

FORCE AÉRIENNE

ÉTÉ-AUTOMNE 2010 VOL. 08, N° 03

# COMMENT'AIR



## DERNIÈRE REVUE DE LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE MICHAËLLE JEAN

### INTÉRIEUR

- 5 **TRANSFORMATION**  
Changements pour les  
mécaniciens de bord
- 10 **ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS**  
Le F-35 Lightning II
- 15 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**  
Cadence, Nanook et autres
- 20 **NOS MEMBRES**  
Survie et endurance
- 24 **HISTOIRE, PATRIMOINE ET CÉRÉMONIES**  
La guerre froide en caricatures



SGT IRON FLYNN

# LES DEFIS DE 2010

Des militaires montent à bord d'un hélicoptère CH-146 Griffon du 400<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères, situé à la BFC Borden (Ont.).

La nouvelle année a commencé. Le moment est donc venu de passer en revue l'année qui s'achève.

Comme je l'ai indiqué dans le dernier numéro de *Comment'Air*, au cours des six premiers mois de 2010, la Force aérienne a dû maintenir une cadence opérationnelle extrêmement rapide. En effet, en plus d'avoir exécuté deux opérations d'envergure planifiées, soit le soutien apporté aux Jeux olympiques ainsi qu'aux sommets du G8 et du G20, nous avons contribué à l'intervention pangouvernementale à la suite du séisme qui a ravagé Haïti.

Ensuite, nous avons assuré une forte présence pendant les opérations de souveraineté dans le Nord qui ont abouti à l'opération *Nanook*, dans les régions canadiennes de l'Arctique de l'Est et du Haut-Arctique.

En ce qui concerne l'équipement, nous avons reçu la livraison de notre premier transporteur aérien tactique de type CC-130J Hercules en juin et nous en avons tout de suite fait bon usage. Également cet été, le gouvernement a annoncé qu'il exercerait ses options conformément au

Protocole d'entente sur l'avion d'attaque interarmées (JSF) pour acquérir l'appareil F-35 Lightning II afin d'en faire le chasseur de la nouvelle génération du Canada.

Tout au long de cette période d'intense activité, les hommes et les femmes de votre Force aérienne ont fait en sorte que toutes les autres tâches et missions étaient également menées à bien, y compris la recherche et le sauvetage de Canadiens en péril, le transport et le soutien aériens offerts aux militaires canadiens et alliés en Afghanistan, le déplacement de soldats (y compris nos camarades tombés au combat) entre le Canada et l'Afghanistan, la protection de l'espace aérien canadien, la participation aux exercices nationaux et internationaux ainsi que toutes les autres activités de soutien et d'instruction opérationnels.

Chaque membre de l'équipe de la Force aérienne, qu'il fasse partie de la Force régulière, de la Force de réserve ou du personnel civil, qu'il prenne part à une mission ou à une opération de déploiement ou qu'il effectue le travail quotidien sans relâche aux escadres et quartiers généraux, a contribué à ces efforts. ►



**Rédacteur en chef**  
Lcol Roland Lavoie  
Directeur –  
Affaires publiques  
de la Force aérienne

**Rédactrice principale :**  
M<sup>me</sup> Joanna Calder

**Rédactrice-révisure :**  
M<sup>me</sup> Holly Bridges

**Rédactrice française :**  
Lt Carol Desrosiers

**Collaborateurs :**  
Maj Holly Apostoliuk  
Capt Holly Brown  
Maj Lynne Chaloux  
M. David Elias  
Capc Nathalie Garcia  
Capt Rae Joseph  
Ltv David Lavallee  
M<sup>me</sup> Jill St. Marseille  
Lcol Rick Thompson

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

L'abonnement est gratuit, et il est possible d'obtenir la publication en format papier ou en version électronique, sur réception d'un avis par courriel. Les commentaires et les demandes d'abonnement doivent être envoyés à l'adresse suivante :

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

DGM-10-04-00026

Tous les membres du personnel ont fait un travail exceptionnel et, comme je le leur ai tous dit, je suis fier de leur attitude, de leur dévouement et de leur professionnalisme, qui nous permettent de connaître des réussites dans nos diverses zones de responsabilité.

Également au cours de cette année, certains faits ont marqué tous ceux qui portent l'uniforme, particulièrement les membres de la Force aérienne, et secoué fortement les Canadiens.

Je fais référence, bien sûr, à l'arrestation et à la condamnation de Russell Williams, ex-commandant de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), pour 88 infractions, dont des introductions par effraction, des agressions sexuelles et des meurtres au premier degré. Le 21 octobre 2010, il a été condamné à deux peines concurrentes d'emprisonnement à vie pour les meurtres au premier degré du Caporal Marie-France Comeau et de M<sup>me</sup> Jessica Lloyd.

Les forces de police ont exécuté un travail minutieux qui a permis de mettre un terme à une série d'actes violents terribles et nous, au sein des FC, leur en sommes reconnaissants.

Tout comme mes concitoyens, j'ai été profondément bouleversé par les horribles faits présentés devant les tribunaux pendant la divulgation de la preuve à la suite de la reconnaissance de culpabilité de M. Williams. Les membres des FC ont été sévèrement ébranlés.

Par conséquent, la Défense nationale a pris les mesures suivantes :

- Le gouverneur général David Johnston a révoqué la commission de M. Williams à titre d'officier des FC, une mesure extraordinaire et sévère qui pourrait bien être une première dans l'histoire du Canada. Il n'est donc plus détenteur d'un grade des Forces canadiennes.
- Il a été dépouillé de ses médailles et de ses décorations.
- Il a cessé de recevoir un traitement et des mesures ont été prises pour récupérer les sommes qui lui ont été versées depuis son arrestation en février. On lui a également refusé l'indemnité de départ.
- Il a été libéré des FC à la fin du mois de novembre en vertu du motif 1b des *Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes* pour « Inconduite relative au service militaire », le type de libération le plus grave.

La *Loi sur la pension de la fonction publique* ne fournit aucun justificatif permettant de révoquer la pension de M. Williams. Le droit de toucher une pension n'est aucunement modifié par le type de libération des forces armées.

J'aimerais clarifier le fait que M. Williams ne pouvait pas être jugé par une cour martiale. Tout d'abord, aucune provision dans le *Code de discipline militaire* des FC n'autorise le jugement d'une personne accusée de meurtre si le meurtre en question a été commis au Canada. Par conséquent,



Le Lgén Deschamps, accompagné par le Col David Cochrane, commandant de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), s'adresse aux médias à la suite de la clôture de la poursuite judiciaire de Russell Williams.

M. Williams a été jugé et condamné par un tribunal civil en vertu du *Code criminel*. En outre, la *Loi sur la défense nationale* interdit de manière explicite le jugement d'une personne par une cour martiale lorsque l'infraction a déjà fait l'objet d'un procès civil. Ce principe de base, que l'on appelle souvent *principe des double péril*, est essentiel pour nos systèmes de justice militaire et civil.

J'ai passé le matin après la détermination de la peine avec le personnel de la 8<sup>e</sup> Escadre et des membres de la collectivité locale. Nous avons tous réfléchi à tout ce qui s'était passé et il était difficile de trouver les mots justes pour exprimer nos sentiments.

D'après ce que j'ai vu à la 8<sup>e</sup> Escadre le 21 octobre et pendant les mois entre l'arrestation de M. Williams et la détermination de sa peine, notre moral et notre sentiment de cohésion en on pris un coup, mais nos blessures se cicatrisent. Au sein des FC, nous demeurons néanmoins tous déterminés à défendre le Canada et les Canadiens.

Je suis immensément fier du personnel de la 8<sup>e</sup> Escadre. Face à cette tragédie, il a réagi superbement bien en se concentrant sur la mission opérationnelle du jour et en doublant les efforts et l'intensité. Toutes les escadres de la Force aérienne du reste du pays le considèrent comme un modèle de détermination.

Cependant, nous n'oublierons ni Marie-France Comeau et Jessica Lloyd, ni les autres victimes et leurs familles. Ils seront à jamais dans nos pensées et nos prières. 

*Lieutenant-général  
André Deschamps*

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

# AJOUT D'AGILITÉ À LA DOCTRINE, L'INSTRUCTION ET L'ÉDUCATION DE LA FORCE AÉRIENNE

Par le Brigadier-général Rick Pitre

Commandant de la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada/Division de la doctrine et de l'instruction de la Force aérienne

Faire les choses de façon plus intelligente, moins chère et plus rapide : ce sont les propos à la mode que nous entendons sans cesse aujourd'hui lorsqu'on parle de « transformation ». Si on tient compte des changements les plus radicaux des derniers temps qui ont été apportés à l'ensemble de nos missions et à notre rythme opérationnel et la hausse en flèche du nombre de tâches, on est certes en présence d'un « ouragan de transformation ». Ainsi, la meilleure manière de diviser pour régner consiste à faire appel à une entité spécialement conçue à cet effet, à partir des éléments internes, qui est axée sur l'excellence en matière d'instruction et d'éducation.

Au cours de la dernière année, la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada est allée de l'avant en lançant de nouvelles initiatives et en s'efforçant de répondre aux besoins d'une nouvelle génération de techniciens et d'utilisateurs.

Nous avons déjà observé divers cas de réussite au chapitre de la transition : la revitalisation de l'École d'études aérospatiales des Forces canadiennes qui dispose de son propre commandant; le Cours sur les systèmes aérospatiaux nouveau et amélioré qui constitue désormais un programme de maîtrise agréé en administration publique; la mise sur pied du Centre d'instruction de la Force aérienne; le lancement d'une campagne sur les leçons retenues de la Force aérienne et le forum des intervenants sur la production de pilotes de bout en bout.

En outre, il ne fait nul doute que la génération de jeunes d'aujourd'hui qui se joignent aux Forces canadiennes vit avec et est passionné par la technologie. Ainsi, elle joue un rôle important dans nos activités.

En mai, l'Adjudant-chef Dave Fischer a été nommé commandant de l'École du Commandement aérien de la 16<sup>e</sup> Escadre Borden (Ont). L'étape-clé d'un militaire du rang qui s'acquitte officiellement de ces responsabilités pour la première fois est de préparer la voie à d'autres



Au cours de la transformation de l'instruction et de l'éducation de la Force aérienne, il faut continuer à remplir les obligations internationales et nationales comme l'opération *Lama*, la mission d'aide des Forces canadiennes à Terre-Neuve après le passage de l'ouragan Igor.

initiatives d'envergure qui favorisent l'instruction et l'éducation pour et par nos militaires du rang. Cet aspect revêt une importance particulière non seulement pour le milieu de la Force aérienne, mais également pour l'ensemble des Forces canadiennes.

