAAM) AIM-120 en février 2007; les essais et la certification sont en cours. La phase 2 est en est actuellement au stade de la production et des essais, et le premier aéronef modernisé est censé être livré à l'été de 2007.

Une fois le programme terminé, les FC seront dotées d'avions de chasse adaptés à toutes les conditions météorologiques qui ont une meilleure portée et qui permettent une meilleure coordination parmi les opérateurs et les contrôleurs aériens avancés. Des systèmes de communication par liaison sécuritaire et des nacelles de tir de précision à la fine pointe de la technologie permettront aux CF-18 de s'intégrer complètement aux opérations des FC.



Photo : MDN

Des Canadiens et des Américains collaborent au nouveau Centre des opérations aériennes du secteur canadien du NORAD, à North Bay, ouvert depuis octobre 2006.



La Force aérienne examine des plateformes en vue de répondre aux exigences d'une **capacité de chasse** suivie puisqu'il est prévu que les CF-18 soient opérationnels jusqu'en 2017 – 2020.



Photo : Lockheed Martin

L'avion d'attaque interarmées F35 *Lightning II* décolle pour la première fois en décembre 2006.

En décembre 2006, le Canada a renouvelé sa participation dans le cadre du programme d'avion d'attaque interarmées lors du lancement de la phase 3. Même si la participation du Ministère à la prochaine phase ne l'engage pas à acheter l'aéronef multirôle, elle aide à déterminer et évaluer les exigences futures du MDN pour la prochaine génération d'avions de chasse qui remplaceront le CF-18 et ses capacités. Cela a également permis au MDN et à l'industrie canadienne de faire partie d'un programme militaire international de pointe et d'avoir accès à des possibilités industrielles de plus de huit milliards de dollars canadiens.



Photo : MND

Le **ravitaillement en vol stratégique** est essentiel au déploiement à long terme des avions de chasse. Le premier des deux CC-150 *Polaris* (Airbus A310) complètement modifiés pour permettre le ravitaillement en vol (AAR) est récemment revenu à la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, après que les dernières modifications y ont été apportées en Allemagne en février 2007. L'arrivée du deuxième avion est prévue en juillet. Au cours des prochains mois, la Force aérienne testera les modifications relatives à l'AAR; elle espère que les deux avions CC-150 *Polaris* seront prêts pour leur première mission opérationnelle d'ici la fin de l'année.

Renseignement, surveillance et reconnaissance

Le renseignement, la surveillance et la reconnaissance (RSR) ont toujours été essentiels dans le cadre des opérations militaires. Cependant, le nouveau contexte de sécurité asymétrique dans lequel les opérations ont maintenant lieu a modifié les besoins opérationnels comblés par le RSR – l'importance de la nécessité du RSR au sol et en mer s'est accrue.



Photo : Cplc Robert Bottrill, Caméra de combat des Forces canadiennes

Au cours des deux dernières années, la Force aérienne a assumé la responsabilité de la navigabilité des véhicules aériens sans pilote tactique (TUAV). Le *Sperwer* a été testé avec succès et mis en service dans le Sud de l'Afghanistan, où il a été utilisé pendant plus de 1 000 heures par l'unité commune de la Force aérienne et de l'Armée de terre. Ainsi, les commandants au sol ont eu accès à des renseignements essentiels à la mission et la sécurité opérationnelle de la mission s'est améliorée.

Étant donné l'importance croissante du TUAV, la Force aérienne travaille également à déterminer les exigences opérationnelles d'une nouvelle capacité de TUAV qui est plus flexible et efficace.



Photo : MDN

L'aéronef de patrouille à long rayon d'action CP-140 *Aurora*, qui a été modernisé et qui comporte une nouvelle nacelle capteur infrarouge électro-optique sophistiquée, a démontré sa capacité de RSR au sol en plus d'avoir servi efficacement durant plusieurs exercices d'éléments interarmées. Des études sont menées afin d'évaluer l'utilisation continue des plateformes de RSR habitées de la Force aérienne de même que l'intégration des plateformes habitées et sans pilote comprenant les opérations nationales et internationales et englobant les domaines maritimes et terrestres.



