

Calendrier estival : le prochain numéro paraîtra le 23 juillet.
 Summer schedule: Next issue July 23.

Cànàdà-bòund Dèstnàtion Cànàdà



*The IST loads vehicles on the Full Time Charter bound for Montréal.
 Les membres de l'EEL chargent des véhicules à bord d'un navire affrété
 exclusivement par le Canada qui se rendra à Montréal.*

Pages 6-11

■ ■ ■ In this week's issue / Dans le présent numéro ■ ■ ■

Environment / Environnement 3	Army / Armée de terre 14-15
The Beast / La Bête 5	Navy / Marine 16-17
Air Force / Force aérienne 12-13	Safety Digest de Sécurité..... Supplement / Supplément

Two CF soldiers die in Afghanistan



Pte/Sdt Colin William Wilmot



Cpl Brendan Anthony Downey

Private Colin William Wilmot, a medic serving with the Health Services Support Unit attached to 2nd Battalion, Princess Patricia's Canadian Light Infantry Battle Group, died July 6 in Panjwayi District, Afghanistan.

Pte Wilmot, of 1 Field Ambulance based in Edmonton, was seriously injured at about 12:50 a.m. Kandahar time when an explosive device detonated near a dismounted security patrol. He was pronounced dead upon arrival at the Multi-National Medical Facility at Kandahar Airfield.

"Colin wanted it known that, should a spot become available on the mission, he wanted in," said Brigadier-General Denis Thompson, Commander Joint Task Force Afghanistan. "He was selected to fill a vacancy because he was motivated and skilled, and he was eager to make a difference in the lives of ordinary Afghans."

Under investigation

Corporal Brendan Anthony Downey, a military policeman based in Dundurn, Sask., was found dead in the sleeping area of a Middle Eastern military base July 4. Cpl Downey was deployed at a Theatre Support Element to provide aviation technical and logistics support services to the personnel and mission of Joint Task Force Afghanistan.

"It's tragic," said Chief of the Defence Staff General Walt Natynczyk. "We grieve for the family of Cpl Downey. Any loss in our operations is difficult for us. It's difficult for the military family and for his family."

Cpl Downey's death was not combat-related, and a military investigation is underway to determine the circumstances surrounding his death.

Deux soldats canadiens perdent la vie en Afghanistan

Le Soldat Colin William Wilmot, infirmier au sein de l'unité de soutien des Services de santé affecté au groupement tactique du 2^e Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry, a trouvé la mort le 6 juillet dans le district de Panjwayi, en Afghanistan.

Le Sdt Wilmot, de la 1^{re} Ambulance de campagne, d'Edmonton, a été grièvement blessé à environ 12 h 50, heure de Kandahar, lorsqu'un dispositif explosif a éclaté à proximité de la patrouille dont il faisait partie. On a constaté la mort du Sdt Wilmot à son arrivée aux installations médicales multinationales de l'aérodrome de Kandahar.

« Colin souhaitait ardemment participer à la mission », a déclaré le Brigadier-général Denis Thompson, commandant de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan. « On l'a choisi parce qu'il était motivé, qu'il était compétent et qu'il désirait rendre la vie des Afghans plus agréable. »

Une enquête en cours

Le 4 juillet, le Caporal Brendan Anthony Downey, du détachement de la Police militaire de Dundurn, en Saskatchewan, a été trouvé mort dans un logement d'une base militaire au Moyen-Orient. Le Cpl Downey était affecté à un élément de soutien dans le théâtre dans la

région du Golfe, où il apportait un soutien logistique et technique en avionique à la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan.

« Il s'agit d'un événement tragique », a déclaré le Général Walt Natynczyk, chef d'état-major de la Défense. « Nous offrons nos plus sincères condoléances à la famille du Cpl Downey, dont nous partageons le deuil. Toute mort qui survient au cours d'une opération est éprouvante pour nous. Elle l'est tant pour les FC que pour la famille du soldat. »

La mort du Cpl Downey n'est pas liée au combat. Les autorités militaires mènent actuellement une enquête à ce sujet.

New CDS assumes command of the CF

Governor General and Commander-in-Chief of Canada Michaëlle Jean presided over a July 2 ceremony at former CFB Uplands in Ottawa that saw General Walt Natynczyk assume command of the CF.

"We are torn between sadness at bidding farewell to a general whom we greatly admire and joy at welcoming as the head of the Canadian Forces a generous man and a fine officer," the

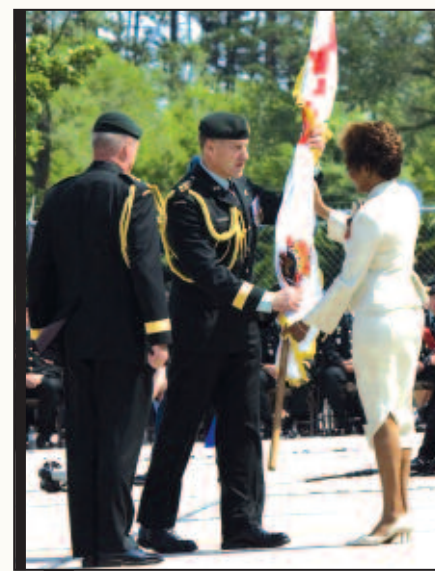
Governor General said. "These emotions speak volumes of the respect that we have for them both."

Gen Natynczyk takes over as Chief of the Defence Staff from Gen Rick Hillier, who assumed leadership in February 2005. Gen Hillier is retiring from the Forces after 35 years of dedicated service.

"The Canadian Forces have the important and challenging responsibility

of protecting Canada and Canadians and contributing to international stability," Prime Minister Stephen Harper said. "It is critical that they have a Chief of the Defence Staff that offers strong leadership and expertise."

"General Natynczyk has the extensive knowledge and experience necessary to ensure our Canadian Forces continue their fine work into the future," said Defence Minister Peter MacKay.



