

09 03 COMMENT'  AIR

## À L'INTÉRIEUR

**SPÉCIAL :** Carte illustrant l'emplacement de l'ARC au Canada

- 4 **TRANSFORMATION**  
Rétablissement de l'appellation « ARC »
- 6 **ÉQUIPEMENT ET CAPACITÉS**  
Les UAV après les opérations en Afghanistan
- 15 **OPÉRATIONS ET EXERCICES**  
L'Op *Jaguar* prend fin
- 19 **NOS MEMBRES**  
Ma journée avec les Snowbirds
- 23 **HISTOIRE, PATRIMOINE ET CÉRÉMONIES**  
Mémorial en l'honneur d'un as de l'aviation

LA FIN DE  
L'OP **MOBILE**



# LA CLÉ DE LA RÉUSSITE POUR L'AVENIR

Les commandants de cinq forces aériennes alliées se sont réunis à Ottawa, en septembre, pour discuter de questions d'intérêt stratégique (de gauche à droite) : le Maréchal de l'Air Geoff Brown, de la RAAF; le Vice-maréchal de l'Air Peter Stockwell, de la RNZAF; le Lieutenant-général André Deschamps, de l'ARC, le Maréchal-en-chef de l'Air, Sir Stephen Dalton, de la RAF et le Général Norton Schwartz, de l'USAF.

Maintenant que nous sommes au début de 2012, nous pouvons regarder en arrière à l'année extraordinaire qui vient de finir, et pendant laquelle nous avons mené un nombre record d'opérations nationales et internationales, notamment des missions de combat sur deux théâtres différents.

Bien que l'on ne puisse prédire l'avenir, il est permis de penser qu'un certain degré d'instabilité perdurera dans le monde. Notre objectif est de maintenir un niveau de préparation qui nous permettra de nous y adapter. Nous avons acquis d'énormes capacités au cours des dernières années, et 2011 a marqué le point culminant en ce qui concerne notre rythme opérationnel. Maintenant, il nous faut garder l'élan.

Les résultats stratégiques, opérationnels et tactiques que nous avons obtenus à l'échelle nationale et internationale ont permis de mettre à l'essai notre disponibilité opérationnelle de la meilleure façon qui soit. Et cette mise à l'essai a été réussie haut la main puisque nous avons fait preuve d'excellence dans chacune de nos zones de responsabilité.

Le succès des opérations, ma priorité absolue, repose avant tout sur la disponibilité opérationnelle. Comme je l'ai mentionné dans un numéro précédent de *Comment'Air*,

notre capacité d'agir, soit de produire les effets aériens désirés au bon moment et au bon endroit, dépend de nos ressources, qui doivent respecter des niveaux de disponibilité opérationnelle différents. Puisque les opérations menées au pays ou à l'étranger sont toutes différentes, nous devons faire preuve d'agilité, de souplesse, d'innovation et de résilience afin de mettre sur pied une force aérienne pertinente, adaptée et efficace qui nous permet de résoudre les problèmes de défense et de sécurité auxquels le Canada fait face aujourd'hui et ceux qui se présenteront à l'avenir. Nous équipons, entraînons et maintenons la force aérienne de manière à ce qu'elle soit efficace afin de permettre à ceux responsables de la mise sur pied d'une force, tels que le Commandement Canada et le NORAD pour les opérations sur le continent nord-américain et le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada pour les opérations à l'étranger, d'exécuter leurs opérations en faisant appel à nos militaires et à notre équipement.

De par sa nature, la force aérienne nous permet de réagir rapidement aux situations en pleine évolution. De plus, toutes nos ressources ont une composante à disponibilité opérationnelle élevée. Par exemple : ►



#### Rédacteur en chef :

Lcol Roland Lavoie  
Directeur, Affaires  
publiques (Air)

#### Rédactrice principale :

M<sup>me</sup> Joanna Calder

#### Rédactrice-révisure :

M<sup>me</sup> Holly Bridges

#### Révisure pour le français :

M<sup>lle</sup> Jill St. Marseille

#### Révisures pour l'anglais :

M<sup>me</sup> Marianne Prigy  
M<sup>lle</sup> Jill St. Marseille

#### Collaborateurs :

M<sup>me</sup> Karen Biondi  
Capt Chad Chipchase  
M<sup>me</sup> Sue Cocek  
Maj Colin Coakwell  
Adj 2<sup>e</sup> classe Emily Hodgson  
Ltv Chris Horsman  
M<sup>me</sup> Pierrette LeDrew  
Capt John-Hugh MacDonald  
Adjum Normand Marion  
M<sup>lle</sup> Jill St. Marseille  
Sgt Bill McLeod  
Capt Nicole Meszaros  
Capt Jill Strelieff  
M. Todd Stride  
Capt Julian White  
Maj Mark Wuennenberg

#### Janvier/février 2012

**COMMENT'AIR** est publié sous l'autorité du Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'Aviation royale canadienne. *Comment'Air* est disponible en ligne à l'adresse [www.rcac-arc.forces.gc.ca](http://www.rcac-arc.forces.gc.ca).

Suivez-nous sur Facebook à [www.facebook.com/aviationroyalecanadienne](http://www.facebook.com/aviationroyalecanadienne)

L'abonnement est gratuit et disponible par courriel ou copie papier. Envoyez vos commentaires et demandes d'abonnement à l'adresse suivante :

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

NDID A-HS-007-000-JP-002

- Nos CF-18 Hornet sont toujours sur un pied d'alerte afin d'appuyer le NORAD et défendre l'espace aérien du Canada. Ils peuvent décoller en quelques minutes à peine.
- La disponibilité opérationnelle des CC-177 Globemaster III varie de 24 heures à 21 jours pour les missions d'aide humanitaire.
- Nos CP-140 Aurora sont prêts à intervenir en 12 heures pour les opérations au pays menées sous l'égide du Commandement Canada.
- Nos ressources de transport tactique, y compris nos hélicoptères, conservent plusieurs plateformes avec disponibilité opérationnelle élevée par région pour les interventions au pays en cas d'urgence. Leur délai d'intervention varie de 30 minutes à 24 heures à compter du préavis de mouvement. La disponibilité opérationnelle du CC-130 Hercules est de 30 minutes pour la recherche et le sauvetage, de 24 heures pour les opérations nationales et de 3 jours pour le soutien non planifié au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada.

Aussi, en songeant à l'avenir, le maintien de cette disponibilité opérationnelle posera des défis.

Par ailleurs, nous analysons et institutionnalisons les « leçons retenues » – tirées au cours des dernières années de nos expériences – afin d'orienter la doctrine et l'instruction futures. Nous avons également beaucoup investi dans nos ressources humaines. Nous avons réorganisé plusieurs de nos groupes professionnels afin de nous assurer que la structure des carrières soit optimisée, que la formation, l'expérience et les tâches soient mieux alignées et que les occasions d'avancement soient améliorées. Nous augmentons l'efficacité de la formation du personnel et nous observons des développements très prometteurs grâce à l'utilisation des technologies, comme les réseaux virtuels de formation et de simulation des environnements.

Pour ce qui est des flottes d'aéronefs, des occasions extraordinaires s'offrent à nous. Toutefois, bon nombre mettront à l'épreuve notre disponibilité opérationnelle.

Nous procéderons également très bientôt à l'intégration du Cyclone dans nos flottes. Nous devons relever des défis quant à la disponibilité du personnel et à l'instruction en plus

Le Lgén André Deschamps (à gauche) accueille le premier pilote à retourner à la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.), le 4 novembre, après la fin de l'Op Mobile. L'Op Mobile a mis à l'essai la disponibilité opérationnelle de l'ARC de la meilleure façon qui soit – et cette mise à l'essai a été réussie haut la main.



C.L.C. MARC ANDRÉ GAUDREAU



CPLC SHILO ADAMSON

Des membres des FC, de la Force de défense de la Jamaïque et du personnel médical jamaïcain retirent un patient d'un hélicoptère CH-146 Griffon. L'Op Jaguar a permis d'améliorer la disponibilité opérationnelle des services de recherche et de sauvetage du Canada grâce à des exercices essentiels.

de tous les défis qui font généralement surface lorsque l'on met en service une ressource pour la première fois.

Le nouveau Chinook CH-147F apportera lui aussi des défis semblables, mais notre expérience en Afghanistan devrait faciliter sa mise en service.

En 2016, nous prévoyons recevoir le F-35 Lightning II, notre chasseur de la prochaine génération. Nous sommes conscients que certaines menaces auxquelles les CF-18 Hornet ont fait face à la fin du XX<sup>e</sup> siècle se sont estompées, que d'autres sont demeurées les mêmes et que de nouvelles sont apparues. Nous sommes convaincus que les menaces continueront d'être aussi fluides et changeantes au fil du XXI<sup>e</sup> siècle.

L'acquisition de l'appareil F-35 de cinquième génération va améliorer notre disponibilité opérationnelle, nous donnant ainsi la flexibilité nécessaire pour faire face non seulement aux menaces connues, mais aussi à celles qui feront surface un jour.

L'Aviation royale canadienne (ARC) fait face quotidiennement à plusieurs défis, mais nous les percevons comme des occasions qui servent à solidifier notre institution.

Grâce à l'appui d'un robuste système de commandement opérationnel, d'équipements adaptés, de la formation de premier plan et d'une vaste expérience opérationnelle, les aviateurs de l'ARC, dotés de souplesse, d'excellentes compétences et de vastes connaissances, sont prêts à relever tous les défis auxquels le Canada sera confronté au pays comme à l'étranger, et ce, aujourd'hui et à l'avenir.

Lieutenant-général  
André Deschamps

Commandant, Aviation royale canadienne

(Note de la rédaction : le présent message est un résumé de la présentation qu'a réalisée le Lgén Deschamps devant le Comité permanent de la défense nationale le 13 décembre 2011. Le texte au complet est affiché dans la rubrique Nouvelles et événements, Transcriptions du site [www.rcfc-arc.forces.gc.ca](http://www.rcfc-arc.forces.gc.ca).)



# « AVIATION ROYALE CANADIENNE » RÉTABLISSEMENT DE L'APPELLATION

« Les désignations traditionnelles des trois éléments des Forces canadiennes seront rétablies : le Commandement maritime portera désormais le nom de Marine royale canadienne, le Commandement de la Force terrestre, celui d'Armée canadienne et le Commandement aérien, celui d'Aviation royale canadienne. »

C'est par ces paroles, prononcées le 16 août, que le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay, a confirmé le rétablissement de l'ancienne appellation de l'Aviation royale canadienne (ARC), qui a été reçue le 1<sup>er</sup> avril 1924, la date à laquelle la Force aérienne célèbre son anniversaire encore aujourd'hui.

« Vous pouvez à présent dire fièrement que vous faites partie de l'Aviation royale canadienne », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'ARC.

« En 1968, le gouvernement a adopté la *Loi sur la réorganisation des Forces canadiennes* qui officialisait l'unification de la Marine royale canadienne, de l'Armée canadienne et de l'Aviation [royale] canadienne en un seul service : les Forces canadiennes », a dit le ministre MacKay au cours l'annonce faite à Halifax. « Nous avons toutefois perdu un élément important de l'héritage militaire du Canada lorsque les trois services ont dû renoncer à leur désignation d'alors.

« Le rétablissement des désignations traditionnelles est une mesure importante qui permet aux militaires d'aujourd'hui de renouer avec la glorieuse histoire et les fières traditions dont ils sont les héritiers à titre de membres des Forces canadiennes. »

« Si les médias ont fait grand cas du retour du terme royal, cette étape suppose bien plus que cela », a souligné le Lgén Deschamps lors d'un banquet de charité à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) au mois de septembre. « En effet, nous redevons aussi officiellement une Force aérienne.