L'excellence n'est pas une aptitude : c'est une attitude. La préservation de notre efficacité est tributaire de la prochaine génération d'instruction, qui devra être encore plus axée sur une information agile et intégrée et sur des environnements d'apprentissage qui optimisent toutes les ressources dont on dispose dans l'ensemble de la Force aérienne.

Je me réjouis de cette évolution constante et des défis que nous allons relever ensemble dans le cadre de ces activités et d'autres tâches comme « l'approvisionnement de la bête de simulation ». Nous devons absolument être avisés sur le plan des ressources, pratiques et axées sur les résultats. 

# UN AVENIR PLUS SAIN SE PROFILE POUR LES MÉCANICIENS DE BORD

Au fil de l'acquisition de nouvelles technologies et procédures d'opération par la Force aérienne, il est inévitable que les fonctions de l'équipage des aéronefs évolueront forcément aussi. C'est le cas, notamment, des mécaniciens de bord des Forces canadiennes.

Les mécaniciens de bord sont des spécialistes techniques hautement qualifiés qui doivent connaître tous les aspects de leur appareil. Les commandants d'aéronef comptent sur eux pour qu'ils s'assurent que tous les systèmes situés à bord de l'aéronef soient fonctionnels.

Les mécaniciens de bord exercent également un large éventail d'autres fonctions essentielles qu'ils exécutent avant, pendant et après le vol conformément à des normes très rigoureuses. Pour déterminer la meilleure façon de s'acquitter de ces fonctions, on a réalisé l'an dernier une étude et une analyse approfondies du métier de mécanicien de bord. Ainsi, on dispose désormais d'une vision à long terme de cet important métier de l'équipage d'aéronef.

Au fil des prochaines années, le groupe professionnel militaire des mécaniciens

de bord subira des changements fondamentaux visant à assurer sa santé à long terme et à mieux positionner ses militaires, qui poursuivront leur service dans la Force aérienne.

Cette évolution met clairement en évidence le fait que même après le retrait du service de certains de nos anciens aéronefs, par exemple l'ancien modèle de CC-130 Hercules, et même une fois que les mécaniciens de bord ne travailleront plus directement dans le poste de pilotage, nous aurons encore besoin de ces spécialistes afin qu'ils exécutent de nombreuses fonctions clés sur nos aéronefs actuels et futurs.

Les modifications au métier de mécanicien de bord que nous avons établies seront instaurées en deux phases; la première débutera maintenant pour prendre fin en 2015 et la deuxième débutera en 2015. ►



CPLC ANGELA ABBEY

Le Cplc Dale Warren, artilleur de porte et mécanicien de bord du 408<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères, 1<sup>er</sup> Escadre Kingston (Ont.), à bord d'un hélicoptère CH-147D Chinook en Afghanistan.

Le Cplc Ken Gardiner, mécanicien de bord du 424<sup>e</sup> Escadron (Transport et sauvetage) de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), effectue les vérifications avant le vol d'un hélicoptère CH-146 Griffon.



BRANDON O'CONNELL

## Phase 1 : ramener le groupe professionnel militaire (GPM) à la santé

Pendant la phase 1, la structure des grades des mécaniciens de bord sera rajeunie de manière à s'harmoniser aux autres GPM des Forces canadiennes (FC) et pour assurer aux mécaniciens de bord des possibilités raisonnables de promotion et de planification de la relève.

La phase 1 portera également sur le recrutement de candidats convenables et sélectionnés pour les postes de mécanicien de bord par le biais des centres de recrutement des FC en 2011. Auparavant, les candidats étaient recrutés du groupe des Techniciens en systèmes aéronautiques.

Pour garantir l'existence d'un certain degré d'expérience au sein des aéronaves donnés, les nouveaux mécaniciens de bord seront affectés à leur plate-forme de vol après une formation initiale en entretien. Ils travailleront pendant un certain temps à cultiver leur savoir-faire en entretien et ils seront ensuite affectés à cette plate-forme à titre de mécaniciens de bord. Il naîtra de cette approche un degré de cohésion avec les techniciens d'aéronefs, avec qui

les mécaniciens de bord continueront de collaborer étroitement.

## Phase 2 : plus grande synergie avec les collègues de l'entretien des aéronefs

Au fur et à mesure que les anciens aéronefs seront retirés du service, le nombre de postes de vol du groupe des mécaniciens de bord diminuera en ce qui concerne ces plates-formes. Toutefois, le but ultime consiste à s'assurer que le groupe des mécaniciens de bord demeure viable et sain à long terme.

Ceci dit, au moment d'entamer la phase 2, nous croyons que les mécaniciens de bord auront davantage de synergie et de cohésion avec leurs collègues de l'entretien des aéronefs. Après 2015, nous prévoyons faire en sorte que les mécaniciens de bord demeurent un GPM autonome, dont les militaires iront du grade de soldat à celui de sergent, avec la possibilité d'une promotion au grade d'adjudant entraînant un transfert au groupe des chefs de l'entretien des aéronefs. Ce cheminement correspond aux modifications que subiront bientôt les chargés de l'entretien des aéronefs.

Pour assurer la diversité de l'expérience en entretien nécessaire pour ce cheminement, les mécaniciens de bord verront éventuellement leurs possibilités de progression s'améliorer par un emploi périodique à des postes d'entretien jusqu'au grade de sergent. Ainsi, le parcours de carrière du mécanicien de bord ne sera plus limité aux opérations de vol, ce qui lui donnera de meilleures chances de planification de la relève et de progression en grade.

Il résultera de tout cela une cohésion opérationnelle améliorée entre les deux domaines ainsi qu'une infusion de mécaniciens de bord chevronnés et orientés vers les opérations dans tout le milieu de l'entretien des aéronefs.

## État final en vue

L'état final ne sera pas atteint du jour au lendemain, mais nous avons maintenant une vision à long terme claire du GPM Mécanicien de bord, qui peut être fier de son long et illustre passé dans la Force aérienne.

Les mécaniciens de bord des Forces canadiennes peuvent désormais envisager l'avenir avec confiance, sachant qu'ils continueront de jouer un rôle crucial dans les opérations de la Force aérienne. 

# L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE LA FORCE AÉRIENNE

La modernisation de la Force aérienne survient à une période où tous les employés, et non uniquement ceux de la Force aérienne ou des Forces canadiennes, sont confrontés à un problème démographique très important. Non seulement la population vieillissante des « baby-boomers » commence à prendre sa retraite, mais la Force aérienne doit en plus composer avec un marché du travail concurrentiel pour retenir son personnel actuel et attirer de nouvelles recrues. Ajoutons le rythme extrêmement élevé des opérations actuelles à la situation et un défi pressant se pose.

Dans les Forces canadiennes (FC) d'aujourd'hui, les militaires sont affectés à l'un de trois éléments distinctifs : la Force aérienne, l'Armée de terre ou la Marine. Environ 20 000 membres de la Force régulière (à temps plein et habituellement enrôlés dans un service à long terme) ainsi qu'environ 2 860 membres de la Première réserve (qui s'entraînent régulièrement et peuvent travailler avec leurs collègues de la Force régulière à temps partiel et parfois à plein temps) arborent l'uniforme bleu de la Force aérienne. Toutefois, les membres arborant l'uniforme de la Force aérienne ne travaillent pas tous

exclusivement en appui aux opérations aériennes. Certains travaillent pour l'Armée de terre, la Marine, des unités de commandement ou des quartiers généraux.

Au printemps 2010, la Force aérienne disposait de 12 829 postes dans la Force régulière et de 3 391 postes dans la Première réserve pour s'acquitter de ses obligations en matière de défense; ces membres travaillaient uniquement en appui aux opérations aériennes. De ce nombre, 12 030 membres de la Force régulière et 2 284 réservistes étaient qualifiés et travaillaient efficacement à ces postes\*. Cela signifie que le manque de personnel pour la Force régulière est de plus de six pour cent, tandis que celui de la réserve aérienne est de plus de trente pour cent.

La Force aérienne prend des mesures immédiates pour pallier ces pénuries et progresser afin de disposer à l'avenir d'une main-d'œuvre équilibrée et durable. Cet objectif sera atteint en quelques années en suivant les priorités de recrutement, de formation et de rétention du talent au sein de la Force aérienne. 

\* Ces nombres ne correspondent pas à la période active des affectations de 2010.

# PLAN DE DURABILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

CPL D'ARCY LEFEBVRE



Le Cplc Phil Friolet, le Sgt Bryce Culver et le Cplc Steve Delage, techniciens en recherche et en sauvetage du 424<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage (424 ETS) basé à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), transportent une victime simulée alors qu'ils participent à un exercice de sauvetage sur le terrain, au cours de l'exercice de recherche et de sauvetage (SAREX) 2010 à Whitehorse (Yukon). Cette année, les planificateurs ont intégré la protection de l'environnement à l'exercice afin de réduire les dommages qui pourraient lui être causés.

La Force aérienne contribue à la durabilité de l'environnement au Canada en adoptant le *Plan de mise en œuvre de la durabilité de l'environnement à l'échelle de la Force aérienne*.

Le plan énonce des objectifs réalisables, peu coûteux et axés sur la réduction de l'impact environnemental des opérations de la Force aérienne, au pays et à l'étranger. Le plan découle du document *Vision et stratégie environnementales de la Force aérienne*.

« L'objectif global de la Force aérienne consiste à atteindre un équilibre entre de bonnes pratiques environnementales et l'accomplissement de notre mission de défense du Canada », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état major de la Force aérienne.

Les aspects pratiques du plan se répartissent en quatre grandes catégories :

- Une gestion de l'environnement axée sur le nettoyage des sites, anciens et actuels, du ministère de la Défense nationale et sur le respect des règlements en vigueur.
- Une gestion du transport qui prévoit l'utilisation de carburants de remplacement et une efficacité accrue du parc terrestre et de la flotte aérienne.
- Une gestion de l'infrastructure comportant des pratiques de construction durables.

