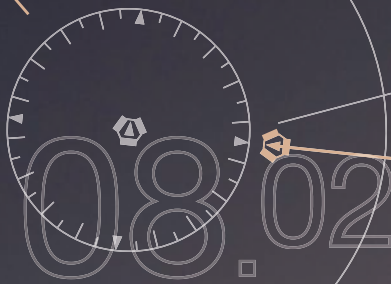


FORCE AÉRIENNE

PRINTEMPS 2010 VOL. 08, N° 02



# COMMENT'AIR

L'OP HESTIA  
DONNE ESPOIR  
À HAÏTI

## INTÉRIEUR

- 5 TRANSFORMATION  
Modifications pour les responsables  
de l'entretien des aéronefs
- 8 ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS  
Mise à jour CC-130J
- 11 OPÉRATIONS ET EXERCICES  
*Hestia*, *Podium* et plus
- 17 PERSONNES  
Aventurière de l'Antartique
- 20 HISTOIRE ET PATRIMOINE  
Nouvelle demeure pour le *Sperwer*



OP-LOG MATTHEW MCGREGOR

# NOTRE ENGAGEMENT SE POURSUIT EN AFGHANISTAN

Un hélicoptère CH-146 Griffon retourne à l'aérodrome de Kandahar.

Les quelques derniers mois ont été extrêmement occupés pour les Forces canadiennes et pour les hommes et les femmes de la Force aérienne. Op *Hestia*. Op *Podium*. Et bientôt – soutien aux sommets du G8 et du G20. Je suis fier de pouvoir dire que notre équipe de la Force aérienne – militaires et civils – a su relever le défi et s'acquitter de ses responsabilités avec fierté et professionnalisme.

Durant cette période d'activités intenses, nous avons fait sentir notre présence et avons maintenu avec vigueur les efforts en Afghanistan. Nous sommes maintenant dans la dernière année de l'engagement des Forces canadiennes en Afghanistan, et la Force aérienne maintient toujours une forte présence qui a eu des effets positifs réels sur les troupes canadiennes, nos alliés et évidemment la société afghane. J'aimerais profiter de cette occasion pour examiner d'où nous venons et vers quoi nous nous orientons en Afghanistan.

Nous avons commencé à apporter notre soutien aérien aux opérations de contre-terrorisme en Asie du Sud-Ouest dans les semaines qui ont suivi les attentats du 11 septembre 2001. Depuis ce temps, des milliers d'hommes et de femmes de la Force aérienne ont été déployés pour maintenir et accroître les efforts. Puis, en janvier 2008, le « Rapport Manley » a préconisé l'acquisition, entre autres, d'un nouvel hélicoptère de transport moyen et de véhicules aériens sans pilote (UAV) à rendement accru.

Avant la fin de l'année, les nouveaux aéronefs requis étaient disponibles et l'escadre aérienne de la force opérationnelle interarmées en Afghanistan était opérationnelle. Elle a regroupé sous son égide tous les biens aériens des Forces canadiennes en Asie du Sud-Ouest, y compris l'Élément de soutien du théâtre (EST), les missions de vol de l'Unité d'aviation tactique (CC-130 Hercules et équipages) pour les Canadiens et nos alliés de l'aérodrome ►



**Éditeur en chef :**

Lcol Roland Lavoie  
Directeur –  
Affaires publiques (Air)

**Éditrice :**

M<sup>me</sup> Joanna Calder

**Rédactrice :**

M<sup>me</sup> Holly Bridges

**Collaborateurs :**

Maj Holly Apostoliuk  
Capt Holly Brown  
Capt Alex Cadieux  
Maj Lynne Chaloux  
M<sup>me</sup> Lesley Craig  
Capt Jean-François Gallant  
Maj Laurie Kannegiesser  
M<sup>me</sup> Jill St. Marseille  
Col Bill Veenhoff  
Col Carl Walker (décédé)

DGM-10-04-00026

**COMMENT'AIR** est publié avec la permission du Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général André Deschamps, commandant du Commandement aérien. *Comment'Air* est accessible en ligne à l'adresse [www.forceaerienne.gc.ca](http://www.forceaerienne.gc.ca).

L'abonnement est gratuit et la publication est accessible sur papier et en ligne sous forme d'avis par courrier électronique. Les commentaires et demandes d'abonnement doivent être expédiés à l'adresse suivante :

Éditrice de *Comment'Air*  
Affaires publiques de la Force aérienne  
Quartier général de la Force aérienne  
101, promenade du Colonel By  
Ottawa (Ontario) K1A 0K2  
ou [crewbrief@forces.gc.ca](mailto:crewbrief@forces.gc.ca)



de Kandahar (KAF) et l'équipe UAV tactique responsable des vols du CU-161 Sperwer depuis 2003, de même que les 200 personnes qui en assurent le fonctionnement.

On retrouve parmi les nouveaux aéronefs les hélicoptères CH-147D Chinook achetés du gouvernement des États-Unis, l'UAV CU-170 Heron loué à MacDonald Dettwiler and Associates de Vancouver, en Colombie-Britannique (en remplacement du Sperwer), les hélicoptères CH-146 Griffon déployés du Canada, et les hélicoptères de transport moyen Mi-8 nolisés de SkyLink Aviation Inc basé à Toronto, en plus de 250 autres personnes.

Les opérations de vol de l'escadre sont intégrées aux efforts de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) dirigée par l'OTAN au sein du Commandement régional (Sud), en Afghanistan. Avant la mise sur pied de l'escadre, le Canada dépendait des ressources en transport aérien par hélicoptère de l'OTAN, faisant appel aux ressources communes au besoin. Nos hélicoptères font également partie du bassin de l'OTAN, mais demeurent sous commandement canadien. Nous assurons le transport aérien des troupes de la coalition, mais nos besoins en transport par hélicoptère sont évalués de concert avec l'OTAN.

Nous avons franchi plusieurs étapes importantes au cours des dernières années. Entre autres...

- Plus de 174 000 passagers ont transité par l'EST depuis 2004. Nos camarades décédés sont aussi passés par l'EST.

- Le détachement des UAV Heron canadiens a atteint les 7 000 heures de vol en mai 2010, soit 515 missions pour le commandant de la Force opérationnelle en Afghanistan.
- La Force d'hélicoptères canadienne en Afghanistan assure le transport aérien de près de 2 000 soldats chaque mois, principalement au moyen de nos Chinooks. De plus, nos Griffons d'escorte ont récemment été équipés d'un nouveau système de senseurs et d'un deuxième système d'armes – la mitrailleuse Gatling M134.

Nos gens dans le théâtre ont acquis une bonne compréhension de la nature des opérations; ceci est une retombée extraordinaire de nos accomplissements quotidiens. Bien entendu, le travail est à la fois difficile et dangereux. Le personnel de la Force aérienne et leurs plateformes sont déployés dans l'environnement de combat le plus complexe, dans le climat le plus aride et sur le terrain le plus impitoyable de l'histoire récente.

Toutefois, à la fois le Griffon et le Heron ont prouvé leur valeur pour ce qui est de détecter et de contrer les dispositifs explosifs de circonstance qui continuent à menacer les forces canadiennes et les forces de la coalition.

Dans cette boîte de Petri opérationnelle, la courbe d'apprentissage est très abrupte, mais nos gens se sont adaptés très rapidement, acquérant en quelques jours ►



Le Lcol Jeff Smyth, commandant de la Force d'hélicoptères du Canada en Afghanistan, donne un briefing au Lgén André Deschamps (troisième à partir de la gauche) et à d'autres sur la mitrailleuse M134 Gatling durant la visite du CEMFA en Afghanistan en mars dernier.

ou même quelques heures des connaissances qui nécessiteraient autrement un apprentissage de plusieurs mois, voire plusieurs années.

Nos « leçons retenues » de l'Afghanistan nourrissent actuellement notre système et guideront notre doctrine et nos plans de formation pour les années à venir. Nos expériences valident aussi notre formation technique et professionnelle et témoignent du professionnalisme des membres de notre force aérienne, à la fois ceux qui sont déployés et ceux qui contribuent à nos succès par leur travail au Canada.

C'est pourquoi nous sommes en mesure de déployer efficacement nos capacités dans un bref délai et avec des ressources relativement limitées. Notre formation est sans égale et on trouve la preuve de sa valeur dans la qualité de nos services en Afghanistan; nous avons dépassé les attentes et nos clients sont satisfaits.

