



FORCE AÉRIENNE

Comment'Air

Printemps 2008, Vol. 6, N° 2

Du Chef d'état-major de la Force aérienne

Une ère de renouveau et de revitalisation

À L'INTÉRIEUR...

Transformation



Ouverture du Bureau des conférenciers ► p.4

Équipement et capacités



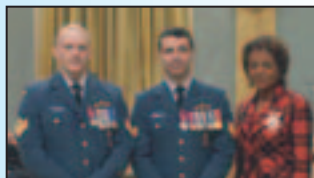
Le point sur les UAV ► p.8

Opérations et exercices



Portrait du Camp Mirage ► p.10

Nos gens



La Médaille de la bravoure remise à des Tech SAR ► p.14



Le Lgén Angus Watt a visité la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.) en janvier. Au cours de sa visite, il a inspecté un Sea King CH-124 en compagnie du Capt John McInnis. Ce dernier est l'officier de réparation des aéronefs du 12^e Escadron de maintenance (Air), responsable des inspections périodiques des CH-124 de la 12^e Escadre.

Au cours de mes voyages à visiter des escadres, à assister à des réunions et à des conférences, j'ai conversé avec des milliers de personnes, des militaires et des civils, déterminées à réaliser la mission de la Force aérienne. Ces gens constituent notre force. Quelle que soit la puissance de nos plateformes aériennes, celles-ci ne seraient que d'énormes et coûteux équipements inactifs, cloués au tarmac, si ce n'était de ces gens compétents pour les piloter et les entretenir, pour élaborer des politiques, des programmes et des visions, et même pour tenir à jour la paperasse.

J'ai presque atteint le but que je m'étais fixé, c'est-à-dire visiter chacune des escadres au cours de ma première année à titre de Chef d'état-major de la Force aérienne. Je pense que je les aurai toutes visitées avant le début de l'été. Je me suis rendu, récemment, à la 19^e Escadre Comox, en Colombie-Britannique, et au Contingent canadien de la Force

aéroportée de détection lointaine de l'OTAN (CC-NAEWF), à Geilenkirchen, en Allemagne, où j'ai rencontré nombre d'hommes et de femmes de premier plan appartenant à la Force aérienne. Sur place, je leur ai exposé les développements des programmes d'acquisition, les changements imminents dont feront prochainement l'objet les groupes professionnels militaires de la Force aérienne et l'avenir de l'utilisation des simulateurs pour améliorer l'efficacité de l'instruction.

Comme je l'ai également indiqué à nos collègues de Geilenkirchen et des escadres de partout au pays, nous allons de l'avant avec de nouveaux programmes et de nouveaux projets, tout en faisant face aux défis permanents auxquels toute organisation de taille est confrontée.

suite à la page 2... ►



Capt. Christine Stacey

Le Cpl Jeremy Thornhill et le Lgén Watt discutent de problèmes de maintenance particuliers relatifs à l'avion E-3A AWACS, au CC-NAEFW basé à Geilenkirchen.

J'ai été heureux de constater que le budget du gouvernement, déposé en février, renfermait la promesse « d'un financement stable et prévisible qui permettra la mise en œuvre réussie de la stratégie Le Canada d'abord ».

Dans son budget, le gouvernement a indiqué « qu'il ferait passer l'augmentation annuelle du financement des Forces canadiennes de 1,5 % à 2 % à compter de 2011-2012. Les Forces canadiennes devraient donc obtenir, au cours des 20 prochaines années, 12 milliards de dollars additionnels ».

Cette nouvelle est bien accueillie puisque nous pourrions compter sur un financement stable et une croissance annuelle accrue, nous permettant ainsi de poursuivre la modernisation des Forces canadiennes et de la Force aérienne de demain.

Dans le cadre de notre modernisation et de notre transformation en cours, nous avons reçu les deux derniers de nos quatre CC-177 Globemaster III. Dans ce numéro de *Comment'Air*, nous vous décrivons une partie du travail déjà réalisé par le *Globemaster* depuis la livraison du premier appareil, l'été dernier. Ainsi, vers la fin de l'hiver, l'appareil avait exécuté 12 missions en Afghanistan et appuyé la relève sur place, c'est-à-dire la rotation deux fois l'an de 5 000 militaires

en Afghanistan. De toute évidence, nos efforts à assurer la formation des premiers équipages avant l'arrivée de l'aéronef, grâce au soutien hors pair de la *United States Air Force*, ont été des plus rentables. L'appareil a pu « prendre son envol » et se démarquer dès son arrivée au Canada. Cette formidable nouvelle capacité n'est rien de moins que l'illustration concrète de la transformation.

Nous allons toujours de l'avant avec le projet d'acquisition du *Cyclone*, l'appareil qui remplacera le vénérable hélicoptère de patrouille maritime *Sea King*.

L'acquisition d'hélicoptères est un processus long et complexe. Puisque nous utilisons l'argent des contribuables pour acheter les hélicoptères des 30 prochaines années, nous mettons tout en œuvre pour ne commettre aucune erreur. Il peut donc arriver que ce type de démarche prenne un peu plus de temps qu'à l'habitude.

J'ai la certitude que l'hélicoptère CH-148 *Cyclone* constitue une capacité de classe mondiale. Plus tôt cette année, la *Sikorsky Aircraft Corporation* a indiqué qu'il risquait d'y avoir des retards dans le calendrier de livraison des 28 *Cyclones*. Nous travaillons avec l'entreprise à atténuer les répercussions de ces retards et à assurer la livraison des appareils dès que possible. En attendant, nous



Un CH-149 *Cormorant* du 103^e Escadron de recherche et sauvetage, 9^e Escadre Gander (T.-N. et Labrador).

garderons les *Sea King* en service jusqu'à ce que la nouvelle flotte d'hélicoptères soit entièrement opérationnelle.

Nous poursuivons nos préparatifs relatifs à l'arrivée des *Cyclones*, y compris la nouvelle infrastructure devenue nécessaire pour l'appuyer. J'ose croire, malgré les retards possibles, que les membres de la 12^e Escadre *Shearwater* (N.-É.) demeurent motivés et enthousiastes quant à leur avenir. Ils savent pertinemment que les choses avancent.

En mars, le gouvernement a émis une demande de proposition (DP) à l'entreprise Boeing dans le but d'acquérir 16 hélicoptères de transport moyen à lourd (HELTML). Le gouvernement prévoit attribuer un contrat à l'automne. Vous trouverez plus de détails au sujet de cette bonne nouvelle pour la Force aérienne à la page 9.

Concernant un autre hélicoptère, le CH-149 *Cormorant*, nous savons qu'il s'agit d'un formidable appareil et d'une plateforme de recherche et de sauvetage de classe mondiale. Il représente ce qui se fait de mieux actuellement en matière de technologie relative aux hélicoptères et nous sommes très heureux de son rendement dans les airs. Il a permis de sauver d'innombrables vies humaines et permettra d'en sauver encore beaucoup d'autres. Il est vrai que son état de fonctionnement a été mis en doute, en d'autres mots, que l'on s'est interrogé sur le nombre d'appareils en service lors d'une journée en particulier. Le fait d'utiliser provisoirement les hélicoptères à partir de trois escadres plutôt que de quatre nous a permis de pallier certains problèmes de fonctionnement causés, en grande partie, par le manque de pièces.

