



FORCE AÉRIENNE *Comment'Air*

Hiver 2008, Vol. 6, N° 1

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

L'année 2008 semble prometteuse

À L'INTÉRIEUR...

Transformation



Nouveau C-130J Hercules ▶ p.5

Équipement et capacités



Le point sur l'Aurora ▶ p.6

Opérations et exercices



SAREX 2007 ▶ p.9

Nos gens



George Canyon –
nouveau colonel
honoraire ▶ p.13

Histoire et célébrations



Inhumation en Pologne ▶ p.16



Le Lgén Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, a visité en octobre la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.). Au cours de sa tournée, il a tenu dans le hangar 11 une séance de discussion ouverte avec les membres du milieu des *Aurora*.

Il est tout naturel, au Nouvel An, de réfléchir au passé et de songer à l'avenir. Dans la Force aérienne (FA), nous avons fait d'immenses progrès au cours des derniers mois, et des activités encore plus stimulantes pointent à l'horizon.

Maintenant que nous nous lançons dans ces nouvelles initiatives, ma mission, en tant que Chef d'état-major de la Force aérienne, consiste à promouvoir et à façonner les meilleures capacités aériennes possibles pour les Forces canadiennes (FC) et pour la population canadienne. Nous continuerons d'enrichir nos aptitudes et nos capacités afin de relever les défis du XXI^e siècle.

Si elle était du domaine privé, la Force aérienne serait une très grande entreprise. On compte dans l'ensemble de la Force aérienne quelque 17 000 employés, tant des femmes que des hommes, soit environ 13 000 membres de la Force régulière, 2 000 membres de la Réserve aérienne et 2 000 civils.

Le budget annuel de fonctionnement de la Force aérienne, qui s'élève à quelque 2,5 milliards \$, est consacré à l'exploitation et à l'entretien d'un parc de plus de 333 aéronefs

et de 13 escadres situées dans toutes les régions du pays. J'ai l'intention bien arrêtée de fournir aux Canadiens le meilleur ensemble possible de capacités de la Force aérienne, qu'exprimeront des tâches comme la patrouille des 15 540 000 kilomètres carrés du territoire national, les missions de recherche et de sauvetage, le réapprovisionnement des troupes canadiennes dans le théâtre et la protection des intérêts du Canada dans ses limites territoriales comme à l'étranger.

En ma qualité de Chef d'état-major de la Force aérienne et de commandant de la Force aérienne, j'ai pour mission de voir loin en toutes circonstances, de donner forme à ce que devrait être la FA dans 5 ans, dans 10 ans, dans 20 ans. Je n'exécute d'opérations ni intérieures ni internationales; mon travail consiste à former, à perfectionner et à épauler les gens ainsi qu'à fournir des capacités opérationnelles aux commandements opérationnels. Il faut pour cela que j'use de perspective et que ma vision, souvent, couvre une pleine décennie.

suite à la page 2... ▶

Dans le numéro précédent de *Comment'Air*, j'ai parlé des grandes priorités des FC (opérations actuelles, transformation et rapprochement avec les Canadiens) et j'ai abordé rapidement mes propres centres d'intérêt que, dans le présent numéro, je compte étoffer : recruter, instruire, équiper.

Recruter

Il est très ardu, de nos jours, d'attirer des postulants et de les recruter, et ce défi se complique d'autant des caractéristiques démographiques de la société canadienne et de celles des professions militaires.

Le profil démographique canadien change. Le baby boom est terminé et son écho s'éteint peu à peu. La société canadienne vieillit et nos groupes cibles de recrutement, ceux des 18 à 34 ans, sont moins denses qu'auparavant. Nous devons travailler plus dur pour concurrencer le secteur privé dans un marché de l'emploi en effervescence.

Le recrutement, tout de même, va bien et nous atteignons la majorité de nos cibles, mais nous continuons de nous buter à des obstacles dans certains groupes professionnels militaires. Ces groupes, dans la Force aérienne, comprennent les techniciens de systèmes aéronautiques (qui maintiennent en état les systèmes aéronautiques électroniques et mécaniques) et les techniciens de systèmes

avioniques (qui maintiennent en état l'électronique des aéronefs).

Nous nous efforçons constamment, par conséquent, de demeurer en contact réel avec les Canadiens, non seulement pour qu'ils sachent à quoi nous nous affairons, mais également pour leur présenter les occasions que nous pouvons leur offrir de jouir d'une vie professionnelle vaste et riche et pour proposer aux jeunes Canadiens les meilleurs et les plus brillants une carrière gratifiante dans la Force aérienne.

Nous avons aussi à relever des défis d'ordre démographique au chapitre de l'effectif subalterne des FC. L'âge moyen des militaires canadiens est de 36 : 37 ans chez les officiers et de 38 ans chez les militaires du rang. À cause, entre autres choses, de la réduction des Forces pratiquée au début des années 1990, notre effectif est largement composé de gens relativement âgés et de militaires de fraîche date issus d'efforts de recrutement récents. Un creux démographique, donc, sépare ces deux groupes et il y a de quoi s'inquiéter.

Maintenant que la retraite des baby boomers est entamée, nous risquons de ne pas compter dans nos rangs les gens qu'il nous faut, ayant le grade adéquat et la formation nécessaire pour les remplacer. Nous devons donc nous occuper avec beaucoup de diligence des questions de ressources humaines : attirer les meilleurs, les former, les perfectionner et les garder en service pendant toute une carrière dans les FC. Tout à la fois, nous faisons en sorte que les membres actuels des FC reçoivent la meilleure instruction possible et acquièrent la meilleure expérience possible pour qu'ils puissent diriger la Force aérienne, mais aussi instruire et encadrer les nouveaux militaires.

Nous veillons à ce qu'il existe de solides politiques en matière de personnel pour appuyer nos gens au fil de leur carrière, c'est-à-dire des politiques qui répondront mieux aux attentes des jeunes comme à celles des membres actuels de



Un pilote du 430^e Escadron tactique d'hélicoptères, attaché à la BFC Valcartier, au Québec, tient le rôle de pilote d'hélicoptère de soutien pendant une mission virtuelle exécutée dans le cadre de l'exercice *Winged Warrior* 2007.

la Force aérienne. À titre d'exemple, le régime de pension modernisé instauré l'an dernier englobe, pour la première fois, les réservistes. Nous avons rationalisé le passage entre la Force régulière (carrière à temps plein) et la Force de réserve (ordinairement à temps partiel) pour aider nos militaires à mieux assumer leur situation familiale ou d'autres besoins personnels sans pour autant devoir quitter les Forces. Et nos régimes de rémunération, d'avantages sociaux et de reconnaissance sont sans cesse étudiés, raffinés et améliorés de manière à soutenir nos gens et leur réalité opérationnelle.

Instruction

Nous avons fait des progrès considérables dans l'adaptation aux technologies nouvelles du XXI^e siècle, mais nous avons encore du pain sur la planche. Certaines de nos approches à l'égard de l'instruction et de l'état de préparation demeurent timorées et teintées de l'esprit de la guerre froide. Nous devons concentrer nos ressources d'instruction là où nous en avons le plus besoin et exploiter les technologies émergentes pour donner une instruction plus efficace et en réduire le coût.

Les simulateurs et environnements synthétiques sont une façon d'en avoir pour notre argent. Le présent numéro de *Comment'Air* contient un article sur l'exercice *Winged Warrior* mené en réalité virtuelle. Nous aurons toujours besoin, de toute évidence, de précieuses heures de vol pour entraîner nos équipages, mais le



Le Sdt David Schulz, technicien de systèmes avioniques et le Sdt Luc Frenette, technicien de systèmes aéronautiques, inspectent un CF-18 au cours de l'exercice *Maple Flag 39*. Cet exercice principalement axé sur les opérations aériennes permet de donner aux équipages une instruction réaliste dans un environnement moderne de combat aérien simulé.



Rédactrice en chef :
Capitaine de corvette Nathalie Garcia
Directrice par intérim,
Affaires publiques (Force aérienne)

Révisseur : M^{me} Joanna Calder

Rédactrice : M^{me} Jenn Gearey

Collaborateurs :

M^{me} Holly Bridges

Slt Alexandre Cadieux

M^{me} Charmion Chaplin-Thomas

Capt Cheryl Condly
Cmndt avn Dave Ingall
Capt Jameel Janjua
Capt Jennifer Jones
Capt Rae Joseph
Maj Brian Malak
Capt Jeff Manney
Capt Nicole Meszaros
M^{me} Jenn Pelley
Capt John Pulchny
Ltv Petra Smith

COMMENT'AIR est publié sous l'autorité du Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, commandant du Commandement aérien. Il est disponible en ligne à www.forceaerienne.gc.ca. Vos commentaires sont appréciés; prière de les adresser directement aux :

Affaires publiques de la Force aérienne,
Quartier général de la Défense nationale
101, promenade du Colonel-By,
12TN, Ottawa (ON) K1A 0K2
crewbrief@forces.gc.ca

CS07-0464

recours efficace aux technologies nouvelles nous permet d'en faire meilleur usage.

