



COMMENT'AIR

LA SAISON DES SPECTACLES
AÉRIENS BAT SON PLEIN

À L'INTÉRIEUR

- 5 **TRANSFORMATION**
La Force aérienne prend le contrôle de la SFC Alert
- 8 **ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS**
Le 414^e Escadron est de retour
- 10 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**
L'Escadre aérienne en Afghanistan
- 15 **NOS GENS**
Un pilote de chasse devient astronaute
- 18 **HISTOIRE ET PATRIMOINE**
Les fêtes du Centenaire de l'aviation se poursuivent



LA COURSE CONTINUE

Les quelques mois qui me restent comme Chef d'état-major de la Force aérienne et Commandant du Commandement aérien seront vite passés. Le 1^{er} octobre, je céderai le commandement au Major-général André Deschamps, qui sera promu lieutenant-général, et prendrai ma retraite, après 37 ans de service dans les Forces canadiennes.

Ceci est donc mon dernier « Message du CEMFA » dans *Comment'Air* et l'occasion ou jamais de faire le point sur le passé et d'envisager l'avenir.

Trente-sept années dans les Forces, c'est tout une aventure, notamment la période où j'étais Chef d'état-major de la Force aérienne.

Une course de relais

J'estime que le travail de CEMFA est plus une course de relais qu'un marathon ou un sprint. Pourquoi? Parce que chaque Chef d'état-major passe le bâton au suivant, qui le passe au suivant, en meilleure position qu'avant, on l'espère. Durant mon mandat, je me suis efforcé de faire de la Force aérienne une meilleure organisation, un meilleur lieu de travail et une meilleure entité opérationnelle des Forces canadiennes.

Il y a des initiatives que mon prédécesseur avait entamées et que j'ai achevées. Bon nombre de mes initiatives à moi seront menées à bien par mes successeurs. Par exemple, mon prédécesseur, Lgén Steve Lucas, a commencé l'acquisition de notre avion de transport stratégique, le CC-177 Globemaster III. J'ai eu la chance de pouvoir prendre livraison de ce merveilleux aéronef au tout début de mon entrée en fonction officielle comme CEMFA. Il en va de même pour le contrat d'acquisition du nouveau Hercules C-130J, mis en place il y a un an et demi; c'est l'un de mes successeurs qui aura le plaisir de prendre livraison du nouvel aéronef.

En d'autres termes, mesurer les réussites de la Force aérienne strictement pendant le mandat d'un CEMFA, ce serait ne pas tenir compte de la nature-même du travail. Une



Lgén Watt (à gauche) et Bgén Pitre signent les documents établissant la nouvelle 2 DAC le 25 juin 2009.

bonne part des réussites d'un CEMFA résultent de ce qu'ont fait une succession de CEMFA, ainsi, d'ailleurs, que du travail acharné de milliers de membres de la Force aérienne ayant contribué, chacun à sa façon, à l'avancement de la Force aérienne au cours des dernières années. Au bout du compte, j'espère avoir apporté ma contribution à la Force aérienne et à ses membres, et avoir gagné un peu de terrain avant de transmettre le bâton.

Beaucoup de bons moments

En tant que CEMFA, j'ai connu beaucoup de bons moments, dont les suivants : l'arrivée du Globemaster; l'achat des hélicoptères Chinook D de l'Armée des États-Unis en Afghanistan (avec toute la formation associée, pour veiller à ce que nos gens soient

rapidement « prêts à l'emploi », à l'arrivée des aéronefs); l'annonce du contrat pour le nouveau Hercules C-130J; la location du Heron CU-170, comme solution intérimaire à nos besoins à long terme en matière de véhicules aériens sans pilote; le mappage de l'Afghanistan avec la camera Applanix montée sur les Aurora CP-140; et la création de l'Escadrille d'aéronefs utilitaires multimoteurs à la 8^e Escadre Trenton (Ont.).

L'une des réussites les plus marquantes est la création de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, niveau de commandement dans un théâtre d'opérations que la Force aérienne n'avait pas connu depuis la Seconde Guerre mondiale. L'Escadre change vraiment la donne pour les opérations en Afghanistan.



Rédacteur en chef :
LCol Roland Lavoie
Directeur, Affaires publiques
(Force aérienne)

Rédactrice principale :
M^{me} Joanna Calder

Rédactrice :
M^{me} Violette Stepaniuk

Collaborateurs :
LCol Waldemar Borys
M^{me} Lesley Craig

M^{me} Jenn Gearey
M. Richard Gower
M^{me} Krista Hannivan
Capt Jennifer Kellerman
Slt Greg Kuhn
Ltv David Lavallee
M^{me} Mary Lee
Capt John Pulchny
Lt Donna Riguidel
M^{me} Stela Susic

COMMENT'AIR est publié sous l'autorité du Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général Angus Watt, Commandant du Commandement aérien. *Comment'Air* est disponible en ligne à l'adresse suivante : www.forceaerienne.gc.ca.

L'abonnement est gratuit, et *Comment'Air* peut vous être envoyé par courriel ou en format papier. Faites parvenir vos commentaires et vos demandes d'abonnement à :

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

Direction artistique SMA(AP) DPSAP CS09-0127

Au Canada, nos opérations de recherche et de sauvetage continuent de sauver la vie de Canadiens et de Canadiennes. Nous appuierons bientôt les opérations de sécurité aux Jeux olympiques de Vancouver. Citons, d'autre part, toute une gamme d'exercices au pays et à l'étranger, que nous effectuons ou auxquels nous participons, afin d'affiner nos capacités et d'acquérir plus d'expérience.

La population canadienne reconnaît la contribution de la Force aérienne. Elle partage notre fierté.

Il y a aussi de nombreuses réussites dont la population n'a pas connaissance. Du côté de notre personnel, peu à peu, nous améliorons la qualité de vie de nos gens, nous étoffons leurs talents et nous améliorons leur capacité à faire carrière, à être prêts à saisir les occasions qu'on leur offre. C'est une de nos approches pour conserver des talents dans lesquels nous avons beaucoup investi, comme les contribuables canadiens, d'ailleurs.

Nous améliorons notre formation pour pouvoir former plus efficacement et plus effectivement, afin que les gens puissent assumer leur rôle opérationnel plus rapidement, en ayant pleinement confiance en leurs capacités. Nous réorganisons et mettons au goût du jour certaines occupations, comme les anciens navigateurs aériens, maintenant opérateurs de systèmes de combat aérien, que nous veillons à bien préparer et à bien entraîner à assumer leurs responsabilités dans une Force aérienne en constante évolution.

C'est un domaine où mon personnel et moi devons constamment prendre des décisions difficiles : comment et quand investir dans nos aéronefs, notre infrastructure et nos gens. Pendant ce temps, le travail de la Force aérienne se poursuit rondement : programmes, projets, opérations et activités quotidiennes, tant sous les regards que dans les coulisses.

J'ai eu l'occasion de dire plusieurs fois durant mon mandat que je constatais un nouveau lustre sur les Forces canadiennes et la Force aérienne, lustre qui faisait défaut depuis longtemps. Nos gens sont fiers de leur travail; ils recherchent les défis et font leurs preuves lors de missions difficiles et éprouvantes, porteuses de leur propre récompense.

J'ai d'ailleurs pris un plaisir particulier à une facette importante de mes activités : la visite des diverses installations de la Force aérienne, qui m'a donné l'occasion de rencontrer les nombreux hommes et femmes qui font tourner l'organisation, et d'échanger quelques mots avec eux.

L'évolution se poursuit

Mon mandat de CEMFA s'achève, pas notre travail.

Il y a peu, une interdiction de vol a cloué au sol les Snowbirds et le *Hawk One*, juste avant le plus fort de la saison des spectacles aériens. Nous ne pilotons jamais sciemment des aéronefs qui ne sont pas sûrs, si bien que l'interdiction a été maintenue tant que le problème des ceintures abdominales n'a pas été résolu. Heureusement, les choses sont rentrées dans l'ordre rapidement, si bien que les Snowbirds et le *Hawk One* sont de nouveau dans les airs, pour le plus grand plaisir des Canadiens et des Canadiennes d'un bout à l'autre du pays.

Nous avons également créé la 2^e Division aérienne du Canada/Division de la doctrine et de l'instruction de la Force aérienne, à Winnipeg. Le Commandant de cette nouvelle division, Brigadier-général Rick Pitre, est maintenant responsable de la doctrine de la Force aérienne, ainsi que de la formation initiale et de l'éducation.

La division inclut : les écoles de formation professionnelle de la 15^e Escadre Moose Jaw et de la 16^e Escadre Borden; le nouveau Centre d'instruction de la Force aérienne de la 17^e Escadre Winnipeg, qui supervise les écoles des Forces aériennes en Recherche et sauvetage, Études aérospatiales, Survie et médecine de l'air et Météorologie; le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes de la 8^e Escadre Trenton; et le quartier général de la division.

Nous rééquilibrions ainsi les responsabilités en matière d'emploi de la force et de création de la force, assumées jusqu'à présent par un seul commandant, dans la 1 DAC. La nouvelle répartition des responsabilités permettra au commandant de la 1 DAC de consacrer plus de temps au fonctionnement au jour le jour, au Canada et à l'étranger.

Et le commandant de la 2 DAC pourra quant à lui consacrer toute son attention à la doctrine, à l'instruction et à l'éducation, alors que nous préparons une nouvelle génération à fonctionner dans la Force aérienne de demain et à y faire œuvre de leaders.

Adieu

J'ai apprécié mes deux ans comme Chef d'état-major de la Force aérienne, tout au long des multiples tribulations vécues. Tous mes vœux vous accompagnent, supporteurs de la Force aériennes, membres, employés civils, familles. Je vous remercie de votre appui durant mon mandat de Chef d'état-major de la Force aérienne.