Plus récemment, notre force d'hélicoptère a fourni un fort soutien à ce qu'on a décrit comme la plus grande offensive de l'OTAN contre les talibans à ce jour et le plus grand assaut aérien depuis la Seconde Guerre mondiale. Au fur et à mesure de l'évolution de cette opération, nous anticipons que notre capacité à appuyer les opérations continuera à croître avec l'introduction de la capacité améliorée de nos CC-130J Hercules à venir cette année.

On a amorcé la planification pour le redéploiement des Forces canadiennes en Afghanistan en 2011, afin que cette opération logistique imposante soit, comme l'affirme le Chef d'état-major de la Défense, menée de façon efficace et efficiente à l'achèvement de notre mandat actuel. Elle impliquera des ressources provenant des trois environnements – la Marine, la Force aérienne et l'Armée de terre – et je peux affirmer sans en douter que nos avions Globemaster, Hercules et Polaris joueront un rôle crucial dans ces efforts.

Je suis extrêmement fier des hommes et des femmes de la Force aérienne qui sont responsables de la mise sur pied de l'escadre dans un délai extrêmement court, et je continue d'admirer le travail difficile et crucial qu'ils accomplissent tous les jours. Ils contribuent directement à la sécurité du Canada et de nombreux pays; leurs réussites sont une démonstration claire de leur fierté, de leur dévouement et de leur professionnalisme.

### Corrections

Les photos du Sgt Sean Walsh et de l'Adj Rick Barrett ont été inversées à la page 9 du n° 1, vol. 8 de *Comment'Air*. Le Sgt Walsh est à gauche et l'Adj Barrett, à droite.

Le prénom du Lieutenant-colonel Dwayne Lovegrove, à la page 18, était mal écrit.



Des hélicoptères CH-147D Chinook volent en formation pendant une mission d'entraînement pour l'opération *Moshtarak* (voir page 14).

### Événements à Trenton

En terminant, je ne peux passer sous silence l'arrestation en février de l'ancien commandant de la 8<sup>e</sup> Escadre de Trenton (Ont.), sous de très graves accusations. Je désire simplement réitérer à quel point je suis fier du personnel de notre Force aérienne – et particulièrement des membres de notre personnel militaire et civil travaillant à Trenton – pour le professionnalisme et le dévouement dont ils ont fait preuve dans la gestion de cet événement dramatique durant une des périodes d'opération les plus intenses pour la Force aérienne dans l'histoire récente. J'ai particulièrement apprécié la manière par laquelle les membres de l'escadre se sont ralliés derrière leurs chefs, et celle par laquelle les collectivités locales leur ont offert un si grand soutien.

Avec la nomination du Colonel Dave Cochrane à titre de commandant et sous la gouverne de ce dernier, la 8<sup>e</sup> Escadre fonctionne à plein régime; son personnel regarde vers l'avenir et fournit un soutien exceptionnel aux FC, comme il l'a toujours fait.

*Sic Itur Ad Astra*

« C'est ainsi qu'on s'élève aux étoiles » 

*André Deschamps*

*Lieutenant général*

*Chef d'état-major de la Force aérienne et  
Commandant du Commandement aérien*





## DU NOUVEAU DANS L'AIR POUR LES TECHNICIENS D'ENTRETIEN D'AÉRONEF

Le Cpl Richard Vantighem (promu Cplc depuis), technicien en systèmes aéronautiques, du 440<sup>e</sup> Escadron de transport, de Yellowknife, dans les Territoires du Nord Ouest, installe une nouvelle génératrice sur le moteur droit d'un aéronef CC-138 Twin Otter à Eureka, sur l'île d'Ellesmere, au Nunavut.

Le milieu de l'entretien des aéronefs entreprend une transformation de ses groupes professionnels qui améliorera son appui aux opérations aériennes, accroîtra son état général de disponibilité et son efficacité au combat et lui donnera davantage de souplesse d'adaptation aux nouveaux parcs et aux nouvelles technologies.

Surnommé « L'Amélioration des groupes professionnels de la Force aérienne » (l'AGPFA), ce virage s'effectuera au fil des sept prochaines années et comblera les lacunes actuelles au sein d'une population active qui compose 38 pour cent de tout l'effectif de la Force aérienne.

« Les groupes professionnels (GP) des techniques de l'aviation continuent d'évoluer pour faire en sorte que les techniciens aient les compétences et les connaissances aptes au déploiement qu'il faut pour appuyer les opérations aériennes », explique le Lieutenant-colonel Mary Turkington, conseillère du GP des techniciens d'aéronef. « Je suis tout à fait convaincue qu'en plus d'être prêts, nous avons en place le personnel de direction qu'il faut pour concrétiser ce changement. »

Après trois ans d'étude et d'analyse de la part du Chef du personnel militaire et de l'état-major de la Force aérienne, ces dernières modifications apportées à la structure du GP des techniciens d'aéronef ont obtenu en août 2009 le soutien sans réserve du Chef d'état-major de la Force aérienne.

Les modifications seront ainsi mises en œuvre :

- un GP des systèmes d'arme aérienne (SAA) sera créé; il reprendra de l'actuel regroupement Systèmes aéronautiques (Aéro) toutes les fonctions touchant l'entretien des armes aériennes, la neutralisation des explosifs et munitions et la défense contre les engins explosifs artisanaux; cette modification est apportée en réaction à l'érosion des compétences en armes aériennes qui sont de plus en plus en demande dans l'élément expéditionnaire de la Force aérienne;

- le regroupement Systèmes de contrôle de l'espace aérien (SCEA) sera modernisé et élargi, doublant presque en taille par suite du transfert des travaux d'Aéro associés aux structures d'aéronef sur l'aire de trafic et de tout l'équipement de survie d'aviation (ESA) au SCEA; les techniciens en structures d'aéronef (Tech SA) se retrouveront sous peu également employés sur l'aire de trafic, aux côtés des Tech Aéro, des Tech AVS et des Tech SAA; cette modification, en plus de parer à l'érosion des compétences en ESA, facilite l'accélération de l'évaluation des dommages et de la réparation des aéronefs opérationnels grâce à l'approche d'équipe sur l'aire de trafic;
- tous les techniciens d'aéronef des grades adjudant, adjudant-maître et adjudant-chef des GP Aéro, AVS, ►

SCEA et SAA seront regroupés en un nouveau GP, surintendant de l'entretien des aéronefs (Sur EA); la création du GP Sur EA annulera les restrictions professionnelles et, sauf dans le cas de quelques postes spécialisés, produira l'expertise fonctionnelle nécessaire à l'emploi réel dans une gamme de domaines, sans égard au GP antérieur; cela s'appliquera également aux GP Essais non destructifs (END) et Mécanicien de bord (Méc B) car les sergents recensés tôt lors de la démarche de planification de la relève verront s'ouvrir devant eux un débouché qui leur permettra de passer à un poste de Sur EA dès leur promotion au grade d'adjudant;


- après 2015, le GP Méc B fera partie du milieu de l'entretien des aéronefs, notamment par la mutation des Méc B au GP Sur EA dès la promotion au grade d'adjudant.

Cette restructuration aura l'effet accessoire de réduire de 30 pour cent la taille du regroupement Aéro (qui fait actuellement deux fois la taille du GP d'entretien lui faisant immédiatement suite au chapitre de la taille) aux grades de soldat à sergent. La portée du regroupement Aéro était trop vaste, ce qui a entraîné une érosion des ensembles de compétences critiques (particulièrement en armes aériennes et en ESA) et a obligé à la création de flux opérationnels dont a résulté une rigidité intrinsèque de l'emploi. Le recadrage du regroupement Aéro vers les ensembles de compétences de son centre original, les systèmes de propulsion et les cellules, réduira la portée du groupe professionnel.

L'AGPFA favorise également une nouvelle philosophie d'emploi centrée sur un « concept d'équipe de l'aire de trafic », où tous les techniciens

proposent leurs ensembles de compétences selon une approche unifiée.

Le passage au modèle de l'AGPFA est déjà entamé en coulisses, l'état-major du Chef du personnel militaire s'affairant à instaurer les systèmes et processus administratifs nécessaires pour faire des nouveaux GP une réalité. Tout y passe, de la création de nouveaux codes d'identification de la structure des groupes professionnels militaires (ID SGPM) à la création de nouveaux insignes de métier. Les nouveaux GP SAA et Sur EA ne seront pas entièrement instaurés avant que ces tâches administratives soient complétées, plus tard cette année.