Le système de recrutement des FC vise à faire en sorte que le nouveau personnel soit recruté, s'enrôle et obtienne sa Qualification militaire de base dès que possible. Il passe alors, chez nous, à l'instruction de la Force aérienne et, le plus tôt possible, aux rôles opérationnels. L'instruction est d'un niveau très raisonnable pour une personne moyenne, motivée et désireuse de bien faire, mais nous exigeons un degré élevé de capacité cognitive et de discernement. Comme nous confions à notre personnel des machines extraordinairement sophistiquées, nous devons faire en sorte que notre effectif soit composé des meilleurs et que ceux-ci aient suivi la meilleure instruction possible.

Équipement

Nous devons veiller à ce que la Force aérienne possède l'équipement et l'infrastructure qu'il lui faut pour soutenir les opérations des FC.

Nous avons 18 parcs d'aéronefs à entretenir et nos appareils ont en moyenne 26 ans d'existence. Extrêmement bien entretenus, ils sont sécuritaires mais la technologie ancienne revient cher par définition et son coût va croissant au fil des ans. Nous devons donc garder les yeux sur l'avenir et sur nos besoins évolutifs et émergents.

Nous avons reçu deux avions de transport stratégique CC-177 *Globemaster III* et en attendons deux autres cette année. La livraison du CH-148 *Cyclone* se fera elle aussi au moment opportun. En plus de ces extraordinaires progrès, j'ai l'intention de me concentrer sur ce que j'ai baptisé « les six grands projets ».

Nous avons conclu avec Lockheed Martin un marché d'acquisition de

17 nouveaux *Hercules* de modèle J en remplacement de nos *Hercules* les plus anciens, qui sont de modèle E. Le premier de ces appareils devrait nous être livré en hiver 2010. Le **CC-130J** a la même apparence que nos *Hercules* actuels, mais il s'agit en fait d'un aéronef presque entièrement différent qui a plusieurs générations de technologie d'avance sur notre parc actuel de modèles E et H. Nous faisons entre-temps les investissements nécessaires dans le parc existant pour que cette ressource essentielle de transport aérien tactique et d'appareils à voilure fixe de recherche et de sauvetage demeure apte au vol jusqu'à l'entrée en service opérationnel des nouveaux appareils.

Il nous faut un hélicoptère de transport moyen à lourd et le **Chinook** répondra à ce besoin. Nous avons en ce moment des échanges avec le fabricant et collaborons étroitement avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, tout comme avec Industrie Canada, à acquérir à temps ces *Chinook* tout en garantissant aux contribuables canadiens qu'ils en auront pour leur argent.

Les aéronefs à voilure fixe jouent un rôle essentiel dans nos interventions de recherche et sauvetage (SAR). Ils peuvent rallier rapidement les lieux d'un appel de détresse et y larguer du matériel de survie ou des techniciens en recherche et sauvetage afin de stabiliser la situation. Il faut absolument être en mesure d'assurer cette rapidité de réaction pour sauver des vies dans les heures critiques qui suivent un accident ou un incident.

L'acquisition d'un nouvel **avion de recherche et sauvetage à voilure fixe** qui remplacera le CC-115 *Buffalo* et le CC-130 *Hercules* actuellement chargés de ce rôle est aussi une grande priorité à mes yeux. Nous gérerons et entretiendrons



Un appareil CC-115 *Buffalo* survole le camp de base du mont Waddington au cours d'un SAREX interarmées canadien-américain exécuté en Colombie-Britannique en septembre.

nos parcs existants d'*Hercules* et de *Buffalo* afin que ces appareils puissent continuer de jouer ce rôle essentiel jusqu'à l'entrée en service du nouvel avion.

L'aéronef CP-140 *Aurora* est une plate-forme capable, sécuritaire et – moyennant modernisation – opérationnellement efficace et viable. Les mises à niveau qu'il a subies ont amélioré son rendement dans les missions de guerre anti-sous-marine et de patrouille maritime, et elles ont accru la faisabilité de le doter d'une capacité de renseignement, surveillance et reconnaissance terrestres. Mais il a tout de même 25 ans d'existence.

Nous faisons des investissements prudents dans l'amélioration de l'*Aurora*, notamment par une mise à niveau complète de l'équipement structurel et de mission de 10 de ces appareils, mais nous tenons compte de l'avenir et de l'acquisition de ce que nous nommons pour le moment « avion multimission canadien » qui viendra, en bout de ligne, remplacer l'*Aurora*. Nous en sommes encore aux étapes de conception de ce processus : nous étudions nos options et définissons nos besoins.

Nous devons aussi remplacer notre parc nordique de CC-138 *Twin Otter* par un nouvel avion polyvalent. Ce parc, installé à Yellowknife, appuie dans leur mission qui consiste à être les yeux et les oreilles des FC dans le Nord plus de 4 000 Rangers canadiens de 163 collectivités nordiques et éloignées.

Le CF-18 *Hornet* est un excellent chasseur mais il n'est pas plus récent que l'*Aurora*. Nous venons de terminer un programme de modernisation du CF-18 dans le cadre duquel nous avons remplacé des équipements comme les ordinateurs de mission, les radars, le matériel de communication et les visiocasques. Je crois que cet appareil s'acquittera bien de sa mission jusqu'à la

suite à la page 4... ▶

À Wainwright, en Alberta, un hélicoptère *Chinook* américain prend part à l'exercice *Maple Guardian*. Les Forces canadiennes collaborent avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada et Industrie Canada à l'acquisition de tels hélicoptères.





Deux chasseurs CF-18 en ascension, au moment où l'un d'eux s'éloigne de la formation.

fin de la prochaine décennie, mais qu'il faut dès maintenant entreprendre de lui trouver un remplaçant. Nous avons commencé à étudier nos options et à définir nos besoins quant à la **capacité de chasse de la prochaine génération (CCPG)**, qui remplacera les CF-18.

J'ai une priorité à ajouter à mes « six grands projets » : les véhicules aériens sans pilote (UAV). La Force aérienne continue d'appuyer les opérations de l'UAV tactique Sperwer en Afghanistan et la capacité de renseignement, de surveillance et de reconnaissance qu'il confère. Simultanément, les FC poursuivent leurs efforts de maintien transparent du soutien essentiel que fournissent les UAV à nos troupes déployées et acquerront

éventuellement pour le Canada un UAV à part entière, à altitude moyenne et à autonomie prolongée.

En plus de l'équipement, toutefois, il faut tenir compte du besoin d'une énorme infrastructure de soutien de nos aéronefs. Nous travaillons dur à entretenir et à moderniser nos hangars, nos tours de contrôle, nos pistes et nos installations d'instruction. La moitié de notre infrastructure a 50 ans ou plus. Elle est évidemment difficile à entretenir et chère à remplacer, mais nous progressons. Des projets de construction débutent, sont en cours ou sont terminés à Portage la Prairie, au Manitoba, à Trenton, en Ontario, à Shearwater, en Nouvelle-Écosse, et à Comox, en Colombie-Britannique, pour ne nommer que quelques bases.

L'avenir

La Force aérienne du XXI^e siècle sera une force aérienne expéditionnaire, apte au combat, interopérable, réseautée et réceptive. Nous élaborons et mettons à l'épreuve nos concepts expéditionnaires dans le cadre de notre travail en Asie du Sud-Ouest. Nous veillons à demeurer aptes au combat. Nous continuons de mettre à l'essai et d'enrichir notre interopérabilité avec nos partenaires nationaux et internationaux, notamment le NORAD, les organisations de recherche et sauvetage et nos partenaires de

coalition. Notre souplesse et notre réceptivité grandissent.

Avant tout, cependant, nous devons être agiles. Nous avons beau évaluer, prédire et planifier, notre boule de cristal a quand même ses limites. Grâce au meilleur effectif et au meilleur équipement possible et à une saine doctrine, nous disposerons d'un fort nœud de capacités qui pourra rapidement s'adapter à des besoins changeants ou à la situation mondiale.

Maintenant que tous nos projets d'équipement et d'infrastructure vont de l'avant, les nouvelles sont bonnes et l'avenir, prometteur. Le budget de référence des FC est passé de 12 milliards \$ à 18 milliards \$ et connaîtra dans les années à venir une croissance modeste. Le moral est au beau fixe et nous avons le respect de nos collègues des FC, de l'ensemble des Canadiens et du reste du monde.

Mais nous devons continuer de travailler dur. La devise opérationnelle de la Force aérienne, *Per ardua ad astra* (à travers les embûches jusqu'aux étoiles), exprime parfaitement tant les difficultés auxquelles nous sommes confrontés que la détermination dont nous devons faire preuve pour les surmonter.

Je vous fais à tous mes meilleurs vœux et vous souhaite, à vous et à votre famille, la santé, la prospérité et la chance en 2008. 

TRANSFORMATION

Le discours du Trône met les FC en valeur

Le discours du Trône de 2007 du gouvernement du Canada, prononcé par la Gouverneure générale Michaëlle Jean en octobre, rappelle l'importance des Forces canadiennes.

« Nos militaires, hommes et femmes, sont prêts à défendre leur pays au péril de leur vie. Ils méritent de bénéficier de l'équipement et de la formation nécessaires à une force armée moderne de premier ordre. Notre gouvernement modernisera l'appareil militaire du Canada afin d'assurer efficacement la surveillance et la protection de l'ensemble de notre pays, de coopérer à la défense de l'Amérique du Nord et d'assumer nos responsabilités internationales à l'égard des Nations Unies et de nos alliés. »

Le discours met également l'accent sur le rôle des FC dans la défense de notre souveraineté dans le Nord du Canada. « Le Grand Nord et le passage du Nord-Ouest seront protégés par de nouveaux navires patrouilleurs et une surveillance aérienne accrue. On accroîtra aussi le nombre de Rangers de l'Arctique et leurs moyens d'action afin de leur permettre de mieux patrouiller ce vaste territoire. »

Le discours du Trône parle également du rôle du Canada dans la lutte contre la terreur et de la nécessité de rehausser la sécurité au pays et à l'étranger.