*Lieutenant-général Angus Watt
Chef d'état-major de la Force aérienne
Commandant du Commandement aérien*

Sgt ERROL MOREL



Un Twin Otter CC-138 du 440^e Escadron de transport Yellowknife (T.N.O.) appuie les patrouilles des Rangers canadiens durant l'Opération Nunavut, près de l'île d'Ellesmere, en avril 2009.

Cpl BRANDON O'CONNELL



Cplc Nic Meunier, technicien de recherche et de sauvetage du 424^e Escadron de transport et de sauvetage de la 8^e Escadre Trenton (Ont.), traite Sdt Jackie Chabassol, au nombre des « blessés » d'un grand exercice de simulation de désastre aérien, à Barrie (Ont.), en mai 2009.

Cplc ROBERT BOTTRILL



Un Griffon CH 146 canadien décolle de l'aéroport de Kandahar. Un Hercules C130 des Marines des États-Unis est à l'arrière-plan.

PROMOTION DE LA BONNE FORME PHYSIQUE DANS LA FORCE AÉRIENNE



SOT POTR FICEL

La Stratégie sur la santé et la condition physique des Forces canadiennes produit des résultats positifs depuis son lancement, le 1^{er} avril 2008.

Pour contribuer à une culture enrichie de la santé et de la bonne forme physique, la Force aérienne s'affaire à mettre sur pied un certain nombre d'initiatives.

Dans le but de veiller à ce que les normes de condition physique reflètent les exigences réelles des opérations et des groupes professionnels de la Force aérienne, l'Équipe de recherche et de développement en rendement humain du groupe du Directeur général – Services de soutien au personnel et aux familles élabore une norme améliorée de forme physique applicable à toute la Force aérienne.

La Force aérienne accroît aussi le soutien qu'elle donne à son effectif dans le cadre des programmes de promotion du conditionnement physique et de la santé. Les militaires qui prennent part à ces programmes peuvent y acquérir un sentiment d'appartenance à la collectivité et de bien être, y développer leur confiance en soi et y améliorer leurs capacités cognitives et mentales, en plus de se donner les avantages manifestes de l'observation d'un programme de conditionnement : un cœur, des poumons, des os et des muscles sains.

« L'intention et l'esprit [du programme de conditionnement] ont toujours existé; ce que la Stratégie des Forces canadiennes y ajoute, c'est une mesure de fermeté dans la politique »,

Des concurrents militaires et civils s'éloignent de la ligne de départ à l'occasion de la première Course de la Force aérienne, à Winnipeg, en mai 2009. L'événement, c'est-à-dire des épreuves de 5 km et de 10 km, un demi marathon et un parcours familial de 5 km, a attiré environ 1 000 participants.

explique Josey Yearly, resoponsable du conditionnement physique et des sports de la 4^e Escadre Cold Lake.

La Force aérienne s'occupe également de monter des menus normalisés dans tous les établissements de restauration des Escadres afin de mettre à la portée de tous les militaires une gamme de boissons et d'aliments sains.

On se rend compte par dessus tout que la Force aérienne adopte et promeut une vision nouvelle de l'obligation redditionnelle selon laquelle on attend des commandants d'escadre et d'unité qu'ils favorisent une culture enrichie de la santé et de la forme physique au sein de la Force aérienne.

Christi Nehr, directeur de la promotion de la santé au sein de la 4^e Escadre, signale que les inscriptions aux cours de promotion de la santé qui se donneront à l'Escadre se font très rapidement, par opposition aux années passées, que davantage de militaires y assistent et que plus d'unités demandent des renseignements sur les modes de vie, notamment des séances d'information sur la nutrition ou des cours sur la maîtrise de la colère ou la gestion du stress.

« La culture est en train de changer et les hauts échelons font beaucoup d'efforts pour promouvoir cette évolution », constate-t-il.



CPL KEVIN SAUVÉ

Le Mgén Joseph Hincke, alors Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, à gauche, et le Lgén Angus Watt s'essaient à faire un peu de cardiovélo lors du lancement de la Stratégie sur la santé et la condition physique des Forces canadiennes, l'an dernier.

LA FORCE AÉRIENNE PREND LA SFC ALERT EN CHARGE

La responsabilité de la Station des Forces canadiennes Alert – le lieu habité en permanence le plus au nord de la planète – a changé de mains le 1^{er} avril 2009.

La station, qui relevait auparavant du Groupe du Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information), est alors devenue une composante de la Force aérienne et une unité de la 8^e Escadre Trenton (Ont.).

Le personnel de la station recueille des renseignements d'origine électromagnétique pour appuyer les opérations militaires, exploite et entretient des installations radio pour soutenir les opérations de recherche et de sauvetage, entre autres, et fournit un soutien aux services météorologiques d'Environnement Canada ainsi qu'aux chercheurs dans l'Arctique.

La passation du pouvoir de commandement résulte de la modernisation de l'équipement et des processus à la station. La modernisation a réduit le nombre de personnes nécessaires pour gérer la station, ce qui a causé un changement dans le reste des activités.

« À mesure que la technologie a évolué, les opérations à Alert ont commencé à être exécutées à distance », a indiqué le Lieutenant-

colonel Stewart Beal, de la Direction – Programmes (Air) de la Force aérienne. « Nous en sommes maintenant à un stade où la plupart des militaires à Alert font partie du personnel de soutien. »

En conséquence, le soutien logistique qui était déjà fourni par la Force aérienne est devenu le secteur d'activité central, ce qui a exigé un changement officiel du pouvoir de commandement.

Les tâches qui relèvent maintenant officiellement de la Force aérienne comprennent l'utilisation de la station, des installations militaires et de l'équipement ainsi que la gestion de toutes les ententes, de tous les contrats et de toutes les politiques concernant Alert.



SCT COLY TARDIF

SFC Alert

La SFC Alert est située à l'extrémité nord-est de l'île Ellesmere dans l'archipel arctique du Canada, à 817 km du pôle Nord géographique. Elle a été établie dans les années 1950 et servait alors de station météorologique. Le personnel comprend environ 55 militaires, civils et entrepreneurs.



Le Lgén Angus Watt (à gauche) et M. John Turner, Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information), signent l'entente par laquelle la Force aérienne prend la SFC Alert en charge.

CPL KEVIN SAUVÉ

UN NOUVEAU SYSTÈME POUR AMÉLIORER L'ENTRETIEN DE L'ÉQUIPEMENT

Un système d'information ultra-moderne qui améliorera l'état de préparation des systèmes d'armes de la Force aérienne est en préparation.

Le SISAM (Système d'information – Soutien et acquisition du matériel) est une entité intégrée qui met les renseignements sur le soutien et l'acquisition du matériel (SAM) à la disposition des unités déployées, des quartiers généraux, d'autres ministères fédéraux et de l'industrie. Il permettra le partage de l'information et la coopération entre les équipes du SAM de toutes les Forces canadiennes.

Le SISAM donne accès à point nommé à des renseignements tels que l'état du matériel et la disponibilité du personnel chargé du processus de maintenance de bout en bout.

Grâce au SISAM, les planificateurs de la Force aérienne pourront examiner l'historique d'une pièce d'équipement du point de vue de la maintenance, cerner les travaux d'entretien qu'elle nécessitera dans l'avenir et s'assurer que les pièces de rechange et le personnel formé pour les installer seront là à temps. Les spécialistes de l'entretien pourront voir facilement les calendriers de maintenance, les tâches à accomplir et les pièces nécessaires, commander le matériel et enregistrer les travaux accomplis.

Considéré comme étant une solution « pourpre » (c.-à-d. commune à la Marine, à l'Armée de terre et à la Force aérienne) pour le ministère de la Défense nationale, le SISAM mettra en œuvre des processus communs dans les trois armes. Il favorisera la coopération interarmées et réduira le coût de

la formation, qui sera normalisée. Comme le Système permettra de voir tous les aspects de la gestion du cycle de vie de l'équipement, le MDN pourra optimiser la disponibilité du matériel et réduire au minimum les frais de soutien connexes.

L'équipe du SISAM de la Force aérienne collabore de près avec le Bureau du projet SISAM pour s'assurer que le logiciel mis au point répondra aux exigences de la Force aérienne.

Environ 3 000 personnes utilisent déjà le SISAM, et ce chiffre devrait passer à 19 000.

La mise en œuvre officielle du SISAM dans la Force aérienne est censée commencer à l'automne 2009 et devrait durer deux ans et demi.

ESCADRILLE D'AÉRONEFS UTILITAIRES ÉTABLIE À TRENTON

SDT ALLYSSA D. CARTER



Une nouvelle Escadrille d'aéronefs utilitaires multimoteurs (Ele AUM) à la 8^e Escadre Trenton a été officiellement établie le 2 juin 2009.

L'Escadrille, qui est une partie intégrante des opérations à la 8^e Escadre, fournira des capacités de transport rentables et des occasions de formation afin d'aider les pilotes

Les deux nouveaux avions de la 8^e Escadre – les Beechcraft King Air B200 – qui font partie de la nouvelle Escadrille d'aéronefs utilitaires multimoteurs.

à maintenir leurs compétences en vol.


Le gouvernement a accordé le contrat à Aero Support Canada Inc. pour fournir les

services de soutien des aéronefs et d'entretien à l'Escadrille. Le contrat de cinq ans est d'une valeur atteignant 11,5 millions de dollars.

Aero Support Canada Inc., établi à London, en Ontario, remplira son mandat en fournissant deux aéronefs biturbopropulseurs Hawker Beechcraft King Air B200, modèle 2006, et en assurant l'entretien. Les cocardes de la Force aérienne ont été appliqués sur les aéronefs et d'autres marques de la Force seront ajoutées prochainement.

« Ce genre de services est d'une aide précieuse pour la Force aérienne du Canada », a dit le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état major de la Force aérienne. « L'Escadrille d'aéronefs utilitaires multimoteurs nous permettra d'effectuer des petites missions de transport, lorsque l'utilisation d'un aéronef plus gros n'est pas possible ou rentable. »

Les B200 seront pilotés par des pilotes des Forces canadiennes. Cinq pilotes sont déjà qualifiés, grâce aux quelque 80 heures d'instruction en classe et de simulation données par Aero Support Canada Inc. et Flight Safety International Inc. Ils ont complété environ 20 heures d'entraînement au vol sur ce type d'avion.

