



COMMENT'AIR

LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA — DANS LE — NORD

NUMÉRO SPÉCIALE

INTÉRIEUR

- 9 **TRANSFORMATION**
Plans de participation des populations
du nord
- 10 **ÉDITORIALISTE INVITÉ**
Réalités géostratégiques canadiennes
- 11 **ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS**
Dernier Hercules « H » quitte
l'Afghanistan
- 13 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**
Assurer une présence dans le nord
- 20 **NOS MEMBRES**
Écuyer du prince William
- 22 **HISTOIRE, PATRIMOINE ET CÉRÉMONIES**
Monument du Camp Mirage



UNE FORCE AÉRIENNE TOURNÉE VERS L'AVENIR

La Force aérienne dans le Nord

« *Le Grand Nord canadien est une région primordiale de notre pays. Cette région fait partie de notre patrimoine, de notre avenir et de notre identité nationale.* »

En tant que membres de la Force aérienne, ces paroles tirées de la *Stratégie pour le Nord du Canada* du gouvernement du Canada nous tiennent à cœur.

La présence de l'Aviation royale canadienne dans l'Arctique ne date pas d'hier. Elle remonte aux années 1920, lorsque nos aéronefs ont participé au levé de nos vastes territoires nordiques. Nous y sommes sur une base régulière pour effectuer des patrouilles aériennes de souveraineté, de reconnaissance et de surveillance, mener des opérations de recherche et de sauvetage, assurer la défense de l'espace aérien du Canada et des États Unis dans le cadre de nos engagements envers le NORAD et appuyer les opérations et les exercices dans le Nord.

Étant donné l'immensité de la région arctique et l'insuffisance de ses infrastructures, il est évident que la Force aérienne continuera d'y jouer un rôle de premier plan, non seulement en y exerçant la souveraineté dans une optique militaire, mais aussi en contribuant à l'approche pangouvernementale qui

visait à promouvoir la *Stratégie pour le Nord du Canada* du gouvernement fédéral.

J'ai donné instruction à la Force aérienne de s'efforcer d'améliorer ses capacités actuelles, de sorte qu'elle soit toujours en mesure de relever, avec compétence et efficacité, les défis réels et potentiels qui se posent dans l'Arctique canadien.

Afin d'orienter ce processus, j'ai publié les deux premières des trois phases de la Directive de planification de l'Arctique qui nous permettra progressivement d'accroître notre capacité à assurer une présence et à produire une vaste gamme d'effets dans l'Arctique à l'appui des objectifs stratégiques du gouvernement et de la Défense nationale.

Le présent numéro spécial de *Comment'Air* sur l'Arctique traite de notre présence et de nos activités dans cette région et apporte des éclaircissements sur la Directive de planification de l'Arctique. Notre éditorialiste invité, le Brigadier général (à la retraite) Don Macnamara, est un expert de la sécurité nationale et internationale et de l'analyse stratégique. Il dépeint ici la réalité des opérations dans un pays dont le territoire comprend une région où les défis associés au climat et à la faible densité de population sont énormes. J'espère que ces pages consacrées à nos rôles et à nos missions dans le Nord ainsi qu'à nos plans visant à accroître notre présence là bas sauront vous intéresser. ▶



Rédactrice en chef :

Maj Sonia Connock
Directrice par intérim,
Affaires publiques (Air)

Rédactrice principale :

M^{me} Joanna Calder

Rédactrice-révisure :

M^{me} Holly Bridges

Rédactrice des textes en français :

Lt Carol Desrosiers
M^{me} Jill St. Marseille

Correctrice d'épreuves :

M^{me} Marianne Prigly

Collaborateurs :

Capt Holly Brown
M. Vic Johnson
M^{me} Jill St. Marseille
Sgt Eileen Redding
Capt Jordan Woodman

COMMENT'AIR est publié avec la permission du Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'ARC. *Comment'Air* est accessible en ligne à l'adresse www.forceaerienne.gc.ca.

On peut s'y abonner gratuitement en demandant soit un avis par courriel, soit un exemplaire imprimé. Les commentaires et les demandes d'abonnement doivent être envoyés à l'adresse suivante :

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

Stratégie de la Force aérienne

Comme je l'ai mentionné dans mon dernier message, nous avons publié en 2010 la deuxième édition de la *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*, qui représente la fondation sur laquelle s'appuient tous les éléments des activités militaires.

La stratégie découle de la doctrine, et les tactiques s'inspirent de la stratégie. J'ai demandé que nous actualisions notre vision stratégique afin que nous conservions notre dynamisme actuel, tout en nous tournant vers l'avenir.

Au cours des derniers mois, la Force aérienne a su habilement se distinguer en tant que force combattante professionnelle dans toute l'étendue de ses capacités, de l'aide humanitaire à l'application d'effets cinétiques.

Nous sommes en mesure d'obtenir ces résultats extraordinaires grâce aux compétences et aux efforts tactiques manifestes de l'ensemble de l'équipe de la Force aérienne. Ce qui est moins apparent, c'est la base stratégique qui nous permet d'atteindre nos objectifs tactiques. Sans elle, peu à peu notre effort tactique divergerait et se modifierait, nous oublierions notre but et nous perdriions notre unité, ce qui se traduirait par une réduction de notre efficacité en tant que Force aérienne.

Depuis la parution de documents tels que *Vecteurs stratégiques* (2004), nous avons établi la 2^e Division aérienne du Canada et le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, nous avons déployé une escadre aérienne pour la première fois et nous avons acquis de nouvelles flottes composées notamment de CC-177 Globemaster III, de CC-130J « Super » Hercules, d'hélicoptères CH-147 Chinook et de véhicules aériens sans pilote. Entre temps, les Forces canadiennes se sont adaptées à la transformation de leur structure qui comprend des organisations relativement nouvelles comme la Commandement de la Force expéditionnaire du Canada et le Commandement Canada.

Il est maintenant temps de renouveler notre fondation en fonction de ces changements et d'autres à venir.



Des membres des FC se dirigent vers un hélicoptère CH 146 Griffon du 438^e Escadron tactique d'hélicoptères à Resolute Bay (Nunavut), le 20 août, durant l'Opération Nanook 11.

Par conséquent, je suis à mettre en œuvre les documents du cadre stratégique sur lequel reposera notre réussite future.

La *Vision de la Force aérienne* décrira ma vision et la stratégie de la Force aérienne, en tant qu'institution fondamentale des Forces canadiennes, capable de générer la puissance aérienne dont le gouvernement et les Forces Canadiennes ont besoin. Cette stratégie renouvelée a pour objet de nous doter d'une force aérienne agile, apte au combat et intégrée qui sera puissante, efficace et pertinente dans les temps à venir. Ainsi, « l'avenir

appartiendra » aux hommes et aux femmes de la Force aérienne qui pourront agir à la lumière de cette orientation stratégique. Le document sera distribué d'ici l'automne 2011.

Le retour de l'ARC

Finalement, vous constaterez à la fin du présent article que le titre de mon poste a changé. Depuis le 16 août, la désignation historique l'Aviation royale canadienne (ARC) redevient le nom officiel de la Force aérienne du Canada et remplace l'appellation Commandement aérien.

Les désignations Marine royale canadienne (MRC) et Armée canadienne (AC) ont été également rétabli, respectivement, à la place de Commandement maritime et de Commandement de la Force terrestre.

Le rétablissement des anciens noms n'a aucune incidence sur l'unification des Forces canadiennes; nous demeurons une force unifiée, formée de trois services, dont l'organisation n'est nullement modifiée.

Nous vous parlerons plus longuement de ce changement historique et de ses conséquences dans le prochain numéro de *Comment'Air*. 

*Lieutenant général
André Deschamps*

Commandant, l'Aviation royale canadienne

Des résidents d'une région menacée par les feux de forêt évacués en lieu sûr descendent d'un CC-130 Hercules. Deux Hercules, un du 435^e Esc de transport et de sauvetage de la 17^e Escadre Winnipeg (Man.) et l'autre du 424^e Esc de transport et de sauvetage de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) ont évacué environ 120 résidents de Cat Lake (Ont.) vers Kapuskasing (Ont.) en mi-juillet 2011.





SGT NORM MOULAN

Un CC-177 Globemaster III de 429 Esc (T), 8^e Escadre Trenton (Ont.) à Resolute Bay (Nunavut) après avoir livré des marchandises dans le cadre de l'Op Nanook 11 en août.

LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA — DANS LE — NORD

La *Stratégie pour le Nord* adoptée par le gouvernement du Canada est axée sur quatre domaines prioritaires : exercer notre souveraineté dans l'Arctique, promouvoir le développement social et économique, protéger le patrimoine naturel du Nord et améliorer la gouvernance dans le Nord et y transférer des responsabilités, et ce, afin que les résidents du Nord aient un plus grand contrôle sur leur avenir.

Comme l'explique la stratégie, le gouvernement exerce la souveraineté canadienne et renforce notre présence dans l'Arctique, s'employant ainsi à « affirmer avec fermeté notre présence dans le Nord et à s'assurer que nous avons la capacité de protéger et de patrouiller dans notre territoire arctique souverain au sol, en mer et dans le ciel. Nous accroissons donc notre présence dans la toundra, augmentons le nombre de navires dans les eaux glacées de l'Arctique et améliorons notre surveillance aérienne dans la région. »

Travaillant de concert avec les autres ministères fédéraux, le ministère de la Défense nationale (MDN) et les Forces canadiennes (FC) sont des catalyseurs clés de la souveraineté dans le nord du Canada et de la présence du gouvernement canadien dans le Nord. L'une des six missions principales des FC, énoncées dans la *Stratégie de défense Le Canada d'abord*, est de « mener des opérations quotidiennes nationales et continentales, y compris dans l'Arctique et par l'entremise du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) ».