Aéromobilité

Le gouvernement a annoncé le remplacement des **capacités d'aérotransport tactique** du Canada et l'acquisition de **capacités d'aérotransport stratégique** dans le cadre du programme d'approvisionnement *Le Canada d'abord* annoncé en juin 2006.



Photo : Gina Vanatter, Boeing

Des techniciens de Boeing à Long Beach, Californie, appliquent la peinture sur le premier C-17 canadien. L'appareil arrivera à la 8^{ème} Escadre Trenton, Ont. au mois d'août.

Le gouvernement du Canada a officiellement annoncé que Boeing avait obtenu le contrat d'aérotransport stratégique des FC; le premier des quatre **avions de transport stratégique** C-17 *Globemaster III* achetés devrait arriver à la 8^{ème} Escadre Trenton, en Ontario, en août. Les pilotes, les arrimeurs et les mécaniciens de la Force aérienne ont reçu de l'instruction intensive concernant le C-17 au cours des derniers mois, en compagnie de membres de la USAF. Ils seront prêts à utiliser l'avion dès son arrivée.



Photo : Lockheed Martin

En novembre 2006, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) a retenu Lockheed Martin dans le cadre de la demande d'expression d'intérêt et de qualification (DEIQ); cette entreprise fournira une nouvelle **plateforme d'aérotransport tactique** pour la Force aérienne du Canada. Le processus de DEIQ a permis de déterminer que le C-130 *J Hercules* était le seul appareil répondant aux exigences obligatoires de haut niveau indiquées dans l'Énoncé des besoins opérationnels (EBO). Travaux publics et Lockheed Martin discutent actuellement afin d'acheter 17 aéronefs qui remplaceront les plus vieux appareils de la flotte canadienne de CC-130 *Hercules*. Un contrat devrait être adjugé en 2007 afin que le premier appareil d'une série d'aéronefs de transport tactique soit livré en 2010.

SAR au Canada

Les FC ont une capacité aérienne spécialisée de **recherche et de sauvetage (SAR)** au pays qui leur permet de porter immédiatement secours aux Canadiens en détresse. Les défis que doivent actuellement relever les flottes SAR exigent l'acquisition de nouvelles plateformes. Dans le cadre du Projet d'acquisition d'appareils de recherche et de sauvetage à voilure fixe, on envisage la possibilité d'acquérir une nouvelle capacité qui permettrait de remplacer les aéronefs *Buffalo* et *Hercules* vieillissants servant d'aéronefs de recherche et de sauvetage à voilure fixe. Le but visé est d'offrir une nouvelle capacité de même ou de meilleure qualité que la capacité actuelle, tout en réduisant les coûts. Le MDN s'efforce actuellement de mettre la dernière main aux exigences opérationnelles relatives à cette capacité.

Hélicoptères

Les hélicoptères qu'utilise la Force aérienne offrent un soutien polyvalent aux forces terrestres et maritimes. La Force aérienne est en train d'acquérir les capacités permettant d'assurer le fonctionnement d'une flotte d'hélicoptères équilibrée pour optimiser la capacité de réaction à toutes les exigences aérospatiales.

L'été dernier, le gouvernement a également annoncé son intention d'acquérir une flotte de 16 hélicoptères de **transport moyen à lourd** pour les FC. Le Canada prévoit qu'un certain nombre d'équipages aériens sera instruit avant l'arrivée du premier CH-47 *Chinook* afin que ce dernier puisse être utilisé dès que possible. En outre, on tente d'élaborer des programmes d'échange avec d'autres pays utilisant le *Chinook*, y compris les États-Unis, le Royaume-Uni, les Pays-Bas et l'Australie. Le gouvernement négocie actuellement avec Boeing, constructeur du *Chinook*, afin de terminer la proposition de contrat. Grâce à ces négociations, les FC seront assurées de recevoir la capacité appropriée pour des opérations efficaces, sécuritaires et à long terme dans plusieurs théâtres et environnements présentant de dangers.