L'Ele AUM sera en service en Amérique du Nord seulement et assurera des fonctions comme le transport de petits groupes de personnes ou de matériel léger. 

MOYENS AMÉLIORÉS POUR RECONNAÎTRE LES SYMPTÔMES DE L'HYPOXIE


L'hypoxie peut être mortelle pour un pilote.

L'hypoxie se produit lorsque le corps humain est privé d'un approvisionnement suffisant en oxygène, ce qui peut arriver à haute altitude. Elle se manifeste peu à peu, les premiers symptômes comprenant les maux de tête, la fatigue et la nausée. Dans les cas extrêmes, le phénomène peut causer la perte de conscience, le coma et la mort. Il est essentiel que les pilotes apprennent à en reconnaître les symptômes.

L'École de survie et de médecine de l'air des Forces canadiennes (ESMAFC), à la 17^e Escadre Winnipeg, a mis au point un système pour aider à enseigner aux futurs équipages aériens à reconnaître les symptômes de l'hypoxie chez eux-mêmes.

Le système simulant l'effet combiné de l'altitude et de la diminution d'oxygène (CADO) a été utilisé pour la première fois au cours d'un « vol » opérationnel à la fin de 2008.

Les participants sont tous « montés » à 10 000 pieds dans le caisson hypobare; à cette altitude, ils ont commencé à respirer le mélange de gaz du CADO (10 p. 100 d'oxygène et 90 p. 100 d'azote). Ils ont ainsi eu l'impression de se trouver à 25 000 pieds d'altitude, sauf que le système a éliminé le risque d'aéroembolie (mal de décompression) et de barotraumatisme (dommages causés aux tissus par un déséquilibre entre la pression de l'air à l'intérieur et à l'extérieur du corps).

« C'était la première fois que je faisais l'essai du nouveau système, et j'ai été très impressionné par le fait qu'il peut reproduire les symptômes de l'hypoxie dans le milieu relativement sans danger du caisson hypobare, à seulement 10 000 pieds d'altitude », a déclaré le Lieutenant-colonel Pierre Morissette, médecin-chef de la 1^{re} Division aérienne du Canada. 



SDT PHOTOBEL

(De g. à d.) Le Maj Jean Bernier, Commandant de l'ESMAFC, le Col Scott Howden, Commandant de la 17^e Escadre, et le Ltcol Pierre Morissette, après un « vol » dans le caisson hypobare muni du système CADO.

ADIEU AU SPERWER



CPL JONATHAN BARRETT

Après six rotations de l'Escadrille des véhicules aériens tactiques sans pilote en Afghanistan, la mission du CU-161 Sperwer a pris fin le 17 avril 2009.

Son moteur vrombissant, le petit appareil chargé d'une mission titanique s'est envolé dans le ciel noir de l'Afghanistan. Les troupes s'étaient rassemblées pour assister au lancement final, en poussant des hourras et des clameurs; elles ont regardé la petite lumière clignotante prendre de l'altitude avant de changer de direction et d'entreprendre sa dernière mission.

La Roto 6 de l'Escadrille était constituée de membres de l'Armée de terre et de la Force aérienne, plus précisément, du 400^e Escadron tactique d'hélicoptères, basé à Borden (Ont.), du 4^e Régiment d'artillerie antiaérienne, installé à Moncton (N.-B.) et d'autres unités d'appui. Pilotes, artilleurs, analystes, spécialistes de la maintenance, techniciens, commis et opéra-

teurs des transmissions ont tous joué un rôle important, travaillant ensemble à maximiser les chances de succès de chaque vol.

La dernière rotation a eu lieu d'août 2008 à avril 2009, et environ 30,5 p. 100 des heures de vol des six rotations ont été réalisées pendant cette période. Au total, depuis son arrivée en Afghanistan, le Sperwer a effectué environ 4 270 heures de vol au cours de plus de 1 300 sorties.

Un des grands avantages du Sperwer résidait dans sa capacité de voler dans des situations où aucun autre appareil ne le pouvait. L'aéronef était conçu de manière à pouvoir affronter les pires conditions météorologiques, tout en continuant de fournir des images, même en cas de nébulosité à basse altitude. Grâce à sa capacité d'imagerie infrarouge, il pouvait fournir des renseignements précis à toute heure du jour.

Le Capitaine Mark Horstead, commandant

Des membres de l'Escadrille préparent le CU-161 Sperwer à effectuer sa dernière mission.

de mission des Sperwer au cours de la Roto 6, est convaincu que la présence du Sperwer en Afghanistan a été avantageuse. « Grâce à nos efforts, il faut moins d'équipes de détection des IED (dispositifs explosifs de circonstance) », déclare-t-il. « J'espère que nos réussites et la présence des Sperwer ont permis de sauver des vies chez les Forces canadiennes et chez les alliés. »

Le véhicule aérien sans pilote CU-170 a maintenant remplacé le Sperwer dans les missions canadiennes en Afghanistan.

DES CARTES POUR LES TROUPES EN AFGHANISTAN



ADJ SERGE PETERS

Un avion CP-140 Aurora décolle pour exécuter une mission pendant l'exercice Maple Flag 40.

Deux avions CP-140 Aurora se sont déployés le 8 mai 2009 afin d'aider à produire des cartes pour la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, nom qui désigne le contingent canadien participant à la mission dirigée par l'OTAN dans ce pays.

Les deux Aurora et leurs équipages ont passé un mois et demi à produire des images haute résolution, en couleurs et en stéréo que pourront utiliser les divers éléments de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS), y compris l'Armée nationale afghane et les Forces de sécurité nationale afghanes.

Les cartes représenteront des régions pour lesquelles aucune carte n'existe, ou elles seront des améliorations par rapport aux cartes périmées existantes ne montrant pas les éléments nouveaux qui ont modifié le paysage. Les images seront prises tout d'abord au-dessus des zones que les Forces canadiennes et les alliés, en consultation avec la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, auront désignées comme prioritaires.



Le Premier ministre Harper et M. Robert E. Brown, président de CAE Inc., annoncent l'attribution d'un marché à CAE en vue de l'établissement d'une capacité de classe mondiale de formation des équipages du nouveau parc canadien d'avions tactiques C-130J Hercules.

FORMATION SUR SIMULATEUR HERCULES DE POINTE

Le gouvernement du Canada a signé une entente de 346 millions de dollars avec la société CAE Inc., de Montréal, afin d'établir une capacité de classe mondiale de formation des équipages aériens pour le nouveau parc canadien d'avions tactiques C-130J Hercules.

Baptisé « Fournisseur de systèmes d'entraînement opérationnel » (FSEO), ce programme constitue un moyen sûr et efficace d'offrir une formation opérationnelle critique sur le nouveau parc de transport aérien tactique.


« Ce projet est la première étape de l'établissement d'une organisation de formation de classe mondiale qui contribuera largement à la sécurité et à l'efficacité opérationnelle de nos troupes en plus de poursuivre le développement de notre expertise au Canada », a précisé le Premier ministre Stephen Harper lors de l'annonce du marché, le 13 février dernier.

L'instruction vise l'acquisition des qualifications de base en vol des pilotes et arremeurs du Hercules de modèle J. Les pilotes et arremeurs acquerront également les compétences de mission qu'il faut pour exploiter les systèmes de transport aérien de l'appareil en milieu opérationnel tandis que la formation continue leur permettra de conserver leurs qualifications. Le marché englobe l'information, le didacticiel, le matériel, l'équipement et les ressources nécessaires pour appuyer la Force aérienne dans la prestation de cette formation sur le C-130J Hercules et sur ses systèmes de bord.

« Cette approche de l'instruction consolide les ressources, réduit la duplication des efforts et propose une suite avancée de produits de formation, d'où une utilisation plus efficace du financement et un programme plus productif de développement des capacités de la Force aérienne », explique le Major Lawrence O'Keeffe, du

Bureau du projet FSEO, qui relève du groupe du Sous-ministre adjoint (Matériels), avant d'ajouter.

« Nous avons la conviction que cette formation rehaussera la renommée du Canada comme pays disposant des meilleurs équipages d'Hercules au monde. »

Ayant obtenu l'assurance que le premier C-130J Hercules serait livré à l'avance en 2010, la Force aérienne a déjà entrepris la formation sur le C-130J dans les installations de la force aérienne américaine. Au fil des quelques années à venir, la formation des équipages aériens passera à la solution canadienne quand le nouveau Centre d'entraînement au vol tactique, appuyé par CAE, sera opérationnel à la 8^e Escadre Trenton. 

LE 414 REPREND L'AIR



SPT RYAN WINTON

La remise sur pied du 414^e Escadron de guerre électronique (414 EGE) a été soulignée lors d'une cérémonie le 23 janvier 2009 dans les installations des Ailes d'Époque du Canada, près d'Ottawa.


L'unité, qui est située à Ottawa mais relève de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, est chargée de donner un appui de guerre électronique à l'instruction de combat des Forces canadiennes.

Le Lt Ben Lawson (à gauche) présente les couleurs du 414^e Escadron au Mgen Marcel Duval.

« Je suis très heureux d'assister à la renaissance du 414^e Escadron », affirme le major-général Marcel Duval, Commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada, qui a présidé la cérémonie, ajoutant : « L'instruction en guerre électronique joue un rôle extrêmement important car c'est grâce à elle que nos troupes sont prêtes à livrer bataille dans l'espace de combat contemporain ».

Surnommé « Black Knight » (chevalier noir), le 414 EGE a pris naissance pendant laquelle leur rôle était la chasse et la reconnaissance.

