

07.01

COMMENT'AIR

À l'intérieur

- 4 **TRANSFORMATION**
Voir, c'est prévenir
- 9 **PERSONNEL**
Modifications apportées aux programmes de leadership
- 10 **ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS**
Le Cyclone effectue son premier vol
- 16 **NOS GENS**
À la mémoire du Colonel honoraire Fox
- 19 **HISTOIRE, PATRIMOINE ET CÉRÉMONIES**
Le Canada célèbre un siècle d'aviation

13 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**
Des membres du 413^e Escadron repêchent trois hommes d'une barge



LA FORCE AÉRIENNE EXPÉDITIONNAIRE – UNE RÉALITÉ

CPL KEVIN SAUVÉ



Nous sommes au début d'une nouvelle année et à l'aube d'une ère nouvelle pour la force aérienne expéditionnaire.

À la fin de la dernière année, nous avons créé l'Escadre aérienne de la force opérationnelle interarmées Afghanistan, une nouvelle capacité qui rassemble un réseau de capacités aériennes tactiques en une seule entité, sous le commandement d'un seul commandant canadien, à Kandahar.

Si l'on exclut le déploiement par le Canada d'une division aérienne de quatre escadres de chasse auprès de l'OTAN dans les années 50, et l'envoi d'unités combattantes dans le cadre de la guerre du Golfe et de la campagne aérienne au Kosovo, c'est la première fois depuis la Deuxième Guerre mondiale que le Canada envoie une formation aérienne organique de cette envergure pour participer à un conflit armé.

L'Escadre aérienne marque un grand pas dans l'établissement d'une force aérienne moderne au Canada. Nous visons une Force aérienne possédant la

Le Lcol Troy Crosby (à gauche), gestionnaire du projet Noctua et le Lgén Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, cosignent le certificat de navigabilité du CU170 *Heron*, le 18 décembre 2008. Noctua est le nom du projet en vertu duquel le *Heron* a été loué.

portée et le pouvoir de participer à des opérations intégrées au pays et à l'étranger. Parmi ses vecteurs figurent deux caractéristiques principales de l'Escadre aérienne nouvellement créée :

- **Une force aérienne expéditionnaire :** L'Escadre aérienne se déploie en tant qu'entité indépendante, dans un territoire éloigné, pour appuyer nos troupes canadiennes dans la poursuite de leur mission de combat.
- **Une force aérienne basée sur les effets :** L'Escadre aérienne se propose, entre autres, d'améliorer la qualité et la sécurité du transport de nos troupes et de l'approvisionnement, en réduisant la dépendance au transport routier, pour protéger l'aéronef chargé du transport, améliorer substantiellement le renseignement, la surveillance et la reconnaissance, pour mieux renseigner les commandants

sur la situation et fournir le transport aérien tactique sur le théâtre.

Augmentation des capacités sur le théâtre

Dans ce numéro de *Comment'Air*, nous vous donnerons davantage de précisions sur les hélicoptères de tonnage moyen/lourd CH147 D *Chinook* que nous nous sommes procurés auprès de l'Armée américaine, les hélicoptères *Mi8* que nous avons loués afin de fournir une capacité d'emport instantané, les hélicoptères CH146 *Griffon* qui fourniront une escorte tactique aux *Chinook* et les véhicules aériens sans pilote (UAV) CU170 *Heron*, loués, qui voleront plus haut et parcourront de plus grandes distances que nos anciens UAV.

J'ai été heureux de cosigner le certificat de navigabilité et le document de mise en



Rédacteur en chef :

LCol John Blakeley
Directeur, Affaires publiques
(Force aérienne)

Rédactrice principale :

M^{me} Joanna Calder

Rédactrice :

M^{me} Holly Bridges

Collaborateurs :

M. Dean Black
Maj Lynne Chaloux
Bgén Gaston Cloutier

Capt Rod Dietzmann
Lcol Jay Janzen
Capt Rae Joseph
M. David Krayden
M^{me} Mary Lee
Maj Andrew McCorquodale
Major Jay Medves
Capt Nicole Meszaros
Capt Alex Munoz
Affaires publiques Sikorsky
Capt Scott Spurr
M^{me} Stela Susic

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.forces.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 ou
crewbrief@forces.gc.ca

Note de la rédaction : Étant donné que le dernier numéro de *Comment'Air* combinait les éditions été/automne 2008, il n'existe pas de Vol. 6, N° 4.

SGT PAZ QUILLÉ



Le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay (en tenue civile) et le chef d'état major de la Défense, le Général Walt Natynczyk, descendent d'un hélicoptère CH147 *Chinook* D après le vol inaugural de celui-ci à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

service du *Heron* à la fin de décembre. Autrement dit, en tant qu'autorité chargée de la navigabilité de la Force aérienne, j'ai certifié par écrit que le *Heron* est prêt à entrer en service.

Sans oublier, bien sûr, les CC130 *Hercules* et leurs équipages qui ont assuré le transport aérien tactique en Afghanistan pour le Canada et nos alliés durant un certain temps ou l'équipe préposée aux UAV qui commande les véhicules aériens sans pilote tactiques CU161 *Sperwer* depuis 2003. Le transport aérien tactique et les opérations à bord d'UAV se poursuivront sous l'égide de l'Escadre aérienne nouvellement créée.

Nous disposons également d'une équipe solide de personnel de piste dévoué qui assure la continuité des vols ainsi que de personnel de soutien qui gèrera avec professionnalisme et efficacité toutes les activités, depuis la logistique jusqu'aux tâches administratives et aux finances.

L'effectif chargé de l'aviation tactique actuellement sur le théâtre a été augmenté de 250 membres de la Force aérienne, venus de partout au Canada, ce qui porte à 450 l'effectif total de l'Escadre aérienne. Ces gens sont à la fine pointe de l'histoire de la Force aérienne et leur contribution à la mission en Afghanistan est immense et appréciée, aussi bien sur le théâtre qu'au pays.

CPL KEVIN SAUVÉ



Le CU170 *Heron*, un véhicule aérien sans pilote (UAV) moyenne altitude et longue endurance, atterrit à la BFC Suffield, en Alberta, durant des vols d'essai effectués en novembre, avant son déploiement en Afghanistan.

Mon mantra qui veut qu'il s'agisse d'une période stimulante pour un membre de la Force aérienne n'a jamais été plus vrai qu'au cours des derniers mois, où l'on a assisté à la création de l'Escadre aérienne. Cette période stimulante se poursuivra à mesure que notre effectif deviendra complètement opérationnel sur le théâtre et que nous verrons la différence qu'une force aérienne expéditionnaire basée sur les effets peut avoir sur la mission en Afghanistan.

Je suis extrêmement fier des hommes et des femmes qui ont travaillé si fort pour réaliser ce projet. Le travail de création de la nouvelle escadre aérienne et de mise en place des nouvelles capacités a été effectué dans des délais très serrés. Le crédit de cette réussite importante revient aux militaires et aux civils dévoués des Forces canadiennes et du ministère de la Défense qui ont fait de ce projet une réalité. Bon travail!

Le travail se poursuit au pays et à l'étranger

Il faut cependant se rappeler que du travail ardu, des défis et du danger nous attendent ailleurs dans le monde ainsi qu'au Canada. Au cours des derniers mois, des membres de la Force aérienne ont été affectés à des régions en crise comme le Soudan et Haïti, ont fourni une aide humanitaire aux habitants du Myanmar et ont participé à la livraison de nourriture en

CPLC EDUARDO MORA PINEDA



Un hélicoptère CH124 *Sea King* transporte des sacs de riz qui seront distribués aux citoyens de Tiburon, en Haïti. Le détachement de *Sea King* a aidé le NCSM *St. John's* à fournir une aide humanitaire à Haïti en septembre, en collaboration avec le Programme alimentaire mondial.

Somalie ainsi qu'aux manœuvres d'interdiction d'actes de piraterie dans la région.

Chez nous, nous poursuivons nos opérations internes, notamment des missions de recherche et de sauvetage souvent risquées partout au pays – par exemple le sauvetage spectaculaire de l'équipage d'une barge en perdition, à la fin de l'an dernier. Nous nous chargeons du réapprovisionnement et de la surveillance dans les régions nordiques, participons aux patrouilles de pêche et à l'évacuation des Canadiens menacés par la crue des eaux, et plus encore. En ce moment, nous faisons des préparatifs pour l'an prochain et appuyons les Jeux olympiques d'hiver de 2010 qui auront lieu à Vancouver, en Colombie-Britannique.

En ce début de nouvelle année, nous sommes prêts pour de nouveaux départs et de nouveaux défis. L'Escadre aérienne deviendra opérationnelle, nos membres piloteront de nouveaux aéronefs et exécuteront de nouvelles tâches. Au pays, nous continuerons d'appuyer les Canadiens et à l'étranger, nous porterons assistance aux gens dans le besoin. Je sais que les aviateurs et aviatrices canadiens continueront de relever les défis de la vie dans la Force aérienne et des opérations, comme ils l'ont fait dans le passé, et de faire de la Force aérienne un milieu de travail stimulant et enrichissant. Ils sont tous de vrais héros canadiens et j'apprécie la contribution de tous et chacun d'entre eux.