Le Canada n'est pas le seul aux prises avec ce problème. Nous avons travaillé avec le fournisseur, *AgustaWestland Ltd.*, à améliorer la situation et à élaborer un plan d'action. Je suis optimiste quant



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

Réviser : M^{me} Joanna Calder

Rédactrice : M^{me} Jenn Gearey

Collaborateurs :

M^{me} Lynne Bermel
M^{me} Holly Bridges
Maj Lynne Chaloux

M^{me} Karen Christiuk
M^{me} Sandy Flach
Capt Rae Joseph
Ltv Pierrette LeDrew
Capt Jeff Manney
Capt Andrew McCorquodale
Capt Nicole Meszaros
M^{me} Jenn Pelley
Sgt Eileen Redding

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 et demandes d'abonnement 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

CS07-0590

à l'amélioration, à court terme, de la disponibilité du *Cormorant*. En attendant, l'appareil exécute le travail, les équipages sont extrêmement compétents et efficaces et nous continuons de sauver des vies.



Sgt. Craig Flannder

Un CC-150 *Polaris Airbus* s'arrête et se prépare au débarquement des passagers et au déchargement du fret à l'Élément de soutien du théâtre (EST) du Camp Mirage, peu après son arrivée.

À l'étranger, la Force aérienne continue de contribuer de façon considérable à la lutte contre le terrorisme. Il est vrai que le poids de cette difficile mission en Afghanistan repose d'abord sur l'Armée de terre. On oublie souvent cependant que la Force aérienne joue un rôle important dans la mission en y affectant une moyenne d'au moins 300 de ses membres à chaque rotation. Nous dirigeons la principale base de soutien dans la région, là où les besoins en matière de transport et d'approvisionnement sont orchestrés jour et nuit, souvent dans des situations périlleuses.

Les membres de la Force aérienne font voler le véhicule aérien téléguidé tactique (VATT) CU-161 *Sperwer* avec leurs collègues de l'Armée de terre afin de fournir des données de renseignement, de surveillance et de reconnaissance aux commandants au sol, réduisant ainsi les risques encourus par les soldats canadiens. Nous avons aussi un avion CC-130 *Hercules* à l'aérodrome de Kandahar qui fournit 75 heures de transport aérien par mois à la Force internationale d'assistance à la sécurité. Bien que cela puisse sembler peu, cet avion fait une énorme différence.

Nous pouvons compter sur les équipages les mieux entraînés qui soient, sur des professionnels compétents, polyvalents, axés sur les opérations et dynamiques. Comme j'aime le répéter concernant le *Hercules*, « c'est dans les petits pots qu'on trouve les meilleurs onguents », en terme d'impact bien sûr.

On retrouve également des membres de la Force aérienne un peu partout en Afghanistan, occupés à des tâches diverses : voir à la bonne marche des opérations quotidiennes à l'aérodrome de Kandahar, faire partie de l'Équipe consultative stratégique du Canada à Kaboul, travailler avec la Force opérationnelle interarmées à Kandahar, à l'intérieur et à l'extérieur des bases d'opérations avancées, et fournir des conseils en matière aérienne aux commandants au sol, partout dans le théâtre.

Voilà pourquoi nous, les membres de la Force aérienne et moi-même, nous intéressons intensément au *rapport du groupe d'experts indépendant sur l'Afghanistan*, le « rapport Manley », un rapport qui constitue un examen étendu et exhaustif des facteurs associés à la mission en Afghanistan.

En mars, le Parlement a voté d'accepter de façon globale, les recommandations formulées par le comité, incluant que la mission devrait être prolongée jusqu'en 2011. C'est dépendant de certaines conditions, notamment le détachement de troupes de l'OTAN supplémentaires ainsi que l'ajout d'hélicoptères de transport moyen et de véhicules aériens téléguidés.

Nous, de la Force aérienne, mettons tout en œuvre pour fournir au gouvernement des options qui permettront de répondre à ces conditions le plus rapidement possible.

En outre, tout en regardant vers l'avenir, nous célébrons, cette année, notre histoire et nos origines issues d'une longue tradition d'activités aériennes intenses.

Le 12 mai marquera le 50^e anniversaire de la signature de l'accord du NORAD, c'est-à-dire du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, entre le gouvernement du Canada et celui des États-Unis. Cet accord reconnaît l'engagement réciproque des deux pays à défendre leurs citoyens contre des attaques aériennes.

Cette relation fructueuse de longue date a évolué au fil des ans, mais demeure aussi pertinente aujourd'hui, après les événements du 11 septembre, qu'elle ne l'était il y a de cela un demi-siècle, pendant la Guerre froide. Le NORAD est un puissant symbole de deux pays collaborant à défendre leurs citoyens contre ceux qui menacent leur souveraineté.

Enfin, nous célébrons, le 1^{er} avril, le 84^e anniversaire de l'Aviation royale du Canada et de la Force aérienne moderne du Canada. L'an prochain, nous célébrons le 100^e anniversaire du vol propulsé au Canada. La planification de cet anniversaire, dont la commémoration se fera en collaboration avec les organisations de l'aviation civile, va bon train.

Tout en scrutant l'avenir de la Force aérienne ainsi que notre place au sein des Forces canadiennes modernes et sur la scène mondiale, nous devons nous souvenir de ces hommes et de ces femmes qui ont servi avec courage dans la Force aérienne avant nous et continuer de rendre hommage au travail qu'exécutent, tous les jours, les membres actuels de la Force aérienne au nom du Canada et des Canadiens. Je suis fier et honoré d'être leur commandant.



Un CF-18 *Hornet* de la 4^e Escadre Cold Lake vole à côté d'un bombardier russe *Tu-95 Bear*, le 5 septembre 2007. L'appareil de la Région canadienne du NORAD a repéré et surveillé l'aéronef russe qui traversait la zone d'identification de défense aérienne (ZIDA) de l'Amérique du Nord dans l'espace aérien international.

Lancement du Bureau des conférenciers de la Force aérienne

Le Bureau des conférenciers de la Force aérienne a été lancé récemment afin de mieux faire connaître la Force aérienne.

Le Bureau des conférenciers est une nouvelle priorité du Chef d'état-major de la Force aérienne qui aidera les membres de la Force aérienne à se rapprocher des Canadiens et de les informer au sujet du travail qu'ils effectuent quotidiennement pour protéger la souveraineté du Canada et les valeurs canadiennes.

Plus de 180 membres de la Force aérienne des quatre coins du pays se sont déjà inscrits au Bureau des conférenciers, donnant ainsi naissance à un réseau grandissant de conférenciers intéressants, de soldats à des généraux en passant par des colonels honoraires, aussi bien actifs que retraités.

Le Bureau est constitué d'un ensemble d'experts dans divers domaines qui sont disposés à partager leur expérience et des histoires fascinantes avec des membres du public ayant envie de les entendre. Que ce soit pour des entreprises, des groupes communautaires, des écoles ou des clubs de mordus de l'aviation, la Force aérienne est prête à leur envoyer des conférenciers!



Le Major Scott Shrubsole, pilote de CF-18 *Hornet*, a participé à une séance de questions et de réponses au cinéma IMAX d'Ottawa après avoir regardé *Fighter Pilot: Operation Red Flag*. Le Maj Shrubsole est l'un des conférenciers membres du nouveau Bureau des conférenciers de la Force aérienne.

A/1 Serge Peters

Si vous connaissez une activité où la Force aérienne serait la bienvenue, veuillez communiquer avec nous, soit en nous téléphonant sans frais au 1-866-633-8898, soit en visitant notre site Web, www.forceaerienne.gc.ca, en cliquant sur Bureau des conférenciers.

Un nouveau nom pour une capacité essentielle

Les sapeurs de l'air ont désormais un nouveau nom qui reflète mieux leur travail quotidien : officier du génie construction.

Le personnel du génie construction offre un soutien technique essentiel au cours des opérations nationales et internationales. Il fournit des services de génie construction, de génie civil, de génie électrique, de génie mécanique, de génie de l'environnement ainsi que des services de protection contre les incendies

à l'appui des opérations interarmées et interalliées des Forces canadiennes (FC) ainsi que des opérations de la Force aérienne. Ces activités se déroulent dans l'ensemble du spectre des conflits et dans le continuum des opérations.