« Un bon nombre de personnes ne réalisent pas qu'avec l'unification des Forces canadiennes de 1968, nous n'avions plus de marine, plus d'armée ni de force aérienne. La marine



Le ministre de la Défense Peter MacKay (au centre) et le Lgén André Deschamps (à gauche) remettent au Sergent de section (retraité) Michael Nash Kelly l'ancien porte-étendard lors de l'annonce du rétablissement des appellations « Marine royale canadienne », « Armée canadienne » et « Aviation royale canadienne ».

était devenue le Commandement maritime, et l'armée avait été rebaptisée Force mobile (et plus tard Commandement de la Force terrestre).

« Il n'existait alors plus d'organisation aérienne unifiée. Le contrôle fonctionnel des moyens aériens avait été réparti entre divers organismes jusqu'à la création du Commandement aérien en 1975, qui rassemblait ces moyens sous une même structure de commandement. »

Le Lgén Deschamps a souligné que le rétablissement de l'appellation historique de ces trois services ne modifie pas l'organisation de l'armée canadienne. « Ce rétablissement n'annule pas l'unification des Forces canadiennes », explique-t-il. « Nous continuons de former une force unifiée et interarmées. »

Les membres des Forces canadiennes, les anciens combattants et beaucoup de Canadiens ont accueilli favorablement ce changement.


« Nous pouvons être fiers », a déclaré le Lieutenant-colonel (retraité) David Bashow, ancien pilote de chasse et professeur agrégé d'histoire au Collège militaire royal de Kingston (Ont.). « C'est à la suite de mon cours de pilotage (6907) que l'insigne de pilote de l'ARC, à porter sur l'(ancienne) tenue de vol bleue, a été décerné pour la dernière fois! »

Une enquête de La Presse Canadienne-Harris/Décima publiée le 30 août indiquait que la majorité des Canadiens étaient en faveur de ce changement.

« Dans l'ensemble, les Canadiens sont en faveur du rétablissement des désignations traditionnelles pour la marine et la force aérienne canadiennes, et seul un Canadien sur dix y est farouchement opposé », commente Doug Anderson, vice-président de Harris/Décima. « Le taux d'approbation le plus faible a été relevé chez les habitants du Québec, mais même là, les avis sont répartis de façon relativement égale. »

Cette mesure ne devrait entraîner que de très faibles coûts.

« Le rétablissement des désignations historiques des services s'effectuera par étapes et n'aura aucune incidence sur les capacités, la structure des grades et des insignes, les rapports hiérarchiques, l'organisation et les opérations », a expliqué le Lgén Deschamps.

« Toutefois, au cours des mois à venir, nous apporterons les changements nécessaires aux documents, aux titres de poste, aux insignes, aux devises et aux drapeaux officiels conçus spécifiquement pour le Commandement aérien. » 



# LE CHANGEMENT POUR UNE MEILLEURE DÉFENSE

Le personnel du MDN — tant militaire que civil — travaillera en collaboration en vue de gérer le changement au sein de l'organisation au cours des prochains mois.



Le changement est inhérent à la vie. Cependant, le rythme du changement semble s'accélérer depuis quelques années et continuera de façonner le milieu de la défense.

Les Canadiens sont sans aucun doute conscients que l'économie mondiale se remet de la pire récession depuis les années 1930. Pour assurer à long terme la santé économique du Canada, le gouvernement fédéral s'est engagé dans le budget 2011 à retrouver l'équilibre budgétaire d'ici l'année financière 2014-2015. Les ministères fédéraux travaillent de concert en vue de réaliser des économies de manière à concrétiser cette promesse.

Bien que le changement se manifeste à tous les échelons de la Défense nationale, il convient de se rappeler que la vision à long terme cherchant à mettre en place des forces militaires modernes et de première catégorie pouvant relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle demeure d'actualité. L'Équipe de la Défense demeure inébranlable dans son engagement envers les principes fondamentaux de la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*.

Voici quelques initiatives de changement ayant cours au sein du MDN et des Forces canadiennes (FC) :

**L'examen stratégique** (mars 2010) est un processus d'évaluation pangouvernemental de toutes les dépenses directes du gouvernement qui vise à optimiser les ressources fédérales. Cette mesure signifie que le MDN et les FC doivent examiner leurs dépenses afin de trouver des moyens d'économiser et d'être plus efficaces. Le budget fédéral de 2010 exige que le MDN, les FC, ainsi que douze autres ministères et organismes fédéraux, entreprennent un examen stratégique de l'ensemble de leurs programmes.

**Le plan d'action de réduction du déficit** (juin 2011) est un examen ponctuel du coût des programmes et des activités du gouvernement fédéral. Cet examen est en cours et reprend là où s'arrête l'examen stratégique. Il concerne 67 ministères et organismes, dont le MDN et les FC, et se concentre sur les dépenses de fonctionnement. Le plan d'action de réduction du déficit est une occasion de moderniser la façon dont le gouvernement mène ses activités et d'offrir les bons programmes à juste coût. Le MDN et les FC ont présenté leurs conclusions cet automne et les économies seront annoncées dans le budget de 2012.


**La gestion de l'effectif** (octobre 2010) est une initiative visant à rééquilibrer les effectifs civils et de réserve à la Défense nationale en affectant les bonnes personnes aux bons postes et aux bons endroits.

**La modernisation de la gouvernance de la Défense** (juin 2011) suppose des changements visant à améliorer l'administration du Ministère, à savoir :

- la nomination d'un directeur financier;
- la centralisation des pouvoirs ministériels de gestion et de surveillance financières;
- le transfert de certaines responsabilités relevant auparavant du sous-ministre adjoint (Finances et services du Ministère) à d'autres organisations; et
- la création d'un poste de secrétaire général spécialisé en services ministériels.

**Les Services partagés Canada** (août 2011) ont vu le jour afin de regrouper et de rationaliser les services de courriel, de centres de données et de réseau dans l'ensemble du gouvernement.

**La transformation des FC** (juillet 2011) est un exercice interne qui s'appuie sur l'engagement du gouvernement à moderniser les FC, et vise à rendre les FC plus efficaces et plus polyvalentes.

*Une version plus détaillée de cet article est parue dans La Feuille d'érable, vol. 14, n° 27 – 14 septembre 2011. Les prochains numéros de Comment'Air fourniront des mises à jour concernant la façon dont ces changements se traduiront pour l'Aviation royale canadienne. *

# LES UAV :

## DES RESSOURCES UTILES DANS LE THÉÂTRE

En 2008, il est devenu évident qu'il fallait améliorer la qualité et la quantité des renseignements à l'appui des opérations de contre-insurrection en Afghanistan. C'est ainsi que le Détachement canadien de véhicules aériens sans pilote (UAV) Heron, appelé Force opérationnelle (FO) Erebus, a été déployé en Afghanistan en 2009.

« La Force opérationnelle Erebus s'est distinguée grâce à son apport dans l'espace de combat », a indiqué le Colonel Al Meinzinger, qui était alors commandant de l'Escadre aérienne de la FO interarmées en Afghanistan.

« La collecte efficace de renseignements et l'amélioration de la connaissance de la situation dans l'espace de combat rendues possibles par le Détachement Heron depuis le début de ses opérations en janvier 2009 ont permis de mener la campagne de contre insurrection et de sauver la vie de soldats. Nous sommes très fiers du travail de la FO Erebus. »

La FO Erebus a cessé ses opérations le 7 juillet 2011, lorsque la mission de

combat des Forces canadiennes dans la province de Kandahar a pris fin.

Selon le Col Meinzinger, le CU-170 Heron a effectué de nombreux vols partout dans la zone d'opérations de la FO Kandahar et il a amélioré la connaissance de la situation.

« Les compétences et les connaissances que nous avons acquises pourront être exploitées à l'avenir. Au fil des ans, les soldats, les marins et les aviateurs qui ont travaillé au sein de la Force opérationnelle Erebus ont atteint un degré élevé de compétence grâce à leur professionnalisme et à leur dévouement. »

À la fin de ses opérations, la FO Erebus avait exécuté 837 missions de vol, soit 15 000 heures de vols opérationnels effectuées par 198 membres du personnel répartis sur cinq rotations.

La Force opérationnelle a réalisé une mission de plus de 30 heures – le plus long vol entrepris par une équipe canadienne avec un UAV Heron – ainsi que des activités de cueillette de renseignements, de surveillance et de reconnaissance durant une période sans précédent de 116 heures en continu, soit presque cinq jours.

L'équipe a reçu un soutien exceptionnel de McDonald Dettwiler Associates (MDA), l'entreprise qui a loué le Heron.

MDA a commencé ses opérations dans le difficile environnement de ▶



Le CU-170 Heron.

l'Afghanistan à très court préavis. Les 19 membres de leur personnel ayant participé aux rotations dans la province de Kandahar ont reçu la Médaille du service général, qui est décernée aux militaires canadiens et des forces alliées ayant joué un rôle dans les missions des FC. Elle est également attribuée dans certaines circonstances à des civils canadiens ayant pris part à un déploiement à l'extérieur du Canada pour appuyer directement les FC et leurs opérations menées en présence d'un ennemi armé.

Le CU-170 Heron a été obtenu en vertu d'un contrat de location conclu avec MDA spécialement dans le but de combler les lacunes relevées dans le rapport Manley. Par conséquent, l'aéronef et l'équipement au sol ont été retournés au fournisseur lorsque les opérations des FC en Afghanistan ont pris fin. MDA continue de soutenir les forces de défense australiennes avec un UAV Heron.

L'Aviation royale canadienne (ARC) a acquis une expérience opérationnelle de premier ordre en manœuvrant le Heron dans un environnement de



Le Cpl David Hoult et le Matc Trevor McIsaac travaillent au poste de contrôle au sol en 2009.

combat. Dans le but d'éviter de perdre cette expertise lors de la transition vers le système d'UAV utilisé dans le cadre du projet JUSTAS (Système interarmées d'acquisition d'objectif au moyen de véhicules aériens télépilotés de surveillance), elle affectera donc plusieurs opérateurs de véhicules aériens et de charges utiles aux UAV des forces alliées afin de leur permettre de conserver les compétences et les connaissances.

D'ici là, des membres de l'ARC participeront à des formations ainsi qu'à des opérations sur le système d'UAV avec leurs homologues alliés. Ils formeront le groupe de base pour la mise sur pied du nouveau projet d'UAV JUSTAS.

Le système d'UAV qui sera mis en œuvre dans le cadre du projet JUSTAS permettra d'appuyer des opérations nationales et internationales et servira surtout à des fins de surveillance et de reconnaissance. 🇨🇦

## LE PREMIER CH-147F CHINOOK SUR LA BONNE VOIE

Julian Fantino, ministre associé de la Défense nationale, a souligné en octobre le début de l'assemblage final du premier hélicoptère canadien CH-147F Chinook, une étape clé du Projet d'hélicoptères de transport moyen à lourd du Canada. Le projet du CH-147F progresse comme prévu et conformément au budget.



Des représentants du ministère de la Défense nationale, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, de l'organisme de gestion des contrats de défense des États-Unis, de Boeing et de ses fournisseurs se sont réunis pour souligner le début de l'assemblage final du premier hélicoptère canadien CH-147F Chinook aux installations de Boeing, à Ridley Park, en Pennsylvanie.

« Le gouvernement est résolu à fournir aux vaillants militaires canadiens le matériel dont ils ont besoin pour défendre les intérêts du pays, tant au Canada qu'à l'étranger, a déclaré le ministre Fantino. L'acquisition de ces importantes capacités illustre bien notre détermination à soutenir les Forces canadiennes dans leur travail auprès des Canadiens. »

Le gouvernement du Canada achètera 15 hélicoptères CH-147F Chinook, fabriqués par Boeing dans son usine de Ridley Park, en Pennsylvanie. Cet hélicoptère disposera de réservoirs de carburant à long rayon d'action, de systèmes électriques améliorés, d'une caméra électro-optique infrarouge qui accroîtra la sécurité et les capacités de l'hélicoptère ainsi qu'un système d'auto-protection qui protégera les occupants de l'appareil contre les menaces, notamment les missiles.

