



COMMENT 'AIR



OPÉRATION MOBILE RÉACTION À LA CRISE EN LYBIE

INTÉRIEUR

- 4 **TRANSFORMATION**
Interopérabilité à l'échelle internationale
- 9 **EQUIPMENT AND CAPABILITIES**
Opérations en Afghanistan à l'aide
du CC-130J
- 10 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**
Clôture du Camp Mirage
- 14 **NOS MEMBRES**
Reconnaissance internationale
- 16 **ÉDITORIALISTE INVITÉ**
Adjud de commandement aérien
- 17 **HISTOIRE, PATRIMOINE ET CÉRÉMONIES**
40^e anniversaire des Snowbirds

L'OP MOBILE, EXEMPLE DE DISPONIBILITÉ OPÉRATIONNELLE



Gauche : Des techniciens en systèmes d'armement assurent le chargement des CF-18 pendant l'Op *Mobile*. Le Canada a récemment recréé le groupe professionnel à la suite des leçons retenues en Afghanistan.

Droite en haut : Le Lt Ben Kelly (à droite) souhaite la bienvenue aux évacués à bord d'un appareil CC-130J Hercules à l'aéroport de Tripoli, en Libye, le 2 mars, pendant l'Op *Mobile*.

Droite en bas : Le Lgén Deschamps annonce au cours d'une conférence de presse le 18 mars à la 3^e Escadre Bagotville, au Québec, le déploiement de ressources aériennes canadiennes qui participeront à la Force opérationnelle Libeccio.

La réussite des opérations constitue ma priorité principale. Nous y parvenons en faisant preuve d'agilité, de disponibilité opérationnelle et d'interopérabilité. Nous avons démontré ces éléments à maintes reprises pendant l'une des périodes les plus dynamiques, les plus difficiles et les plus gratifiantes que la Force aérienne canadienne ait connues depuis des décennies.

En fait, à la fin mars 2011, chacune de nos flottes était engagée sur le plan opérationnel (d'une manière ou d'une autre) – du jamais-vu depuis que je suis en service.

Au moment que je rédige cet article, l'opération (Op) *Mobile*, l'intervention des Forces canadiennes en Libye, est en cours.

La Force aérienne a agi rapidement. D'abord en déployant la Force opérationnelle interarmées Malte afin d'évacuer les personnes admissibles à quitter la Libye.

Ensuite, le 18 mars, nous avons déployé la Force opérationnelle Libeccio – six CF-18 Hornet, leurs appareils de soutien et leurs équipages – dans le cadre de l'Op *Unified Protector* de l'OTAN. Ce déploiement s'est déroulé moins

de 24 heures après que le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté la résolution posant les bases de la mise en œuvre d'une zone d'exclusion aérienne au-dessus de la Libye.

Une seule raison explique que la Force aérienne et, en fait, toutes les ressources des FC ont pu intervenir si rapidement : « notre disponibilité opérationnelle ».

Nous avons certainement mis notre disponibilité opérationnelle à l'épreuve au cours des derniers 18 à 24 mois en appuyant un énorme éventail d'activités et d'opérations, certaines prévues, d'autres imprévues, et ce, d'Haïti en Afghanistan et de la Libye à l'Arctique. Il nous faut maintenant veiller à ce que notre agilité, notre créativité et notre sens de l'innovation deviennent une partie intégrante de notre institution pour que nous tirions profit de nos réussites alors que nous poursuivons notre transformation en fonction des problèmes en matière de sécurité mondiale.

Pour pouvoir *agir*, il faut que la disponibilité opérationnelle règne au sein des éléments d'intervention nationale. Étant donné que chaque situation mondiale est unique, la question ►



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

Rédactrice principale :
Mme Joanna Calder

Rédactrice-révisure :
Mme Holly Bridges

Collaborateurs :

M. Ken Allan
Mme Karen Biondi
Maj Cathy Blue
Maj Brendan Bond
M. David Elias

Capt Holly Brown
Mme Chrissy Cuttita
Capt Jennifer Jones
Maj Shawn Marley
Mme Jill St. Marseille

Rédactrice française :
Lt Carol Desrosiers

Capt Nicole Meszaros
Capt Mike Mitchell
Sgt Pete Nicholson
Capt Scott Spurr

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.forceaerienne.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 (Ont.) K1A 0K2 ou crewbrief@forces.gc.ca

NDID A-JS-007-000-JP-002



qui se pose est la suivante : « Que faut-il faire pour que notre pays dispose de tout ce qu'il faut pour être prêt – pour être en mesure d'intervenir rapidement et efficacement? » Il suffit d'avoir les bonnes personnes ayant reçu la bonne instruction au bon moment et de les munir du bon équipement.

Quant à l'équipement, nous continuons à moderniser et à remplacer certaines flottes tout en gardant d'autres appareils tant qu'on en a besoin.

Nous mettons à l'épreuve des nouveaux concepts, tels que la capacité des appareils CC-177 Globemaster III, CP-140 Aurora et CC-130J Hercules à fonctionner dans le Grand Nord, alors que l'acquisition ou la livraison des appareils Hercules de modèle J, ainsi que des hélicoptères CH-147F Chinook et CH-148 Cyclone avancent comme prévu.

Bien que l'équipement soit important, le personnel et l'instruction constituent des éléments essentiels de la disponibilité opérationnelle et de la réussite des missions. Nous avons réalisé des investissements colossaux dans nos ressources humaines au cours des derniers dix ans – et en retour, nous avons une force extrêmement compétente qui fait un travail magnifique. Le résultat est un effet extraordinaire.

Or, on tire de nos gens d'expérience dans toutes les directions. Bien que nous ayons besoin de militaires expérimentés pour mener et soutenir les opérations aériennes – notre raison d'être – nous avons également besoin de leurs compétences et de leur expérience pour gérer la modernisation de l'équipement et de l'infrastructure.

Simultanément, nous avons besoin de ces mêmes personnes pour enseigner aux nouvelles recrues.

Bon nombre de nos postes sont hautement techniques, et la formation prend beaucoup de temps. Par conséquent, nous augmentons l'efficacité de l'instruction et les améliorations en la matière sont prometteuses.

Par exemple, nous utilisons bien plus les réseaux virtuels de formation et de simulation des environnements pour offrir une meilleure instruction.

Nous augmentons également la capacité de notre système d'entraînement des pilotes. De plus, nous avons modifié complètement le système d'instruction de nos techniciens de manière à former plus de candidats en moins de temps tout en leur permettant d'acquérir un niveau de compétence technique supérieur.

Dans l'ensemble, nous apportons des modifications à l'instruction de nos officiers et de nos militaires du rang afin qu'ils acquièrent les compétences et les aptitudes nécessaires pour assurer la réussite de la Force aérienne au XXI^e siècle.

Sans l'ombre d'un doute, maintenir le rythme des opérations tout en assurant une instruction de qualité n'est pas facile. Par conséquent, nous procédons à cette transformation avec prudence et en assurant une surveillance continue de

Nouvelle doctrine de la Force aérienne

Nous procédons également à la modernisation de la doctrine de la Force aérienne. Récemment, nous avons publié la deuxième édition de notre document principal en la matière, la *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*.

Le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes a compilé des renseignements tirés de leçons retenues et d'échanges à l'échelle internationale, a suivi les derniers développements mondiaux en matière de puissance aérospatiale et a examiné de nouveaux concepts et de nouvelles politiques qui permettront d'augmenter l'interopérabilité de notre Armée de terre et de notre Marine ainsi que celle de nos partenaires de la coalition internationale.

En raison de la vitesse des changements, de la rapidité des développements technologiques et de notre rythme des opérations, notre doctrine a probablement subi plus de modifications au cours des deux dernières années que pendant les vingt précédentes. En guise de résultat, nous avons une doctrine aérospatiale extrêmement pertinente et moderne.

Pour consulter la nouvelle doctrine, visitez www.forceaerienne.gc.ca/cfawc.

manière à gérer les situations et les problèmes à mesure qu'ils surviennent.