L'hélicoptère CH-47 *Chinook* restaurera une capacité de transport d'un grand nombre de personnes ou d'équipement lourd dans un milieu austère à l'appui des opérations des FC, tant au pays qu'à l'étranger. Des négociations sont en cours afin d'acquérir une flotte de 16 hélicoptères *Chinook* modernes qui permettra de répondre aux besoins du Canada. Des membres du groupement tactique du 3^{ème} Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (PPCLI) sortent d'un CH-47D *Chinook* de l'armée américaine en Afghanistan en 2002.



Photo : Cpl Lou Penney



OPÉRATIONS

L'excellent travail des membres dévoués et compétents de la Force aérienne du Canada remplit la mission des FC *Le Canada d'abord*, laquelle vise à protéger les Canadiens et les Canadiennes au pays et à l'étranger.

Vous trouverez ci-dessous certains faits saillants des opérations nationales et internationales de la Force aérienne au cours des deux dernières années. Pour la liste complète des opérations actuelles de la Force aérienne, veuillez consulter : http://www.airforce.forces.gc.ca/site/opdocs/abroad_5_f.asp

Au pays

Recherche et sauvetage



Photo : Sgt Jean Tremblay – Tech SAR

La bravoure de notre personnel de recherche et de sauvetage, qui collabore avec des employés de la Garde côtière canadienne et d'autres ministères et organismes, sauve la vie de plus de 1 000 personnes par année. Au cours de récentes opérations, les équipages de recherche et sauvetage de la Force aérienne ont exécuté des transferts médicaux tels que celui à Johnstone Strait, en C.-B., effectué des évacuations sanitaires à partir de divers emplacements et aidé des équipages sur des navires en détresse, comme le sauvetage impressionnant qui a permis de sauver la vie de six pêcheurs au large de la côte de Terre-Neuve en mai 2007. En février 2007, deux techniciens de recherche et de sauvetage ont passé plus de 24 heures sur une banquise avec un chasseur en détresse dans le grand Nord canadien, près de Cape Parry (T.N.-O.). Ces exemples montrent une fraction des sauvetages exigeants que notre personnel SAR doit exécuter régulièrement pour sauver la vie de citoyens canadiens.

Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD)

Au mois de mai 2007, on célébrait le 49^e anniversaire de la signature de l'accord du NORAD entre les États-Unis et le Canada. Chaque jour, des membres du personnel de la Force aérienne du Canada et des États-Unis sont en service sans relâche pour assurer la sécurité de l'espace aérien de l'Amérique du Nord. Étant donné le nombre accru de menaces pour la sécurité de l'Amérique du Nord, le NORAD continuera de jouer un rôle clé dans la sécurité de l'espace aérien nord-américain.



Photo : Capitaine Dave Monk, 409^e Escadron d'appui tactique, 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta

Des aéronefs canadiens et américains en appui au NORAD effectuent des missions conjointes de détection à grand rayon d'action en mars 2007, près de Whitehorse, au Yukon. Ces importantes missions du NORAD permettent de détecter et d'identifier les aéronefs inconnus qui entrent dans l'espace aérien canadien.

Aérotransport de secours humanitaire

La Force aérienne du Canada participe à des missions humanitaires au pays et à l'étranger.



Photo : Cplc John Nicholson, Caméra de combat des Forces canadiennes

Crise d'eau de la réserve Kashechewan : Aide humanitaire au pays

En octobre 2005, les FC ont envoyé un système de purification d'eau par osmose inverse (SPEOI) et un détachement de personnel des FC à la réserve Kashechewan dans le Nord de l'Ontario, à la suite de la découverte de la bactérie E. coli dans le système d'alimentation en eau de la collectivité. Des aéronefs CC-130 *Hercules* et leur équipage ont transporté le SPEOI et le personnel dans le secteur pour les aider.