Le premier hélicoptère CH-147F devrait sortir de la chaîne de montage en juin 2012 et il fera alors l'objet d'essais et d'évaluations. Un nouvel escadron, installé à la Base des Forces canadiennes Petawawa (Ont.), devrait recevoir les premières livraisons en juin 2013. 🇨🇦





CPL PIERRE HABIB

## MISES À NIVEAU DES AÉRONEFS

Un aéronef ravitailleur CC-150 Polaris du 437<sup>e</sup> Escadron de transport de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) alimente en carburant un CF-18 du 425<sup>e</sup> Escadron d'appui tactique de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.) au cours de l'exercice Combat Archer en Floride en 2011.

### Hornet

L-3 Military Aviation Services (L-3 MAS) de Montréal (Qc.) a obtenu en août un contrat pour mettre en le Programme de soutien optimisé des systèmes d'armes – une modification au contrat de la flotte de chasseurs CF-18 (principal véhicule aérien).

Ce programme facilitera la gestion de la chaîne d'approvisionnement des CF-18 en rendant L-3 MAS la seule entreprise responsable de la majorité des aéronefs et des composantes de la flotte au nom du gouvernement. La valeur potentielle du contrat de sept ans devrait dépasser 80 millions \$, ce qui comprend également une option de prolongation de trois ans pour une valeur dépassant 110 millions \$.

### Polaris

Esterline CMC Électronique, une autre entreprise de Montréal, a été choisi pour fournir sa dernière génération de système de gestion de vol et un capteur très performant pour le système de renforcement à couverture étendue de GPS dans le cadre de la mise à niveau de l'avionique de la flotte de cinq avions ravitailleurs et de transport polyvalents CC-150 Polaris (Airbus A310). La mise à niveau offrira une navigation de précision ainsi que plusieurs fonctions tactiques qui améliorent le rendement.

### Buffalo

Le projet de prolongement de la vie de l'avionique du Buffalo (BALE) s'est terminé en juillet après la livraison de l'avion CC-115 Buffalo n° 452 au 442<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.). Le projet BALE a été mené afin d'améliorer la durée de vie du Buffalo jusqu'à la sélection de la prochaine génération d'avion de recherche et sauvetage.

La mise à niveau comprend l'installation d'unités GPS modernes ayant la capacité d'effectuer des approches

GPS, d'un nouvel équipement de goniométrie pour repérer les émetteurs de détresse et de nouveaux systèmes indicateurs-directeurs d'assiette électronique et de référence de cap. Tous les Buffalo des FC ont été mis à niveau depuis le début du projet en 2008.

Le contrat d'un entrepreneur civil initial avec le MDN a pris fin après la modification du deuxième aéronef. Kelowna Flightcrat a ensuite obtenu le contrat pour terminer le travail avec les quatre avions restants.

### Hercules

Les modifications de la flotte de CC-130H Hercules sont en cours et permettront aux avions de continuer à mener des opérations de recherche et sauvetage ainsi que des tâches de ravitaillement jusqu'en 2017. Les mises à niveau devraient être terminées au cours de l'année financière 2014-2015.

### Aurora

En novembre dernier, le premier de dix avions Aurora, le n° 112, a subi un ensemble de mises à niveau dans le cadre du Projet de prolongation de la durée de vie de la structure de l'Aurora (PPDVSA), ce qui comprend d'importantes mises à niveaux du fuselage de l'avion. Le projet comprend ►



Un CP-140 Aurora retourne au 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.) après la conclusion heureuse de l'Op Mobile.



également le remplacement des ailes et des stabilisateurs, et améliorera la durée de vie structurale et la disponibilité opérationnelle de la flotte jusqu'en 2020.

La fin des modifications de l'Aurora n° 112 dans le cadre du PPDVSA représente le deuxième jalon de la mise à niveau à mi-vie des avions Aurora. En septembre 2011, l'Aurora modifié du Bloc III, le n° 114, a été livré à la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.). Les modifications du Bloc III représentent la dernière phase de mise à niveau effectuée sur le système de calculateur de mission des Aurora dans le cadre du Programme de modernisation progressive de l'Aurora (PMPA) qui a transformé cet avion en un appareil moderne et polyvalent qui peut fournir des capacités de renseignement, de surveillance et de reconnaissance terrestres en plus d'effectuer la patrouille maritime, son rôle traditionnel.

Le PPDVSA et le PMPA ont maintenant été combinés afin de livrer efficacement le reste des Aurora modernisés et à la durée de vie prolongée. Le dernier avion mis à niveau dans le cadre des projets combinés devrait être livré en 2014. Les projets combinés représentent un investissement de 1,5 milliards \$ (1,2 milliards \$ pour le PMPA et 279 millions \$ pour le PPDVSA). 🇨🇦

© LOCKHEED MARTIN



## LES DERNIERS HERCULES SONT PRESQUE PRÊTS

Les quatre derniers appareils de modèle J du CC-130 Hercules en cours de production à l'usine Lockheed Martin à Marietta, en Géorgie, au mois de novembre. Le premier modèle J du CC-130 Hercules a été livré le 4 juin 2010, à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.). Tous les appareils de ce modèle seront basés à Trenton; les derniers appareil devraient être livrés en 2012. 🇨🇦

# LE POINT SUR L'INFRASTRUCTURE



Peter MacKay, ministre de la Défense, félicite le Sdt Myles Mohr pour ses talents d'acteur à la fin d'un exercice simulé d'accident sur un champ de bataille le 21 juillet à la clinique du 23<sup>e</sup> Centre des services de santé à la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.).

En octobre, Julian Fantino, ministre associé de la Défense nationale, a visité la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.). Il a mis en évidence quelques projets en cours à Trenton, notamment :

- D'importants progrès ont été réalisés quant au nouveau complexe d'instruction des CC-130J. Le complexe mesure 20 000 mètres carrés et les programmes d'entraînement du personnel au sol et de l'équipage devraient commencer à l'automne 2012.
- La construction de quatre nouveaux hangars est en cours. Le hangar n° 1 devrait être achevé d'ici la fin de l'année et abritera deux appareils de la taille d'un CC-177 Globemaster III. Le hangar n° 2 devrait être complété d'ici 2013 et servira à deux nouveaux avions CC-130J Hercules. Pour ce qui est des deux autres hangars, on prévoit que leur construction sera terminée en 2015 et en 2017.

À la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.), un projet de rénovation de 3,9M\$ permettra d'améliorer le 23<sup>e</sup> Centre de services de santé afin que l'escadre réponde aux exigences de Rx2000, l'un des projets de réforme médicale les plus complets entrepris par les FC. Ces rénovations constituent une mesure provisoire d'ici l'ouverture d'un nouveau centre de services de santé intégré dans environ cinq ans.

Des travaux d'assainissement environnemental seront effectués à la 5<sup>e</sup> Escadre de Goose Bay (T.-N.-L.). Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une vaste initiative gouvernementale visant à évaluer et à assainir les sites fédéraux contaminés et devrait être achevé en 2020. Ce projet représente 62 millions de dollars en contrats à la 5<sup>e</sup> Escadre et devrait entraîner la création de 335 emplois dans les collectivités de Happy Valley-Goose Bay et dans l'ensemble de la province. 🇨🇦

# LE CANADA S'EST SURPASSÉ

De retour de Trapani, en Italie, sept CF-18 et un avion de ravitaillement Polaris volent en formation avant de se poser à la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.), le 4 novembre 2011.

**Au début de novembre, des membres des Forces canadiennes (FC) sont rentrés de l'opération *Mobile*, la contribution du Canada à l'opération dirigée par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) dans le Secteur central de la Méditerranée (MEDCENT) et dans le ciel libyen.**

L'Op *Mobile* constituait la contribution du Canada à l'Op *Unified Protector*, dirigée par l'OTAN, dans le MEDCENT et dans le ciel libyen. L'Op *Unified Protector* a servi à imposer un embargo sur les armements, à faire respecter une zone d'exclusion aérienne et à protéger les civils en Libye. Elle résultait de l'adoption, le 17 mars 2011, de la résolution 1973 du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies (ONU), qui faisait appel à la communauté internationale pour assurer la protection des civils en Libye.

L'Op *Mobile* a pris fin à minuit, heure de Libye, le 31 octobre 2011, au terme d'une campagne très fructueuse.

« Pendant tout le déploiement, les membres de l'Aviation royale canadienne (ARC) ont fait montre de compétences remarquables et d'une grande agilité dans l'exécution d'opérations air-air intégrées avec les alliés du Canada à l'OTAN, volant côte à côte lors de missions de surveillance et de bombardement, exécutant le ravitaillement en vol d'aéronefs de la coalition et patrouillant la côte libyenne », de souligner le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'ARC.

« Leur professionnalisme et le cœur qu'ils ont mis à l'ouvrage ont joué un rôle d'importance dans la protection de civils

innocents confrontés à un régime oppressant et c'est avec plaisir que nous leur souhaitons la bienvenue chez eux au retour d'un travail bien fait.

« Une raison, et une seule, a donné à la Force aérienne – et, de fait, à tous les moyens des FC – la capacité de réagir si vite : l'état de préparation.

« Je félicite également tous les membres de l'Équipe de la Défense, au Canada, qu'ils soient militaires ou civils, dont la méticulosité et le professionnalisme ont permis aux divers éléments en déploiement de s'acquitter de leur mission avec tant d'efficacité.

« J'apprécie, par surcroît, les sacrifices des familles des militaires, dont l'appui compte pour beaucoup dans la capacité des Forces de maintenir en puissance des forces aériennes à de si grandes distances. »

L'Op *Mobile* a débuté, en fait, en février par l'évacuation de non-combattants de Libye. Cet aspect de l'opération, nommé plus tard Force opérationnelle (FO) Malta, s'est soldée par le sauvetage de 61 Canadiens et de 130 ressortissants d'autres pays au fil de six vols d'évacuation, soit deux à bord de CC-177 Globemaster III et quatre à bord de CC-130J Hercules.

Le jour de l'adoption de la résolution de l'ONU, le NCSM *Charlottetown* a fait son entrée dans le MEDCENT avec l'équipage embarqué du CH-124 Sea King, venant se ►



Le Cplc Jason Porter, technicien en systèmes aéronautiques, supervise l'installation d'un turboréacteur GE F404 sur un CF-18 à Trapani, en Italie, le 29 août 2011 dans le cadre de l'Op *Mobile*.



joindre à une force opérationnelle interarmées internationale chargée d'exécuter une vaste gamme d'opérations d'appui à la mission. Le NCSM *Vancouver*, transportant lui aussi un Sea King et son équipage, a par la suite pris la relève du NCSM *Charlottetown*.

Moins de 24 heures après l'adoption de la résolution, des CF-18 Hornet s'envolaient de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.), mettant le cap sur leur base d'opérations de Trapani, en Italie (les équipages de la 3<sup>e</sup> Escadre ont été relevés à mi-mission par des équipages de la 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake (Alb.), comme le faisait un avion de ravitaillement stratégique en vol CC-150 Polaris de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.). Des CC-177 Globemaster III, aussi de la 8<sup>e</sup> Ere, sont arrivés tout de suite après, transportant personnel et équipement.

Cet élément à terre, qui comprenait également le quartier général opérationnel du Canada, a été surnommé FO Libeccio, le nom du fort vent du sud-ouest qui souffle toute l'année dans la région méditerranéenne.