VOIR, C'EST PRÉVENIR

CPL KEVIN SAUVÉ



Lorsque le Major Adam Cybanski s'est enrôlé dans la Force aérienne, il y a 20 ans, afin de devenir pilote d'hélicoptère tactique, il n'aurait jamais cru que son diplôme en mathématiques informatiques lui servirait un jour à moderniser la façon dont les enquêteurs voient les incidents d'aéronefs et la façon dont on explique ces accidents sur le terrain. Le Système de visualisation de l'enregistreur des données de vol qu'il a créé, utilisé par la Direction de la sécurité des vols, est mi-jeu informatique, mi-tournage de film. D'un réalisme déconcertant, il permet de recréer visuellement ce qui a provoqué un accident ou ce qui a fait défaut.

Tout a commencé lorsque le Maj Cybanski a examiné de plus près les jeux de simulation de vol auxquels il jouait à son ordinateur chez lui.

« J'ai pensé que si nous pouvions utiliser la même technologie que celle de ces simulateurs de vol, nous pourrions

Le Maj Adam Cybanski s'est servi des éléments de base d'un jeu électronique reproduisant un simulateur de vol et l'a modifié pour créer le Système de visualisation d'un enregistreur de données de vol. Ici, un CF18 s'approche de la SFC Alert.

utiliser ces données pour reproduire les accidents de vol. »

Les vidéos sont toutes tellement réalistes, malgré le fait que le Maj Cybanski les crée à son bureau au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa. Il a même étudié la cinématographie pour en améliorer le réalisme.

« Avec cet outil, les enquêteurs peuvent voir l'intérieur de la cabine et les écrans et être en mesure de comprendre la situation... C'est un excellent outil pour briefer le personnel sur les leçons apprises », explique le Maj Cybanski.

Il a reproduit un grand nombre d'incidents.

« Ainsi, telle simulation illustre un CF18 *Hornet* à l'approche de la SFC Alert », dit-il, en montrant son ordinateur portable. « Vous voyez le réalisme de la cabine de pilotage, du terrain qui l'entoure et des conditions

météorologiques? En entrant les données que nous recevons de toutes les sources lors d'une enquête, que ce soit la boîte noire, des témoignages, etc., nous pouvons reproduire assez fidèlement ce que les pilotes ont vu avant, pendant et après un accident : le temps qu'il faisait, l'approche, l'éclairage, la circulation aérienne et la disposition de la cabine de pilotage. Le programme donne un aperçu de tout ce qui se passe lors d'un accident... que ce soit un quasi-abordage, un écrasement ou un défaut de fonctionnement de l'équipement. »

« On peut ainsi voir l'accident sous tous les angles. Ce type de simulation en trois dimensions en temps réel d'accidents d'aéronefs n'existait pas à la DSV avant aujourd'hui. Elle permet d'analyser plus facilement ce qui a provoqué l'accident. »

LES PREMIERS TECH SAR CIVILS DE LA FA OBTIENNENT LEUR DIPLÔME

En juin dernier, à la 19^e Escadre Comox, en Colombie-Britannique, le premier groupe de techniciens en recherche et sauvetage civils recrutés dans la population a obtenu son diplôme de l'École

de recherche et sauvetage des Forces canadiennes - une première dans la Force aérienne.

Par le passé, les Tech SAR ne pouvaient provenir que des Forces canadiennes, après avoir occupé un autre poste militaire durant au moins quatre ans. La Force aérienne a décidé de rendre ce groupe professionnel militaire accessible au grand public, à titre expérimental, il y a environ deux ans. Cette initiative a été couronnée de succès, comme en témoigne le Caporal Mike Neilson qui porte désormais la combinaison de vol d'un orange éclatant, le béret et l'insigne de Tech SAR.

Le Sdt Mike Neilson, aujourd'hui caporal, échange une poignée de mains avec le Col Fred Bigelow, commandant de la 19^e Escadre.

« J'ai toujours rêvé d'un emploi de ce type », a mentionné le Cpl Neilson, ancien pompier de carrière et bénévole dans l'équipe de recherche et sauvetage de Coquitlam, en Colombie-Britannique « Je carbure à l'adrénaline et j'aime aider les gens. »

Le Cpl Neilson compte parmi les trois civils qui se sont engagés dans les FC pour devenir Tech SAR; les deux autres sont le Caporal Scott Hoadley et le Soldat Nick Nissen.

Comme tant de Canadiens qui choisissent d'entreprendre une deuxième carrière dans les FC, le Cpl Neilson, qui a travaillé quelque dix ans dans un autre domaine, souligne que les forces armées lui ont donné la chance de concilier les aspects importants de sa vie - foyer, carrière et famille.



SOT JAX KENNEDY

UN NOUVEAU DÉTACHEMENT D'INSTRUCTION À BAGOTVILLE



SOT EVE RICHARDSON

Le Capt Jean-Baptiste Michon, commandant de détachement du 10 EITA Bagotville, le Major Jim Heebner, commandant du 10 EITA Cold Lake et le Col Pierre Ruel, commandant de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, coupent le ruban pour souligner l'inauguration du détachement.

Le 26 août 2008, le 10^e Escadron d'instruction technique appliquée de la 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta, mieux connu sous le nom de 10 EITA, a fait un pas de plus dans l'application de sa

devise « Pour rendre compétent » en inaugurant le détachement du 10 EITA à Bagotville, au Québec.

Cet événement historique a contribué à renforcer la relation déjà étroite

qui existe entre la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, et la 4^e Escadre Cold Lake. L'inauguration du nouveau détachement à Bagotville augmentera les capacités des deux escadres de s'assurer que les opérations de chasse actuelles et futures répondent aux exigences toujours changeantes liées à la sécurité mondiale et à l'environnement de défense. Le 10 EITA permettra aux deux escadres de former de façon efficace et efficace une équipe de maintenance plus robuste et très compétente.

Le détachement est dirigé par le Capitaine Jean Baptiste Michon, qui sera responsable de 31 instructeurs et personnel de soutien. Quinze des membres de son équipe appartiennent à la Force régulière et seize sont des réservistes. La mission première du détachement consistera à former des techniciens en maintenance de première et de deuxième lignes. On se propose de former environ 100 techniciens annuellement.

Cette initiative, issue de l'Op Renaissance (renouvellement des techniciens d'avions de chasse) est perçue à tous les niveaux comme une situation gagnante. Elle renforce les liens entre les deux escadres et la collectivité des pilotes de chasse. Il s'agit d'un moment mémorable pour l'ensemble du 10 EITA et son commandant, le Major Jim Heebner souligne qu'il est prêt à relever les défis à venir.

UNE NOUVELLE APPELLATION – UN NOUVEAU RÔLE

SDT/MELISSA SPENCE



Des changements seront apportés dans les prochains mois au groupe professionnel militaire des opérateurs de systèmes de combat aérien (OSCA), autrefois les navigateurs aériens, auquel appartient le Capt Annie Maheux du 413^e Escadron de recherche et sauvetage.

Un nouveau nom pour les navigateurs aériens

Depuis janvier 2009, les navigateurs aériens portent le titre d'opérateurs de systèmes de combat aérien (OSCA), un titre qui reflète mieux leurs tâches et leurs responsabilités opérationnelles actuelles et futures.

« En créant des impressions trompeuses sur les compétences, les connaissances et les capacités des membres de ce groupe

professionnel, cette appellation désuète risque de nuire au recrutement et au maintien de l'effectif, pouvant même avoir des conséquences nuisibles sur les décisions concernant la planification de la structure de la Force aérienne », a déclaré le Lgén Watt.

En plus de définir plus exactement le groupe professionnel, la nouvelle appellation doit définir un poste de membre

d'équipage aérien à l'esprit guerrier. Nous avons étudié huit options, et après consultation auprès de membres du groupe professionnel, le nom « opérateur de systèmes de combat aérien » (OSCA) a été retenu.

L'« insigne » de navigateur aérien actuel sera conservé, car il représente toujours fidèlement le groupe professionnel et constitue un riche patrimoine de la Force aérienne. Toutefois, l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes (ENAFAC) sera renommée en temps et lieu.

Un technologie qui change rapidement

L'arrivée de nouvel équipement et les progrès technologiques rapides ont fait évoluer le rôle des OSCA bien au-delà des tâches traditionnelles liées à la navigation de bord comme telle. En effet, la plupart des tâches de navigation aérienne sont désormais effectuées par des ordinateurs. Avec le temps, le groupe professionnel s'est adapté aux changements dans les Forces canadiennes au chapitre des opérations, des objectifs et de la technologie. De nos jours, les opérateurs de systèmes de combat aérien (OSCA) occupent des postes essentiels au sein d'équipages de patrouilleurs à long rayon d'action, d'hélicoptères maritimes, du groupe de soutien à la mobilité aérienne (opérations de ravitaillement en vol tactique, recherche et sauvetage à bord d'appareils à voilure fixe) et dans le domaine de l'instruction de soutien au combat (guerre électronique).

Par contre, d'importants changements sont en vue. Dans la Force aérienne de demain, certains rôles s'ajouteront aux responsabilités des OSCA, tandis que d'autres seront abolis complètement.

Véhicules aériens sans pilote

Les opérations à bord de véhicules aériens sans pilote (UAV) offrent une nouvelle possibilité au groupe professionnel des OSCA. Comme ces derniers possèdent déjà une grande partie des connaissances fondamentales requises, grâce à l'instruction et à l'expérience acquise lors de vols opérationnels, ils sont parfaitement en mesure de diriger l'équipage d'un UAV. Ces « titres de compétences » comprennent le sens des airs, la prise de décisions tactiques, une connaissance pratique des ordonnances et règlements aériens et la maîtrise des opérations de détection à distance. À ce titre, le Lieutenant-général Angus Watt, chef d'état-major de la Force aérienne, a décidé que les OSCA mèneront les opérations des UAV à l'avenir.