En deux mots, le personnel du génie construction permet aux membres des FC de vivre, d'effectuer des vols et de combattre de la façon la plus sécuritaire et confortable possible.

Bien que les officiers du génie construction, qui peuvent faire partie de la Force régulière ou de la Réserve, portent l'uniforme bleu de la Force aérienne, ils servent dans l'ensemble des FC aux bases de l'Armée de terre, de la Marine et de la Force aérienne. Leurs tâches comprennent la supervision de la réparation des dommages, la protection contre les incendies, la cartographie et la gestion de projets de construction de plusieurs millions de dollars.

« Une carrière en génie construction offre des possibilités d'affectation dans tout l'éventail des opérations des FC au Canada et à l'étranger », indique le Colonel Raymond Baker, conseiller du

groupe professionnel de génie construction. « Avant tout, être officier du génie construction signifie diriger des équipes formées de militaires du rang et de civils exceptionnels comme des ingénieurs, des pompiers et d'autres membres de groupes professionnels techniques dans des situations particulières et stimulantes un peu partout dans le monde ».

Quelque 160 officiers du génie construction travaillent au sein des FC au Canada et ailleurs. On accepte actuellement des candidatures en vue d'atteindre le niveau de dotation de 200.

Les candidats « doivent être bricoleurs et débrouillards, c'est-à-dire qu'ils doivent être doués sur le plan mécanique, être en mesure d'utiliser toutes sortes d'outils dans le domaine du génie et pouvoir visualiser la transformation de matériel en infrastructure et en ouvrages mécaniques. Il ne faut surtout pas qu'ils aient peur de se salir! », indique le Colonel Baker.

Pour obtenir des renseignements additionnels sur les possibilités de carrière comme officier du génie construction, veuillez consulter le site Web qui se trouve à l'adresse suivante : www.forces.ca.



Le travail d'équipe est essentiel pour les ingénieurs en construction. Le Maj Kelly Harvey, un officier du génie construction d'Ottawa, monte dans un poteau d'électricité pendant un exercice d'entraînement à Fort Smith, en Arkansas.

Présenté

19 ESM se prépare pour sa mission

L'Escadron de soutien de mission (ESM) de la 19^e Escadre, situé à Comox, en C.-B., se prépare pour sa toute première mission internationale qui débutera en juin prochain. On a prévu envoyer près de 70 militaires dans le cadre de cette rotation de six mois au camp Mirage, en Asie du Sud-Ouest.

Cet ESM est l'un des six escadrons de ce genre qui existent au Canada. Habituellement formé d'un équipage réduit, l'ESM est conçu de façon à pouvoir réunir rapidement un effectif complet de spécialistes venant de l'ensemble de l'Escadre et de les envoyer sans retard là où on a besoin d'eux. Cette équipe comprend une foule de spécialistes, qu'il s'agisse d'ingénieurs en construction, de chauffeurs, de mécaniciens, de techniciens en approvisionnement,

de cuisiniers, de commis en gestion des ressources et de représentants d'autres groupes professionnels techniques spécialisés.

Une fois sur place, l'ESM s'intègre à une escadre expéditionnaire de la Force aérienne (EEFA). Cet escadre est essentiellement une petite force aérienne mobile en mesure de fonctionner pour de longues périodes et de manière autonome sur un terrain d'aviation sommairement aménagé. Le concept de l'EEFA est de regrouper des éléments de soutien et de combat de la Force aérienne en une unité plus efficace, ce qui permet aux commandants de mener des interventions décisives plus rapidement face à toute situation de contingence, à l'échelle nationale ou internationale.

Le Cpl John Cole (à gauche) remplit des sacs de sable afin de solidifier les tentes du camp d'entraînement de la 19^e Escadre nommé « camp Oasis ». Le Cplc Glen McCreary, quant à lui, dirige la pelle mécanique.



Lt Veronique Poitier

Le Major Jean-François Harvey, commandant de l'ESM de la 19^e Ere, affirme que l'ESM a déjà prouvé son utilité lors d'une mission menée l'an dernier dans la vallée du Fraser face à une menace d'inondation ainsi que lors d'un exercice de l'OTAN tenu à la 4^e Escadre Cold Lake. Il estime qu'à l'occasion de ces deux événements, l'escadron a prouvé que « les gens qui s'entraînent ensemble, qui partent en mission ensemble et qui rentrent de mission ensemble sont beaucoup plus efficaces et productifs ».

Le CC-177 est utilisé partout dans le monde

Le Canada possède un aéronef de transport stratégique depuis moins d'un an, et le CC-177 *Globemaster III* s'est déjà vu confier plusieurs missions. De Trenton jusqu'en Afghanistan, en passant pas plusieurs points entre les deux, le CC-177 *Globemaster III* a une capacité de transport aérien stratégique cinq fois plus élevée que celle du CC-130 *Hercules* pour ce qui est du transport de personnes et de fournitures. Par conséquent, la Force aérienne a pu étendre son champ d'action à l'échelle internationale et accélérer le transport de militaires et d'équipement.

Selon le Lieutenant-colonel Colin Keiver, de la section du transport aérien de la 1^{re} Division aérienne du Canada, le CC-177 a récemment marqué l'histoire de la Force aérienne

en participant à une opération de relève sur place pour assurer la rotation des militaires en Afghanistan.

Vous pouvez lire plus au sujet de l'opération de relève sur place au « Portrait du Camp Mirage », à la page 10.

L'opération de relève n'est qu'une des nombreuses tâches assignées au CC-177 jusqu'à maintenant*

MISSIONS	Quinze en Afghanistan (sans compter l'opération de relève sur place) Dix-sept pendant l'opération de relève sur place Treize à divers endroits en Amérique du Nord Deux à la SFC Alert dans le cadre de l'op BOXTOP Un transport de liquides, dont quatre vols à Inuvik pour transporter 181 818 kg de combustible pour moteur à réaction Une en Jamaïque
POIDS TOTAL APPROXIMATIF TRANSPORTÉ	2 132 000 kg (4,7 million lbs)
PASSAGERS	Presque 3 000
COURRIER LIVRÉ	Plus de 13 210 kg

* Du mois d'août 2007 à avril 2008. Les statistiques ont été compilées par l'unité des opérations du 429^e Escadron de transport. Ces chiffres ne comprennent pas les vols d'instruction locaux.

Des soldats en route vers l'aérodrome de Kandahar assistent à une séance d'information à bord du CC-177 *Globemaster III*.



Cpl Simon Duchesne



De nouveaux capteurs pour les Griffons

De nouveaux capteurs imageurs seront installés sur les hélicoptères CH-146 *Griffon* des Forces canadiennes, ainsi que les commandes et visualisations nécessaires, dans le cadre du Système de surveillance (escorte et reconnaissance) pour le *Griffon* (INGRESS).

Le projet du INGRESS permettra d'acquérir un maximum de 19 systèmes de capteur électro optique/infrarouge (EO/IR) qui seront installés sur les hélicoptères *Griffon* comme une trousse de mission. Ces systèmes de capteur permettront aux équipages de mener des missions de reconnaissance et d'escorte afin d'appuyer directement les unités tactiques lors d'opérations déployées et de tâches d'emploi au pays.