Photo : Cpl David Cribb

Ouragan Katrina : Aide humanitaire en Amérique du Nord

La Force aérienne du Canada a été parmi les premiers intervenants à aider nos voisins américains à la suite de la dévastation de la Nouvelle-Orléans par l'Ouragan Katrina, en 2005. La Force aérienne a envoyé des hélicoptères *Sea King* dans le cadre de la Force opérationnelle interarmées canadienne déployée dans la région et des hélicoptères *Griffon* pour aider dans la recherche et le sauvetage. Des avions *Polaris Airbus* et des équipages ont transporté du personnel militaire et des travailleurs civils pour aider au sauvetage et au nettoyage, tandis que des avions de transport *Hercules* offraient des vols de ravitaillement.

Aide humanitaire internationale

La Force aérienne est prête à réagir à des crises internationales, telles que des catastrophes et des conflits armés. La Force aérienne du Canada a transporté de l'approvisionnement de secours et de l'aide aux victimes du tremblement de terre dans la région de Muzaffarabad au Pakistan, en octobre 2005. Un CC-150 *Polaris Airbus* a transporté des membres de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC) dans la région, où ils ont aidé les victimes du tremblement de terre.



Photo : Sgt Frank Hudec, Caméra de combat des Forces canadiennes

L'Adjudant Christine Styles de Whitby, en Ontario, technicienne médicale avec l'équipe sanitaire mobile en cas de catastrophe de l'EICC, aide une femme enceinte dans le village éloigné en montagne de Palhot Bala, au Pakistan en 2005.

Évacuation des non-combattants

En juillet 2006, les FC ont aidé à évacuer des Canadiens non combattants pris entre les feux de la guerre du Hezbollah et d'Israël au Liban. La Force aérienne a joué un rôle critique en transportant des membres des FC à Chypre pour aider à l'évacuation et au transport par voie aérienne de nombreux Canadiens en direction du Canada lors de la plus grande évacuation de Canadiens de l'histoire.

Opérations en Afghanistan

La Force aérienne participe à la mission en Afghanistan depuis 2002. Aujourd'hui, les membres de la Force aérienne constituent 20 p. 100 du personnel déployé partout dans les théâtres d'opérations en Afghanistan et dans les environs et continuent de fournir un appui qui est essentiel à la réussite de la mission.



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

La Force aérienne du Canada maintient le pont aérien stratégique à partir du Canada, transportant des tonnes d'équipement et des milliers de membres du personnel vers l'Afghanistan et de retour vers le Canada.

Les Caporaux Terry Parsons et Lisa-Marie Guernon poussent une palette sur un avion CC-130 *Hercules* à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

Ils font partie de l'Élément de soutien du théâtre, dirigé en grande partie par la Force aérienne, de la Force opérationnelle interarmées à Kandahar, à l'aérodrome et dans les bases d'opérations avancées ou de l'Équipe de reconstruction provinciale. Certains membres de la FA sont intégrés dans des organisations telles que l'Équipe consultative stratégique canadienne qui conseille les 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. La Force aérienne offre du personnel de soutien tels que des ingénieurs qui collaborent avec leurs collègues de l'Armée de terre afin de construire de nouveaux bâtiments pour les Canadiens à l'aérodrome de Kandahar et qui bravent le contact avec le tir ennemi pour fortifier les bases d'opérations avancées.



NOS GENS

La Force aérienne embauche des individus hautement qualifiés, professionnels et dévoués, élément essentiel à la réussite. Au cours des deux dernières années, la Force aérienne a grandement investi dans des initiatives visant à améliorer la façon dont elle instruit, équipe, emploie et conserve son personnel, car elle reconnaît l'importance de cet aspect.

Programme de transformation des techniciens d'aéronefs

En 2005, le premier groupe de techniciens en systèmes aéronautiques a reçu son diplôme du programme de transformation des techniciens d'aéronefs. Ce nouveau programme dynamisé efficacement la façon dont les techniciens d'aéronefs sont instruits, en donnant naissance à une nouvelle génération de techniciens d'aéronefs prêts à travailler dès leur sortie de l'école, soit un an et demi plus tôt qu'avec l'ancien programme.