Deux avions ravitailleurs tactiques CC-130 Hercules de la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.) ont remplacé l'un des Polaris pendant quelque quatre mois quand celui-ci est rentré au Canada pour une période d'entretien périodique déjà inscrite au calendrier.

D'autre part, deux aéronefs CP-140 Aurora de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.) et de la 19<sup>e</sup> Escadre Comox (C.-B.) ont réalisé des sorties de renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR) ainsi que des sorties de coordination des frappes et de coordination des reconnaissances armées qui ont fourni des renseignements cruciaux aux forces coalisées.

D'autres membres de l'ARC ont volé à bord d'appareils de l'OTAN et des États-Unis munis de systèmes aéroportés d'alerte et de contrôle (AWACS), assurant la surveillance de la Libye et appuyant le commandement et le contrôle des forces dans le sud de l'Italie. D'autres encore se sont intégrés au Centre multinational d'opérations aérospatiales d'Italie.



Des techniciens en systèmes d'armement (Air) chargent une bombe à bord d'un CF-18 muni du nouveau système de munition interarme d'attaque directe (JDAM). Les CF-18 ont recouru au JDAM pour la première fois, le 1<sup>er</sup> octobre lors de l'attaque réussie d'un entrepôt de munitions pro-Gadhafi. Les CF-18 étaient jusqu'alors armés de bombes à guidage laser.

« Le Canada s'est surpassé une fois de plus », a déclaré le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay. « Je suis très fier des hommes et des femmes de l'Aviation royale canadienne et de la Marine royale canadienne, dont la contribution a sans aucun doute été essentielle pour protéger les civils de la violence du régime de Gadhafi. »

Les CF-18 ont exécuté 946 sorties, ce qui représente 10 pour cent des sorties de frappe de l'OTAN, et ils ont largué 696 bombes de types divers.

Les avions ravitailleurs Polaris et Hercules ont effectué 389 sorties de ravitaillement en vol, fournissant 18 535 572 livres de carburant à des aéronefs de la France, d'Italie, des Émirats arabes unis, des États-Unis et du Qatar.

Les Aurora ont effectué 181 sorties tandis que les avions de transport tactique CC-130J Hercules déployés depuis la 8<sup>e</sup> Escadre ont effectué 23 missions de vol. 🇨🇦



Un hélicoptère CH-124 Sea King exécute des transbordements, au moyen d'un brancard-panier, à bord du NCSM *Vancouver*, en juillet, dans le cadre de l'Op *Mobile*.

# HOMMAGE À L'OP MOBILE



CPLC JULIE BÉLUSLE

Le CC-177 Globemaster III survole le parlement.

Le 24 novembre 2011, le gouvernement du Canada a souligné la fin de l'opération *Mobile* et de la campagne en Libye par un défilé aérien et une cérémonie qui s'est déroulée sur la Colline du Parlement.

Le Gouverneur général David Johnston, le Premier ministre Stephen Harper, le Général Walt Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense, et Peter MacKay, ministre de la Défense, se sont joints au personnel des Forces canadiennes (FC) et aux parlementaires présents à la cérémonie.

Un CH-124 Sea King, un CP-140 Aurora, un CC-130J Hercules, un CC-177 Globemaster III, un ravitailleur CC-150 Polaris et sept chasseurs CF-18, ont participé à un survol que le Gén Natynczyk a qualifié de « défilé aérien fantastique ».

Ce défilé aérien présentait chacun des types d'aéronef canadien utilisés à l'appui de l'opération. La partie extérieure de la cérémonie comprenait également une salve de 21 coups de canon et un défilé qui a été passé en revue par le Gouverneur général David Johnston.

« Qu'il s'agisse de l'infanterie, de la marine, ou de l'aviation, les Forces armées canadiennes sont les meilleures au monde », a affirmé le Premier ministre Harper en direct du Sénat, quelques minutes après la partie extérieure de la cérémonie.

Au cours de la cérémonie, le Gouverneur général Johnston a présenté la Croix du service méritoire au Lieutenant-général Charles Bouchard. Cette décoration souligne un acte militaire accompli avec un professionnalisme exceptionnel et un degré d'excellence hors du commun qui fait grandement honneur aux FC.

C'est le 25 mars 2011 que le Lgén Bouchard, officier de l'Aviation royale canadienne, a été affecté par l'OTAN comme le commandant de la Force opérationnelle interarmées multinationale de l'opération *Unified Protector*. Tout au long de cette campagne, il a conservé son poste de commandant adjoint de la Force interarmées à Naples qu'il occupe depuis le 9 octobre 2009.

« Bien que j'apprécie la décoration qu'on m'a décernée aujourd'hui, [vous] êtes les vrais héros canadiens », a déclaré le Lgén Bouchard en désignant le personnel de l'opération *Mobile*. 🇨🇦



CPLC SERGE TREMBLAY

Le Gouverneur général Johnston présente la Croix du service méritoire au Lgén Charles Bouchard.



CABINET DU PREMIER MINISTRE

Des membres des FC et des parlementaires sont rassemblés à la salle du Sénat afin de souligner la fin de l'opération *Mobile*.



# L'ESCADRE AÉRIENNE EN AFGHANISTAN PLIE BAGAGES



Le Col Al Meinzinger remet le bâton de hockey officiel de l'Escadre aérienne de la FOI-Afg, emmaillotté dans le tartan de l'ARC, au Maj Spencer Selhi de l'UTAT lors des cérémonies de fermeture de l'Escadre aérienne.

Le 18 août dernier, 150 membres des forces aérienne et terrestre ont souligné la fermeture de l'Escadre aérienne (Ere Air) de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan (FOI-Afg).

À cette date, deux des trois escadrons aériens de l'Ere Air avaient déjà quitté l'Afghanistan. La Force d'hélicoptères canadiens en Afghanistan (FCHA) a effectué ses derniers vols le 27 juillet et le Détachement canadien d'UAV Heron a mis fin à ses opérations le 7 juillet. L'Unité d'aviation tactique (UAT), qui exploite des CC-130 Hercules, a

poursuivi ses missions jusqu'à la mi-novembre, tant pour la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS), dans le sud de l'Afghanistan, que pour appuyer l'opération *Attention*, qui avait lieu à Kaboul.

« L'Escadre aérienne, pendant 32 mois, a exécuté ses opérations en bon ordre et a joui d'une excellente intégration air-terre, l'une des capacités importantes des Canadiens, souligne le Brigadier-général Charles Lamarre, commandant de la Force opérationnelle de transition de la mission (FOTM). « Les forces terrestre et aérienne doivent continuer de planifier de concert pour se protéger de la déperdition de leurs compétences dans le domaine des opérations intégrées. »

Le Colonel Al Meinzinger, dernier commandant de l'Ere Air, a ainsi résumé les dernières réalisations des deux années et demie d'activité de la formation :

« Nous avons habilement soutenu la campagne de lutte à l'insurrection en tant que composante de la FOI Kandahar, d'une manière extraordinairement professionnelle et sous forme de crêtes comme on n'en avait pas vu auparavant, après quoi nous avons changé de cap en douceur pour nous positionner de manière à soutenir le travail gigantesque associé au retour au Canada de l'équipement et du matériel de l'Ere Air dans le cadre de la FOI Transition de la mission.

« L'Escadre aérienne a veillé à ce que son matériel soit prêt pour son voyage de retour dans l'état voulu, dans la séquence voulue et au moment voulu. »

## Statistiques des activités de l'Ere Air FOI-Afg (du 6 décembre 2008 au 20 août 2011)

AÉRONEFS	PASSAGERS	HEURES DE VOL	CHARGEMENTS (EN LIVRES)
CC-130 Hercules	28 180	2 192	7 046 759
CH-146 Griffon	2 294	16 343	20 615
CH-147 Chinook	89 314	7 085	7 090 889
Hélicoptères nolisés de transport de fret	—	11 000	16 000 000
CU-170 Heron	—	15 075	—

## Force opérationnelle Silver Dart

L'Ere Air FOI-Afg – le FO Silver Dart – était composée de trois sous-unités :

- **Unité de transport aérien tactique (FO Canuck)**, qui a été formé au Camp Mirage en 2002 et intégrée à l'Ere Air FOI-Afg le 6 décembre 2008; la mission de l'UAT s'est terminée en novembre. Pour en savoir plus sur la FO Canuck, lisez le prochain numéro de *Comment'Air*.
- **Force d'hélicoptères canadiens en Afghanistan (FO Freedom/Faucon)**, qui utilisait des hélicoptères CH-147 Chinook pour le transport de personnel, d'équipement et de fournitures vers des destinations de tout le Commandement régional Sud (CR Sud) de la FIAS et des hélicoptères CH-146 Griffon pour escorter les hélicoptères de transport et assurer la protection supérieure armée des troupes et des convois routiers.
- **Détachement canadien d'UAV Heron (FO Erebus)**, qui recourait au véhicule aérien sans pilote (UAV) CU-170 Heron pour la fourniture de services de renseignement, de surveillance et de reconnaissance (RSR) appuyant les opérations de combat de tout le CR Sud de la FIAS. 🇨🇦

# UN TECH SAR PERD LA VIE LORS D'UNE MISSION EN ARCTIQUE

Le béret orange distinctif des Tech SAR du Sgt Janick Gilbert repose sur son cercueil durant les funérailles militaires tenues le 5 novembre à Valcartier (Qc.).



« Le Sergent Janick Gilbert était un mari dévoué, un père exceptionnel et un technicien en recherche et sauvetage très professionnel.

« Son rire et sa joie de vivre ne sont que quelques-unes de ses nombreuses qualités tant aimées par les personnes qui l'ont connu. »

C'est ainsi que le Colonel Sean Friday, commandant de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), a évoqué le souvenir du Sgt Janick Gilbert, technicien en recherche et sauvetage (Tech SAR) du 424<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, qui a perdu la vie le 27 octobre 2011 lors d'une mission de recherche visant à retrouver deux habitants de la région près d'Igloodik (Hall Bay), au Nunavut.

Cette mission de recherche et de sauvetage a fait appel à des aéronefs et à des équipages de la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.), de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, de la 9<sup>e</sup> Escadre Gander (T.-N.-L.) et de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.).

Les deux résidents de Hall Bay étaient partis en expédition de chasse dans la matinée du mercredi 26 octobre. Plus tard dans la journée, ils ont déclenché une balise radio-émetteur pour signaler qu'ils étaient en difficulté. Le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage – Trenton a reçu l'information durant la soirée, puis le 435<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 17<sup>e</sup> Escadre a dépêché un CC-130 Hercules dans le secteur.

Un deuxième Hercules du 424<sup>e</sup> Escadron s'est joint aux recherches le jeudi matin 27 octobre.



Les techniciens SAR ont repéré les deux personnes en détresse dans une embarcation non pontée et leur ont largué un récepteur radio.

L'état de santé de l'une des deux personnes se détériorait, et lorsque les communications ont été coupées, trois Tech SAR de la 8<sup>e</sup> Escadre ont sauté en parachute d'un CC-130 Hercules pour leur porter secours.

Un hélicoptère CH-149 Cormorant du 103<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 9<sup>e</sup> Escadre est arrivé sur les lieux en vue de transporter les deux personnes en détresse et les trois Tech SAR au centre de soins médicaux d'Igloodik afin qu'ils soient examinés et soignés. Les deux habitants de l'endroit ont subi des blessures mineures.

Le Sgt Gilbert a toutefois péri lors de la tentative de sauvetage.