« C'est en Afghanistan, plus que partout ailleurs, que les résultats tangibles de notre engagement à agir sont les plus apparents. Le Canada s'est joint à la mission sanctionnée par les Nations Unies en Afghanistan parce qu'elle est noble et nécessaire. Les Canadiennes et les Canadiens comprennent que le développement et la sécurité sont indissociables. »

« Notre gouvernement [...] déposera des projets de loi afin de s'assurer que le Canada dispose des outils nécessaires pour arrêter les individus qui représentent une menace pour nos villes, nos communautés et nos familles [...]. 



Un appareil CC-177 *Globemaster III* se pose à Inuvik, dans les Territoires du Nord-Ouest pour livrer des fournitures et de l'équipement destinés à l'emplacement avancé d'opérations. La présence dans le Nord est un élément central du discours du Trône de 2007.

Cpl Jean-François Lauzé

Annonce d'un contrat pour les nouveaux *Hercules*

Le 16 janvier 2008, le gouvernement du Canada a annoncé l'attribution d'un marché à la société Lockheed Martin Corporation pour l'acquisition du nouvel aéronef de transport tactique des Forces canadiennes (FC), le C-130J *Hercules*.

L'aéronef de transport tactique est vital pour les FC. Il s'agit d'un aéronef fiable qui permet de transporter rapidement et en toute sécurité des passagers, de l'équipement et des approvisionnements sur de longues distances afin d'appuyer des missions ou intervenir en cas de crises comme des désastres naturels.

Le marché pour les 17 aéronefs C-130J *Hercules* est évalué à près de 1,4 milliards de dollars américains, avec un montant supplémentaire qui

sera ajouté en 2009 pour un soutien en service d'au moins 20 ans. Le C-130J remplacera le plus ancien des aéronefs CC-130 *Hercules* de modèle E des FC.

« Les capacités de transport aérien constituent l'un des plus importantes priorités des FC », mentionne l'honorable Peter Gordon MacKay, ministre de la Défense nationale. « Nous sommes confiants que le C-130J offrira au Canada une capacité de transport aérien tactique rentable qui fait ses preuves lors d'opérations. »

En vertu de ce marché, la société Lockheed Martin doit investir dans l'économie canadienne d'une somme rigoureusement équivalente à ce que le gouvernement du Canada dépense afin d'acquérir et d'entretenir l'aéronef au cours du cycle de vie du contrat.

Un équipage a effectué un voyage à bord du *Hercules* de modèle H de la 8^e Escadre Trenton à Ottawa pour l'occasion. Le Major Paul Anderson, commandant d'aéronef, a énoncé sa joie par rapport à cette annonce.



Peter Mackay, ministre de la Défense nationale, participe à l'annonce du gouvernement du Canada qui a conclu un marché afin d'acquérir l'aéronef C-130J de Lockheed Martin.

« C'est une journée importante pour tous ceux qui se soucient de la politique intérieure et étrangère du Canada », indique le Maj Anderson. « Pendant que je pilotais un *Hercules*, nous avons participé à de nombreuses opérations humanitaires des inondations à Winnipeg à la tempête de verglas de l'Ontario ainsi qu'à des missions en Somalie, au Soudan, au Rwanda, en Éthiopie, à la République démocratique du Congo, à la République démocratique du Timor-oriental, à Sarajevo et en Afghanistan. Ces appareils nous ont réellement permis de projeter notre puissance de par le monde.

« Le modèle J est un appareil à la fine pointe de la technologie », ajoute-t-il.

La livraison du premier aéronef est prévue en hiver 2010.



Un aéronef C-130J *Hercules* du United States Marine Corps en plein vol.

Début de la construction du centre d'instruction pour les avions *Hercules*

Dans le cadre d'une cérémonie d'inauguration des travaux qui a eu lieu le 9 octobre, on a commencé la construction du nouveau centre d'instruction pour les avions CC-130 *Hercules* du 426^e Escadron d'entraînement au transport à la 8^e Escadre Trenton (Ontario), projet d'une valeur de 2,5 millions de dollars.

Occupant une superficie d'environ 2 200 mètres carrés, le centre d'instruction hébergera un avion *Hercules* ainsi que tout l'équipement et toutes les installations requises pour l'instruction pratique des techniciens en aéronautique et en avionique.

Le fait d'avoir une installation à la fine pointe aidera à incorporer des innovations futures possibles en matière d'instruction, telles que l'enseignement hybride axé sur les étudiants, le dépannage interactif de systèmes de bord ou un didacticiel interactif 3D sur les systèmes de bord.

Le centre d'instruction fournira une instruction plus efficace, permettant ainsi de retourner les ressources de maintenance plus tôt aux opérations canadiennes de *Hercules* partout dans le monde.

TaskForce Engineering Inc., de Belleville, en Ontario, a reçu le contrat pour la construction du centre d'instruction et prévoit terminer les travaux en juin 2008.



Deuxième CC-177 *Globemaster III*

Le Canada a maintenant reçu son deuxième avion géant de transport stratégique, le CC-177 *Globemaster III*.

En octobre, le gros appareil piloté par le Major Jeremy Reynolds, commandant d'aéronef a atterri à sa nouvelle base, la 8^e Escadre Trenton. Le Capitaine Jeff Jackson était le copilote.

L'avion a quitté l'usine de Boeing dans le sud de la Californie après avoir fait l'objet d'essais en vol rigoureux et d'une évaluation par le personnel des Forces canadiennes et de Boeing.

Sur la photo, le Capt Ben Villalobos (centre) et le Maj Jean Maisonneuve démontrent au Col Mike Hood (gauche), commandant de la 8^e Escadre, la capacité du CC-177 *Globemaster III* à utiliser de courtes pistes alors qu'ils quittent l'aéroport de Simcoe County, en Ontario. Ils pilotent le deuxième *Globemaster*.

L'arrivée des deux derniers CC-177 est prévue au printemps 2008.



L'avenir des CP-140 *Aurora*

Le ministère de la Défense nationale a confirmé son engagement à l'égard de la flotte des CP-140 *Aurora* et entend poursuivre la modernisation structurale de ces aéronefs afin de les maintenir en état de servir d'ici 2020. Dix des 18 appareils *Aurora* seront remis à neuf et permettront aux Forces canadiennes (FC) de continuer de protéger la souveraineté du Canada dans les zones maritimes et du Nord.

« L'*Aurora* va procurer à la Force aérienne une grande capacité de surveillance d'ici à ce que l'on obtienne des ressources de remplacement, » a déclaré le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne.

La prochaine étape de la modernisation de l'*Aurora* s'étendra entre autres à ses systèmes de radar et d'ordinateur. Des améliorations seront apportées à la structure de ces avions pour prolonger leur durée de vie et pouvoir continuer de les



Dix aéronefs *Aurora* passeront à la phase III de la modernisation afin de s'assurer que les FC peuvent continuer de suivre et de protéger la souveraineté nordique et maritime du Canada.

utiliser en toute sécurité. Trois appareils *Aurora* ont été livrés dans le cadre de la deuxième phase du programme. L'avion prototype de la troisième phase subit maintenant une période de modification et d'essais d'une durée de deux ans et sa mise en service est prévue au début de 2009.

Mise à niveau des capacités

Cormorant

Cet automne, une prorogation de marché d'entretien de l'hélicoptère de recherche et de sauvetage du Canada, le Cormorant CH-149, a été octroyée à IMP Group Ltd.

« D'une durée de sept ans, le marché devait être renouvelé », a déclaré le Major Yves Messier, gestionnaire du système d'arme du CH-149. « Nous étions satisfaits des services de cette entreprise. C'est pourquoi nous avons décidé de renouveler le marché existant. »

Le marché, estimé à quelque 591 millions de dollars sur sept ans, assurera la continuité de l'entretien et de la réparation des pièces du Cormorant.

IMP Group Ltd. garantira l'entretien régulier des hélicoptères et préservera l'aptitude au vol des Cormorant, en effectuant leur entretien de premier et de deuxième échelon dans les quatre bases d'opérations dotées d'appareils Cormorant : Comox (Colombie Britannique), Gander (Terre Neuve), Greenwood (Nouvelle-Écosse) et Trenton (Ontario).

Capacité stratégique de ravitaillement en vol

Deux CC-150 *Polaris* (Airbus A310) modifiés pour assurer le ravitaillement en vol stratégique (SAAR) de la flotte



Un avion de ravitaillement tactique CC-130 *Hercules* du 435^e Escadron de transport de la 17^e Escadre Winnipeg ravitaille en carburant un CF-18 au-dessus de l'île de Vancouver. La nouvelle capacité de ravitaillement stratégique du CC-150 *Polaris* permettra aux CF-18 de parcourir de plus longues distances sans avoir à atterrir pour se ravitailler en carburant.

de CF-18 *Hornet* et des autres avions de chasse seront bientôt soumis à un programme de tests et d'évaluations opérationnels (OT&E). Ils devraient atteindre leur capacité opérationnelle initiale (IOC) cet automne.