« Les progrès réalisés avec la mise en œuvre du nouveau projet sont notables », affirme le Lcol Gordon Danylchuk, de la section d'instruction technique de la Force aérienne. « Nos écoles offrent des programmes de formation hautement pratiques; les escadrilles d'instruction technique mettent l'accent sur les périodes d'apprentissage[...] Le prochain défi sera de réduire le temps nécessaire pour répondre aux exigences. »



Photo : Sgt Bill McLeod

Le Soldat Ian MacNeil (à l'avant) et le Soldat Chris Catling, tous deux stagiaires du cours de technicien en systèmes aéronautiques, construisent un système hydraulique simulé à l'aide d'une console d'instruction Lab/Volt à l'École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes (ETGAFC), 16^e Escadre Borden, en Ontario.

Environnement informationnel et d'apprentissage intégré de la Force aérienne (EIAIFA)

L'EIAIFA est un système de gestion d'apprentissage sur le Web qui offrira aux membres de la Force aérienne une instruction de haute qualité sous format électronique. Cet outil électronique permettra d'inclure les ressources et outils d'apprentissage, de créer un environnement d'apprentissage complexe et de permettre aux membres de la Force aérienne de suivre l'instruction sur le Web à leur propre rythme. Ce système révolutionnera la formation en plus d'éviter les efforts répétés et de réduire les coûts des escadres et des centres d'instruction. L'EIAIFA est actuellement en phase contractuelle; sa mise en application est prévue pour l'automne 2007.

Les nouvelles exigences en matière de vision et de mensurations augmentent le nombre de pilotes potentiels



Photo : James Clark, RDDC

En 2006, les scientifiques de Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) ont collaboré avec la Force aérienne dans le but d'élaborer de nouvelles procédures pour la mesure des mensurations (ou anthropométrie) des pilotes potentiels. Ainsi, plus de candidats, en particulier les femmes, pourront suivre l'instruction de pilote militaire. La Force aérienne a également modifié ses normes de vision. L'élaboration de nouveaux processus et outils de sélection des pilotes, des contrôleurs en aérospatiale et des navigateurs aériens est actuellement à l'étude.

Allan Keefe, technologue de RDDC, instruit un candidat au cours des essais visant l'aménagement du poste de pilotage.

La Force aérienne a également modifié ses normes de vision. L'élaboration de nouveaux processus et outils de sélection des pilotes, des contrôleurs en aérospatiale et des navigateurs aériens est actuellement à l'étude.



Image : Directeur - Programmes (Air), avec la permission de la section de Géomatique de la Défense

Environnement synthétique canadien de conception avancée (ESCCA)

L'environnement synthétique canadien de conception avancée (ESCCA) est un projet d'investissement visant la création et la mise en application d'un environnement de simulation en réseau pour le ministère de la Défense nationale qui est passé de la phase de conception à la phase de mise en application. Il a permis de créer un champ de bataille virtuel en réseau comme la zone d'exercice présentée ici. Il est accessible partout au pays et il offre des simulations d'entraînement complexe en équipe sur le Web. L'ESCCA a permis la réalisation d'exercices inter-éléments virtuels et il sera utilisé pour la première fois en octobre 2007 afin de permettre aux membres de la Force aérienne de répondre aux exigences du cours avancé d'aviation tactique. Le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) collabore avec l'ESCCA afin de créer les prochains exercices répartis; il organise également des exercices interarmées et de la Force aérienne localisés sur la côte ouest du Canada. Il continuera d'utiliser la virtualisation en vue d'améliorer la qualité et la rapidité de l'instruction technique.

Ailes Canada offre une instruction d'excellence et favorise l'interopérabilité

De nouvelles installations d'instruction à la fine pointe de la technologie à Southport, au Manitoba, seront bientôt offertes aux pilotes militaires canadiens. « Cela permettra de former des pilotes pour la nouvelle génération d'hélicoptères et d'aéronefs multimoteurs à voilure fixe, pour équipages multiples et aux systèmes numériques », affirme le Brigadier-général Cajo Brando (retraité), qui a conseillé le Chef d'état-major de la Force aérienne sur ce projet. « Il s'agira de la formation au pilotage la plus efficace au monde. » Le programme est actuellement présenté dans beaucoup d'autres pays; il est à prévoir que des forces militaires étrangères seront intéressées, ce qui favorisera l'interopérabilité des alliés et des forces coalisées.