MCPL/CPLC SERGE TREMBLAY

Gen Walt Natynczyk accepts the CF Ensign from Governor General Michaëlle Jean during the CDS Change of Command ceremony.

Le Gén Walt Natynczyk accepte le drapeau des FC de la gouverneure générale, Michaëlle Jean, au cours de la cérémonie de passation de commandement.

Le nouveau CEMD assume le commandement des FC

Le 2 juillet, à l'ancienne BFC Uplands, lors d'une cérémonie présidée par la gouverneure générale, Michaëlle Jean, commandante en chef du Canada, le Général Walt Natynczyk a assumé le commandement des FC.

« Nous oscillons entre la tristesse de voir partir un général pour qui nous avons une profonde admiration et la joie d'accueillir à la tête des Forces canadiennes un homme de cour et un

militaire de grande qualité, a déclaré la gouverneure générale. Ces sentiments en disent long sur le respect que nous leur vouons à tous les deux. »

Le Gén Natynczyk succède au Général Rick Hillier, qui exerçait la fonction de chef d'état-major de la Défense depuis février 2005. Celui-ci prendra sa retraite des Forces canadiennes après 35 années de loyaux services. »

« Les Forces canadiennes ont la

responsabilité importante et souvent difficile de protéger le Canada et sa population et de collaborer à la stabilité internationale, a déclaré le premier ministre, Stephen Harper. Il est extrêmement important qu'elles relèvent d'un chef dont le leadership et l'expertise sont incontestables. »

« Le Général Natynczyk possède les connaissances approfondies et l'expérience nécessaires afin de veiller

à ce que les Forces canadiennes poursuivent leur excellent travail », a déclaré, pour sa part, le ministre de la Défense nationale, Peter MacKay.



The Maple Leaf
ADM(PA)/DPAPS,
101 Colonel By Drive, Ottawa ON K1A 0K2

La Feuille d'érable
SMA(AP)/DPSAP,
101, promenade Colonel By, Ottawa ON K1A 0K2

FAX / TÉLÉCOPIEUR: (819) 997-0793
E-MAIL / COURRIEL: mapleleaf@dnews.ca
WEB SITE / SITE WEB: www.forces.gc.ca

ISSN 1480-4336 • NDID/IDN A-JS-000-003/JP-001

SUBMISSIONS / SOUMISSIONS
Cheryl MacLeod (819) 997-0543
macleod.ca3@forces.gc.ca

MANAGING EDITOR / RÉDACTEUR EN CHEF
Maj (ret) Ric Jones (819) 997-0478

ENGLISH EDITOR / RÉVISEUR (ANGLAIS)
Ruthanne Urquhart (819) 997-0697

FRENCH EDITOR / RÉVISEUR (FRANÇAIS)
Éric Jeannotte (819) 997-0599

GRAPHIC DESIGN / CONCEPTION GRAPHIQUE
Anne-Marie Blais (819) 997-0751

WRITER / RÉDACTION
Steve Fortin (819) 997-0705
Cheryl MacLeod (819) 997-0543

D-NEWS NETWORK / RÉSEAU D-NOUVELLES
Guy Paquette (819) 997-1678

STUDENT / ÉTUDIANTE
Lesley Craig

TRANSLATION / TRADUCTION
Translation Bureau, PWGSC /
Bureau de la traduction, TPSGC

PRINTING / IMPRESSION
Performance Printing, Smiths Falls

Submissions from all members of the Canadian Forces and civilian employees of DND are welcome; however, contributors are requested to contact Cheryl MacLeod at (819) 997-0543 in advance for submission guidelines.

Articles may be reproduced, in whole or in part, on condition that appropriate credit is given to *The Maple Leaf* and, where applicable, to the writer and/or photographer.

The Maple Leaf is the weekly national newspaper of the Department of National Defence and the Canadian Forces, and is published under the authority of the Assistant Deputy Minister (Public Affairs). Views expressed in this newspaper do not necessarily represent official opinion or policy.

Nous acceptons des articles de tous les membres des Forces canadiennes et des employés civils du MDN. Nous demandons toutefois à nos collaborateurs de communiquer d'abord avec Cheryl MacLeod, au (819) 997-0543, pour se procurer les lignes directrices.

Les articles peuvent être cités, en tout ou en partie, à condition d'en attribuer la source à *La Feuille d'érable* et de citer l'auteur du texte ou le nom du photographe, s'il y a lieu.

La Feuille d'érable est le journal hebdomadaire national de la Défense nationale et des Forces canadiennes. Il est publié avec l'autorisation du Sous-ministre adjoint (Affaires publiques). Les opinions qui y sont exprimées ne représentent pas nécessairement la position officielle ou la politique du Ministère.

PHOTO PAGE 1: MCPL/CPLC HELENE PAGIATAKIS

Les FC se soucient de l'environnement

Par Steve Fortin

Quand les FC participent à un exercice ou à une opération, ce sont parfois plusieurs centaines de personnes qui sont concernées, des véhicules de tous types, terrestres, marins ou aériens, peut-être même un campement. Il s'agit d'activités qui impliquent des considérations environnementales importantes. Or, les FC recourent à une stratégie de gestion environnementale qui permet de réduire les incidences de leurs opérations et de prendre les précautions nécessaires afin d'éviter tout accident.

Par exemple, l'exercice RÉACTION ROYALE 2008, qui s'est déroulé dans la région de Charlevoix, au Québec, au début du mois de mai dernier, a réuni plus de 2 000 militaires de tous les éléments des FC pendant sept jours. La planification et la réalisation d'un tel déploiement nécessitent qu'on tienne compte des incidences environnementales.