« Le système donnera aux hélicoptères *Griffon* une capacité d'escorte améliorée afin d'appuyer les déploiements



Sgt. Donald Clark

Un hélicoptère CH-146 *Griffon* du 408^e Escadron tactique d'hélicoptères d'Edmonton atterrit pendant l'exercice Cougar Salvo 2006 à Kamloops (C.-B.). Les hélicoptères *Griffon* recevront les nouveaux capteurs imageurs dans le cadre du projet INGRESS.

expédientaires des FC », mentionne le Maj Paul Kreller, Directeur de projet du INGRESS. « Les *Griffons* auront l'équipement de mission nécessaire avec les caractéristiques de rendement requises pour mieux fonctionner dans les environnements opérationnels. »

Le projet INGRESS comprendra aussi un système d'armes à utiliser pendant un rôle d'escorte. « Les capacités fournies aux *Griffon* dans le projet INGRESS ne représentent de nouveaux rôles pour l'hélicoptère. Nous leur offrons du nouvel équipement pour la trousse de mission qui offrira à l'équipage les outils qui leur permettront de fonctionner plus efficacement », ajoute le Maj Kreller.

Au pays, le INGRESS pourra être utilisé afin d'appuyer les opérations nationales ou internationales effectuées au Canada, comme pour les Jeux Olympiques et Para-Olympiques 2010, ou soutenir les autres ministères qui doivent intervenir en cas de désastres naturels et d'urgence.

Les nouveaux Hercules : plus vite, plus haut, plus loin

Le gouvernement du Canada investit 1,4 milliard de dollars pour l'achat de 17 C-130J *Hercules* de Lockheed Martin pour remplacer les plus anciens modèles de sa flotte de *Hercules* actuelle.

« La ressemblance avec les appareils actuels est seulement esthétique. Les nouveaux *Hercules* volent plus rapidement, plus haut et plus loin. Ils peuvent aussi transporter des charges plus lourdes tout en consommant moins de carburant. Ils sont à la fine pointe de la technologie et ils offrent aux Forces canadiennes une capacité de transport aérien tactique rentable qui a fait ses preuves au cours d'opérations. »

L'Aviation royale du Canada a d'abord acheté des CC-130B *Hercules* en 1960. Un d'entre eux a été détruit lors d'un écrasement, et les autres ont été revendus à Lockheed Martin en 1967. Entre 1964 et 1968, les Forces canadiennes ont

acheté 24 *Hercules* modèle E, dont 19 sont toujours en service. Puis, entre 1975 et 1996, le

Le nouveau C-130 *Hercules* modèle J « volera plus rapidement, plus haut, et ce, sur de plus longues distances » que les anciens *Hercules* de modèle E et H.



Lockheed Martin, tous droits réservés.

Canada a acheté 16 modèles H dont 13 sont toujours en service. La flotte est aujourd'hui constituée de 32 avions. Récemment, 5 modèles E ont été retirés du service actif, réduisant la flotte à 27 appareils en service actif.

Les premiers C-130J *Hercules* devraient être livrés en 2010. En quoi les nouveaux *Hercules* sont-ils différents des anciens modèles?

	Hercules actuel	Nouveau C-130J
Longueur	29,79 m	34,37 m
Envergure	40,41 m	40,38 m
Hauteur	11,73 m	11,81 m
Vitesse de croisière normale	de 519 à 574 km/h	de 593 à 602 km/h
Charge utile maximale à 2,5 g (force g)	16 330 kg	21 687 kg
Volume de chargement	123,21 mètres cubes	170,52 mètres cubes
Nombre de palettes	6	8
Nombre de passagers	92	128
Distance franchissable à chargement presque maximal	2 408 km	3 889 km

Le C-130J peut décoller et atterrir sur de plus courtes distances pour une masse donnée. Son temps de montée est également réduit de moitié.

Pour en savoir plus sur le C-130J, consultez le site Web à l'adresse www.C-130J.ca.



Caméra de surveillance prêtée pour l'Aurora

Le système de capteur numérique Applanix est une caméra de surveillance qui sera installée sur l'aéronef *Aurora* à la 14^e Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse). La caméra sera prêtée d'une autre organisation des Forces canadiennes afin de vérifier son installation, d'élaborer des tactiques et des procédures et de faire des essais en vol. Une fois le travail terminé, cette capacité de surveillance à haute définition sera mise en place en vue des opérations futures au pays ou à l'étranger.

« La caméra peut être utilisée afin d'appuyer les troupes à l'étranger et de prendre des photos à haute définition du terrain », indique le Maj Steve Chouinard, qui participe à ce projet.

« Il serait utile [...] de pouvoir voir ce qui se passe d'en haut en format haute définition. »

La caméra pourrait être utile en cas de crises au Canada.

« Il serait utile d'avoir une caméra semblable en cas d'inondation ou de tempête de verglas au Canada, et de pouvoir voir ce qui se passe d'en haut en format haute définition », mentionne le Maj Chouinard.

Bien que les Forces canadiennes utilisent régulièrement des caméras de surveillance dans le théâtre et au pays, la caméra Applanix présente une nouvelle norme dans le domaine de la haute résolution et permettra à la Force aérienne d'appuyer le travail des autres organisations des Forces canadiennes.



Un appareil CP-140 *Aurora* s'envole pour une mission durant l'exercice *Maple Flag 40*. Un système de capteur numérique Applanix sera installé sur un aéronef *Aurora* à la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).

En demande : Tech Aéro et Avio

À cœur d'une transformation fondamentale, la Force aérienne du Canada devient évidemment plus expéditive. Cela dit, un personnel qualifié et motivé est indispensable à son équipe de techniciens de maintenance de ses aéronefs. Cette équipe comprend des techniciens en aéronautique (Tech Aéro), des techniciens en avionique (Tech Avio), des techniciens en structure d'aéronefs (Tech SA) et des techniciens d'essais non destructifs. Il sera non seulement primordial que les techniciens remplissent des rôles existants, mais également d'autres qui seront créés pour de nouvelles flottes d'aéronefs. Il y a un grand besoin précisément de Tech Aéro et Avio.



Le Cpl Cheri Wergeland, technicienne en aéronautique, exécute une vérification prévol d'un CF-18 *Hornet* avant de partir pour une mission de l'exercice *Maple Flag*.

Les Tech Aéro et Avio de la Force aérienne sont toujours à l'avant-garde de la technologie aéronautique – ils sont reconnus à l'échelle internationale. Par contre, un nombre insuffisant de ces techniciens aura des répercussions sur la Force aérienne. Le recrutement et le maintien en fonction de ceux-ci sont donc devenus prioritaires au sein de la Force aérienne.

Le Programme de formation subventionnée des militaires du rang (PFS-MR) est un programme intéressant qui connaît le succès quant au recrutement de Tech Aéro et Avio. Cette initiative permet aux candidats retenus de toucher un salaire pendant leurs études à un collège communautaire en vue de devenir Tech Aéro ou Avio. Les frais de scolarité ainsi que les coûts liés aux livres et au matériel scolaire font l'objet d'une subvention dans le cadre du programme. On garantit également aux participants de ce dernier un emploi d'été bien rétribué lors de la période d'études pour qu'ils puissent acquérir une expérience de travail utile. Une fois qu'ils ont terminé leurs études, les participants sont embauchés en tant que Tech Aéro ou Avio au sein de la Force aérienne.

Pour de plus amples renseignements au sujet de ces emplois et du PFS-MR, veuillez consulter le site de recrutement à www.forces.ca.



Le point sur les UAV

Quand les Forces canadiennes (FC) ont mis en service le CU-161 *Sperwer*, un véhicule aérien sans pilote tactique (UAV tactique), en octobre 2003, elles ont pris un rôle de chef de file dans le déploiement opérationnel de ces systèmes en plein développement.

Toutefois, après avoir fourni une capacité de renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR) utile aux FC en Afghanistan, l'ère du CU-161 tire aujourd'hui à sa fin.