Photo : MDN

Du travail est effectué au Centre de formation aéronautique Ailes Canada de Southport, au Manitoba. Les nouveaux hangars d'avion, d'aéronefs et de simulateurs du multiplex devraient être accessibles à l'automne 2007.

Réintroduction du Programme de formation des officiers – Éducation permanente (PFOEP)

Le Programme de formation des officiers – Éducation permanente (PFOEP), réintroduit comme programme d'enrôlement dans les FC en 2006, aidera la Force aérienne à recruter un plus grand nombre d'officiers. Il est conçu pour augmenter le nombre d'officiers potentiels à qui il manque actuellement un diplôme. Il s'adresse aux civils, à la Force régulière, aux militaires du rang et aux réservistes. Les candidats désirant faire carrière à temps plein au sein de la Force aérienne peuvent devenir officier commissionné dans la Force régulière s'ils obtiennent leur diplôme dans les neuf années suivant leur engagement dans les Forces canadiennes. Ils recevront une formation dans des groupes professionnels tels que pilote, navigateur ou contrôleur – aérospatiale et verront leurs études payées, qu'elles soient effectuées à temps plein ou à temps partiel et qu'elles aient lieu dans un collège militaire, une université publique ou toute autre université offrant des programmes de formation à distance.



100^e anniversaire du premier vol propulsé au Canada

L'aviation a joué un rôle important dans le développement du Canada; elle a contribué à l'exploitation de l'ouest et du nord canadien, a favorisé la croissance économique, a participé à la défense du pays et a permis de réduire la distance séparant les villes sur notre vaste territoire. Le 23 février 2009 marquera le 100^e anniversaire du premier vol propulsé au Canada. Afin de célébrer ce grand tournant dans l'histoire de l'aviation au Canada, de nombreux événements commémoratifs seront organisés partout au pays. Ainsi, la Force aérienne du Canada a créé un bureau de projet qui permettra la coordination de sa participation aux événements.



Photo : MDN

Le Brigadier-général Gaston Cloutier, qui a pris sa retraite en 2006 après 38 ans de carrière dans les FC, s'est engagé de nouveau comme membre de la Force de réserve afin de diriger le Bureau de projet gérant la participation de la Force aérienne aux célébrations du 100^e anniversaire du premier vol au Canada.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Brigadier-général Gaston Cloutier à l'adresse suivante : Cloutier.EG@forces.gc.ca



Trente-cinq ans plus tard : Réflexions de l'adjudant-chef de la Force aérienne

Je voudrais vous faire part de quelques réflexions à propos de la qualité de la profession des armes. Certain aspects ont profondément changé au cours des années. Parmi les plus perceptibles, selon moi, mentionnons le niveau d'éducation des nouvelles recrues et le changement de culture au sein de l'organisation, qui a favorisé une plus grande coopération entre les militaires du rang (MR) et les officiers dans la prise de décisions stratégiques.

Au moment où je me suis engagé, les MR ne participaient, en général, qu'aux aspects relatifs à la prise de décision axée, en grande partie, sur le fameux « TCD » : tenue, conduite et discipline.

Pour la plupart d'entre nous, à cette époque, nous nous sommes enrôlés avec une 10^e ou 11^e année. Pour beaucoup, le trajet en bus, en train ou en avion jusqu'à l'instruction de base constituait la première fois qu'ils quittaient la maison. Je suis arrivé au camp d'entraînement avec tous mes effets personnels, qui se résumaient à une petite radio, aux vêtements que j'avais sur le dos, à ma fierté de Néo-Brunswickois et à mes solides valeurs familiales.

Les recrues d'aujourd'hui, en revanche, ont une bonne instruction. Beaucoup arrivent au centre de recrutement déjà mariés et père ou mère de famille. Ils possèdent une voiture et sont propriétaires d'une maison. Certains viennent avec de l'expérience liée au champ professionnel dans lequel ils se lanceront et ils acceptent de plus en plus des rôles de direction.