Depuis 1997, année du retrait de sa flotte de CC-137 (Boeing 707), le Canada n'a plus de capacité SAAR. Pourtant, le ravitaillement en vol stratégique est une capacité essentielle pour les Forces canadiennes et la Force aérienne : il leur permet de déployer rapidement et en toute sécurité des avions de chasse CF-18 pour soutenir les opérations internationales.

La nouvelle capacité SAAR, qui sera basée à la 8^e Escadre Trenton (Ont.), permettra aux avions de chasse de parcourir de plus longues distances sans avoir à atterrir

pour se ravitailler en carburant. Pour le ravitaillement en vol tactique, la Force aérienne utilise les avions CC-130 *Hercules* du 435^e Escadron de la 17^e Escadre Winnipeg. Cependant, les capacités de cet appareil sont limitées en ce qui concerne la distance qu'il peut parcourir et la quantité de carburant qu'il peut transporter.

Réasphaltage de la piste de la 5^e Escadre

Nouvellement réasphaltée, la piste de la 5^e Escadre Goose Bay a été remise en service le 7 septembre, 2007. D'un coût de 20 millions de dollars,



Un avenir prometteur pour les Snowbirds

Des champs de blé dorés, un soleil vespéral brillant et des nuages extraordinairement noirs ont créé une véritable scène de la terre aux cieux vivants pour le dernier spectacle des Snowbirds de la saison 2007 à Moose Jaw (Sask.).

Pendant la 37^e saison, l'équipe s'est produite devant plus de trois millions de spectateurs dans le cadre de 44 spectacles à 29 endroits partout en Amérique du Nord. Elle a voyagé d'un océan à l'autre, visitant de grands centres urbains et de petites communautés.

En tant qu'ambassadeurs des Forces canadiennes et du Canada, l'équipe a participé à des activités communautaires, visité des écoles et des hôpitaux et appuyé diverses organisations caritatives.

« Je suis très fier des réalisations de notre équipe cette saison, à la fois dans les airs et au sol », a affirmé le Maj Robert Mitchell, commandant des Snowbirds. Nous avons été véritablement honorés de représenter les Forces canadiennes partout en Amérique du Nord. »

La saison a été dédiée à la mémoire du Capitaine Shawn McCaughey, qui est décédé lors d'un accident tragique pendant un vol de pratique à la base aérienne de Malmstrom à Great Falls (Montana), le 18 mai 2007.

Lors d'une entrevue avec CHQR-AM de Calgary, le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, a parlé de l'avenir des Snowbirds et des avions tuteurs qu'ils pilotent.



En mai, pendant la 37^e saison, les Snowbirds survolent l'Édifice de l'Assemblée nationale de la Saskatchewan à Régina, illustrant ainsi les relations étroites qu'entretiennent les Forces canadiennes et la GRC.

« Les Snowbirds constituent un véritable trésor national. Ils personnalisent la fierté et le professionnalisme de la Force aérienne du Canada partout au pays et même à l'échelle du continent », a-t-il dit.

« Actuellement, ...ils pilotent un vieil avion, le Tutor, mais il est extrêmement bien entretenu et est encore sûr à piloter. Nous ne pilotons jamais des appareils qui ne sont pas sûrs. Pour ce qui est des remplacements potentiels, nous examinons les options soit de remettre en état et de moderniser le *Tutor*, soit d'acheter un avion de remplacement, et nous devons encore déterminer la meilleure voie à suivre. Mais nous conserverons les Snowbirds », a conclu le Lgén Watt.

Pour en savoir plus à propos des Snowbirds, visitez le site Web : www.snowbirds.forces.gc.ca

le projet de resurfacement était essentiel pour préserver cette infrastructure qui fait la renommée internationale de l'escadre.

« La 5^e Escadre dispose maintenant d'une piste entièrement rénovée de 11 000 pieds [3 352 mètres] de longueur, l'une des plus longues au Canada sinon en Amérique du Nord », a précisé le

Colonel Mark Matheson, commandant d'escadre.

Le nouveau revêtement de la piste rendra Goose Bay plus attrayante pour toute une gamme de transporteurs aériens commerciaux, de même que pour les utilisateurs militaires et non militaires.

Lunettes de vision nocturne

Le 8 novembre, 2007, le 425^e Escadron d'appui tactique de la 3^e Escadre Bagotville a mis en service opérationnel les lunettes de vision nocturne (LVN). La flotte des CF-18 *Hornet* possède maintenant une capacité d'attaque nocturne vraiment complète. Il s'agit d'un pas en avant des points de vue de la capacité opérationnelle et

de la surviabilité des Forces canadiennes dans leur ensemble.

Dans le cadre du Programme de modernisation du CF-18, l'habitacle de l'avion et les feux de navigation extérieurs ont été modifiés pour les opérations LVN. Le CF-18 est ainsi devenu pratiquement invisible à l'œil nu la nuit. Malgré l'obscurité ambiante, les pilotes de CF-18 équipés de LVN à la fine pointe de la technologie sont en mesure de conserver une vision 20/20 en conditions nocturnes. Les opérations nocturnes sont importantes sur le plan tactique. En effet, les forces militaires opèrent la nuit pour empêcher l'ennemi d'utiliser son principal capteur : l'œil humain.

La mise à niveau des LVN s'inscrit dans le cadre du programme de modernisation des CF-18 dont l'objectif est d'assurer le maintien de l'interopérabilité avec les autres pays membres de l'OTAN.



Les lunettes de vision nocturne permettent de voir clairement, même dans les environnements les plus sombres. Le 425^e Escadron d'appui tactique a maintenant atteint le niveau de capacité opérationnelle initiale des NVG.



Nouveau centre de formation au pilotage

Le 13 septembre, 2007, un centre de formation au pilotage ultramoderne de 7 432 mètres carrés a ouvert ses portes à Portage La Prairie, au Manitoba. Cette nouvelle installation va permettre au Canada de continuer à former des pilotes qui compteront parmi les meilleurs des forces aériennes du monde entier.



Un nouveau centre de formation au pilotage a ouvert ses portes à Portage la Prairie, Man., en septembre 2007.

«Avant, nos bureaux étaient situés dans un hangar qui a été construits au cours de la Seconde Guerre mondiale; par conséquent, cette installation constitue un grand pas en avant, particulièrement sur le plan technologique, a dit le

Lieutenant-colonel Darryl Shyiak, commandant de l'École de pilotage des Forces canadiennes. Il a été construit pour la formation au pilotage, ce qui fait que les salles de classe, les simulateurs et les pièces dans lesquelles les stagiaires reçoivent les instructions sur les missions sont maintenant conçus spécifiquement pour nos besoins... Les stagiaires savent à l'avance ce à quoi ressemblera un poste de pilotage lorsqu'ils auront à faire des manœuvres dans un avion – la représentation visuelle est vraiment très réussie. »

Le centre offrira 36 cours différents, notamment l'entraînement de base au pilotage, l'entraînement au pilotage d'appareils multimoteurs, l'entraînement au pilotage d'hélicoptères et les cours de recyclage. En vertu de son contrat, Allied Wings, un consortium d'entreprises canadiennes, fournira la formation au pilotage et les aéronefs requis pour l'entraînement.

« Ce type d'entraînement demandera une formation beaucoup plus poussée que ce que nous avons eu auparavant, en particulier parce que qu'il sera possible d'utiliser des aéronefs plus grands et plus avancés sur le plan technologique », a indiqué le Lcol Palmer, gestionnaire du Projet de Programme d'entraînement au vol et de soutien dont le marché a été attribué.

On s'attend à ce que le centre puisse former environ 115 stagiaires pour l'entraînement de base au pilotage par année, 40 stagiaires pour l'entraînement au pilotage d'appareils multimoteurs et jusqu'à 75 stagiaires pour le pilotage d'hélicoptères, de même que des stagiaires militaires internationaux.

L'OTAN accorde aux FC la note de passage

Le 12 octobre, 2007, des centaines de membres des Forces canadiennes ont été mis au courant des résultats de l'évaluation des capacités de l'OTAN (CAPEVAL) qu'ils venaient de subir.

Au fil de trois semaines, en septembre et en octobre, des membres des escadrons de combat ont pris part, à la base de la 4^e Escadre Cold Lake (Alberta), aux exercices *Wolf Safari* et *Cold Igloo* dans le cadre de la CAPEVAL.

Au cours des exercices, ils ont simulé des opérations aériennes en partance d'un emplacement rudimentaire, baptisé Camp Medley, aménagé dans les installations du commandement expéditionnaire de la 4^e Escadre. La force de chasse a été évaluée dans ses rôles air-air et air-sol.

Le commandant de l'Escadre, R.C. Duance, de la Royal Air Force, chef d'équipe de l'OTAN, a donné au groupe un briefing de plus d'une heure, ne révélant qu'au dernier moment l'obtention de la note de passage.

« Nous avons maintenant le cachet officiel d'une organisation très exigeante confirmant que nous sommes capables de réaliser des missions, pas seulement d'après le Canada, mais aussi d'après l'OTAN », de déclarer le Lieutenant-colonel Todd Balfe, commandant de l'Escadron expéditionnaire aérien (Chasseurs), un ensemble composite d'éléments du 409^e et du 425^e Escadron.