Cette évolution touche tant de postes et de professions du milieu de l'entretien des aéronefs qu'elle s'échelonne sur cinq à sept ans afin d'en garantir l'instauration en douceur et d'assurer le maintien de niveaux élevés de service. 


## NOUVEAU CENTRE D'INSTRUCTION DE LA FORCE AÉRIENNE

L'an dernier, la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada/Division de la doctrine et de l'instruction de la Force aérienne a été constituée pour superviser, en tant que responsable de la mise sur pied de la force, la doctrine, l'instruction individuelle et l'éducation. Cette initiative transformationnelle améliorera la capacité de la Force aérienne d'être une véritable organisation qualifiante à tous les niveaux.

Ce changement rééquilibre les responsabilités de mise sur pied de la force et d'emploi de la force dont était antérieurement chargé un seul commandant à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, à Winnipeg.

Un jalon clé de ce parcours a été la création récente du Centre d'instruction de la Force aérienne (CIFA), un centre d'excellence unissant certaines res-

sources de formation animées des mêmes idées et ayant un même point de concentration en matière de formation, sous l'autorité d'un unique commandant, le Colonel Yvan Boilard, qui commande également la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg, au Manitoba.

L'École de météorologie des Forces canadiennes, l'École de survie et de médecine de l'air des Forces canadiennes et l'École d'études aérospatiales des Forces canadiennes, toutes situées à la 17<sup>e</sup> Escadre, ainsi que l'École de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes, à la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, en Colombie-Britannique, et le Centre de sélection du personnel navigant des Forces canadiennes, à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, en Ontario, relèvent désormais du nouveau CIFA. 



CPL LEVARRÉ MCDONALD

Le Bgén Rick Pitre (à droite), commandant de la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada, et le Col Yvan Boilard, premier commandant du Centre d'instruction de la Force aérienne, signent les parchemins officiels d'établissement du nouveau Centre.



# AMÉLIORATION DES CHANCES DE SURVIE

Quand des Canadiens en service en Afghanistan subissent des blessures graves, il faut souvent les évacuer d'urgence pour assurer leur survie. Maintenant que les Forces canadiennes disposent de leurs propres hélicoptères en Afghanistan, la Force aérienne peut transporter rapidement, sans risque inutile, les militaires blessés pour autant qu'il y ait à bord des professionnels qualifiés du domaine de la santé formés aux complexités du traitement des patients pendant un aérotransport.

Le 426<sup>e</sup> Escadron d'entraînement au transport de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, en Ontario, a entrepris la formation des spécialistes de l'évacuation sanitaire aérienne (EVASAN aérienne) avancée qui constituent cette capacité critique, apte à sauver des vies dans des théâtres d'opérations comme l'Afghanistan.

« Le cours a pour objet de former des techniciens médicaux et des techniciens en recherche et sauvetage (Tech SAR) de manière à monter une capacité de secours aux victimes dans le cadre de l'évacuation par hélicoptère, depuis le lieu de l'atteinte, de ces blessés », précise le Lieutenant-colonel Pierre Morissette, chirurgien attaché à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada.

« Les spécialistes de l'EVASAN aérienne avancée exécutent les interventions nécessaires à la survie des soldats blessés en campagne et prodiguent les soins médicaux de rigueur pendant l'aérotransport vers l'installation médicale la plus proche ou la mieux appropriée. »

En décembre 2008, avant de pouvoir recourir à des hélicoptères canadiens en Afghanistan (six CH-147D Chinook et huit CH-146 Griffon), le Chef d'état-major de la Force aérienne a donné instruction à la Force aérienne de monter une capacité d'EVASAN aérienne avancée recourant aux hélicoptères canadiens « au besoin ». De cette façon, les commandants sur les lieux pouvaient ordonner aux hélicoptères canadiens de transporter par la voie des airs les soldats blessés et de se préparer à d'éventuelles opérations futures dans le cadre desquelles les forces de la coalition risquaient de n'être pas en mesure d'intervenir. Auparavant, les seuls membres des FC formés à tenir ce rôle étaient les Tech SAR, pour qui il est courant de traiter des patients à bord de leurs appareils lors de missions de recherche et de sauvetage.

Les équipages aériens et les techniciens médicaux ont toujours été exemplaires dans l'exercice de leurs fonctions, mais leur intervention consistait ordinairement à transporter un patient stable en recourant à une équipe médicale non spécialisée de bord. Et bien que l'aérotransport ait nombre



Le Cplc Pierre Desrosiers, spécialiste canadien de l'EVASAN aérienne, en train de traiter, à bord d'un hélicoptère Blackhawk américain, un patient en route vers l'aérodrome de Kandahar.

d'avantages sur le transport terrestre en temps de guerre, le patient blessé court tout de même des risques propres à ce moyen de transport, comme l'hypoxie, l'expansion des gaz et l'hypothermie. Quand il y a choc ou lésion par souffle, ces stressseurs environnementaux supplémentaires peuvent avoir une influence négative sur les chances de survie s'ils ne sont pas bien gérés.

## L'ÉCOLE DE NAVIGATION AÉRIENNE REBAPTISÉE

Pour mieux refléter à notre époque moderne la nature de l'emploi des officiers de systèmes de combat aérien et des opérateurs de détecteurs électroniques aéroportés, l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes (ENAF), située à la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg, au Manitoba, a été rebaptisée 1<sup>re</sup> École de pilotage des Forces canadiennes (1 EPFC) les capacités futures des officiers de systèmes de combat aérien (appelés jusqu'ici « navigateurs aériens ») et des opérateurs de détecteurs électroniques aéroportés, l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes (ENAF), située à la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg, au Manitoba, a été rebaptisée 1<sup>re</sup> École de pilotage des Forces canadiennes (1 EPFC).

Le rôle réel des membres de ces deux groupes professionnels militaires ayant évolué bien au-delà de leurs attributions originales, il était de mise que l'École change de nom. La nouvelle désignation correspond mieux aux écoles existantes où est offert l'entraînement de base en pilotage, comme la 2<sup>e</sup> École de pilotage des Forces canadiennes de la 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan, et la 3<sup>e</sup> École de pilotage des Forces canadiennes, à Portage la Prairie, au Manitoba, qui donnent des niveaux différents de formation au pilotage.

# L'AVENIR



Le premier CC-130J Hercules dans le ciel de Marietta

# PREND SON ENVOL

JOHN ROSSINO, LOCKHEED MARTIN

Le premier aéronef CC-130J Hercules de la Force aérienne, portant le suffixe numérique 130601, a effectué son vol inaugural le 3 mars 2010 à l'unité de production de Lockheed Martin Corporation de Marietta, en Géorgie.



JOHN ROSSINO, LOCKHEED MARTIN

La nouvelle flotte de transport aérien tactique a commencé son introduction dans les Forces canadiennes au début juin 2010, avec la livraison du premier aéronef six mois avant la date prévue. Le contrat pour 17 aéronefs CC-130J Hercules a été attribué à Lockheed Martin en décembre 2007 et a été récemment modifié pour comprendre des dispositions sur l'entretien de la flotte.

Le CC-130J Hercules sera basé à la 8<sup>e</sup> Escadre de Trenton (Ont.) et accroîtra la capacité des Forces canadiennes à déployer son personnel et son équipement au pays comme à l'étranger. La flotte sera utilisée dans une variété de missions, notamment le transport des troupes, le transport aérien tactique, l'intervention en cas de catastrophe aérienne (CATAID), le soutien dans le Nord, le soutien au déploiement et à la formation de l'équipage d'aéronef de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (EICC).


Alors que le CC-130J Hercules peut ressembler aux modèles E et H précédents de l'extérieur, l'intérieur dévoile un aéronef complètement nouveau. Le Major Paul Anderson, un pilote d'Hercules de Trenton, a affirmé que le « modèle J est un aéronef à la fine pointe de la technologie, contrairement à la plateforme des années

1950 qui a été mise à jour décennie après décennie... il s'agit d'un appareil complètement nouveau ».

Pour refléter cette réalité, les suffixes numériques des nouveaux Hercules seront 130601 à 130617; les Hercules précédents portaient des suffixes numériques de la série 300.

Le modèle J peut atteindre des vitesses de croisière maximum de 660 km/h, a un rayon d'action maximal de 6 852 kilomètres et est capable de décollages et d'atterrissages courts (ADAC) sur des pistes de fortune, ce qui en fait un appareil idéal pour presque tous les terrains et les conditions climatiques les plus arides. Le nouvel aéronef de transport aérien tactique remplacera le modèle CC-130 Hercules précédent. Les modèles E et H de cet aéronef robuste et polyvalent ont rendu de précieux services aux Forces canadiennes depuis le début des années 1960.