Une « analyse des besoins en instruction » permettra de repérer les lacunes en ►

matière de connaissances et de compétences et les membres retenus commenceront l'instruction au printemps 2009 afin d'obtenir leur qualification de vol aux instruments des UAV des FC. L'instruction propre au CU170 *Heron* devrait commencer à l'été 2009, tandis que les déploiements dans les théâtres d'opérations pourraient débuter dès décembre 2009. Ces rôles continueront de se préciser à mesure que la Force aérienne développera son expertise dans le nouveau domaine des UAV.

Opérateurs de détecteurs acoustiques des CP140

Le groupe professionnel subira aussi des changements lorsque les opérations à l'aide de détecteurs acoustiques liées au rôle anti-sous-marin des CP140 *Aurora* seront confiées aux opérateurs de détecteurs électroniques aéroportés (Op DEA), à compter de l'an prochain. Les opérateurs de détecteurs acoustiques des CP140 proviennent actuellement du groupe professionnel des OSCA et s'occupent du seul détecteur du CP140 qui ne relève pas des Op DEA. Cette capacité acoustique est toujours importante

et les nouvelles technologies augmenteront les capacités tout en simplifiant les opérations. Le niveau actuel d'activité du parc d'aéronefs et le cycle d'affectation des officiers rendent de plus en plus difficiles l'acquisition et le maintien de l'expertise en matière d'acoustique. Confier les opérations de détection acoustique des CP140 à des sous-officiers du groupe des Op DEA est un moyen efficace de maintenir et d'améliorer presque sûrement la capacité opérationnelle.

Rôles de transport

Malgré le fait qu'aucun OSCA ne sera affecté au nouvel aéronef C130J *Hercules* qui sera mis en service en 2010, la Force aérienne continuera d'utiliser des CC130 E et H *Hercules* pour mener les missions de recherche et sauvetage (SAR) et de ravitaillement en vol. Par conséquent, les OSCA serviront jusqu'à ce que ces appareils désuets soient mis au rancart à un moment ou à un autre en 2017. Des OSCA feront également partie des équipages des CC150 *Polaris* (*Airbus A310*) dans le rôle stratégique de ravitaillement en vol.

Renseignement, surveillance et reconnaissance

Les OSCA continueront de jouer un important rôle dans les opérations de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (RSR). Les opérations de RSR maritimes et de survol revêtent une grande importance pour les FC et représentent une industrie prend de l'essor grâce au maintien de l'utilisation des CP140 *Aurora*, à la mise en service des UAV et à l'acquisition éventuelle de l'avion à missions multiples canadien, à plus long terme.

Les navigateurs aériens se sont montrés souples, agiles et soucieux du succès des opérations tout au long de l'histoire de la Force aérienne. Désormais, à titre d'opérateurs de systèmes de combat aérien, ils continueront encore longtemps de jouer un rôle de premier plan dans les opérations et la transformation novatrice de la Force aérienne. 

GR.DAVID HARDWICK



Le Capt Dave Stubbs, navigateur, (à gauche) et le Capt Max Dares, pilote du CC130 *Hercules* examinent leurs plans de vol durant l'exercice *Green Flag* à la base aérienne de Little Rock, en Arkansas, à la fin de 2008.

LA FORCE AÉRIENNE MET L'ACCENT SUR LES COMPÉTENCES DU SOLDAT

Les déploiements des Forces canadiennes en Afghanistan ont mis en lumière la nécessité pour tous les membres des FC, y compris ceux de la Force aérienne, d'être préparés pour l'environnement opérationnel moderne. Étant donné que la mission en Afghanistan est sans doute représentative des déploiements futurs, les membres qui font partie d'un groupe professionnel commun (« violet ») aux trois commandements – la Force navale, l'Armée de terre et la Force aérienne – ou ceux qui exercent une profession dans le secteur privé continueront de jouer un rôle prépondérant.

Pour leur propre sûreté, sécurité et capacité opérationnelle, les membres de la Force aérienne doivent posséder les compétences de base d'un bon soldat pour s'intégrer harmonieusement aux opérations de l'Armée de terre.

Le principal outil nécessaire à la préparation des chefs subalternes des FC est la qualification élémentaire en leadership (QEL), qui est un préalable à la promotion au grade de caporal-chef. La « version commune » du cours des FC est offerte par la Force aérienne (à la 16^e Escadre, Borden, en Ontario) et par la Force navale (à Esquimalt, en Colombie-Britannique, Halifax, en Nouvelle-Écosse, et à Québec, au Québec,) au personnel de la Force aérienne, de la Force navale et des FC qui font partie de groupes professionnels communs aux trois commandements. Les membres de l'Armée de terre, par contre, suivent la version du cours de l'Armée de terre, qui comprend l'instruction propre à l'Armée de terre.

Cours de qualification en leadership

Afin de mieux préparer nos chefs subalternes, la Force aérienne et la Force navale ont commencé à offrir un Cours avancé de qualification élémentaire en leadership (QEL-A) l'automne dernier. Ce cours d'une durée de 36 jours comprend désormais un nouveau segment sur la protection de la force, d'une durée de trois jours, qui met l'accent sur les opérations défensives de

sécurité et la réaction des membres ou de la section aux menaces à la sécurité.

On a identifié un besoin plus grand d'instruction de la Force terrestre dans certains groupes professionnels de la Force aérienne et certains groupes professionnels communs, afin de préparer les membres à une participation régulière à des opérations terrestres.

Par exemple, tous les membres de la police militaire et le personnel préposé au renseignement – officiers ou militaires du rang (MR) – suivront l'instruction de l'Armée de terre tout au long de leur carrière.

Parmi les cours qui seront exigés pour les groupes professionnels communs de MR et pour certains groupes professionnels de MR de la Force aérienne figurent la qualification de soldat et la version de la qualification élémentaire en leadership de l'Armée de terre, de même que la phase commune de l'instruction pour l'armée de terre pour les officiers.

Cours élémentaire (Armée de terre)

D'une durée de 20 jours, la qualification de soldat est offerte dans les centres d'instruction de l'Armée de terre; elle offre le cours élémentaire (Armée de terre) au début de la carrière d'un MR. Le cours a pour but d'offrir aux MR les connaissances théoriques, l'expérience pratique, les compétences individuelles et la confiance en soi requises pour participer à des exercices de tir, se déplacer et communiquer au niveau de la section. (Une section est l'organisation de base de l'Armée de terre; elle comprend environ dix membres.)

La version de la QEL de l'Armée de terre combine la qualification élémentaire en leadership des FC et des cours supplémentaires propres à l'Armée de terre. Elle combine l'instruction au niveau de l'unité, l'apprentissage à distance, ainsi qu'un cours de 27 jours dans un Centre d'instruction de l'Armée de terre. Les membres qui n'appartiennent pas à une unité de l'Armée de terre peuvent également suivre un cours de 50 jours en classe.



Des membres de la Force aérienne participent à diverses situations d'urgence simulées durant leur cours de leadership professionnel.

À mesure que la capacité d'instruction dans l'Armée de terre augmentera, les techniciens en télécommunications aérospatiales et en systèmes informatisés et tous les MR canadiens ingénieurs, y compris certains groupes professionnels de la Force aérienne (techniciens en réfrigération et en mécanique; techniciens en distribution électrique; techniciens Groupes électrogènes; techniciens en plomberie et chauffage; techniciens Eau, produits pétroliers et environnement et techniciens de la construction) pourront suivre les cours de qualification de soldat et QEL. En outre, les opérateurs de matériel roulant de la Force aérienne (les conducteurs) suivront le cours de QEL.

Les officiers ingénieurs de travaux publics et bâtiments suivent actuellement la phase commune de l'instruction pour l'Armée de terre. Ce cours de l'Armée de terre précède la formation professionnelle; il est conçu pour fournir aux officiers les connaissances théoriques, l'expérience pratique, les compétences individuelles et la confiance en soi requises pour exercer le commandement au niveau tactique. Il comprend cinq modules de dix jours de formation.

Certains modules peuvent être offerts à l'unité du membre, mais la plupart sont offerts dans l'un des centres d'instruction de l'Armée de terre. Aussitôt que la capacité d'instruction dans l'Armée de terre augmentera, les officiers spécialisés en génie électronique et des communications (GE COMM Air) pourront suivre ce cours.

MODIFICATIONS AUX PROGRAMMES DE LEADERSHIP



Cours de leadership pour les cadres de direction et Cours à l'intention des cadres supérieurs

Deux nouveaux cours remplacent le Cours de leadership pour les cadres de direction à l'intention des généraux et des officiers généraux et des adjudants-chefs et des premiers maîtres de 1^{re} classe qui relèvent d'eux. Le nouveau cours à l'intention des brigadiers-généraux/commodores et des majors-généraux/contre-amiraux répondra aux besoins de perfectionnement professionnel de chaque officier, compte tenu de son expérience antérieure, de son niveau de scolarité et des nominations actuelles et prévues.)

Entre-temps, on travaille actuellement à l'élaboration d'un Cours à l'intention des cadres supérieurs pour les adjudants-chefs et les premiers maîtres de 1^{re} classe qui sont sélectionnés pour des postes supérieurs de commandement au niveau stratégique. Ce cours sera sans doute d'une durée d'une semaine et sera offert au Collège des Forces canadiennes de Toronto, en Ontario. Le Cours final de leadership pour les cadres de direction et le Cours à l'intention des cadres supérieurs qui s'adresse aux pilotes seront offerts en 2009. Les deux nouveaux programmes débuteront en 2010.