« Nous avons obtenu non seulement la note de passage, mais aussi 14 notes d'excellence dans les opérations. C'est une réussite exceptionnelle. »

« Il s'est agi d'un très bel effort d'équipe », ajoute-t-il.

La CAPEVAL a lieu tous les quatre ans; elle permet de vérifier le respect des normes de réalisation d'une mission de l'OTAN. L'organisation a ainsi la certitude que les unités sont prêtes à fournir

une force expéditionnaire plus robuste si elle en reçoit l'ordre. Chacun des critères de l'évaluation est divisé en trois grands domaines : opérations, logistique et protection des forces.



Un CF-18 sur le terrain d'aviation de Camp Medley (Alberta), au cours de l'exercice *Wolf Safari* 07.

Correction

Modernisation du CF-18 – Phase II, numéro de l'automne 2007.

Le visiocasque est monochrome et non en couleur tel qu'il est indiqué dans l'article. Tous les autres écrans, à l'exception de l'affichage frontal, sont en couleur. Nous remercions Richard Ackerman, VP Développement des affaires, L3-Communications Electronic Systems, pour nous avoir souligné cette erreur.



SAREX national 2007

L'exercice national de recherche et de sauvetage (SAREX) aide le personnel SAR à maintenir et à améliorer ses compétences. Dans le cadre du SAREX 2007 qui a eu lieu à la 5^e Escadre Goose Bay (T.-N.-L.) en octobre, l'esprit d'équipe et l'endurance physique et mentale étaient des qualités essentielles pour réussir les épreuves de l'exercice : recherche, sauvetage, parachutisme de précision, secourisme médical, maintenance et vol de précision en hélicoptère.

« L'exercice a réuni des escadrons SAR et des unités de soutien au combat des Forces canadiennes, ainsi que des équipes de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de toutes les régions du Canada afin qu'ils s'entraînent ensemble », a précisé le Lieutenant-colonel Mark Legresly, commandant intérimaire de la 5^e Escadre Goose Bay et commandant de SAREX 2007. « Les participants forment un groupe d'hommes et de femmes, militaires et civils, qui travaillent avec ferveur pour retrouver et sauver les personnes perdues ou en danger. »

Pour obtenir la liste des gagnants du SAREX 2007, lisez l'article complet du 13 octobre 2007 se trouvant sous la rubrique

« Salle de presse »
(www.forceaerienne.gc.ca).



Un mécanicien de bord (à gauche) se prépare à descendre un technicien en recherche et sauvetage d'un hélicoptère CH-146 Griffon.

Aaj Ramdigh Rice

L'ex Winged Warrior passe à la vitesse supérieure

Au cours du tout dernier exercice *Winged Warrior*, l'entraînement en « réalité virtuelle » est passé en vitesse supérieure.

Lors de l'ex *Winged Warrior 2007*, l'étape finale du Cours d'aviation tactique de niveau avancé (CATNA) d'une durée de 10 semaines, on a fait appel au système Virtual Battle Space 2 (VBS2) créé par Bohemia Industries, une entreprise australienne. L'exercice a été tenu à Valcartier, au Québec, au Centre d'entraînement en environnement synthétique.

Ce cours permet de former les futurs commandants de mission d'aviation à la planification et à l'exécution de missions dans un espace de combat complexe et dynamique face à une menace asymétrique.

Le système VBS2, qui était alors utilisé pour la première fois, comprend une fonction d'édition en temps réel qui permet de contrôler et de modifier le scénario durant l'exercice, ce qui améliore la qualité visuelle des images et les réactions de l'intelligence artificielle. L'exercice faisait aussi appel à des CF-18 « virtuels » provenant de Shirley's Bay, à Ottawa.

« Il n'est pas toujours possible de rédiger un scénario vous permettant d'imposer un lieu, la suite des événements et une durée de mission. Le grand avantage du VBS2 est de vous permettre de créer et de déplacer des éléments en temps réel durant la mission », explique le Capitaine Jim Knutsson, du 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères et responsable du déroulement de l'exercice.

La présence de plus d'une cinquantaine de membres du personnel de la 1^{re} Escadre Kingston, en Ontario, d'un pilote d'hélicoptère *Chinook*, d'un arrimeur des Pays-Bas et de membres du personnel de soutien civils jouant différents rôles a permis d'ajouter beaucoup de réalisme à l'exercice.

Un rendement maximal : SAREX interarmées

Environ 60 militaires du 943rd Rescue Group (RQG), de la base aérienne Davis-Monthan, en Arizona, se sont joints, en septembre, au 442^e Escadron de transport et de sauvetage, 19^e Escadre Comox (Colombie-Britannique), dans le cadre d'un exercice interarmées de recherche et de sauvetage (SAR). Cet exercice avec le 943rd RQG ne s'était pas produit depuis 20 ans.

L'action a commencé dès que le C-17 de la US Air Force (USAF) a atterri à la 19^e Escadre. Les équipages de soutien et de SAR avaient une seule chose en tête : mettre en commun leurs connaissances en recherche et sauvetage. En plus de tout le personnel et de tout l'équipement nécessaires pour organiser un exercice du genre, le 943rd RQG comptait trois hélicoptères HH-60G *Pave Hawk*, qui jouent un rôle primordial dans ses missions SAR.

L'entraînement comprenait des sauts en parachute à partir de divers aéronefs, ainsi que des techniques de sauvetage sur l'eau, de recherche dans des crevasses et de survie en région arctique, et ce, sur un glacier du mont Waddington.

« C'était vraiment bien de pouvoir travailler avec nos homologues américains. Les deux pays ont pu profiter de cet entraînement unique. Les parachutistes américains ont eu l'occasion de s'entraîner dans des reliefs et des conditions qu'ils n'ont pas l'habitude de voir, et, comme les TECH SAR, ils ont appris des techniques différentes », a expliqué le Sgt Elliston du 442^e Escadron. « Il y a plus d'une façon de mener une mission de recherche. L'apprentissage de techniques différentes est donc très avantageux pour tout le monde. »



En septembre dernier, des techniciens en recherche et sauvetage du 442^e Escadron, Comox (C.-B.), s'entraînaient à exécuter des techniques de sauvetage en hauteur dans le cadre d'un exercice interarmées de recherche et sauvetage.

Sgt Blair Mehan



Surveillance en haute mer

L'opération *Driftnet*, menée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et soutenue par le ministère de la Défense nationale, consiste à patrouiller près de deux millions de kilomètres carrés d'étendue d'eau à l'affût d'activités de pêche illégales au filet dérivant en haute mer, l'une des formes de pêche illégale, non déclarée et non réglementée des plus néfastes.

Des navires équipés de filets dérivant en haute mer pêchent des espèces vulnérables à l'aide de filets dont la longueur peut atteindre jusqu'à 40 km. Ces filets prennent au piège tout sur leur passage, y compris des oiseaux de mer et des mammifères marins. En outre, des filets perdus en mer continuent souvent à capturer des poissons pendant plusieurs années; c'est ce qu'on appelle la pêche fantôme.

Les aéronefs CP-140 *Aurora* du 407^e Escadron de patrouille maritime, de l'île de Vancouver, et du 405^e Escadron de patrouille maritime, de la Nouvelle-Écosse, étaient au centre de l'opération *Driftnet* l'automne dernier. Des agents

des pêches du MPO et leurs homologues américains participaient également à l'opération.

À la mi-septembre, le radar de l'*Aurora* a détecté trois navires à environ 5 000 kilomètres de la côte ouest du Canada, au carrefour d'une route migratoire internationale du saumon. Tout en demeurant hors de vue, l'équipage a surveillé, à grande distance, les activités des navires de pêche au moyen du système de caméra électro-optique ultramoderne de l'aéronef.

Grâce à son rayon d'action de 9 000 kilomètres, à son autonomie de 14 heures et à sa nouvelle caméra, l'*Aurora* est une arme formidable dans un tel secteur éloigné. Dans le passé, des interceptions réussies ont mené à l'imposition d'amendes pour des équipages surpris à pêcher illégalement, à la saisie de navires et à l'emprisonnement de certains membres d'équipages de navires munis de filets dérivants.

Les premières patrouilles de l'opération *Driftnet* ont eu lieu en 1993, après



Un navire non identifié équipé pour la pêche au filet dérivant en haute mer photographié en flagrant délit.

que les Nations Unies ont imposé un moratoire sur la pêche à grande échelle au filet dérivant en haute mer et ont interdit l'utilisation de filets longs de plus de 2,5 kilomètres. De concert avec cinq autres pays du Pacifique, soit les États-Unis, la Russie, le Japon, la Corée et la Chine, le gouvernement du Canada s'emploie sans relâche à protéger des stocks de poissons vulnérables en pleine mer. En partie grâce aux renseignements fournis, en 2006 seulement, par des avions *Aurora* canadiens, les patrouilles ont détecté plus de 20 navires pêchant avec des filets illégaux.

Un exercice du NORAD réunit des forces du Canada et des États-Unis

Le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) est sur le qui-vive. Les pilotes attendent près de leur appareil. Soudainement, le téléphone sonne. On donne l'ordre de faire décoller immédiatement des chasseurs. Un aéronef non identifié approche de la zone d'identification de défense aérienne au-dessus de l'océan Atlantique. Les pilotes doivent intercepter et identifier l'avion avant son entrée dans l'espace aérien souverain.