Les trois générations d'une famille de la Force aérienne étaient sur place pour les célébrations : le Capitaine d'aviation (à la retraite) George Lawson, pilote de l'Escadron pendant la Deuxième Guerre mondiale, le Brigadier-général Tom Lawson, Commandant du Collège militaire royal du Canada, et le Lieutenant Ben Lawson, opérateur de systèmes de combat aérien appartenant au 414 EGE.

« Il y a plus de 60 ans, George Lawson faisait ses adieux au 414 et, aujourd'hui, son petit fils y entre », remarque le lieutenant-colonel Larry Weir, Commandant de l'escadron. 

LA REMISE À NEUF DES DASH 8 EST EN COURS



Un CT-142 Dash 8 utilisé par le 402^e Escadron « Ville de Winnipeg » à l'appui de l'ENAFc.

L'entreprise Provincial Aerospace Ltd (T.-N.-L.) fera l'inspection de mi-vie et la remise à neuf de quatre avions d'instruction militaire CT-142 Dash 8 en quatre ans.

« Pendant près de 20 ans, le CT-142 Dash 8 a été un aéronef très fiable et l'un des pivots du système d'instruction de la Force aérienne du Canada », a souligné le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay. « Voilà pourquoi nous faisons en sorte que le CT-142 demeure une composante efficace et digne de confiance de notre système d'instruction des navigateurs aériens pendant de nombreuses années encore. »

Le CT-142 est une version militaire de l'avion civil Dash 8 (série 100), et les Forces canadiennes s'en servent pour l'entraînement de leurs navigateurs, à l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes (ENAFc), à la 17^e Escadre Winnipeg (Manitoba). Les quatre avions sont entrés en service entre décembre 1989 et mai 1991.

Les inspections de mi-vie seront exécutées en vertu d'un contrat de 2,3 millions de dollars attribué à l'issue d'un concours amorcé en décembre dernier. Les travaux se feront dans les installations de la Provincial Aerospace Ltd, à St. John's (T.-N.-L.).

LE POINT SUR LES INFRASTRUCTURES

Au cours des derniers mois, le gouvernement a annoncé des investissements dans l'infrastructure du MDN et des Forces canadiennes; bon nombre d'entre eux favorisent directement la Force aérienne.

Shearwater

En avril, le gouvernement a annoncé qu'il a acquis de nouveau environ 235 hectares de terrain le long des limites de Shearwater (N.-É.).

Cela procurera au MDN la souplesse voulue pour répondre aux besoins à venir (personnel, équipement et installations) dans la région de Halifax.

En mars 2002, dans le cadre de son programme de réduction des infrastructures, le gouvernement du Canada a vendu 373, 12 hectares de terrain excédentaire à Shearwater à la Société immobilière du Canada CLC Limitée.

Patricia Bay

Un contrat d'une valeur approximative de 2,3 millions de dollars a été adjugé à la maison Stantec Consultants Ltd. qui doit concevoir de nouvelles installations pour l'escadron d'hélicoptères maritimes à Patricia Bay (C.-B.).

Une fois terminé le travail de conception et après que la mise en œuvre du projet aura été approuvée, l'entrepreneur construira un nouveau hangar qui réunira divers services opérationnels et unités de soutien; il y aura aussi une aire de stationnement extérieure qui pourra accueillir cinq aéronefs au maximum.

Winnipeg

La Borland Construction Inc., de Winnipeg (Man.), a obtenu un contrat de près de 2,9 millions de dollars pour reconstruire l'aire de trafic sud-est, à la 17^e Escadre Winnipeg.

L'aire de trafic actuelle date de 1980 et elle a depuis subi plusieurs réparations et des travaux de rescelllement. L'aire de trafic sert à garer et à entretenir les aéronefs, et on l'utilise à l'Escadre pour charger et réapprovisionner

en carburant les avions. Dans le cadre du projet, qui vient de démarrer, on reconstruira une surface d'environ 13 215 m² du secteur sud-est de l'aire de trafic.

En mars, le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay, a annoncé l'agrandissement de l'École de survie et de médecine de l'air des Forces canadiennes (ESMAFC), à Winnipeg.

L'ESMAFC fournit aux équipages aériens des FC des cours de base et avancés portant sur les techniques de survie, d'évasion, de résistance et de fuite ainsi que des cours en médecine de l'air.

Cold Lake

Le Ministre a aussi annoncé la modernisation du système de distribution de produits pétroliers à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.), pour aider celle-ci à remplir son mandat, qui consiste à soutenir les opérations de vol et l'instruction des pilotes de chasse.

NOUVELLE ESCADRE DEVIENT OPÉRATIONNELLE EN AFGHANISTAN

CPL JAMES NIGHTINGALE



Les nouvelles ressources du Canada envoyées en Afghanistan augmentent la présence de la Force aérienne dans le ciel de la Province de Kandahar et permettent d'assurer la protection des soldats canadiens, puisque ces derniers seront moins dépendants du transport au sol, selon le Lieutenant-général Angus Watt, chef d'état-major de la Force aérienne.

« Dans les airs, on ne peut pas tomber sur un dispositif explosif de circonstance (IED) », il a déclaré, en parlant des avantages de la nouvelle Escadre aérienne canadienne.

Le Lgén Watt était en Afghanistan au debout de mars, où il a annoncé que l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan (FOI-Afg) était prête à fournir les services de soutien opérationnel aérien au Commandement régional Sud.

« L'entrée en service opérationnel permet essentiellement de montrer que les tâches peuvent nous être affectées », a déclaré le Lgén Watt. « Nous sommes cependant limités puisque nous n'avons pas la capacité totale associée au personnel navigant et au personnel de maintenance. Au cours des prochains mois, la totalité des équipages sera intégrée et tout sera peaufiné. Nous pourrons alors déclarer que nous avons atteint la capacité opérationnelle totale. »

Le canonier latéral à bord d'un Griffon CH-146 scrute le terrain pendant la tâche d'escorte en soutien à un Chinook alors que ce dernier transporte du personnel de la coalition vers des bases d'opérations avancées de l'Afghanistan méridional.

« Ces nouvelles ressources nous aideront à réduire le nombre de convois de ravitaillement au sol et nous permettront de nous rendre plus facilement aux endroits éloignés dans des milieux où nous pourrions être à la merci des embuscades, des mines antipersonnel et des dispositifs explosifs de circonstance », a expliqué le colonel Christopher Coates, le premier commandant de l'Escadre.

Les ressources de l'Escadre comprennent, entre autres, un effectif de 450 personnes, six hélicoptères CH-147 Chinook, huit hélicoptères CH-146 Griffon, et trois appareils d'aérotransport tactique CC-130 Hercules, ainsi que des véhicules aériens sans pilote

Un hélicoptère Chinook canadien est ravitaillé en carburant à l'aérodrome de Kandahar en Afghanistan.

(UAV) CU-170 Heron. Les CC-150 Polaris et les CC-177 Globemaster III, lorsqu'ils offrent des services de convoi aérien dans le but d'appuyer les opérations en Afghanistan, relèvent également de l'Escadre aérienne. L'Escadre est une unité de la FOI-Afg, la formation qui comprend tout le personnel des Forces canadiennes et l'équipement de l'Asie du Sud-Ouest. L'Élément de soutien du théâtre, qui se trouve dans la région depuis 2002, se trouve maintenant sous l'égide de l'Escadre aérienne.



CPL ROBERT BOTTRILL



Une hélicoptère CH-146 Griffon du 408^e Escadron, Edmonton, assurent l'escorte au cours de la phase d'entraînement en vue des opérations pour les hélicoptères Chinook canadiens à Kandahar, Afghanistan.



L'Heron, loué à Macdonald Dettwiler and Associates Ltd. (MDA), est préparé par des spécialistes de la maintenance de MDA avant le décollage, à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

Au début de leur mission en Afghanistan, les Forces canadiennes avaient des ressources aériennes limitées.

« Beaucoup de navires participaient [accompagnés des détachements d'hélicoptères Sea King] à la mission », a expliqué le Lgén Watt. « Nous avions certains appareils Aurora et quelques aéronefs de transport, mais le contingent était restreint. »

Ce manque de capacités a forcé les Forces canadiennes à utiliser les aéronefs des alliés ou de se fier au transport au sol pour les opérations. Or, le transport au sol s'est avéré fatal pour plus de cent soldats qui ont perdu la vie, la plupart en raison de bombes posées en bordure de la route.

Accomplissement du rapport Manley

Cette situation a été soulignée en 2008 par un rapport présenté par le Groupe d'experts indépendant sur le rôle futur du Canada en Afghanistan, connu sous le nom de rapport Manley. Le groupe a fait plusieurs recommandations importantes, dont le besoin d'accroître la couverture des UAV et le transport par hélicoptère.

Ces deux recommandations ont servi de guide aux objectifs et aux actions de la Force aérienne tout au long de 2008. De nouveaux UAV CU-170 Heron ont été déployés l'an dernier, afin de remplacer les UAV CU-161 Sperwer, qui étaient dans le théâtre depuis 2003. Le Heron permet d'assurer la surveillance d'une zone beaucoup plus grande et pendant plus longtemps que le Sperwer.

« Le Sperwer nous a très bien servi, mais il arrivait à la fin de sa vie utile, et nous voulions des capacités supérieures, puisque les UAV se sont avérés tellement bénéfiques », a affirmé le Lgén Watt.

« Nous allons utiliser le Heron au meilleur de nos capacités pour tenter de voir ce qui se passe au sol et repérer les IED », a expliqué le Col Coates.

Toujours en vue de répondre aux exigences du rapport Manley, de nouveaux Chinook transportent les troupes canadiennes en mission, les aidant à éviter les menaces de la route. Les Griffon assurent l'escorte tactique des Chinook.

Les aéronefs font partie du bassin de l'OTAN et peuvent également être utilisés par nos alliés. L'utilisation des aéronefs est déterminée selon la priorité opérationnelle accordée à chaque mission par la Force internationale d'assistance à la sécurité.