Nous prenons des mesures musclées pour que notre main-d'œuvre soit équilibrée et durable pour l'avenir. Malgré les pressions qu'exercent l'instruction et les opérations, les hommes et les femmes de la Force aérienne font un travail exceptionnel. Je les félicite tous pour leur professionnalisme et leur dévouement soutenu. L'Op *Mobile* en est un exemple concret. La devise de la Force aérienne, *Sic itur ad astra*, conserve son accent de vérité parce que notre état de préparation nous permet véritablement de construire la voie vers les étoiles. 

*Lieutenant-général
André Deschamps*

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

Note de la rédaction : Consultez l'édition du 23 mars 2011 des Nouvelles de l'Armée à www.armee.gc.ca pour voir un vidéo du Lgén Deschamps s'exprimant au sujet de la Force aérienne et des opérations interarmées en Afghanistan.

LE CONSEIL D'INTEROPÉRABILITÉ DE L'AIR ET DE L'ESPACE : AGENT DE CONCRÉTISATION

Quand les événements mondiaux exigent du Canada qu'il déploie des avions tactiques dans d'autres pays pour soutenir les opérations internationales, ses forces doivent arriver à temps, au bon endroit et se mettre au travail sur le champ.

Mais comment le Canada peut-il envoyer un avion CC-130 Hercules en déploiement dans une base britannique et, rapidement et sans heurts, assurer le réapprovisionnement aérien de forces terrestres américaines?

Le degré élevé d'interopérabilité dont il faut disposer en pareil cas résulte de la mise en commun d'efforts de coordination de différents pays par l'entremise du Conseil d'interopérabilité d'air et d'espace (CIAE), un organisme mis sur pied à l'origine, en 1948, sous le nom de Comité de coordination de la standardisation Air par les forces aériennes du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni. Au fil des ans, la marine américaine et les forces aériennes australiennes et néo-zélandaises s'y sont jointes. Dès 2005, le Comité avait évolué au point de refléter l'environnement mondial actuel; et a été rebaptisé, son nouveau nom mettant davantage l'accent sur les opérations expéditionnaires coalisées.

Le CIAE a pour mandat de veiller à ce que, dans le cadre de tout conflit à venir, il n'y ait pas d'obstacle matériel ou technique à la coopération entre forces aériennes. En bref, non seulement les différentes forces aériennes doivent-elles être capables de travailler de concert dans un théâtre d'opérations, mais encore la force aérienne d'un pays donné doit pouvoir lancer des opérations à partir d'un aéroport appartenant à l'un des autres pays avant l'arrivée de ses propres réserves et équipements. Pour en venir à ce point, les cinq pays de le CIAE doivent passer en revue tous les aspects des opérations aériennes, depuis le type de carburant et l'équipement auxiliaire utilisés pour l'entretien jusqu'à la tactique des opérations et



s'entendre sur les normes d'équipement et de fonctionnement ou, à tout le moins, comprendre les différences en matière d'approche et en tenir compte.

Le CIAE est un forum de dialogue et de communication ouverts entre les pays membres; il produit des documents officiels ratifiés menant à la réalisation de l'interopérabilité voulue et à l'amélioration de l'efficacité.

Le document de norme aérienne est une entente officielle intervenue entre tous les pays du CIAE, dans laquelle ceux-ci s'engagent à se conformer à une doctrine, à des procédures ou à des choix d'équipement précis. Ces documents sont adoptés dans les doctrines, tactiques et stratégies d'approvisionnement du Canada.

Les pays échangent, par la publication d'avis et de renseignements, des données dans le but d'acquiescer la compréhension des capacités des pays partenaires, ce qui favorise d'autant l'interopérabilité. Quand on sait comment et pourquoi ses alliés mènent certaines activités, il est plus facile d'adapter ses propres processus de manière à mieux collaborer avec eux dans le cadre d'opérations coalisées.

Le CIAE a également pour objet de promouvoir l'utilisation efficace des ressources parmi ces pays. L'atteinte de ce but passe par le partage des ressources pendant les opérations et par le prêt d'équipement par l'entremise du programme Test Project Agreement (TPA), dans le cadre duquel les forces aériennes membres peuvent s'emprunter de l'équipement pour procéder à des essais et à des évaluations.

Les initiatives récentes du CIAE ont inclus le partage d'information visant à assurer l'intégration sécuritaire et efficace de systèmes aériens sans pilote à l'espace de combat de la coalition et l'élaboration de processus partagés d'ouverture, d'exploitation et de maintien en puissance d'un aéroport expéditionnaire.

L'un des projets actuels importants du CIAE consiste en l'élaboration d'un processus normalisé de signalement des détections aériennes des engins explosifs de circonstance (EEC) possibles pour aider les forces terrestres à mieux évaluer et à mieux utiliser les données de détection d'EEC et, par là, à épargner la vie de militaires. L'ASIC s'affaire également à normaliser l'équipement d'évacuation sanitaire aérienne afin que n'importe lequel des pays membres puisse se servir du matériel d'un autre pays membre dès que le besoin se présente, le partage des ressources et la réduction du délai de réaction en évacuation sanitaire aérienne ayant pour effet d'améliorer la souplesse.

Le CIAE continue de tenir à jour les normes d'interopérabilité existantes tout en gardant les yeux sur les opérations à venir et en travaillant de façon proactive à régler les carences potentielles en interopérabilité.





LA LIGUE DES CADETS DE L'AIR, PARTENAIRE DE L'INDUSTRIE



Le Lcol François Gaboury (centre), officier supérieur d'état-major – Air, Direction des cadets, Ottawa, remet une bourse du Conseil des aéroports du Canada au Cdt Yi Chen (Ivan) Ma (à gauche), 180^e Escadron Mosquito de Toronto (Ont.), pour son excellent rendement durant le cours d'été de technologie avancée de l'aviation (CTAA) – opérations d'un aéroport. Le Cdt Tiago Carvalho (à droite), 153^e Escadron Varnavair de Tillsonburg (Ont.), a reçu une bourse du Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale pour son excellent rendement durant le CTAA d'été – entretien d'aéronefs. Ces prix ont été décernés en août 2010, au Centre d'instruction d'été des cadets de l'Air, au Collège Canadore, North Bay (Ont.).

Certains des membres de la Force aérienne, parmi les plus compétents et les plus accomplis, ont amorcé leur carrière dans l'aviation en tant que cadets de l'Air. Cette année, la Ligue des cadets de l'Air aura 70 ans; le président national de la Ligue, Grant Fabes, parle de l'importance des partenariats dans la réussite du programme des cadets de l'Air.

La Ligue des cadets de l'Air du Canada est axée sur les partenariats.

La Ligue a vu le jour en 1941, lors de la création du programme d'instruction des Cadets de l'Aviation royale du Canada.

Le maréchal de l'Air Billy Bishop et les directeurs de la Ligue des cadets de l'Air du Canada ont pris en main le parrainage du programme et établi un partenariat avec l'Aviation royale du Canada pour former le mouvement des cadets de l'Air.

Au fil du temps, le partenariat s'est développé, tout en conservant son cadre et son ambiance centrés sur l'aviation, même si les besoins du programme et les jeunes Canadiens ont changé. Encore aujourd'hui, la mission de la Ligue prévoit un partenariat avec la Défense nationale en ce qui a trait à l'élaboration, à la mise en œuvre et à l'exécution du programme des cadets de l'Air, et elle vise à encourager

les jeunes Canadiens à développer un intérêt pour l'aviation et l'aéronautique, notamment pour l'élément Air des Forces canadiennes.

Au cours des 70 dernières années, la Ligue des cadets de l'Air a établi des partenariats à l'échelon local avec des associations d'entraide, des commissions scolaires et des entreprises. Aujourd'hui, tout en revitalisant son principal partenariat avec la Force aérienne, la Ligue des cadets de l'Air s'emploie aussi à établir de plus en plus de partenariats avec l'industrie aéronautique et aérospatiale qui profiteront à quelque 24 000 cadets de l'Air faisant partie de 456 escadrons, répartis dans l'ensemble des provinces et territoires.