Compte tenu de l'étendue du territoire de l'Arctique et de son infrastructure limitée, il est évident que la Force aérienne aura toujours un rôle important à jouer, non seulement dans l'exercice de la souveraineté du point de vue militaire, mais également en participant à une approche pangouvernementale visant à faire progresser la *Stratégie pour le Nord* du gouvernement du Canada.

Le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'Aviation royale canadienne, a ordonné que la Force aérienne « s'efforce d'améliorer ses capacités actuelles afin de continuer à fournir une réponse pertinente et efficace aux défis réels et éventuels dans les régions arctiques du Canada ». ►

Voici les principales activités que mène actuellement la Force aérienne dans le Nord.

Station des Forces canadiennes Alert

La Station des Forces canadiennes (SFC) Alert, située sur l'île d'Ellesmere au Nunavut, est l'installation habitée en permanence la plus septentrionale du monde. Située à seulement 817 kilomètres du pôle Nord géographique, la SFC Alert relève du commandement de la Force aérienne en tant qu'unité de la 8^e Escadre Trenton (Ont.).

La SFC Alert entretient des installations de renseignements sur les transmissions afin d'appuyer les opérations militaires canadiennes. Le renseignement sur les transmissions est effectué à distance à l'aide de l'équipement et des installations situés à Alert. De plus, la SFC Alert entretient une capacité de géolocalisation pour soutenir des opérations et des installations de radiogoniométrie haute-fréquence afin d'appuyer les opérations de recherche et sauvetage (SAR) ainsi que d'autres opérations et pour prêter main-forte à Environnement Canada et aux chercheurs de l'Arctique. Dans le cadre de l'exécution de sa mission, la SFC Alert joue un rôle essentiel dans la protection de la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

En tout temps, la SFC Alert compte environ 25 militaires de même que 30 employés de soutien civils et jusqu'à quatre employés d'Environnement Canada. Le Commandement Canada y mène l'Opération Boxtop, habituellement deux fois par année, pour réapprovisionner en gros la station éloignée en utilisant les aéronefs de la Force aérienne et, à l'occasion, des services de transport aérien en sous-traitance. Le Commandement Canada mène par ailleurs annuellement l'Opération Nevus pour entretenir et réparer le système de communication hertzien dans l'île d'Ellesmere qui relie Alert à Eureka (à environ 400 km au sud d'Alert) et donc à Ottawa et au reste du Canada.

Reconnaissance aérienne

Le Nord du Canada est une région géographique vaste et diversifiée qui s'étend des forêts boréales denses jusqu'aux Rocheuses en passant par les plaines de la toundra. Par rapport aux régions du pays situées plus au sud, le Nord est également une région dont la population est clairsemée. La distance y joue aussi un rôle, car la plupart des principales bases des FC sont situées très loin au sud.

Compte tenu de ces réalités, les FC ont besoin d'une présence assurant une reconnaissance aérienne pour surveiller le territoire canadien. Pour répondre à ce besoin, la Force aérienne déploie des aéronefs patrouilleurs de longue portée CP-140 Aurora pour effectuer des patrouilles nordiques régulières. En mars 2011, un Aurora a atterri à la SFC Alert pour la première fois, en offrant au Canada une capacité encore plus grande pour maintenir la souveraineté territoriale du Canada au-dessus en en dessous de la surface de l'océan Arctique.



Une vue aérienne de la SFC Alert pendant l'Op Boxtop prise de la rampe d'un avion Hercules.



L'enseigne qui accueille les visiteurs sur « le toit du monde », la SFC Alert. Un CC-150 Polar et deux CF-18 volent en formation durant un exercice d'affirmation de la souveraineté.

Au moyen de patrouilles d'une durée moyenne de 10 heures effectuées sur des distances de 5 000 kilomètres, ces aéronefs de surveillance stratégique protègent les eaux canadiennes de problèmes posés à la sécurité comme les activités de pêche illicites, l'immigration clandestine, le trafic de stupéfiants et le rejet de polluants. La plupart des activités de reconnaissance visent à appuyer différents ministères du gouvernement du Canada.

Les Aurora effectuent aussi des missions de surveillance environnementale, et le repérage et la description de la faune sont une tâche secondaire de toutes les missions (par exemple, rapporter l'observation de baleines durant les patrouilles côtières régulières).

Ils participent également à des missions de recherche et sauvetage en tant que ressources secondaires; en plus d'assurer la surveillance, ils transportent des trousse de survie largables (SKAD) en mer et dans l'Arctique contenant du matériel de survie de base. Les trousse peuvent être larguées aux victimes pour les aider à survivre en attendant que l'on vienne les secourir.

Appui aux opérations de souveraineté

Chaque année, la Force aérienne participe à des opérations majeures de souveraineté dans le Nord canadien à l'appui de la Force opérationnelle interarmées – Nord (FOIN), la formation de Commandement Canada chargée de superviser

les opérations dans le Nord. Trois opérations majeures sont menées chaque année : les opérations Nanook, Nunakput et Nunaliut. Comme il s'agit d'opérations différentes, le soutien aérien dont chacune a besoin est différent, mais la Force aérienne fournit normalement une capacité de projection rapide, par des moyens tels que des avions et une expertise pour le transport aérien, la reconnaissance et d'autres capacités connexes.

Défense aérospatiale et sécurité

Depuis 1958, le Canada et les États-Unis sont les signataires de l'entente du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD); cet arrangement binational confie au NORAD le mandat de fournir un système d'alerte aérospatiale et de contrôle aérien pour les deux pays.

Les militaires canadiens et américains maintiennent des avions de combat dans le cadre du système d'alerte du NORAD au Canada, dans la région continentale des États-Unis et en Alaska pour protéger les Canadiens et les Américains des menaces aérospatiales.

Au Canada, la Région canadienne du NORAD, dont le quartier général se trouve à Winnipeg (Man.), compte sur les chasseurs CF-18 Hornet pour assurer la défense aérospatiale. Les forces de chasse du Canada sont basées principalement à la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) et à la 3^e Escadre Bagotville (Qc.). Le contrôle aérien des avions de combat est assuré par le Secteur de la défense aérienne du Canada situé à la 22^e Escadre North Bay (Ont.).

Emplacements avancés d'opérations. À l'appui de la mission du NORAD, la Force aérienne maintient quatre

emplacements avancés d'opérations (EAO) d'où elle peut effectuer le déploiement d'avions de combat pour réagir plus rapidement à l'intensification des activités aériennes ou agir en prévision de telles activités. Les EAO sont situés à Inuvik et à Yellowknife (T.-N.-O.), ainsi qu'à Rankin Inlet et à Iqaluit (au Nunavut).

Système d'alerte du Nord. Le Système d'alerte du Nord (SDAC) est en outre chargé de la surveillance, de l'identification, du contrôle et de l'avertissement en matière de défense aérospatiale au Canada et aux États-Unis. Pour aider ses opérateurs à détecter les mouvements aériens dans le Nord, le SDAC exploite 47 radars déployés le long de l'océan Arctique depuis la frontière entre le Yukon et l'Alaska jusqu'à l'île de Baffin, ainsi que le long des côtes du Labrador. Cette chaîne de radars automatisés, appelé Système d'alerte du Nord, permet à la Région canadienne du NORAD d'assurer une surveillance aérienne continue des approches nordiques effectuées vers l'Amérique du Nord, dans le cadre de la participation du Canada au NORAD, et contribue à la souveraineté aérienne du Canada ainsi qu'à la détection et à l'évaluation des menaces.

Recherche et sauvetage

Le système de SAR aéronautique et maritime du Canada intervient dans plus de 8 000 cas chaque année; sur ce nombre, environ 80 à 100 missions auxquelles participent les FC sont effectuées au nord du 60^e parallèle (c'est-à-dire, dans nos trois territoires et dans une partie du nord du Québec). Sur ce nombre, entre 20 et 25 cas relèvent des mandats aéronautique ou maritime nationaux principaux de SAR, tandis que le reste des cas sont des demandes d'aide aux autorités territoriales de SAR pour les cas relevant de leur compétence.

Sous l'égide du Commandement Canada, la formation responsable des opérations nationales au Canada, la Force aérienne soutient la SAR dans trois régions, nommées d'après l'emplacement de leur centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS), soit Victoria, Trenton et Halifax. ►



Le Capt Yuri « Sedlo » Mokievsky-Zubok, pilote de CF-18 du 409^e Esc (AT), se tient prêt à décoller alors qu'il est déployé à Inuvik (T.-N.-O.).



Gauche : Enseigne de bienvenue à l'emplacement d'opérations avancé (EOA) Inuvik (T.-N.-O.) l'un des quatre EOA utilisé par la Force aérienne à l'appui de la mission du NORAD.

Droite : Un CC-138 Twin Otter du 440 Esc (T), 17^e Escadre Winnipeg, Man. (basée à Yellowknife, T.-N.-O.) attend sur aire de trafic à Resolute Bay (Nunavut) tandis que d'un CC-177 Globemaster III décolle pendant l'Op Nanook 11.



Chacune de ces régions comprend des parties du Nord canadien. Sous les ordres de leurs centres de coordination respectifs et en collaboration avec divers partenaires gouvernementaux et bénévoles de SAR, la Force aérienne fournit des aéronefs et des équipages pour les opérations de SAR à partir de ces principaux escadrons de SAR :

- Le 103^e Escadron de recherche et sauvetage, 9^e Escadre Gander (T.-N.-L.), équipé de l'hélicoptère CH-149 Cormorant.
- Le 413^e Escadron de transport et de sauvetage, 14^e Escadre Greenwood (N.-É.), équipé de l'aéronef CC-130 Hercules et de l'hélicoptère CH-149 Cormorant.
- Le 424^e Escadron de transport et de sauvetage, 8^e Escadre Trenton (Ont.), équipé de l'aéronef CC-130 Hercules et de l'hélicoptère CH-146 Griffon.
- Le 435^e Escadron de transport et de sauvetage, 17^e Escadre Winnipeg (Man.), équipé de l'aéronef CC-130 Hercules.
- Le 442^e Escadron de transport et de sauvetage, 19^e Escadre Comox (C.-B.), équipé de l'aéronef CC-115 Buffalo et de l'hélicoptère CH-149 Cormorant.