- Une mise en œuvre efficace qui repose sur l'application des politiques par la direction et sur l'intégration des pratiques environnementales dans les procédures opérationnelles normales de la Force aérienne à tous les niveaux.

« En vue d'assurer la santé et la protection de l'environnement canadien, aujourd'hui et dans l'avenir, tous les membres de la Force aérienne doivent adopter des pratiques responsables afin de réduire sans cesse notre impact sur l'environnement, sans nuire aux opérations essentielles », a expliqué le Major-général Yvan Blondin, commandant de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada.

Grâce à l'expertise des spécialistes de la gestion de l'environnement, de l'infrastructure et du génie de la Section du génie construction de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, on a établi des objectifs réalisables qui serviront à évaluer les opérations de la Forces aérienne.

Les objectifs spécifiques comprennent entre autres : établir un répertoire complet des émissions absolues de gaz à effet de serre (accompagné d'un objectif, exprimé en pourcentage, de réduction de ces émissions à l'échelle de la Force aérienne); utiliser plus efficacement l'eau et en améliorer la gestion (en s'appuyant sur des initiatives de communication internes afin de prévenir la pollution et d'éliminer le gaspillage); favoriser l'intégration de la ►

planification et des mesures environnementales dans les opérations, aux niveaux régional et local.

Selon Scott Edwards, chef de l'équipe responsable de l'environnement de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, « Pour que nous ayons des effets positifs durables sur notre environnement, nos objectifs – et nos moyens pour les atteindre – doivent être clairs et manifestement atteignables et mesurables à court, à moyen et à long termes. Le plan de mise en œuvre permet de définir les exigences que nous sommes tenus de respecter et dont nous devons nous sentir responsables. »

L'engagement du personnel responsable de l'environnement dans le cadre de la planification et de l'exécution de l'exercice national de recherche et sauvetage (SAREX), organisé par la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.), qui a eu lieu à Whitehorse (Yukon) en septembre dernier, représente un bel exemple de planification environnementale et opérationnelle intégrée. Au sujet de l'exercice, le Colonel Michel Lalumière, commandant de la 19<sup>e</sup> Escadre et officier responsable de l'exercice, a souligné que « le Nord du Canada constitue un élément particulièrement vulnérable de notre environnement et, en tant que membres des Forces canadiennes, il importe pour le Canada de protéger tout autant l'environnement que nos concitoyens. »

Durant la planification du SAREX, l'officier responsable de l'environnement à la 19<sup>e</sup> Escadre a travaillé en étroite collaboration avec les coordonnateurs de l'exercice ainsi que les autorités locales, régionales et nationales pour s'assurer de connaître les fragilités écologiques de façon à appliquer les mesures appropriées et à atténuer ainsi le gaspillage. 



DAN JOHNSON

Des membres de la 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake (Alb.) expérimentent des méthodes écologiques de lutte contre les sauterelles, lesquelles attirent des oiseaux dans les zones de pistes – ce qui pourrait expliquer pourquoi ces derniers pénètrent dans les moteurs des avions qui décollent, constituant ainsi un danger de mort.

## ÉCOLOGISATION DU SAREX



Vaste étendue naturelle du Yukon, vierge et sauvage, vue d'un aéronef civil participant au SAREX.

Les Forces canadiennes ont mis l'accent sur les pratiques vertes cette année à l'occasion de l'exercice annuel de recherche et de sauvetage (SAREX), où les experts militaires et civils en la matière mettent à l'épreuve leurs compétences au cours de compétitions et participent à des séances d'entraînement.

Quelques mois avant l'exercice, les organisateurs ont effectué une évaluation environnementale formelle de la région de Whitehorse, au Yukon, pour s'assurer que l'empreinte écologique du SAREX serait réduite au maximum.

Tous les participants au SAREX ont reçu l'ordre de faire état de la faune qu'ils voient afin que des mesures soient prises pour éviter de perturber les animaux et leurs aires de nidification. Certains milieux humides près du site de l'exercice ont été désignés zones d'exclusion aérienne.

L'agente de l'environnement civile de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.), Vicky Naish, était sur place pendant la durée de l'exercice.

« J'ai pour tâche de surveiller nos exercices et d'apporter des conseils quant aux mesures à prendre pour réduire l'impact écologique global, a expliqué M<sup>me</sup> Naish. On peut toujours faire mieux et je suis heureuse de pouvoir aider dans ce processus. »

Certains arbres, dont les racines étaient peu profondes, ont malheureusement été renversés par le courant descendant des hélicoptères. Par conséquent, on a procédé à l'évaluation et au nettoyage de la zone. Trois marqueurs fumigènes utilisés lors de l'exercice maritime ont également été récupérés. Depuis, les directives de la Force aérienne canadienne ont été mises à jour afin qu'une restriction plus sévère soit placée sur l'utilisation de marqueurs fumigènes. 

## UNE ÉTAPE IMPORTANTE POUR UN OUTIL D'APPRENTISSAGE

Le projet d'Environnement informationnel et d'apprentissage intégré de la Force aérienne (EIAIFA) est de la transformation du processus utilisé par la Force aérienne pour former du personnel hautement compétent et qualifié.

Il procure à la Force aérienne un système de gestion de l'apprentissage sur Internet de calibre international qui réunit dans un ensemble intégré nommé « la plate-forme » différents aspects de l'enseignement comme les dossiers des étudiants, le contrôle des documents, l'utilisation de médias enrichis, la gestion des ressources des écoles et l'établissement du calendrier.

L'équipe de l'EIAIFA a effectué des essais, installé et configuré initialement la suite des quatre applications logicielles de l'EIAIFA sur le réseau intranet de la Défense nationale (réseau interne). Ces applications satisfont aux besoins des établisse-

ments d'instruction et des autres initiatives de mise sur pied des forces au sein de la FA.

Au départ, l'EIAIFA a été implanté dans quatre unités : au 403<sup>e</sup> Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères à la BFC Gagetown (N.-B.), au 404<sup>e</sup> Escadron de patrouille et d'entraînement maritime de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.), à l'Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) et à l'École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes de la 16<sup>e</sup> Escadre Borden (Ont.).

L'étape 1 terminée, l'équipe de l'EIAIFA mettra bientôt en œuvre l'étape 2 qui comprend l'intégration des leçons apprises et la mise en œuvre dans toutes les autres écoles de la Force aérienne. Une fois la « plate-forme » de l'EIAIFA bien rodée, on pourra continuer à travailler sur la conception du matériel de formation. Le didacticiel

en cours de conception, comprend entre autres, des trousseaux d'apprentissage électronique pour les copilotes d'aviation tactique et les mécaniciens de bord, pour le système électronique de soutien du rendement du remplacement de moteur du CT-142 Dash 8 et pour les gestionnaires de la maintenance.

« L'EIAIFA sera à la portée de toutes les écoles et de tous les membres de la Force aérienne », affirme le Lieutenant-colonel Rick Thompson de la Direction – Programmes (Air) à Ottawa.

« La Force aérienne subit des pressions importantes pour réduire ses coûts et ses dépenses. L'EIAIFA offre (des options pour) un mélange d'approches d'instruction, y compris l'utilisation de didacticiels, pour réduire les coûts (de déplacement) et décerner plus rapidement des qualifications. » 

## L'EXPÉRIENCE EIIS

Lorsque des catastrophes frappent, les services de police, d'incendie et d'ambulance ainsi que des Forces canadiennes doivent être en mesure de se parler.

Chaque minute compte puisque des vies sont en jeu. Le manque de communication entre les organismes entrave plus que tout le travail des premiers intervenants et nuit à leur capacité de coordonner les opérations de recherche et de sauvetage. Qu'elle en est la cause? Aucune norme universelle au Canada ne s'applique aux dispositifs ou aux fréquences de communication à utiliser en cas d'urgence.

Le Major Bernie Thorne, qui dirige le Centre d'expérimentation de la Force aérienne à Ottawa [un élément du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.)], a coordonné en octobre dernier l'Expérience sur l'interopérabilité pendant les interventions en cas de sinistre (EIIS) à Ottawa. La police d'Ottawa, le service des incendies et l'unité paramédicale d'Ottawa ont travaillé côte à côte afin de gérer une intervention pendant une simulation de

tremblement de terre. Ils ont utilisé des aérostats, ou ballons captifs géants, pour transmettre l'information. Trois étudiants en génie de l'Université d'Ottawa, qui travaillent pour Recherche et développement pour la défense Canada, ont construit et fait fonctionner le système qui diffusait, à partir des ballons, des images vidéo en direct dont les participants se sont servis pour prendre leurs décisions.

Les aérostats sont suffisamment petits pour entrer dans un coffre d'auto. Il est possible de les apporter sur le lieu d'une catastrophe, de les équiper de caméras vidéo et de radios, de les gonfler puis de les lancer. Les émetteurs récepteurs installés sur les ballons transmettent les communications vocales à partir du sol à des endroits pouvant se situer jusqu'à 60 kilomètres, soit beaucoup plus loin que la plupart des appareils « à portée optique » tels que les radios basées à terre.

Le Maj Thorne ajoute que des groupes de travail formés de représentants des administrations municipales, provinciales et fédérales essaient de créer une norme commune pour les communications en situation de catastrophe. Il espère que leurs travaux mèneront à l'adoption d'une norme nationale. 



Maquette à pleine échelle du F-35 Lightning II pour l'annonce de juillet sur l'achat de chasseurs de la 5<sup>e</sup> génération qu'effectuera le Canada

# LE F-35 LIGHTNING II

Par le Lieutenant-général André Deschamps

Je suis ravi que les Forces canadiennes acquerront le F-35 Lightning II, et je suis vraiment convaincu qu'il s'agit du chasseur tout désigné pour le Canada.

## Menaces et exigences de mission

Nous avons examiné très minutieusement les exigences en vue de l'acquisition de nouveaux chasseurs, et nous y avons apporté la touche finale au début de 2010. Nous avons tenu compte des missions et des rôles actuels et futurs qui seraient confiés aux chasseurs de la nouvelle génération, et de l'environnement (environnement physique et menace) dans lequel ils seraient utilisés.

Nous avons besoin d'appareils qui nous permettent d'accomplir nos principales missions, soit défendre la souveraineté de l'espace aérien canadien et nord américain grâce au NORAD, tout en offrant au Canada une ressource moderne et efficace pour mener à bien nos opérations internationales et exécuter efficacement les opérations interarmées avec nos alliés au sein de l'OTAN ou d'une coalition.