Cours de sécurité nationale

En septembre 2008, le Cours de sécurité nationale (CSN) a remplacé le Cours supérieur des études militaires et le Cours des études de sécurité nationale.

Deux nouveaux cours remplacent le cours de leadership pour les cadres de direction à l'intention des officiers généraux et des adjudants-chefs et premiers maîtres de 1^{re} classe qui relèvent directement d'eux. Une partie de l'instruction sera offerte au Collège des Forces canadiennes de Toronto, en Ontario.

Le nouveau CSN est un cours d'une durée de dix mois offert au Collège, qui s'adresse aux colonels et aux capitaines de la Force navale et aux officiers d'autres pays, cadres supérieurs et civils du MDN et d'autres ministères et organismes. Le CSN a pour but de préparer tous les participants à un emploi de chef ou de gestionnaire à un niveau stratégique et de préparer les officiers à des postes de commandant d'une force opérationnelle interarmées ou de cadres supérieurs.

Cours de formation de commandement d'état-major interarmées

Les changements apportés au Cours de formation de commandement et d'état-major interarmées (CFCEMI) offert à Toronto, (Ontario) – appelé fréquemment « collège d'état-major » – ont pour objet d'offrir à un plus grand nombre d'officiers de la Force régulière et de la Réserve les études requises pour l'environnement de sécurité futur.

Les changements comprennent l'ajout d'un groupe de dix stagiaires au programme de résidence du CFCEMI et la mise en application d'une version d'apprentissage à distance (AD) d'une durée de deux ans.

Afin de réduire l'âge des candidats au Cours de formation de commandement et d'état-major interarmées (CFCEMI),

l'exigence que les majors doivent respecter pour entrer dans la zone de promotion au grade de lieutenant-colonel/capitaine de frégate a été abolie. On croit qu'un plus grand nombre de majors pourront être sélectionnés pour participer au CFCEMI.

Le nouveau cours d'AD, appelé CFCEMI (AD) est offert cette année à 140 officiers de la Force régulière et de la Réserve. La qualification d'AD de deux ans correspondra au cours actuel d'une année offert au Collège. L'an prochain, on s'attend à atteindre l'objectif de 200 étudiants inscrits au cours d'AD, ce qui augmentera substantiellement le nombre d'officiers supérieurs diplômés du collège d'état-major.

La première année du cours d'AD est conçue d'après l'ancien cours de la Réserve (appelé auparavant Cours de commandement et d'état-major interarmées pour la Réserve). Durant la deuxième année du cours on ajoutera au programme de cours la sécurité et les affaires internationales, tout en enrichissant la partie de celui-ci qui porte sur les opérations militaires et la planification, pour promouvoir l'amélioration des compétences en planification de campagnes.

Deux étapes du cours CFCEMI (AD) seront offertes au Collège d'état-major de Toronto, en Ontario : l'une à l'automne, au début du cours et une étape de deux semaines en juillet, à la fin de la première année. Des périodes supplémentaires pourront avoir lieu au Collège, au cours de la deuxième année.

Options offertes aux réservistes

Les réservistes ont la possibilité de suivre la deuxième année du programme de cours d'AD; ils obtiendront ainsi la qualification de la Force régulière. Toutefois, s'ils complètent seulement la première année du programme, ils auront toujours l'équivalent de l'ancienne qualification de la Réserve, qui demeure un préalable pour une promotion au grade de lieutenant-colonel dans la Réserve aérienne.



Des officiers supérieurs et des civils, au Collège des Forces canadiennes de Toronto (Ontario).

LE CYCLONE EFFECTUE SON PREMIER VOL



SIKORSKY

Le premier hélicoptère canadien CH148 *Cyclone*, conçu par la Sikorsky Aircraft Corporation pour remplacer la flotte d'hélicoptères CH124 *Sea King* a effectué avec succès son premier vol au Sikorsky's Development Flight Center, en Floride, le 15 novembre 2008.

L'hélicoptère était guidé par des pilotes d'essai de la Sikorsky à l'aide de la technologie de pointe de commande de vol électrique. L'hélicoptère a effectué un vol stationnaire et accompli des tâches visant à évaluer le comportement à basse

vitesse, notamment le vol vers l'avant à des vitesses atteignant 30 nœuds, ainsi que des manœuvres de côté et vers l'arrière. Une série de tests en vol de plus en plus exigeants seront effectués sur l'hélicoptère, portant sur sa queue le numéro 801, jusqu'à ce qu'il soit certifié et que l'on procède à la construction et à la livraison des appareils.

Dès qu'il sera en service, le CH148 *Cyclone* effectuera de la surveillance de surface et de la surveillance sous-marine, ainsi que des missions de contrôle, du

Le premier CH148 *Cyclone* du Canada effectue son premier vol.

transport aérien utilitaire, des missions de recherche et sauvetage et du transport tactique lié aux efforts de sécurité nationale et internationale. On sera ainsi en mesure de répondre aux exigences opérationnelles des Forces canadiennes du XXI^e siècle. La firme Sikorsky construira 28 hélicoptères CH148 pour la Force aérienne. 

LES HÉLICOPTÈRES Mi8 S'OCCUPENT DU RAVITAILLEMENT



CPL ANDREW SAUNDERS

Un hélicoptère commercial *Mi8* loué auprès d'une entreprise canadienne se prépare à décoller de l'aérogare de Kandahar; il transporte du ravitaillement pour les troupes déployées dans les bases d'opérations avancées de la province de Kandahar.

Les hélicoptères à tonnage moyen *Mi8* fournis par un entrepreneur canadien se sont envolés de l'aérodrome de Kandahar pour ravitailler les troupes des bases avancées d'opérations canadiennes dans la province de Kandahar. Pour la première fois le 17 novembre, ces hélicoptères étaient utilisés dans le cadre d'un nouveau contrat qui augmente la capacité aérienne de la Force opérationnelle interarmées de l'Afghanistan (FOI-Afg).

Selon Bob Waring, gestionnaire du projet Sky Link mené à Toronto, les hélicoptères *Mi8* obtenus à contrat conviennent tout à fait aux opérations en Afghanistan. « Il s'agit d'un aéronef très versatile, excellent pour les opérations à haute altitude, importantes et difficiles, ce que nous nous efforçons de réaliser ici », souligne-t-il.

« Nous travaillons dans un environnement austère et difficile, mais nous

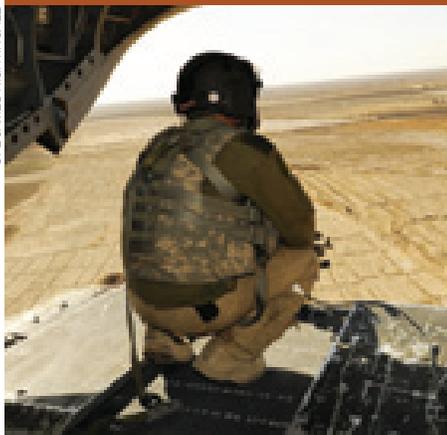
possédons les cellules et les équipages capables de remplir la tâche », ajoute-t-il. « Nous possédons le meilleur service de renseignement, la meilleure coordination, les meilleures communications, ce qui nous permet de faire ce que nous devons faire. 

LA 8^e ESCADRE TRENTON PREND DE L'EXPANSION

La construction va bon train à la 8^e Escadre Trenton où des travaux d'amélioration de l'infrastructure évalués à 500 millions de dollars sont en cours. En septembre dernier, le ministre de la Défense Peter MackKay annonçait plusieurs projets d'expansion, notamment la construction d'une nouvelle installation pouvant accueillir la Deuxième force opérationnelle interarmées, qui fait l'objet d'un déménagement, la reconstruction ou la construction de nouvelles voies de circulation, rampes et aires de trafic et de plusieurs nouveaux hangars de maintenance pour accommoder les capacités croissantes de transport aérien stratégique et tactique. La 8^e Escadre est maintenant dotée d'aéronefs de transport stratégique CC177 *Globemaster III*. 

L'ESCADRE AÉRIENNE SURVOLE KANDAHAR

CPL JAMES NIGHTINGALE



Un mitrailleur est prêt à faire feu à l'arrière d'un hélicoptère canadien *Chinook* de modèle D pendant des séances d'entraînement avec des membres de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan (FOI-Afg), à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

Des centaines d'hommes et de femmes des nouvelles unités de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées Afghanistan ont exécuté leurs mouvements réglementaires avec précision et fierté, sachant qu'ils écrivaient une nouvelle page de l'histoire de la Force aérienne du Canada.

Ils participaient à un défilé à Kandahar, Afghanistan dans le cadre de la cérémonie marquant la création de la nouvelle escadre, le 6 décembre 2008.

« Nous sommes très fiers de mettre sur pied cette nouvelle escadre aérienne et de participer à l'effort du Canada en Afghanistan », a mentionné le Colonel Christopher Coates, commandant de l'Escadre. « Nos équipages d'aéronef et notre personnel de piste sont expérimentés, compétents et fiers d'être membres de cette nouvelle unité. Ils se sont entraînés vigoureusement pour se déployer ici et continueront d'acquérir et d'affiner leurs compétences sur le théâtre pour fournir un soutien important et amélioré à nos collègues canadiens et à nos partenaires afghans et de la FIAS, au sol. »

La mission de l'Escadre aérienne consiste à mener des opérations de vol

intégrées aux efforts de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) dirigée par l'OTAN dans le commandement régional (Sud) de l'Afghanistan.