Ces escadrons comprennent l'équipage des aéronefs et l'équipe au sol qui veille à ce que les appareils demeurent en parfait état. Les équipages comprennent également les techniciens de SAR; il s'agit de spécialistes hautement qualifiés en opérations de survie et en prestation de soins paramédicaux dans différents environnements et qui répondent aux appels de détresse afin de traiter et secourir les personnes malades et blessées. Ensemble, ces effectifs forment des équipes qui sauvent de nombreuses vies chaque année, y compris dans le Nord canadien.

Capacité de transport aérien dans le Nord canadien

Le CC-138 Twin Otter, utilisé par le 440^e Escadron de transport, est l'un des aéronefs auxquels nous faisons parfois appel pour les opérations de SAR. L'Escadron, qui relève de la 17^e Escadre Winnipeg, est basé à Yellowknife (T.-N.-O.) et est la seule unité de la Force aérienne basée en permanence dans le Nord.

Le CC-138 Twin Otter – conçu et fabriqué au Canada – effectue un large éventail de tâches. L'Escadron utilise ces aéronefs robustes dans l'un des climats les plus rudes du monde et il est en mesure de mener des opérations « hors aéroport » en équipant ses aéronefs de skis en hiver et de pneus adaptés à la toundra pendant l'été, en plus d'exécuter les activités habituelles d'un aéroport.



Le Capt Brian Sullivan (à gauche) et le Capt Russ Black, pilotes du 440^e Esc de transport, à Yellowknife (T.-N.-O.), dans le poste de pilotage de leur Twin Otter après une mission d'approvisionnement durant l'Op Nanook en 2010.

La capacité de transporter des personnes et du matériel sur de longues distances est essentielle dans le Nord. La Force aérienne est donc très bien placée pour exercer ses activités dans le Nord et soutenir par ailleurs d'autres éléments des FC ou d'autres ministères et organismes du gouvernement, grâce à ses capacités de transport aérien.

La responsabilité du transport aérien incombe principalement à l'avion de transport stratégique CC-177 Globemaster III et à l'avion de transport tactique CC-130 Hercules. Bien que ces aéronefs soient basés dans le sud du Canada, leur rayon d'action leur permet d'atteindre l'extrême-nord canadien. D'autres aéronefs, comme le Twin Otter, effectuent également des missions de transport aérien dans le Nord, au besoin.

La Force aérienne commencera à recevoir 15 nouveaux hélicoptères CH-147F Chinook en 2013. Basé à la base des Forces canadiennes à Petawawa (Ont.), ce puissant hélicoptère utilitaire convient parfaitement aux opérations effectuées dans le Nord où le climat est très rude et la population très dispersée. Munis de réservoirs de carburant de grande autonomie, les nouveaux Chinook pourront se rendre dans des endroits éloignés pour apporter de l'aide et du matériel au moment et à l'endroit où l'on en a besoin, sans avoir besoin d'une piste d'atterrissage.

La Force aérienne peut également utiliser sa flotte d'hélicoptères Griffon dans le Nord pour soutenir les opérations intérieures, comme on a pu le constater durant l'Opération Nanook en 2010. Ces hélicoptères ont fait leurs preuves et continueront d'être utilisés pour appuyer les opérations des FC dans l'Arctique canadien. 

Pour de plus amples renseignements :

Les Forces canadiennes dans le Nord

www.canadacom.forces.gc.ca/nr-sp/bg-do/09-002a-fra.asp

Station des Forces canadiennes Alert

www.forceaerienne.gc.ca/8w-8e/alert

L'Aviation royale canadienne

www.forceaerienne.gc.ca

Le Hercules de modèle J, et son équipage du 436^e Esc de transport, de la 8^e Escadre Trenton (Ont.), ont atterri à la SFC Alert la première fois le 20 sept 2010.



LE CANADA SIGNE UN ACCORD DE SAR DANS L'ARCTIQUE

La ministre de la Santé du Canada, Leona Aglukkaq, était présente à la septième réunion des ministres du Conseil de l'Arctique qui a eu lieu en mai à Nuuk, au Groenland, lorsque le Conseil des nations a signé un accord multilatéral sur la recherche et le sauvetage (SAR).

Le Conseil de l'Arctique est un forum intergouvernemental de haut niveau qui aborde les problèmes auxquels font face les huit nations de l'Arctique – le Canada, le Danemark, la Finlande, l'Islande, la Norvège, la Russie, la Suède et les États-Unis – ainsi que ses peuples autochtones.

« Cette entente juridiquement contraignante met en évidence le pouvoir du Conseil de s'attaquer aux enjeux émergents concernant l'Arctique. L'amélioration de la santé et du bien-être des habitants du Nord constitue une priorité pour le Canada », a déclaré la ministre Aglukkaq.

Cet accord requiert des ratifications de la part de chacun des membres du Conseil avant qu'il puisse entrer en vigueur.

Durant les dernières années, la circulation maritime et aéronautique dans l'Arctique ont augmenté considérablement. Cet augmentation souligne l'importance de mettre en place des mécanismes adéquats pour assurer la collaboration et la coordination des activités de SAR entre les nations de l'Arctique.

L'accord de SAR permettra d'améliorer la collaboration et la coordination du Canada avec les autres nations de l'Arctique lors des interventions en cas d'incidents, reconnaissant ainsi le degré de difficulté unique que peut représenter de telles opérations dans les conditions de l'Arctique.

Les principales dispositions du projet d'accord comprennent les points suivants : toutes les nations de l'Arctique doivent identifier leurs autorités, leurs organismes et leurs centres de coordination d'opérations de recherche et de sauvetage; les principes de gestion, de collaboration et de coordination des opérations de recherche et de sauvetage; et l'élaboration de pratiques exemplaires, notamment pour la gestion d'exercices conjoints de recherche et de sauvetage, au besoin.

Les Forces canadiennes demeurent responsables et aptes à mener des opérations de recherche et de sauvetage aéronautique dans les zones de responsabilité de SAR approuvée internationalement au Canada, notamment l'Arctique.

Cela dit, l'accord n'entraînera pas de changements dans les opérations de SAR de la Forces Aérienne ou dans les ressources allouées, notamment l'acquisition actuelle de projets.

Les responsabilités de SAR dans l'Arctique sont réparties entre les huit nations du Conseil de l'Arctique. La Suède assumera la présidence du Conseil de l'Arctique pour les deux prochaines années et le Canada lui succédera en 2013.

Le Conseil de l'Arctique a diffusé l'accord sur son site Web à <http://arctic-council.org>.



Adj Darcy St-Laurent a prouvé que les techniciens SAR étaient de vrais spécialistes de la survie après que lui et deux aventuriers civils ont parcouru plus de 800 kilomètres et passé 51 jours sur la glace et la mer libre de l'océan Arctique.



PLANS DE PARTICIPATION DES POPULATIONS DU NORD

CPL SHILO ADAMSON



CPL COLIN AITKEN



CPL EVAN KUIEJZ



SGT RON ELYNN



CPL EVAN KUIEJZ

Le Nord évolue rapidement, et les activités dans l'Arctique se sont transformées à cause d'une multitude de facteurs tels que le changement climatique et la hausse de l'intérêt national et international. Le gouvernement a donc mis au point la *Stratégie pour le Nord du Canada* dans le but de se doter des outils dont il a besoin pour exercer sa souveraineté, promouvoir le développement social et économique, protéger notre environnement et améliorer la gouvernance dans le Nord.

La stratégie appuie le concept fondamental selon lequel l'Arctique « fait partie intégrante de notre patrimoine, de notre avenir et de notre identité en tant que nation ». Comme la stratégie l'indique, le Canada renforce sa présence dans le Nord en nous « assurant que nous avons la capacité de protéger et de patrouiller notre territoire arctique souverain au sol, sur la mer et dans le ciel. Nous accroissons donc notre présence dans la toundra, augmentons le nombre de navires dans les eaux glacées de l'Arctique et améliorons notre surveillance aérienne ».

Mais que signifie « améliorer notre surveillance aérienne » pour la Force aérienne?

La Directive de planification concernant l'Arctique, qui comporte trois phases, a permis d'affermir la position de la Force aérienne vis à vis de la stratégie pangouvernementale. La planification et la mise en œuvre des phases permettront à la Force aérienne de contribuer plus efficacement au maintien de la sécurité dans les régions du Nord du Canada et d'intervenir en cas de crise afin

d'aider les autres ministères à remplir leur mandat dans le Nord.

La phase II, lancée par Lieutenant-général André Deschamps, à la fin de 2010, est actuellement mise en œuvre et se poursuivra jusqu'en 2015.

« La Force aérienne deviendra une puissance aérospatiale plus pertinente, plus souple et plus efficace grâce à sa capacité d'agir dans l'Arctique », a-t-il dit. « Ne cédant le pas qu'aux opérations en cours, l'élaboration d'une mission arctique réalisable figure au haut de la liste de mes priorités. »

Durant cette phase, la Force aérienne privilégiera le développement de l'effectif, de l'équipement et de l'infrastructure nécessaires à l'accomplissement de trois principales catégories de tâches : la connaissance de la situation et la présence; la sécurité publique et la gérance environnementale; la coopération internationale.