Au Secteur du Québec de la Force terrestre/Force opérationnelle interarmées (Est) (SQFT/FOIE), la considération des incidences environnementales s'inscrit dans le respect du système de gestion de l'environnement (SGE), élaboré en 1999 pour faire suite à la mise en œuvre de la Stratégie de développement durable du ministère de la Défense nationale. Claude Langlois, chef de la section Environnement du 5^e Groupe de soutien de secteur, explique : « Depuis 1995, chaque ministère a l'obligation de créer une stratégie de développement durable et de voir à sa mise à jour tous les trois ans. »

Or, la section Environnement du SQFT/FOIE n'est pas unique au sein des FC; d'autres secteurs de la Force terrestre au Canada adoptent un SGE similaire, seul le niveau de mise en œuvre diffère. Les progrès réalisés au Québec peuvent servir à la mise en place et à l'évolution de SGE ailleurs au pays. Car, dans les faits, selon Claude Langlois, la raison d'être d'un SGE est essentiellement toujours la même : « regrouper tous les intervenants qui sont susceptibles d'avoir une incidence environnementale, toutes les unités et tous les services au sein du secteur. Ces gens réunis autour d'une même table définissent ensuite les pratiques à améliorer et les mesures à prendre afin que la protection de l'environnement soit la priorité dans les champs d'action de

ces mêmes intervenants. »

Quand on parle de pratiques à améliorer, on peut donner l'exemple de la prévention des déversements lors de la manutention de produits pétroliers. Si les déversements accidentels lors de ravitaillements pétroliers étaient assez fréquents au cours des années 80, on a réussi, grâce à une sensibilisation accrue et à des programmes de formation auprès des intervenants, à diminuer ce type d'accident tout en augmentant la rapidité d'intervention quand il y a déversement. Compte tenu de la nature des activités que mènent les FC, il est impossible d'éviter complètement les déversements, mais en équipant les camions de troussees spéciales, par exemple, on réduit sensiblement les incidences environnementales de ce type d'activité grâce à une capacité d'intervention rapide et efficace. Il s'agit là d'un exemple probant de résultats concrets qui sont attribuables à l'application du système de gestion de l'environnement.

Un autre exemple qui illustre comment la stratégie de développement durable du MDN influe sur les opérations concrètes des militaires du secteur de la Force terrestre en général est l'utilisation des halocarbures, des substances chimiques composées entre autres d'halogène (brome, chlore ou fluor) et de carbone. Les halocarbures sont utilisés comme réfrigérants dans les systèmes de climatisation et de réfrigération, comme agents extincteurs dans les systèmes d'extinction d'incendies, et comme agents gonflants dans la fabrication des mousses. Or, l'utilisation de ces substances pose un double problème environnemental. Premièrement, la

plupart d'entre eux contribuent à l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique. Deuxièmement, ce sont des gaz à effet de serre qui accélèrent les changements climatiques.

L'objectif de la stratégie de développement durable du MDN est de minimiser les rejets accidentels d'halocarbures et de remplacer ceux qui sont plus dommageables pour l'environnement par des substances moins néfastes. Au sein du SQFT, cette exigence s'est traduite par la collaboration entre les gens de la section Environnement, du génie et du 5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada, dont les véhicules sont munis d'extincteurs aux halocarbures et de systèmes de climatisation, afin que toutes les personnes concernées se regroupent et élaborent un plan de gestion commun visant à éliminer progressivement l'utilisation d'halocarbures.

On suit ce processus également quand il s'agit de protéger les écosystèmes ou de réduire les incidences environnementales d'un exercice comme celui qui s'est tenu dans la région de Charlevoix. Notons que le SQFT/FOIE a veillé à ce que ses activités n'aient aucune conséquence grave sur l'environnement pendant RÉACTION ROYALE 2008. Pour ce faire, il a calculé les émissions de carbone que provoquait la présence des militaires et de tout leur équipement au cours de l'exercice. Ensuite, il a fait don de 1 000 arbres à la municipalité de Baie-Saint-Paul pour que cette dernière puisse les ajouter au millier d'arbres qui ont été plantés par les Baie-Saint-Paulois dans le cadre d'une journée de sensibilisation environnementale.



Marcel Proulx et Marie-Noëlle Samson Noiseux, biologistes chez Dessau inc., analysent les paramètres physicochimiques pour déterminer si la qualité des eaux de surface respecte les critères établis.

Dessau Inc. biologists Marcel Proulx and Marie-Noëlle Samson Noiseux analyze physicochemical parameters to ensure that surface water meets quality criteria.

CF cares about the environment

By Steve Fortin

When the CF participates in an exercise or operation, whether on land, at sea or in the air, several hundred people can be involved, plus vehicles of all types and sometimes a camp. All this can give rise to serious environmental considerations, so the CF uses an environmental management strategy that helps reduce the impact of operations and takes the necessary precautions to avoid accidents.

Exercise RÉACTION ROYALE 2008, for example, held in the Charlevoix region of Quebec in early May, brought together for seven days more than 2 000 personnel from every element of the CF. The environmental impact of such a deployment had to be taken into account in its planning and execution.

For Land Force Quebec Area/Joint Task Force (East) (LFQA/JTFE, considering environmental impact is part and parcel of compliance with the Environmental Management System (EMS), developed in 1999 further to the implementation of DND's Sustainable Development Strategy. "Since 1995," says Claude Langlois, Chief of the Environment Section of 5 Area Support Group, "each department is required to create a sustainable development strategy and update it every three years."

The LFQA/JTFE environment section is not unique in the CF; other Land Force areas have similar EMSs. The only difference among them is the level of implementation. The progress made in Quebec can help

in the establishment and advancement of EMSs elsewhere in the country. As Mr. Langlois points out, the purpose of an EMS is essentially always the same, to "bring together all the players whose activities are likely to have an environmental impact, all the units and all the services within an area. All these people sit down together to define the practices to be improved and action to be taken to make environmental protection a priority in their areas of responsibility."

The prevention of spills when handling petroleum products is one example of practices to be improved. While accidental spills during fuelling were quite frequent in the 1980s, the Forces has been able, through increased awareness and training programs for workers, to reduce this type of accident and to increase the speed of response when there is a spill. Given the nature of the activities carried out by the CF, avoiding spills completely is impossible, but by equipping trucks with special kits, for example, the environmental impact of this type of event can be reduced considerably due to rapid and effective intervention. This is a convincing example of the concrete results that can be achieved by applying the EMS.