« Janick était un excellent opérateur, fort d'une longue expérience », a déclaré l'Adjudant Gilles Tremblay, également Tech SAR au sein de la 8<sup>e</sup> Escadre. « Son dévouement et son éthique professionnelle rigoureuse m'impressionnaient. Il laisse un grand vide dans la collectivité de la recherche et du sauvetage. »

« Au nom de la famille de la Défense, je transmets mes sincères condoléances à la famille, aux amis et aux compagnons du Sgt Janick Gilbert », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'ARC. « Répondant à un appel à l'aide, il a perdu la vie en servant son pays. »

Le Sgt Gilbert était originaire de Baie-Comeau (Qc.) et avait intégré le 3<sup>e</sup> Bataillon du Royal 22<sup>e</sup> Régiment en 1998. Ses funérailles se sont déroulées le 5 novembre à la Chapelle Ste-Jeanne d'Arc de la Base des Forces canadiennes Valcartier (Qc.), et il a été inhumé au cimetière Saint-Charles (Qc.).

Le Directeur – Sécurité des vols a entrepris une enquête afin de connaître les circonstances exactes de son décès. Le rapport initial sur la sécurité des vols intitulé était publié le 21 décembre. 🇨🇦

Un hélicoptère de recherche et de sauvetage CH-146 Griffon fait descendre le Sgt Gilbert dans un village en ruine lors d'un exercice de treuillage à Kingston (Jamaïque) au cours de l'opération *Jaguar* en 2011.



## L'UNITÉ DE CLÔTURE

## FAIT SES BAGAGES



CPL PATRICK BROUIN

M. Dan Ross, Sous-ministre adjoint (Matériels), et le Bgén Charles Lamarre (deuxième à partir de la droite), Commandant de la FOTM, observent des membres de l'UCM qui fixent un conteneur maritime à bord d'un CC-177 Globemaster III, en octobre.

L'unité de clôture de la mission (UCM) de l'Opération *Athena* a été mise en service le 1<sup>er</sup> août 2011 à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan.

Dans le cadre de la Force opérationnelle de transition de la mission (FOTM), l'UCM était responsable de la logistique de la clôture de l'Op *Athena*.

En fait, le personnel de l'UCM était chargé de recevoir, de regrouper, d'inspecter, de nettoyer, d'éliminer, de protéger, d'étiqueter et d'emballer des milliers de pièces d'équipement et de matériel.

Le contenu de quelque 1 600 conteneurs maritimes et jusqu'à 1 000 véhicules ont été renvoyés au Canada. Le matériel a été transporté par voies terrestres, maritimes et aériennes, en passant par les terminaux d'étape intermédiaire situés au Koweït et à Chypre. Des ensembles de matériel – notamment des infrastructures – ont été vendus, transférés ou donnés à nos alliés et partenaires afghans, et d'autres pièces d'équipement et de matériel ont été confiées à

l'Op *Attention*, à son quartier général de Kaboul.

La FOTM, qui est composée d'environ 1 500 soldats, marins et aviateurs de tous grades et de partout au Canada, était la dernière rotation de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

Tout comme l'UCM, elle possède un quartier général, un groupe de soutien logistique, un escadron du génie, une escadre aérienne, une compagnie de protection de la force, une compagnie de police militaire, une compagnie de services de santé et quelques officiers de liaison. La FOTM et l'UCM ont terminé leur travail en décembre 2011, et les derniers membres de l'équipe sont rentrés au Canada le 15 décembre.

« Nous faisons partie du plus important contingent de personnel des mouvements jamais déployé et nous procédons à la plus importante clôture de mission dans un théâtre depuis la guerre de Corée, a déclaré le Major Laurier Bauer. C'est le rêve de tout membre du personnel des mouvements » 🇨🇦

## OP JAGUAR : UN SUCCÈS

Le personnel des Forces canadiennes a baissé le drapeau canadien à Kingston, en Jamaïque, le 21 novembre 2011, marquant la fin de l'opération *Jaguar*. Cette opération est la contribution du Canada aux efforts en vue de mettre en place une capacité d'aviation militaire et de recherche et sauvetage (SAR) de soutien dans la Force de défense de la Jamaïque (FDJ). Il s'agit aussi d'une occasion de mener des exercices pour les équipes de SAR.

Le Lieutenant-colonel Christian Lalande a commandé la Force opérationnelle (FO) en Jamaïque qui était composée de trois hélicoptères CH-146 Griffon et de leur équipage, ainsi que du personnel de soutien dont cinq équipes de SAR.

« Que des équipes de recherche et sauvetage des Forces canadiennes soient en Jamaïque, non seulement pour s'entraîner, mais en même temps pour aider le peuple jamaïcain, m'a

apporté une grande satisfaction », d'affirmer le Colonel Laurent Caux, attaché de défense du Canada en Jamaïque.

« La Force opérationnelle Jamaïque a réussi à s'entraîner pendant 18 jours sur une période de trois mois, ce qui est extraordinaire, surtout que l'entraînement a dû être interrompu à maintes reprises en raison de missions réelles ou d'autres facteurs comme un changement des conditions météorologiques ».

Le Sergent Audrey Bourgoïn déclare : « Nous formions une vraie bonne équipe et nous avons fait beaucoup d'entraînement difficile. Nous avons une très bonne relation avec les membres de la FDJ ».

En tout, 133 personnes ont participé à la FO Jamaïque et accompli 29 missions, soit 4 missions SAR, 24 évacuations sanitaires et une mission d'évacuation

de victimes. La FO Jamaïque a effectué 445 heures de vol au total. 🇨🇦



Le Cplc Jeff Ferguson, tech SAR, prodigue des soins médicaux à un patient qui a été transporté de Montego Bay à Kingston à bord d'un hélicoptère CH-146 Griffon (photo modifiée).

# « IL NE S'AGIT PAS D'UN EXERCICE » UN EX CATAIR PASSE DE LA FICTION À LA RÉALITÉ

Au moment du tragique écrasement du vol 6560 de First Air à Resolute Bay (Nunavut) les Forces canadiennes étaient en pleine opération *Nanook 11*, l'une de leurs trois opérations nordiques annuelles. L'Op *Nanook* de cette année avait lieu du 4 au 26 août à Resolute Bay.

Une partie de l'exercice avait pour objet de mettre à l'épreuve la capacité des FC d'intervenir dans le cadre d'une catastrophe aérienne (CATAIR) simulée dans la région arctique. Quand l'appareil de First Air s'est écrasé, il y a eu tout un choc à terre, à mesure que les militaires se rendaient compte de ce qui se passait.

« Quelqu'un m'a saisi par derrière et m'a dit 'No duff', une expression de la communauté de l'intervention d'urgence qui signifie qu'il ne s'agit pas d'un exercice, que c'est bien la réalité », relate le Capitaine de corvette Al Wong, porte-parole de l'exercice, s'adressant aux journalistes. « Tout le monde a entendu : 'Écrasement d'avion – 737' et on s'est tous mis à courir vers nos postes. »

Douze des quinze passagers sont morts quand le Boeing 737-200 a heurté une colline, à environ un kilomètre et demi de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Resolute Bay. Comme le lieu de l'écrasement était tout près de l'emplacement où se déroulait l'Op *Nanook*, les membres des FC ont été en mesure d'intervenir rapidement, avec le matériel qu'ils avaient en mains, et d'aider les trois survivants blessés, une jeune femme de 23 ans, un homme de 48 ans et une fillette de 7 ans.

Des membres des FC, parmi lesquels se trouvaient 15 membres du personnel médical qui avaient à leur disposition deux hélicoptères CH-146 Griffon et un hélicoptère CH-124 Sea King, ont été les premiers sur les lieux, éteignant des incendies en compagnie des pompiers de l'aéroport de Resolute Bay, cherchant les passagers et l'équipage et prodiguant des soins aux survivants. Ceux-ci ont par la suite été transportés à Iqaluit à bord d'un CC-177 Globemaster III du 429<sup>e</sup> Escadron de transport de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.).

Le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay, a louangé les militaires et les résidents de l'endroit pour la rapidité de leur réaction.

« Je suis particulièrement impressionné par le professionnalisme des Forces canadiennes et des premiers intervenants et par leur rapide intervention lors de cette urgence. Nos sympathies vont aux familles et amis de ceux qui ont péri dans l'écrasement du vol 6560 de First Air ».

L'exercice a été écourté (il a pris fin le 22 août) par respect pour la collectivité et pour faciliter l'enquête sur l'écrasement.

Plus de 1 100 militaires ont pris part à l'exercice. Avant l'écrasement, l'opération avait servi de cadre au premier



En haut : Des membres du personnel médical des FC transportent sur une civière l'un des trois survivants de l'écrasement du vol 6560 de First Air survenu à Resolute Bay en vue de son évacuation sanitaire à bord d'un Globemaster.

Gauche : Deux hélicoptères CH-146 Griffon du 438<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères de la 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.), basés à Saint-Hubert (Qc.), entreprennent leur trajet en partance de Resolute Bay.

Droite : Un hélicoptère CH-124 Sea King appartenant au détachement d'hélicoptères de la Force aérienne du NCSM *St. John's* survole le navire avant de se poser au large de Resolute Bay.

déploiement de véhicules aériens sans pilote des FC dans le Haut-Arctique, qui était combiné à des opérations maritimes menées par des bâtiments de guerre canadiens et danois et par un cotre de la garde côtière américaine.

Le Groupe-compagnie d'intervention de l'Armée canadienne dans l'Arctique et le 1<sup>er</sup> Groupe de patrouille des Rangers canadiens se sont livrés à un entraînement en survie et en maniement d'armes.

Des CF-18 Hornet de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.) se sont chargés de l'appui aérien tactique des exercices maritimes de concert avec le NCSM *Summerside* et avec le navire *Hvidbjøernen* de la Couronne danoise. Ces deux bâtiments étaient partis de la côte de Terre-Neuve pour remonter vers le nord et se joindre à l'Op *Nanook*.

Des membres du 14<sup>e</sup> Escadron de génie construction, une unité de la Réserve aérienne de Bridgewater (N.-É.), ont monté un entrepôt de tôle d'acier ondulée qui demeurera à Resolute Bay pour accroître la capacité des futures opérations des FC dans le nord. 🇨🇦



# FIN DE LA MISSION DES CHINOOK EN AFGHANISTAN

Lorsque le groupe auxiliaire de bord du dernier hélicoptère Chinook s'est éteint le 30 juillet 2011, l'aire de trafic X-Ray de l'aérodrome de Kandahar est devenue silencieuse, et cela a marqué la fin des opérations de la Force canadienne d'hélicoptères (Afghanistan) [FCHA] et la retraite pour les Chinook du modèle D du Canada.

X-Ray est le nom de l'aire de trafic utilisée par la FCHA à l'aérodrome de Kandahar, en Afghanistan. La FCHA est également appelée Force opérationnelle Freedom ou Force opérationnelle Faucon, selon l'escadron qui remplit la mission.

Six hélicoptères Chinook CH-147 de modèle D achetés auprès de l'armée américaine en 2008 sont entrés en service le 28 décembre de la même année, ce qui a permis d'améliorer le soutien aérien offert aux troupes canadiennes dans le théâtre d'opérations et de réduire les menaces, comme celle des engins explosifs improvisés.

Il a fallu mettre en place un programme de formation ambitieux avant le début des opérations en Afghanistan. La formation de la qualification initiale a été offerte par l'armée américaine à Fort Indiantown Gap, en Pennsylvanie, et s'est terminée à Fort Rucker, en Alabama. Les techniciens chargés de la maintenance des aéronefs ont été formés à l'usine Boeing de Philadelphie, en Pennsylvanie.

La formation s'est appuyée sur l'expérience que les équipages et les techniciens avaient acquise avec le CH-146 Griffon et d'autres flottes

d'aéronefs. Une formation opérationnelle supplémentaire (appelée instruction d'« intégration ») a été suivie avec des unités de réserve de l'armée américaine et la Garde nationale de l'armée américaine afin de tirer profit des leçons opérationnelles retenues.