Ces trois catégories de tâches incluent des responsabilités telles que les patrouilles de protection des zones de pêche et de lutte contre la pollution, la sécurité des frontières, l'aide humanitaire, la contribution au NORAD, les patrouilles de souveraineté et les missions de recherche et de sauvetage. Cependant, si certaines de ces missions sont nouvelles dans l'Arctique, elles sont loin de l'être nouveau pour la Force aérienne.

La Force aérienne tirera parti de son expérience des opérations en effectuant les mêmes missions dans le Nord que dans les régions plus au sud. Durant la phase II, la Force aérienne réglera la question de l'équipement nécessaire à

l'exécution des tâches en améliorant ses capacités actuelles, notamment en étudiant des modifications possibles aux aéronefs, au matériel et à l'équipement du personnel, de façon à pouvoir intervenir sans restriction dans les climats nordiques.

Durant la phase I du plan, lancée il y a un an, la Force aérienne a examiné ses capacités et les moyens proposés pour en accroître l'efficacité lors des opérations en Arctique, et elle a entrepris d'analyser la possibilité d'accroître ses effets. Le premier atterrissage d'un CC-177 Globemaster III à la SFC Alert en août 2010 constitue l'une des réussites de la phase I. Durant la phase II, cette capacité – et des autres – va continuer à croître.

Depuis toujours, la Force aérienne exerce une fonction fondamentale par ses activités de cartographie, de dotation en personnel et d'appui dans les territoires du Nord canadien; des contributions importantes telles que les systèmes de radar dans le nord, les communications et le renseignement sur les transmissions à la SFC Alert ainsi que le déménagement du 440^e Escadron de transport à Yellowknife (T.-N.-O.) en vue d'appuyer la Force opérationnelle interarmées (Nord) sont des exemples probants des réalisations passées.

Étant donné l'étendue du territoire, ce n'est pas surprenant que la puissance aérienne continue de jouer un rôle majeur dans le soutien des activités du Nord.

La *Stratégie pour le Nord du Canada* se trouve à l'adresse suivante :

www.strategiedunord.gc.ca



LES RÉALITÉS GÉOSTRATÉGIQUES CANADIENNES

Par le Brigadier général (à la retraite) Don Macnamara

Nous devons, de temps à autre, nous rappeler les réalités géostratégiques canadiennes pour bien apprécier les nécessités et les difficultés de la défense du Canada.

Le Canada est, en superficie, le deuxième plus grand pays du monde après la Russie; il est bordé par trois océans et la plus longue côte au monde. Les voies d'accès maritimes du Canada par ces trois océans sont aussi celles des États-Unis, voisin du sud et unique état frontalier du Canada.

De vastes distances

L'Arctique canadien, représente 40 pour cent du territoire national, mais on y trouve moins de 0,4 p. cent de la population du pays; il est pratiquement inhabité. Les distances arctiques sont grandes, le climat de la région est en grande partie inhabitable pendant les deux tiers de l'année et le littoral arctique représente presque la moitié de l'ensemble de la ligne de côte du Canada.

Les défis et changements d'ordre climatique et géographique propres au Nord n'en diminuent pas l'attrait pour les pays qui se proposent d'en exploiter les ressources minérales et pétrolières. Du point de vue de

protection de la souveraineté, il est particulièrement difficile de surveiller ces activités dans le Nord pendant les longs mois d'hiver, et cela demeure un défi même en été en raison des distances et de banguise. Le Canada doit avoir les moyens d'assurer la surveillance de son territoire, de procéder à la détection et à l'identification des activités qui s'y déroulent, de scruter ses espaces terriens, aériens et maritime et d'intercepter quiconque s'y livre à des activités qui vont à l'encontre de ses intérêts économiques ou en matière de sécurité.

Des liens historiques

Le Canada jouit depuis longtemps de la coopération des États-Unis dans le dossier de l'Arctique. Cela n'a rien d'étonnant, car le Nord sert également de point d'accès au territoire intérieur américain. En 1940, en vertu de la déclaration du Premier ministre du Canada et du Président des États-Unis d'Amérique concernant la création d'une commission permanente canado-américaine de défense, qu'ont signée Mackenzie King et Franklin Roosevelt, le gouvernement américain affirmait comprendre qu'il ne pouvait être le témoin passif d'une éventuelle attaque subie par le Canada tandis

que celui-ci en déclarait autant, s'engageant à ne permettre la perpétration d'aucune attaque contre les États-Unis dont le vecteur franchirait le territoire canadien.

C'est, dans les faits, un défi de défense pour le Canada que de se montrer à la hauteur de cet engagement. Disposer de la capacité souveraine d'appuyer et de servir les intérêts du Canada dans la défense des points d'accès maritimes et aériens de l'Amérique du Nord, par le contrôle air-mer, de concert avec les États-Unis, constitue un intérêt crucial pour le Canada.

La sécurité d'abord et avant tout

La défense du Canada et la sécurité des citoyens canadiens sont très certainement la plus haute priorité du gouvernement canadien. Même si la défense des intérêts du Canada se déroule souvent à l'écart de ses rives pour empêcher la menace de s'en approcher, la défense du territoire demeure la grande priorité.

Les Forces canadiennes doivent avoir les moyens nécessaires et appropriés de satisfaire à cette obligation, et tous les Canadiens doivent se rendre compte qu'il s'agit là de leur propre intérêt de sécurité nationale. Je crois que, de temps à autre, il est utile de ramener ces faits à l'esprit de tous les Canadiens.

Don Macnamara, Brigadier général (à la retraite) de la Force aérienne, est un expert de la sécurité nationale et internationale et de l'analyse stratégique. Il est par ailleurs professeur associé à l'université Queen's et Colonel honoraire du Collège d'état major des Forces canadiennes.



CPLC KEVIN PAUL



MAJ BRENT HODDINOTT



CPL SHILO ADAMSON



CPL TINA GILLIES

LE DERNIER HERCULES DE MODÈLE H QUITTE L'AFGHANISTAN

Un membre du 8^e Esc de maintenance (Air) de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) tient le drapeau du 8 EMA au moment où le CC-130 Hercules n° 319 roule sur la piste de l'aérodrome de Kandahar pour son dernier vol en Afghanistan.

Le jour où le dernier CC-130 Hercules de modèle H du Canada a effectué son dernier vol en Afghanistan marque une date historique.

La plus vieille des « bêtes de somme » en service en Afghanistan, celle qui porte le suffixe numérique 319, a décollé de la piste de l'aérodrome de Kandahar pour effectuer son dernier vol le 25 avril 2011.

« Cet ancien modèle d'Hercules se trouve dans le théâtre depuis 2002, et je l'ai piloté très souvent dans toutes les régions de l'Afghanistan; je l'ai manœuvré sur des terrains d'atterrissage rudimentaires pour transporter toutes sortes de chargements et du personnel, que ce soit à destination ou en provenance du Camp Mirage », a affirmé le Capitaine Neil Prescott, commandant de bord.

« Il s'agit de la fin d'une époque pour ces appareils, et il est temps de passer le flambeau au modèle J. »

La Force opérationnelle Canuck, l'unité d'aviation tactique qui a exploité les Hercules en Afghanistan et qui faisait partie de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, a accompli plus de 400 missions et transporté plus de 2 millions de livres de charges et plus de 25 000 passagers en Afghanistan. L'appareil numéro 319, notamment, a mené bon nombre de ces missions et a accumulé plus de 44 000 heures de vol depuis sa mise en service dans les années 1960.

Le Colonel Al Meininger, alors commandant de la Force opérationnelle Silver Dart, souligne que les Hercules de modèle H ont été en mesure de voler aussi longtemps grâce à l'efficacité des techniciens d'aéronefs qui les ont maintenus dans un état opérationnel.

« Il nous arrive de jouer les sentimentaux, mais l'aéronef n'est qu'un simple appareil sans l'équipe au complet, et je pense que dans ce cas-ci, nous devons lever nos chapeaux aux techniciens du CC-130 qui ont fait un travail admirable au cours de ces nombreuses années. »

L'aéronef 319 est arrivé au 436^e Escadron de transport de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) pour être remis en état et vole maintenant à nouveau au Canada.

Le CC-130 numéro 319 est-il effectivement un modèle H ou un modèle E? Cela a suscité un certain débat. Les CC-130E Hercules de la Force aérienne, comme l'aéronef numéro 319, ont été modernisés avec des moteurs du modèle H et une avionique complètement neuve. Même si en principe il ne s'agit pas de modèles H étant donné qu'ils n'ont pas été fabriqués comme tel, ils ne peuvent pas non plus être considérés comme des modèles E. Pour la Force aérienne, ces aéronefs mis à niveau sont donc des modèles H.

Les seuls « Super E », dont les moteurs ont été mis à niveau, mais dont l'avionique est plus ancienne, portent les suffixes numériques de 329 à 333. 