On a amorcé à la 8<sup>e</sup> Escadre la construction d'un nouveau centre de formation pour les opérateurs et le personnel d'entretien du CC-130J. La fin des travaux est prévue pour le printemps 2011.





# MODERNISATION DES CF-18 : MISSION ACCOMPLIE



Le Lgén André Deschamps (quatrième à partir de la droite), CEMFA, célèbre l'étape importante franchie par le CF-18, en compagnie de Jim O'Neil (à la droite du CEMFA), Vice-président et Directeur général de la Logistique intégrée chez Boeing, de Sylvain Bédard (à la gauche du CEMFA), Président de L-3 MAS, de militaires des FC et de représentants de l'industrie qui ont participé au projet.


La Force aérienne vient d'accepter les derniers CF-18 Hornet modernisés, ce qui met fin à un projet en deux phases qui s'est étalé sur neuf ans. Les 79 chasseurs ont été modernisés grâce à des pièces figurant parmi les plus modernes qui soient.

« Depuis la guerre du Golfe en 1991, en passant par la campagne du Kosovo en 1999, jusqu'aux Jeux olympiques de l'hiver dernier, le CF-18 Hornet s'est transformé en superpuissance aérospatiale », a affirmé le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major

de la Force aérienne, lors de la cérémonie d'acceptation à Montréal, le 25 mars. « Cela signifie que nos pilotes de chasse ainsi que les avions à réaction qu'ils pilotent peuvent maintenant travailler de concert avec n'importe quelle force de coalition dans le monde et avoir confiance, peu importe leur situation, en la précision et en la puissance d'un chasseur à la fine pointe de la technologie, comme le Hornet. »

Le Major Daniel Dionne, pilote d'essai de CF-18 qui était aux commandes d'un tel appareil pendant l'opération Allied Force de l'OTAN en 1999 avant les modifications, affirme que « c'est le jour et la nuit » entre les deux aéronefs.

« Je suis emballé par les améliorations apportées à l'aéronef, qui nous permettent de mieux connaître la situation. Cet appareil moderne est un vrai petit plaisir à piloter. »


La phase I du processus qui s'est terminée comprenait la modernisation du radar avionique, de la radio et des armes du CF-18. La phase II comprenait l'installation d'un système de transmission données faisant en sorte que les CF-18 puissent fonctionner en collaboration avec des appareils des États-Unis et d'autres pays alliés, d'un système de repérage monté sur casque afin d'améliorer le ciblage, d'affichages en couleur dans la cabine de pilotage pour améliorer la connaissance de la situation et d'un dispositif de guerre électronique à largage de contre-mesures qui améliore la capacité de survie. 

## L'UAV HERON ATTEINT 5 000 HEURES DE VOL

Le véhicule aérien sans pilote (UAV) CU-170 Heron du Canada a atteint le chiffre record de 5 000 heures de vol opérationnel.

Le 7 janvier 2010, après un peu plus d'une année d'opérations en Afghanistan, le Détachement canadien d'UAV Heron a réalisé 5 000 heures de vol, soit plus de 335 missions, pour appuyer la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan (FOI-Afg) et d'autres organismes dans leur zone de responsabilité.

Faisant partie de l'Escadre aérienne de la FOI-Afg, le Détachement fournit des services de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (ISR), notamment des services de lutte contre les IED, de surveillance des forces et de collecte de renseignements.

En plus de poursuivre les opérations d'UAV et de tirer profit des réalisations de ses prédécesseurs, l'équipe de l'une des plus récentes rotations du personnel a fourni de la formation aux membres du Détachement australien nouvellement arrivé tout en jouant un rôle important dans la phase de développement de leur opération. 



Les membres du Détachement canadien d'UAV Heron ont célébré les 5 000 heures de vol opérationnel à l'appui des forces de la coalition en Afghanistan.


# ESSAIS DU CYCLONE À SHEARWATER

Un modèle d'essai de l'hélicoptère maritime CH-148 Cyclone, que possède et exploite Sikorsky Aircraft Corporation, est arrivé à la 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater, en Nouvelle-Écosse, le 19 février. Il était prévu que l'hélicoptère y demeurerait pendant plusieurs semaines pour effectuer des essais sur ses limites opérationnelles lorsqu'il est embarqué (LOHE), et ce en coopération avec le Navire canadien de Sa Majesté *Montréal*.

Cet aéronef est un prototype des 28 hélicoptères maritimes spécialement conçus par Sikorsky pour remplacer les CH-124 Sea King. Le CH-148 Cyclone permettra d'étendre



CPL JONATHAN BARRIETTE

à environ 175 km la portée offensive et le périmètre défensif d'un navire de guerre. Il permettra également de mieux détecter et détruire des sous-marins et aussi d'observer et de déterminer le type de trafic maritime, tout en procurant des moyens de recherche et de sauvetage ou de surveillance plus rapides, de plus longue portée et plus polyvalents ainsi que la capacité de transporter un vaste éventail de chargements, qu'il s'agisse de personnes ou de pièces, rapidement et en toute sécurité. 

## LA SFC ALERT ACCUEILLE UN GLOBEMASTER

Un nouvel oiseau des neiges a été vu à la Station des Forces canadiennes (SFC) Alert. Le mercredi 14 avril, un CC-177 Globemaster III du 429<sup>e</sup> Escadron de transport a effectué son premier vol vers la SFC Alert, le lieu habité en permanence le plus au nord dans le monde.


L'équipage, mené par le Major Jean Maisonneuve, commandant

d'aéronef de l'Équipe d'évaluation et de normalisation du transport et du sauvetage basée à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), a posé l'aéronef peu avant 8 h 30, heure locale, et a été accueilli par le Major Steve Power, commandant de la SFC Alert.

Le CC-177 Globemaster III, en opération depuis 2007-2008 dans les Forces canadiennes, sert à de

nombreuses missions stratégiques et tactiques de la Force aérienne du Canada. Il permet autant le déploiement rapide et stratégique de troupes que le transport de matériel de combat volumineux d'un océan à l'autre au Canada ainsi que partout dans le monde.

« Cet appareil offre une capacité accrue pour mener des opérations dans le Grand Nord et réapprovisionner cette région », a dit Peter MacKay, ministre de la Défense nationale. « La valeur stratégique du CC-177 a été établie à maintes reprises au sein des Forces canadiennes, d'abord à l'étranger, maintenant au pays. »

La SFC Alert soutient Environnement Canada et les chercheurs en Arctique, et elle maintient des installations de renseignements sur les transmissions, de géo-localisation, de haute fréquence et de radiogoniométrie en appui aux opérations de recherche et de sauvetage et autres. 

Un CC-177 Globemaster III atterrit pour la première fois à la SFC Alert, le 14 avril.



CAPITAINE TREVOR HENDERSON



# UNE PERFORMANCE DIGNE DE LA MÉDAILLE D'OR

Par le Major-général Yvan Blondin

Commandant, 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada  
et Région canadienne du NORAD

Où étiez-vous quand Sidney Crosby a compté le but qui a valu la médaille d'or à l'équipe canadienne de hockey aux Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver?

Vous rappelez-vous la fierté que nous avons ressentie quand nos hommes et nos femmes ont remporté à « nos Jeux » plus de médailles d'or qu'aucun autre pays ne l'avait jamais fait aux Olympiques d'hiver?

Je veux que vous ressentiez la même fierté à l'égard de la Force aérienne du Canada qui, en même temps, fournissait un rendement digne de l'or. Grâce à l'équipe du Commandant de la composante aérienne de la Force multinationale (CCAFM) et au dévouement inconditionnel de milliers de membres de la Force aérienne, celle-ci bénéficie de la souplesse opérationnelle voulue pour exécuter toute une gamme de missions partout dans le monde, simultanément et avec des ressources limitées.

En février, votre Force aérienne a brillamment protégé la souveraineté aérienne du NORAD et appuyé les efforts qui, sous la direction de la GRC, visaient à faire en sorte que les Olympiques soient une manifestation sportive, et non le théâtre d'un incident de sécurité.

Parallèlement, dans le cadre des secours organisés par les Affaires étrangères, la Force aérienne a fourni des compétences et des approvisionnements essentiels au peuple haïtien pour préserver la vie et atténuer les souffrances humaines.