« Au cours des dernières années, nous avons profité du bassin sans vraiment contribuer en termes de soutien d'hélicoptère », a déclaré le Lgén Watt. « Nous remboursons maintenant notre dette en contribuant. Or, lorsqu'on a nos propres hélicoptères, on peut influencer le bassin différemment que lorsqu'on est un simple client. »

L'entraînement des membres de l'Escadre était tout aussi important que l'acquisition du matériel. La Force aérienne a envoyé des militaires à Fort Rucker, en Alabama et à Wilmington, au Delaware, en mars 2008. L'entraînement a été fourni dans le cadre de l'entente de vente militaire étrangère par laquelle le gouvernement américain a vendu les Chinooks au Canada. L'entraînement en sol américain a permis aux équipages canadiens de travailler avec leurs partenaires de la coalition qui utilisent les Chinooks en Afghanistan.

Un équilibre de capacités

Le Lgén Watt a expliqué que l'Escadre aérienne ne compte aucun chasseur.

« La mission en Afghanistan est fondée sur un équilibre de capacités », précise-t-il. « L'équilibre dépend des objectifs de la mission. Les hélicoptères représentent le tout dernier ajout. Des chars ont été ajoutés en 2007. Nos chasseurs CF-18 sont une capacité utile et ont déjà été utilisés lors d'autres missions. Mais jusqu'à maintenant, les chasseurs canadiens n'ont pas été appelés pour s'ajouter à cet équilibre des capacités. »

La mise en service de l'Escadre a été un tourbillon d'activités qui se sont étendues sur moins d'un an. Le Lgén Watt a souligné que c'est un exploit qu'ont accompli des hommes et des femmes extraordinaires des Forces canadiennes. « Nous établissons les capacités, nous tentons de déterminer où installer les diverses unités et l'équipement. Il y a donc toujours des défis pour trouver le bon créneau, à la fois sur le plan physique et opérationnel. Mais tous les membres sont très fiers d'être ici. Ils sont tous enthousiastes quant au moyen dont ils peuvent contribuer de façon importante à la mission. »

Et il a expliqué que la mission est au cœur de tout. « Le milieu afghan est difficile. Les Afghans vivent en guerre depuis plus de 30 ans. Des gens vaillants sont aux prises avec une situation des plus difficile. Ils ont besoin d'aide et nous sommes ici pour les aider à avoir une vie meilleure. »

LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME

Une fois terminée la maintenance des pales du *Palomino 16*, le CH-124 Sea King qui accompagne le NCSM *Winnipeg* dans le golfe d'Aden, l'équipage vérifie tous les mouvements pour s'assurer de leur bon fonctionnement. Le *Palomino 16* et son équipage ont appuyé le NCSM *Winnipeg* durant la réalisation d'une mission OTAN de lutte contre la piraterie au printemps. Le *Winnipeg* s'est joint au 1^{er} Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG 1) le 2 avril. À la fin d'avril, les pays de l'OTAN ont modifié leur plan relatif au SNMG 1, annulé leurs visites de port prévues à Singapour et en Australie et demandé au Groupe de poursuivre son importante mission de lutte contre la piraterie, l'opération *Allied Protector*, dans le golfe d'Aden et au large de la Corne de l'Afrique. Le SNMG 1 réunit des navires provenant du Canada, de l'Allemagne, des Pays-Bas, du Portugal, de l'Espagne, du Royaume-Uni et des États-Unis. Le NCSM *Winnipeg* s'est détaché officiellement du SNMG 1 le 6 juin et doit rejoindre son unité d'appartenance à Esquimalt, en Colombie-Britannique, au mois d'août.



CPL RICK AYER

LES FC AIDENT À SAISIR DES DROGUES ÉVALUÉES À 272 M\$

L'opération *Caribbe* a aidé à saisir des drogues dans les Caraïbes et l'océan Pacifique oriental et à empêcher ainsi des quantités de cocaïne évaluées à 272 M\$ d'atteindre les rues de l'Amérique du Nord au début de 2009.

Le 15 janvier, un aéronef de patrouille maritime à long rayon d'action CP-140 Aurora a aidé à repérer et à suivre un bateau semi-submersible autopropulsé (SPSS) dans les eaux internationales au large de la côte pacifique nord-ouest de l'Amérique du Sud. Sept tonnes métriques de cocaïne (valeur estimative de 242 M\$) ont été saisies et chargées à bord d'un navire de la Garde côtière des États-Unis; l'équipage a été arrêté et conduit en Floride pour y être poursuivi en justice.

Le 9 février dans les eaux internationales au large de la côte nord-est de l'Amérique du Sud, dans le bassin des Caraïbes. Le NCSM *Montréal* a aidé le navire de guerre français *FV Ventôse* à intercepter un « navire rapide » de trafiquants de drogue qui transportait 600 kilogrammes de cocaïne évaluée à 30 millions de dollars.

Les opérations multinationales de surveillance et d'interdiction des drogues dans l'Atlantique, les Caraïbes et l'océan Pacifique oriental sont dirigées par la U.S. Joint Interagency Task Force South (JIATF-S). Des navires et des aéronefs canadiens participent à ces opérations depuis 2006. Les autres participants internationaux sont, entre autres, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Espagne et la France.

L'opération *Caribbe* est dirigée par le Commandement Canada qui est l'organisation chargée de toutes les opérations courantes et de contingence menées par les Forces canadiennes au Canada et en Amérique du Nord.

LA FORCE AÉRIENNE VISE L'OR PENDANT L'EX SILVER

L'exercice *Silver*, qui a eu lieu du 9 au 13 février 2009 dans la région de Vancouver, était le deuxième d'une série de trois exercices menés par le Groupe intégré de la sécurité (GIS), que dirige la GRC. Le Groupe assurera la sécurité aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010.

La Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques (FOIJO), qui regroupe des membres et de l'équipement des trois éléments des FC, a participé à l'exercice afin d'appuyer la GRC et de travailler de concert avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux. Pendant toute la semaine, les réactions du GIS ont été mises à l'épreuve à la faveur de divers scénarios de sécurité.

La Force aérienne a fourni un appui double au GIS : le commandant de la composante aérienne (CCA) a assuré des services de mobilité aérienne, de surveillance, de recherche et de sauvetage, tandis que la Région canadienne du NORAD s'occupait de la défense aérospatiale.

La Force aérienne a alors fait appel à des hélicoptères Griffon, à des aéronefs de patrouille Aurora, à des hélicoptères Sea King, à des ravitailleurs Hercules et Polaris, à

des chasseurs CF-18 Hornet et à des unités de radar mobiles fournis par des escadrons de toutes les parties du Canada.

Les scénarios de l'exercice ont porté sur tout l'éventail des opérations possibles. Les escadrons d'hélicoptères tactiques ont transporté les équipes d'intervention rapide de la GRC sur les lieux des situations d'urgence, les Aurora ont patrouillé près des côtes pour y repérer toute menace éventuelle, et les hélicoptères de recherche et de sauvetage ont évacué des blessés.

Du côté du NORAD, les unités de radar mobiles et un aéronef américain doté d'un système aéroporté d'alerte et de contrôle (AWACS) ont fourni une image détaillée de l'espace aérien. Les appareils Hercules et Polaris ont ravitaillé les chasseurs et les CF-18 ont intercepté tout appareil « non autorisé ou suspect ».

La prochaine étape importante sera l'exercice *Gold*, prévu pour l'automne 2009.

Des membres de la GRC montent à bord d'un hélicoptère Griffon pendant l'exercice *Silver*.



CPL DAVID CARRE

MAPLE FLAG 42 : UN EXERCICE UNIQUE EN SON GENRE



Un CF-18 est ravitaillé en vol par un avion citerne stratégique CC-150 Polaris du 437^e Escadron, 8^e Escadre Trenton (Ont.), pendant l'exercice *Maple Flag 42*. Les CC-150 ont effectué deux vols de ravitaillement par jour, en semaine, tout au long de l'exercice *Maple Flag*, pour que les pilotes de chasse ne soient pas obligés de quitter la zone d'exercice et de revenir à la 4^e Escadre au beau milieu de leur mission.

Plus de 4 500 militaires canadiens et étrangers ont participé pendant un mois à l'exercice *Maple Flag XLII* (MF 42), l'un des plus gros exercices interalliés au monde, organisé par la Force aérienne du Canada. Cet exercice a eu lieu à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.), du 18 mai au 12 juin 2009.

« De plus en plus, l'exercice *Maple Flag* reproduit de façon très réaliste le champ de bataille moderne. Certains équipages aériens se sont entraînés à imposer leur supériorité dans les airs, tandis que d'autres éléments des forces aériennes ont surtout appuyé les combats au sol, reproduisant ainsi des opérations qui sont courantes en Afghanistan, par exemple », a expliqué le Colonel Pierre St-Amand, Commandant de la 4^e Escadre. « L'exercice *Maple Flag* est en train de devenir une expérience unique en son genre pour les Forces canadiennes et pour les forces de nos alliés. »

L'exercice a été divisé en deux périodes : la Période 1, du 18 au 29 mai, et la Période 2, du 1^{er} au 12 juin. Pendant chacune de ces périodes, les forces alliées du Canada, de l'Allemagne, des Pays Bas, de la Nouvelle-Zélande, du Singapour, des États-Unis, de la Grande-Bretagne, de l'Australie et du Système aéroporté d'alerte et de contrôle de l'OTAN (avions AWACS) ont participé à une campagne aérienne et terrestre dans des conditions simulées. Les opérations terrestres se sont déroulées à Cold Lake, à Wainwright (Alb.), et dans certaines collectivités locales comme Meadow Lake (Sask.).

Cette année, l'avion de surveillance Global Hawk de l'U.S. Air Force a été intégré dans le scénario. Le Global Hawk a pris des photos du polygone de tir aérien de Cold Lake, et ces images ont été utilisées pour indiquer aux équipages aériens, en temps réel,

l'emplacement de leur cible, et pour guider les membres de la Compagnie A du 3^e Bataillon du Princess Patricia's Canadian Light Infantry, qui ont été parachutés à Wainwright.