Puisque le Canada et les FC reconnaissent l'importance cruciale de la capacité RSR des UAV, on cherche maintenant à acquérir un certain nombre de nouveaux UAV. Étant donné l'importance de cette capacité, la nature des opérations du Canada à Kandahar et l'attente d'une solution RSR permanente et solide à l'avenir, le projet d'acquisition des FC, connu sous le nom de Noctua, vise à louer un système UAV provisoire pour fournir les capacités RSR afin de soutenir les troupes canadiennes en Afghanistan. On tente d'obtenir cette capacité en fonction d'un calendrier hautement chargé.

Les FC poursuivent aussi la mise au point d'une solution RSR à long terme grâce au Projet de Système interarmées d'acquisition d'objectif au moyen de véhicules aériens télépilotes de surveillance (JUSTAS), qui fournira une première capacité opérationnelle en 2012.

D'ici là, le projet Noctua a pour but d'offrir, comme solution provisoire, un système UAV clé en main standard loué qui sera utilisé par le personnel des FC et maintenu par des entrepreneurs. Le contrat lié au projet Noctua prévoit deux années d'opérations de déploiement et des options de prolongation jusqu'à 12 mois.

Afin de soutenir les opérations de déploiement et l'instruction collective au pays, le système UAV livré dans le cadre du projet Noctua devra être en mesure de décoller et d'atterrir sans nuire aux opérations de la base. Ce système comprendra des véhicules aériens



Sgt Carole Morissette

Un CU-161 *Sperwer*, véhicule aérien sans pilote, à l'aérodrome de Kandahar (Afghanistan). L'ère du CU-161 tire à sa fin et le projet d'acquisition des FC, connu sous le nom de Noctua, vise à louer un système UAV provisoire pour fournir les capacités RSR afin de soutenir les troupes canadiennes en Afghanistan.

capables de demeurer sur place pendant un minimum de 12 heures, à une distance d'au moins 100 km. De plus, il recueillera et transmettra une imagerie animée infrarouge, électro-optique couleur et stabilisée par gyroscope, et sera en mesure de diffuser une imagerie animée et fixe à des terminaux à écran éloignés afin d'appuyer les commandants et les troupes au sol.

Le fait de fournir ce type de capacité continue offrant des « yeux dans le ciel » a prouvé sa valeur à de nombreuses

reprises en Afghanistan, autant pour les FC que pour les autres nations alliées.

L'utilité de la capacité RSR des UAV, de même que beaucoup d'autres leçons importantes, a été démontrée grâce à l'expérience des FC avec le CU-161 *Sperwer*. Cette expérience permet de garantir que le projet Noctua, ainsi que les autres efforts des FC visant à acquérir des UAV, permettra l'obtention de systèmes qui fournissent en temps opportun des données RSR suivies et continues aux commandants qui en ont besoin.

La chirurgie au laser pour les yeux est approuvée pour l'équipage d'aéronef

Les membres d'équipage d'aéronefs – y compris les pilotes – pourront maintenant subir certains types de chirurgie réfractive au laser (CRL). Dans le passé, les candidats pilotes qui avaient subi une CRL corrective n'étaient pas admissibles dans les groupes professionnels de l'équipage d'aéronefs et les pilotes en service ne pouvaient pas subir de CRL.

Le changement de politique découle d'une étude approfondie et d'un examen des procédures liées à la CRL. Des avancées technologiques, des résultats de recherche et des normes de pratique chez les spécialistes du domaine figurent parmi les raisons qui justifient le changement de politique.

« La CRL est une procédure efficace qui permettra à plusieurs personnes de valeur qui n'auraient autrement pas satisfait aux normes d'acuité visuelle de l'équipage d'aéronef de mener une carrière captivante de pilote d'aéronef des Forces canadiennes », a déclaré le Capitaine de vaisseau Cyd Courchesne, conseiller médical au Chef d'état-major de la Force aérienne.

Les militaires en service et les candidats pilotes qui ont subi la CRL doivent satisfaire aux normes d'acuité visuelle de l'équipage d'aéronef avant de pouvoir piloter un aéronef des FC et faire examiner leur vue tout au long de leur carrière de pilote. Seulement certains types de CRL qui ont fait leur preuve à maintes reprises sont permis. La décision de subir une CRL et les coûts de la procédure demeurent, pour l'instant, la responsabilité de chaque personne.



L'exercice *Maple Flag 41* approche à grands pas



Adj. Serge Peters

Un C-130 *Hercules* de la force aérienne royale néo-zélandaise revient d'une mission au cours de l'exercice *Maple Flag XL (MF 40)* de l'an dernier.

L'exercice *Maple Flag 41 (MF 41)* est un exercice international de combat aérien d'une durée de quatre semaines organisé par la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) et parrainé par le Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada de Winnipeg auquel participe les forces aériennes de l'OTAN et des autres pays alliés.

MF 41, qui doit se tenir du 5 au 30 mai 2008, accueillera environ 3 000 militaires des forces aériennes et/ou terrestres du Canada, de la France, de l'Allemagne, de l'OTAN (NAEW&CS – Geilenkirchen), des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour et des États-Unis.

« Les Canadiens, nos alliés de l'OTAN et d'autres partenaires de la coalition ne faisant pas partie de l'OTAN bénéficient tous de l'exercice *Maple Flag* », indique le Capitaine John O'Neil, directeur de l'exercice, du Centre d'instruction tactique de la force aérienne de Cold Lake. « L'aspect le plus difficile est d'apprendre à s'intégrer dans un exercice de coalition, de collaborer et d'assurer le succès de la mission entière, parce que chaque pays a sa propre façon d'effectuer des tâches. »

L'objectif principal de *MF* est de fournir au personnel aérien et terrestre des Forces canadiennes la capacité de mener des opérations de combat aérien modernes, conjointes et multinationales. Cela est possible grâce à une campagne planifiée de dix jours qui est menée pendant deux périodes d'exercices de deux semaines chacune.

« Nous avons la capacité de fournir un environnement de combat réaliste; nous avons l'espace aérien, les cibles au sol et la structure des forces d'opposition, » mentionne le Capt O'Neil.

MF 41 est aussi un entraînement conjoint avec la Base des Forces canadiennes Wainwright (Alb.). Nous ajoutons des scénarios avec des cibles qui viendront enrichir l'entraînement et qui sont actuellement menés par les éléments terrestres canadiens et allemands.

Pour en apprendre davantage sur l'exercice *MF 41*, visitez le site www.forceaerienne.gc.ca/4wing.

Forces aériennes amies « Bleues » de *Maple Flag 41*

Les forces énumérées ci-dessous participeront aux exercices de combat aérien de cette année comme membres des « *Forces bleues* ». Elles mèneront des opérations d'attaque au sol conventionnel, de suppression de la défense aérienne des ennemis, de réapprovisionnement tactique, de reconnaissance, de ravitaillement en vol et d'alerte lointaine et contrôle aérien par moyens aéroportés :

- ▶ Forces canadiennes
- ▶ Force aérienne allemande
- ▶ Force aérienne française
- ▶ Force aérienne singapourienne
- ▶ Système aéroporté de détection lointaine et de contrôle de l'OTAN (NAEW&CS)
- ▶ Force aérienne royale néerlandaise
- ▶ Force aérienne royale néo-zélandaise
- ▶ Force navale des États-Unis
- ▶ Force aérienne des États-Unis

Forces aériennes ennemies « Rouges » de *Maple Flag 41*

Les forces énumérées ci-dessous participeront aux exercices de coalition de cette année comme membres des « *Forces rouges* ». Elles présenteront des menaces aériennes et terrestres :

- ▶ 64th Aggressor Squadron (AGRS) de la Force aérienne des États-Unis
- ▶ *Top Aces*

Demande de proposition émise pour les nouveaux hélicoptères

En mars, le gouvernement a émis une demande de proposition (DP) à l'entreprise Boeing dans le but d'acquérir 16 hélicoptères de transport moyen à lourd (HELTML) pour les Forces canadiennes (FC). Cette acquisition ne vise pas à répondre aux besoins à court terme du gouvernement en Afghanistan – cela est effectué dans le cadre d'un processus distinct – mais plutôt à rééquiper les FC à long terme.