Le Lieutenant-général André Deschamps m'a récemment mentionné qu'il croyait à l'importance et à la valeur de cette initiative de la Ligue qui, selon lui, permet de proposer aux cadets « des activités et des perspectives stimulantes et diversifiées qui sont propres à l'aviation ».

Grâce à nos 16 partenariats conclus avec des entreprises, les cadets de l'Air profitent d'avantages, de possibilités et d'activités facultatives encore plus emballants, et ils découvrent les perspectives professionnelles qui s'ouvrent à eux dans ces milieux.

Des pourparlers sont aussi en cours avec l'industrie canadienne de la musique afin d'étudier et de mettre au point de nouveaux moyens de soutenir le programme de musique offert aux cadets de l'Air.

Voici quelques exemples de nos partenaires et des avantages qu'ils offrent aux cadets de l'Air :

- Association des pilotes d'Air Canada : cinq prix annuels de 1 000 \$ pour encourager le maintien des compétences de pilote;
- CAE inc. : bourse annuelle de pilote d'avion d'une valeur approximative de 9 000 \$;
- Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale : bourse annuelle remise à des cadets qui suivent le cours d'été d'entretien d'aéronefs.

Pour en savoir plus sur nos partenariats avec les entreprises et les avantages qui en découlent, rendez-vous à l'adresse www.aircadetleague.com/fr/abouttheleague/ourpartners/.

Nous invitons les membres des FC à lire La Feuille d'érable, vol. 14, n° 4 (26 janvier 2011), pour découvrir comment ils peuvent être utiles aux cadets de l'Air après avoir pris leur retraite de la Force régulière ou de la Réserve. 

D'AUTRE ESSAIS POUR LE CYCLONE



Le CH-148 Cyclone a fait son premier envol et atterrissage à bord du NCSM *Montréal* en janvier 2011.

Le nouvel appareil CH-148 Cyclone est arrivé à la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.) le 6 janvier pour subir des essais plus poussés à bord du NCSM *Montréal*. Les essais, qui devaient durer plusieurs semaines, ont été menés sous la direction de Sikorsky International Operations Inc., entrepreneur principal du Projet des hélicoptères maritimes.

Le CH-148 Cyclone, qui remplacera l'hélicoptère Sea King, permettra d'effectuer de la surveillance anti-sous-marine et offrira une capacité améliorée en recherche et sauvetage ainsi qu'en transport tactique. Tester les limites opérationnelles d'un hélicoptère qui peut se poser sur un navire apportera une contribution significative au projet.

Le NCSM *Montréal* a été considérablement modifié afin que les essais soient menés de façon optimale. 

ADIEU À L'ACTURUS



Droite : Le CP-140A Arcturus vole au-dessus de la 14^e Escadre Greenwood.

Le 28 février a marqué la fin d'une époque lorsque le dernier aéronef opérationnel CP-140A Arcturus, portant le suffixe numérique 120, s'est posé pour la dernière fois, à son lieu de retraite, l'Aerospace Maintenance and Regeneration Group, à Tucson, en Arizona. Cet aéronef et celui portant le suffixe numérique 121 y seront entreposés en attente de nouvelles directives.

C'est en 1993 que le Canada a fait l'acquisition de trois Arcturus, une variante de l'Aurora, auprès de Lockheed Martin. À l'origine, ils devaient servir pour la surveillance maritime et arctique. Ils n'étaient pas équipés de l'ensemble complet de capteurs dont était normalement doté l'Aurora et étaient fréquemment utilisés pour l'instruction.

Les aéronefs Arcturus du 404^e Escadron de patrouille et d'entraînement maritime à la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.) ont aussi été utilisés pour des opérations de surveillance maritime, de recherche et sauvetage, d'interception du trafic

de drogues ainsi que des patrouilles visant à assurer la souveraineté du Canada sur la côte est.

À l'heure actuelle, seulement l'appareil portant le suffixe numérique 119 est encore utilisé comme aéronef d'instruction au 404^e Escadron.

En décembre dernier, l'Arcturus a mené sa dernière mission opérationnelle au sein des Forces canadiennes. Il a alors volé pendant 16,1 heures, à la limite de son endurance, et a établi un nouveau record pour le plus long vol d'un Arcturus. Son plan de vol l'a conduit dans le Nord, près de la baie Frobisher, au Nunavut, puis vers le sud, près de Yarmouth (N.-É.). 

Les membres d'équipage du dernier vol de l'Arcturus, (de gauche à droite), le Maj Bruno Baker, l'Adj Nick Bailey, l'Adjm Karl Derhak et le Capt Steve MacDonald.



NOUVELLE ÈRE POUR LA MOBILITÉ AÉRIENNE DU CANADA

Moins d'un jour après son arrivée en Afghanistan au début de janvier, le nouvel appareil CC-130J Hercules canadien a effectué un bref vol de familiarisation au dessus de l'aérodrome de Kandahar, marquant ainsi une nouvelle ère dans le transport aérien tactique pour le Canada.

Ce déploiement du modèle J marque le premier vol de cette variante du Hercules en Afghanistan. Il s'agit aussi de la dernière période d'affectation de l'équipage du modèle H, celui qui a apporté son soutien aux FC en théâtre depuis l'automne 2001.

Tandis que la maintenance des modèles H est assurée par le 8^e Escadron de maintenance (Air) de la 8^e Escadre Trenton (Ont.), celle du CC-130J sera de nouveau effectuée au niveau de l'escadron. Donc, les équipages du CC-130H et du CC-130J ainsi que le personnel de maintenance font tous partie du 436^e Escadron de transport de la 8^e Escadre. Il s'agit de leur premier déploiement en tant qu'escadron au grand complet.

« C'est un moment historique, a affirmé le commandant de l'escadron, le Lieutenant-colonel Colin Keiver. Cette mission vise non seulement à lancer le modèle J, mais aussi à souligner les 50 ans de service des équipages et

des responsables de la maintenance des aéronefs de l'ancien modèle ».

« Pour [cette première rotation], les modèles J et H travailleront côte à côte sur le terrain. Et quand le dernier aéronef du modèle H aura été ramené au pays, les aéronefs de modèle J prendront la relève de [toutes les opérations canadiennes d'Hercules en Afghanistan], et nous remettrons les vieux aéronefs de transport aérien tactique de la Force aérienne. Ces aéronefs ont exceptionnellement bien servi le pays ».

Le Capitaine Chad Gehl, qui a piloté un aéronef Hercules de modèle H pendant trois ans avant d'être nommé commandant de bord du modèle J, se dit confiant à propos de la mission en Afghanistan.

« Étant donné toute l'instruction que nous avons suivie depuis un an et demi, nous serons heureux d'amener ce tout nouvel aéronef en Afghanistan, a-t-il indiqué avant son départ. Le modèle J a été conçu sur mesure pour ce type d'opérations de ce théâtre. L'ancien aéronef était vraiment efficace; j'ai participé à un déploiement à bord du modèle H et c'était en effet un excellent appareil, mais l'avionique et les moteurs du modèle J sont encore meilleurs, et



Des membres du 436^e ET de la 8^e Escadre Trenton (Ont.), y compris le copilote, le Capt Jason Danyluk, envoient la main à bord de leur aéronef CC-130J Hercules au moment où l'appareil roule sur la piste avant de décoller pour l'Afghanistan le 28 décembre.

ce modèle dispose d'autres fonctions à la fine pointe de la technologie. J'ai donc vraiment hâte de constater comment il fonctionnera en théâtre. Ce sera tout simplement formidable ».

Le Caporal Christopher Ricard, un technicien en aéronautique qui compte neuf années d'expérience avec le modèle H, est également impatient de mettre toutes ses connaissances à profit en théâtre.

« Je suis très honoré d'être capable de servir mon pays et c'est vraiment fascinant d'être affecté à un nouvel aéronef et de lancer un appareil dans une ère nouvelle », a déclaré le Cpl Ricard avant son départ pour l'Afghanistan.