Le 64th AGRS (Aggressor Squadron) de la Force aérienne américaine et les « Top Aces » du Canada ont joué le rôle des forces ennemies (les « Rouges »). La menace terrestre est venue de DRS Technologies, une entreprise civile sous contrat, et du 266th Range Squadron, de la Mountain Home Air Force Base (Idaho).

Dans le cadre de son programme d'observateurs internationaux, l'exercice *Maple Flag 42* a également accueilli des observateurs venus du Chili, de l'Égypte, de l'Inde, d'Oman, de la Corée du sud, du Qatar et des Émirats arabes unis.



Le Sergent d'état-major Malik Coleman, le Sergent Patrick Schroeder et l'aviateur principal Nick Egebrecht présentent un F-15 Eagle du 390^e Escadron de chasseurs de la Force aérienne des États-Unis, pendant la journée portes ouvertes de l'exercice *Maple Flag 42*.

CPL PATRICK DROUIN



Deux aéronefs CT-155 Hawks du 419^e Escadron d'entraînement à l'appui tactique, 4^e Escadre Cold Lake, lors du lancement matinal de l'exercice *Maple Flag 42*, le 4 juin.

L'exercice MF 42 a permis aux équipages aériens et aux soldats alliés de simuler des combats aériens et terrestres dans un environnement moderne et réaliste, et il a mis l'accent sur les opérations aériennes menées par une imposante coalition composée de groupes d'avions de chasse fortement intégrés aux forces terrestres et aux unités de transport tactique.

KERRI DIXON

CPL KELLY LOW

IN
MEMORIAM

Le Caporal Dany Olivier Fortin

Le Caporal Dany Olivier Fortin, du 425^e Escadron d'appui tactique basé à la 3^e Escadre Bagotville (Qué.), était un des trois militaires canadiens qui ont été victimes de l'explosion d'un dispositif explosif de circonstance près d'un véhicule blindé en patrouille dans le district d'Arghandab. L'attentat, qui a fait deux autres blessés, s'est produit au nord-ouest de la ville de Kandahar, le 3 mars 2009.

Le Cpl Fortin était originaire de Baie Comeau (Qué.).

Les deux autres hommes tués sont l'Adjudant Denis Raymond Brown et le Caporal Kenneth Chad O'Quinn.

« Le Canada a perdu trois militaires exceptionnels », a déclaré le Brigadier-général Jonathan Vance. « C'étaient des hommes qui s'étaient consacrés à leur pays pour améliorer le cours des choses ici, en Afghanistan, de manière que d'autres puissent aspirer à une vie paisible et stable. »

L'ASSOCIATION
RECONNAÎT LES HÉROS
DE LA FORCE AÉRIENNE

Des héros remarquables de la Force aérienne ont été honorés par l'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC) lors de son déjeuner annuel de la patrouille de l'aube qui a eu lieu au Château Laurier, à Ottawa, le 27 février 2009.

L'expression « patrouille de l'aube » vient de William Avery « Billy » Bishop, aviateur canadien de la Première Guerre mondiale, qui a reçu la Croix de Victoria, la décoration la plus haute du Commonwealth pour la bravoure, pour un raid à l'aube sur un aérodrome allemand.

Le déjeuner est conçu pour rassembler des décideurs de la puissance aérienne, des représentants de l'industrie aérospatiale du Canada et des parlementaires dans un contexte informel afin de leur permettre d'honorer des héros passés et présents de la Force aérienne du Canada.

Au déjeuner, le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, a présenté des membres de la Force aérienne qui ont fourni une importante contribution à la Force aérienne.

En 2007, le Sergeant Cooper a dirigé un sauvetage en parachute, auquel le Sgt Dwayne Guay (alors Caporal-chef) a également participé, dans une situation comportant des

dangers extrêmes, des vents violents et des températures glaciales. Lors d'un saut de nuit difficile sur une plaque de glace flottante à cap Parry dans l'océan Arctique, les deux sergents sont parvenus à secourir courageusement l'homme qui s'y trouvait.

Le 19 juin, la Gouverneure générale a présenté au Sgt Cooper et au Sgt Guay, pour leurs actions, l'Étoile du courage, une des plus hautes distinctions du Canada pour la bravoure. Cette décoration est décernée seulement aux personnes qui font preuve de « courage remarquable dans des situations très périlleuses. »

Le Capitaine Meagan McGrath est le premier membre des Forces canadiennes, et la plus jeune Canadienne, à avoir conquis les Sept Sommets, soit les plus hautes montagnes des sept continents. En mai 2007, l'association d'alpinisme du Népal l'a honoré pour avoir aidé à sauver la vie d'une alpiniste de 21 ans sur le mont Everest.

« Ce ne sont que quelques-uns des hommes et des femmes exceptionnels qui font partie de la Force aérienne », a déclaré le Lgén Watt. « Je suis très fier d'eux, et je suis très fier d'être leur chef. »



Le Sgt Guay, le Capt McGrath, le Lgén Watt et le Sgt Cooper au déjeuner de la patrouille de l'aube.

LE PLUS RÉCENT ASTRONAUTE CANADIEN EST UN PILOTE DE CHASSE



Le Capt. Jeremy Hansen.

« Vous avez le poste. »

Le 13 mai 2009, l'Agence spatiale canadienne (ASC) a finalement dit ces quelques

mots au Capitaine Jeremy Hansen, pilote de chasse dans la Force aérienne, faisant ainsi de lui l'un des deux nouveaux astronautes canadiens.

Le Capt Hansen, pilote attaché à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) et Dr David Saint Jacques, un médecin de Québec détenteur d'un doctorat en astrophysique, l'ont emporté sur quelque 5 300 postulants. Ils ont passé un an d'essais et d'évaluations, pour se retrouver finalement seuls finissants quand l'ASC est arrivée, en mai, au terme de sa troisième campagne nationale de recrutement.

« Je suis renversé », de dire le Capt Hansen. « Je ressens de l'enthousiasme, de l'extase, même... un peu de crainte, de l'humilité aussi, et je suis intimidé... tout cela tout à la fois. Il s'agit d'une circonstance tout simplement fabuleuse. »

Le Capt Hansen et le Dr Saint Jacques sont les premières recrues accueillies au sein du corps des astronautes depuis 1992. L'Agence

spatiale canadienne a lancé sa campagne nationale de recrutement en mai dernier dans le but d'augmenter le nombre de Canadiens membres du corps, le faisant passer de 10 à 12 membres.

Le Capt Hansen attribue à l'instruction de la Force aérienne une part de la réalisation de son rêve. « Je ne me trouverais sans doute pas en pareille position sans mon vécu dans la Force aérienne », poursuit-il. « Mon expérience du vol militaire et du pilotage de chasse m'a appris à réagir sous pression. Je suis régulièrement appelé à donner un plein rendement à bord d'un avion à réaction, dans des situations dynamiques et tendues. »

Les nouveaux astronautes canadiens suivront une session de formation dans les installations de l'Agence spatiale canadienne, suivi par leur entraînement au Johnson Space Center de la NASA, à Houston, au Texas en août.

UNE MENTION ÉLOGIEUSE POUR LE 425^e ESCADRON



Le Général Walter Natynczyk, Chef d'état major de la Défense (deuxième à partir de la droite), présente au Lieutenant colonel Paul Prévost (deuxième à partir de la gauche), commandant du 425^e Escadron d'appui tactique, une Mention élogieuse des Forces canadiennes à l'intention de l'unité. Le 425^e Escadron, situé dans les installations de la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, a reçu cette mention élogieuse plus tôt cette année en hommage à sa contribution à la défense de l'Amérique du Nord. L'Escadron a fait la preuve de son aptitude exceptionnelle aux opérations lors du déploiement rapide d'un contingent de six avions pour prendre la relève d'appareils de la force aérienne américaine couvrant le flanc nord ouest du continent nord américain. C'est grâce à cette opération que les initiatives russes dans le Nord ont été contrées avec efficacité. Le professionnalisme et l'ardeur au devoir inégalés du 425^e Escadron ont aidé à serrer les liens entre le Canada et États Unis.

VOUS TROUVEREZ D'AUTRES RENSEIGNEMENTS SUR LE SITE WEB DE LA FORCE AÉRIENNE!

Consultez le site www.forceaerienne.gc.ca pour vous tenir au courant de ce qui se passe dans la Force aérienne. Chaque jour de semaine, de nouveaux articles sont affichés sur notre site Web. Ils montrent ce que les hommes et les femmes de la Force aérienne font pour Canadiens et Canadiennes.



LES TOUT DERNIERS COLONELS HONORAIRES

Au cours des derniers mois, les personnes suivantes ont été nommées colonel honoraire par le ministre de la Défense nationale :

- Scott Clark, président de Benjamin James Marketing Communications, à North Bay (Ont.) – 21^e Escadron de contrôle et d'alerte (Aérospatiale), 22^e Escadre North Bay (Ont.).
- Lloyd Graham, navigateur à la retraite de la Force aérienne – 404^e Escadron de patrouille et d'entraînement maritime, 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).
- James Ludlow, président et chef de la direction de True North Sports and Entertainment Ltd. – École de navigation aérienne des Forces canadiennes, 17^e Escadre Winnipeg (Man.).
- Jeffrey Morris, ancien membre de la Royal Air Force et actuellement vice-président et directeur des opérations chez Angel Flight – 443^e Escadron d'hélicoptères maritimes, 12^e Escadre Shearwater (N.-É.).
- Sterling Peyton, président de la chambre de commerce de Labrador Nord et ancien sous-ministre du ministère provincial du Labrador et des Affaires autochtones – 5^e Escadre Goose Bay (T.-N.-L.).
- Maureen Piercy, rectrice du Loyalist College, à Belleville (Ont.) – 8^e Escadron de transmissions et contrôle (Air), 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- Ed Robertson, membre des « Barenaked Ladies » et vedette de l'émission de télévision « Ed's Up » – 424^e Escadron de transport et de sauvetage, 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- John See, président – TD Waterhouse Discount Brokerage – 437^e Escadron de transport, 8^e Escadre Trenton (Ont.).