« Cet aéronef fournira aux Forces canadiennes la capacité d'opérer dans les endroits éloignés et isolés et renforcera leur capacité d'intervention en cas de catastrophe au pays

et à l'étranger, dans les environnements les plus difficiles qui soient », indique le ministre de la Défense Peter MacKay.

Cette DP constitue la suite du Préavis d'adjudication de contrat (PAC) annoncé en juillet 2006 sur MERX, le service électronique d'appels d'offres du gouvernement. Le processus du PAC a confirmé que le CH-47 *Chinook* de Boeing était le seul aéronef apte à satisfaire aux exigences obligatoires de haut niveau du MDN relativement aux HELTML.

Les nouveaux HELTML serviront à l'insertion tactique des troupes des forces armées et de l'équipement dans un contexte hostile.

Au pays, ces appareils permettront aux FC d'aider les premiers intervenants en cas de catastrophe, en facilitant le déplacement de la population et du ravitaillement advenant que les réseaux de transport soient coupés ou que l'atterrissage des aéronefs à voilure fixe sur les terrains d'aviation soit impossible.

Le gouvernement prévoit attribuer un contrat pour l'acquisition des HELTML à l'automne. Si les essais et l'évaluation de l'appareil sont concluants, 60 mois pourront s'écouler au plus entre la livraison du premier et du dernier HELTML après l'attribution du contrat.



Portrait du Camp Mirage

Le Lieutenant de vaisseau Pierrette LeDrew, officier des Affaires publique de la 8^e Escadre Trenton, a voyagé en Asie du Sud-Ouest à la fin de 2007 pour visiter les équipages de la Force aérienne au Camp Mirage, l'emplacement avancé d'opérations qui soutient le transport par avion vers l'Afghanistan et en provenance de celui-ci. Elle décrit certains aspects quotidiens de la vie au Camp Mirage.

Entretien des avions

Un des aspects les plus importants de toute opération militaire est la capacité de garder les personnes, l'équipement et les approvisionnements en mouvement vers et du champ de bataille. Dans l'environnement mondial d'aujourd'hui, l'aéromobilité joue un rôle critique pour ce qui est de faciliter les opérations.

Le Camp Mirage en Asie du Sud-Ouest est le lien entre le Canada et l'Afghanistan – tout et tous passent par ici. Le Capitaine Eric Bellavance, officier de maintenance des aéronefs responsable des activités d'entretien des appareils CC-130 Hercules pendant la deuxième rotation de 2007 au Camp Mirage, connaît directement l'importance d'assurer que les avions fonctionnent bien et en toute sécurité. Lui et son équipe ont travaillé avec diligence pour garder les appareils en bon état de vol, ce qui s'est traduit par un taux de fonctionnement très élevé.

Le Caporal Even Jacques, technicien en aéronautique du 8^e Escadron de maintenance (Air) à la 8^e Escadre Trenton, a été envoyé en mission au Camp Mirage huit fois depuis 2004. « Je commence à me sentir chez moi », indique-t-il. « À l'aérodrome de Kandahar, on peut voir pourquoi on est ici. Il y a beaucoup de satisfaction à réparer un avion pour permettre aux soldats de revenir au pays. La plus grande récompense est le sentiment que l'on fait sa part. »



Cpl Dan Strouinand

Des techniciens d'aéronefs doivent laver à la pression le refroidisseur d'huile d'un avion CC-130 Hercules dans le cadre de l'entretien quotidien au Camp Mirage.



Cpl Dan Strouinand

Au Camp Mirage, on consomme 630 000 bouteilles d'eau chaque année dans le désert.

Il fait chaud dehors

Les Canadiens s'adaptent bien au climat. De -40 °C à 40 °C, nous pouvons bien nous adapter à n'importe quel type de climat et continuer de bien fonctionner. Pour le personnel de la Force aérienne en mission au Camp Mirage, le climat prend un tout autre sens. Des équipages travaillent à l'extérieur dans le désert dans des températures qui peuvent s'élever à presque 60 °C avec presque 100 p. 100 d'humidité. Dans ces conditions, l'activité physique est non seulement désagréable, mais également très dangereuse.

Selon le Capitaine Bill Swales, médecin de l'air du Camp, une telle chaleur excessive et prolongée présente un important risque pour la santé, ce qui peut provoquer des maladies thermiques à divers degrés. L'organisme perd environ 95 p. 100 de sa chaleur par rayonnement et évaporation. À 35 °C, le rayonnement cesse. Si le taux d'humidité atteint 100 p.100, la transpiration arrête. Ainsi, le corps n'est plus en mesure d'évacuer la chaleur, ce qui élève sa température centrale. Un coup de chaleur peut survenir lorsque la température de l'air demeure à 39,2 °C ou plus pendant au moins trois jours consécutifs.

Les techniciens des mouvements aériens de la section mobile des mouvements aériens (SMMA), ainsi que les techniciens d'aéronefs, ne doivent travailler que pendant de courtes périodes de temps, indique le Capt Bellavance. Des pauses régulières sont essentielles pour les personnes qui travaillent sur l'aire de trafic, et ces dernières accomplissent la plupart de leur travail la nuit, lorsque la température baisse de quelques degrés.



MDN

Le Capt Bill Swales, médecin de l'air pour les services médicaux à la 8^e Escadre Trenton (Ont.), a été envoyé en mission pendant deux mois au Camp Mirage pour fournir des services médicaux.



Des mesures spéciales ont été prises pour aider les gens à lutter contre la chaleur, telles que des vestes de refroidissement et des abris près de l'aire de trafic. Chacun connaît les risques et les symptômes liés à la déshydratation, à l'épuisement par la chaleur et à un coup de chaleur, et on leur rappelle constamment ces risques et symptômes.

Les techniciens des mouvements aériens font bouger les choses

Les techniciens des mouvements aériens en mission au Camp Mirage au sein de la SMMA, ont acquis la réputation au fil des années d'être des travailleurs diligents.

Responsables du transfert de passagers et de fret, les techniciens endurent des travaux physiques exigeants qui comprennent le déplacement de grandes quantités de cargaisons lourdes, parfois dans des températures ardentes. Le travail nécessite également une coordination, une organisation et une souplesse détaillées – ils sont chargés d'assurer que les aéronefs au Camp Mirage partent au moment prévu.



Cpl Simon Duchesne

Le Cpl Anatolie Melanson, technicien en mouvement aériens, conduit sur l'aire de trafic au Camp Mirage après l'arrivée d'un CC-150 *Polaris* à la fin de l'hiver 2008.

« Je suis très fier de notre équipe », déclare l'Adjudant-maître Wayne Malashevsky. « Quand vous avez un groupe de personnes comme vous avez ici qui ne se plaint jamais, vous avez une excellente équipe qui peut accomplir le travail. Les gens font toute la différence. »

Le Soldat Karl Verreault du 2^e Escadron des mouvements aériens à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) affirme qu'il a aimé le temps qu'il a passé au Camp Mirage.

« Je me sens chanceux d'avoir fait partie du 2^e Escadron des mouvements aériens, car il y a beaucoup de tâches. Je n'ai pas à attendre la prochaine [mission]. Je me porterai volontaire pour une autre mission. »

Au cours d'une période de six mois à la fin de 2007, les techniciens des mouvements aériens se sont occupés de centaines d'aéronefs, de millions de livres de bagages et de fret et de centaines de milliers de livres de courrier.