Simultanément, au large de la Corne de l'Afrique, la Force aérienne exécutait des vols quotidiens pour soutenir les efforts de lutte contre la piraterie déployés par l'OTAN. En Afghanistan, elle employait des aéronefs de divers genres pour défendre la démocratie naissante dans sa lutte contre les talibans et al-Qaïda. En Californie, la Force aérienne faisait des vols d'appui aérien rapproché pour s'assurer que nos soldats devant se déployer cet été seraient prêts à combattre. Entre-temps, ici au Canada, les membres des escadrons de recherche et de sauvetage de la Force aérienne exécutaient chaque jour des miracles au profit de Canadiens ou de Canadiennes en difficulté.



Le Mgén Yvan Blondin accueille les autorités de l'aéroport de Jacmel, au Haïti, durant l'Opération Hestia.

Le concept du Commandant de la composante aérienne nous permet d'optimiser les effets de la Force aérienne, qu'il s'agisse des combats ou de missions humanitaires, pour les commandants des entités qu'elle appuie : le Commandement Canada, le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC), le NORAD, le Commandement des forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN), le Commandement du soutien opérationnel du Canada (COMSOCAN), la Force aérienne, l'Armée de terre et la Marine.

Grâce à notre centre ultra-moderne de commandement et de contrôle qui ne dort jamais, je peux effectivement multiplier nos ressources aériennes limitées en les déplaçant d'un bout à l'autre du pays et dans toutes les parties du monde, et les rassembler là et quand il le faut afin de produire l'effet optimal pour toute l'équipe des Forces canadiennes.

Un soir, peu après le tremblement de terre en Haïti, le COMFEC a dressé un plan qui dépendait de l'ouverture de l'aérodrome de Jacmel. À partir de zéro, la Force aérienne a réuni des aéronefs et des sapeurs et les a déployés à Jacmel, puis elle a entrepris des opérations de secours d'une envergure herculéenne en moins de 18 heures. Cela paraît simple, jusqu'à ce que l'on constate qu'il faut des milliers d'aviateurs et d'aviatrices bien entraînés, équipés et organisés pour créer ce degré de souplesse opérationnelle et garantir le succès de la mission.

Ce fut là une performance digne de la médaille d'or, tout comme la manoeuvre « simple » opérée en temps supplémentaire qui a valu la médaille d'or à l'équipe canadienne masculine de hockey aux Jeux de Vancouver.

Soyez toutes et tous fiers de votre Force aérienne. Je le suis! 



Le Mgén Yvan Blondin, commandant de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada et de la Région canadienne du NORAD, regarde un CC-130 Hercules se poser à l'aéroport de Jacmel pendant une visite qu'il faisait dans la région dévastée d'Haïti.

# À L'AIDE D'HAÏTI



CPLC DAVID HARDWICK

À Haïti, des évacués canadiens prennent place à bord d'un avion CC-177 Globemaster III en partance pour le Canada.



CPL PIERRE THÉRIAULT

Un CH-146 Griffon s'apprête à se poser sur le pont du NCSM *Halifax* près de Jacmel. Les pilotes de Griffon ont suivi un entraînement supplémentaire pour apprendre à se poser à bord d'un navire déployé dans un théâtre d'opérations.



CPLC KEVIN O'DONNELL

Le Sgt Dave Payne, technicien en recherche et sauvetage, tient un bébé dans ses bras pendant le vol qui l'amène au navire-hôpital américain USS *Comfort*.

La Force aérienne a joué un rôle déterminant dans l'opération *Hestia*. C'est le nom que l'on a donné à l'intervention que les Forces canadiennes ont menée après le désastreux séisme qui a frappé l'Haïti, non loin de Port-au-Prince, le 12 janvier 2010. L'op *Hestia* faisait partie d'une intervention pangouvernementale à laquelle ont aussi pris part Affaires étrangères et Commerce international Canada, l'Agence canadienne de développement international et autres organismes gouvernementaux. Les hommes et les femmes de la Force aérienne, qui possèdent une vaste expérience de l'aide humanitaire, ont joué un rôle clé lorsqu'il s'est agi de prêter main-forte au pays dévasté.

Dans le cadre de l'op *Hestia*, la Force opérationnelle inter-armées en Haïti (FOIH) a déployé l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe des Forces canadiennes, un hôpital de campagne des FC, des navires de guerre, des avions de transport stratégiques, des techniciens en recherche et sauvetage (Tech SAR), des pompiers et des unités de soutien de la défense et de la sécurité, des contrôleurs de la circulation aérienne et des sapeurs de l'air, entre autres.

La FOIH a reçu un soutien considérable de la part de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), d'où sont partis presque tous les vols à destination d'Haïti. Au cours des premiers jours, des membres du 2<sup>e</sup> Escadron des mouvements aériens, ►

## Couverture

Le Cplc Nic Meunier, technicien en recherche et sauvetage du 424<sup>e</sup> Escadron de recherche et de sauvetage basé à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), prend la tension artérielle d'une vieille femme après l'arrivée de celle-ci et de sa famille au camp canadien installé à l'aéroport international Toussaint-Louverture, en Haïti.

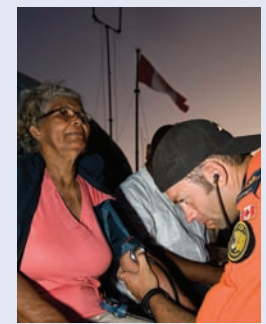


PHOTO : CPL JULIE BÉLISLE





Le Cpl Eric Chafe, (à gauche) pompier de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), se sert d'une scie à béton pendant la démolition d'une maison effondrée. Les pompiers ont rempli de multiples rôles au sein de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe.



Du personnel des FC décharge un hélicoptère CH-124 Sea King contenant des approvisionnements fournis en don par la population et le gouvernement de la Jamaïque.



Le Maj Annette Snow (à gauche), un médecin militaire d'Ottawa, s'entretient avec un évacué canadien blessé alors que ce dernier anticipe son retour au Canada à bord un CC-177 Globemaster III.

de la section des opérations de l'Escadre et de plusieurs autres unités ont travaillé jour et nuit pour dresser des plans, charger des équipements et des approvisionnements, réunir du personnel et les transporter par avion. Le premier CC-130 Hercules a quitté Trenton à destination d'Haïti à peine 18 heures après le séisme.

Le pont aérien établi entre le Canada et l'Haïti a constitué un élément clé de la réussite. La plupart des avions de transport (les CC-177 et les avions civils nolisés) se sont posés à Kingston en Jamaïque où leurs chargements ont été transférés à bord d'avions CC-130 Hercules qui les ont transportés ensuite jusqu'à Jacmel en Haïti. Les Canadiens ont pris les mesures voulues pour améliorer rapidement cet aéroport, de manière qu'il puisse accueillir ces avions. La Force aérienne s'est chargée du contrôle de la circulation aérienne, du contrôle au sol et de la coordination des opérations aériennes, de concert avec les autorités aéroportuaires de Jacmel.

Parmi les aspects les plus enrichissants de l'op *Hestia* figurent le traitement des blessés et leur transport ailleurs où ils ont pu recevoir des soins plus poussés et l'évacuation par avion de près de 5 000 Canadiennes et Canadiens en dehors d'Haïti.

## Quelques chiffres

- En tout, 4 876 passagers ont été transportés.
- Plus de 840 heures de vol ont été enregistrées.
- Les hélicoptères ont transporté des charges de plus de 124 000 kilogrammes à l'intérieur d'Haïti.
- Des charges de près de 2 400 000 kilogrammes ont été transportées par avion-cargo depuis le Canada.
- La Force aérienne a employé trois CC-177 Globemaster III, deux CC-130 Hercules, un CC-150 Polaris (Airbus A310), six hélicoptères CH-146 Griffon (quatre qui étaient aménagés pour le soutien tactique des opérations terrestres et deux, pour la recherche et le sauvetage), un hélicoptère CH-124 Sea King embarqué à bord du NCSM *Athabaskan* et un CC-144 Challenger.
- Le personnel des escadres de la Force aérienne de toutes les parties du pays ont appuyé l'opération en remplissant divers rôles. Quand l'opération a pris fin en mars, 175 membres de la Force aérienne sont rentrés au Canada. Au cours d'une période de huit semaines, plus de 2 000 membres des FC se sont déployés en Haïti.

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

Afin de lire d'autres articles et de voir des photos, veuillez consulter la salle des nouvelles de la Force aérienne à [www.forceaerienne.gc.ca](http://www.forceaerienne.gc.ca).