ARRIVÉE DU CYCLONE-ÉCOLE



La 12^e Escadre Shearwater (N.-É.) a reçu le premier hélicoptère maritime provisoire CH-148 Cyclone au début mai. Cet hélicoptère servira à l'entraînement des équipages et des techniciens des Forces canadiennes dans le cadre du Projet des hélicoptères maritimes. L'hélicoptère sera livré officiellement aux Forces canadiennes et entrera en leur possession une fois le certificat de navigabilité militaire canadien octroyé et l'entraînement en vol initial de l'équipage réussi. Dans sa configuration finale, le nouveau Cyclone sera à la fine pointe de la technologie et l'un des hélicoptères maritimes les plus efficaces dans le monde. 🇨🇦

SIKORSKY

LE POINT SUR L'INFRASTRUCTURE

Des progrès ont été réalisés au cours des derniers mois dans le renouvellement de l'infrastructure de la Force aérienne, notamment :

- À la fin de l'année dernière, on a inauguré les travaux de construction d'un hangar de 50 000 m² à la Base des Forces canadiennes Petawawa (Ont.); ce bâtiment de 134,8 M\$ abritera la nouvelle flotte d'hélicoptères CH-147F Chinook du Canada.
- Un contrat de 55,6 M\$ visant l'acquisition de deux radars de contrôle tactique modernes et déployables pour remplacer les systèmes radars vieillissants de la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) et de la 3^e Escadre Bagotville (Qc.) a été octroyé à la société Thales Canada Inc.
- Un contrat de 5,6 M\$ a été attribué à TLD America pour l'acquisition de nouveaux chargeurs de fret aérien qui seront situés dans diverses escadres au pays. Ces chargeurs seront fabriqués par TLD Canada Inc.
- Un financement de 1,6 M\$ a été annoncé pour la modernisation du

réseau d'égouts de la 17^e Escadre Winnipeg (Man.).

- Un nouveau hangar d'hélicoptères sera construit à Patricia Bay, près de Victoria (C.- B.) pour loger les CH-148 Cyclone du 443^e Escadron d'hélicoptères maritimes. Cette nouvelle installation de 20 000 m² sera située à la Base des Forces canadiennes Esquimalt et regroupera dans un bâtiment les opérations et les fonctions de soutien du 443^e Escadron.
- Des contrats visant la construction d'un hangar-atelier pour les nouveaux CC-130J Hercules et de nouvelles installations pour l'école de vol à voile des cadets de l'Air à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) ont été annoncés. Graham Construction and Engineering a obtenu le contrat pour le hangar 2, un hangar à deux travées qui coûtera 44,2 M\$, mesurera 11 582 m² et logera deux avions CC-130J. Les travaux devraient prendre fin au printemps 2013. Peak Engineering s'est vu octroyer le contrat pour l'école de vol à voile, dont les



Le ministre de la Défense Peter MacKay annonce des projets de 52 M\$ à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) en juillet.

nouvelles installations de 8,5 M\$ serviront à la maintenance et à l'entreposage des avions et renfermeront des salles de classe. Le bâtiment mesurera 4 924 m² et devrait être terminé d'ici l'été 2012.

- Une nouvelle caserne de pompiers est entrée en service plus tôt cette année à la 14^e Escadre Greenwood (N.- É.). Ce bâtiment de 8 M\$ a une superficie de 23 000 m² et est à la fine pointe de la technologie. Il est doté des installations (administration, instruction, opérations et fonctionnement) nécessaires à une caserne de pompiers moderne. 🇨🇦

ASSURER UNE PRÉSENCE DANS LE NORD

La Force aérienne continue d'appuyer les opérations des Forces canadiennes dans le Nord, que ce soit grâce aux missions régulières de réapprovisionnement de la Station des Forces canadiennes (SFC) Alert, au système de transmission de données de l'Extrême-Arctique (STDEA), aux missions de recherche et de sauvetage ou à la participation aux trois grandes opérations d'affirmation de la souveraineté du Canada dans le Nord : Nunavivut, Nanook et Nunakput.



Un technicien en recherche et sauvetage, le Cplc James Cooke, plie son parachute suite à un saut à partir de 10 000 pieds au cours des cérémonies de clôture de l'opération Nunavivut 10.

CPL SHILO ADAMSON



SGT NORM MCLEAN

Du personnel médical des FC transporte une civière sur laquelle se trouve l'un des trois survivants de l'écrasement d'un avion de la compagnie First Air le 20 août, à Resolute Bay (Nunavut).

En juin, quelque 250 membres des FC ont mené l'Opération Nunavivut 11, durant laquelle ils ont pu compter sur les patrouilles des Rangers canadiens, la participation de techniciens en recherche et sauvetage et le soutien d'unités terrestres et aériennes de partout au Canada, et ce, dans l'est de l'Arctique et dans l'Extrême-Arctique.

Entre mai et la fin juillet, des ressources de la Force aérienne, notamment un CC-130 Hercules du 426^e Escadron d'entraînement au transport de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) et un CC-138 Twin Otter du 440^e Escadron de transport de la 17^e Escadre Winnipeg (Man.), ont participé à l'Op Nevus, qui a lieu chaque année dans le but de réapprovisionner le STDEA, un système de communication qui couvre environ 467 kilomètres entre Eureka et la SFC Alert sur l'île d'Ellesmere.

L'Op Nunakput se déroule dans l'ouest de l'Arctique en collaboration avec la GRC et d'autres ministères et organismes fédéraux. Cette opération vise principalement à effectuer des activités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance au moyen de patrouilleurs stratégiques à long rayon d'action CP-140 Aurora et d'avions CC-138 Twin Otter, ainsi qu'avec l'aide des Rangers canadiens au sol.

L'Op Nanook 11, une opération pangouvernementale, a eu lieu du 1^{er} au 31 août 2011. La Force aérienne devait effectuer un exercice de catastrophe aérienne dans le cadre de l'opération, mais cet exercice a été annulé en raison de l'écrasement tragique d'un avion de passagers de la compagnie First Air le 20 août, près de Resolute Bay. Du personnel médical et un aéronef des FC sont intervenus rapidement sur les lieux. (Pour en savoir davantage, lisez le prochain numéro de *Comment'Air*.)

LE NORAD PARTICIPE À L'EXERCICE VIGILANT EAGLE

La Force aérienne de la Fédération de Russie et le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) ont tenu leur second exercice de défense en collaboration aérienne du 7 au 9 août.

Cet exercice est le fruit d'une initiative entreprise par le NORAD en collaboration avec les forces militaires russes afin de transformer les relations des deux organisations et d'améliorer leur coopération. Le président de la Russie et celui des États-Unis d'Amérique ont signé un accord de coopération militaire autorisant l'exercice. Cet accord donnait au NORAD, commandement canado-américain, et à la Force aérienne de la Fédération de Russie la tâche de réaliser un exercice de vol réel d'un maximum de cinq jours.

Des membres de la Force aérienne russe, canadienne et américaine affectés à des centres de commandement en Russie et aux États-Unis ont participé à cet exercice, appelé Vigilant Eagle.

L'exercice consistait en deux vols internationaux : un avion a décollé de l'Alaska et volé dans l'espace aérien de la Russie et un autre avion est parti de la Russie pour se rendre dans l'espace aérien des États-Unis.

Pendant l'exercice Vigilant Eagle, un chasseur russe SU-27 escorte Fencing 1220, un avion Gulfstream 4 qui simule le détournement d'un transporteur aérien, au-dessus de la péninsule du Kamchatka le 8 août 2011.

Les systèmes aéroportés et de contrôle (AWACS E-3B et A-50) de la Russie et des États-Unis ont coordonné les chasseurs d'interception et les avions ravitailleurs des deux pays.

Des organisations civiles de la Russie (le service fédéral de navigation aérienne) et des États-Unis (la Federal Aviation Administration et la Transportation Security Administration) ont également participé à l'exercice, tout comme le personnel des centres d'opérations aériennes militaires à la base aérienne d'Elmendorf, en Alaska, et à celle de Khabarovsk, en Russie.

C'est en menant des exercices multinationaux que nous pourrions renforcer la collaboration entre la Force aérienne de la Fédération de Russie et le NORAD et ainsi prévenir les actes éventuels de terrorisme aérien. Par ailleurs, en continuant de mettre en pratique les procédures de communication entre les deux pays, nous améliorerons nos relations de travail et aurons ainsi la possibilité de collaborer à la détection, à la surveillance, à l'interception et à la poursuite des aéronefs lorsqu'ils franchissent les frontières internationales. 

OPÉRATION JAGUAR

En réponse à une demande du gouvernement de la Jamaïque, le Canada a déployé trois hélicoptères tactiques CH-146 Griffon et 65 militaires des Forces canadiennes afin de prêter main-forte à la Force de défense de la Jamaïque pendant la saison 2011 des ouragans. L'opération a commencé à la mi-août.

La demande de la Jamaïque concerne un besoin précis de sa Force de défense, qui ne dispose pas d'hélicoptères adaptés à la recherche et au sauvetage ni aux vols d'évacuation médicale, entre autres. Tout en soutenant la Force de défense de la Jamaïque, le personnel de la Force aérienne du Canada profitera de l'occasion pour s'entraîner à la recherche et au sauvetage afin de répondre aux exigences essentielles de l'entraînement des Forces canadiennes en la matière. 

ANNULATION DE L'EX MAPLE FLAG

La Force aérienne a annulé l'exercice Maple Flag 44, exercice d'entraînement au combat aérien international, qui devait se dérouler du 30 mai au 24 juin 2011, à Cold Lake (Alb.). Les organisateurs ont dû annuler l'entraînement en raison de l'engagement de la communauté internationale envers les opérations de l'OTAN qui se déroulent au-dessus de la Libye et des autres opérations que mènent le Canada et ses alliés partout dans le monde.

L'exercice Maple Flag n'a été annulé que deux fois dans son histoire et, dans les deux cas, en raison de la cadence élevée des opérations : en 1991 pendant la guerre du Golfe et en 1999 pendant la campagne aérienne au Kosovo. 



FIN DE LA MISSION DE COMBAT EN AFGHANISTAN

Le Sgt Les Page, arrimeur de CC-130J Hercules à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) lève le pouce à l'intention du reste de son équipage pour signifier que la cargaison est prête à être larguée à une base d'opération avancée éloignée en Afghanistan en juillet.