Another example that shows how DND's sustainable development strategy influences actual operations in the Land Force area in general centres around the use of halocarbons, chemical compounds containing halogen (bromine, chlorine or fluorine) and carbon. Halocarbon is used as a refrigerant in air-conditioning and refrigeration

systems, as an extinguishing agent in fire suppression systems, and as an inflating agent in the manufacturing of foam. However, the use of these substances creates a two-fold environmental problem. To begin with, most of them contribute to the thinning of the earth's ozone layer and, secondly, they are greenhouse gases that contribute to climate change.

The objective of DND's sustainable development strategy is to minimize accidental discharges of halocarbons and to replace those that are most damaging to the environment with less harmful substances. Within LFQA, this requirement has led to collaboration among people from the environment section, engineering and 5th Canadian Mechanized Brigade Group, whose vehicles are equipped with halocarbon extinguishers and air-conditioning systems, to develop a joint management plan aimed at progressively eliminating the use of halocarbons.

This process is also followed when it comes to protecting ecosystems or reducing the environmental impact of an exercise such as the one held in Charlevoix. LFQA/JTFE made sure its activities during RÉACTION ROYALE 2008 did not have an overall negative impact on the environment. To this end, they calculated the carbon emissions produced by the presence of the troops and all their equipment during the exercise, and donated 1 000 trees to the Municipality of Baie-Saint-Paul, to be added to the thousand trees planted by the people of Baie-Saint-Paul during an environmental awareness day.

'Be proud of them and make yourself strong'

By Ruthanne Urquhart

Whether you grew up an Army brat or are in the Forces or have no experience whatsoever with military life, the kids featured in *Off to War: Voices of Soldiers' Children* will shake you.

Canadian author Deborah Ellis has brought together interviews with 40 Canadian and US children from military families. The kids range in age from six to 17 and their parents' service histories stretch from Bosnia through Rwanda to Iraq and Afghanistan. Several have lost a parent to war. Many have lost or are still losing parents to operational stress injuries manifesting in post-traumatic stress disorder, depression, panic disorder, alcohol and substance abuse, and other physical and psychological disabilities.

In her introduction, Ms. Ellis writes that these children "remind us that in any war, it

is always children who are the biggest losers – children whose voices are rarely heard."

Until now. *Off to War* illuminates, in their words, all the sadness, fear, anger and uncertainty that military children feel about their parents' service. The book is well organized and edited – the contributions of even the youngest among the kids are coherent but retain the natural rhythm of children's speech. They are sometimes heart-breaking, sometimes funny and always gripping, and what lingers long after the reading is done is the insight, pride, simple wisdom and love these kids possess.

"Mentally, there is a lot of stress on some soldiers. They've been hurt, or even if they weren't hurt physically, their minds have been hurt from being shot at and bombed. It's really affected them, and then they go home and it affects their families. They all need help to get

through it." (11-year-old)

"Bad guys don't have to stay bad guys. They could change and be good guys and then Daddy wouldn't have to shoot them." (Six-year-old)

"I wish I knew what happened to Dad in Kandahar. He won't talk about it. I think he's afraid he'll end up scaring us because of what he went through. It makes me lonely, but I don't worry about the stuff he doesn't want to talk about. I'll let him come to me if he wants to..." (17-year-old)

The stories encompass unkind civilian classmates, respectful local police personnel, children collecting toys for deployed parents to give to other children, parents divorcing, judgemental townsfolk, deployment programs, funny videos deployed parents make and send home, counselling sessions, Christmas in August, friends next door losing their Dad – these kids leave nothing out. And every word resonates.

"We get to have more experiences than a regular child. Our parents stand in the middle of a war, and that gives us a different view of the world. Of course, you never know if they're going to get hurt, and that makes it hard...But you should just be proud of them and make yourself strong..." (12-year-old)

There isn't a household, classroom, Military Family Resource Centre or library that wouldn't benefit from having this book on the shelf.

Off to War: Voices of Soldiers' Children is slated to be released in September, with all royalties going to the Children in Crisis fund of the International Board on Books for Young People (www.ibby.org). For more information about the book, go to www.groundwoodbooks.com. For information about the author, go to www.quillandquiere.com and select "Author profiles".

Laissons parler les enfants

Par Ruthanne Urquhart

Que vos parents aient été militaires, que vous le soyez vous-même ou que vous n'ayez aucune expérience personnelle du monde militaire, les témoignages des enfants présentés dans *Off to War: Voices of Soldiers' Children* sauront vous émouvoir.

L'auteure canadienne Deborah Ellis présente dans son livre 40 entretiens avec des enfants canadiens et états-uniens grandissant dans des familles de militaires. Ces derniers sont âgés de six à dix-sept ans et leurs parents ont servi partout dans le monde, de la Bosnie au Rwanda en passant par l'Iraq et l'Afghanistan. Plusieurs de ces enfants ont perdu un parent à la guerre. Bien d'autres encore ont perdu un parent à cause des traumatismes liés au stress opérationnel ou composent toujours avec ces problèmes, qui se traduisent par le syndrome du stress post-traumatique, la dépression, les troubles paniques, la consommation excessive d'alcool et de drogues et d'autres déficiences physiques et psychologiques.

Dans son introduction, M^{me} Ellis

explique que les témoignages « nous rappellent que ce sont toujours les enfants qui font les frais de la guerre et qu'il nous est rarement donné d'entendre leur point de vue ».

C'est dans cet esprit que le recueil *Off to War: Voices of Soldiers' Children* traduit, dans les mots des interviewés, toute la tristesse, la peur, la colère et l'incertitude que ressentent les enfants de militaires concernant la carrière de leurs parents. Le livre est bien conçu et bien présenté. Même les témoignages des plus jeunes interviewés demeurent cohérents et sont rédigés de façon à respecter le rythme naturel de la parole des enfants. Les témoignages sont tantôt déchirants, tantôt drôles, mais toujours captivants. Lorsqu'on dépose le livre, la perspicacité, la fierté, la sagesse et l'amour des enfants nous habitent.