Les membres des équipages canadiens des CH-146 Griffon et des CH-147D Chinook qui ont participé à l'opération *Moshtarak*.



# LA PLUS GRANDE OFFENSIVE DE L'OTAN JUSQU'À PRÉSENT

Des équipages d'hélicoptères canadiens ont participé à des attaques aériennes en février dernier dans le cadre de l'opération *Moshtarak*, que l'on a décrite comme étant la plus grande offensive de l'OTAN contre les talibans jusqu'à présent et le plus grand assaut aérien jamais déclenché depuis la Seconde Guerre mondiale.

Afin d'appuyer cette attaque aérienne, l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées (Afghanistan) (FOI-Afg) a déployé dans la province d'Helmand en Afghanistan quatre hélicoptères CH-147D Chinook, quatre CH-146 Griffon et 65 membres de la force d'hélicoptères canadien appelé Force opérationnelle Freedom.

Avec l'Op *Moshtarak*, mot qui signifie « ensemble » en dari, une des langues parlées en Afghanistan, la force multinationale (Armée nationale afghane, Police nationale afghane, Force internationale d'assistance à la sécurité et Équipe de reconstruction de la province d'Helmand) visait à faire respecter l'autorité du gouvernement afghan dans le centre de cette province et à démontrer ainsi que celui-ci se souciait de la population locale. Les hélicoptères canadiens ont transporté des


troupes britanniques, estoniennes et afghanes dans le village de Nad Ali, considéré comme étant un lieu privilégié des insurgés.

Le rôle principal des hélicoptères canadiens était de protéger et de transporter environ 380 soldats de la coalition et de l'Armée nationale afghane dans la zone d'atterrissage près des villes de Naqelabad Kalay et de Shoal.

« On ne pouvait pas s'accorder de répit. Il fallait se concentrer sur toutes les étapes du vol. Tout était soigneusement réglé à l'interne sur les plans temporel et spatial, mais il fallait rester vigilant, car les choses ne tournent pas toujours comme prévu », a déclaré au

reporter Matthew Fisher de Canwest, le Capitaine Mathieu Bergeron qui dirigeait les Chinook lors de l'attaque aérienne.

Parmi les 6 000 soldats de l'OTAN qui prenaient part à cette opération, on comptait environ 30 Canadiens qui remplissaient le rôle de mentors auprès du bataillon afghan dont la base était à Kandahar, mais qui avait été déployé à Helmand avant le début de l'opération.

Les hélicoptères canadiens font partie de la flotte d'aéronefs gérée par le Quartier général du Commandement régional (Sud) de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) dirigée par l'OTAN. 

Des soldats britanniques descendent d'un hélicoptère canadien CH-147D Chinook pendant un exercice en préparation de l'op *Moshtarak*.





# OP PODIUM : LA COMPOSANTE AÉRIENNE SE DISTINGUE

Le relais de la flamme olympique est passé dans cinq escadres et une station lors de son parcours du pays. La Cpl Rosemary Sveinson, de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.), porte le flambeau le 20 nov.



PTE ALEX BOUCHARD

La composante militaire de l'opération *Podium* s'est officiellement terminée avec les cérémonies de clôture des Jeux paralympiques d'hiver, en mars dernier. Le rendement de tous les militaires et leur capacité à fonctionner dans le cadre d'une aussi vaste opération, qui faisait intervenir un aussi grand nombre de partenaires en matière de sécurité, témoigne véritablement du grand professionnalisme du personnel des Forces canadiennes et de son éthos militaire.

## Le plus vaste déploiement jamais vu depuis longtemps

On a appelé opération *Podium* la mission de soutien que les Forces canadiennes ont remplie auprès du Groupe intégré de la sécurité dirigé par la GRC, pendant les Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver.

La Force aérienne a amorcé la planification de l'opération *Podium* il y a trois ans, ce qui a donné lieu à l'opération nationale la plus complexe jamais entreprise au Canada. Huit escadrons ont prêté main-forte au commandant de la composante aérienne (CCA) de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques à l'aide d'appareils CH-146 Griffon, CH-124 Sea King, CP-140 Aurora

et CC-138 Twin Otter. C'était la première fois qu'un escadron de soutien de mission complet et renforcé se déployait et qu'un centre de coordination des opérations de sécurité aérienne interarmées, multinational et interministériel était utilisé au Canada.

La composante aérienne (CA) a géré trois camps rudimentaires et exécuté des opérations de vol depuis six aérodromes. Elle a survolé une zone d'opérations interarmées (ZOI) d'environ 10 000 km<sup>2</sup> au relief très accidenté où se trouvaient des deltas de rivière, des sommets de montagne enneigés, des régions urbaines densément peuplées et des vallées boisées, ce qui a nécessité une attention toute particulière de la part des membres d'équipage aux commandes des divers aéronefs dans un des espaces aériens les plus complexes que l'on puisse imaginer.

De Vancouver à Whistler, sur une distance d'à peine 120 kilomètres, s'étend un corridor qui va du niveau de la mer à une altitude de plus de 2 000 mètres. La ZOI présente son lot de défis puisqu'on y trouve entre autres des conditions climatiques comptant parmi les plus difficiles de l'Amérique du Nord pour le transport

aérien : mentionnons notamment des plafonds bas, des vents forts, de la neige, de la pluie, du brouillard et du grésil. De plus, l'op *Podium* a eu lieu pendant la période de l'année où les conditions de vol sont les pires, ce qui a rendu la tâche encore plus exigeante.

## La composante aérienne s'est distinguée

La CA a transporté le personnel et l'équipement de la GRC, des FC et des personnel de sécurité et elle a procédé aux évacuations médicales des membres de la GRC et des FC qui en avaient besoin, tout en procurant un soutien aérien à la GRC pour ses patrouilles et la surveillance de zone. Par ailleurs, la Région canadienne (RC) NORAD a offert un service ▶

L'Adj Bob Chrétien, mécanicien de bord du 438<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères, à Saint-Hubert (Québec), participe à un exercice en préparation de l'op *Podium*, près de Whistler (C. B.).



Un avion de chasse CF-18 Hornet est ravitaillé en carburant d'un CC-150 Polaris pendant l'op *Podium*.

CPLC ANDREW COLLINS



SGT FRANK HUDEC


aérospatial de contrôle et d'alerte avec des CF-18 Hornet, des CH-146 Griffon, des CC-130 Hercules, des ravitailleurs CC-150 Polaris et des unités de radar déployables.

Le CCA a employé des centaines de membres de la Force aérienne dans la zone d'opérations interarmées, y compris plus de 300 qui ont appuyé la RC NORAD, 50 autres qui ont effectué des vols pour soutenir directement l'opération, et d'autres encore qui ont assuré un soutien logistique et autre.

### Une première mondiale

En outre, pour la première fois au Canada, la CA a utilisé la lecture en transit des fichiers visuels provenant des appareils CP-140 et CF-18. Il s'agit d'une première mondiale puisque la CA a intégré les liaisons de données de la Force aérienne, de la Marine, de la RC NORAD et celles de la Marine, de l'Aviation et de la Garde côtière des États-Unis en un seul tableau aérien et maritime cohérent.

La CA a puisé du personnel dans chaque escadre de la Force aérienne au Canada, c.-à-d. de la 5<sup>e</sup> Escadre Goose Bay (T.-N.-L.) jusqu'à la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.). C'était là un défi particulier pour la CA. Les composantes terrestre et maritime sont arrivées sur les lieux avec des unités déjà formées essentiellement, mais la CA a dû constituer ses unités une fois à pied d'œuvre en C.-B., ce qui a représenté un défi assez considérable. La Force aérienne s'est adaptée et a surmonté tous ces défis pour offrir une performance digne d'une médaille d'or.

« Les membres de la composante aérienne ont effectué un travail absolument exceptionnel pendant l'opération *Podium* », a déclaré le Colonel Bill Veenhof, commandant de la composante aérienne. « La GRC et les autres éléments des FC qui se sont fiés sur l'appui de la CA n'en finissent pas de vanter l'extraordinaire service dont ils ont bénéficié. La Force aérienne a tout lieu d'être fière de ce que ses équipes ont accompli. » 



Le matelot de 3<sup>e</sup> classe Aaricka Winlaw monte la garde, tandis que deux hélicoptères CH-146 Griffon se préparent à atterrir sur le terrain du NCSM *Discovery* à Vancouver (C.-B.).