Les chasseurs pilotés sont essentiels pour assurer cette capacité. Aucune

autre plateforme aérienne, y compris les véhicules aériens sans pilotes, ne peut remplir des tâches aussi exigeantes et complexes, que ce soit dans un environnement air-air ou air-sol.

Compte tenu du coût élevé des avions de chasse, le Canada doit satisfaire à ses besoins en matière de défense en se dotant d'un seul chasseur polyvalent.

Nous avons besoin d'un aéronef robuste, capable de fonctionner partout dans le vaste territoire canadien ainsi que dans des conditions météorologiques difficiles et changeantes. L'appareil doit aussi constituer un moyen de dissuasion efficace devant des contestations visant la souveraineté du Canada.

Notre chasseur doit être capable d'assumer de multiples rôles, et être suffisamment souple pour parer aux menaces et exécuter les missions qui étaient imprévisibles au moment de sa conception. Nous sommes conscients que certaines menaces auxquelles les CF-18 ont fait face à la fin du XX<sup>e</sup> siècle



Le Lgen André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne est assis dans la poste de pilotage de la maquette du F-35 Lightning II.

se sont estompées, que d'autres sont demeurées et que de nouvelles sont apparues. Nous sommes convaincus qu'au fil du XXI<sup>e</sup> siècle, nous continuerons d'être témoins de la même fluidité et de la même évolution en ce qui concerne les menaces.

## Chasseur de la 5<sup>e</sup> génération

Au terme de l'analyse de nos capacités obligatoires et qualitatives de haut niveau, il est manifeste que seul un chasseur de la 5<sup>e</sup> génération sera en mesure de satisfaire à nos exigences en raison de la nature de plus en plus complexe et incertaine du futur environnement de sécurité.

Les chasseurs de la 5<sup>e</sup> génération se distinguent de ceux de la 4<sup>e</sup> génération par trois capacités clés :

- l'interopérabilité à un niveau qui n'est pas possible avec les avions actuels;
- les capteurs et la fusion des données qui permettent de réduire considérablement la charge de travail des pilotes et d'augmenter l'efficacité;
- la surviabilité qui résulte de la faible observabilité, soit la technologie furtive, qui constitue un énorme avantage dans toutes les situations de combat maritime, terrestre et aérien.

Un avion de la 4<sup>e</sup> génération ne peut pas être modernisé pour en faire un avion de la 5<sup>e</sup> génération.

Le F-35 Lightning II est révolutionnairement différent en matière de capacités et il offre des avantages qui lui sont propres :

- La technologie furtive (la faible observabilité) réduira sa signature électromagnétique, et par conséquent, la capacité des systèmes radars ennemis de le détecter. Cette caractéristique réduit les risques et améliore la surviabilité du pilote tout en augmentant ses capacités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (RSR).
- La technologie de pointe des détecteurs et de fusion de données va recueillir, synthétiser et afficher l'information permettant aux pilotes de saisir la situation tactique d'un

coup d'œil, de prendre rapidement des décisions tactiques complexes et de prendre des mesures déterminantes. L'avion effectuera en grande partie la collecte et la synthèse des données que le pilote doit présentement faire lui-même. Or, elles sont devenues pratiquement ingérables en raison de leur quantité et de l'avion qui sera le copilote.

- Nous parviendrons à une interopérabilité avec nos partenaires et nos alliés qui sera harmonieuse, sûre et efficace, dans les opérations du NORAD et de l'OTAN ainsi que dans les opérations de coalition.
- Le F-35 nous permet de partager avec un avion allié l'ensemble de la connaissance de la situation. Lorsque nous effectuons des opérations à l'étranger au sein d'une coalition de pays aux vues similaires et avec la même plate-forme, les avions sont semblables. Par conséquent, nous pouvons partager des ressources et nous mettre rapidement à l'œuvre sans avoir à passer par un entraînement qui dure des semaines puisque nous disposons du même équipement et des mêmes logiciels que nos partenaires. Cela fait toute une différence dans notre façon de procéder en tant que coalition.
- Les avions sont renouvelables. Nous pourrions remplacer les avions perdus (ou acquérir des avions supplémentaires si la situation mondiale future l'exige) parce que la chaîne de production sera en activité

jusqu'au moins en 2035. Les logiciels seront mis à niveau continuellement, ce qui représente des économies énormes et permet de maintenir les avions à jour, au fur et à mesure que la technologie évolue.

Le F-35 est un monoréacteur; le CF-18, un biréacteur. La sécurité et la performance des réacteurs se sont nettement améliorées par rapport à ceux des générations précédentes. Par conséquent, le taux d'attrition en raison de panne de réacteur des monoréacteurs et biréacteurs modernes, ou de dommages liés au combat sont pratiquement équivalents. Par contre, les coûts d'opérations et de maintenance sont considérablement moindres chez un monoréacteur.

### Processus

La production du F-35 Lightning II se veut un effort multinational pour construire un chasseur furtif, polyvalent et abordable.

Le Canada s'est allié au programme d'avion d'attaque interarmées (JSF) en 1997. Depuis lors, tout comme les autres pays partenaires (les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Italie, l'Australie, la Turquie, la Norvège, le Danemark et les Pays-Bas) nous avons été consultés sur une base régulière au sujet des différentes activités et enjeux liés au programme, y compris le processus concurrentiel rigoureux entre Boeing et Lockheed Martin qui s'est terminé en 2001 par la sélection de Lockheed Martin pour produire le JSF.



Des F-35 Lightning II en plein vol.

L'intérieur de la cabine de pilotage de la maquette à pleine échelle du F-35 Lightning II.

Le chasseur CF-18 Hornet demeurera le principal avion de chasse jusqu'en 2020 lorsqu'il atteindra la fin de sa durée de vie prévue. La livraison du premier F-35 canadien est prévue pour 2016. Ce délai nous permettra de faire entrer le Lightning II en fonction progressivement tout en nous assurant de former de nouveau notre personnel et d'éviter une interruption de nos capacités opérationnelles.

Le F-35 Lightning II est non seulement le seul aéronef capable de satisfaire à nos besoins en matière de capacité, mais également le seul chasseur de la 5<sup>e</sup> génération accessible au Canada. Le F-22 Raptor est un excellent chasseur de supériorité aérienne de la 5<sup>e</sup> génération qui est actualisé par l'ajout de certaines capacités qui tirent leur origine du F-35, mais le gouvernement des États-Unis a interdit sa vente à l'étranger. La Russie est en train de développer un aéronef de 5<sup>e</sup> génération, et, la Chine en ferait autant.

### Coûts

L'acquisition de ces appareils coûtera 9 milliards de dollars. Toutefois, ce montant représente l'achat de 65 aéronefs ainsi qu'un fonds de prévoyance pour la majoration des taux de change, les dépenses liées au programme, au soutien logistique intégré, aux armes, aux infrastructures, aux simulateurs et autres frais. Ce sont tous des coûts intrinsèques à l'acquisition de chasseurs modernes.

Nous nous procurons les chasseurs avec option d'atterrissage et de décollage classiques, la version la moins coûteuse de ce type de chasseur. Nous estimons le coût unitaire des aéronefs à environ 70 millions de dollars US. Nous les achèterons entre 2016 et 2022, au moment où la production atteindra son point culminant, donc, au moment où les coûts devraient être les plus bas. Cet achat présente le meilleur rapport qualité-prix parmi tous les chasseurs que nous pouvions acheter.

Les entreprises canadiennes auront la possibilité d'offrir des produits et services dans la chaîne d'approvisionnement

mondiale du JSF. C'est un marché qui porterait sur 3 000 chasseurs, et pourrait atteindre 5 000 aéronefs, tout au long de la durée de vie utile du F-35, ce qui représente une occasion extraordinaire pour l'industrie aérospatiale au Canada. On estime que la livraison des F35 à nos partenaires pourrait générer des retombées industrielles aux entreprises canadiennes de l'ordre de 12 milliards de dollars. De plus, les acquisitions faites par d'autres pays pourraient accroître les profits réalisés par les entreprises canadiennes.

À ce jour, le Canada a investi 168 millions de dollars dans le programme JSF. Depuis 2002, notre participation a rapporté plus de 350 millions de dollars aux entreprises, aux universités et aux laboratoires de recherche canadiens.

### Au-devant de nos besoins futurs

Étant donné l'environnement de sécurité de plus en plus complexe et incertain, le F-35 Lightning II permettra de maximiser les probabilités de réussite des missions du Canada, et les militaires auront des chances optimales d'en revenir sains et saufs.



Des F-35 Lightning II en plein vol.

Nous faisons l'acquisition de F-35 Lightning II pour protéger les intérêts canadiens et pour faire face aux menaces de demain. Acquis et maintenu en puissance grâce au programme JSF, le F-35 présente le meilleur rapport qualité-prix pour nos contribuables. Il permettra au Canada de rester au premier plan des opérations de chasse et permettra à notre flotte de demeurer adéquate, souple, viable et renouvelable au moins jusqu'au milieu du présent siècle.

Visitez <http://www.airforce.forces.gc.ca/v2/index-fra.asp> et cliquez sur « F-35 Lightning II » dans la rubrique En vedette pour obtenir les dernières nouvelles et de plus amples renseignements. 

## LA MAINTENANCE DES AERONEFS HORNET

Le renouvellement du contrat entre le gouvernement du Canada et l'entreprise L-3 Communications MAS concernant l'entretien de la flotte d'appareils CF-18 *Hornet* a été annoncé le 1<sup>er</sup> septembre dans l'un des hangars de L-3 MAS à Mirabel, au Québec.

Le contrat d'une valeur de 468 millions \$ sera en vigueur jusqu'au 2017 au moins, et il est assorti d'une option de prolongement jusqu'en 2020. On prévoit que le cycle de vie des chasseurs à réaction CF-18 devrait se poursuivre au moins jusqu'en 2017, au moment où les avions d'attaque interarmées F-35 *Lightning II* deviendront opérationnels au sein des Forces canadiennes.

« Notre gouvernement a accordé à l'entreprise L-3 Communications MAS cet important contrat, qui consiste à maintenir la flotte de CF-18 dans une condition optimale jusqu'à la mise hors service de ces appareils à la fin de la présente décennie », a déclaré le premier ministre Stephen Harper. « Cela permettra bien sûr de renforcer la souveraineté canadienne, mais également de générer des retombées économiques considérables pour l'industrie aérospatiale canadienne. » 



Le nouvel Hercules de modèle J dans le ciel de Trenton.