De nouvelles ressources aériennes pour Kandahar

Lorsque l'effectif sera complet, l'Escadre aérienne comprendra environ 450 membres, dont 200 étaient déjà sur le théâtre, servant avec l'élément de soutien du théâtre d'opérations dans la région du Golfe Persique et l'Escadrille tactique de véhicules aériens sans pilote à l'aérodrome de Kandahar.

L'Escadre aérienne comprend six hélicoptères de transport moyen à lourd CH147 D *Chinook* achetés dernièrement du gouvernement américain, des véhicules aériens sans pilote (UAV) CU170 *Heron* loués de la firme MacDonald Dettwiler and Associates de Vancouver, en Colombie-Britannique, huit hélicoptères CH146 *Griffon* et les trois CC130 *Hercules* déjà sur le théâtre. Le commandant de l'Escadre contrôle également six hélicoptères commerciaux de transport moyen *Mi8* affrétés pour une année.

Jusqu'à maintenant, le Canada a partagé des ressources en transport aérien par hélicoptère avec les alliés de l'OTAN, faisant appel aux ressources communes, au besoin. Les nouveaux hélicoptères canadiens relèvent du commandement canadien, mais feront également partie du bassin de l'OTAN. Néanmoins, les besoins du Canada seront traités de concert avec l'OTAN pour s'assurer que ceux-ci sont comblés.

On continuera d'utiliser les véhicules aériens sans pilote tactiques *Sperwer A* actuels, mais ceux-ci seront éliminés progressivement à mesure que les *Heron* deviendront complètement opérationnels.

Mission opérationnelle exigeante

« Ce sera l'une des missions les plus exigeantes auxquelles le groupe d'aviation tactique du Canada aura participé. Nos troupes seront exposées à des conditions exigeantes, des risques accrus, des dangers mortels et un ennemi brutal et tenace », a mentionné le Col Coates. « Nous utiliserons de l'équipement flamboyant neuf et appliquerons de nouvelles techniques d'opération; nous faisons tout notre possible pour que la mission soit une réussite. »

Nous sommes honorés de travailler aux côtés de l'Armée canadienne et de nos alliés en Afghanistan, afin d'apporter la paix, la sécurité et la stabilité aux gens qui ont besoin de nous et apprécient nos efforts. »

L'Escadre aérienne satisfait aux exigences du Rapport Manley

L'Escadre aérienne résulte de mesures prises par le gouvernement du Canada pour répondre aux exigences décrites dans le *Rapport Manley*, publié l'an dernier, concernant la poursuite de la mission du Canada en Afghanistan. Parmi ces exigences, citons l'acquisition d'une capacité d'hélicoptères de transport moyen et de véhicules aériens sans pilote à haute performance avant février 2009.

La capacité de transport des *Chinook*, la capacité des hélicoptères d'escorte armés *Griffon* et la capacité de renseignement, de surveillance et de reconnaissance des *Heron* permettront de réduire les risques d'embuscades, de mines terrestres et d'explosifs de circonstance mettant en danger les membres des FC et les fonctionnaires canadiens. 

PLUS HAUT, PLUS VITE, PLUS LONGTEMPS

Les véhicules aériens sans pilote à haute performance procurent un moyen indispensable d'effectuer de la surveillance et de collecter du renseignement en plus de pouvoir être utilisés dans divers types d'opérations.

À l'heure actuelle, les renseignements recueillis par les UAV tactiques des FC sont très prisés à Kandahar. Le nouveau *Heron*, hautement perfectionné, peut voler sur une plus longue période, à une vitesse et à une altitude plus élevées que n'importe quel autre UAV utilisé par les FC, tout en offrant des fonctions plus sophistiquées.

Il fournit de l'information critique en matière de renseignement, de surveillance, de reconnaissance (RSR) et d'acquisition d'objectif, aidant ainsi les commandants à planifier leurs opérations.

On s'attend à ce que le *Heron* aide à réduire le nombre d'attentats rebelles. On pourrait l'utiliser comme éclaireur sur les routes de convois et dans d'autres secteurs, pour repérer les rebelles ou pour observer, grâce à ses capteurs, des talibans en train d'installer des explosifs de circonstance.

L'Adjudant Dave Reid, opérateur de détecteurs électroniques aéroportés (Op DEA) à la 14^e Escadre Greenwood (N. É.), qui fait partie du détachement d'engins télépilotes de 35 membres, souligne que l'utilisation du *Heron* convient parfaitement à l'expertise de la Force aérienne.

« Nous gagnons notre vie en pilotant des aéronefs », précise l'Adj Reid. « Nous nous spécialisons dans le repérage d'objets sur une longue période, cherchant une aiguille dans une botte de foin s'il le faut, et travaillant de façon stratégique. De nos jours, l'information, c'est le pouvoir. La Force aérienne est là pour fournir cette information et prêter main-forte à l'Armée de terre. » 

LA FORCE AÉRIENNE EN AFGHANISTAN

CPL JAMES NIGHTINGALE



Un hélicoptère de transport moyen à lourd CH147 D sur l'aire de trafic, derrière les soldats et le personnel aérien, pendant le défilé marquant la création de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, à l'aérodrome de Kandahar.

La Force aérienne porte la puissance aérienne à un niveau supérieur en Afghanistan. Bien que notre présence en Afghanistan depuis 2001 ait été concentrée principalement sur le transport aérien et la surveillance, l'ère des opérations tactiques en hélicoptère quant à elle a déjà commencé.

Le Lieutenant-colonel Tom Hughes, J3 Air au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada à Ottawa, en Ontario, déclare : « L'évolution des capacités aériennes du Canada procurera désormais au commandant de la Force opérationnelle interarmées Afghanistan des ressources intégrales en aviation, renseignement, surveillance, reconnaissance et transport qui procureront à la force opérationnelle une puissance aérienne qui la rendra plus complète et moins dépendante des autres pays pour remplir ses fonctions essentielles ».

Un calendrier

- **8 octobre 2001** – Le ministre de la Défense nationale fait l'annonce des premiers engagements des Forces canadiennes dans la région du golfe Persique, dans le cadre de l'opération *Apollo*, qui impliquent l'intervention de 2 000 militaires.
- **8 octobre 2001** – Le NCSM *Halifax* reçoit l'ordre de quitter la Force navale permanente de l'Atlantique de l'OTAN

et de naviguer jusqu'au nord de la mer d'Arabie pour rejoindre les forces navales de coalition, devenant ainsi la première unité canadienne à prendre part à la campagne contre le terrorisme. La plupart des navires qui servent avec le groupe opérationnel naval du Canada dans la région du golfe Persique sont dotés d'un hélicoptère CH124 *Sea King* embarqué, d'équipages de conduite et de maintenance comprenant chacun environ 20 membres de la Force aérienne. Les hélicoptères embarqués effectuent un vaste éventail de tâches – notamment la reconnaissance, le réapprovisionnement,

le transport et des missions d'escorte – qui sont indispensables aux opérations d'un groupe opérationnel naval.

- **16 novembre 2001** – Le détachement de transport aérien stratégique quitte la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, avec un aéronef de transport à long rayon d'action CC150 *Polaris* (Airbus A310) et environ 40 membres des FC, y compris trois équipages de conduite et une équipe de manutention du fret. Le détachement enregistre environ 600 heures de vol, transportant environ 3,5 millions de kilogrammes de fret et plus de 2 300 passagers. L'appareil effectue, entre autres, des évacuations sanitaires, des services de soutien et de réapprovisionnement, la livraison rapide d'articles requis pour les opérations et le déplacement du personnel dans le théâtre d'opérations.
- **27 décembre 2001** – Le ministre de la Défense nationale annonce le déploiement dans la région du golfe Persique de deux aéronefs CP140 *Aurora* et d'environ 200 membres de la Force aérienne, notamment des équipages de conduite et du personnel de soutien. Leur mission : offrir un soutien en matière de reconnaissance et de surveillance au groupe opérationnel naval du Canada.
- **21 janvier 2002** – Un élément précurseur du détachement de transport aérien tactique (dét TAT) quitte le Canada pour le sud-ouest de l'Asie pour préparer l'infrastructure requise pour opérer trois aéronefs de transport CC130 *Hercules* à partir de l'élément de soutien dans le théâtre (EST) de la région du golfe Persique. Quatre jours plus tard, le gros des troupes du dét TAT se déploie avec l'aéronef et environ 180 membres de la Force aérienne, appartenant pour la plupart à la 8^e Escadre Trenton, en Ontario La ►



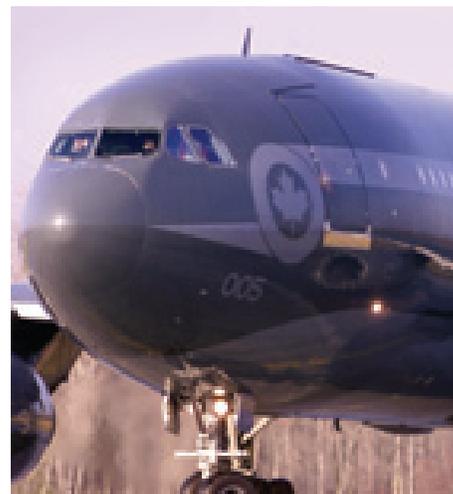
Vol inaugural d'un hélicoptère CH146 *Griffon* à l'aérodrome de Kandahar, le 20 décembre 2008. Le *Griffon* est l'hélicoptère qu'utilise la nouvelle escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

CPL ANDREW SAUNDERS

mission du dét TAT consiste à fournir un appui aux forces de coalition en transportant des militaires, de l'équipement et du fret entre diverses destinations du théâtre des opérations, notamment l'Afghanistan.