Si ce scénario semble réel, c'est que les coordonnateurs de l'exercice du NORAD ont bien travaillé.

Cet automne, les régions du NORAD du Canada et de la zone continentale des États-Unis ont participé à l'exercice *Amalgam Dart*. L'objectif principal était de créer des scénarios réalistes afin de mettre à l'épreuve le personnel, de même que les processus du commandement. Par exemple, dans un des scénarios, des CF-18 *Hornet* de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, et des F-15 *Eagle* de la base aérienne d'Otis, au Massachusetts, se sont envolés afin d'intercepter un aéronef « non identifié » arrivant au-dessus de l'Atlantique.

« L'aspect le plus important de ce genre d'exercice est la possibilité de pouvoir mener une mission du NORAD dans un milieu qui tient compte de la réalité », a affirmé le Capitaine Corey Mask, pilote de CF-18 du 425^e Escadron d'appui tactique à la

3^e Escadre. « Même si nous nous exerçons souvent à effectuer des interceptions dans l'espace aérien local, nous avons rarement l'occasion d'exécuter une mission de six heures comprenant un ravitaillement en vol au-dessus de l'Atlantique Nord, et d'intercepter un avion exceptionnel [un B-52 *Stratofortress* des États-Unis], tout en surveillant la météo et les dérivations de carburant, et en assurant les communications radio à grande distance. »

Amalgam Dart fait partie d'une série d'exercices du NORAD tenus durant l'année afin d'offrir une instruction réaliste, d'évaluer les tactiques et les processus et d'assurer la connectivité et l'interopérabilité des régions du Canada, de l'Alaska, et de la zone continentale des États-Unis.



Le Maj « Rambo » Kirk Soroka du 409^e Escadron, à Cold Lake, effectue une vérification de dernière minute sur son CF-18 avant le décollage à l'appui de l'exercice *Amalgam Dart*.



Le premier ministre rend hommage à une équipe de sauvetage de la C.-B.

Le premier ministre Stephen Harper, accompagné par le premier ministre de la Colombie-Britannique, Gordon Campbell, a rendu visite à une équipe de sauvetage formée de militaires et de civils à l'aéroport Golden, en C.-B., le 6 novembre, 2007, afin de leur remettre un certificat spécial soulignant le sauvetage de la petite Kate Williams, âgée de trois ans, d'Edmonton.

« Excellent travail, vous pouvez être fiers de vous » leur a lancé le premier ministre Harper.

L'équipe qui était à la recherche de M. Ron Boychuk, un pilote manquant à l'appel, a été redirigée afin de sauver la jeune Kate Williams d'Edmonton. En octobre, le Cessna

à bord duquel elle voyageait s'est écrasé près de Golden, en C.-B. Elle est la seule survivante, son grand-père et un ami de celui-ci sont décédés lors de l'accident.

Le Sergent Scott Elliston et le Caporal-chef Bruno Lapointe, techniciens en recherche et sauvetage du 442^e Escadron de transport et sauvetage de la 19^e Escadre Comox, en C.-B., ont sorti la jeune fille de l'appareil et, avec l'aide de sauveteurs civils, ils ont pu l'amener à l'hôpital.

« On ne pense pas à ce genre de chose », a expliqué le Cplc Lapointe au représentant de Sun Media au sujet de la reconnaissance accordée par le premier Ministre. « On fait notre travail. »

Des équipes de la Force aérienne de partout au Canada, ainsi que de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) et des volontaires en recherche et sauvetage au sol de la C.-B. ont participé aux intenses recherches mises en œuvre pour retrouver M. Boychuk. En tout, 17 aéronefs militaires et 27 appareils de l'ACRSA ont effectué plus de 580 heures de recherche aérienne, couvrant ainsi plus de 30 500 kilomètres carrés de territoire. Les recherches se sont terminées après 12 jours. Au moment d'écrire ces lignes, M. Boychuk n'a toujours pas été retrouvé.



Kate Williams, âgée de trois ans, et « Pablo » en septembre dernier.

La famille Williams



Le premier ministre Stephen Harper et le premier ministre de la C.-B., Gordon Campbell, rendent visite aux équipages de sauvetage à l'aéroport Golden de la C.-B., le 6 novembre 2007. Le Cplc Lapointe est le deuxième à partir de la gauche.

Déplacement de plus de 362 873 kilos de fret durant l'Op Boxtop



Déchargement d'un CC-130 Hercules durant l'opération Boxtop, le réapprovisionnement semestriel de la SFC Alert dans l'île d'Ellesmere, au Nunavut.

L'opération Boxtop est le réapprovisionnement semestriel de la Station des Forces canadiennes Alert, située dans l'île d'Ellesmere – l'établissement le plus au nord de la planète qui soit habitué en permanence. En passant par la base aérienne américaine de Thule au Groenland, la Force aérienne du Canada effectue des vols jour et nuit pendant deux à trois semaines au printemps et à l'automne, afin de livrer du carburant et des approvisionnements à la station.

Lors de l'opération de septembre dernier, le transport aérien des provisions liquides et solides a eu lieu en même temps. Habituellement, on procède d'abord au déplacement des fournitures solides, puis au transport des liquides.

Plus de 800 000 livres (362 873 kilos) de fret et plus de 400 000 gallons impériaux (1 818 436 litres) de carburant ont été transportés durant l'opération.



Le personnel de la Force aérienne à l'aérodrome de Kandahar

Les membres de la Force aérienne contribuent de façon considérable à la lutte contre le terrorisme en Asie du Sud-Ouest, eux qui sont déployés à Camp Mirage et à l'aérodrome de Kandahar, la base de transit principale de tous les militaires en Afghanistan.

Là-bas, ils veillent au bon fonctionnement de la base et de l'aérodrome. Trente-cinq membres de la Force aérienne provenant de la 19^e Escadre Comox, en Colombie-Britannique, de la 12^e Escadre Shearwater, en Nouvelle-Écosse, et d'autres escadres du pays font partie des 250 militaires qui se joignent aux 1 000 civils contracté par l'Agence d'entretien et de soutien de l'OTAN faisant partie du commandant de l'aérodrome de Kandahar. Ils y exercent des fonctions de soutien de la base ayant, entre autres, pour objet la sécurité de la base et des pistes, les services de contrôle de la circulation aérienne, les communications, les opérations aériennes, la sécurité des vols, les plans de vol, et même les repas et la lessive.

Le Commandement de l'aérodrome de Kandahar est placé sous l'autorité du Commodore de l'air Ashley Stevenson de la Royal Air Force. Il protège et soutient la FIAS et d'autres missions de la coalition en fournissant un appui à des éléments des forces et à différents locataires, et en assurant la coordination et le contrôle centralisés à l'aérodrome de Kandahar.



Le Lcol Douglas Fairley, commandant de la composante canadienne du Commandement de l'aérodrome de Kandahar.

Cela suppose d'héberger et de nourrir les 10 000 soldats de la garnison de la coalition à l'aérodrome de Kandahar, et d'exploiter l'aérodrome, lequel demeure un aéroport civil ainsi qu'une tête de pont aérienne. Ce centre d'activité intense est dirigé et administré par le Quartier général du Commandement de l'aérodrome de Kandahar, unité multinationale réunissant des contingents de la Grande-Bretagne (le pays dirigeant), du Canada, du Danemark, des Pays-Bas et des États-Unis.



Des passagers se dirigent vers un CC-130 Hercules canadien après s'être enregistrés à l'aérogare de passagers du Commandement de l'aérodrome de Kandahar. Tous les passagers qui arrivent à l'aérodrome de Kandahar ou qui en partent doivent désormais se présenter à la nouvelle aérogare.

« Tout en veillant au bon fonctionnement de l'aérodrome et de la base, nous devons tenir compte du fait qu'il s'agit d'un emplacement régional de logistique militaire et d'une base de transit pour les troupes. Notre objectif ultérieur étant de rendre l'aérodrome aux Afghans, nous devons prendre cela en considération lorsque nous planifions des activités de construction et de reconstruction, » explique le Lieutenant-colonel Douglas Fairley, commandant de la composante canadienne au Quartier général du Commandement de l'aérodrome de Kandahar.

« Je peux m'imaginer l'Aéroport international de Kandahar plus tard comme étant un aéroport international et régional destiné au transport des passagers, ainsi qu'un carrefour logistique international et régional en matière d'agriculture pour expédier les produits locaux vers des marchés régionaux et internationaux. »

Formée en janvier et février 2007, la ROTO 0 du Canada s'est déployée au Commandement de l'aérodrome de Kandahar au cours de l'été 2007 en compagnie de la ROTO 4 de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan. Le Lcol Fairley a été nommé commandant de la composante canadienne en mars 2007.



Des membres des forces canadiennes et américaines ainsi que des contractants européens déchargent un aéronef C-130 italien à l'aérodrome de Kandahar. Les membres des Forces canadiennes de la 8^e Escadre Trenton collaborent avec d'autres pays à l'aérodrome de Kandahar pour s'assurer que la rotation au sol des aéronefs soit la plus rapide possible.

« Coup d'œil » sur les gens

Nouvelles nominations honorifiques

Tom Cochrane, légende canadienne de musique rock, est le premier à devenir colonel honoraire du 409^e Escadron d'appui tactique (Nighthawks), 4^e Escadre Cold Lake, Alberta, depuis la réactivation de l'escadron en juillet 2006. Une cérémonie d'investiture a eu lieu en novembre.