# LIVRAISON DE LA NOUVELLE « BÊTE DE SOMME » DU CANADA

ADJ CAROLE MORISSETTE

ADJ CAROLE MORISSETTE

SOT GISELE LEBLANC

Le ministre de la Défense, M. Peter McKay, salue la foule depuis la sortie d'urgence du nouvel avion CC-130J que le Canada vient d'acheter et qui s'arrête dans l'aire de trafic, à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, (Ont).

L'équipage du CC-130J Hercules, à la 8<sup>e</sup> Escadre, devant le nouvel appareil : (de gauche à droite) Maj Steve Lamarche, Adj Don MacLean, Adjum James Jeckell, Maj Mark Goulden et Adj Dale Sturgeon.

Le premier des 17 nouveaux avions CC-130J Hercules de transport tactique s'est posé à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) le 4 juin 2010, six mois avant l'échéance prévue et dans les limites du budget fixé.

« C'est véritablement une journée historique pour la 8<sup>e</sup> Escadre, pour la Force aérienne et les Forces canadiennes et, disons-le, pour le pays », a déclaré le Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, le Major-général Tom Lawson, pendant la cérémonie qui a souligné l'arrivée de l'aéronef.

Le ministre de la Défense, M. Peter McKay, qui, à peine quelques heures plus tôt, avait officiellement accepté l'avion de la Lockheed Martin Corporation, à son usine de Marietta (Géorgie), a expliqué pourquoi l'acquisition du nouvel avion « Super Hercules » était si importante.

« L'appareil peut voler plus loin et plus vite, il peut emporter une plus grosse charge utile et décoller depuis une piste plus courte et il est tout aussi robuste que les vénérables CC-130 qui sont en service dans les FC aujourd'hui... »

« Ces avions aideront nos forces à apporter secours, soutien et vivres là et quand il le faudra le plus; ils serviront le Canada pendant de très nombreuses années. »

## ENCADRÉ DU PROFIL SOMMAIRE

La flotte remplira divers rôles : mentionnons le transport des troupes, le transport tactique, les secours humanitaires (y compris le soutien de l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe, dans ses déploiements) et l'entraînement des équipages aériens.

Le Canada avait déjà reçu cinq aéronefs en novembre, les autres lui seront livrés d'ici 2012. Tous les 17 CC-130J seront basés à la 8<sup>e</sup> Escadre à Trenton (Ont.).

Les FC utilisent diverses versions du CC-130 Hercules depuis 1960. Depuis lors, la flotte de 19 Hercules modèle E et de 13 Hercules modèle H a bien servi la population canadienne tant au pays qu'à l'étranger; en fait, les vieux modèles E ont enregistré plus d'heures de vol que tout autre Hercules comparable dans le monde. Ces avions sont maintenant mis au rancart à mesure qu'ils parviennent à la fin de leur durée de vie. Plusieurs appareils de modèle E l'ont déjà été, et les autres sont censés l'être d'ici le printemps 2012.

Afin d'en savoir plus sur la fiche technique et de voir des photos, consultez le site [www.airforce.gc.ca](http://www.airforce.gc.ca) et cliquez sur le mot « Aéronefs ».

## « MON ENTRAÎNEMENT A PRIS LE DESSUS »

Le Capitaine Brian Bews affirme que c'est son entraînement qui lui a permis de survivre à l'écrasement de l'appareil CF-18 *Hornet* qu'il pilotait le 23 juillet dernier dans le cadre d'un spectacle aérien qui avait lieu à Lethbridge (Alta.).

« L'accident s'est produit pendant un passage alpha à angle d'attaque élevé, lorsqu'il faut réduire la vitesse de l'appareil à environ 115 nœuds et redresser le nez de 25 degrés avant de survoler la foule », a indiqué le Capitaine Bews aux médias le 17 août dernier, à Calgary. « J'ai tout de suite senti que l'avion ne se comportait pas comme d'habitude. Je ne parvenais plus à le maîtriser. J'ai essayé durant environ deux secondes, avant de comprendre que cela ne servirait à rien.

L'avion a commencé à glisser d'un côté, et son nez, à baisser. Je savais alors que mon unique chance de survie consistait à tirer la poignée du siège éjectable.

Mon entraînement a alors pris le dessus. Je savais que je devais m'éjecter. Nous sommes formés pour le faire, bien qu'il nous arrive rarement de devoir passer à l'action. »

Le Capitaine Bews a confié aux médias qu'il était impatient de se retrouver à nouveau dans un cockpit. « J'aimerais pouvoir piloter dès aujourd'hui. Nos appareils sont très sécuritaires, les membres de l'équipage au sol sont fantastiques et tous nos techniciens ont reçu une formation de haut niveau. »

Le Capt Bews pilotait l'aéronef de démonstration *Hornet* durant la saison 2010. Toutes les démonstrations aériennes acrobatiques de l'équipe de démonstration ont été annulées pour le reste de l'été, bien que d'autres appareils CF-18 ont été à des spectacles aériens (sans faire de manœuvres acrobatiques).

Capt Bews, qui est membre du 425<sup>e</sup> Escadron d'appui tactique basé à la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc), a subi des fractures par compression sur trois vertèbres. « Étant donné la gravité de l'accident, j'estime avoir eu beaucoup de chance », a-t-il déclaré.

L'incident fait actuellement l'objet d'une enquête de la part de la Direction de la sécurité des vols, à Ottawa.



Le Capt Brian Bews est agenouillé sur l'appareil CF-18 duquel il s'est éjecté lors du centenaire de la Marine.

## LE POINT SUR L'INFRASTRUCTURE

Au cours des derniers mois, le gouvernement a annoncé des investissements accordés à divers secteurs du MDN dans le cadre de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*. Bon nombre d'entre eux soutiennent directement la Force aérienne.

### 19<sup>e</sup> Escadre Comox, C.-B.

30 millions de dollars contribueront à la modernisation d'installations de l'Escadre : la construction d'un nouveau centre de services de santé pour le personnel militaire, la mise à niveau d'installations et l'agrandissement d'un bâtiment qui accueillera le centre des opérations de la force auxiliaire de sécurité de l'Escadre ainsi que les installations du simulateur d'armes légères.

### 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake, Alb.

3,6 millions de dollars pour rénover l'entrepôt de l'Escadron d'approvisionnement, notamment l'ajout d'un deuxième étage qui accueillera tous les bureaux du quartier général de l'approvisionnement de l'Escadre.

### 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville, Qc

2,7 millions de dollars pour l'achat et l'installation d'éléments modulaires préfabriqués qui fourniront de la place supplémentaire à l'Escadre.

### 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood, N.-É.

La cérémonie d'inauguration des travaux d'un nouveau centre de services de santé a eu lieu au début de septembre à l'Escadre. Le Ministre MacKay a fait l'annonce initiale du projet évalué à environ 2,4 millions de dollars, en septembre dernier.

### POUR SUIVRE VOTRE LECTURE SUR LE SITE WEB DE LA FORCE AÉRIENNE

Pour demeurer au fait de l'actualité de la Force aérienne, consultez le site [www.airforce.gc.ca](http://www.airforce.gc.ca).

Vous y trouverez, chaque jour de la semaine, de nouveaux articles mettant en vedette les hommes et les femmes de la Force aérienne, au service de tous les Canadiens.



Un CC-177 Globemaster III se prépare à atterrir à la SFC Alert.

# MENER DES OPÉRATIONS DANS L'EXTRÊME-ARCTIQUE : UNE CAPACITÉ FIABLE



MWO HANK COFFIN

Un appareil de ravitaillement en vol CC-150 Polaris et deux CF-18 survolent la SFC Alert.

Dans sa stratégie sur le Nord, le gouvernement du Canada s'est engagé à assurer une présence réelle, grandissante et durable dans la région canadienne de l'Arctique. Celle-ci contient de vastes réserves éventuelles de combustibles fossiles et une abondance de minéraux, d'or et de diamants. En outre, elle offre la possibilité de raccourcir les itinéraires des navires à mesure que la calotte glaciaire y fond, par suite du réchauffement de la planète; cette terre autrefois moins accessible suscite maintenant une attention grandissante de la part d'intérêts nationaux et étrangers.

La Stratégie de défense *Le Canada d'abord* demande aux Forces canadiennes (FC) d'avoir les moyens d'exécuter chaque jour des opérations au pays et ailleurs dans le continent, ce qui comprend l'Arctique. Depuis longtemps, la Force aérienne joue un rôle clé lorsqu'il s'agit d'aider les FC à fonctionner dans le Nord; elle fait fond sur une illustre et longue histoire où elle a rempli des missions de reconnaissance aérienne, de surveillance et de dissuasion, tout en appuyant des opérations et les efforts des services de recherche et de sauvetage.

« Nous allons continuer d'améliorer la capacité de la Force aérienne dans le Nord pour supporter les priorités des gouvernements canadiens et les opérations canadiennes, » a dit le Lieutenant-général André Deschamps, Chef de l'état-major de la Force aérienne. « Par grand respect pour l'environnement dur de l'Arctique, nous allons devenir plus efficaces pour servir le

Nord en ce qui a attiré aux transports aériens, à l'approvisionnement, à la surveillance et à nos réponses aux désastres – produisant le meilleur de nos capacités et de nos expériences accumulées. »

En soutien à ces propos, l'horaire du Lgén Deschamps, concernant ses buts à atteindre pour le Nord pour le printemps et l'été 2010, était rempli d'activités dans l'Arctique.

En avril dernier, un CC-177 Globemaster III a atterri pour la première fois à la Station des Forces canadiennes Alert, dans le cadre de l'opération *Nunalivut 10*.

Quelques mois plus tard, soit à la mi août, le CC-177 Globemaster III – avec une capacité améliorée et une expérience de transport établie – est retourné à la SFC Alert pendant l'opération *Boxtop*. C'était la première fois que la Force aérienne employait un aéronef de transport stratégique,

au lieu du vénérable CC-130 Hercules, pour apporter des marchandises sèches à la Station.

« En moins d'une semaine et à raison de seulement deux vols par jour, un CC-177 Globemaster III a apporté plus de marchandises sèches que trois CC-130 n'auraient pu le faire en plusieurs jours », a déclaré le Major Brent Hoddinott, commandant de la SFC Alert.