- **20 mai 2002** – Le détachement de transport aérien stratégique met fin aux opérations et retourne à la 8^e Escadre Trenton, en Ontario.
- **19 juin 2003** – Le détachement d'aéronefs CP140 *Aurora* exécute sa dernière mission de soutien aux forces navales de coalition, après avoir effectué 500 missions et enregistré plus de 4300 heures de vol dans le cadre de l'opération *Apollo*.
- **16 août 2003** – Le dét TAT de l'EST est rebaptisé Unité de transport aérien tactique et concentre désormais ses efforts sur l'Op *Athena*.
- **26 octobre – 7 novembre 2003** – Plus d'une douzaine de membres de la Force aérienne se déploient en Afghanistan pour participer à la première rotation chargée de mettre en œuvre et d'opérer le véhicule aérien sans pilote tactique CU161 *Sperwer*, en appui à l'Op *Athena*.

- **13 juillet 2005** – La Force aérienne exécute pour la première fois depuis la guerre de Corée (1950–1953) une mission de largage de ravitaillement pour les troupes qui participent aux opérations de combat. Un aéronef de transport aérien tactique CC130 *Hercules* effectue cette mission historique.
- **30 août 2007** – Le premier CC177 *Globemaster III* mis en service dans les FC livre son premier chargement de marchandises en Afghanistan.
- **7 août 2008** – Un contrat de location de deux ans d'un véhicule aérien sans pilote *Heron* est conclu avec MacDonald Dettwiler and Associates de Vancouver (C.-B.).
- **6 décembre 2008** – La première escadre aérienne de la force opérationnelle interarmées Afghanistan est officiellement créée à Kandahar.
- **Décembre 2008 – février 2009** – Des ressources aériennes supplémentaires et du personnel déménagent en Afghanistan, font des préparatifs en vue des opérations et débutent les opérations au sein de l'Escadre aérienne.



MDN

La première contribution d'un avion de transport aérien à la campagne contre le terrorisme, un CC150 *Polaris* (Airbus A310) quitte la 8^e Escadre Trenton, le 16 novembre 2001.

Pour plus de renseignements sur les opérations des FC, consultez les sites www.forceaerienne.gc.ca, www.cefcom.forces.gc.ca ou www.canadacom.forces.gc.ca.



OPÉRATIONS ET EXERCICES

Recherche et sauvetage Greenwood

Trois hommes ont été repêchés d'une barge à 25 milles nautiques au nord-ouest de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, le 19 novembre, par un hélicoptère CH149 *Cormorant* du 413^e Escadron (transport et sauvetage) basé à la 14^e Escadre Greenwood, en Nouvelle-Écosse. Un aéronef de transport CC130 *Hercules* de l'escadron leur a prêté main-forte sur les lieux. Les trois hommes à bord du *Shovel Master*, tous munis de combinaisons de survie, ont été hissés à bord de l'hélicoptère par deux techniciens en recherche et sauvetage, le Cplc Julien Gauthier et le Sergent André Hotton. Écoutez les propos du Cplc Gauthier sur les opérations de sauvetage à l'adresse www.airforce.gc.ca/14wing/news/releases. ▶

La barge, photographiée à partir du CC130 *Hercules*, tandis que le CH149 *Cormorant* arrive sur les lieux.

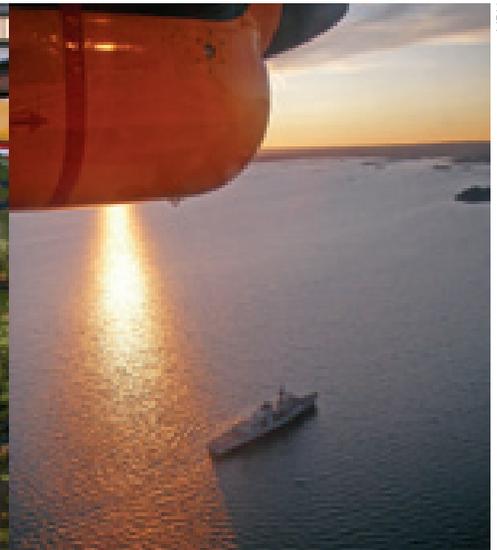


SGT STEPHANE ROY



En haut à gauche : Des soldats du 33^e Groupe-brigade du Canada déchargent des vivres d'un aéronef CC138 *Twin Otter* à Kimmirut, Nunavut, durant l'Op *Nanook*.

En haut à droite : Un CC138 *Twin Otter* et le NCSM *Toronto* patrouillent Frobisher Bay, près d'Iqaluit, Nunavut, au coucher du soleil, durant l'Op *Nanook*.



Op Nanook

Le personnel de la Force aérienne du 405^e Escadron de patrouille maritime de la 14^e Escadre Greenwood, en Nouvelle-Écosse, et du 440^e Escadron de transport de Yellowknife, dans les Territoires-du-Nord-Ouest, ont participé à l'opération *Nanook* 2008 en août dernier. Il s'agissait d'une opération de protection du territoire à l'est de l'Arctique, au Canada, à laquelle ont participé du personnel et des ressources de la Force navale, de l'Armée de terre et de la Force aérienne, du gouvernement territorial du Nunavut et de ministères fédéraux. L'Op *Nanook* était une opération interarmées et intégrée visant à démontrer la protection du territoire et l'interopérabilité dans le Nord canadien.

Exercice Rim of the Pacific

L'exercice Rim of the Pacific (RIMPAC) est un exercice multinational d'une durée d'un mois, tenu tous les deux ans à Hawaï qui rassemble des partenaires militaires du monde entier. La participation de la Force aérienne en 2008 a été l'une des plus imposantes, sur un pied d'égalité avec le Japon au deuxième rang, derrière les États-Unis. Elle comprenait deux CP140 *Aurora*, six CF18 *Hornet*, un CC130 *Hercules* et un CH124 *Sea King* (à bord du NCSM *Ottawa*), et 194 équipages de conduite et techniciens. Des militaires de



Des techniciens du 409^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake (Alberta) attendent un CF18 en vue d'une mission, durant l'exercice *Rimpac*.

10 pays ont participé à l'exercice, ainsi que 35 navires, six sous-marins, plus de 150 aéronefs et 20 000 marins, soldats et aviateurs.

Opération Alouette Mobile

Près de 300 membres de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, se sont déployés à la 14^e Escadre Greenwood, en Nouvelle-Écosse, dans le cadre de l'opération *Alouette Mobile*, en septembre. L'opération avait pour but de préparer tous les membres, militaires et civils, en prévision des déploiements futurs et des engagements du NORAD. Le 1^{er} janvier 2009, la 3^e Escadre s'est vu assigner des « tâches d'avant garde », c'est-à-dire que ses membres seront les premiers à intervenir si la Force aérienne doit déployer des chasseurs CF18 n'importe où dans le monde. Au point culminant des activités



Un CF18 survole la vallée d'Annapolis (N. É.) pendant l'opération *Alouette Mobile*.

de l'opération *Alouette Mobile*, les membres du 425^e Escadron d'appui tactique de Bagotville, au Québec, avaient enregistré 484,5 heures de vol et effectué 246 vols d'entraînement.

Pour plus de renseignements sur ces opérations et exercices, parmi d'autres de la Force aérienne, voir la rubrique « Salle de presse » à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca

La collectivité de la Force aérienne a appris avec consternation le décès du Capitaine Bryan « Mav » Mitchell, pilote des Snowbirds, et du Sergent Charles « Chuck » Senecal, photographe, qui ont perdu la vie durant un vol de prise de photos le 9 octobre 2008, lorsque l'aéronef CT114 *Tutor* du 431^e Escadron de démonstration aérienne dans lequel ils prenaient place s'est écrasé près de la 15e Escadre Moose Jaw, Sask. Tous ceux qui les ont connus se souviendront avec nostalgie de leur passion, leur professionnalisme et leur expérience.

« Nous avons tous été profondément attristés d'apprendre le décès de ces deux grands amis, parmi eux un pilote extraordinaire talentueux de notre équipe locale de Moose Jaw, a déclaré le Major Rob Mitchell, commandant des Snowbirds des Forces canadiennes. « Le Capitaine Mitchell était extrêmement fier d'être membre de l'équipe des Snowbirds et des Forces canadiennes. Il avait vraiment réalisé un rêve lorsqu'il a été sélectionné par les Snowbirds. Le Sergent Senecal a eu une longue et fructueuse carrière en tant que photographe dans les Forces

AVIS DE DÉCÈS



À la mémoire du Capt Bryan « Mav » Mitchell (à gauche) et du Sgt Chuck Senecal (à droite), décédés pendant un vol d'entraînement des Snowbirds, le 9 octobre 2008.

canadiennes. Sa *joie de vivre* était contagieuse et a fait une différence dans la vie

des gens qui le côtoyaient. Ils nous manqueront beaucoup. »

SAUVETAGE HÉRO QUE EFFECTUÉ PAR UN TECHNICIEN DES MOUVEMENTS DE TRENTON



Le Sdt Gabriel Proulx au travail à bord du CC177 *Globemaster III*, à la 8^e Escadre Trenton, (Ontario).