En avril, l'équipage du premier aéronef Hercules de modèle J est revenu au Canada et a été remplacé, tandis que l'équipage de l'aéronef de modèle H a quitté l'Afghanistan en permanence.

Le premier avion CC-130J Hercules canadien est arrivé à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan, le 1 janvier 2011.



OPÉRATION MOBILE

Le rythme des opérations de la Force aérienne a été incroyablement élevé ce printemps alors que des chasseurs et des ressources de transport ont été affectés à des opérations dans l'espace aérien de la Libye.



CPL JAY KENNEDY



CPL MARC-ANDRÉ GAUDREAU



CPL MARC-ANDRÉ GAUDREAU

Gauche : À bord d'un CC-130J Hercules à l'Aéroport de Tripoli, en Libye, le Sgt Stephen Miller, arrimeur, remet aux passagers évacués de la Libye leur passeport pendant un vol effectué par la Force opérationnelle interarmées Malte dans le cadre de l'Opération *Mobile*.

Centre : Un technicien de systèmes avioniques effectue des signaux lors du décollage d'un avion de patrouille à long rayon d'action CP-140 Aurora à Sigonella.

Droite : Le Lcol Sylvain Ménard, commandant du 425^e Escadron tactique de chasse, communique par signe avec les techniciens sur l'aire de trafic à Trapani.

Force opérationnelle interarmées Malte

Au début de mars dans le cadre de l'Opération *Mobile*, la Force aérienne a mis sur pied la Force opérationnelle interarmées Malte, qui a pris part à l'initiative pangouvernementale dirigée par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international qui visait à évacuer les personnes admissibles de la Libye, où le chaos régnait.

Deux avions de transport stratégiques CC-177 Globemaster III et deux avions de transport tactiques CC-130J Hercules ont alors effectué des vols entre l'Aéroport international de Malte, à Luqa, et l'Aéroport international de Tripoli, en Libye, afin d'évacuer en toute sécurité 191 Canadiens et autres ressortissants.

En tout, quelque 80 membres des Forces canadiennes ont été déployés à Malte, dont des membres d'équipage, du personnel médical, des policiers militaires, du personnel chargé des mouvements aériens et des officiers de liaison. La Force opérationnelle interarmées Malte a effectué son dernier vol à partir de la Libye le 8 mars.

Plus tard le même mois, l'Opération *Mobile* est devenue la contribution des Forces canadiennes à l'opération

Unified Protector que l'OTAN dirige afin d'imposer à la Libye l'embargo sur les armes et d'assurer le respect de la zone d'exclusion aérienne décrétés par la résolution 1973 (2011) du Conseil de sécurité de l'ONU, qui a été adoptée le 17 mars. Cette résolution autorisait en effet la communauté internationale à « prendre toutes mesures nécessaires » pour assurer la protection des civils en Libye.

Le NCSM *Charlottetown* ainsi qu'un détachement aérien de CH-124 Sea King ont été déployés le 2 mars au sein du 1^{er} Groupe maritime permanent de l'OTAN (SNMG1). De concert avec d'autres navires du SNMG1, le NCSM *Charlottetown* a pris part à des opérations maritimes visant à faire respecter l'embargo sur les armes décrété par la résolution 1973.

Le lendemain de l'adoption de cette résolution, la Force aérienne du Canada déployait déjà des ressources dans la région.

Les opérations aériennes visant à faire respecter la zone d'exclusion aérienne et à protéger les civils ont débuté le 19 mars 2011. L'OTAN a accepté la responsabilité de toute l'opération militaire en Libye le 27 mars, et le 31 mars, l'OTAN a passé le commandement des ressources aériennes mises

Un avion de chasse CF-18 Hornet du 425^e Escadron tactique de chasse décolle de Trapani, en Italie.



CPL MARC-ANDRÉ GAUDREAU



Le Cplc Darrell Gouthro, chef du pont d'envol et technicien en avionique, signaux un hélicoptère CH-124 Sea King à bord le NCSM *Charlottetown* lors de l'Opération Mobile.

à contribution au commandant de la Force opérationnelle interarmées multinationale *Unified Protector*, le Lieutenant-général Charlie Bouchard de la Force aérienne du Canada.

Force opérationnelle Libeccio

La Force opérationnelle Libeccio, qui tire son nom du fort vent du sud-ouest qui souffle toute l'année sur la Méditerranée, est le détachement aérien canadien déployé dans le cadre de l'opération *Mobile*. Au moment d'écrire ces lignes, cette force effectuait des vols à partir de deux bases de l'OTAN en Italie : Trapani-Birgi, une base d'opérations avancée située à l'Aéroport Vincenzo Florio dans l'ouest de la Sicile, et Sigonella, une base aérienne navale située sur la côte est de la Sicile.

La Force opérationnelle Libeccio comprend 250 militaires ainsi que l'équipement suivant :

- À Trapani-Birgi : six avions de chasse CF-18 Hornet (en plus d'un en réserve) du 425^e Escadron tactique de la 3^e Escadre Bagotville (Qué.) effectuent des missions pour faire respecter la zone d'exclusion aérienne;
- À Trapani-Birgi : deux avions de ravitaillement en vol CC-150 Polaris du 437^e Escadron de transport de la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, assurent le soutien des aéronefs canadiens et alliés qui effectuent des vols afin de faire respecter la zone d'exclusion aérienne;
- À Sigonella : un détachement de CP-140 Aurora formé de ressources du 405^e Escadron de patrouille à longue portée de la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.) et du 407^e Escadron de patrouille à longue portée de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) qui effectue des vols de patrouille maritime dans la zone visée par l'embargo en mer.

En date du 5 mai, les aéronefs canadiens CF-18, CC-150 Polaris et CP-140 Aurora avaient effectué respectivement 220, 84 et 34 sorties. (Le terme « sortie » désigne un vol opérationnel effectué par un seul aéronef.)

Pour consulter les mises à jour au sujet de l'opération *Mobile*, rendez-vous à l'adresse suivante : www.cefcom-comfec.forces.gc.ca 

OPÉRATION IGNITION



Un appareil CC-130T Hercules réalise le ravitaillement en vol de deux CF-18 Hornet qui se déplacent du Canada vers l'Islande pour participer à l'Op Ignition.



La Force aérienne a déployé des avions de chasse CF-18 en Islande en mars dans le cadre de l'Opération (Op) *Ignition*, le programme de police aérienne de l'OTAN visant à assurer la sécurité de l'environnement aérien islandais, auquel participe le Canada. L'opération a duré environ six semaines.

En plus de contribuer aux efforts de maintien de la sécurité régionale de l'OTAN et de renforcer les relations bilatérales entre le Canada et l'Islande, l'Op *Ignition* a permis également de défendre la souveraineté du Canada en surveillant et en contrôlant le trafic aérien aux points d'accès du nord-est de l'Amérique du Nord.

La Force opérationnelle Islande était constituée d'environ 140 membres des Forces canadiennes, incluant un détachement de cinq chasseurs CF-18 Hornet et d'un élément de soutien situé dans la zone de sécurité de l'aéroport international de Keflavik, approximativement à 50 km de Reykjavik, en Islande.

L'ambassadeur du Canada en Islande, Alan Bones (à droite), souhaite la bienvenue au commandant de la Force opérationnelle Islande, le Lcol Eric Kenny, à son arrivée en Islande.

L'Islande est le seul pays membre de l'OTAN qui ne dispose pas de sa propre force armée. À la demande du gouvernement islandais, les alliés de l'OTAN déploient régulièrement des chasseurs à Keflavik pour assurer la défense aérienne de la région. Le premier déploiement dans le cadre du programme a eu lieu en mai 2008.

Les manœuvres de police aérienne sont une activité qui se déroule en temps de paix et qui comprend la surveillance radar et l'identification des aéronefs de passage. Les chasseurs peuvent servir à identifier et, au besoin, à escorter des aéronefs. En temps de crise ou de conflit, l'Islande met en œuvre un plan par lequel les États-Unis se charge de défendre la nation insulaire.