Toujours en août, le CC-177 Globemaster III, des hélicoptères CH-146 Griffon et un aéronef de patrouille à longue portée CP-140 Aurora se sont déployés à Resolute Bay, à Nunavut, dans le cadre de l'opération *Nanook*, la principale opération canadienne de protection de la souveraineté menée tous les ans par les FC dans le Nord. À cette opération, qui a commencé dans l'Arctique oriental et l'Extrême-Arctique, ont participé environ 1 000 militaires ainsi que plusieurs autres ministères ►

fédéraux et forces armées étrangères. De nombreux autres membres de la Force aérienne et aéronefs ont aussi pris part à l'opération.

Le 11 septembre 2010, deux avions de chasses CF-18 Hornet de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc), accompagnés par un CC-150T Polaris, un air-air ravitailleur de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), ont survolé la SFC Alert pour la première fois.

Moins de deux semaines plus tard, le 20 septembre, le nouvel aéronef CC-130J Hercules et son équipage du 436<sup>e</sup> Escadron de transport de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) se sont posés à Alert pour la première fois. L'appareil prenait part à une mission ordinaire de ravitaillement et il a aussi transporté deux barils de déchets dangereux hors du Nord.

Plus tard en septembre, la Force aérienne a participé au SAREX, un exercice annuel de recherche et de sauvetage à Whitehorse, au Yukon – le lieu le plus au nord pour cet exercice.

Sur une base continue, la Force aérienne maintient une présence dans le Nord pour la SFC Alert qui est un établissement de la Force aérienne. Le personnel de ce lieu le plus au nord et habité en permanence au monde, abrite les chercheurs d'Environnement Canada et ceux de l'Arctique, maintient les signaux des installations de renseignements et de géo-localisation, les hautes fréquences et les installations de radiogoniométrie pour soutenir plusieurs opérations comme celles de recherche et sauvetage.

Également, le 440<sup>e</sup> Escadron de transport, co-localisés avec la Force



Le Sgt de première classe Jens Bonde, Chef de l'instruction pour la patrouille SIRIUS (traîneaux à chiens) des forces danoises, et le Capt Nathan Trescher, du 440<sup>e</sup> Escadron de transport [installé à Yellowknife (T.N.-O.)], décharge un chien d'un CC-138 Twin Otter pendant l'op Nunavivut.

opérationnelle interarmées du Nord à Yellowknife (T.N.-O), opère quatre appareils CC-138 Twin Otter, effectuant le transport aérien, l'exécution des services publics et de liaison entre les trois territoires du Nord.



Tom Smitheringale et le Cplc Fran Vollhoffer, la technicienne médicale de la SFC Alert qui l'a traité avant son départ.



M. Smitheringale a pris cette photo de son équipement et de l'eau glacée de l'Arctique dans laquelle il a fini par tomber plus tard.

## UN AVENTURIER EST SECOURU EN ARCTIQUE

Dans l'après-midi du 15 avril, le Quartier général avancé de l'opération *Nunavivut* 10 a reçu un appel du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), après qu'un signal de détresse émanant d'un point situé à 300 kilomètres au sud du pôle Nord eut été détecté.

Tom Smitheringale, un aventurier australien qui était tombé dans les eaux glacées de l'Arctique alors qu'il tentait de se rendre seul et sans aide jusqu'au pôle Nord a mis fin à son périple prématurément, après avoir conclu qu'il avait trop froid et qu'il était affligé de blessures trop importantes pour pouvoir continuer.

Au lieu de déployer un équipage de Trenton, le CCCOS a profité de la présence des aéronefs et des équipages qui étaient déjà à pied d'œuvre dans le Nord, dans le cadre de l'opération *Nunavivut*.

Un CC-138 Twin Otter du 440<sup>e</sup> Escadron de transport de la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.) [basé à Yellowknife (T.N.-O.)], un hélicoptère S-61 Sikorsky nolisé et les techniciens de recherche et de sauvetage ont répondu à l'appel.

« Cet aventurier a eu beaucoup de chance. Nous l'avons repéré immédiatement, et la banquise sur laquelle il se trouvait offrait un endroit parfait où poser l'appareil » a expliqué le Capitaine Mike Hickman, commandant du Twin Otter.

M. Smitheringale a été transporté à la Station des Forces canadiennes Alert où ses blessures ont été soignées. Il a quitté la Station cinq jours plus tard, à bord d'un CC-177 Globemaster III.

Ce sauvetage a été l'un des plus au nord, au monde. Le Major Steve Power, commandant de la SFC Alert à ce moment-là a déclaré ce qui suit : « Le fait que cette opération a été un sauvetage, et non une récupération, confirme la présence et les capacités des FC dans le Grand Nord. »

# LA PUISSANCE AÉRIENNE ET L'OPÉRATION CADENCE

Le ciel au-dessus des chalets de la région de la Muskoka, en Ontario, a été rempli par le bruit des aéronefs des forces aériennes militaires et policières, tandis que les vacanciers, au sol, assistaient au déploiement du système de sécurité mis en place pour le Sommet du G8 en 2010. À quelque 200 kilomètres de là, des aéronefs similaires circulaient au-dessus du Sommet du G20 à Toronto.

Juste après avoir contribué à la sécurité pendant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver à Vancouver, en 2010, les Forces canadiennes ont fourni des

ressources et des capacités particulières au Groupe intégré de la sécurité (GIS) dirigé par la GRC et elles ont surveillé les approches maritimes, aériennes et terrestres dans le cadre de l'opération *Cadence*. Le GIS comprenait des membres des FC, de la GRC, de la Police provinciale de l'Ontario, du Service de police de Toronto et de la Police régionale de Peel, et il lui incombait d'assurer la sécurité des participants aux sommets et des résidents des secteurs voisins des lieux où les sommets ont eu lieu en juin 2010.



Un hélicoptère CH-146 Griffon atterri au centre de villégiature Deerhurst, près de Huntsville (Ont.), pendant le Sommet du G8 de 2010.

CPLC PIERRE THÉRIAULT

## LES UNITÉS DE LA FORCE AÉRIENNE EN AFGHANISTAN ADOPTENT DE NOUVEAUX NOMS

Afin de suivre les conventions relatives à la désignation des unités relevant du Commandement régional Sud en Afghanistan, l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan (FOI-Afg) et ses sous-unités ont adopté de nouveaux noms aux fins des méthodes officielles et officieuses de communication.

Les noms choisis traduisent l'éthos des unités et conservent une signification particulière pour leurs membres et leur rôle opérationnel.

L'Escadre aérienne de la FOI-Afg s'appelle maintenant « Force opérationnelle Silver Dart » pour rappeler l'exploit accompli par J.A.D. McCurdy à Baddeck (N.-É.), le 23 février 1909. Le nouveau nom évoque la devise de l'Escadre aérienne *Volare Audemus* (Nous osons voler). L'Escadre aérienne a été mise sur pied en 2009 au cours de l'année du centenaire du premier vol motorisé au Canada.

L'Unité de transport aérien tactique devient la Force opérationnelle Canuck; le nom fait allusion au patrimoine du 436<sup>e</sup> Escadron de transport de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), qui remplit des missions de transport aérien

tactique dans le théâtre depuis 2001. La création du 436<sup>e</sup> Escadron, en octobre 1944, a illustré la démarche de collaboration opérationnelle qui a été si nécessaire pour garantir la victoire alliée pendant la guerre. Ensemble, la Force aérienne britannique, la Force aérienne américaine (USAF) et la Force opérationnelle de transport de combat de la Force aérienne canadienne ont baptisé l'escadron « Canucks Unlimited » (Canadiens Illimités).

Le Bataillon de la Force aérienne a été baptisé « Force opérationnelle Freedom » quand le 408<sup>e</sup> Escadron tactique



Un hélicoptère CH-147D Chinook atterri dans un nuage de poussière en Afghanistan pendant une mission de ravitaillement.

d'hélicoptères à Edmonton, qui fait partie de la 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.), s'est déployé; le nom évoquait la devise de l'Escadron, « For Freedom » (Pour la liberté), que le Roi George IV avait approuvée officiellement en 1942 après que l'unité se fut illustrée pendant la Seconde Guerre mondiale. Le nom est devenu « Force opérationnelle Faucon » quand le 430<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères de Valcartier, également membre de la 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.), s'est déployé pour remplacer le 408<sup>e</sup> Escadron. L'écusson du 430<sup>e</sup> Escadron montre fièrement le faucon pour rappeler les services vigoureux et furtifs que l'unité a assurés pendant la Seconde Guerre mondiale à titre d'escadron de combat et de reconnaissance; l'unité a alors mérité neuf Croix du service distingué dans la Force aérienne, une Croix de guerre française et une Médaille de la Force aérienne américaine.

Le Détachement canadien de véhicules non pilotés Héron s'appelle désormais Force opérationnelle Érebe. C'est le nom du dieu grec de l'obscurité et de la nuit. Le nom évoque la capacité du CU-170 Héron d'opérer et de dénicher les insurgés dans les terrains les plus obscurs.

# L'EXERCICE MAPLE FLAG : S'ENTRAÎNER À COMBATTRE



Un CF-18 canadien décolle (en haut) tandis qu'un F-16 américain roule dans l'aire de trafic (en bas).



CPL D'ARCOY LEFEBVRE

Les forces aériennes du Canada et de pays alliés ont envahi le ciel de la 4<sup>e</sup> Escadre à Cold Lake (Alb.) pour participer à l'exercice *Maple Flag 43* (MF 43) du 17 mai au 11 juin.

Circulant dans l'espace aérien non réglementé et prenant à partie plus de 640 cibles au champ de tir aérien de Cold Lake, qui couvre plus de 11 600 kilomètres carrés, les participants ont exécuté des missions quotidiennes au cours desquelles ils ont affronté des menaces aériennes et terrestres.