La dernière rotation de la Force opérationnelle interarmées Afghanistan (FOI-Afg) constitue la Force opérationnelle de transition de la mission (FOTM). Elle s'est déployée en juillet 2011 et restera sur place jusqu'en décembre 2011. Son travail consiste à achever toutes les activités entamées par les Forces canadiennes à l'aérodrome de Kandahar (KAF) et dans la province du même nom.

Le personnel déployé est composé principalement de logisticiens et de techniciens qui emballent et expédient les véhicules, l'équipement et le matériel destinés à Kaboul pour l'Opération Attention ou rapatriés au Canada. Ils s'occupent aussi du transfert de l'infrastructure et des biens laissés dans la province de Kandahar à l'intention des partenaires de la coalition ou du gouvernement afghan.

Même si l'escadre aérienne de la FOI-Afg, connue sous le nom de « Force opérationnelle Silver Dart », a mis fin à ses activités le 18 août, le Hercules déployés dans la province de Kandahar continuera à voler à l'appui du FOTM jusqu'à la fin de 2011.

La planification a commencé depuis des mois, en vue d'assurer l'efficacité et l'efficience de la transition des éléments de la Force aérienne dans le cadre de l'effort global.

À bord d'un hélicoptère CH-146 Griffon, le Sgt Jim Nobbs, mécanicien de bord et mitrailleur de porte, tire un minigun M134D Dillon pendant un exercice d'entraînement en Afghanistan en juillet.

Le Lieutenant-général André Deschamps a déclaré au moment du retrait de la Force aérienne que celle-ci peut être extrêmement fière des opérations qu'elle a menées en Afghanistan pendant 10 ans et, particulièrement, de celles qu'elle a effectuées au côté de l'Armée de terre au cours des dernières années.

« J'estime [que nous sommes] parvenus à d'excellents résultats. L'Armée de terre, notre principal client, est très satisfaite puisqu'elle a obtenu ce dont elle avait besoin, c'est-à-dire la mobilité, au bon endroit et au bon moment. »

« Sa sécurité s'en trouve considérablement accrue. Le principe de la mobilité aérienne consistait essentiellement à réduire le nombre de déplacements au sol afin d'atténuer les risques de pertes imputables aux dispositifs explosifs de circonstance, pertes qui ont été assez importantes au cours des dernières années. L'escadre aérienne a joué un rôle déterminant en ce sens, compte tenu du nombre de personnes transportées par voie aérienne, ce qui a énormément réduit les risques. »

« La Force opérationnelle Erebus », qui est dotée en Afghanistan d'un détachement de véhicules aériens sans pilote (UAV) CU-170 Heron, a effectué son dernier vol à la mi-juillet. Les véhicules Heron demeureront sur place quand tous les militaires seront rentrés au Canada.

Depuis janvier 2002, la Force aérienne a occupé une place essentielle dans le soutien des opérations en Afghanistan.

Jusqu'à 950 militaires des Forces canadiennes, instructeurs et employés de soutien, participeront à l'Opération Attention, volet canadien de la Mission de formation de l'OTAN en Afghanistan. L'opération Attention contribue à l'atteinte de l'objectif du gouvernement afghan et de la communauté internationale, à savoir transférer les responsabilités liées à la sécurité aux Afghans d'ici 2014. Ainsi, les Forces canadiennes poursuivront leur mission de formation jusqu'en mars 2014.





L'Adjud Robert Harbec accueille les membres de la Force aérienne, dont le Cpl Marie Pier Rémillard, qui rentrent à la 3^e Escadre après avoir participé à l'Op Mobile.

LE POINT SUR

LA FORCE OPÉRATIONNELLE

LIBECCIO

La Force aérienne continue d'appuyer l'opération Mobile, contribution des Forces canadiennes à l'opération Unified Protector qui vise à imposer à la Libye l'embargo sur les armes et la zone d'exclusion aérienne autorisés par la résolution 1973 du Conseil de sécurité de l'ONU.

C'est sous le nom de Force opérationnelle Libeccio que participe la Force aérienne. Les aéronefs des FC effectuent 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. ►

Nombre de sorties en date du 12 sept 2011

CF-18 HORNET	807
CC-150 POLARIS	208
CC-130 HERCULES	139
CP-140 AURORA	147

* Nota : Une « sortie » est un vol opérationnel effectué par un avion (définition de l'OTAN).

Gauche : Le Mat 1 Peter Fitzgerald, manœuvrier à bord du NCSM Charlottetown, donne une instruction sur un navire sans détachement aérien (SWOAD) au large de la côte de la Libye durant l'Op Mobile. L'instruction SWOAD est essentielle pour les navires sans détachement aérien afin qu'ils soient aussi en mesure de permettre l'atterrissage sécuritaire d'un hélicoptère en cas d'urgence.

Droite : Le Cpl Byron Plume, technicien en systèmes d'armement (Air), neutralise un missile AIM-9 d'un aéronef CF-18 Hornet à Trapani.



CPL CHRIS RINGIUS



CPL JACKSON YEE



Un officier des systèmes de combat aérien du 407 Esc (PLP), 19^e Escadre Comox (C.-B.), vérifie des coordonnées à bord d'un CP-140 Aurora à Sigonella, en Sicile.



Gauche en bas : Le Cplc Véronique Lussier, technicienne des mouvements, reçoit des marchandises d'un CC-177 Globemaster III durant l'Op Mobile à Trapani (Italie) en juin.

Droite : Le Caporal Vincent Canuel, technicien en structures d'aéronefs au sein de la Force opérationnelle Libeccio, vérifie s'il y a des fuites d'eau dans le service hydraulique du CP-140 Aurora.



En mi-août, la Force opérationnelle Libeccio disposait des ressources suivantes :

- À Trapani-Birgi, un détachement de sept aéronefs CF-18 Hornet (trois paires et un de réserve) du 409^e Escadron d'appui tactique de la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) qui effectue des vols afin de faire respecter la zone d'exclusion aérienne.
- À Trapani-Birgi, deux détachements d'avions de ravitaillement en vol assurent le soutien des aéronefs canadiens et alliés qui effectuent des vols afin d'imposer la zone d'exclusion aérienne : un CC-150 Polaris du 437^e Escadron de transport de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) et deux CC-130 Hercules du 435^e Escadron de transport de la 17^e Escadre Winnipeg (Man.).
- 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 accomplissent des missions de renseignement, de surveillance et de reconnaissance en appui aux efforts visant à faire respecter la zone d'exclusion aérienne en Libye et la zone visée par l'embargo en mer.

- En plus de la Force opérationnelle Libeccio, un hélicoptère CH-124 Sea King du 443^e Escadron d'hélicoptères maritimes (appartenant à la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.) mais installé à Patricia Bay (C.-B.)) a été déployé en même temps que le NCSM Vancouver dans le cadre de l'opération Unified Protector en juillet. Le NCSM Vancouver remplace le NCSM Charlottetown, qui est parti en mars, accompagné de son détachement d'hélicoptères.

Le premier groupe de la Force opérationnelle Libeccio, composé de membres de la 3^e Escadre et déployé depuis le 18 mars, est rentré au pays en mai. Ce sont des militaires de la 4^e Escadre Cold Lake (Alb.) qui les remplacent.

Un juin, le gouvernement a prolongé la mission du Canada en Libye jusqu'à la fin septembre. 

AIDE AUX AUTORITÉS CIVILES

Mère nature a ravagé une partie des Prairies, du Québec et de l'Ontario ce printemps et cet été. Dans tous les cas, les Forces canadiennes ont répondu rapidement aux demandes d'aide en apportant du soutien aérien, naval et terrestre.

19 juillet – Plus de 385 résidents menacés par des feux de friches dans les communautés de Fort Hope et de Sandy Lake (Ont.) ont été évacués à bord de deux avions CC-130 Hercules.

13 juillet – Deux avions CC-130 Hercules ont permis l'évacuation de 237 résidents de Cat Lake First Nation (Ont.) après que des feux de friches aient menacé leur sécurité.

6 juillet – Deux avions CC-130 Hercules ont également servi à l'évacuation de quelque 510 résidents de la communauté de Deer Lake First Nations (Ont.) en raison des feux de forêt qui sévissaient.

2 juillet – Environ 200 membres des FC ont été déployés à Souris (Man.) pour aider à renforcer les mesures de contrôle de l'inondation le long de la rivière Souris.

2 juin – Les FC ont travaillé sans relâche pour évacuer les résidents de Wollaston Lake et de Hatchet Lake, au nord de la Saskatchewan, après que des feux de friches se soient déclarés dans la région. Quatre avions CC-130 Hercules et quatre hélicoptères CH-146 Griffon ont évacué environ 541 résidents à l'extérieur des régions.

24 mai – Les FC ont déployé 840 militaires en Montérégie, dans la vallée du Richelieu (Qc.) pour aider les victimes d'inondations.

9 mai – Plus d'un millier de membres des FC ont été déployés pour renforcer les mesures de contrôle des inondations provoquées par la rivière Assiniboine entre Brandon et Winnipeg (Man.) et pour aider à évacuer les citoyens en danger. 



CPLC HOLLY COWAN



CPLC HOLLY COWAN



CPLC HOLLY COWAN



SGT DAREN KRAUS

Gauche en haut : Une intersection au Manitoba inondée par la rivière Assiniboine.

Droite en haut : L'équipage d'un hélicoptère CH-146 Griffon du 424^e Esc de transport et de sauvetage de la 8^e Escadre Trenton (Ont.) s'exerce à descendre un tech SAR sur le terrain de football d'une école secondaire à Elie (Man.) en préparation de l'aide aux victimes d'inondations.

Milieu : Un hélicoptère CH-146 Griffon dépose une charge de sacs de sable à Portage La Prairie (Man.) lors des opérations de secours après les inondations de mai.