Les équipages ont été déployés selon un calendrier échelonné, si bien qu'un nouvel équipage, formé de deux pilotes et de deux mécaniciens de bord, arrivait dans le théâtre des opérations environ une fois par mois. Des mitrailleurs de sabord de l'Armée canadienne ont également été mis à contribution, ce qui a permis aux équipages d'acquérir une expérience des armes de combat.

Une fois établies pendant la Roto 6 de l'opération Athéna, les ressources aériennes de la FCHA ont soutenu le Commandement régional (Sud) de la Force internationale d'assistance à la sécurité, alors que des aéronefs de la FCHA ont appuyé les forces canadiennes et coalisées dans les provinces de Kandahar et de Helmand.

*« L'appui des Chinook a toujours été fortement sollicité »*

L'Adjudant Adam Taylor, 2<sup>e</sup> Régiment du génie de combat, communique avec un hélicoptère Chinook canadien lors d'une opération dans le district de Panjwayi, en Afghanistan.

Le Cpl Kyle Cameron, à bord d'un hélicoptère CH-147D, dégage son arme Chinook après sa mission.

La majorité des missions de la FCHA étaient des missions de soutien, servant à transporter le personnel et les marchandises jusqu'aux bases d'opérations avancées (BOA) situées très loin. Des hélicoptères CH-146 Griffon escortaient les Chinook dans la plupart des cas.

D'autre part, des missions « délibérée » ont aussi été organisées afin de transporter des forces terrestres dans des zones précises. Ces missions étaient souvent menées de nuit, avec l'appui d'autres ressources canadiennes et de la coalition, notamment des véhicules aériens sans pilote (pour la détection de trace d'activité parmi les insurgés à proximité des zones d'atterrissage) et des aéronefs de transport, comme le CC-130 Hercules canadien (pour le largage de fusées éclairantes à infrarouge en cas de faible luminosité).

Le Canada a en effet perdu deux Chinook en Afghanistan : le premier a été abattu par des insurgés près de la BOA de Masum Ghar le 5 août 2010, et le second s'est renversé à l'atterrissage dans des conditions poussiéreuses le 16 mai 2011.

Les modèles D sont entreposés au 309th Aerospace Maintenance Regeneration Group de l'USAF, en Arizona, en attendant que quelqu'un s'en porte acquéreur. La première livraison des Chinooks de modèle F est prévue en 2013. 



SGT MATTHEW MCCREGOR



SGT DAREN KRAUS



# LES EFFETS SPÉCIAUX DU 427

Des soldats exécutent une descente en rappel d'un hélicoptère CH-146 Griffon du 427 EOSA.

Le 427<sup>e</sup> Escadron d'opérations spéciales d'aviation (427 EOSA) met à rude épreuve tant son personnel que l'hélicoptère CH-146 Griffon en les entraînant dans une grande variété de missions menées sous toutes conditions dans le cadre des opérations spéciales d'aviation du Commandement des Forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN).

Il est fréquent de voir des hélicoptères CH-146 Griffon près des bases militaires partout au pays, mais au cours du mois d'octobre 2011, le Griffon aurait pu aussi être repéré au large de la côte d'Halifax (N.-É.).

La présence du Griffon s'explique par la tenue d'un exercice d'entraînement de contre-terrorisme maritime auquel participaient des membres d'équipage et du personnel de soutien du 427 EOSA.

Le 427 EOSA est une unité de l'Aviation royale canadienne qui relève du commandement opérationnel du COMFOSCAN et sa principale mission est la lutte contre le terrorisme au pays.

Cet entraînement était important pour l'unité, car un nouveau groupe de pilotes et de mécaniciens de bord se sont qualifiés en tant qu'équipage de bord au 427 EOSA après cet exercice.

« L'exercice de contre-terrorisme maritime constitue le point culminant du cours des opérations spéciales d'aviation de niveau avancé », a indiqué le Lieutenant-colonel John Alexander, commandant du 427 EOSA.

« S'ils peuvent aborder en haute mer et en pleine nuit un navire situé à 100 kilomètres dans différentes conditions, se mettre en vol stationnaire et faire descendre des soldats sur l'objectif au moment déterminé et en synchronisme avec les autres

forces, il s'agit sans doute de la manœuvre la plus exigeante que nous pouvons exiger d'eux ».

Les opérations de contre-terrorisme maritime comprennent des mesures offensives et défensives dans un environnement maritime qui visent à prévenir et à décourager le terrorisme, et à y riposter.

Compte tenu de leur nature complexe, ces opérations requièrent une très grande expertise ainsi que du matériel spécialisé en vue de permettre à une équipe de s'insérer, de combattre et de s'extraire d'un objectif, tel un navire.

« L'entraînement de contre-terrorisme exige tout ce que nous pouvons donner, et même un peu plus », a affirmé un pilote d'expérience à l'escadron, dont nous devons taire l'identité pour des raisons de sécurité.

Au cours de cet entraînement, les membres du 427 EOSA se sont exercés à repérer et à intercepter un navire d'intérêt, à s'en approcher, qu'il soit ancré ou en mouvement, à descendre en rappel sur le bâtiment et à s'en extraire à partir du pont.

Puisque la principale mission du 427 EOSA est le contre-terrorisme au pays, il doit être prêt à se déployer rapidement partout au Canada ou à l'étranger et à transporter par voie aérienne, peu importe les conditions, le personnel des opérations spéciales jusqu'à leur l'objectif. Par conséquent, l'entraînement de l'escadron comprend des vols dans différents environnements, tels que les régions forestières, désertiques, montagneuses et urbaines, ainsi que des vols à proximité des réseaux électriques et propres aux particularités du milieu maritime. 🇨🇦



# UNE JOURNÉE EN COMPAGNIE DES SNOWBIRDS

De nombreux membres de l'Aviation royale canadienne ont découvert la vie dans la Force aérienne grâce à leur expérience de cadet de l'Air. Au printemps dernier, l'Adjudant deuxième classe Emily Hodgson des Cadets de l'Air a passé une journée en compagnie des Snowbirds, confirmant ainsi ce qu'elle savait déjà : elle veut devenir pilote dans les Forces canadiennes.



Le Capt Yanick Grégoire et l'Adj 2° classe Emily Hodgson après leur vol.

À titre de récipiendaire du Trophée du Président et de cadette ambassadrice de la région du Québec et de la Vallée de l'Outaouais (2010-2011), j'ai été choisie pour monter à bord d'un CT-114 Tutor du 431<sup>e</sup> Escadron de démonstration aérienne de la 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw (Sask.), mieux connu sous le nom de Snowbirds.

Le matin du 26 mai 2011, je me suis retrouvée au 438<sup>e</sup> Escadron tactique d'hélicoptères situé à l'aéroport de Saint-Hubert (Qc.), où les Snowbirds devaient présenter un spectacle aérien dans le cadre de la Journée de l'aviation des cadets de l'Air.

Après la séance d'information du Lieutenant-colonel Maryse Carmichael, commandant de l'Escadron et ancienne cadette de l'Air, les cinq passagers choisis pour participer au vol ont subi un examen médical, essayé l'équipement et pris connaissance des procédures

d'urgence. Puis, j'ai été jumelée au Snowbird n° 4, soit le Capitaine Yanick Grégoire, un ancien pilote de CF-18 et ancien cadet de l'Air de Toronto (Ont).

J'ai été ébahie par la coordination et la cohésion existant entre les neuf avions. Cette première impression restera longtemps gravée dans ma mémoire. Une fois que « le patron » (le Major Chris Hope, chef d'équipe) a donné le signal du lancement des moteurs, chaque pilote a démarré le sien dans l'ordre numérique. Les avions ont roulé sur les voies de circulation à la queue leu leu, tout près les uns des autres. Durant le décollage, ils sont demeurés regroupés, formant trois formations en « V » assez rapprochées.

Alors que nous nous dirigeons vers le nord, les neuf jets changeaient de position, ne conservant entre eux, la plupart du temps, qu'un espace incroyablement restreint d'à peine

quatre pieds! C'était impressionnant à voir. Malheureusement, il a fallu écourter le vol en raison du mauvais temps qui sévissait dans la région de Montréal.

À la suite du vol, nous nous sommes réunis pour la prise de photos de groupe et le bilan. La réunion, très technique, a permis aux équipages de discuter de leurs erreurs et de commenter le vol. Après les procédures officielles, j'ai rencontré chacun des pilotes et parlé avec eux de leur travail et de leur quotidien. Je me sens très privilégiée d'avoir pu converser en toute simplicité avec ces personnes à la fois très accomplies et humbles, car j'aspire à devenir pilote militaire.

Le 26 mai 2011 a été une journée très importante dans ma vie. Je n'ai passé que quelque 20 minutes en vol dans le CT-114 Tutor, pourtant l'expérience est devenue un des moments les plus mémorables de mon existence. Les mots d'encouragement de toute une équipe de professionnels de l'aviation militaire, qui m'ont donné la force et la capacité de croire en mon propre potentiel, ont supplanté le plaisir de voler dans un avion militaire. Je me rappellerai à jamais leur soutien, grâce à ces quelques mots simples inscrits sur mon affiche des Snowbirds 2011 :

« *La prochaine fois, c'est toi qui me feras faire un tour!* »

Capitaine Yanick  
« Crank » Grégoire, n° 4



L'Adj 2° classe Emily Hodgson, au centre, en compagnie des Snowbirds et d'autres invités qui ont participé au vol des Snowbirds en mai dernier.



CPL JAX KENNEDY

Le Capt Ken Barling est porté en triomphe par ses camarades de la Force aérienne au Polygone de Connaught, à Ottawa, après avoir remporté la Médaille de la Reine 2011 pour tireur d'élite de la Force régulière.

## UN OFFICIER DE L'ARC REMPORTE LA MÉDAILLE DE LA REINE

Pour la première fois depuis 1967, c'est un membre de l'Aviation royale canadienne (ARC) qui a remporté la Médaille de la Reine pour tireur d'élite de la Force régulière. En effet, le Capitaine Ken Barling, un opérateur de systèmes de combat aérien (OSCA), a gagné cette médaille lors de la Compétition de tir aux armes légères des Forces canadiennes qui se déroulait au Polygone de Connaught et centre d'entraînement élémentaire, du 3 au 17 septembre dernier.

Une Médaille de la Reine est décernée au meilleur tireur de la Force régulière et à celui de la Force de réserve, c'est-à-dire les tireurs qui ont obtenu les meilleurs résultats globaux à la compétition de tir.

« C'est génial, mais d'un autre côté c'est un peu étrange, lance le Capt Barling. Je ne pensais jamais réussir un exploit du genre. Il y a d'excellents tireurs au Canada, j'étais donc déjà heureux de pouvoir participer à cette compétition. »

Le Capt Barling a commencé à s'entraîner au printemps et il a participé à quelques fins de semaine d'instruction au Polygone de Connaught et à la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) où il était affecté au 436<sup>e</sup> Escadron de transport. Il a poursuivi son entraînement, malgré ses missions en Afghanistan comme membre de l'escadron de CC-130 Hercules.

« Le fait qu'il s'est débrouillé pour trouver le temps d'acquies ses compétences de tir tout en continuant de participer aux missions dans le cadre de nos opérations en Afghanistan font foi de son dévouement à l'égard de l'ARC et des FC », affirme le Lieutenant-colonel Colin Keiver, commandant du 436<sup>e</sup> Escadron de transport.

Le Capt Barling a obtenu huit prix durant la compétition, dont la Médaille de la Reine.

L'Adjudant maître François Duchesneau, du 2<sup>e</sup> Groupe de patrouilles des Rangers canadiens a remporté la Médaille de la Reine pour la Force de réserve. 🇨🇦

## NOUVEAUX COMMANDANTS

### NORAD

Au début du mois d'août 2011, le Général Charles H. Jacoby Jr de la United States Army a pris la relève de l'Amiral James Alexander « Sandy » Winnefeld Jr en qualité de commandant du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et du U.S. Northern Command, dont les quartiers généraux sont situés à la Base aérienne de Peterson, au Colorado.