- Jack Van Norman, inspecteur à la retraite de la GRC – 417^e Escadron de soutien au combat, 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).

Visitez le site Internet consacré aux nouveaux colonels honoraires pour en apprendre davantage sur ces Canadiens et Canadiennes remarquables et sur d'autres colonels honoraires de la Force aérienne qui ne ménagent ni le temps ni les efforts pour soutenir les hommes et les femmes de la Force aérienne : www.forceaerienne.gc.ca/or-re/hc-ch.



TOM PHILIP

Le Col honoraire Ed Robertson.



LOWELL BRECKON

Le Col honoraire Jeff Morris (à gauche) en compagnie de Pat Hodkinson (décédée du cancer l'an dernier) et de Reg Shuker, anciens clients d'Angel Flight. Le Col honoraire Morris a reçu le Prix d'entraide des mains de la gouverneure générale Michaëlle Jean, en avril, pour le travail qu'il accomplit auprès d'Angel Flight, organisme sans but lucratif de la C.-B. qui offre des vols gratuits à des personnes devant voyager pour des raisons médicales. Depuis sa création en 2002, Angel Flight a organisé environ 655 vols de ce genre en Colombie-Britannique.

CPL JONATHAN BARRETTE



NOUVEAU COMMANDANT D'ESCADRE

Le 25 mai 2009, un nouveau commandant prenait les rênes de la plus récente contribution du Canada aux efforts internationaux déployés en Afghanistan. Le Colonel Bruce Ploughman (à droite) remplace le Col Christopher Coates (à gauche) à titre de commandant de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées (Afghanistan) à Kandahar. La dernière affectation du Col Ploughman était celle de commandant de la 12^e Escadre Shearwater, en Nouvelle-Écosse. Le Brigadier-général Jonathan Vance (au centre), commandant de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan et de la Force opérationnelle Kandahar a présidé la cérémonie de passation du commandement.

LES PARLEMENTAIRES SOULIGNENT LA JOURNÉE DE RECONNAISSANCE DE LA FORCE AÉRIENNE

CPL KEVIN SAUVÉ



Les parlementaires ont rendu hommage à la Force aérienne du Canada le 12 mai 2009 dans le cadre de la troisième Journée annuelle de reconnaissance de la Force aérienne.

Avec l'aide du Sénateur Joseph Day, l'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC), un organisme sans but lucratif, a organisé l'événement au Sénat et une réception sur la Colline du Parlement afin de reconnaître les efforts que les membres de la Force aérienne consacrent à l'établissement de la paix et de la sécurité au Canada et sur la scène internationale.

Le Sénateur Day a lancé par une courte déclaration à la salle du Sénat.

« C'est grâce à des efforts, une persévérance et un courage inouïs que la Force aérienne du Canada est devenue la fière organisation qu'elle est aujourd'hui », a déclaré le Sénateur Day. « Elle procure au Canada de nombreux services importants, comme des opérations de recherche et de sauvetage, des renforts de sécurité militaires lors de grands événements et l'entraînement de soldats de l'OTAN. »

Cinq membres de la Force aérienne étaient présents durant l'hommage rendu par le Sénat. « J'avoue que c'est tout un honneur de recevoir une telle reconnaissance », a déclaré le Major Andrew McCorquodale, qui était un des représentants.

De gauche à droite) Le Lgén Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lgén (à la retraite) George Macdonald, Président National Honoraire de l'Association de la Force aérienne du Canada, l'honorable Noël Kinsella, Président du Sénat, et le sénateur Joseph Day ont assisté à la réception de la Journée de reconnaissance de la Force aérienne.

« La Force aérienne fait un excellent travail », a déclaré le député et secrétaire parlementaire au ministre de la Défense nationale, Laurie Hawn (Edmonton Centre). « Solide et active, elle accomplit ce que notre pays attend d'elle sur la scène internationale. La Force aérienne fait partie intégrante de la fibre du Canada et des réalisations du Canada : bravo et merci. »

DND



Cplc Pat Audet.

IN MEMORIAM

Le Caporal-chef Pat Audet, du 430^e Escadron tactique d'hélicoptères basé à la BFC Valcartier (Québec), est l'un des trois militaires qui ont perdu la vie dans l'écrasement d'un hélicoptère Griffon CH-146 au moment du décollage. L'accident s'est produit à la base d'opérations avancée à Tarnak Va Jaldak, dans la province de Zabol, au nord-est de Kandahar, le 6 juillet 2009.

Le Caporal Martin Joannette, du 3^e Bataillon, Royal 22^e Régiment, BFC Valcartier, et un soldat britannique du 22 Engineer Regiment, Royal Engineers, ont également péri dans l'écrasement.

« Leur dévouement en Afghanistan a été incroyable. Nous nous souviendrons de leur sacrifice à jamais », a déclaré le Brigadier-général Jonathan Vance, commandant de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

Trois autres membres des Forces canadiennes ont été blessés dans l'écrasement, mais ont réussi à s'éloigner du lieu de l'accident.

LE CENTENAIRE DE L'AVIATION AU CANADA – LES FÊTES CONTINUENT

MAJ ALAN BAILLIE



Bjarni Tryggvason, astronaute canadien à la retraite, pilote la réplique du *Silver Dart* à Baddeck (N.-É.), le 22 février 2009.

La Force aérienne, ainsi que des organisations d'aviation civiles, a officiellement lancé les célébrations marquant le Centenaire de l'aviation le 23 février 2009 à Baddeck (N.-É.).

Il y a 100 ans jour pour jour, le *Silver Dart* a décollé d'un lac gelé à Baddeck, (N.-É.), et il a parcouru un demi-mille dans les airs avec J.A.D. McCurdy aux commandes. Cet appareil est devenu le premier engin propulsé, plus lourd que l'air, à s'envoler au Canada et a marqué les débuts de l'histoire aéronautique du Canada.

FORCE AÉRIENNE



Solo, tableau gagnant présenté par Glen Urquhart dans le cadre du Concours d'œuvres d'art sur le Centenaire de l'aviation militaire.

Une réplique du *Silver Dart* a décollé du même endroit, le 22 février 2009 (on a devancé l'événement d'une journée, car on prévoyait du mauvais temps le lendemain).

« Le *Silver Dart* est la preuve irréfutable que tout est possible. C'est la preuve que l'imagination n'a pas de limites, comme le ciel. C'est la preuve qu'un rêve suffit parfois à donner à l'histoire un tournant inattendu, inespéré, merveilleux », a déclaré M^{me} Michaëlle Jean, Gouverneure générale du Canada, lors d'une cérémonie tenue le 23 février en soirée, à Ottawa.

Le gouvernement a déclaré que le 23 février serait la Journée nationale de l'aviation. Le même jour, Postes Canada a émis un timbre commémoratif qui met le *Silver Dart* en vedette. L'image représente avec précision les conditions du premier vol, y compris les patineurs qui ont poussé l'appareil sur la glace en prévision du décollage.

Depuis lors, les fêtes se poursuivent.

Le *Hawk One*, un F-86 Sabre datant de la guerre froide et restauré aux couleurs des légendaires Golden Hawks, équipe de voltige qui a volé de 1959 à 1963, vole avec les Snowbirds, notre équipe de démonstration aérienne, dans le cadre de spectacles aériens présentés partout en Amérique du Nord.

Un CF-18 Hornet, portant les couleurs thématiques du Centenaire de l'aviation, participe lui aussi aux spectacles aériens.

En outre, les noms de 100 Canadiens et Canadiennes qui ont apporté une contribution importante à l'histoire de l'aviation canadienne sont peints sur l'avion en bleu pâle.

Un des avions Tutor des Snowbirds porte les couleurs des Tutors qui ont volé au sein de l'équipe d'avions de voltige appelée les Paladins du Centenaire en 1967.

Le 21 mai, le Bureau de projet du Centenaire de l'aviation a lancé une vidéo intitulée *Imaginez*. Celle-ci présente 12 vignettes montrant les époques et les étapes importantes de l'histoire de l'aviation militaire au Canada. La vidéo s'adresse surtout aux Canadiennes et aux Canadiens âgés de 17 à 25 ans, mais ceux de tous les âges l'aimeront eux aussi. La vidéo existe en anglais et en français; 5 000 exemplaires en seront distribués aux commissions scolaires, aux musées de l'aviation et aux escadres de la Force aérienne dans tout le Canada.

Glen Urquhart, de Kincardine (Ont.), a remporté le premier prix du concours d'œuvres d'art sur le Centenaire de l'aviation militaire, avec son aquarelle *Solo*. Le tableau a été choisi parmi les dix-huit présentés par des artistes de toutes les parties du Canada ou par des membres de l'Association canadienne des artistes en aviation (ACAA) vivant dans divers endroits du monde.

Le tableau *Solo* montre un Sopwith Camel de la Première Guerre mondiale que des soldats sont en train de préparer en vue d'une mission. Le deuxième prix a été décerné au Capitaine Maciej Hata, pilote des Forces canadiennes qui poursuit actuellement son instruction sur avion de chasse à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.), pour son tableau *Breaking through the Years* (Transcender le temps), et le troisième prix est allé à Don Connolly, de Sydenham (Ont.), pour sa peinture *Spring Approach* (Manœuvre d'approche, au printemps).

Afin d'en savoir davantage sur les activités présentées pour célébrer le Centenaire, de regarder la vidéo *Imaginez* ou d'apprendre les toutes dernières nouvelles à ce sujet, rendez-vous au site Internet du Centenaire de l'aviation, à www.forceaerienne.lecentenairedelaviation.ca.



CAPT. MAXIMIE FÉVALD

L'Escadrille du patrimoine du Centenaire, qui comprend le CF-18 *Century Hornet*, le *Hawk One* F-86 Sabre et un CT-113 Tutor portant les couleurs des Paladins du Centenaire, a volé pour la première fois le 7 juin 2009 à Portage La Prairie (Man.).