« Mentalement, les soldats vivent un grand stress. Ils ont été blessés. Même s'ils n'ont pas été blessés physiquement, ils sont perturbés d'avoir été à la guerre. Ça les bouleverse vraiment et quand ils rentrent à la maison, ça ébranle leur famille. Ils ont tous besoin d'aide pour

vivre cette expérience-là », témoigne un enfant de onze ans.

« Les méchants n'ont pas besoin de rester méchants pour toujours. Ils pourraient changer et devenir bons. Et alors, papa n'aurait pas besoin de se battre contre eux », soutient un enfant de six ans.

« J'aimerais savoir ce qui est arrivé à mon père à Kandahar. Il ne veut pas en parler. Je crois qu'il craint de nous faire peur en nous racontant ce qu'il a vécu. Je me sens seul, mais j'accepte son silence. Si jamais il veut en parler, je l'écouterai », explique un jeune de dix-sept ans.

Les enfants n'omettent rien et leur récit parle, entre autres, de la cruauté de certains camarades de classe civils, du respect des policiers, des jouets recueillis par des enfants et envoyés à des parents déployés pour qu'ils puissent les donner à d'autres enfants, du divorce, du jugement porté par certains concitoyens, des programmes d'appui pour les familles dont un membre est en déploiement, des vidéos amusantes envoyées par les parents en déploiement, des séances de counselling, des célébrations de Noël au mois d'août et de voisins qui perdent leur père. Chaque témoignage

est d'une très grande force.

« Nous vivons des choses que les autres enfants ne connaissent pas. Nos parents vont à la guerre et ça nous donne une différente façon de voir le monde. C'est sûr qu'on a toujours peur qu'ils se fassent mal et c'est ça qui est difficile. Mais il faut être forts et fiers d'eux », déclare un enfant de douze ans.

Que ce soit pour la maison, une salle de classe, un centre de ressources pour les familles des militaires ou une bibliothèque, *Off to War: Voices of Soldiers' Children* convient à la merveille.

Le livre paraîtra en septembre. Toutes les redevances seront versées au fonds pour les enfants vivant en situation de crise de l'Union internationale pour les livres de jeunesse, dont le site Web se trouve au www.ibby.org (en anglais seulement). Pour obtenir plus de renseignements sur le livre, consultez le www.groundwoodbooks.com (en anglais seulement). Pour obtenir plus de renseignements sur l'auteure, consultez le site www.quillandquiere.com (en anglais seulement), sous l'onglet « Author profiles ».



Shilo Stag — Shilo, au Manitoba, le 12 juin

- Des véhicules militaires à la foire : Des visites d'un VBL III ont fait fureur à la 127^e Foire annuelle du Manitoba. Les militaires ont aussi beaucoup aimé leurs interactions avec la collectivité de Brandon.

Contact — Trenton, en Ontario, le 20 juin

- Un musicien fait le grand saut : Ed Robertson, l'un des chanteurs principaux du groupe Barenaked Ladies, effectue un saut en tandem avec un membre des SkyHawks, en vue d'une émission de la populaire série « Ed's Up! ». Lors de l'émission, l'artiste parlera des capacités de recherche et de sauvetage des FC, en mettant l'accent sur le métier de Tech SAR.

Aurora — Greenwood, en Nouvelle-Écosse, le 23 juin

- Les membres de l'équipe de la 14^e Escadre participant à la Marche de Nimègue parcourent les rues entourant Greenwood depuis avril. Ils sont maintenant prêts pour les quatre jours de marche totalisant une distance de 160 km aux Pays-Bas.

Shilo Stag — Shilo, Man. (June 12)

- Fun at the fair: Tours of the LAV III were a large attraction at the 127th annual Manitoba Fun Fair, where CF personnel enjoyed interacting with the Brandon community.

The Contact — Trenton, Ont. (June 20)

- Barenaked jump: Ed Robertson, co-lead singer of the Barenaked Ladies, does a tandem jump with the SkyHawks for an episode of his television show, "Ed's Up!", featuring the CF's Search and Rescue capabilities, with particular focus on SAR techs.

The Aurora Newspaper — Greenwood, N.S. (June 23)

- Nijmegen-bound: The 14 Wing Nijmegen Team has travelled the streets in and around Greenwood since April and is now ready for the four-day 160-km marches in the Netherlands.

The Beast

By Lt(N) Jim Parker

CAMP DILLING, Sudan — Newly arrived, I was excited about being a UN military observer, and by everything around me. At the gate of Camp Dilling on a dusty, 40°C day, I watched a Thai teammate running. Was I motivated to run? No, but I did feel guilty.

Cycling, I thought. There were lots of locals cycling. Their bicycles looked to weigh 45 kg and date from Victorian times, but I set out for the Dilling bike shops anyway, with our interpreter and some teammates.

The locals laughed as the foreigner test-wobbled two-wheelers while avoiding donkey carts (unsuccessfully, once), wild goats and gawking drivers. The bicycle I chose was a Phoenix, built—this model, anyway—around 0 A.D. It had square, wide handlebars, no paint, no functioning brakes, bald tires, bent pedals without bearings, and the oddest suspension I had ever seen. But at 100 Sudanese pounds, about C\$50, it was cheap. Our interpreter had a buddy who was a bike technician.

After about C\$30' worth of repair, The Beast was ready. Next day, I told my skeptical teammates I would cycle back to camp — I was in CADPAT [Canadian disruptive pattern] with boots, the temperature was 40°C+ and The Beast was surely made of cast iron.

It looked sporty, though, with a new carrier, sort-of new tires and a gaudy seat cover. Market-goers waved, laughed and gave me many encouraging thumbs-up, though I'm not sure about the man whose display of figs I ran over. Dilling folk were used to UN staff travelling in white vehicles — I must have been quite a shock. The market is the heart of Dilling, crowded with people,

children running and driving donkey carts, wandering livestock, vehicles, and wares spilling onto the street. It's a miracle I left only injured figs in my wake.