On n'a qu'à tenir compte des accomplissements des dix dernières années. Un nombre croissant de MR collaborent au développement stratégique des FC. Nous, les MR, travaillons aux côtés des officiers et occupons des postes dans les Centres de guerre, en contribuant à la rédaction de la doctrine pour la Force aérienne de demain. Les MR travaillent également en parfait accord avec les officiers en d'autres qualités, par exemple dans l'organisation du Chef – Développement des forces des FC.

Il n'y a pas si longtemps ces domaines étaient strictement réservés aux officiers. Nous devons ce changement dans notre culture à nos dirigeants, qui ont reconnu le potentiel de notre corps de MR. Cette nouvelle culture a su bien s'implanter grâce à des documents comme *Le corps des MR en 2020*, *La profession des armes*, *Servir avec honneur* et de la nouvelle *Doctrine du leadership*, lesquels préconisent la participation des MR à tous les niveaux de l'organisation. Il en a résulté un élan organisationnel, un élan



Photo : Lt Col John Blakeley

En juillet 2007, l'adjudant-chef du Commandement aérien Roger Bouchard, MMM, CD, prendra sa retraite après 35 années de service distingué dans les Forces canadiennes. Alors qu'il pense à cet été, il réfléchit également au passé et souhaite vous faire part des nombreux changements positifs qui ont eu lieu depuis qu'il s'est enrôlé.

qui nous demande d'être partenaires pour diriger l'institution et de travailler de plus en plus au niveau stratégique, main dans la main avec les officiers, plus maintenant que jamais.

Pour retenir cette nouvelle génération instruite, nous étudions comment nous pourrions modifier nos politiques et comment nous développons et stimulons la carrière de nos militaires. Cela exige une souplesse accrue entre les Forces régulières et de réserve, car dans le passé, il a existé un grand nombre de règlements et de politiques qui ne correspondent plus aux objectifs actuels du CEMD, soit des FC unifiées et transformées, caractérisées par une harmonisation accrue des deux. Je trouve encourageant qu'on envisage d'améliorer la façon dont nous opérons, en revitalisant notre organisation.

Nous devons continuer à faire place au changement et à la diversité et à inciter les jeunes à choisir de s'engager dans cette organisation. Une plus grande souplesse dans nos politiques contribuera au maintien des effectifs et garantira notre succès. En agissant ainsi, nous pourrions tous réaliser le concept de force envisagé et en sortir gagnants.

Tout au long de cette période de transformation, cependant, une chose n'a pas changé : le cœur et l'âme de ce pays magnifique et de sa population. Ce sont les fils et les filles de ceux qui risquent leur vie, comme ceux qui les ont précédés, au nom de la liberté, de la paix et de la sécurité nationale.

Biographie : Adjudant-chef du Commandement aérien Roger Bouchard, MMM, CD

L'Adjudant-chef Bouchard naît à Edmundston, au N.-B. Il s'engage dans les Forces armées canadiennes en mars 1972 en tant que technicien de systèmes intégrés. Il occupe ensuite de nombreux postes au pays et dans le monde. Parmi ses affectations, citons : Baden-Solingen, en Allemagne, où il travaille sur les appareils CF-104; la Base des Forces canadiennes (BFC) Cold Lake, en Alberta, sur le CF-18 *Hornet*; la BFC Cornwallis, en N.-É., à titre d'adjudant de peloton; l'École technique des Forces canadiennes, à Saint-Jean-sur-Richelieu, au Québec, en tant qu'instructeur superviseur; le Quartier général de la Défense nationale (QGDN), en tant que gestionnaire du cycle de vie du matériel; le 433^e Escadron, à Bagotville, au Québec, à titre de chef d'escadron; la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, à titre d'adjudant-chef de l'escadre; le QGDN, en tant qu'adjudant-chef en matière d'éthique de la Défense.