« Les équipages canadiens et étrangers qui participent à l'exercice *Maple Flag* reçoivent un entraînement qui pourrait leur sauver la vie plus tard », a expliqué le Colonel Dave Wheeler, commandant de la 4<sup>e</sup> Escadre. « Si jamais ces équipages doivent voler dans un environnement aérien vraiment hostile, ils auront déjà fait l'expérience du stress et de la pression que cela suscite, ce qui améliorera grandement leurs chances de succès. »



CPL D'ARCOY LEFEBVRE

« En ma qualité de pilote de chasse qui a volé dans des théâtres d'opérations, je peux vous dire que l'exercice *Maple Flag* donne aux pilotes une bonne idée de ce qui les attend dans un milieu où le jugement et l'habileté sont essentiels à la survie », a déclaré le Major Kirk Soroka, commandant du Centre d'instruction tactique de la Force aérienne. « Les missions de vol sont intenses et les scénarios, très réalistes; ce sont là deux qualités essentielles pour préparer les équipages à la guerre. »

Un pilote de chasse de la société Top Aces se prépare à faire décoller un avion à réaction Alpha de l'équipe « rouge ».

Cette année, les forces bleues (alliés) comprenaient des éléments des forces aériennes du Canada, du Danemark, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande, de la République de Singapour, de la Turquie, des États-Unis et de la Grande-Bretagne, ainsi que des éléments du Corps des Marines américains et du Système aéroporté d'alerte et de contrôle (AWACS) de l'OTAN.

Les forces rouges (opposants) qui créaient les menaces aériennes et terrestres, ont été fournies par la Force aérienne des États Unis (USAF) et par Top Aces, une entreprise privée qui assure des services d'entraînement aérien aux Forces canadiennes.



CPL D'ARCOY LEFEBVRE

L'exercice militaire international *Maple Flag* dure quatre semaines; il simule des scénarios aériens hostiles dans le cadre d'un entraînement fictif, mais rigoureux. Les participants exécutent une campagne aérienne de 10 jours qui se déroule dans un contexte de guerre déclarée, tout en volant avec une coalition de plusieurs forces aériennes.

Le Canadien Cplc Raymond Cameron, du 42<sup>e</sup> Escadron de radar de la 4<sup>e</sup> Escadre, est adjoint préposé aux armes; il collabore avec le Major Dönmez, contrôleur de la force aérienne turque, tout en jouant le rôle du radariste adjoint de la « force rouge ».

L'exercice annuel procure un entraînement vital aux combats aériens pour les équipages des avions de chasse, tout en faisant intervenir les aéronefs de transport, les équipes aériennes de guerre électronique, les unités de ravitaillement en vol et de défense aérienne ainsi que les ressources d'alerte avancée et de contrôle de différents pays.

Le Chili, l'Oman, la République de Singapour, la Colombie, l'Inde et la Corée du Sud ont participé à l'exercice en vertu du Programme international des observateurs. 



## LE PREMIER MINISTRE SURVOLE LES TERRES INONDÉES

Ayant reçu un préavis d'à peine plus de 24 heures, trois hélicoptères CH-146 Griffon du 408<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères ont décollé de la BFC Edmonton avec à leur bord le premier ministre Stephen Harper (à gauche), le premier ministre de la Saskatchewan, M. Brad Wall (à droite) et d'autres fonctionnaires pour survoler ensuite les régions inondées entourant Yorkton (Sask.), au début de juillet. Les agriculteurs des Prairies ont fait face à des conditions extrêmes par suite des pluies torrentielles tombées pendant la dernière semaine de mai et au début de juin. Les pluies abondantes ont saturé les champs, inondé les terres cultivables d'innombrables producteurs de céréales, ou empêché ceux-ci de faire leurs semences. 

## L'EXERCICE HALCYON RV

Un grand exercice naval international auquel participaient le Canada, les États-Unis, la Grande Bretagne et d'autres pays de l'OTAN a eu lieu cette année entre la Virginie et la Nouvelle-Écosse et à la Base des Forces canadiennes Gagetown (N.-B.). L'exercice était dirigé par la Marine canadienne et s'est tenu du 14 au 25 juin.

La Marine, l'Armée de terre et la Force aérienne ont pris part à l'exercice, appelé *Halcyon RV*. La Force aérienne a fourni un avion de patrouille à longue portée CP-140 Aurora, un hélicoptère CH-124 Sea King et un avion de

chasse CF-18 qui ont assuré des services d'escorte dans le cadre de l'exercice, dans l'espace aérien réglementé de la baie de Fundy et au large des côtes sud-ouest de la Nouvelle-Écosse.

L'exercice avait pour objet de vérifier l'interopérabilité des pays, grâce à un entraînement diversifié par étapes, depuis le perfectionnement des capacités de combat et l'intégration des flottes jusqu'à un exercice tactique qui a conclu le rassemblement. 

## L'ÉQUIPAGE D'UN HÉLICOPTÈRE MARITIME PARTICIPE A L'EXERCICE RIMPAC

Les membres du 443<sup>e</sup> Escadron d'hélicoptères maritimes de la 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater (N.-É.), qui font partie du détachement aérien du NCSM *Algonquin*, posent ici devant l'hélicoptère CH-124 Sea King sur le pont d'envol du navire qui était en route vers Pearl Harbor (Hawaï).

Le NCSM *Algonquin* a participé à l'exercice Rim of Pacific 2010 (*RIMPAC*), un exercice maritime multinational qui a lieu tous les deux ans au large d'Hawaï et qui vise à accroître l'interopérabilité et la compréhension entre les forces militaires de pays ayant un intérêt pour le littoral du Pacifique.

Le Canada participe aux exercices *RIMPAC* depuis 1971. 



# DES RECORDS SONT ÉTABLIS AUX CHAPITRES DE LA SURVIE ET DE L'ENDURANCE



Le Lcol Tony O'Keeffe en train de franchir le défilé de Yarnell, en Arizona, par une température de 41°C.



L'Adj Darcy St-Laurent tire son traîneau sur la banquise, en route vers le pôle Nord.



L'Adj Darcy St-Laurent fait fièrement flotter les drapeaux du Canada, du Manitoba et de la Force aérienne, au pôle Nord, le 22 avril, Jour de la Terre.

La Stratégie des Forces canadiennes sur la santé et la condition physique énonce que tous les membres des FC doivent posséder un état de santé et une condition physique leur permettant de travailler dans des environnements complexes et exigeants où la force et l'endurance peuvent faire toute la différence entre la réussite et l'échec d'une opération.

Le Lieutenant-colonel Tony O'Keeffe et l'Adjudant Darcy St-Laurent ont donné la preuve irréfutable qu'un corps en bonne forme et un esprit déterminé peuvent engendrer la réussite au cours d'une mission.

En juin dernier, le Lcol O'Keeffe s'est classé au quatrième rang et a établi un record masculin canadien dans la catégorie solo de la Race Across America (Course transaméricaine) : il s'agit de l'épreuve d'endurance ininterrompue la plus longue du monde. Le Lcol O'Keeffe, qui est un triathlonien, un « ultraman » et un « ironman » accomplis, est

« De quoi suis-je fait ... que puis-je accomplir avec mes mains? »

– Lcol Tony O'Keeffe

opérateur – Contrôle aérospatial et un officier d'état-major à Ottawa. Il a parcouru 4 828 kilomètres en bicyclette, franchissant ainsi la distance entre Oceanside (Californie) et Annapolis (Maryland) en dix jours.

Entre-temps, après avoir parcouru à pied plus de 800 pénibles kilomètres et avoir passé 51 jours sur la glace et dans les eaux libres de l'océan Arctique, l'Adjudant Darcy St-Laurent, technicien en recherche et sauvetage, est devenu le premier membre des Forces canadiennes et le 17<sup>e</sup> Canadien à terminer une expédition complète au pôle Nord à partir d'un point terrestre.

L'explorateur américain Eric Larsen s'est joint à l'Adj St-Laurent et au Britannique Antony Jinman pendant la section de la mission « Save the Poles » (Sauver les pôles) qui aboutissait au pôle Nord et qu'il avait entreprise pour sensibiliser le

« ... je voulais connaître mes limites et relever un défi personnel. Le pôle Nord est un des endroits les plus inhospitaliers de la planète... »

– Adj Darcy St-Laurent

monde à l'environnement; à cette fin, il espérait se rendre au pôle Sud, au pôle Nord et au sommet du mont Everest en un an. L'équipe de trois hommes a donc parcouru la distance séparant Cape Discovery, dans l'île d'Ellesmere, du pôle Nord géographique, tantôt en skis, tantôt en raquettes et tantôt à la nage.

L'Adj St-Laurent est un instructeur à l'École de survie et de médecine de la Force aérienne des Forces canadiennes, à la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.). 



SGT D'ÉTAT-MAJOR THOMAS J. DOSCHER

L'Amiral Winnefeld a assumé son poste de commandement à NORAD et à l'USNORTHCOM en mai.

## LE NOUVEAU COMMANDANT DU NORAD

L'Amiral américain James Winnefeld est devenu commandant du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et de l'United States Northern Command (USNORTHCOM) le 19 mai 2010. Il a passé deux jours à Ottawa en réunion avec le ministre de la Défense, M. Peter MacKay, le Chef d'état-major de la Défense, le Général Walt Natynczyk, et des chefs supérieurs des Forces canadiennes.

Le NORAD est un élément clé du partenariat canado-américain relatif à la défense de l'Amérique du Nord.

## LA 1<sup>RE</sup> DIVISION AÉRIENNE DU CANADA À L'HONNEUR

Le printemps dernier, le commandant du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC), le Lieutenant-général Marc Lessard, a décerné à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada la première mention élogieuse jamais décernée par le COMFEC à une unité, pour le travail qu'elle a accompli pendant l'opération *Hestia* en Haïti.

« Ce qui a été fait ici, dans la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada (assurer le transport aérien, réagir au changement) a été incroyable », a déclaré le Lgén Lessard. « La Force aérienne a été le fondement de notre réussite en Haïti, et tout a commencé ici, à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada. »



CPL LEVAPRE, MCDONALD

(De gauche à droite) L'Adjudc Jorma Hamalainen, adjudant-chef du COMFEC, le Lgén Marc Lessard, le Mgén Yvan Blondin et l'Adjudc John Mercer, adjudant-chef de la 1<sup>re</sup> DAC, pendant la présentation de la mention élogieuse du COMFEC à la 1<sup>re</sup> DAC.

## NOMINATION DE NOUVEAUX CHEFS

Les deux adjudants-chefs supérieurs de la Force aérienne ont maintenant assumé les fonctions de leur nouveau poste.