La Force opérationnelle Islande a fourni une surveillance aérienne et une capacité d'interception conformément aux normes d'« alerte de réaction rapide » de l'OTAN, et ce, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. 



ADIEU CAMP MIRAGE

En décembre dernier, les membres des Forces canadiennes, y compris les équipages aériens et les équipes au sol de la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, ont mesuré, pesé, emballé, chargé, déchargé et transporté tout ce qu'on peut imaginer, depuis des drapeaux jusqu'à des produits alimentaires, lors de la fermeture de l'Élément de soutien du théâtre (EST) au Camp Mirage.

En décembre dernier, les membres des Forces canadiennes, y compris les équipages aériens et les équipes au sol de la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, ont mesuré, pesé, emballé, chargé, déchargé et transporté tout ce qu'on peut imaginer, depuis des drapeaux jusqu'à des produits alimentaires, lors de la fermeture de l'Élément de soutien du théâtre (EST) au Camp Mirage.

Les FC travaillent au Camp Mirage, aux Émirats arabes unis (EAU), depuis le 27 décembre 2001, en réaction aux attentats terroristes du 11 septembre.

Le Camp Mirage a pris de l'expansion presque aussitôt; les FC y ont déployé d'autres ressources aériennes dans la région, notamment trois CC-130 Hercules

de Trenton et près de 180 militaires, les équipages aériens et le personnel de piste.

En 2010, à la suite de pourparlers avec les EAU, le Canada a décidé de transférer les opérations de l'EST du Camp Mirage à d'autres endroits.

Même si la composition du Camp a changé au cours des neuf dernières années, au fil de l'utilisation de divers avions stratégiques et tactiques, la mission fondamentale est demeurée la même : servir de pied-à-terre principal pour les vols à destination ou en provenance de l'Afghanistan afin de soutenir les troupes canadiennes au sol qui s'y trouvent.

Le Commandement du soutien opérationnel du Canada (COMSOCAN) a mené le transfert des fonctions depuis l'emplacement de l'EST, au Camp Mirage, vers d'autres endroits en Europe, y compris à Chypre et en Allemagne, et vers la principale base de l'OTAN, à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

De 2002 jusqu'à la fermeture, les avions des FC ont enregistré plus de 22 000 heures de vol dans le cadre de plus de 4 500 missions à l'appui direct de la mission canadienne en Afghanistan.

Le déménagement n'a pas perturbé les opérations de la mission. 

L'Aduc Richard Lefebvre (à droite) remet le dernier drapeau canadien à avoir flotté au Camp Mirage au Col Tom Dunne, commandant de l'Élément de soutien du théâtre de la Roto 10, lors de la cérémonie de fermeture du camp.





Un CF-18 du 409^e Esc AT largue un missile air-sol durant l'Ex *Combat Hammer*.



EX COMBAT HAMMER

L'automne dernier, les CF-18 Hornet du 409^e Escadron d'appui tactique (les Nighthawks) de la 4^e Escadre Cold Lake, en Alberta, équipés de diverses armes air-sol se sont frayé un chemin en « territoire ennemi » durant l'Exercice *Combat Hammer*, un exercice d'interdiction aérienne tenu à la base aérienne Elgin, en Floride.

Une fois leurs adversaires vaincus, les pilotes sont passés d'une mission air-air à une mission air-sol, ce qui illustre bien leur aptitude au combat et la polyvalence des Hornet.

Le 86^e Escadron d'armement de chasseurs qui mène l'Ex *Combat Hammer* pour le compte des États-Unis et des forces alliées évalue l'aptitude d'un escadron d'appui tactique à exécuter des opérations air-sol; en d'autres mots, il s'agit de prouver les effets des armes depuis leur montée en puissance jusqu'à l'impact final sur des cibles fixes et en mouvement.

Une fois la poussière retombée et les points additionnés, il s'est avéré que le 409^e Esc AT a obtenu un score exceptionnel : les 18 bombes guidées au laser qui ont été larguées, ont toutes touchées leur cible; le 409^e Esc AT a donc obtenu un pointage parfait. Le 86^e Escadron a de plus établi que ce pointage constitue un nouveau record. Le 409^e Esc AT est en effet la seule unité (américaine ou étrangère) à avoir atteint

toutes ses cibles en mouvement au cours d'un Ex *Combat Hammer* depuis sa création au milieu des années 1980.

Les pilotes du 409^e Esc AT ont visé des cibles dans un secteur où on a reproduit une agglomération urbaine comportant des immeubles de plusieurs étages, et où se trouve un parcours sur lequel circule un char commandé à distance qui remorque une cible. « Il est impossible d'exagérer la complexité d'atteindre une cible en mouvement au moyen d'une bombe guidée au laser », explique le Lieutenant-colonel Eric Kenny, commandant de l'escadron.

Les équipes de maintenance ont obtenu un taux de fonctionnement opérationnel de 94 pour cent et ont souvent travaillé très tard dans la nuit afin de bien préparer les Hornet pour les missions du lendemain matin. Par ailleurs, les armuriers du 409^e Esc AT et du 1^{er} Escadron de maintenance (Air) ont obtenu un taux de fonctionnement de 100 pour cent pour leur travail sur les munitions air-sol. Le personnel du renseignement de l'escadron a tenu les membres d'équipage des aéronefs informés de l'évolution des menaces et la section du renseignement, qui était aussi évaluée avec l'ensemble du travail de l'escadron, a reçu des éloges des évaluateurs du 86^e Escadron en raison de la profondeur et de l'exhaustivité de leurs séances de planification de mission. 



Le Col Rocky Meade (à gauche) de la Force de défense de la Jamaïque remet une plaque de la FDJ au commandant de l'ETGAFC, le Lcol Martin Breton après le rassemblement de fin de cours, à l'automne dernier.

DERNIÈRE REMISE DE DIPLÔMES POUR LA FORCE DE DÉFENSE DE LA JAMAÏQUE

L'automne dernier, quatre techniciens de systèmes avioniques de la Force de défense de la Jamaïque (FDJ) ont reçu leur diplôme de qualification avancée à la 16^e Escadre Borden, en Ontario. Depuis 1982, la FDJ forme ses techniciens d'aéronefs au Canada, dans le cadre du Programme d'aide à l'instruction militaire. Ces diplômés, qui ont commencé leur instruction en février 2010 à l'École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes (ETGAFC) de Borden, sont les derniers à se joindre à la cohorte de plus de 250 étudiants de la FDJ formés au Canada. À l'avenir, la FDJ formera ses techniciens d'aéronefs dans sa propre école, à Kingston, en Jamaïque. 

EJERCICIO COOPERACIÓN 1

La Force aérienne du Canada joue un rôle actif et important au sein du Système de coopération entre les forces aériennes des Amériques (SICOFAA). Cette organisation tire son origine d'une idée qui a germé en 1961 au sein de la Force aérienne des États-Unis, celle d'entamer un dialogue entre les officiers supérieurs des forces aériennes des Amériques (Nord, Sud et Centrale) pour discuter de questions d'ordre militaire et de sujets traitant de l'aviation.

Le Canada s'est joint au SICOFAA à titre d'observateur en 1972 et est devenu un membre à part entière en 1992. Notre adhésion nous a permis de renforcer notre engagement renouvelé envers les Amériques, car il s'agit d'une région importante en matière de sécurité et de la défense du Canada.

L'automne dernier, 21 membres de la Force aérienne du Canada et un avion CC-130 Hercules du 435^e Escadron de transport et de sauvetage de la 17^e Escadre Winnipeg, au Manitoba, ont participé au premier exercice multinational d'intervention en cas de catastrophe organisé par le SICOFAA et qui a eu lieu au Chili.

L'exercice a mis à l'essai la capacité du SICOFAA à intervenir en cas de catastrophes naturelles au moyen de ses composantes d'aide humanitaire et de recherche et sauvetage. L'exercice visait également d'autres objectifs, soit d'élaborer des procédures normalisées et d'améliorer l'interopérabilité entre les pays membres du SICOFAA, d'améliorer les interventions en cas d'urgence et de travailler en synergie avec les pays membres pour une gestion efficace et efficiente de la puissance aérienne en cas de désastre naturel.