LE CENTENAIRE À L'HONNEUR PENDANT LA SAISON DES SPECTACLES AÉRIENS

Le Hawk One, portant les couleurs des Golden Hawks de l'ARC, vole avec les Snowbirds au-dessus de Comox (C.-B.).



Pendant la saison des spectacles aériens en 2009, les Snowbirds des Forces canadiennes (431^e Escadron de démonstration aérienne) voleront en compagnie de trois aéronefs très spéciaux pour souligner le Centenaire de l'aviation au Canada.

Tout au long de l'été, l'équipe de démonstration du CF-18 Hornet, le F-86 Sabre Hawk One et le Tutor du Centenaire des Snowbirds se rendront avec ces derniers

à certains endroits disséminés dans toute l'Amérique du Nord.

Les Snowbirds ont inauguré la saison de 2009, le 2 mai, à leur base d'attache, la 15^e Escadre Moose Jaw (Sask.). Ils doivent participer à plus de 65 spectacles aériens à 43 endroits au Canada et aux États-Unis. Au cours de cette saison spéciale, ils effectueront aussi 100 défilés aériens dans 100 villes canadiennes.

Au cours des 39 ans d'existence de l'équipe, les Snowbirds ont pris part à environ 2 150 spectacles aériens et se sont ainsi produits devant près de 130 millions de spectateurs.

Visitez le site www.forceaerienne.gc.ca pour trouver le calendrier complet des spectacles des Snowbirds et de l'équipe de démonstration du CF-18 et cliquez sur « Spectacles aériens » dans la colonne de gauche.

NOUVEAU LIVRE SUR L'HISTOIRE DE LA FORCE AÉRIENNE

Un nouveau livre publié par la Force aérienne, *Sur des sommets balayés par les vents : Faits saillants historiques de la Force aérienne du Canada*, a paru le 1^{er} avril 2009 pour marquer le 85^e anniversaire de la création de la Force aérienne du Canada.

L'ouvrage offre un regard fascinant sur les héros, les faits saillants et les traditions – des plus sérieuses aux plus farfelues – qui ont façonné la Force aérienne.

« J'offre ce petit livre à tous les membres de la Force aérienne avec un seul et simple objectif en tête : accroître leur compréhension personnelle de notre grande histoire et les amener à l'apprécier davantage », a écrit le Lieutenant-général Angus Watt, Chef d'état-major de la Force aérienne. « Ce livre... vise à donner au lecteur le goût du passé par le biais d'un récit vivant, intéressant et informatif, et à aiguïser sa soif d'en savoir plus au sujet de notre histoire et de notre patrimoine. »

Un cédérom contenant, en format vidéo et texte, des renseignements supplémentaires sur les sujets abordés dans le livre accompagne ce dernier. Chaque membre de la Force aérienne, de la Force régulière, de la Réserve et du Cadre des instructeurs de cadets en recevra un exemplaire. Le grand public peut y accéder sur Internet, en se rendant au site www.forceaerienne.gc.ca.



AU SERVICE DU CANADA : LE SEPTIÈME LIVRE DU SOUVENIR

Le Septième Livre du Souvenir, sur l'autel où il repose dans la Chapelle du Souvenir, à la Colline du Parlement à Ottawa.

ANCIENS COMBATTANTS CANADA



Le Septième Livre du Souvenir intéressera tout particulièrement la Force aérienne du Canada, car bon nombre de ses membres sont morts au cours de leur entraînement aérien et d'opérations aériennes après 1947.

Au cours des années, des milliers de Canadiens et de Canadiennes sont morts en servant leur pays.

Les noms de plus de 118 000 Canadiens et Canadiennes tombés au champ d'honneur depuis 1884 sont inscrits dans les Livres du Souvenir, une collection de livres spécialement réalisés et dédiés à leur mémoire. Ces livres sont placés dans la Chapelle du Souvenir de la tour de la Paix sur la Colline du Parlement, à Ottawa.

Le plus récent de ces livres, intitulé *Au service du Canada : le Septième Livre du Souvenir*, a été dévoilé par la Gouverneure générale du Canada, Michaëlle Jean, le 11 novembre 2005, Année de l'ancien combattant.

« Le Septième Livre du Souvenir est un document vivant », a déclaré Ian Burgess, agent de programmes chez Anciens Combattants Canada, ministre chargé de gérer les Livres du Souvenir. « Il honore la mémoire ... de plus de 1 600 personnes qui ont donné leur vie au service du Canada depuis le 1^{er} octobre 1947 et il continuera de ce faire pendant des générations à venir. »

Les seuls Canadiens et Canadiennes qui n'y sont pas mentionnés sont ceux qui sont morts

au service de leur pays pendant la guerre de Corée; leur souvenir est conservé dans un livre distinct.

Le Brigadier-général Dwight Davies, aujourd'hui Directeur général – Développement de la Force (Air), est celui qui a milité en faveur d'une recherche dans les archives de la Direction – Sécurité des vols en 2005 pour essayer de retrouver les noms de tous les membres de l'aviation militaire morts pendant l'entraînement aérien et les opérations aériennes depuis 1947 et pour les faire inscrire dans le Septième Livre.

« Servir son pays est une des tâches les plus nobles qui soient, a-t-il dit. Comme beaucoup parmi nous peuvent l'attester, surtout ceux dont les tempes grisonnent et qui portent les signes du temps sur leur visage, pareille tâche exige l'acceptation des épreuves et du risque. Nous pouvons aussi parler de sacrifice, car nous avons acquis ce droit en assistant à des cérémonies solennelles où nous avons dit adieu à nos compagnons d'armes et reconforté leur famille, après toutes ces nombreuses tragédies ayant jalonné les années.

« La plupart de ces événements de l'époque de la guerre froide ont à peine marqué la conscience du Canada et sont passés inaperçus; il s'agissait d'une affaire de famille, et ils faisaient partie de la vie dans l'aviation militaire. Tout cela a changé le 11 novembre 2005, quand les Canadiennes et les Canadiens ont décidé de rendre hommage à jamais à nos

camarades de l'aviation militaire qui avaient consenti l'ultime sacrifice en leur nom.

« En inscrivant leur nom dans le Septième Livre du Souvenir, le Canada leur a rendu hommage comme il convenait et a immortalisé leur souvenir. »

Le Bgén Davies a aussi adressé un message aux militaires qui servent actuellement dans la Force aérienne et aux anciens combattants au sujet de la mort de ceux et de celles qui ont servi leur pays.

« Je vous exhorte à prendre le temps de chercher leur nom dans le Livre et à vous rappeler les moments que vous avez partagés et les défis que vous avez relevés avec eux. Nous ne les oublierons jamais. »

De nouveaux noms continuent d'être vérifiés et de s'ajouter dans les addenda des Livres du Souvenir, tandis que les archives et les dossiers de militaires et d'autres personnes morts « au service du Canada » sont retrouvés.

En 2009, cinq noms seront ajoutés au Livre de la Première Guerre mondiale et quatre, à celui de la Seconde Guerre mondiale. Les noms les plus récents que l'on a inscrits dans le Septième Livre du Souvenir sont ceux des soldats morts au service du Canada en Afghanistan.

Vous pouvez maintenant consulter sur Internet les Livres du Souvenir et faire une visite virtuelle de la Chapelle du Souvenir en vous rendant aux sites www.vac-acc.gc.ca/souvenir/sub.cfm?source=collections/virtuel et www.parl.gc.ca/memorial-souvenir.

1947-1953

THE SERVICE BADGES

On all three service badges in use in 1947: those of the Royal Canadian Navy, the Canadian Army, and the Royal Canadian Air Force—the Royal Crown was represented by the use of the Tudor Crown. 012 012 012 012 012 012 012 012

THE ROYAL CANADIAN NAVY BADGE was approved in 1944, with the foul anchor as its central device and incorporated nine maple leaves representing the nine provinces constituting Canada at that time. A fourth maple leaf was added in 1952 to represent the addition of Newfoundland to Confederation.



THE CANADIAN ARMY BADGE, first adopted in 1947, depicted crusaders' swords in saltire (crossed) behind three maple leaves on a single stem, the latter originating from the Coat of Arms of Canada.



THE ROYAL CANADIAN AIR FORCE BADGE in use in 1947 was introduced by the College of Arms in 1943 and incorporated the eagle volant (wings spread). The motto "Per Ardua Ad Astra" translates to "From Adversity to the Stars".



LES INSIGNES DU SERVICE

Les trois insignes du service en usage en 1947, ceux de la Marine royale du Canada, de l'Armée canadienne et de l'Aviation royale du Canada, ont arboré la couronne Tudor en guise de symbole de la couronne royale. 012 012 012 012 012 012 012 012

L'INSIGNE DE LA MARINE ROYALE DU CANADA adopté en 1944, était constitué d'une ancre engagée entourée de neuf feuilles d'érable représentant les neuf provinces qui formaient le Canada à l'époque. On y ajouta une quatrième feuille d'érable en 1952 pour souligner l'arrivée de Terre-Neuve au sein de la Confédération.

L'INSIGNE DE L'ARMÉE CANADIENNE adopté en 1947, arborait deux épées de croisés en sautoir (croisées) superposées d'un rameau de trois feuilles d'érable s'inspirant des armoiries du Canada.

L'INSIGNE DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA, en usage en 1947, fut introduit par le College of Arms en 1943. Il portait un aigle aux ailes déployées ainsi que la devise: *Per Ardua Ad Astra* qui se traduit par *À travers les épreuves jusqu'aux étoiles*.

ANCIENS COMBATTANTS CANADA

Une page du Septième Livre du Souvenir. Les illustrations ont été peintes à la main par l'artiste Debra MacGarvie, et le texte a été rédigé à la main par la calligraphe Nancy Ellis. Toutes deux sont de la région d'Ottawa.