Yvette M. Moore, une talentueuse artiste et illustratrice renommée des Prairies, a accepté les tâches et responsabilités de colonel honoraire de la 15^e Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan.

Également en décembre, George Canyon, vedette de musique country, a été nommé colonel honoraire de la 14^e Escadre Greenwood, Nouvelle-Écosse.

Arthur R. Smith, O.C., D.F.C., un résident bien connu de Calgary, est devenu le premier colonel honoraire de la 4^e Escadre Cold Lake en janvier. M. Smith, un ancien membre de l'ARC, a déjà été député à l'assemblée législative provinciale.

Le Major-général (à la retraite) Marc Terreau est redevenu colonel honoraire du 429^e Escadron en janvier. Il a déjà occupé ce poste de 2002 à juillet 2005, date à laquelle l'unité a été désactivée.



George Canyon

Nouveau président de l'AFAC

John Melbourne, de Calgary, un ancien membre de l'ARC, est le nouveau président de l'Association de la Force aérienne du Canada, en remplacement de Ted Mahood. Il participe à l'AFAC depuis plus de 30 ans dans de nombreux postes de direction. « Je veux surtout continuer de gérer l'organisation efficacement et augmenter le membership ainsi que faire savoir que l'Association est plus dynamique que jamais et qu'elle est déterminée à appuyer la Force aérienne et les cadets de l'Air de même qu'à protéger le patrimoine de la Force aérienne », déclare-t-il. M. Melbourne travaille à la gestion de la chaîne d'approvisionnement du projet *Petro-Canada Oil Sands Fort Hills*, près de Fort McMurray, en Alberta. Pour de plus amples renseignements sur l'AFAC, visitez le site Web www.airforce.ca.

Récompense des États-Unis

En juillet, le Centre des opérations aériennes (COA) de la 1^{re} Division aérienne du Canada/Région canadienne du NORAD, à Winnipeg, recevait une récompense spéciale de la *U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOAA). En février 2007, un avion Orion de la NOAA faisait l'objet d'une urgence l'obligeant à se poser à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador). Le personnel de la NOAA a eu de la difficulté à se procurer des pièces de remplacement pour les deux extincteurs de moteur qui ont été utilisés lors de l'événement.

Des officiers du COA ont obtenu les pièces nécessaires le même jour qu'on leur a demandé leur aide grâce à une livraison spéciale d'un CC-130 Hercules du 413^e Escadron de transport et de sauvetage de la 14^e Escadre Greenwood (N-É.).



Capt McGrath

Le Capt Meagan McGrath sur la cascade de glace Khumbu, sur le mont Everest.

Récompenses sportives

Le Capitaine Meagan McGrath, un ingénieur en aérospatiale d'Ottawa, a été intronisé au Temple de la renommée des sports des FC le 17 novembre, 2007. Au cours de la dernière année, le Capt McGrath a gravi le mont Everest, le dernier du défi des « sept sommets les plus hauts du monde » dans le cadre duquel les grimpeurs doivent atteindre le plus haut sommet de chaque continent.

Le Major Mike Fabbro, un officier des affaires publiques de la Force aérienne à la retraite a été intronisé pour ses succès en planche à voile.

L'Adjudant-chef (retraité) Ken Doucette a été intronisé pour ses exploits de calibre mondial aux marathons de même que pour sa passion à l'égard des sports et de la course.

Organisée par l'Agence de soutien du personnel des Forces canadiennes, la cérémonie avait comme thème « Hommage aux sports de la Force aérienne ». Le Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général Angus Watt, a présidé la soirée. « Le maintien de la bonne condition physique au sein des FC est essentiel à notre leadership et à notre réussite en tant que force de combat », a expliqué le Lgén Watt dans son allocution.

Nouvelle fonction pour un MR

Lors d'une cérémonie de changement de responsabilité tenue à l'automne, l'Adjudant-chef Kevin West de la Force aérienne a été chargé d'assumer le poste d'adjudant-chef responsable du Centre de perfectionnement professionnel des militaires du rang (CPPMR), à St-Jean (Québec). L'Adjuc West est le premier militaire du rang (MR) à diriger cet établissement d'instruction, un élément de l'Académie canadienne de la Défense.

Un équipage SAR reçoit un prix britannique

Un équipage du *Cormorant* CH-149 des Forces canadiennes a reçu le prix pour sauvetage en hélicoptère Prince Philip de la Britain's Guild of Air Pilots and Air Navigators. Au péril de leur vie, les membres de l'équipage ont sauvé trois victimes d'un écrasement d'hélicoptère au coeur de la chaîne de montagnes côtière de la Colombie-Britannique, le 25 octobre 2006. Ils sont les premiers Canadiens à recevoir ce prix dans ses 29 ans d'existence, un prix accessible aux pilotes de partout dans le monde. L'équipage a également reçu le trophée Cormorant lors de l'exercice SAREX 07 pour ce sauvetage.



MDN

Vedette de Bisley

Le Caporal Andy Chiu, technicien de systèmes avioniques au 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères, BFC Gagetown (N.-B.), a remporté le trophée Queen Mary lors de la compétition de tir Bisley à Surrey, en Angleterre cet été. La compétition de tir Bisley est considérée la plus importante compétition du genre dans le monde, le « Wimbledon » du tir.

Reconnaissance

Décorations

En octobre dernier, Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada, a remis à des militaires un certain nombre de décorations pour service méritoire (division militaire), dont plusieurs à des membres de la Force aérienne.

Le Brigadier-général Donald Joseph Quenneville (de l'USAF) a reçu la Croix du service méritoire, pour sa vision et ses connaissances expertes qui ont largement contribué à l'avancement de programmes de défenses critiques pour le Canada.

L'Adjudant-chef Claude Caron a reçu la Médaille du service méritoire (M.S.M.) pour son service au sein de la Force interarmées interalliée à Naples (Italie), de 2003 à 2007, où sa présence a nettement rehaussé la renommée du Canada parmi ses alliés.

L'Adjudant-maître Darcy Shawn Elder a reçu la M.S.M. pour le courage, le professionnalisme et les aptitudes impressionnantes au leadership dont il a fait montre dans le cadre de son service au sein du détachement de l'Unité de

sécurité militaire, de juillet 2004 à juillet 2005, dans des conditions de danger extrême et en milieu hostile.

Le Lieutenant-Colonel Colin Keiver a reçu la M.S.M. pour son déploiement à titre de conseiller en opérations aériennes au sein de la Force opérationnelle Addis-Abeba, à Khartoum, au Soudan, du 28 novembre 2005 au 25 mai 2006, instaurant des normes et des procédures opérationnelles rigoureuses en matière de sécurité aérienne.

« On éprouve une profonde humilité à se trouver ici ce matin, en uniforme, à écouter la description d'actes extraordinaires de bravoure, de souci d'autrui et de dévouement envers la patrie », a déclaré le Général Rick Hillier, Chef d'état-major de la Défense.

Citation à l'ordre du jour

Le Major Gregory A. Penner, du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada, à Winnipeg, a été cité à l'ordre du jour l'automne dernier pour ses interventions courageuses et altruistes pendant son service à titre d'observateur

Le Maj Gregory Penner a été cité à l'ordre du jour pour sa vaillance, son attachement au devoir et ses services distingués en situation de combat.



Cpl Maricle Lane

militaire des Nations Unies au Soudan. En novembre 2006, de durs combats armés se sont déroulés dans ce pays à Malakal, tuant 300 civils et en blessant 500 autres. Pendant cette crise, le Maj Penner s'est porté volontaire pour diriger de dangereuses patrouilles et évacuations sanitaires. Son aptitude à la négociation et son calme ont aidé à prévenir l'escalade du conflit tandis son leadership et son courage ont pris une importance critique pour l'ONU et pour l'efficacité de l'équipe de gestion de crise. 

L'Association de la Force aérienne récompense l'excellence

L'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC) a remis ses prix d'excellence annuels à des membres de la Force aérienne, lors de l'assemblée générale annuelle de l'AFAC, qui s'est tenue à Ottawa en octobre 2007.

- Le Sergent Lindsay MacGregor, a été nommé « Aviateur de l'année ».
- L'Adjudant-chef Ralph Murphy a été nommé « Réserviste de l'année ».
- Le 2^e Escadron des mouvements aériens de la 8^e Escadre Trenton (Ontario) a remporté le trophée Gordon R. McGregor, qui souligne les réalisations remarquables et méritoires dans le domaine du transport aérien.
- Le 435^e Escadron de transport et de sauvetage de la 17^e Escadre Winnipeg a remporté le trophée Mynarski pour l'excellence des opérations de recherche et de sauvetage.
- Le Capitaine Neil McCarthy, de la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.), a reçu le trophée commémoratif du maréchal de l'Air W.A. Bishop, V.C., qui reconnaît l'excellence dans les opérations autres que celles de transport aérien et de recherche et sauvetage. Il a été le promoteur du Simulateur d'entraînement virtuel pour hélicoptère maritime, un simulateur.

- Des membres du 406^e Escadron d'entraînement opérationnel de la 12^e Escadre à Shearwater, Nouvelle-Écosse, ont remporté le trophée Gold Hawks de l'ARC pour la mise en œuvre du simulateur dans la collectivité des hélicoptères maritimes du Capt McCarthy.
- Darryl Smith, président de Pacific Coastal Airways, a remporté le trophée J.A.D. McCurdy pour ses réalisations dans le domaine de l'aviation civile.