Sans se soucier de leur propre sécurité, trois motocyclistes, dont le Soldat Gabriel Proulx, technicien des mouvements du 2^e Escadron des mouvements aériens de la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, ont combattu les flammes et le risque d'explosion pour secourir trois personnes coincées dans

une voiture en flammes en juin dernier, près de Napanee, en Ontario.

Les victimes, un homme, une femme et un adolescent étaient en flammes lorsque les sauveteurs ont tenté de les tirer du véhicule. L'adolescent qui prenait place à l'arrière de l'automobile a réussi à s'extirper de la voiture par ses propres moyens, mais le conducteur et la passagère semblaient incapables de se libérer. À ce moment le Sdt Proulx, et ses amis, David Byrd et son fils Mike se sont mis à crier à l'homme et à la femme de sortir de la voiture. Plus de la moitié de la voiture était en flammes à ce moment. Les deux ont réussi à se libérer, bien que des parties de leur corps soient enflammées, provoquant des brûlures intenses tandis que les sauveteurs les enveloppaient dans des couvertures pour éteindre les flammes.

« Si vous vous arrêtez et commencez à réfléchir, vous perdez vos moyens. La seule chose à laquelle je pense actuellement, c'est ce que j'aurais pu faire mieux », a déclaré le Sdt Proulx.

LA 8^e ESCADRE TRENTON REÇOIT UNE MENTION ÉLOGIEUSE

Le Général Rick Hillier, Chef d'état-major de la Défense, a présenté à la 8^e Escadre Trenton (Ontario), une mention élogieuse des Forces canadiennes à l'intention des unités, en mai dernier, pour son travail de soutien lors des cérémonies de rapatriement des soldats morts au combat. La citation se lit en partie comme suit : « *Le professionnalisme, le dévouement et la minutie des hommes et des femmes de la 8^e Escadre ont permis de mener à bien les cérémonies de rapatriement tout en réconfortant les familles endeuillées des soldats tombés au champ d'honneur. Par leur leadership, leur dévouement et leur solidarité, les membres de la 8^e Escadre ont fait honneur aux Forces canadiennes.* »

À LA MÉMOIRE DU COLONEL HONORAIRE FOX

ADJ. SERGE PETERS

ADJ. SERGE PETERS



La Force aérienne déplore le décès du pilote d'aéronef Spitfire au cours de la Deuxième Guerre mondiale Charley Fox, Colonel honoraire du 412^e Escadron de transport, détenteur de la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC) avec barre, décédé subitement le 18 octobre, à l'âge de 88 ans.

« Charley a été un colonel honoraire extraordinaire pour nous, au 412^e Escadron, non seulement parce qu'il a été un héros légendaire aux commandes d'un *Spitfire* avec les 412 « Falcons » durant la guerre, mais aussi parce qu'il nous aimait tous véritablement, ainsi que nos familles, et parce qu'il s'est donné beaucoup de mal pour nous connaître personnellement. L'esprit de corps qu'il a inculqué à mon escadron continuera de vivre en chacun de nous. » a souligné le Lieutenant-colonel Eric Volstad, commandant du 412^e Escadron de transport.

L'uniforme du Colonel honoraire Fox devant un *Spitfire*, lors d'un service commémoratif au 412^e Escadron, à Ottawa.

REMISE D'UNE MÉDAILLE DES ÉTATS-UNIS

Le Major Robert Paxton, qui travaille à l'état-major de la Force aérienne s'est vu décerner la Médaille du service méritoire des États-Unis pour son travail au Quartier général du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), à Colorado Springs, Col., de 2004 à 2008. Le gouvernement américain a conféré cet honneur pour souligner le « leadership, la compétence professionnelle et les efforts constants » du Maj Paxton pour rassembler la section responsable des capacités interarmées des États-Unis et les systèmes de gestion des plans de défense du Canada.

MDN



Le Maj Robert Paxton reçoit sa médaille au Quartier général de la Défense nationale, à Ottawa.

HOMMAGE À LA MALMSTROM AIR FORCE BASE

Les autorités de la Malmstrom AFB, Montana, se sont vu décerner une mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense pour leur travail à la suite du décès du Capitaine Shawn McCaughey, pilote des Snowbirds, dans l'écrasement de son appareil en mai 2007. Le Colonel Sandy Finan, commandant de la 341 Space Wing a accepté le médaillon et le drapeau au nom de la base. Malmstrom est seulement la cinquième unité des Forces canadiennes qui reçoit la mention élogieuse du CEMD. Le Capt McCaughey a été tué lors d'une pratique de l'équipe des Snowbirds à la base en vue d'un spectacle aérien qui devait avoir lieu le lendemain.



Le Lieutenant général Charlie Bouchard (à droite) accueille les pilotes des Snowbird, le Capt Brett Glaeser et le Capt Mark LaVerdiere (à qui il serre la main) à l'AFM Malmstrom.

LA FORCE AÉRIENNE AU TRAVAIL AU CAMEROUN

De 2002 à 2007, le Capitaine Ed Smith, contrôleur – Aérospatiale à la 22^e Escadre North Bay, en Ontario, a dirigé une équipe de militaires canadiens et américains au Cameroun, Afrique, pour un exercice de formation par l’aventure visant à procurer de l’eau fraîche et à construire des cliniques médicales et des écoles dans les régions les plus pauvres du pays.

Un petit contingent militaire camerounais participait également à l’exercice CAMEROON HIGHLANDER, qui comprenait une compétition sportive amicale.

Bien que l’exercice annuel ait cessé en 2007, le Capt Smith et une poignée de militaires de la 22^e Escadre sont retournés au Cameroun en 2008 dans leur temps libre. Pendant qu’ils menaient leurs activités humanitaires, ils ont appris qu’une grève permanente sévissait dans la région; les citoyens locaux protestaient contre le coût élevé de l’essence et des aliments. La grève a vite tourné à la violence.

Comprenant qu’un soutien pouvait être requis pour assurer la sécurité des Canadiens au pays, le Capt Smith a rencontré le commandant du 21^e bataillon du Cameroun qui lui dit : « Si les Canadiens ont des problèmes, la force militaire camerounaise est ici pour les aider. » Cette aide s’est traduite, entre autres, par le transport de deux groupes de Canadiens à l’aéroport, ainsi que de deux femmes de l’Alberta qui avaient aussi été laissées en plan à cause de la violence. 

ATHLÈTES DE L’ANNÉE DE LA FORCE AÉRIENNE

Le Caporal-chef Jim Sandall et le Capitaine Tammy Hiscock ont été nommés athlètes masculin et féminin de l’année de la Force aérienne. Le Cplc Sandall est un tireur de précision de calibre mondial et le Capt Hiscock pratique la course; elle court 80 kilomètres par semaine et participe à tous les types de course, d’une course standard de cinq kilomètres à l’exténuant marathon. 



(À gauche) : Capt Tammy Hiscock
(À droite) : Cplc Jim Sandall



PTE PIERRE CLOUTIER

L’ASSOCIATION DE LA FORCE AÉRIENNE SOULIGNE L’EXCELLENCE



Le Cplc Nicholas Soulis, aviateur de l’année, à son unité d’appartenance, le 42^e Escadron radar, 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta

L’Association de la Force aérienne du Canada (AFAC) a présenté ses prix d’excellence aux membres de la Force aérienne lors de son assemblée générale annuelle tenue à Montréal, au Québec, en octobre 2008.

- Le Caporal-chef Nicholaas Soulis, opérateur – Contrôle aérospatial, 12^e Escadron de radar, 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta : Prix du Maréchal de l’air C. Roy Slemon, à titre d’aviateur de l’année.
- Le Sergent Mark O’Neil, technicien d’aéronef, 400^e Escadron d’hélicoptères tactiques, 16^e Escadre Borden, en Ontario : Prix du Capt Avn D.M. Grant, DFC, Réserviste de l’année de la Force aérienne.
- Le 429^e Escadron de transport, 8^e Escadre Trenton, en Ontario : Trophée Gordon R. McGregor qui souligne le travail exemplaire et méritoire en transport aérien.
- Le 103^e Escadron de recherche et sauvetage, 9^e Escadre Gander, T.-N.-L. : Trophée Mynarski pour l’excellence dans les opérations de recherche et sauvetage.
- Le détachement d’hélicoptères de la Force aérienne du NCSM Charlottetown

dans le cadre de l’opération *Altair* : Trophée commémoratif du Maréchal de l’air W.A. Bishop, V.C. Ce prix souligne les réalisations exceptionnelles dans un domaine de l’aviation autre que le transport aérien et la recherche et le sauvetage militaires.

- Les membres de la Force aérienne travaillant à bord d’un aéronef muni d’un système aéroporté d’alerte et de contrôle pour le compte de la Force aéroportée d’alerte lointaine et de contrôle de l’OTAN à Geilenkirchen, Allemagne et de la Force aérienne des États-Unis : Prix Golden Hawks de l’ARC pour leur contribution à l’aviation militaire au Canada.
- Le Bureau de la sécurité des transports du Canada : Trophée J.A.D. McCurdy, soulignant des services insignes en aviation civile.
- Michael Potter, les Ailes d’époque du Canada (Vintage Wings of Canada) : Prix d’excellence spécial pour sa contribution exceptionnelle à la préservation et à la reconnaissance du patrimoine et de l’histoire de la Force aérienne.
- Le personnel américain et canadien du NORAD : Nouveau Prix de défense aérospatiale nord-américain. 