Travel in a motor vehicle levels hills — I would have sworn the nine clicks from market to Camp Dilling were flat. As Dillingites, including many who I'm sure were 100-plus years old, whizzed by me on bikes, I had second thoughts — about buying the bike, about riding it on a 40°C day. (Note to NDHQ: When designing next warm-climate uniform, make it of way lighter material.) My sweat-soaked uniform, wheezing breath and decreasing rpms mapped the rise in the road. Eventually, I arrived, having pushed The Beast just a wee bit of the way. The Egyptian force-protection guard at the camp gate did a double-take but managed a salute. I was too exhausted to respond.

Part of our mandate here is to get to know the people. What better way than by making a spectacle of yourself while exercising? In the several weeks I've had The Beast, I've ridden through villages, been chased by dogs, waved at by kids and torn my legs taking shortcuts through thorn bushes. The villagers smile and throw English words at me as I pass, and smile more broadly when I throw my few Arabic words back at them. The Beast has been a success.

I've a few more trips planned before the rainy season, one to a nearby village we hope to help with a project or two. And I want to ride to Dilling proper for groceries. If local people can carry whole trees and families on their bicycles, I can surely ride home with groceries. I hope.

Lt(N) Parker, a naval reservist from HMCS Malahat in Victoria, B.C., is deployed on Op SAFARI.

La Bête

Par le Ltv Jim Parker

CAMP DILLING, Soudan — Fraîchement arrivé à Dilling, je me réjouissais de devenir un observateur militaire de l'ONU et de tout ce qui m'entourait. À la porte du camp, par une journée sèche de 40 °C, j'observais un de mes collègues, originaire de la Thaïlande, qui faisait son jogging. Étais-je pour autant motivé à aller courir? Non, mais je me sentais coupable.

C'est alors que j'ai pensé à la bicyclette. Beaucoup des habitants de Dilling faisaient du vélo. Leurs montures devaient bien peser 45 kilos et semblaient dater du XIX^e siècle, mais j'ai tout de même mis le cap sur les magasins de bicyclettes, en compagnie d'un interprète et de quelques collègues.

Les habitants s'esclaffaient devant cet étranger qui essayait tant bien que mal différentes bicyclettes tout en s'efforçant d'éviter des chariots tirés par des ânes — j'en ai d'ailleurs heurté un —, des chèvres sauvages et des conducteurs éberlués. J'ai opté pour une Phoenix construite (ce modèle, du moins) aux environs de la naissance du Christ. Dépourvue de peinture, elle était munie d'un guidon carré et large, de freins parfaitement inefficaces, de pneus usés, de pédales tordues et sans roulement à billes et de la suspension la plus étrange que j'aie jamais vue. Mais, elle n'était pas chère; je l'ai payée 100 livres soudanaises, soit environ 50 \$.

Heureusement, notre interprète avait un ami qui était technicien en bicyclettes. Après environ 30 \$ de réparations, la Bête était prête. Le jour d'après, j'ai annoncé à mes collègues, sceptiques, que je me rendrais au camp à vélo. Je portais mon uniforme revêtu du dessin de camouflage canadien (DCamC) et mes bottes. Il devait faire au moins 40 °C, et la Bête était sans doute en fer forgé.

Cependant, elle avait plutôt fière allure, munie d'un nouveau porte-bagages, de pneus relativement neufs et d'un revêtement de siège tape-à-l'oeil. Les passants dans le marché m'envoyaient la main, riaient et levaient le pouce en signe d'encouragement, mais je ne pense pas que le type dont j'ai renversé l'étalage de figues me portait dans son cœur. Jusqu'ici, les habitants de Dilling étaient habitués à voir les représentants de l'ONU se promener dans des

véhicules blancs, alors me voir à bicyclette doit avoir été toute une surprise. Le marché est le cœur de Dilling. Il déborde de gens, d'enfants qui courent et qui conduisent des chariots tirés par des ânes, d'animaux en liberté, de véhicules et d'articles. Par miracle, je n'ai laissé que quelques figues meurtries dans mon sillage.

Les véhicules motorisés semblent aplanir les côtes et j'aurais pu jurer que les neuf kilomètres qui séparent le marché du camp étaient sur du terrain plat! Au fur et à mesure que des habitants, dont bon nombre, j'en suis sûr, étaient centenaires, me dépassaient à vive allure à bicyclette, je commençais à avoir des doutes sur l'achat de mon vélo et sur l'idée de l'utiliser dans cette chaleur. (Note au QGDN : un uniforme pour climat chaud devrait être beaucoup plus léger.) Mon uniforme trempé de sueur, ma respiration laborieuse et ma vitesse décroissante ont confirmé que la route était en effet en pente. J'ai fini par arriver après avoir dû pousser la Bête un tout petit peu. Le garde égyptien à la porte n'en croyait pas ses yeux, mais a réussi à m'adresser un salut, que je n'ai pas pu rendre, faute d'énergie.

Une partie de notre mandat est d'apprendre à connaître la population. Quel meilleur moyen que de se donner en spectacle tout en faisant son exercice! Depuis que j'ai monté la Bête, j'ai traversé des villages, j'ai été poursuivi par des chiens et salué par des enfants, et je me suis écorché les jambes en prenant des raccourcis à travers des buissons épineux. Les villageois sourient et me lancent quelques mots d'anglais lorsque je passe. Leur sourire s'élargit lorsque je leur réponds avec les quelques mots d'arabe que je connais. Il va sans dire que la Bête connaît beaucoup de succès.

Je prévois quelques autres voyages avant la saison des pluies : un jusqu'à un village avoisinant dont nous espérons aider les habitants grâce à un projet ou deux, et un dans Dilling même pour faire l'épicerie. Si les gens d'ici sont capables de transporter des arbres entiers et toute leur famille sur leur bicyclette, je peux bien rouler avec quelques provisions! Du moins, je l'espère.