Le 15 août 2011, NORAD a accueilli le Lieutenant-général Tom Lawson, un Canadien, à titre de commandant adjoint du NORAD. Il a remplacé le Lieutenant-général Marcel Duval. Il s'agit d'un poste occupé toujours par un Canadien.

### Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne

Le Major-général Yvan Blondin assume les fonctions de Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne à Ottawa depuis cet été. Il a remplacé le Lgén Lawson.

### 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada

Le Mgén Alain Parent a pris le commandement de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada et de la Région canadienne du NORAD le 13 juillet à Winnipeg (Man.). Il a remplacé le Mgén Blondin.



Le Lgén Tom Lawson (à gauche), nouveau commandant adjoint du NORAD, le Lgén Marcel Duval (au centre), commandant adjoint sortant du NORAD et le Gén Charles Jacoby signent les documents de la passation de commandement.

### 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada

Le Brigadier-général Martin Galvin commande la 2<sup>e</sup> Division aérienne du Canada/Division de la doctrine et de l'instruction de la Force aérienne à Winnipeg (Man.), depuis le 12 juillet. Il a remplacé le Bgén Pitre. 🇨🇦



# EXCELLENCE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION

L'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC), un organisme aérospatial national sans but lucratif, a souligné l'excellence du secteur militaire et de l'aviation civile du Canada au cours de sa cérémonie de remise de prix annuelle à Québec le 15 octobre dernier.



À l'extrême gauche : Le Capt George Coté (au centre) accepte le prix de l'Aviateur de l'année des mains de Brian Darling (à gauche), président de l'AFAC, et du Mgén Yvan Blondin, Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne.

À gauche : Le Sergent Joanne Lewis (au centre) a reçu le prix du réserviste de la Force aérienne de l'année des mains du Mgén Yvan Blondin (deuxième à partir de la gauche) et de Brian Darling, président de l'AFAC.

## Aviateur de l'année

Capitaine George Coté, 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw (Sask.).

Le Capitaine George Coté de la 3<sup>e</sup> École de pilotage des Forces canadiennes, 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw a reçu le prestigieux Prix du Maréchal C. Roy Slemon décerné à l'Aviateur de l'année.

*Sa citation se lit ainsi :*

« Le Capt Coté a été mis en candidature étant donné son exceptionnel sens de l'initiative dont il a fait preuve au cours de la dernière année.

« Tout en travaillant étroitement avec l'équipe des opérations contractuelle du Centre de formation aéronautique des Ailes du Canada, le Capt Coté a contribué de façons directe et importante à l'optimisation du programme de formation des pilotes de la 3<sup>e</sup> École de pilotage des Forces canadiennes.

« Sa contribution à la mise au point de mécanismes de suivi par logiciel a permis au personnel de surveillance et à l'équipe des opérations de constater directement les lacunes et les problèmes liés à la planification des ressources pour les trois phases de l'opération d'entraînement. »

## Réserviste de la Force aérienne de l'année

Sergent Joanne Lewis, 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.).

Le Prix du Capitaine d'aviation Duncan Marshall Grant, décerné au réserviste de la Force aérienne de l'année, a été remis au Sergent Joanne Lewis du 14<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air), 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood.

*Sa citation se lit ainsi :*

« Le Sergent Lewis assume les fonctions d'adjointe administrative de l'adjutant-chef du 14<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air), fonctions qu'elle remplit de façon remarquable. Son éthique du travail, son dévouement et son professionnalisme sont sans égal comme le prouvent ses deux mentions d'honneur du

commandant pour son appui et son dévouement exceptionnels dans le cadre de nombreuses activités menées à la perfection.

« L'engagement du Sgt Lewis à l'égard de l'Escadron, de l'Escadre et de la communauté est admirable. Elle est toujours la première à se porter volontaire pour occuper un poste au sein d'un comité et aider à l'organisation des activités de l'escadron. Elle est également très présente dans la communauté; elle participe activement aux activités de son église en étant membre des comités de financement, des finances et des activités sociales.

« Le Sgt Lewis compte sans l'ombre d'un doute parmi les militaires les plus professionnels et dévoués de notre escadron. »

Parmi les autres lauréats, mentionnons :

- **Trophée commémoratif du Maréchal de l'Air W. A. Bishop** – Capitaine Ryan Tyler, 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.).
- **Trophée des Golden Hawks** – Détachement d'hélicoptères du NCSM *Toronto*, 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater (N.-É.).
- **Trophée du NORAD** — Adjudant-chef Brian Woodford, 1<sup>re</sup> Escadre Kingston (Ont.).
- **Trophée commémoratif du Sous-lieutenant d'aviation Andrew Charles « Andy » Mynarski, VC** – 424<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), 413<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.), 439<sup>e</sup> Escadron de soutien au combat de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.) et le Centre conjoint de coordination de sauvetage de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.).

Félicitations à tous! 🇨🇦

Les citations de ces lauréats se trouvent sur le site de l'Aviation royale canadienne à la page des nouvelles de la Force aérienne, à [www.rcacf-arc.forces.gc.ca](http://www.rcacf-arc.forces.gc.ca), dans un article daté du 26 octobre 2011.

Article rédigé à l'aide de dossiers de l'AFAC



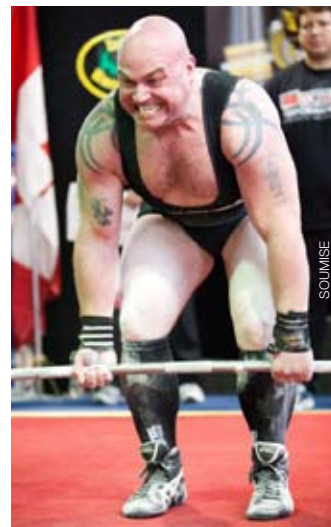
# RÉCOMPENSES DU MÉRITE SPORTIF

Le Programme du mérite sportif des Forces canadiennes sert à récompenser les membres des FC qui ont excellé dans les sports et l'athlétisme. Au cours de la dernière année, plusieurs membres de la Force aérienne se sont distingués dans ces domaines.

## Intronisation au Temple de la renommée des sports des FC

Le Caporal-chef Brian George, un dynamophile reconnu sur la scène internationale, est devenu le 98<sup>e</sup> athlète intronisé au Temple de la renommée des sports des Forces canadiennes. Son intronisation a eu lieu le 5 novembre durant la cérémonie du mérite sportif des FC à Ottawa.

Au cours des sept dernières années, le Cplc George du 12<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air), 12<sup>e</sup> Escadre Shearwater (N.-É.), est devenu un dynamophile de renommée mondiale.



Le Cpl George, champion dynamophile.

Le Cplc George faisait partie d'Équipe Canada lorsqu'il a remporté la médaille de bronze au championnat de dynamophilie du Commonwealth de 2005 à Wansbeck (Grande-Bretagne). Il faisait également partie de l'équipe canadienne mondiale qui a participé à la compétition tenue à Soelden (Autriche), en 2007.

En décembre, il a représenté le Canada en Écosse au championnat de dynamophilie du Commonwealth de 2011.

De plus, il s'est classé trois fois au 2<sup>e</sup> rang à la compétition d'hommes forts et de jeux écossais (Strongman and Highland Games) à Terre-Neuve-et-Labrador.

À l'heure actuelle, le Cplc George peut notamment soulever un maximum de 485 lb (220 kg) au développé couché, 685 lb (310 kg) en position accroupie et plus de 685 lb (310 kg) au soulevé de terre.

## Athlètes de l'année de la Force aérienne

- **Athlète masculin** – Caporal Martin Poulin, 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Athlète féminine** – Capitaine Audrey Jordan, 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Entraîneur** – Sergent Alain Chalifoux, 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.).
- **Entraîneuse** – Matelot de 1<sup>re</sup> classe Nancy Simard, 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.).
- **Arbitre** – Caporal Giancarlo Pavone, 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.).
- **Nomination collective pour l'équipe-volleyball** – 4<sup>e</sup> Escadre Cold Lake (Alb.).
- **Nomination individuelle pour l'équipe-cyclisme** – 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.).

Le Sgt Chalifoux a été nommé entraîneur masculin de l'année des FC, multisports, et le Cpl Pavone a été nommé entraîneur masculin de l'année des FC, soccer, durant la cérémonie du mérite sportif des FC. 🇨🇦

## LES NOUVEAUX COLONELS HONORAIRES

Le ministre de la Défense nationale a récemment nommé les personnes suivantes au poste de colonel honoraire.

- **Dean Bergeron**, qui a remporté 11 médailles à titre d'athlète paralympique – 12<sup>e</sup> Escadron de radar, 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.).
- **Jim Killin**, vice-président, Mark's Work Wearhouse (L'Équipeur) – 425<sup>e</sup> Escadron d'appui tactique, 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.).
- **Pierre Lavoie**, conférencier motivateur et organisateur de la campagne *Le Grand Défi*, un parcours à vélo visant à ramasser des fonds pour la recherche sur les maladies héréditaires et qui a permis de récolter plus d'un demi-million de dollars – 3<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air), 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville (Qc.).
- **Barb Stegemann**, propriétaire et présidente-directrice générale de l'entreprise The 7 Virtues Beauty Inc et du groupe The 7 Virtues Communications Group – 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.) 🇨🇦



# SITE COMMÉMORATIF BARKER



CPL.C/LESSE HOWSE

Alec (à gauche) et David Mackenzie (à droite), devant le monument qui rend hommage à leur grand-père.

Près de 1 000 militaires et spectateurs civils, invités de marque, anciens combattants et écoliers se sont rassemblés à Toronto pour honorer « le combattant d'aviation le plus féroce de l'histoire », le Commandant d'escadre William George Barker, V.C., D.S.O. et M.C.

En présence des petits-fils et arrière-petits-fils du Commandant Barker et d'autres membres de sa famille, la foule a applaudi l'inauguration du monument : une pale d'hélice d'un biplan Sopwith en bronze érigée sur un socle en granit au pied de l'imposant mausolée situé au cimetière Mount Pleasant.

« Au nom de l'ensemble des Forces canadiennes, je peux dire que nous sommes fiers de participer à cette cérémonie honorant le héros de guerre le plus décoré de l'histoire du Canada, de l'Empire britannique et du Commonwealth britannique des nations, le Commandant d'escadre William Barker », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'Aviation royale canadienne (ARC).

Le Commandant d'escadre Barker a reçu la Croix de Victoria (V.C.), l'Ordre du service distingué (D.S.O.) et deux barrettes, la Croix militaire (M.C.) et deux barrettes, la Croix de guerre de France et deux médailles d'argent italiennes pour sa vaillance militaire. Il a également été cité à l'ordre du jour à trois reprises.

Après la guerre, il a servi comme directeur intérimaire de l'ARC, a cofondé, avec son confrère Billy Bishop, la première entreprise aérienne commerciale du Canada et le Canadian International Air Show à l'Exposition nationale canadienne de Toronto.

Lorsque son avion s'est tragiquement écrasé à Ottawa en 1930, il n'avait que 35 ans. Il repose dans la crypte familiale de son épouse dans le mausolée, sur laquelle ne figure que le nom de famille de cette dernière, Smith.

Le Lieutenant-colonel honoraire John Wright du Ontario Regiment a consacré deux années à l'organisation de la cérémonie afin que le Commandant d'escadre Barker soit honoré à tout jamais. 🇨🇦

## CÉRÉMONIE DE COMMÉMORATION EN L'HONNEUR DE BUZZ BEURLING

Le 1<sup>er</sup> septembre, le Canadian Warplane Heritage Museum à Hamilton (Ont.) a dévoilé une statue en l'honneur d'un pilote de chasse de la Seconde Guerre mondiale, le Lieutenant d'aviation George Frederick « Buzz » Beurling.