DES ESCADRONS CÉLÈBRENT LES HONNEURS DE GUERRE

CPLC DANIELLE BERNIER



Un chasseur à réaction CF18 *Hornet* canadien s'envole de la base aérienne d'Aviano, Italie, pour une mission au-dessus de l'ex Yougoslavie, durant l'Op *Force alliée* en 1999.

En décembre 2007, la gouverneure générale Michaëlle Jean a remis les honneurs de guerre du Kosovo aux deux premiers escadrons de la Force aérienne qui ont participé à l'opération *Force alliée* de l'OTAN au-dessus du Kosovo en 1999. Les honneurs de guerre, qui soulignent des efforts extraordinaires au combat, ont permis aux membres du 441^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta, et du 425^e Escadron d'appui tactique de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, de se tailler une place dans l'histoire militaire.

Les escadrons de la Force aérienne ont souligné les honneurs de guerre par des cérémonies officielles l'automne dernier. En Alberta, des membres du 441^e Escadron ont organisé un défilé en septembre 2008 sur l'aire de trafic de la 4^e Escadre pour accepter les honneurs de guerre. Bien que l'escadron ait été démantelé dans le cadre de la transformation de la Force aérienne, les anciens membres se sont

rassemblés une fois de plus pour célébrer leurs efforts.

Le mois suivant, le 425^e Escadron a accepté officiellement ses honneurs de guerre durant un défilé à la 3^e Escadre.

« Nous obéissions à tous les ordres avec témérité », a mentionné le Major Kirk Soroka, un pilote de chasse qui a participé à l'opération.

Le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, qui a participé aux deux cérémonies, a souligné le travail d'équipe des membres des escadrons.

« Nous sommes ici aujourd'hui pour souligner le travail d'équipe et la réussite », a-t-il déclaré. « Cette cérémonie est particulière puisqu'elle permet de célébrer les réussites de l'équipe. C'est une journée spéciale qu'on attend depuis longtemps et qui est bien méritée. »

L'Op *Force alliée* s'est déroulée du 24 mars au 10 juin 1999. Des chasseurs à réaction canadiens basés à proximité ►



Le Maj Kirk Soroka, pilote de chasse, affecté actuellement au 409^e Escadron d'appui tactique, 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta.

CPLC JO-ANNE VERREAU

d'Avino, en Italie, ont effectué des sorties de combat dans le cadre d'une campagne visant à obliger les troupes serbes et la police à quitter Kosovo.

La mission n'aurait pu être réussie sans le dévouement des équipes au sol qui ont appuyé les pilotes. Durant la campagne, seulement six sorties ont échoué en raison d'aéronefs inutilisables. Les techniciens d'aéronef ont établi un record incroyable de 99,4 % d'appareils en état de marche dans un contexte d'opérations de combat 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, dans des circonstances difficiles. Les équipages de conduite ont effectué 678 sorties, au total, et enregistré plus de 2 600 heures de vol.

Les honneurs de guerre sont une tradition de longue date des forces armées britanniques et canadiennes. Ils soulignent une participation active au combat contre une formation ennemie et sont conférés seulement par une autorité royale, dans des circonstances exceptionnelles. 



Le drapeau du 425 ETAC affiche les inscriptions de l'escadron de la Deuxième Guerre mondiale.

LE CANADA CÉLÈBRE UN SIÈCLE D'AVIATION

Cette année marque le 100^e anniversaire du premier vol propulsé d'un appareil plus lourd que l'air au Canada, effectué par J.A.D. McCurdy à bord du *Silver Dart* à Baddeck, en Nouvelle-Écosse.

Le Canada est extrêmement redevable à la puissance aérienne. L'aviation a poursuivi le travail du Canadien Pacifique en donnant accès au pays tout entier, et assure toujours un lien vital entre bon nombre de régions éloignées et de collectivités nordiques. Même aujourd'hui, l'activité aérospatiale constitue un élément plus important de nos ressources industrielles de base que dans tout autre pays.

L'histoire de l'aviation militaire au Canada remonte au mois d'août 1909, lorsque le *Silver Dart* a effectué un vol au Camp Petawawa, en Ontario. Six mois s'écoulèrent ensuite avant qu'un militaire participe à un vol en tant que passager. Malgré le peu d'intérêt manifeste des Canadiens pour la puissance aérienne militaire, ces derniers ont été captivés par l'événement. Dans les décennies qui ont suivi, l'aviation militaire canadienne a joué un rôle de premier plan dans les opérations partout dans le monde, apportant la paix et la



« Hawk One », un avion F86 Sabre, arrive à *Vintage Wings of Canada*, à Gatineau (Qué.), après avoir été repeinturé à la 4^e Escadre Cold Lake (Alta).

stabilité aux pays fragilisés et à leurs habitants. Que ce soit par leur participation aux Première et Deuxième Guerres mondiales, à la guerre de Corée, à la guerre froide, au conflit au Kosovo ou aujourd'hui en Afghanistan, les aviateurs canadiens continuent d'exceller ici au pays et partout dans le monde.

Ils ont littéralement *Traversé les embûches jusqu'aux étoiles* – et bien au-delà. La Force aérienne a contribué avec fierté à l'histoire de l'aviation au Canada presque depuis ses débuts et l'avenir s'annonce plus stimulant et prometteur que jamais. ►



La nouvelle pièce de monnaie du Centenaire de l'aviation a été émise par la Monnaie royale canadienne en janvier 2009.



Un des premiers aviateurs militaires du Canada, le Lieutenant William F. Sharpe, s'est enrôlé dans le Corps d'aviation du Canada en septembre 1914. Il était avec le premier contingent déployé à l'étranger afin d'y suivre un entraînement poussé en vue de la Première Guerre mondiale. Il a été tué dans un accident d'avion, en Grande Bretagne, le 4 février 1915. Il est le premier de plus de 1 500 aviateurs canadiens à avoir perdu la vie lors de la Première Guerre mondiale.

Célébrations du Centenaire de l'aviation du Canada

Le ministère de la Défense nationale, représenté par la Force aérienne, compte parmi les 17 organisations chargées du projet du Centenaire de l'aviation du Canada. À l'échelon national, ce projet se veut une façon d'offrir un soutien aux Canadiens qui voient dans le 100^e anniversaire du premier vol au Canada une occasion de célébrer. Les célébrations comprendront une cérémonie commémorative à Baddeck, en Nouvelle-Écosse, le jour où le *Silver Dart* a accompli son exploit, le 23 février; l'émission d'un timbre commémoratif par Postes Canada; l'émission d'une pièce de

monnaie commémorative par la Monnaie royale canadienne; la proclamation du 23 février 2009 Journée nationale de l'aviation; et une tournée du Hawk One dans l'ensemble du Canada.

D'autres célébrations et événements spéciaux – petits et grand, militaires et civils – organisés par des collectivités, des organisations du secteur de l'aérospatiale civiles, les Forces canadiennes, des entreprises et des Canadiens auront lieu tout au long de l'année dans l'ensemble du pays.

Pour plus de renseignements, consulter le site Web www.airforce.canadiancentennialofflight.ca.

LE HAWK ONE PREND SON ENVOL

Un avion de chasse qui a permis à des milliers d'équipages de direction et de personnel au sol canadiens de contrer la menace de la guerre froide a été remis à neuf et a volé une fois de plus dans le cadre des célébrations du Centenaire de l'aviation du Canada.

Un légendaire F86 *Sabre* de Canadair, connu anciennement comme le premier avion de chasse de son type, a été complètement remis à neuf par des techniciens volontaires et volera l'été prochain dans le cadre du projet « Hawk One » visant à commémorer le Centenaire de l'aviation du Canada. L'aéronef a été acheté par les Ailes d'époque du Canada (Vintage Wings of Canada), Gatineau, Qc., et sera piloté et entretenu par une équipe de bénévoles. Il volera aux côtés des Snowbirds durant la saison de spectacles aériens 2009.

Le F86 *Sabre* en question a été repeint aux couleurs de la légendaire équipe de démonstration aérienne des Golden Hawks, qui a émerveillé les Canadiens pendant cinq saisons consécutives de spectacles aériens, à partir de 1959. Le Hawk One a été dévoilé le 20 septembre dans les installations des Ailes d'époque du Canada où des techniciens militaires et civils bénévoles ont restauré méticuleusement l'aéronef pour qu'il puisse voler de nouveau.

Le projet Hawk One résulte d'un partenariat exceptionnel entre le ministère de la Défense nationale et les Ailes d'époque du Canada. La fondation a acheté l'aéronef, la Force aérienne possédait l'expertise requise dans son équipe de techniciens d'aéronefs qualifiés, pendant que le Directeur général – Gestion du programme d'équipement aérospatial investissait son savoir dans le processus de navigabilité aérienne technique.

« L'ensemble de ce projet est un rêve devenu réalité », déclare l'Adjudant Dave Scharf du Centre d'essais techniques – Aérospatiale de la 4^e Escadre Cold Lake, Alb. « On réalise un tel projet seulement une fois dans sa vie. »

Pour plus de renseignements, consulter le site Web www.hawkone.ca.

VOUS VOULEZ EN APPRENDRE D'AVANTAGE SUR LE SITE WEB DE LA FORCE AÉRIENNE!

Consultez le site www.forceaerienne.forces.gc.ca pour tout connaître sur les activités de la Force aérienne. De nouveaux textes sont ajoutés sur le site tous les jours, témoignant de ce que les membres de la Force aérienne accomplissent au nom des Canadiens.