En bas : Le Sgt Randy McOrmond, un tech SAR du 435^e Esc de transport et de sauvetage de la 17^e Escadre Winnipeg (Man.) aide une résidente de la région de Wollaston Lake et Hatchet Lake à monter à bord d'un CC-130 Hercules à Points North (Sask.).

TRAITEMENT ROYAL

Le duc et la duchesse de Cambridge ont pu découvrir l'étendue et la diversité géographique du Canada à la fin juin et au début juillet grâce en partie au travail exceptionnel du personnel de la Force aérienne de diverses unités du pays ayant soutenu la mission.

Pour traduire les sentiments exprimés par nombre de membres de la Force aérienne qui ont eu « l'honneur et le privilège » d'assurer le transport aérien et d'assister les nouveaux mariés de la famille royale tout au long de leur visite au Canada, l'opération s'est déroulée en toute sécurité et selon le calendrier prévu et l'objectif initial.

Bravo Zulu à toutes les personnes ayant contribué à ce résultat! 



SGT DAREN KRAUS

A



CPL RICK AYER

B



HOLLY BRIDGES

C



CPL RICK AYER

D



SGT RONALD DUCHESNE

E



CPL RICK AYER CPL

F

A. À Calgary (Alb.), le duc et la duchesse de Cambridge disent au revoir au Canada du haut de l'escalier du CC-150 Polaris, pendant que le Lcol Andy Cook, commandant de mission, fait le salut.

B. Le Maj Patrick MacNamara (à gauche), le Capitaine d'aviation William Wales (au centre) et le Capt Josh Willemssen s'approchent d'un hélicoptère CH-124 Sea King en vue de l'entraînement « waterbird » auquel doit participer le Capt avn Wales au dessus du lac Dalvey (Î.-P.-É.).

C. Catherine, la duchesse de Cambridge, filme son mari, le prince William, qui pilote un CH-124 Sea King pendant l'entraînement « waterbird », sous le regard du Capt Josh Willemssen.

D. Le Capt avn Wales a réalisé les trois quarts des amerrissages de type « waterbird » sur le lac Dalvey (Î.-P.-É.) et a, selon ses instructeurs, fait preuve d'un « talent inné ».

E. Le duc et la duchesse de Cambridge font leurs adieux à la foule à la Ville de Québec (Qc.), pendant que le Lcol Andy Cook, commandant de mission et commandant du 437 Esc (T), fait le salut militaire.

F. Le Capt avn William Wales, pilote d'avion de recherche et de sauvetage de la Royal Air Force, assis dans le poste de pilotage d'un hélicoptère CH-124 Sea King à Dalvey (Î.-P.-É.) en attendant de décoller pour la tenue de son entraînement « waterbird ».



CAPT JEAN LEROUX ÉCUYER

Comme si avoir effectué 3 000 heures de vol et plus de 150 missions de recherche et de sauvetage n'était pas suffisant, le Capitaine Jean Leroux peut désormais ajouter le titre « écuyer du Prince William » à sa liste de réalisations professionnelles.

Le Capt Jean Leroux (à l'arrière plan), écuyer du Prince William (à l'avant plan), surveille la scène pendant que Son Altesse Royale s'adresse à la foule à Ottawa le 30 juin.

Le Prince William, duc de Cambridge, a en effet personnellement choisi le pilote de recherche et de sauvetage du 442^e Escadron de transport et de sauvetage, de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) pour qu'il soit son écuyer tout au long de sa visite de huit jours au Canada en compagnie de son épouse, Catherine, duchesse de Cambridge. La candidature du Capt Leroux avait été présentée par son unité d'appartenance en raison de ses études et de ses réalisations impressionnantes en tant que pilote.

Le Prince William avait précisément demandé un pilote de recherche et de sauvetage bilingue. En tant qu'écuyer, le Capt Leroux a accompagné le duc et la duchesse de

Cambridge à chaque événement officiel tout au long de leur visite, leur faisant respecter leur horaire et s'occupant des détails de dernière minute.

« Cela m'a été vraiment utile de faire le même travail [pilote de recherche et de sauvetage] que Son Altesse Royale. Cela a énormément facilité la communication entre nous », explique le Capt Leroux. « Pour moi, mon rôle d'écuyer signifiait davantage que d'exercer des fonctions de base, car j'étais le citoyen canadien le plus près du couple. J'ai eu le privilège de passer du temps avec eux tout au long de leur visite et j'ai pris très au sérieux la responsabilité de représenter les Canadiens. » 

LES NOUVEAUX COLONELS HONORAIRES

Les personnes suivantes ont récemment été nommées colonels honoraires de la Force aérienne par le ministre de la Défense nationale :

- **Alex Baumann**, médaillé olympique d'or et d'argent en natation et directeur général de l'initiative *À nous le podium* – 412^e Escadron de transport, 8^e Escadre Trenton (Ont.).
- **Bill Leggett, Ph. D.**, directeur de Tancho Investment Capital et membre du conseil d'administration du Réseau de connaissances et d'innovation pour la diversité – 1^{re} Escadre Kingston (Ont.).
- **Michel Parent**, président et chef de la direction de Logisco Inc. – 430^e Escadron tactique d'hélicoptères à Valcartier (Qc.).
- **Lieutenant-colonel (à la retraite) Marty Playford** – 4^e Escadron du Génie construction, 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Dave Bronconnier**, ancien maire de Calgary – 4^e Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Gilles Demers**, propriétaire de plusieurs entreprises au Québec – 3^e Escadre Bagotville (Qc.).
- **Dominique Bouchard**, directeur de Rio Tinto, Fer et Titane à Sorel (Qc.) – 439^e Escadron de soutien au combat, 3^e Escadre Bagotville (Qc.). 

DES FÉLICITATIONS HAUTEMENT MÉRITÉES

Durant les derniers mois, quelques membres de la Force aérienne ont reçu des éloges pour avoir fait preuve encore une fois de la fierté et du professionnalisme qui caractérisent si bien le service dans les Forces canadiennes.



Le Capt Stephen Brosha sur l'aire de trafic de la 15^e Escadre Moose Jaw (Sask.).



Le Sgt André Hotton (en arrière-plan) et le Sgt (alors Cplc) Julien Gauthier reçoivent la Médaille de la bravoure des mains du gouverneur général David Johnston.



La natation est l'une des trois disciplines aérobiques sur lesquelles le Cplc Kelly Christensen s'est concentrée.

Le Capitaine Stephen Brosha

« J'ai toujours pensé que le Canada défendait de belles valeurs à l'échelle mondiale et je voulais faire ma part », a dit le Capt Stephen Brosha lorsqu'on lui a demandé pourquoi il s'était enrôlé dans les Forces canadiennes.

Le Capt Brosha s'est enrôlé dans les FC en 2003 et a obtenu un baccalauréat ès arts, avec spécialisation en histoire et en sciences politiques, de l'Université St. Thomas, à Fredericton (N.-B.) en 2006. C'est alors qu'il suivait une formation en cours d'emploi au 423^e Escadron d'hélicoptères maritimes à la 12^e Escadre Shearwater (N.-É.), qu'on l'a encouragé à faire une demande de bourse de la fondation Cecil Rhodes. Il a reçu sa lettre d'acceptation à l'automne 2006, il a terminé sa phase d'entraînement de base au pilotage et, même s'il devait également s'occuper de sa jeune famille, il a passé les trois années suivantes à l'Université d'Oxford. Il est le premier boursier de Rhodes des FC en 21 ans.

Son rendement scolaire et son travail bénévole à titre d'instructeur en secourisme et d'ambulancier volontaire pour l'Ambulance St-Jean, au pays et à l'étranger, lui ont valu l'agrafe honorifique de l'Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean-de Jérusalem, que lui a remis le Haut-commissaire du Canada à Londres.

Le Général Walt Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense, a communiqué récemment avec le Capt Brosha pour le féliciter de sa réussite à Oxford et pour lui annoncer personnellement sa promotion du grade de sous-lieutenant à celui de capitaine.

Le Sergent Julien Gauthier et le Sergent Joseph André Hotton

Le gouverneur général David Johnston a décerné la Médaille de la bravoure à deux techniciens en recherche et sauvetage de la Force aérienne pour un sauvetage effectué en 2008. Le Sgt (alors Caporal-chef) Gauthier et le Sgt Hotton ont secouru trois personnes qui se trouvaient sur une barge en train de couler au large des côtes de la Nouvelle-Écosse. Même si on leur avait conseillé de mettre fin à l'opération de sauvetage en raison de la faible réserve de carburant et de la noirceur qui approchait, le pilote et son équipage ont choisi de poursuivre le sauvetage. Les deux tech SAR sont descendus sur la barge et ont hissé les rescapés à bord de leur hélicoptère CH-149 Cormorant du 413^e Escadron de transport et de sauvetage basé à la 14^e Escadre Greenwood (N.-É.).

Le Caporal-chef Kelly Christensen

Le Cplc Kelly Christensen, une technicienne en aéronautique du 442^e Escadron de transport et de sauvetage de la 19^e Escadre Comox (C.-B.) a fait du conditionnement physique un mode de vie. Sa discipline et sa détermination extraordinaires lui ont valu le Certificat d'excellence en aptitude physique des FC, le prix de conditionnement physique le plus important des Forces canadiennes.

Seuls quelques militaires ont réussi à obtenir un prix aussi prestigieux et le Cplc Kelly Christensen est la première femme à le recevoir.

Son entraînement comporte trois disciplines : la course, la natation et le cyclisme. Depuis 2004, elle n'a pas manqué un seul jour d'entraînement. Le dévouement dont elle fait preuve à l'égard de sa condition physique est tout simplement exceptionnel et, selon elle, c'est ce qui lui a permis de vaincre un cancer des ovaires et de l'endomètre en 2001.