Le Lt avn Beurling, Ordre du service distingué (D.S.O.), Croix du service distingué dans l'Aviation (D.F.C.), Médaille du service distingué dans l'Aviation (D.F.M.) et barrette (ARC), a remporté plus de 33 victoires au cours de ses quatre années au sein de la Royal Air Force et de l'Aviation royale canadienne, (L'ARC) la plupart pendant ses cinq mois et demi sur le théâtre de Malte.

« Il était unique en son genre, solitaire et avait pleine confiance dans ce qu'il faisait », explique Bob Middlemiss, colonel honoraire du 427<sup>e</sup> Escadron

Le Lt avn Buerling (à droite) et le Col honoraire Bob Middlemiss signent des obligations de guerre d'une valeur nominale de 5,00 \$.

d'opérations spéciales d'aviation situé à Petawawa (Ont.), qui a piloté des Spitfires aux côtés du Lt avn Buerling à Malte.

« Il avait une vue incroyable. Je pense qu'il pouvait voir plus loin que quiconque dans la Force aérienne. Il était un formidable tireur d'élite, capable d'abattre un aéronef ennemi à des angles impossibles... [Il était] un excellent pilote et avait pleinement confiance en lui. Il savait que sa mission consistait à abattre les aéronefs ennemis.

« Je l'ai toujours considéré comme le "Billy Bishop" de la Seconde Guerre mondiale. »



SQUIMISE

Le Lt avn Beurling est décédé à Rome en 1948 après que le Norseman qu'il pilotait a pris feu et s'est écrasé. Il volait vers Israël, où il est à présent enterré.

« J'ai toujours regretté que notre grand pays et notre gouvernement n'aient pas honoré cet illustre pilote. Je suis donc heureux qu'une statue lui soit dédiée à Hamilton après tant d'années », explique le Colonel honoraire Middlemiss. 🇨🇦

# SE SOUVENIR DE CEUX QUI SONT MORTS AU COMBAT

Le dimanche 18 septembre 2011, nous avons célébré le 71<sup>e</sup> anniversaire de la bataille d'Angleterre. Des anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale, des Cadets de l'Air, des membres de l'Aviation royale canadienne (ARC) et des membres du public ont assisté à des cérémonies commémorant les sacrifices consentis par ceux qui ont contribué à un monde où règneraient la paix et de la liberté.



Al Smith, membre de la 410<sup>e</sup> Escadre de l'Association de la Force aérienne du Canada, observe le ciel au moment où des aéronefs d'époque effectuent un défilé aérien au cours de la cérémonie de commémoration de la bataille d'Angleterre à Ottawa.

La bataille d'Angleterre, la première campagne d'envergure à se dérouler entièrement dans les airs, s'est déroulée de juillet à octobre 1940 au-dessus de la Manche et du sud-est de la Grande-Bretagne. La *Luftwaffe* étant largement supérieure en nombre, les pilotes et équipages alliés, y compris plus de 100 pilotes canadiens, ont réussi à maintenir l'ennemi au large et ont empêché Hitler d'envahir la Grande-Bretagne. Vingt-trois Canadiens y ont laissé leur vie.

Cette année, la cérémonie revêtait une importance toute particulière pour l'ARC.

« Le rétablissement de la désignation royale et, officiellement, du nom d'Aviation... permet [également] à nos militaires, hommes et femmes, de renouer avec le fier patrimoine du Canada. Pour la première fois en 40 ans, nous commémorons la bataille d'Angleterre en tant que membres de l'Aviation royale canadienne », a déclaré le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'ARC.

## PLUS D'INFORMATION SUR LE SITE WEB DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE!

N'oubliez pas de visiter le site [www.rcaf-arc.forces.gc.ca](http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca) pour vous tenir au courant de ce qui se passe au sein de l'Aviation royale canadienne ou suivez-nous sur Facebook à [www.facebook.com/aviationroyalecanadienne](https://www.facebook.com/aviationroyalecanadienne).

Chaque jour de la semaine, nous publions de nouvelles histoires sur ces sites à propos des membres de l'ARC qui œuvrent au nom de l'ensemble de la population canadienne.





# UN AÉRODROME BAPTISÉ EN L'HONNEUR D'UN PILOTE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

À titre de membre du 412<sup>e</sup> Escadron de transport, maintenant partie de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.), le Capitaine d'aviation Barry Needham (à la retraite) a côtoyé certains des plus célèbres aviateurs de guerre de l'histoire, notamment Charley Fox (qui a acquis sa renommée en mitraillant la voiture d'état-major du Feld-maréchal Erwin Rommel à bord de son Spitfire) et John Gillespie Magee Jr, auteur du célèbre poème *High Flight*.

En septembre 2011, les élus de la ville d'origine du Capitaine d'aviation Needham, Wynyard (Sask.) ont rendu hommage à l'ancien combattant de 90 ans en baptisant leur aérodrome sans effectif « W. B. Needham Field ».

Pendant la cérémonie, plusieurs personnes lui ont rendu hommage : le Lieutenant-général André Deschamps, commandant de l'Aviation royale canadienne, le Lieutenant-colonel Eric Philippouci; commandant du 412<sup>e</sup> Escadron et le Major Chris Strawson, chef instructeur multimoteurs à la 3<sup>e</sup> École de pilotage des Forces canadiennes, de Portage-La-Prairie (Man.).

Le Maj Strawson et le Capt avn Needham se sont rencontrés en France, en juin 2004, durant les célébrations du 60<sup>e</sup> anniversaire du jour J; à cette occasion, ils ont survolé ensemble la Normandie.

Lors du jour J, le Capt avn Needham a fait quatre sorties au-dessus des plages de la Normandie, en France, mais son appareil a été abattu et il a été fait prisonnier par les Allemands. Heureusement, il a été libéré 34 jours plus tard lorsque l'Armée américaine a investi la région.

Dans son allocution, le Maj Strawson a décrit le Capt avn Needham comme un homme « intègre, courageux et résilient ».

« Les pilotes comme Barry ont nourri l'espoir, a-t-il dit. Ils se sont sacrifiés. Ils ont affranchi l'Europe. Ils ont libéré de petites villes, à l'image de Wynyard, équipées d'aérodromes comme le Barry Needham Field. »

Le Capitaine d'aviation Needham a affirmé : « il s'agit incontestablement du plus grand jour de ma vie... Je suis au septième ciel. » 🇨🇦

Barry Needham et ses « ailiers » de la 2 EPFC et de la 3 EPFC ainsi que des membres du 412 Escadron devant un avion Harvard II de la 15<sup>e</sup> Escadre Moose Jaw (Sask.) à l'aérodrome W.B. Needham Field.



Le Capt avn (à la retraite) Barry Needham en compagnie (à partir de la gauche) du Capt Andrew Wetmore, du Capt Jeff Andrews et du Major Chris Strawson.

## « BIRCH » CITÉ SUR LE MUR D'HONNEUR



Une plaque en l'honneur d'un monstre sacré de l'Aviation royale canadienne, le Commodore de l'air Len Birchall, a été récemment installée sur le Mur d'honneur du Collège militaire Royal du Canada, à Kingston (Ont.). C'est la promotion 1963 du CMR qui a créé le Mur d'honneur pour reconnaître les réalisations et contributions exceptionnelles apportées au Canada par d'anciens élèves-officiers du CMR, de l'ancien Collège militaire Royal Roads de Victoria (C.-B.) et du Collège militaire royal de Saint-Jean (Qc.). Surnommé le « Sauveteur de Ceylan », le Commodore de l'air Birchall est surtout connu comme étant celui qui a alerté le Ceylan, où la flotte britannique de l'Est de la Royal Navy avait établi sa base, d'une possible invasion japonaise après avoir aperçu une imposante flotte japonaise qui s'approchait de l'île. La citation se lit comme suit : « Air Commodore Leonard Joseph Birchall, Aviateur, sauveteur du Ceylan, protecteur des prisonniers de guerre, administrateur d'université, humaniste. » 🇨🇦





Le Capt avn Alfie Hall (à la retraite) (à droite) et le Maj Jason Furlong (à gauche) qui ont collaboré pendant des mois au projet commémoratif de l'ARC, se serrent la main à la suite du dévoilement.

## PREMIER MONUMENT EN L'HONNEUR DE L'ARC AU R.-U.

Lorsque le Capitaine d'aviation Alfie Hall s'est rendu à l'Arboretum commémoratif national dans le Staffordshire, au Royaume-Uni, en mai 2010, il s'est rendu compte qu'il n'y avait pas de monument en l'honneur de l'Aviation royale canadienne (ARC) à l'Arboretum – qui est le centre commémoratif de ce pays. Pire encore, un tel monument n'existait nulle part au Royaume-Uni.

Le Capt avn Hall a servi au 609<sup>e</sup> Escadron de West Riding (Royal Auxiliary Air Force), un escadron britannique qui a compté 21 Canadiens parmi ses membres, durant la Seconde Guerre mondiale. Il a réuni une équipe pour rectifier cette omission et a commencé à recueillir des fonds.

Le 8 juillet 2011 était dévoilé un impressionnant monument en l'honneur de l'ARC. Le monument est fait de granite qui provient d'une carrière près de Sturgeon Falls (Ont.); il s'agit d'un don de LaFarge Canada. Le granite a été transporté jusqu'en Angleterre à bord d'un Hercules CC-130 du 426<sup>e</sup> Escadron d'entraînement de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton (Ont.) au cours d'un vol d'entraînement.



## LES MAILLOTS DES JETS

En septembre, c'est sur la ligne de vol de la 17<sup>e</sup> Escadre Winnipeg (Man.) que les Jets de Winnipeg ont dévoilé leur maillot d'équipe. Dans un tourbillon de fumée et de lumières bleues, les joueurs Mark Stuart, Andrew Ladd, Eric Fehr et Nik Antropov ont descendu la rampe d'un CC-130 Hercules du 435<sup>e</sup> Escadron de transport et de sauvetage, accompagnés de membres du personnel de la 17<sup>e</sup> Escadre. Le logo stylisé des Jets est constitué d'un avion de chasse superposé à la cocarde de l'Aviation royale canadienne. Pour avoir la permission d'utiliser la cocarde dans le logo, l'équipe a promis de faire des contributions de l'ordre d'un million de dollars au cours des dix prochaines années au Fonds « Sans limites », au Fonds pour les familles des militaires et au Fonds du patrimoine de la Force aérienne. 🇨🇦

### Page Couverture

De retour de l'Op *Mobile*, le Sdt Sean Rogowsky, opérateur de détecteurs électroniques aéroportés à bord du CP-140 Aurora de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (N.-É.), est accueilli par sa fille.

PHOTO : CPL PAMELA EVANS



« Cela a été une merveilleuse occasion pour nos deux grands pays de célébrer le passé, de faire l'éloge du travail coopératif du moment et de se tourner vers un avenir lumineux », a déclaré le Major Jason Furlong, un officier de l'ARC en poste au Royaume-Uni, qui a été l'un des moteurs de ce projet.

Un monolithe de granite rouge et blanc aux couleurs du drapeau canadien constitue la pièce centrale du monument. Le monolithe est entouré de treize inscriptions de pierre représentant les provinces et territoires. Il est surmonté d'une feuille d'érable et il est planté sur un anneau de granite de même couleur qui l'encercle; la vue aérienne révèle la cocarde actuelle de l'ARC. Le poème intitulé *High Flight* du Capt avn John Gillespie Magee Jr, pilote de l'ARC, est aussi gravé sur le monument. 🇨🇦