En 1996, l'Adjudant-chef Bouchard reçoit l'Ordre du mérite militaire. En février 2002, il se voit décerner le prix de l'Ombudsman pour sa remarquable contribution à la communauté des Forces canadiennes, notamment pour son travail dans le cadre du Programme d'éthique de la Défense.

L'Adjudant-chef Bouchard rejoint l'organisation du Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) à titre d'adjudant-chef du perfectionnement professionnel des militaires du rang (PPMR) du Commandement aérien en septembre 2001. En avril 2003, il est choisi pour travailler au Secrétariat des Comités consultatifs du ministre de la Défense nationale dont la mission consiste à trouver des gains d'efficacité dans les Forces canadiennes et au ministère de la Défense nationale. L'Adjudant-chef Bouchard est nommé adjudant-chef du Commandement aérien le 29 juillet 2004.



Les récents succès de la Force aérienne n'ont pas été obtenus sans les perpétuels sacrifices de ces hommes et femmes en uniforme qui risquent leur vie au service de leur pays, le Canada.

Le Caporal-chef Darrell Priede, un technicien en imagerie militaire faisant partie de l'équipe des Nouvelles de l'Armée à la BFC Gagetown, est décédé le 30 mai 2007 alors qu'il était affecté au Quartier général du Commandement régional (Sud) de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS), situé à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan. « Le Caporal-chef Priede faisait partie d'une coalition internationale qui s'emploie à rétablir la paix et la sécurité en Afghanistan, où règne l'instabilité. C'est avec une grande fierté et une éternelle reconnaissance que les Canadiens le remercient de son dévouement et font de même pour tous les militaires, hommes et femmes », a déclaré Monsieur O'Connor, ministre de la Défense nationale.

Le Caporal Benoît Chevalier, Opérateur – Contrôle aérospatial à la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, qui servait avec le contingent canadien de la Force multinationale et Observateurs (FMO) en Égypte a perdu la vie ainsi que huit membres de la Force française de la FMO lors de l'écrasement de leur avion dans une région éloignée du Sinaï, le 6 mai 2007. « Le Caporal Chevalier était un membre très apprécié et compétent de l'équipe de vingt-huit membres des Forces canadiennes affectée à la FMO. J'offre mes plus profondes condoléances à sa famille, à ses amis et à ses collègues qui pleurent sa perte », a déclaré le Colonel Peter Abbott, commandant de la Force opérationnelle à El Gorah.

Le Capitaine Shawn McCaughey, 31 ans, de Candiac (Québec), était membre de l'équipe des Snowbirds des FC, Snowbird 2; il est décédé lorsque son jet CT-114 Tutor s'est écrasé pendant un exercice de vol à la base de la Force aérienne Malmstrom, au Montana, le 18 mai 2007. « Shawn était un pilote compétent et talentueux, en plus d'être un ami. Notre équipe est profondément affligée. Il nous manquera beaucoup », a déclaré le Major Robert Mitchell, commandant des Snowbirds des FC.

Le 13 juillet 2006, le Sgt Duane Brazil, 39 ans, mécanicien de bord de Gander (T.-N.-L.), le Cplc Kirk Noel, 33 ans, technicien en recherche et sauvetage de St. Anthony (T.-N.-L.) et le Cpl Trevor McDavid, 31 ans, mécanicien de bord de Sudbury (Ont.), tous membres de la Force aérienne, ont péri lorsqu'un hélicoptère de recherche et de sauvetage des FC de la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.) s'est écrasé dans l'océan pendant d'un exercice d'entraînement régulier au large de Canso. « Tous les jours, ils s'entraînaient en prévision de devoir un jour secourir des personnes en danger, et ce, sans hésitation[...] Je suis fier d'avoir eu ces jeunes hommes valeureux sous mon commandement », a déclaré le Chef d'état major de la Force aérienne, le Lgén Steve Lucas.

Ces tragédies nous rappellent le dévouement et l'engagement des hommes et des femmes des FC, ainsi que les sacrifices qu'ils font dans le but d'accomplir quotidiennement leurs tâches, au pays comme à l'étranger, et ce, au nom des Canadiens.