Bonjour et au revoir

Le Camp Mirage est le point de transit des marchandises et du personnel qui voyagent entre le Canada et l'Afghanistan. L'opération de relève sur place s'inscrit dans le rôle établi du Camp Mirage, c'est-à-dire sortir les soldats du théâtre et



Des membres de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, 4^e rotation, débarquent du CC-150 *Polaris* à l'Élément de soutien du théâtre (EST). L'EST offre un pont aérien jusqu'en Afghanistan de façon continue.

Sgt Craig Flander

les ramener au Canada à la fin de leur période de service, et transporter simultanément les militaires qui sont appelés à les remplacer. Environ 2 500 militaires sont transportés en Afghanistan et un autre 2 500 en sortent.

Sur les plans logistique et opérationnel, l'opération de relève sur place est très exigeante, dure plusieurs semaines et nécessite une organisation et une coordination détaillées. Les troupes volent entre la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, et le Camp Mirage à bord d'un CC-150 *Polaris*, tandis qu'un deuxième avion les transporte entre le Camp Mirage et Kandahar.

L'horaire des vols doit être précis, et les troupes sont généralement à bord du deuxième avion et en route après quelques heures.

Dans le passé, les troupes se rendaient dans le théâtre et en sortaient à bord d'un CC-130 *Hercules*, mais au cours de la plus récente relève sur place qui a eu lieu en février et en mars 2008, elles ont voyagé pour la première fois à bord du nouveau CC-177 *Globemaster*.

Grâce à l'utilisation du CC-177, « nous avons réduit considérablement la demande pour utiliser des CC-130 afin d'accomplir la relève sur place » a déclaré le Lieutenant-colonel Colin Keiver de la 1^{re} Division aérienne du Canada.

L'opération de relève sur place est un effort commun mené par la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada, le Commandement du soutien opérationnel du Canada, la 1^{re} Division aérienne du Canada, la 8^e Escadre Trenton et le personnel de l'élément de soutien du théâtre.



Coups d'œil

Pilote des FC honoré par le prince de Galles

Son Altesse Royale le prince de Galles (à gauche) a remis la Médaille du service opérationnel en Afghanistan au Major Paul Gautron (centre), en reconnaissance de ses réalisations dans ce pays.

Le Maj Gautron du 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères de la BFC Gagetown (N.-B.) était, depuis 2006, officier d'échange des Forces canadiennes auprès du Corps d'aviation de l'armée britannique.

« J'ai reçu la médaille suite à mon affectation comme commandant du détachement de *Lynx* de la Force d'hélicoptères interarmées, a expliqué le Maj Gautron. Nous étions basés à l'aérodrome de Kandahar, mais la plupart de nos missions de vol se sont déroulées dans la province de Helmand, à l'appui de la Force opérationnelle britannique sur place (...) Apprendre le fonctionnement d'un nouveau système [l'hélicoptère *Lynx*] tout en dirigeant un détachement dans un contexte de forte menace est probablement la tâche la plus difficile de ma carrière. »



British Army/Air Corps

Initiation à la Force aérienne



Dix représentants élus du Manitoba ont participé au cours « Force aérienne 101 » le 17 décembre 2007.

Le programme d'une durée d'un jour a été organisé par la

1^{re} Division aérienne du Canada/le Quartier général de la Région canadienne du NORAD et la 17^e Escadre de Winnipeg afin de mettre en valeur l'apport du Manitoba à la Force aérienne du Canada.

Les participants ont visité les installations de l'escadre et pris connaissance des changements organisationnels, de la contribution de l'escadre à l'économie du Manitoba et des défis que l'avenir peut réserver. Ils ont eu droit à une démonstration de techniciens en recherche et sauvetage, à un vol à bord d'un CC-130 *Hercules* et à une visite du Centre aérospatial Southport où la 3^e École de pilotage des Forces canadiennes forme les pilotes.

« À mon avis, les installations de Southport sont fort impressionnantes – de calibre mondial », a indiqué Steven Fletcher, le député de Charleswood-St. James-Assiniboia au Manitoba. Sur la photo, la députée provinciale de St. James, Bonnie Korzeniowski, fait l'essai du simulateur de vol d'hélicoptère du centre Southport.

« Je n'hésiterais pas à recommander ce programme à d'autres élus », a déclaré Lillian Thomas, conseillère de la Ville de Winnipeg.

Familiarisation des sénateurs avec les FC

En septembre 2007, des membres du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense (CSPSND) se sont rendus à Calgary et à Wainwright (Alb.), à Moose Jaw (Sask.) et à Winnipeg (Man.) pour recueillir des faits au sujet des Forces canadiennes.



Sgt. Levarie McDonald

Dans le cadre de la mission d'information sur la Force aérienne, le Comité a visité la 15^e Escadre Moose Jaw, la 17^e Escadre Winnipeg et le Quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada, qui l'ont renseigné sur les opérations et la formation des pilotes. Les sénateurs ont aussi visité le Centre d'entraînement en vol de l'OTAN, le 431^e Escadron de démonstration aérienne (les *Snowbirds*), le Centre des opérations de la 1^{re} Division aérienne du Canada, l'École de navigation aérienne, le 435^e Escadron de transport et de sauvetage et le 402^e Escadron de la Réserve.

Sur la photo, l'honorable Colin Kenny, président du CSPSND, signe le livre des visiteurs de la 1^{re} Division aérienne du Canada à Winnipeg. De gauche à droite, on aperçoit le Major-général Marcel Duval, commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada, le Sénateur Joseph A. Day du Nouveau-Brunswick, le Major-général (à la retraite) Keith McDonald, conseiller militaire principal, et le Sénateur Tommy Banks de l'Alberta.

Départ à la retraite du Gén Henault cet été

Le Général Ray Henault du Canada prendra sa retraite en juin 2008 à l'issue de 40 ans de service et d'un mandat de trois ans en tant que président du Comité militaire de l'OTAN. À la réunion des pays de l'OTAN en novembre dernier, l'Amiral Giampaolo Di Paola de l'Italie a été élu à ce poste par une majorité simple des chefs de la Défense de l'OTAN et doit prendre la relève lorsque le Gén Henault partira à la retraite.



Sgt. Kevin MacAulley

Nouveaux colonels honoraires

En février, Pat McCloskey, ancien surintendant en chef de la GRC, a été nommé colonel honoraire du 440^e Escadron de transport (« *Vampires* »), à Yellowknife (T. N.-O.). La cérémonie d'investiture aura lieu plus tard cette année.

M. Lou Dryden, président et PDG du North Island College, dont les campus sont répartis sur l'île de Vancouver, a été nommé colonel honoraire de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) en mars.

M. Arthur Sherwin a été nommé colonel honoraire du 426^e Escadron d'entraînement au transport de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) en avril. M. Sherwin, un ancien membre de l'Aviation royale du Canada, était prisonnier de guerre à *Stalag Luft III* pendant la Seconde Guerre mondiale et il a été l'un des organisateurs de la fameuse « grande évasion ».

M. Fred Laflamme, ancien éditeur du journal de Kingston, *Whig Standard*, et un leader pour diverses œuvres de bienfaisance à Kingston, a été nommé colonel honoraire de la 1^{re} Escadre Kingston (Ont.) en décembre 2007. La cérémonie d'investiture a eu lieu en mai.

Prix King Clancy décerné à un technicien SAR

Le Sergent Andrew McLean, technicien en recherche et sauvetage, a joint les rangs de Canadiens aussi célèbres que Terry Fox, Walter Gretzky, Rick Hansen et Kurt Browning lorsqu'il a reçu le prix *King Clancy* de la Fondation canadienne pour les personnes ayant un handicap physique, le 9 février 2008 à Toronto.