L'Adjudc Miles Barham a accepté le poste d'adjudant-chef de la Force aérienne, le printemps dernier. L'Adjudc des FC est le militaire du rang qui rend compte au Chef d'état-major de la Force aérienne pour tout ce qui concerne les militaires du rang portant l'uniforme de la Force aérienne.

L'Adjudc Guy St-Jean est le nouvel adjudant-chef de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada/Région canadienne du NORAD (1<sup>re</sup> DAC/RC NORAD), à Winnipeg. Il lui incombe de conseiller son commandant sur toutes les questions concernant les conditions de service des militaires du rang affectés à la 1<sup>re</sup> DAC/RC NORAD.



CPL D'ARCY, LEFEBVRE

L'Adjudc Miles Barham pendant sa cérémonie de changement de pouvoirs à Ottawa.



CPL JEAN, ARCHAMBAULT

L'Adjudc Guy St-Jean signe les certificats de changement de pouvoirs, à Winnipeg.

## DISTINCTIONS HONORIFIQUES RÉCENTE



Le Caporal-chef Richard Anderson reçoit la Médaille de la vaillance militaire de la gouverneure générale Michaëlle Jean à Rideau Hall en juin.

### LES NOUVEAUX COLONELS HONORAIRES

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

- Gerry Frappier – 414<sup>e</sup> Escadron de soutien de la guerre électronique de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc) (basé à Ottawa).
- Fred Moffitt – 103<sup>e</sup> Escadron de recherche et de sauvetage, de la 9<sup>e</sup> Escadre Gander (T.-N.-L.).
- Peter Lorimer – 16<sup>e</sup> Escadre Borden (Ont.).
- Bob McIntyre – École du Commandement aérien de la 16<sup>e</sup> Escadre Borden (Ont.).
- Steve Millen – 442<sup>e</sup> Escadron de recherche et de sauvetage de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.).
- John Cutsey – 22<sup>e</sup> Escadre North Bay (Ont.).
- Paul Cook – 51<sup>e</sup> Escadron d'entraînement opérationnel de contrôle et d'alerte (Aérospatiale) de la 22<sup>e</sup> Escadre North Bay (Ont.).

Prenez note que la Colonel honoraire, Sénateur Pamela Wallin (Sask.) est maintenant la présidente du Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense.

#### Récipiendaires de la Force aérienne Croix du service méritoire (Division militaire)

Sergent Shawn E. Harrison et  
Adjudant Bryan Keith Pierce

#### Récipiendaire de la Force aérienne Médaille de la vaillance militaire

Caporal-chef Richard Anderson

#### L'attribution de la Médaille de la bravoure

Lieutenant-colonel Douglas Wynn Baird  
Caporal-chef Julien Gauthier  
Sergent André Hotton (sa deuxième médaille de bravoure)  
Soldat Gabriel Proulx

#### Récipiendaires de la Force aérienne Médaille du service méritoire (Division militaire)

Adjudant-chef Sheila Elaine Blair  
Colonel Joseph Patrick Breen,  
Force aérienne des É.-U. (USAF)  
Colonel Christopher Coates  
Adjudant-maître Richard Dubé  
Adjudant-maître Luc Émond  
Colonel Sean G. Friday  
Colonel Paul Keddy  
Capitaine Peter Paul Kleinschmidt  
Capitaine Tyler Lavigne  
Major Gilbert Joseph William McCauley  
Lieutenant-colonel Scott McLeod  
Lieutenant-colonel Duart Paul Townsend  
Major Mark G. Wuennenberg

#### Citations à l'ordre du jour

Le Soldat Benett Rasmussen était un membre de l'Armée de terre au moment de ses actions sous le feu ennemi en Afghanistan pour lequel il a reçu la Citations à l'ordre du jour; il est présentement technicien en recherche et sauvetage.

#### L'attribution de la médaille élogieuse de l'Alaska

Le Sergent Dale « Trevor » Shippam

Afin d'en savoir plus sur ces décorations et distinctions, consultez le site [www.gg.ca](http://www.gg.ca).

# LA BATAILLE D'ANGLETERRE, 70 ANS PLUS TARD

Le dimanche 19 septembre a été une journée spéciale dans tout le Canada pour les membres de la Force aérienne et tous les Canadiens, car des cérémonies ont eu lieu partout à travers le pays – du 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.) jusqu'au 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater (N.-É.), qui ont souligné le 70<sup>e</sup> anniversaire de la fin de la bataille d'Angleterre.



(En haut) L'ancienne gouverneure générale le Michaëlle Jean regarde le survol qui arrive.  
 (En haut à droite) Le monument du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique réfléchit l'image d'un ancien combattant, pendant le défilé.  
 (En bas à droite) 22<sup>e</sup> Escadre North Bay (Ontario) – Le Col François Malo et un ancien combattant saluent le défilé.

« Aujourd'hui, notre Force aérienne est prête à relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle. Nos hommes et femmes de la Force aérienne se donnent comme but d'assurer la sécurité et la protection du Canada. Il y a 70 ans, ils et elles ont fait de même en Grande-Bretagne », a déclaré M. Peter Mackay, ministre de la Défense nationale, pendant la cérémonie nationale à Ottawa. « Au moment où nous allons de l'avant et où la Force aérienne entre dans une nouvelle ère, n'oublions jamais ce que les contributions de nos hommes dans le ciel britannique, en 1940, ont signifié pour notre pays. »

La gouverneure générale Michaëlle Jean portait un uniforme de la Force aérienne lors de la cérémonie à Ottawa et elle a expliqué pourquoi elle en a fait ainsi.

« En cette occasion solennelle, je suis fière de porter l'uniforme de la Force aérienne pour en honorer les membres et mettre en lumière le travail exceptionnel qu'ils accomplissent ici, au Canada, et ailleurs dans le monde,

a-t-elle déclaré. Ce geste est loin d'être dénué de sens pour moi qui ai grandi sous le joug d'une dictature impitoyable dont les uniformes militaires étaient associés à la répression brutale de la population. L'uniforme que je porte aujourd'hui symbolise plutôt le cheminement de la femme qui se tient maintenant devant vous. »

« C'est à vous que je dois cette ouverture et je vous en remercie beaucoup. Personne ne naît commandant en chef. Je le suis fièrement devenue grâce à vous. »

Kenneth Scott, qui vit en Floride la plupart du temps a encore apporté son père de 88 ans, Leslie, à la parade pour marquer le jour et pour se souvenir.

« Mon père a souffert de quelques crises cardiaques et il ne peut plus parler très bien. Il était un Navigateur aérien avec la section 1407 (Météorologie) sur les aéronefs Hampdens et Hudsons. Il a volé avec le Commandement côtière à Reykjavik, Islande en 1943 et en 1944. Nous étions tout les

deux dans la Force aérienne et nous avons tout les deux perdu beaucoup d'amis, » a dit M. Scott en essuyant ses larmes de ses joues. « Je pleure toujours quand nous venons à cette cérémonie. C'est une expérience émotionnelle. »

C'était la première fois que des représentants de l'Italie et de l'Allemagne participaient au défilé et à la cérémonie nationale; ils ont déposé des couronnes du souvenir « dans un esprit de réconciliation ». 

## Photo de la page couverture

L'ancienne gouverneure générale et commandante en chef du Canada Michaëlle Jean a pris part à la cérémonie qui a eu lieu au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada à Ottawa, le dimanche 19 septembre 2010, pour commémorer le 70<sup>e</sup> anniversaire de la bataille d'Angleterre.

PHOTO : SGT SERGE GOUJIN



# DES DESSINS HUMORISTIQUES MONTRENT L'ARC PENDANT LA GUERRE FROIDE



(à droite) « C'est qui ce débile qui pense qu'on laisse encore des cigarettes comme pourboire?!? »



ADJ DE 1<sup>RE</sup> CLASSE RAY TRACY

Des dessins humoristiques en noir et blanc illustrant une des époques les plus racontées de l'histoire de l'aviation militaire canadienne, soit celle de la guerre froide, ont été découverts à Ottawa.

Les quelques 80 dessins créés par l'Adjudant de 1<sup>re</sup> classe Ray Tracy ont maintenant été diffusés sur Internet et ils donnent un rare aperçu, grâce aux mots et aux images, de ce qu'était la vie dans les coulisses des installations de l'Aviation royale du Canada (ARC) pendant les années 1940 et 1950.

L'Adj de 1<sup>re</sup> classe Tracy était un bédéiste doué et un artiste en graphisme. Il a enregistré la plupart des moments les plus drôles vécus par les membres de la Force aérienne. Ses bandes dessinées et ses caricatures n'épargnaient aucun grade ni spécialité.

Les dessins originaux ont été découverts pendant qu'un officier des affaires publiques de la Force aérienne

à Ottawa faisait des recherches en vue de publier son livre intitulé *On Windswept Heights: Historical Highlights of Canada's Air Force*.

L'Adj de 1<sup>re</sup> classe Tracy est né à Fairville (N.-B.), et des milliers de membres de l'ARC le connaissaient grâce à ses œuvres de graphiste et de bédéiste. Il s'est enrôlé dans l'ARC en 1940 et il a d'abord suivi l'entraînement d'un mécanicien de moteurs d'avion. Ses talents de dessinateur et d'artiste n'ont pas tardé à attirer l'attention, et on lui a demandé de remplir de nombreuses commandes dans les stations du Commandement aérien de l'Ouest, où il a été affecté pendant la majorité des années de guerre.

En 1945, il a changé de spécialité et est devenu graphiste à temps plein. Il a collaboré de près avec la publication de l'ARC *The Roundel*, dès la création de celle-ci en novembre 1948. Le Sergent Shatterproof était un de ces personnages les plus populaires. L'Adj de 1<sup>re</sup> classe est décédé subitement à Ottawa en 1958.

Afin de voir les dessins humoristiques et d'en apprendre davantage sur la façon dont ils ont refait surface après 50 ans, consultez le site <http://www.airforce.forces.gc.ca/v2/index-fra.asp> et cliquez sur « En vedette – Ray Tracy – Bandes dessinées », dans la barre de navigation de droite.

Avez-vous connu l'Adj de 1<sup>re</sup> classe Tracy, ou vous rappelez-vous avoir vu ses dessins humoristiques? Si tel est le cas, nous aimerions beaucoup avoir de vos nouvelles. Écrivez à [crewbrief@forces.gc.ca](mailto:crewbrief@forces.gc.ca).