Dix-huit pays ont pris part à l'exercice et douze ont fourni des aéronefs et des équipages. 



Le Cplc Eric Beaudoin, technicien en recherche et sauvetage (SAR) du 435^e ETS de la 17^e Escadre Winnipeg, au Manitoba, serre la main d'un commando de la force aérienne chilienne à l'arrière du CC-130 canadien avant leur saut en parachute à l'occasion de la démonstration SAR réalisée à Puerto Montt dans le cadre de l'exercice *Cooperation* en octobre.



CPLC ANGELA ABBEY

Un CH-124 Sea King appartenant au 423^e Escadron d'hélicoptères maritimes, 12^e Escadre Shearwater (N.-É.), s'envole du lit d'une rivière située dans la collectivité de Trouty (T.-N.-L.).

OP LAMA

L'aide aux autorités civiles est la pierre angulaire des opérations nationales des Forces canadiennes. Nulle part ailleurs n'était-ce plus évident qu'à Terre-Neuve et Labrador en octobre dernier à la suite de l'ouragan Igor, lorsque plus de 1000 membres de la Force régulière et de la Force de réserve de la Marine, de l'Armée de terre et de la Force aérienne se sont déployés pendant 13 jours dans le cadre de l'Opération *Lama*.

Quelques heures après la demande d'aide de la province, le personnel était sur le terrain et travaillait avec empressement pour venir en aide à ceux qui étaient les plus touchés, en particulier les gens des péninsules de Burin et de Bonavista.

Parmi les unités déployées, se trouvaient le 4^e Régiment d'appui du génie de la Base des Forces canadiennes Gagetown (N.-B.), plus de 200 réservistes de l'Armée de terre de Terre-Neuve et Labrador, les NCSM *St. John's*, *Fredericton* et *Montréal*, trois hélicoptères CH-124 Sea King de la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.), un CC-177 Globemaster III de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) et un aéronef CP-140 Aurora de la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).

Le soutien des FC comptait notamment la construction de trois ponts temporaires, la surveillance de plus de 900 km d'autoroute, la construction et la réparation de panneaux, la production d'eau potable, les évacuations sanitaires et le transport et la distribution d'équipement, de fournitures, de carburant et de nourriture par voies maritimes, terrestres et aériennes. 

ÉJECTION RÉUSSIE



Le 17 novembre 2010, le Capitaine Darren Blakie, membre du 409^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.), a survécu à l'écrasement de son appareil CF-18 survenu à la suite d'une mission d'entraînement. Le CF-18, second des deux appareils de sa formation, effectuait une approche pour atterrir à la 4^e Escadre. Le Capt Blakie a réussi à s'éjecter de l'avion et il a atterri dans une zone boisée alors que l'appareil s'écrasait dans un champ agricole. Il a été rescapé par des membres du 417^e Escadron de soutien au combat de la 4^e Escadre et transporté à l'hôpital. Son état ne présentant aucune inquiétude, il a reçu son congé peu après. La Direction de la sécurité des vols mène une enquête sur les circonstances de l'écrasement.

EXCELLENCE EN AVIATION

L'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC), un organisme national sans but lucratif du secteur de l'aérospatiale, a récompensé l'excellence dans l'aviation canadienne, militaire et civile, lors de sa cérémonie annuelle de remise de prix qui a eu lieu à l'automne dernier à la 19^e Escadre Comox (C.-B.).

- Le prix du Maréchal de l'Air C. Roy Slemon a été décerné à l'aviateur de l'année – Sergent Gilbert Laxamana, 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- Le prix du Capitaine d'aviation Duncan Marshall Grant est remis au réserviste de l'année de la Force aérienne – Sgt Danny Corkery, 103^e Escadron de recherche et sauvetage, 9^e Escadre Gander (T.-N.-L.).
- Le trophée commémoratif du Maréchal de l'air W. A. Bishop, V.C., visant à récompenser des réalisations exceptionnelles et exemplaires dans le domaine de l'aviation – 427^e Escadron d'opérations spéciales d'aviation à la Base des Forces canadiennes Petawawa (Ont.), de la 1^{re} Escadre Kingston (Ont.).
- Le trophée Mynarski est remis à la suite d'opérations de recherche et de sauvetage – Société Shock Trauma Air Rescue de l'Alberta.
- Le trophée Gordon R. McGregor récompensant l'excellence dans le transport aérien – 2^e Escadron des mouvements aériens, 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- Le trophée Golden Hawks servant à souligner une réalisation dans le domaine de l'aviation militaire – Unité maritime d'essais et d'évaluation, 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).
- Le trophée du NORAD décerné à des membres du personnel ou à des unités américaines ou canadiennes appliquant la devise du NORAD « Une mission, une équipe » – 14^e Escadron du génie construction, 14^e Escadre Greenwood (N.-É.) et 192^e Escadrille du génie construction, Station des Forces canadiennes Aldergrove (C.-B.).
- Le trophée J.A.D. McCurdy visant à souligner une réalisation dans le domaine de l'aviation civile – Jan Rustad, chef instructeur de vol à l'école de pilotage d'hélicoptères canadiens située à Penticton (C.-B.).



Le Sgt Gilbert Laxamana a remporté le prix du Maréchal de l'Air C. Roy Slemon décerné à l'Aviateur de l'année.



Le Sgt Danny Corkery a remporté le Prix du Capitaine d'aviation Duncan Marshall Grant remis au réserviste de l'année de la Force aérienne.

Photo de la page couverture

Le 21 mars 2011, un CF-18 Hornet du 425 ETAC Bagotville, au Québec, s'envole vers la mer Méditerranée à partir de Trapani, en Italie, dans le cadre de la force opérationnelle Libeccio.



PHOTO: CPL MARC-ANDRÉ GAUDREULT

RECONNAISSANCE INTERNATIONALE



Gauche : Dix des trente membres de l'équipe du centre de coordination des opérations de vol à Haïti étaient sur place pour la remise des prix, incluant Le Maj James Fell et le Capt Richard Gough, troisième et quatrième à partir de la gauche, et le Gén Norton A. Schwartz, Chef d'état major de l'USAF, centre.



Droite : Le lord-maire de Londres, le conseiller Nick Anstee, le Maj Jason M. Von Kruse, le Capc Billy R. Ternes, le Cplc B.R. Dominic Frenette, le Sgt Kent Gulliford, le Lcol Christian Lalande et le maître de la GAPAN, M. Michael Fopp.

Au cours des derniers mois, des membres de la Force aérienne ont obtenu des prix internationaux prestigieux pour leur excellent travail.

Prix d'excellence du Chef d'état major de l'USAF décernés à des équipes

Cinq équipes de la Force aérienne des États-Unis ont reçu les Chief of Staff Team Excellence Awards de 2010 pour avoir trouvé des moyens créatifs d'améliorer les capacités des missions et l'efficacité opérationnelle ainsi que pour avoir produit des résultats durables.

Deux membres de la Force aérienne canadienne faisaient partie de l'équipe gagnante du centre de coordination des opérations de vol à Haïti. Il s'agit du Major James Fell et du Capitaine Richard Gough. Le Maj Fell est un officier des systèmes de combat aérien et travaille actuellement au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à la 8^e Escadre Trenton (Ont.). Quant au Capt Gough, il est pilote et il est affecté au Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) à la même escadre.

Prix britannique de recherche et de sauvetage (SAR)

Les membres d'équipage d'un hélicoptère Cormorant du 442^e Escadron de transport et de sauvetage de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) ont reçu l'automne dernier, au Royaume-Uni, le Prince Philip Helicopter Rescue Award décerné par la Guilde des pilotes d'air et navigateurs aériens (GAPAN).