## S'ENTRAÎNER POUR SERVIR EN AFGHANISTAN




Des techniciens paramédicaux canadiens suivent une formation de recyclage sur les évacuations sanitaires, à bord d'un hélicoptère CH-146 Griffon, pendant l'exercice *Maple Guardian*, au Fort Irwin National Training Center, en Californie.

Le relief accidenté et le climat souvent rigoureux du sud de l'Afghanistan exigent des troupes qu'elles se préparent à fond avant de se déployer là-bas. L'exercice *Maple Guardian* vise à leur procurer l'entraînement voulu.

Après de nombreux mois d'entraînement à la Base des Forces canadiennes Petawawa (Ont.) et dans divers endroits du Canada, des membres de l'Armée de terre et de la Force aérienne se sont rendus au Fort Irwin National Training Center de l'Armée américaine, en Californie, pour s'y entraîner en janvier et en février.

Le désert montagneux Mohave, où Fort Irwin est situé, ressemble beaucoup à l'environnement dans lequel les membres des Forces canadiennes travaillent quand ils se déploient en Afghanistan. L'exercice a confirmé que la Force opérationnelle 1-10 de l'Armée de terre, comprenant le 1<sup>er</sup> Bataillon du Groupement tactique du Royal Canadian Regiment, l'Équipe de reconstruction provinciale, l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel et l'Élément de soutien national, était prête à l'action.

Environ 3 700 soldats ont pris part à l'exercice *Maple Guardian*, en compagnie d'environ 137 membres de la Force aérienne et de huit hélicoptères CH-146 Griffon qui venaient surtout du 430<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères, installé à la BFC Valcartier (Qué.), mais faisant partie de la 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.). Ils sont censés partir pour l'Afghanistan avec la force opérationnelle de l'Armée de terre cet été.


« Nos tâches principales sont la reconnaissance, l'escorte, le transport des troupes et de l'équipement, la surveillance armée et l'observation aérienne. Les équipages de nos Griffon se sont entraînés à exécuter toutes ces tâches à Fort Irwin et à soutenir l'entraînement d'autres unités », a souligné le Capitaine Chris Ashmead, membre de la section de l'instruction à la 1<sup>re</sup> Escadre. 



## L'ANTARCTIQUE : COCHÉ!

Le Major Meagan McGrath a franchi à ski, sans soutien, la distance séparant le passage Hercule, en Antarctique, du pôle Sud, atteignant ce but plus tôt cette année. Elle devenait ainsi la première canadienne à réaliser cet exploit remarquable. Il lui a fallu 40 jours pour parcourir les 1 000 kilomètres de son trajet, de la ligne de départ à la ligne d'arrivée. « Je voyais les choses d'une certaine manière quand j'ai pris le départ de cette aventure; je les vois certainement

différemment maintenant », indiquait-elle le 15 janvier dernier dans le cadre d'un blog audio sur le site Web de Science Nord, après avoir atteint le pôle Sud. « Cela a été une expérience tout à fait différente ».


Le Maj McGrath est ingénieure en aérospatiale dans la Force aérienne. En 2007, elle a terminé sa conquête des sept sommets, ayant escaladé le pic le plus élevé de chaque continent, la plus jeune Canadienne et le premier membre des Forces canadiennes à réussir cet exploit. Ensuite, en 2008, elle a couru le Marathon des Sables, une traversée du Sahara en sept jours. 



Le Col honoraire Sam Shaw (à droite) serre la main du Capt Jack Wesselo après le vol du col honoraire Shaw à bord d'un hélicoptère CH-146 Griffon. Le Capt Ian Bonnell (au centre) s'est joint au Capt Wesselo pendant le vol.

## LES TOUT DERNIERS COLONELS HONORAIRES

Les personnes suivantes ont reçu du ministre de la Défense nationale, au cours des derniers mois, le titre de colonel honoraire :

- M. Sam Shaw, président et chef de la direction du Northern Alberta Institute of Technology à Edmonton, en Alberta – 408<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères, Edmonton, Alberta, de la 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.)
- M. Dave Mellin, propriétaire à la retraite de la Comox Valley Insurance Company, à Courtenay, en Colombie-Britannique – 407<sup>e</sup> Escadron de patrouille à long rayon d'action, 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.)
- M. Tom Bryk, président et chef de la direction de la Cambrian Credit Union, à Winnipeg, au Manitoba – École de survie et de médecine de l'air des Forces canadiennes, 2<sup>e</sup> Division aérienne canadienne, Winnipeg (Man.)
- Le Lieutenant-colonel (à la retraite) John Hungerford – Unité maritime d'essais et d'évaluation, 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.) 

## LES MEMBRES DU GÉNIE CONSTRUCTION EXCELLENT

La 192<sup>e</sup> Escadrille du génie construction (192 Ele GC), une unité de la Réserve de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox, en Colombie Britannique, a reçu en février, des mains du Chef d'état-major de la Défense, le Général Walt Natynczyk, une Mention élogieuse d'unité reconnaissant le travail essentiel qu'elle a accompli pour l'Escadre aérienne de l'aérodrome de Kandahar (KAF).


En novembre 2008, des membres de la 192 Ele GC à Aldergrove, en Colombie-Britannique, de concert avec des militaires de la 191 Ele GC

(Comox) et du 14<sup>e</sup> Escadron de génie construction de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, se sont rendus à KAF pour préparer des sites à l'arrivée de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées (Afghanistan) (FOI-Afg). Il fallait cette infrastructure pour abriter les ressources de la Force aérienne, comme les véhicules aériens sans pilote (UAV) Heron, les hélicoptères CH-147D Chinook et les hélicoptères CH-146 Griffon.

En six semaines, l'équipe a construit un ensemble d'abris dotés de génératrices, de réseaux d'électricité et de systèmes d'aération, donnant un « foyer » au personnel de l'Escadre aérienne qui allait y être stationné.



Le Capt Peter Pitcher (à gauche) et l'Adj Thomas Bentley (au centre) acceptent une Mention élogieuse d'unité des mains du CEMD, le Gén Walt Natynczyk.

Ayant terminé ce travail bien avant la date projetée, l'équipe a apporté des modifications et des ajouts très nécessaires à l'hôpital de rôle 3 de KAF, dont ont profité nombre de civils et de militaires blessés. 

# HONNEURS ET DISTINCTIONS



## Médailles du sacrifice

L'Élève-officier Norm Fortin s'est vu décerner par le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne, une Médaille du sacrifice lors d'une cérémonie tenue en février à la 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater, en Nouvelle-Écosse. En 2006, le Caporal-chef (à l'époque) Norm Fortin, en service en Afghanistan, a été gravement blessé par un engin explosif artisanal. L'Élof Fortin a dû subir de longs traitements pour se remettre de ses blessures; il se consacre maintenant à l'obtention d'un diplôme en science politique



de l'université St. Mary, à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

Six Médailles du sacrifice ont été décernées jusqu'à présent à des récipiendaires de la Force aérienne pour des blessures subies en service. Sept Médailles du sacrifice ont été



En haut à gauche : L'Élof Fortin (à droite) reçoit sa Médaille du sacrifice du Lgén André Deschamps.

En haut : Le premier ministre de la N.-É. Darrell Dexter, en compagnie du Lcol Douglas Baird (à droite).

Gauche : Le Capt Denis Beaulieu et la gouverneure générale Michaëlle Jean à Rideau Hall.

décernées à titre posthume aux familles de membres de la Force aérienne. Il reste encore plusieurs Médailles du sacrifice à remettre à des membres de la Force aérienne.

## Médailles de la bravoure

Le Capitaine Denis Beaulieu, du 419<sup>e</sup> Escadron d'entraînement à l'appui tactique de la 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake, en Alberta, s'est vu décerner par Madame Michaëlle Jean, gouverneure générale du Canada, une Médaille de la bravoure pour avoir sauvé un homme de la noyade après que l'embarcation de celui-ci se soit brisée.

Le Lieutenant-colonel Douglas Baird, commandant adjoint du Centre de guerre navale des Forces canadiennes à Halifax, en Nouvelle-Écosse, a été l'un des trois récipiendaires de la Médaille de la bravoure de Nouvelle-Écosse, que lui a remise le premier ministre Darrell Dexter à la fin de novembre 2009. Le Lcol Baird était ainsi reconnu pour avoir nagé dans un lac gelé sur 150 mètres et avoir tiré un homme en lieu sûr après que la glace ait cédé sous le poids de ce dernier.