Le prix *King Clancy* est attribué à des Canadiens qui aident de manière significative des citoyens handicapés à améliorer leur style de vie. On a souligné les qualités de visionnaire du Sgt McLean et son rôle en tant que fondateur de *Soldat en mouvement*, un programme visant la réadaptation des membres des Forces canadiennes qui se remettent d'une blessure.



Joel Wiebe

Pour les détails, consulter la « Salle de presse » à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca, article en date du 7 février 2008.

Nouveaux site web et logo pour le 50^e anniversaire du NORAD

Dans les mois à venir, le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) célébrera son 50^e anniversaire. Récemment, un nouveau logo illustrant ce demi-siècle de fiers services a été dévoilé.



Sur ce nouveau logo du NORAD, le nom de l'organisation est surmonté d'un magnifique « 50 » de teinte or, couleur symbolique de ce cinquantième anniversaire. Les drapeaux croisés du Canada et des États-Unis symbolisent avec puissance le caractère binational du NORAD.

Vous trouverez le programme des activités marquant le 50^e anniversaire sur la nouvelle page web du NORAD, à l'adresse www.norad.mil/50. Le site offre aussi des images d'aéronefs du NORAD ainsi qu'un aperçu des activités du commandement et de leurs raisons d'être, depuis la surveillance aérienne jusqu'à la lutte au terrorisme, en passant par la répression du trafic de la drogue. Le site raconte l'histoire du NORAD et explique comment il assure la sécurité de l'Amérique du Nord.

Hommage rendu par le PM à un équipage SAR

Un sauvetage au large des côtes de Terre-Neuve, en mai dernier, a valu aux secouristes et aux rescapés une marque de reconnaissance particulière de la part du Premier ministre Stephen Harper, à l'occasion d'une cérémonie qui a eu lieu à Port-de-Grave (Terre-Neuve) en décembre 2007.


Lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord et que le bateau de pêche *Nautical Legacy* a commencé à couler,

le Capitaine Harold Stokes a ordonné à son équipage d'abandonner le navire. Il a lancé un appel à l'aide à peine quelques secondes avant de perdre la communication et les membres d'équipage, en majorité munis de leur combinaison de survie, se sont jetés dans les eaux glaciales de l'Atlantique.

Un aéronef de surveillance de Pêches et Océans Canada a été le premier à repérer les pêcheurs. Puis l'équipe d'un hélicoptère CH-149 *Cormorant* du 103^e Escadron de recherche et de sauvetage de la 9^e Escadre Gander les a hissés à bord.

« Chose étonnante, il n'a fallu que 18 minutes pour remonter les six sinistrés à bord de

l'hélicoptère en vue de les ramener vers un lieu sûr, a fait savoir le Premier ministre Harper. Tous les intervenants ont appliqué leur formation d'une manière exceptionnelle. »

Les six membres d'équipage ont donc survécu à l'incident et assisté à la cérémonie. Pour lire le compte rendu intégral, consulter la « Salle de presse » à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca, 1^{er} juin 2007. 



Le *Nautical Legacy* en feu, au large de la côte est de Terre-Neuve, au nord de St. John's.

Pêches et Océans Canada



Un hélicoptère CH-149 *Cormorant* arrive pour tirer de l'eau glaciale de l'Atlantique Nord les pêcheurs.

Pêches et Océans Canada



Médailles de la bravoure

Le 29 février 2008, à Rideau Hall, la gouverneure générale Michaëlle Jean a remis 41 décorations pour actes de bravoure, notamment au Sergent Brian Decaire et au Sergent Darcy St-Laurent, techniciens en recherche et sauvetage de la Force aérienne, tous deux de Winnipeg (Manitoba).

Le 26 avril 2005, le Sgt (alors Cplc) Decaire et le Sgt St-Laurent ont été parachutés d'un avion *Hercules* en plein blizzard afin de porter secours à un pilote d'hélicoptère qui avait dû effectuer un atterrissage forcé à l'ouest du lac Boland, dans les Territoires du Nord-Ouest. Dans l'obscurité totale, ils ont effectué un saut difficile durant la nuit, atterrissant plus loin que prévu de l'hélicoptère tombé.

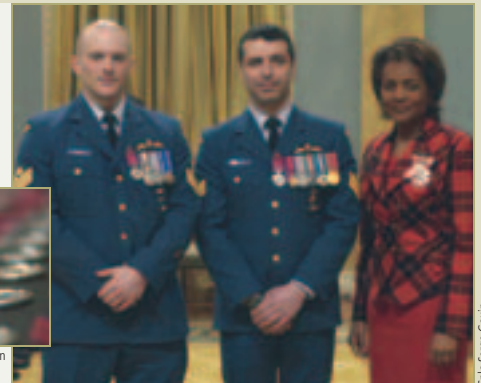
Secoués par des vents extrêmement forts, les sauveteurs ont marché pendant une heure avec un équipement de survie de 50 kg sur le dos avant d'atteindre le pilote. Les conditions météorologiques s'étant détériorées, les trois hommes ont attendu pendant cinq jours la fin de la tempête. C'est alors qu'un hélicoptère militaire est venu les extraire.

Pour en savoir plus, consulter la « Salle de presse » à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca, 18 janvier, 2008.

Les 41 médailles de la bravoure qui allaient être décernées au cours de la cérémonie.



Cplc Serge Gouin



Cplc Serge Gouin

Le Sgt Brian Decaire (à gauche) et le Sgt Darcy St-Laurent (au centre) avec la Gouverneure générale Michaëlle Jean, après avoir reçu leur médaille.

Promotions et nominations de niveau supérieur de la Force aérienne

Le 18 février 2008, l'honorable Peter Gordon MacKay, ministre de la Défense nationale et ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, a annoncé des promotions et nominations de niveau supérieur dans les Forces canadiennes pour 2008.

« Les soldats, matelots, aviatrices et aviateurs des Forces canadiennes affrontent de nombreux défis et les relèvent admirablement bien, a déclaré le Ministre MacKay. Un leadership solide est indispensable à la réussite. Il est très clair dans mon esprit que ces généraux, vu leurs connaissances et leurs compétences, se montreront à la hauteur de la situation. »

- ▶ Le Bgén Charles Sullivan sera promu major-général (grade intérimaire) et nommé commandant adjoint (Air) au Quartier général de la Force internationale d'assistance à la sécurité en Afghanistan.
- ▶ Le Col Perry Matte sera promu brigadier-général et nommé directeur général – Développement des capacités au QGDN à Ottawa, en remplacement du Bgén Pierre Forgues.
- ▶ Le Col David Millar sera promu brigadier-général et nommé commandant de la Force opérationnelle interarmées (Nord) à Yellowknife (T.N.-O.), en remplacement du Bgén Chris Whitecross.
- ▶ Le Bgén Chris Whitecross (grade intérimaire) sera promu brigadier-général (grade effectif) et nommé commandant adjoint et chef – Opérations et plans au Commandement du soutien opérationnel du Canada à Ottawa, en remplacement du Bgén Denis Bouchard.

Voici un aperçu des officiers de la Force aérienne dont la promotion ou la nomination a été annoncée :

- ▶ Le Bgén André Deschamps sera promu major-général et nommé Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne au Quartier général des Forces canadiennes (QGDN) à Ottawa, en remplacement du Mgén Joseph Hincke.
- ▶ Le Bgén Pierre Forgues sera promu major-général et nommé J3 NORAD à Colorado Springs, en remplacement du Mgén Brett Cairns.

Les officiers ci-après de la Force aérienne prendront leur retraite cette année :

Gén Ray Henault
Lgén Marc Dumais
Mgén Brett Cairns
Bgén Linda Colwell
Bgén Stan Johnstone
Bgén Paul McCabe