L'équipage a mérité le prix pour avoir effectué un sauvetage dangereux dans l'obscurité, sur le flanc escarpé du glacier Hamathko, à 3 heures du matin, le 26 avril 2009. L'équipage a dû se mettre en vol stationnaire à 2 600 mètres pour sauver deux skieurs de ski de fond à partir d'une pente de 45 degrés. Un technicien en recherche et sauvetage est ensuite descendu dans une crevasse de 30 mètres de profondeur, à l'intérieur de laquelle était tombé un troisième

skieurs. Malheureusement, le décès de ce dernier a été constaté à son arrivée à l'hôpital, malgré les efforts héroïques des sauveteurs.

Le prix qui récompense le courage ou le dévouement exceptionnel lors d'une mission aérienne a été remis au Major Jason M. Von Kruse, au Caporal-chef Billy Ternes, au Caporal Dominic Frenette, au Sergent Kent Gulliford et au Lieutenant-colonel Christian Lalande. Le Sgt Gulliford avait déjà reçu ce prix à titre de membre d'une équipe de recherche et de sauvetage, ce qui fait de lui la seule personne à avoir gagné deux fois ce prix international créé il y a 22 ans.

Pour le même sauvetage, l'équipage a aussi remporté le trophée Cormorant 2009, décerné par AgustaWestland à l'équipage d'un aéronef canadien de recherche et de sauvetage ayant effectué le sauvetage le plus remarquable de l'année. 

LES TOUT NOUVEAUX COLONELS HONORAIRES

Au cours des derniers mois, le ministre de la Défense nationale a nommé les colonels honoraires suivants :

- **Ron Begg**, animateur de l'émission du réseau de télévision Cogeco : « I Begg Your Pardon » – École des opérations de contrôle aérospatial des Forces canadiennes, 16^e Escadre Borden (Ont.).
- **Gerald Haddon**, ancien chef des nouvelles au réseau CTV; il est le petit-fils du pionnier légendaire de l'aviation J.A.D. McCurdy – École de technologie et du génie aérospatial des Forces canadiennes, 16^e Escadre Borden (Ont.).
- **D.F. « Yogi » Huyghebaert**, député de la circonscription de Wood River au gouvernement provincial de la Saskatchewan – 2^e École de pilotage des Forces canadiennes, 15^e Escadre Moose Jaw (Sask.).
- **William Mahoney**, président propriétaire de Regal Realty Ltd. et du Murray Premises Hotel Inc. – 9^e Escadre Gander (T.-N.-L.).
- **John Melbourne**, retraité de l'Aviation royale du Canada, cadre de l'industrie et ancien président national de l'Association de la Force aérienne du Canada – 410^e Escadron d'entraînement opérationnel à l'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Michael Potter**, président fondateur du Vintage Wings of Canada – 431^e Escadron de démonstration aérienne (Snowbirds), 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Brian Read**, président propriétaire de Horizon Plastics International Inc. et de Lumin Solar – Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux de la 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- **Le Brigadier-général Joe Sharpe (à la retraite)**, consultant et officier à la retraite de la Force aérienne – Colonel Commandant de la Branche de la Police militaire des Forces canadiennes.
- **John Smylie**, propriétaire de l'épicerie Smylie's Your Independent Grocer – 436^e Escadron de transport, 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- **Orville Wagner**, homme d'affaires à la retraite et ancien président de l'Association des pharmaciens du Canada – 3^e École de pilotage des FC, 15^e Escadre Moose Jaw (Sask.).
- **Le Colonel Tony Wojcik (à la retraite)**, directeur des opérations à la division des Commissionnaires de la Nouvelle-Écosse – 14^e Escadron de génie construction, 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).

DES DÉPLOIEMENTS QUI MÉRITENT UNE MENTION ÉLOGIEUSE



Des membres du 8^e ECCA en compagnie du Gén Walter Natynczyk qui vient de remettre la Mention élogieuse des FC à l'unité pour son travail durant les Jeux olympiques et en Haïti.

L'automne dernier, le 8^e Escadron de communication et de contrôle aérien (8^e ECCA) a reçu une Mention élogieuse des Forces canadiennes « pour avoir fait preuve de niveaux exceptionnels d'esprit d'équipe, de dévouement et de professionnalisme en veillant au succès des Jeux Olympiques d'hiver et de l'opération d'aide humanitaire en Haïti ». Le Général Walter Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense, a remis la mention au cours d'une cérémonie qui a eu lieu à la 8^e Escadre Trenton (Ont.).

De janvier à mars 2010, des militaires du 8^e ECCA, surnommés les « gypsies », ont réalisé le plus grand déploiement opérationnel de l'histoire de l'Escadron. En effet, plus de 80 p. 100 de son effectif participaient simultanément aux Opérations *Podium* (Jeux Olympiques) et *Hestia* (secours apportés à la suite du séisme survenu en Haïti).

L'Escadron a été chargé d'appuyer les communications aériennes tactiques et de fournir des services nationaux de communications avec le Canada pour les opérations de vol à l'aéroport international de Port-au-Prince, en Haïti. En moins de 48 heures, le matériel et le personnel étaient prêts à partir.

Quelques jours plus tard, alors que d'autres militaires se rendaient à Vancouver, l'escadron a dû réaménager ses plans de manière à ce que le matériel et le personnel puissent être réaffectés de l'Op *Podium* à l'Op *Hestia*, afin d'aider à ouvrir l'aéroport de Jacmel en Haïti, sans nuire aux opérations menées à Vancouver. À peine 48 heures après qu'on eut informé le 8^e ECCA de sa nouvelle mission, l'aéroport de Jacmel disposait d'une piste d'atterrissage entièrement éclairée et d'une capacité de communication tactique aérienne.

Corrections

Dans l'article intitulé « Les unités de la Force aérienne en Afghanistan adoptent de nouveaux noms », paru dans le Vol. 8, No 3, la devise du 408^e Escadron a été approuvée par le roi George VI et non le roi George IV.

MESSAGE DE L'ADJUDANT-CHEF DU COMMANDEMENT AÉRIEN

Par l'Adjudant chef Miles Barham

Maintenant que je suis bien installé dans mon poste d'adjudant-chef de la Force aérienne, j'aimerais aborder certaines questions qui touchent les militaires du rang (MR) et dont s'occupent les dirigeants de la Force aérienne: le perfectionnement professionnel, la restructuration des groupes professionnels et l'équipement.

Je tiens d'abord à vous dire que je suis extrêmement fier du travail accompli par l'ensemble des membres de l'équipe de la Force aérienne, militaires et civils. Mon dernier voyage en Afghanistan, durant lequel j'ai escorté une équipe d'adjudants chefs de divisions et d'escadres, m'a convaincu encore davantage que le succès de nos opérations, qui est après tout notre raison d'être, repose en grande partie sur les MR.

Le travail de transformation du perfectionnement professionnel des MR qui a été réalisé par mes prédécesseurs est formidable, et j'ai la ferme intention de tirer parti de leur réussite. J'ai discuté notamment de l'instruction opérationnelle avec les adjudants chefs de la 1^{re} et de la 2^e Division aérienne du Canada ainsi qu'avec tous les adjudants chefs des escadres.

La Force aérienne entend ajouter dès maintenant un volet sur les opérations de la Force aérienne dans les cours suivants : la Qualification de Base de la Force Aérienne (QBFA), la Qualification Intermédiaire de la Force Aérienne (QIFA) et le Cours de Chef Supérieur (CCS). Forts de leur compréhension et de leurs connaissances nouvelles, les militaires continueront de fournir des services exceptionnels durant les opérations de guerre, d'aide humanitaire et de protection de la souveraineté.

Pour y parvenir, les MR de la Force aérienne doivent intégrer le concept de puissance aérienne à leur culture et à leurs conversations courantes. En enseignant les leçons retenues et en incorporant la puissance aérienne à notre doctrine d'instruction, nous nous assurerons que les MR subalternes et supérieurs peuvent diriger, appuyer et faire progresser les opérations des Forces canadiennes.

La Force aérienne, comme toutes les organisations des Forces canadiennes, doit changer et évoluer pour demeurer pertinente, efficiente, efficace et digne d'être appelée à intervenir lors d'événements nationaux et internationaux.