## LES SNOWBIRDS GAGNENT EN PROFONDEUR AU CHAPITRE DU LEADERSHIP

Le Lieutenant-colonel Maryse Carmichael est le nouveau commandant du 431<sup>e</sup> Escadron de démonstration aérienne, les Snowbirds. Elle est la première titulaire de ce grade à commander les Snowbirds. Les postes de commandant d'escadron et de chef de la formation de vol (Snowbird 1, Major Chris Hope) ont été séparés dernièrement pour assurer à la fois la meilleure administration de l'escadron et une meilleure concentration sur les activités d'entraînement et de vol. L'escadron relève maintenant de la 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake, en Alberta, bien que, physiquement, il demeure résident de la 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw, en Saskatchewan. Le nouveau calendrier de la saison de vol 2010 des Snowbirds est publié à l'adresse [www.snowbirds.forces.gc.ca](http://www.snowbirds.forces.gc.ca).







## UNE DISTINCTION POUR UN PIONNIER DES UAV

Le CU-170 Heron atterrit à BFC Suffield durant un vol d'entraînement. Encart : Maj (à la retraite) Ulrich Jaggi.

« De temps à autre, il apparaît une technologie qui change les règles du jeu dans les forces militaires : la mitrailleuse, le biplan et le moteur à réaction en sont des exemples. Je pense qu'il s'agit de l'une de ces technologies », d'indiquer le Major (à la retraite) Ulrich Jaggi.

Le Maj (à la retraite) Jaggi s'est récemment vu décerner une Mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense (CEMD) en reconnaissance de son extraordinaire contribution à l'instauration et aux progrès de l'utilisation des véhicules aériens sans pilote dans les Forces canadiennes.

« Cette [Mention élogieuse] souligne beaucoup d'efforts. Le CEMD a remarqué le travail que vous avez accompli, tant au civil que dans le monde militaire, pour la Force aérienne et les Forces canadiennes, et le reconnaît », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne, au moment de la lui remettre.

Voici le texte de la Mention élogieuse (en partie) : « l'important bagage de compétences et de connaissances du Major Jaggi a joué un rôle essentiel dans le développement et la mise en service des véhicules aériens sans pilote (UAV). Grâce, en grande partie, aux efforts du Major Jaggi, les Forces canadiennes considèrent maintenant les UAV

## LA CROIX DU SERVICE MÉRITOIRE EST DÉCERNÉE AU COMMANDANT DU NORAD

En avril, à la Citadelle de Québec, le Général Walt Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense, a présenté au Général Victor E. Renuart Jr, commandant du NORAD et membre de la force aérienne américaine, la Croix du service méritoire (division militaire). Le Gén Natynczyk a fait cette présentation au nom de la gouverneure générale.

Voici le texte de la citation : « De 2006 à 2009, le général Victor Renuart, commandant du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord et du United States Northern Command, a fait preuve de professionnalisme, de leadership et de dévouement exceptionnels. Ses démarches pour améliorer la sécurité de nos nations, fondées sur une extraordinaire détermination, un esprit de corps contagieux, une énergie sans borne et une intégrité remarquable, ont permis d'apporter des améliorations sans précédent à la défense et à la sécurité en Amérique du Nord et d'en faire grandement profiter le Canada et les Forces canadiennes ».

Le Gén Renuart a pris sa retraite à titre de commandant du NORAD en mai.



comme un outil indispensable à la cueillette de renseignement interarmées, à la surveillance et à la reconnaissance visant à appuyer les besoins opérationnels ».

Le Maj Jaggi a pris sa retraite l'an dernier, après 34 ans de service dans la Force aérienne.



Scott Senecal (au centre) accepte la bourse d'études que lui remettent M. Gerry McCaughey (à gauche), président et chef de la direction de la CIBC, et M. Blake Goldring, président de la Canada Company et président et chef de la direction d'AGF Management Ltd.

## UNE BOURSE D'ÉTUDES EN SOUVENIR DE SON PÈRE

Un fonds de bourses d'études établi à l'intention des enfants de militaires morts en service après le 1<sup>er</sup> janvier 2002 a dernièrement contribué au financement des études supérieures du fils d'un technicien en imagerie de la Force aérienne.

Scott Senecal, de Moose Jaw, en Saskatchewan, a perdu son père, le Sergent Chuck Senecal, le 9 octobre 2008, quand l'appareil militaire dont il était passager s'est écrasé au nord-ouest de la 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw. Le pilote de l'aéronef, le Capitaine Bryan Mitchell, a également péri dans l'accident.

Un chèque de 4 000 \$, l'attribution maximale annuelle, a été remis à M. Senecal par la Canada Company. M. Senecal, a récemment obtenu son diplôme du programme de justice pénale et est inscrit au programme de gestion des affaires du Collège de Lethbridge, en Alberta.



# LE PREMIER APPAREIL DES « YEUX DANS LE CIEL » PREND SA RETRAITE

Le premier véhicule aérien sans pilote (UAV) CU-161 Sperwer, suffixe numérique 161001, des Forces canadiennes a été mis hors service et présenté dans sa nouvelle demeure, au Musée de l'aviation du Canada à Ottawa, le 23 février 2010. Cette date marque aussi la Journée nationale de l'aviation et le 101<sup>e</sup> Anniversaire du premier vol propulsé au Canada.

CPL DOUG FARMER



Sperwer N° 161001 lance pour son premier vol à Kaboul, en Afghanistan, en 2003.

« Les pionniers du vol propulsé d'un appareil, plus lourd que l'air, Alexander Graham Bell, [et] Douglas McCurdy, avaient un rêve », affirme le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne, pendant la présentation officielle.

« Ils ont rêvé d'envoyer un aéronef dans le ciel avec un être humain à bord. Cependant, j'imagine qu'ils n'ont jamais pensé que cent ans

plus tard des appareils voleraient sans pilote à l'aide de commandes, qui se situent à plusieurs douzaines ou même à des milliers de miles de l'aéronef ».

Le Sperwer a été le premier véhicule aérien sans pilote (UAV) utilisé par les FC. Sa première opération remonte à octobre 2003, quelques mois après que les FC aient ressenti le besoin urgent d'avoir des capacités de surveillance tactiques en Afghanistan.

Géré conjointement par l'Armée de terre et la Force aérienne, l'aéronef compte à son actif plus de 4 500 heures de vol dans le cadre de missions de renseignement, de surveillance, d'acquisition d'objectif et de reconnaissance. En février 2009, le Sperwer a été mis hors service et remplacé par un appareil de la nouvelle génération des UAV au Canada, le CU-170 Heron.

## COMMÉMORATION DE L'ÉCRASEMENT DU LANCASTER

Le 30 juillet à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, le 405<sup>e</sup> Escadron de patrouille à grande autonomie dévoilera une pierre commémorative à l'occasion de l'anniversaire de l'écrasement du Lancaster 965 à la Station des Forces canadiennes (SFC) Alert survenu le 31 juillet 1950. Les membres de l'Escadron, la famille et les amis de l'équipage du Lancaster sont invités à la cérémonie. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Major Jason Kenny  
902-765-1494, poste 3670  
jason.kenny@forces.gc.ca

Capitaine Michael Cormier  
902-765-1494, poste 3491  
michael.cormier@forces.gc.ca

Vous pouvez aussi visiter le site Web de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood à [www.forceaerienne.gc.ca](http://www.forceaerienne.gc.ca)

## DES CHANGEMENTS APPORTÉS À LA RECONNAISSANCE POUR LE SERVICE OUTRE-MER

Les militaires des FC ayant effectué de multiples missions en Asie du Sud-Ouest porteront sous peu des barrettes de rotation sur leurs médailles. Il s'agit d'un des changements annoncés le 17 mars 2010 relativement au système de reconnaissance pour le service outre-mer. Ces modifications concernent l'Étoile de campagne générale (ÉCG), la Médaille du service général (MSG) et la Médaille du service en Asie du Sud-Ouest (MSASO).

Ceux qui ont déjà l'ÉCG, la MSG ou la MSASO sont invités à consulter en ligne l'article paru dans la *Feuille d'érable* du 24 mars 2010 à l'adresse suivante : [www.forces.gc.ca](http://www.forces.gc.ca) pour en savoir davantage sur ces décorations. Ils peuvent aussi consulter le site Web de la Direction – Distinctions honorifiques et reconnaissance ([www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhr-ddhr](http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhr-ddhr)) ou communiquer avec cette dernière par téléphone au 1-877-741-8332.



L'Étoile de campagne générale avec les nouvelles barrettes de rotation pour les périodes supplémentaires de service admissible.