« On ne me donnait que vingt pour cent de chance de vivre encore deux ans. Si je n'avais pas été aussi en forme, je n'aurais pas pu me soumettre à la chimiothérapie la plus toxique », a-t-elle dit.



CPLC SUSAN SAMPSON



Le monument, exposé au Musée national de la Force aérienne du Canada, à la 8^e Escadre Trenton (Ont.).

CHERYL MACLEOD



Le monument du Camp Mirage à l'aube, à son emplacement initial.

DÉVOILEMENT DU MONUMENT COMMÉMORATIF DU CAMP MIRAGE

Un cairn commémoratif dédié aux militaires canadiens qui ont sacrifié leur vie pendant la mission en Afghanistan, rapporté en 2010 par l'élément de soutien du théâtre des Forces canadiennes quand il a quitté les Émirats arabes unis, a été dévoilé le 6 juillet dernier au Musée national de la Force aérienne du Canada, à la 8^e Escadre Trenton (Ont.) où il sera dressera désormais.

Le personnel de la Force aérienne qui servait en Asie du sud-ouest l'a conçu en 2005, puis érigé un an plus tard. Il rend hommage à 157 Canadiens, dont des membres des Forces canadiennes, un diplomate et un journaliste, morts depuis le début de la mission de combat en 2002.

« L'effectif du Camp Mirage, une base de mobilité aérienne, était constitué en très grande majorité de membres de la Force aérienne, un grand nombre d'entre eux venant de [la 8^e] Escadre, » a expliqué le Lieutenant-général André Deschamps. « Ces liens très forts qui unissent les membres de la Force aérienne expliquent pourquoi je trouve si approprié que ce cairn commémoratif ait trouvé son lieu de résidence canadien ici, au Musée national de la Force aérienne du Canada, dans une autre base de mobilité aérienne. »

Il s'agit d'une structure de trois monuments en granite ornée de plaques

de laiton, chacune portant le nom d'une des personnes décédées, et d'un bas relief créé par l'artiste canadienne Silvia Pecota et nommé fort à-propos *Fallen*. Le bas-relief illustre un ange gardien qui protège un soldat tombé au combat. M^{me} Pecota a fait don du moule en plâtre du bas-relief, et le Royal 22^e Régiment a financé le moulage de deux copies en bronze. L'une est intégrée au monument commémoratif du Camp Mirage et l'autre se trouve dans la chapelle des forces internationales à Kandahar.



Le monument est soigneusement démonté au Camp Mirage avant d'être expédié au Canada.

ADJ. ED STOREY

La cérémonie de dévoilement reflétait en tout point le dernier rassemblement organisé au monument commémoratif au Camp Mirage : le drapeau canadien qui avait été baissé a été hissé de nouveau, une poignée de la centaine de coquillots qui décoraient les plaques de laiton au nom des disparus a été récupérée pour orner la cairn au Canada et, bien qu'il était situé à l'extérieur au Camp

Mirage et qu'il est à l'intérieur à Trenton, le monument lui-même est placé sur une pelouse artificielle et une dalle de pierre afin de recréer son installation originale.

Le cairn a été rapatrié au Canada dans le cadre de l'Opération « Keepsake », laquelle vise à rapporter au Canada les souvenirs, les objets et les monuments commémoratifs trouvés dans le théâtre afin qu'ils fassent désormais partie intégrante de notre histoire.

« J'éprouve beaucoup de fierté et de respect à l'égard des disparus du fait qu'on m'a confié la responsabilité de démonter et de rapporter le monument », explique l'Adjudant Ed Storey, auteur du journal de guerre du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada et membre de l'Op « Keepsake ». « J'ai l'impression de porter sur mes épaules le poids de tous les membres des familles des soldats décédés, et je veux m'assurer que le monument arrive en bon état et qu'il est réinstallé dans un endroit approprié. »

La liste des disparus continuera d'être mise à jour de sorte que le nom de tous ceux qui ont sacrifié leur vie depuis le début de la mission afghane figure sur le monument.

Le dévoilement a eu lieu la veille de la cérémonie de la passation du pouvoir de commandement qui marquait la fin de la mission de combat en Afghanistan le 7 juillet 2011. 

IN MEMORIAM

MAÎTRE DE L'ART HÉRALDIQUE BRUCE BEATTY

L'ancien combattant de l'Aviation royale canadienne (ARC) Bruce Beatty, créateur bien-aimé de symboles héraldiques canadiens et étrangers comme l'Ordre du Canada, la Médaille de la bravoure, l'Étoile du courage et la Croix de la vaillance est décédé le 21 mars à l'âge de 88 ans.

Né et élevé en Saskatchewan, Bruce Beatty s'est enrôlé dans l'Aviation royale canadienne en 1941 pour exercer les fonctions d'observateur aérien au pays. Il a ensuite accumulé 29 années de service dans la Force aérienne de l'après-guerre, dont quatre au Quartier général de la 1^{re} Division aérienne à Metz, en France.

Graphiste accompli, il est devenu par la suite chef de la section artistique de l'ARC. Portant un intérêt particulier aux décorations et aux médailles depuis son enfance, il a consacré une grande partie de sa vie à la collection, à l'étude et à la conception d'ordres, de médailles et d'insignes pour divers pays et provinces, les Forces canadiennes, des confréries, des sociétés et d'autres organisations. En plus d'avoir créé les armoiries de personnes et de villes ainsi que les drapeaux de lieutenant-gouverneurs, il a réalisé maints projets mettant à profit sa connaissance approfondie des symboles héraldiques canadiens et étrangers.

Après avoir appris que M. Beatty possédait une expertise et des connaissances de l'art héraldique et des ordres et décorations nationaux et étrangers, le feu premier ministre Pearson lui a demandé, en 1966, de soumettre des propositions pour le nouvel Ordre du Canada. Le magnifique flocon de neige qu'il a créé a été accepté et symbolise depuis le système d'honneur du Canada.

Après avoir quitté le service actif, le Sergent de section Beatty s'est joint à la Direction – Cérémonial au Quartier général de la Défense nationale en tant que graphiste afin de dessiner, entre autres, les insignes des unités des Forces canadiennes.

En 1972, Bruce Beatty est devenu membre du personnel de la Chancellerie des ordres et décorations du Canada. Il a créé l'insigne de l'Ordre du mérite militaire et de l'Ordre canadien du mérite, les décorations pour actes de bravoure du Canada, les médailles pour services distingués et toutes les décorations miniatures, les insignes boutonnières et les insignes pour les visites royales. Il a conçu toutes les brochures de la Chancellerie, les parchemins présentés aux récipiendaires – sur lesquels il a inscrit leurs noms en



Bruce Beatty regarde le défilé commémorant la bataille d'Angleterre au Musée de l'aviation et de l'espace du Canada à Ottawa en septembre 2006.

calligraphie élégante – et bon nombre d'autres publications et objets utilisés dans la Chancellerie au quotidien.

Présent à chaque cérémonie d'investiture qui a eu lieu à la résidence du gouverneur général depuis 1967, il était toujours prêt à raconter l'histoire d'une décoration ou à prodiguer des conseils sur la manière de la porter. Au fil des années, Bruce Beatty a acquis une collection importante d'insignes du monde entier, dont bon nombre d'exemplaires très rares, ainsi que des badges, des dagues, des boutons d'uniforme, des douilles, de vieux uniformes et des artefacts militaires de tout genre.

Bien qu'il ait dépassé largement l'âge de la retraite, il a poursuivi son travail acharné, qui revêt une importance inestimable pour le développement du système d'honneur du Canada, jusqu'au moment où la maladie l'a obligé à démissionner après 70 ans de services envers le Canada. 



LE HORNET DE DÉMONSTRATION 2011

L'équipe de démonstration de CF-18 Hornet 2011 rend hommage aux familles des militaires et à la contribution sans pareil qu'elles apportent aux Forces canadiennes. « L'efficacité de la Force aérienne et notre capacité de continuer à protéger et à veiller sur les Canadiens reposent sur la solidité des familles des membres de la Force aérienne », a déclaré le Major-général Yvan Blondin, alors qu'il était commandant de la 1^{re} Division aérienne du Canada. « Le CF-18 Hornet de démonstration est un moyen extraordinaire qui nous permet d'exprimer notre reconnaissance et notre engagement envers nos familles chaque fois que l'équipe participe à un événement au Canada. » 

CPL ARTHUR ARK



CPL DARCY LEFEBVRE

DÉPÔT DU DRAPEAU CONSACRÉ

Le Maj Art Crawley (à gauche) et le Capt Allan Mills, aumôniers des Forces canadiennes, déposent l'ancien drapeau consacré du 412^e Escadron de transport à la Salle des drapeaux du Centre commémoratif national à Ottawa. Ils pendent maintenant avec d'autres couleurs près du plafond de la salle. Le 412 Esc (T) a consacré son nouveau drapeau en 2006, mais il a attendu son 70^e anniversaire, qu'il célèbre cette année, pour retirer l'ancien. Ce dernier sera désormais exposé à la Salle des drapeaux. 

Photo de la page couverture

Un inukshuk photographié pendant l'Op Nanook 2011 se dresse près de Resolute Bay (Nunavut). Lisez le prochain numéro de *Comment'Air* pour en savoir davantage sur la participation de la Force aérienne à l'Op Nanook, l'élément central de trois grandes opérations d'affirmation de la souveraineté que les FC mènent chaque année dans l'Arctique.



PHOTO: SGT NORM MCLEAN

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

Pour demeurer au fait de l'actualité de l'Aviation royale canadienne, consultez le site www.forceaerienne.gc.ca.

Vous y trouverez, chaque jour de la semaine, de nouveaux articles mettant en vedette les hommes et les femmes de l'Aviation royale canadienne, au service de tous les Canadiens.