L'acquisition du CC-177 Globemaster III et de l'Hercules de modèle J, l'arrivée imminente des hélicoptères CH-148 Cyclone et Chinook de modèle F ainsi que



L'Aduc Miles Barham prend place dans un CC-130J Hercules à l'aérodrome de Kandahar au cours d'une récente visite en Afghanistan.

l'achat prévu du F-35 Lightning II, de véhicules aériens sans pilote et de nouveaux radars tactiques ont incité la Force aérienne à évaluer les répercussions de ces nouvelles capacités sur nos groupes professionnels techniques.

Comme l'a mentionné le Lieutenant général Deschamps, Chef d'état major de la Force aérienne, dans des numéros précédents de *Comment'Air* à titre d'exemple, l'Hercules de modèle J et le Globemaster n'exigent pas la présence de mécaniciens de bord. Nous avons travaillé d'arrache pied avec ce groupe professionnel en vue de le transformer de façon à ce qu'il continue d'évoluer et reste l'atout viable et utile qu'il a été pour les FC durant des décennies.

La transformation de notre équipement qui se poursuit nous pousse à modifier notre façon de travailler dans le cadre des opérations. C'est pourquoi, au niveau stratégique, nous examinons les possibilités d'améliorer le travail effectué par les opérateurs de détecteurs électroniques aéroportés (OP DEA), les opérateurs – contrôle aérospatial (Op C AERO), les techniciens de systèmes d'information et de télécommunications aérospatiales (TECH SITA) et les spécialistes du renseignement (S RENS), et nous le ferons tout au long du processus. Ce n'est qu'avec le temps que nous pourrions connaître la forme que prendront ces professions.

Au sein des Forces canadiennes, la Force aérienne s'est toujours distinguée par sa grande diversité. Grâce à la collaboration de tous les membres de l'équipe de la Force aérienne, militaires ou civils, les aviateurs et aviatrices ont toujours pu viser plus haut, même dans l'adversité. Avec le soutien de ceux qui croient en son travail, la Force aérienne continuera d'affirmer sa présence dans le ciel du Canada et partout dans le monde. 

HEUREUX 40^E ANNIVERSAIRE AUX SNOWBIRDS!

Les membres des Snowbirds – le 431^e Escadron de démonstration aérienne – ont célébré 40 ans d'excellence, de professionnalisme et d'esprit d'équipe solide au cours d'une fin de semaine de retrouvailles au 15^e Escadre Moose Jaw (Sask.) en octobre dernier. « Les Snowbirds offrent un de ces spectacles exceptionnels qui, au fil des années, demeure original et envoiement, ce qui en soi est un triomphe », a indiqué le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne.

« Tout comme le Canada, le groupe est composé de personnes différentes, qui, ensemble, forme une entité forte et unique, une équipe solide, à l'instar du pays dans lequel nous habitons », a dit le Lieutenant-colonel Maryse Carmichael, une ancienne pilote des Snowbirds et le commandant de l'équipe. 



CPL GOR LOUTSOUK



SGT SERGE GOUIN

PREMIÈRES MÉDAILLES DU SERVICE OPÉRATIONNEL

Le gouverneur général David Johnston a remis les 50 premières Médailles du service opérationnel le 6 décembre 2010, à Rideau Hall. La nouvelle médaille, dont on a fait l'annonce en septembre, est décernée à des militaires canadiens, à des civils travaillant sous l'autorité des Forces canadiennes, et à des membres des forces alliées intégrés aux Forces canadiennes ainsi qu'à des policiers(ères) canadiens(nes) ayant pris part à d'importantes missions à l'étranger. Le Lieutenant-colonel Joseph Siméon Raymond Pierre Barma, qui a reçu la médaille pour son travail en Haïti, était parmi les premiers récipiendaires. La liste complète des récipiendaires ainsi que des renseignements complémentaires sur la Médaille se trouvent sur le www.gg.ca/document.aspx?id=13969&lan=fra. 

LES AVIONS CC-130 HERCULES ONT 50 ANS



L'aéronef Hercules de modèle E en vol.

En novembre dernier, plus de 400 membres d'équipage et membres du personnel de piste, anciens et actuels, ayant travaillé avec le CC-130 Hercules depuis 1960 se sont réunis à la 8^e Escadre Trenton, en Ontario, pour souligner le 50^e anniversaire des opérations de l'aéronef Hercules au Canada.

« Vous avez mérité votre place dans l'histoire du Canada en tant que porteurs d'espoir, vous qui avez livré des tonnes de nourriture, d'eau et de fournitures médicales nécessaires à la vie de ceux qui étaient dans le besoin, ou qui avez recherché des victimes dans les pires conditions de vol, les plus dangereuses et les plus inimaginables, mettant souvent votre vie en danger pour sauver ceux qui étaient en péril », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, Chef d'état-major de la Force aérienne, à l'assistance.

Lors de la cérémonie, un hommage a également été rendu aux membres de

la famille de l'aéronef Hercules ayant péri au cours des 50 dernières années.

« Nous ne les oublierons jamais. Les leçons que nous avons tirées des circonstances entourant leur décès tragique ont renforcé la Force aérienne et lui ont donné plus de capacité, et pour cette raison, nous serons éternellement reconnaissants », a affirmé le Lgén Deschamps.

L'aéronef Hercules, construit par Lockheed Martin, est utilisé par plus de 70 pays dans le monde.

Conçu initialement pour être un avion de transport de combat, il a été plus tard développé pour effectuer une multitude de tâches. Il revendique actuellement le record de l'avion présentant la plus longue période de service continue de tous les aéronefs militaires de l'histoire.

Les Forces canadiennes ont acquis leurs premiers avions CC-130 Hercules, le modèle B, en 1960, ce qui en fait l'aéronef utilisé le plus longtemps dans la Force aérienne du Canada. « Nos Hercules ont accumulé plus d'heures de vol que tout autre C-130 dans le monde », a déclaré le Lgén Deschamps. « C'est un avion incroyablement polyvalent et bien adapté à la géographie de notre vaste pays. »

Du personnel, ancien et actuel, du CC-130 Hercules rassemblé sur la piste du terrain d'aviation à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) à côté d'un CC-130H (à gauche) et d'un CC-130J.



Un des derniers décollages du Hercules n° 306 a eu lieu au Yukon au cours de l'exercice SAREX 2010.

DERNIER VOL POUR L'HERCULES N° 306

Le vieux coucou mérite le repos.

Après avoir parcouru l'équivalent de six fois la distance séparant la Terre de la lune, l'aéronef CC-130E Hercules, dont le numéro d'identification est le 130306, a passé ses dernières heures de vol à participer à un exercice de recherche et de sauvetage (SAR). Les vols d'entraînement faisaient partie de l'exercice annuel de recherche et de sauvetage qui a eu lieu l'automne dernier à Whitehorse, au Yukon.

Afin de souligner ses 46 ans de service dans les Forces canadiennes, on a organisé un vol d'adieu au cours duquel 31 techniciens en recherche et sauvetage (tech SAR) canadiens et parachutistes secouristes de la Force aérienne des États-Unis ont sauté de l'appareil.

« Cet avion a exécuté de façon sûre et fiable d'innombrables missions pendant presque un demi-siècle », a déclaré le Major Dom Paquette, qui l'a piloté au cours du dernier vol. « Il est allé dans toutes les parties du Canada et il a transporté des personnes, du ravitaillement et de l'aide humanitaire partout dans le monde. »

L'appareil, qui a accumulé plus de 45 000 heures de vol, se joindra à trois autres Hercules de modèle E, mis au rancart à Abbotsford (C.-B.). Quatre autres aéronefs du même genre ont été retirés du service à Trenton (Ont.).

Les avions Hercules sont retirés du service avant qu'ils atteignent l'équivalent de 50 000 heures de vol, ce qui représente le nombre réel d'heures de vol de la cellule, multiplié par un facteur d'intensité des missions.