Membre de la réserve navale du NCSM Malahat à Victoria, en Colombie-Britannique, le Ltv Jim Parker est actuellement affecté à l'opération SAFARI.



Ethically, what would you do? A little too exotic

“You can’t say I never think about you!” declares Mike, tossing a small paper bag onto his colleague France’s desk.

“What have you got for me?” France asks, intrigued. She opens the bag and takes out several small sachets. “Some spices, my dear,” replies Mike. “You never stop telling me all about your garden. This is my personal harvest.”

“At this time of year? You want me to believe that you got this from your garden?”

“Who said they came from my garden,” Mike says. “They’re from Afghanistan, believe it or not. You know MCpl Richard Jones? I did him a big favour and in return he brought me back some spices. And since I barely use them, I thought I’d give them to you.”

“Well, that’s nice of you,” France says. “Hey, there’s even saffron. Do you know how much saffron costs?” She picks up a few stalks of the precious seasoning. “I’m really going to enjoy this!” she tells herself.

As an observer adopting a Defence ethics point of view, what advice would you give to these people? Who do you think is right? Who do you think is wrong?

Please send your comments to the Directorate Defence Ethics Programme at ethics-ethique@forces.gc.ca. Feedback will be published on the DEP Web site www.forces.gc.ca/ethics/solutions_e every two weeks. Please indicate in your e-mail if you want your name withheld. The Directorate Defence Ethics Programme will also provide a commentary on the situation.

Any suggestions for ethical scenarios to be explored or personal experiences that could serve as examples can also be sent to ethics-ethique@forces.gc.ca.

D'un point de vue éthique, que feriez-vous? Un peu trop d'exotisme

– Tu pourras pas dire que je pense pas à toi! dit Mike en jetant un petit sac de papier sur le bureau de sa collègue France.

– Qu'est-ce que tu m'apportes là? demande France, intriguée.

Elle ouvre le sac et en extrait quelques petits sachets.

– Des épices, ma chère. Tu n'arrêtes pas de me fatiguer avec ton jardin. Voici ma récolte personnelle.

– À ce moment-ci de l'année? Tu veux me faire croire que tu as ramassé ça dans ton jardin!

– Qui a dit qu'elles viennent de mon jardin? Elles arrivent d'Afghanistan, figure-toi donc. Tu connais le Cplc Richard Jones? Je lui ai rendu un grand service et en retour il m'a fait rapporter des épices. Et comme je n'en ai besoin que de très peu, j'ai pensé t'en faire profiter aussi.

– Ben ça, c'est gentil. Dis donc, il y a même du safran. Tu sais combien ça coûte, le safran?

France saisit quelques brins de la précieuse fleur.

« Avec ça, je vais me régaler! » se promet-elle.

À titre d'observateur se prononçant en vertu de l'éthique de la Défense, que diriez-vous à ces gens?

Veuillez faire parvenir vos commentaires à la direction du Programme d'éthique de la Défense (PED) par courriel, à ethics-ethique@forces.gc.ca. On publiera les commentaires reçus dans le site Web du PED, au www.forces.gc.ca/ethics/scenarios/index_f.asp. Si vous préférez que votre nom ne soit pas publié, indiquez-le dans votre message. La direction du Programme d'éthique de la Défense proposera une analyse de la situation.

Toutes les suggestions de scénarios seront étudiées. Vous pouvez même envoyer le récit d'expériences personnelles à titre d'exemple par courriel, à l'adresse ci-dessus.



Intermediate Staging Team (IST)

Not letting the dust settle

By Cheryl MacLeod

MIDDLE EAST — The barking of wild dogs echoed through the night air and a hot breeze gently stirred the sand as the convoy moved under the cover of darkness through the city. It was one of many convoys moving equipment from the airfield to the port for a much-needed wash — and not your local car wash.

This convoy was part of Canadian Operational Support Command's (CANOSCOM's) Intermediate Staging Team (IST), established to cost-effectively move vehicles and equipment from Afghanistan back to Canada and to move required equipment into Kandahar Air Field (KAF). When tasked, CANOSCOM supports all CF domestic, continental and international operations.

The IST was established to control the two-way movement of vehicles and materiel between Task Force Afghanistan and Canada. Comprising 35 personnel—two civilians, one reservist and 29 Regular Force personnel, and three Regular Force personnel in KAF—this movement conducted operations from May 6 to June 24.

During the first part of the operation, May 15-31, there were 19 Ilyushin Il-76 flights from KAF; during the second part, from June 4 to 14, a total of 14 flights, including one CF CC-177 Globemaster, moved equipment from KAF. In all, 19 pieces moved into KAF and 61 pieces moved out, pieces such as heavy logistics vehicles wheeled that are being replaced with the armoured heavy support vehicles system. AHSVs afford greater lift capability and force protection for the crews operating them. The RG-31 Nyalas (multi-purpose mine-protected vehicles) that were returned were all heavily battle-damaged. Moving these damaged vehicles had a profound impact on the crews moving them because personnel knew what had happened to cause the damage.

This movement isn't as simple a task as it sounds. There are many components such as air and sea movement, contracts and an enormous amount of paperwork that take hours of planning and preparation, and much of it is done before personnel even arrive on-site. Additionally, each vehicle and piece of equipment has to be washed thoroughly before it can be moved onto the ship.

Given the 12 000 km between Afghanistan and Canada, it is cost-effective to use the Full Time Charter (a large cargo ship Canada leases) when moving vehicles and equipment between the countries. "Using sea to air, [as opposed to] using strictly air, is cost-effective," said Major Tim O'Shea, IST commanding officer. "An air bridge from Canada to Afghanistan is costly, where sea movement is much cheaper."