Pour de plus amples renseignements sur les gagnants de cette année, veuillez consulter la « Salle de presse » à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca (22 octobre 2007). 

Au nom du 435^e Escadron, le Cpl Randy Poitras, le Sgt Shawn Harrison et le Capt James Pierotti acceptent le trophée Mynarski pour les opérations de recherche et sauvetage.



Bruce Wray

Une réussite pour le Programme parlementaire des FC

Depuis 2001, le Programme parlementaire des Forces canadiennes (PPFC) a donné la chance aux parlementaires d'apprendre à mieux connaître les Forces canadiennes (FC).

Le PPFC permet aux parlementaires et aux sénateurs de s'intégrer aux environnements de l'Armée de terre, de la Marine et de la Force aérienne afin d'obtenir un point de vue détaillé des questions qui touchent la sécurité et la défense des Canadiens.

Pendant le PPFC, les parlementaires participent aux exercices d'entraînement, apprennent comment l'équipement fonctionne et prennent part aux activités opérationnelles. L'objectif consiste à fournir aux parlementaires de nouvelles connaissances qui leur permettront de participer à des discussions parlementaires et à des débats plus approfondis.

Le PPFC de la Force aérienne 2007 a permis aux parlementaires d'acquérir des connaissances supplémentaires et de les sensibiliser aux questions, aux succès et aux défis de la Force aérienne. Il a aussi montré à quel point les membres de la Force aérienne sont dévoués à la protection des Canadiens et des Canadiennes ainsi qu'à la sécurité dans le monde.

C'est en octobre qu'a eu lieu la plus récente activité de la Force aérienne à la 8^e Escadre Trenton, Ontario. Bruce Stanton, député de Simcoe North (Ontario), était présent.

« J'ai été impressionné par le fait que les militaires portent une attention particulière au synchronisme et à l'exactitude, dès le moment où je suis arrivé dans le stationnement », mentionne M. Stanton. « Le 426^e Escadron est responsable des aéronefs *Hercules* qui sont utilisés en Afghanistan, alors la raison d'être prend tout son sens avec le thème « arriver à destination à l'heure. »

M. Stanton dit que l'aventure du PPFC a renouvelé son respect pour les membres des FC.

« Je dois dire que c'est tout un honneur de porter l'uniforme pendant deux jours. Cela peut sembler idiot à dire, mais vous réalisez ce que les hommes et les femmes en uniforme font et donnent pour leur pays. Alors, lorsque vous êtes un civil qui ne le fait pas et que vous avez la chance de porter l'uniforme temporairement, c'est tout un honneur.

« J'encourage tous mes collègues à vivre cette expérience », ajoute-t-il.

L'organisation du prochain PPFC est en cours. 



Participants au PPFC 2007 à la 8^e Escadre Trenton : (de gauche à droite) Ken Boshkoff, député de Thunder Bay Rainy River, Bruce Stanton, député de Simcoe North, Capt Linda Ballenthin, 2^e Escadron des mouvements aériens, James Lunney, député de Nanaimo-Alberni, et Adj Roy Van Ooyen, 2^e Escadron des mouvements aériens.

Comité consultatif du Commandement aérien

Le Comité consultatif du Commandement aérien (CCCA) a été mis sur pied afin de permettre au Chef d'état-major de la Force aérienne de partager des idées et de l'information sur les questions de la Force aérienne avec les gens à l'extérieur de la Force aérienne.

Récemment, de nouvelles personnes se sont jointes au CCCA, dont Robert Huebert, professeur agrégé du département des sciences politiques de l'Université de Calgary et codirecteur du Centre pour les études stratégiques et militaires, et Glenn Rainbird, connu comme chef du développement des capacités Internet au Canada, président de Veridian Corporation (distributeur d'électricité) et membre du conseil de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Ce dernier est aussi colonel honoraire de la 8^e Escadre Trenton (Ontario).

Pour une deuxième année, nous retrouvons le Major-général (retraité) Eric Linden, le Brigadier-général (retraité) W. Don Macnamara, M. Barry Rempel et le Major-général (retraité) Marc Terreau.

« J'estime que le fait d'accueillir des civils constitue vraiment une bonne décision, car depuis un certain temps, l'un des objectifs des FC et de la Force aérienne est de se rapprocher des Canadiens », mentionne M. Rainbird. « [le Chef d'état-major de la Force aérienne] nous a dit d'être libre, de parler franchement et de donner notre opinion, qu'elle soit en harmonie ou non avec la sienne. C'est ce que nous faisons. » 



Glenn Rainbird, un nouveau membre du Comité consultatif du Commandement aérien, est aussi colonel honoraire.



Honneur de guerre accordé

Les opérations effectuées par les forces alliées de l'OTAN dans le ciel du Kosovo ont été les plus importants combats aériens auxquels les Forces canadiennes ont participé dans le cadre d'une campagne aérienne depuis la Deuxième Guerre mondiale. Les militaires canadiens ont fait 678 sorties et enregistré plus de 2 600 heures de combat aérien dans les Balkans, ce qui représente 10 pourcent de toutes les missions d'attaque de l'OTAN.

La contribution de membres de la Force aérienne a valu au 425^e Escadron d'appui tactique de la 3^e Escadre Bagotville (Québec) et au 441^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake (Alberta) l'honneur de guerre

« KOSOVO ». La Gouverneure générale a approuvé l'honneur de guerre en décembre.

« Bien que l'on reconnaisse officiellement les exploits de ces deux principales escadres, celles-ci ont eu grand besoin de l'aide et du soutien directs de toute la collectivité aérienne des FC ainsi que d'un soutien formidable de tous nos escadrons de transport », précise le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne. « On reconnaît donc ainsi le soutien vital et le rôle essentiel joué par les autres escadrons des FC en appui de ces missions. »

« Ce niveau de coopération témoigne du véritable esprit qui anime

la Force aérienne dans son travail et son désir de remplir ses missions. »

Des cérémonies seront tenues au cours de l'année 2008 pour marquer la remise de ces honneurs de guerre.



Ne jamais oublier

Chaque année, l'Armée de terre, la Marine et la Force aérienne fournissent une garde d'honneur de 50 militaires pour la cérémonie du jour du Souvenir à Ottawa.

La Force aérienne a demandé aux membres du 14^e Escadron de soutien de mission (ESM) de la 14^e Escadre Greenwood, Nouvelle-Écosse, de se porter volontaires pour la garde d'honneur.

« Pour cette occasion, le chef d'état-major de la Défense tenait à ce que les participants à la parade soient des militaires ayant participé à des opérations à l'étranger au cours de l'année écoulée », a déclaré l'Adjudant-maître Serge Thibeault, qui était chargé de faire en sorte que le contingent de la Force aérienne soit prêt pour la parade. « Les membres du 14^e ESM étaient justement revenus du camp Mirage au printemps. C'est pourquoi on leur a demandé. »

Le Caporal-chef Nadine Evans comptait parmi les membres du 14^e ESM qui ont participé à la parade.

« J'ai toujours voulu assister à la cérémonie du jour du Souvenir à Ottawa », a dit le Cplc Evans. « Mon père était un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, un soldat de l'infanterie de 1944 à 1946. En outre, ma mère a reçu une Mention élogieuse du ministre des Anciens Combattants en 2004 pour le rôle qu'elle a joué toute sa vie auprès des anciens combattants. Le jour du Souvenir est très important pour ma famille. »

Le Cplc Scott Baker, du 3^e Détachement du Groupe des services de santé des Forces canadiennes à la 15^e Escadre Moose Jaw (Saskatchewan), a participé au service à titre de sentinelle de la Force aérienne.

« J'ai été envahi par un sentiment de fierté », a-t-il dit. « J'ai fait bien des choses au cours de ma carrière, mais ceci est immense et même gigantesque. J'ai le sentiment de rendre hommage à tous ceux qui ont servi dans la Force aérienne, autant ceux qui servent actuellement en Afghanistan – que Dieu les bénisse – que les anciens combattants et ceux qui ont servi avant eux. »



SAC Andy Holmes

La Pologne honore des aviateurs canadiens

Un garde d'honneur polonais salue un cercueil contenant les restes de l'équipage d'un bombardier Halifax de la Seconde Guerre mondiale qui a été abattu au-dessus de la Pologne le 5 août 1944. Cela est survenu alors que l'appareil Halifax appartenant au 148^e Escadron de la Royal Air Force livrait de l'équipement indispensable à l'Armée polonaise de l'intérieur; les sept membres de l'équipage ont été tués. Les Canadiens à bord étaient le Capitaine d'aviation Arnold Raymond Blynn, le Lieutenant d'aviation Harold Leonard Brown, le Sous-lieutenant d'aviation George Alfred Chapman et les Sergents de section Arthur George William Liddell et Charles Burton Wylie. Lors de l'écrasement, des restes partiels ont été secrètement enterrés, mais des archéologues polonais en ont récemment retrouvés dans l'épave de l'appareil. L'inhumation a eu lieu à Cracovie, en Pologne, le 4 octobre 2007.



Cplc Baker, sentinelle nationale de la Force aérienne pour 2007.

Lt Grant Rivalin