On a routine basis, high-priority vehicles and equipment will be moved by air, while low-priority CF assets such as those just moved will go by sea once every couple of months. This has proven to be very effective. "IST is key in cleaning out excess equipment from in-theatre," said Master Warrant Officer Fred Snook, CF Joint Support Group HQ, Kingston and IST sergeant-major. And with IST personnel having several such movements already under their belts, things moved much more efficiently this time around. The first IST in the host nation (HN) was conducted in autumn 2007, and they continue to make progress with the concept/execution as witnessed during the movement IST conducted in HN in spring 2008.

The biggest challenge for Maj O'Shea was dealing with contractors. "They have a different view of how things are done," he said. The HN has a huge requirement to build relationships, so it was very important to them to build a personal relationship with Canadians. "Their culture is so different from ours. They want to talk about everything except work at the beginning of the meeting. The last part is when we get down to business," Maj O'Shea said. "So, it was a slow process which took us a while to adjust to."



PHOTOS: CHERYL MACLEOD



Équipe d'étape intermédiaire (EEI)

The weather has provided another challenge – with temperatures hovering around 45°C and a daily humidity level of about 75%, Maj O'Shea and MWO Snook had to keep a close eye on personnel. "We had amenities put into place so the guys could escape from the heat," MWO Snook said.

During future IST deployments, Maj O'Shea would like to expand on the number of civilians and reservists deployed. "This is a safe environment, so we can bring civilians here to work," he said. Moreover, hiring reservists and civilians will free up CF personnel for other duties. These short deployments would mean less time away from their civilian jobs for reservists, and "would also free up more people to support operations in-theatre," Maj O'Shea said. "We trialed civilians and reservists working, and it has worked great, so it bodes well for the future."

In that future, Maj O'Shea would like to reduce their footprint on the ground. "If we have people who know the operation, we can reduce their time in-theatre," he said. A variety of personnel from air, sea and land came together for this deployment, each with their own set of skills. "They can learn from one another – everyone gave a hand and challenged themselves. It kept them on their toes."

Training before deployment also worked well. "It was a challenge to bring everyone together from across the country, but it proved to be valuable," said MWO Snook. "To get everyone to mesh is key, and it helps for them to know what everyone's role is, especially the personnel in KAF." It makes the team stronger, agrees Maj O'Shea, adding, "Next time around, the troops will know more about their role with the IST."

Morale is always a challenge when it comes to service away from family and friends. "My big role was to make sure everyone was happy and there were no major issues," said MWO Snook. He reports that things went just as planned – another successful operation.



CPL THOMAS HIEN



CHERYL MACLEOD

◀ The Full Time Charter—a large cargo ship Canada leases to move vehicles and equipment between the countries—is unloaded at the host nation port.

Le navire à affrètement exclusif, un immense navire de fret loué par le Canada pour transporter des véhicules et de l'équipement, est déchargé au port du pays hôte.



CPL THOMAS HIEN

◀ The last load of vehicles is taken off the Canadian CC-177.

On sort les derniers véhicules du CC-177 canadien.



CPL JEFF WHALEN

L'EEl n  modéré pas s s transports

Par Cheryl MacLeod

MOYEN-ORIENT — Les aboiements des chiens sauvages retentissaient dans la nuit et une brise chaude effleurait le sable pendant que le convoi se déplaçait dans l'obscurité de la ville. Il s'agissait de l'un des nombreux convois qui transportent l'équipement de l'aérodrome au port pour un nettoyage très nécessaire. Et on est loin du lave-auto du coin.

Le convoi était composé de membres de l'équipe d'étape intermédiaire (EEI) du Commandement du soutien opérationnel du Canada (COMSOCAN). L'EEI a été mise sur pied pour déplacer des véhicules entre l'Afghanistan et le Canada de façon économique et pour apporter l'équipement nécessaire à l'aérodrome de Kandahar. Le COMSOCAN appuie toutes les opérations des FC au pays, sur le continent et à l'échelle internationale.

L'EEI a pour mission de faciliter le déplacement de véhicules et de matériel entre la Force opérationnelle en Afghanistan et le Canada. L'équipe composée de 35 personnes (deux civils, un réserviste, 29 membres de la Force régulière et trois membres de la Force régulière à l'aérodrome de Kandahar) a mené des opérations de transport du 6 mai au 24 juin.

Lors de la première partie des opérations, soit du 15 au 31 mai, on a compté 19 trajets d'Ilyushin Il-76 à partir de l'aérodrome de Kandahar. Durant la deuxième partie, soit du 4 au 14 juin, quatorze vols, dont un à l'aide d'un CC-177 Globemaster des FC, ont permis de transporter de l'équipement de l'aérodrome de Kandahar. En tout, 19 appareils sont arrivés à l'aérodrome de Kandahar et 61 l'ont quitté, tels que des véhicules logistiques lourds à roues, qui sont remplacés par des véhicules de soutien blindés lourds (VSBL). Les VSBL augmentent la capacité de transport et la protection des équipages. Les RG-31 Nyalas (des véhicules polyvalents pouvant résister à l'explosion de mines) qui quittaient l'Afghanistan ont tous été très endommagés par les combats. Le transport de ces véhicules a profondément perturbé les membres de l'EEI, qui savaient trop bien ce qui avait causé les dommages.

Ces opérations de transport ne sont pas aussi simples qu'on peut le croire. Il y a beaucoup de détails à régler, notamment le transport aérien et maritime, les contrats, ainsi qu'une montagne de documents qui prennent des heures de préparation. Bon nombre de ces questions sont réglées avant même que les membres de l'équipe n'arrivent sur place. En outre, on doit nettoyer méticuleusement tout véhicule et toute pièce d'équipement avant de les charger à bord du navire.

Si l'on tient compte des 12 000 kilomètres qui séparent l'Afghanistan et le Canada, il est plus économique d'utiliser un navire affrété exclusivement par le Canada pour déplacer des véhicules et de l'équipement entre les pays. « Il est plus rentable de recourir au transport par mer et par air plutôt que le transport aérien seulement, explique le Major Tim O'Shea, commandant de l'EEI. Un vol du Canada   l'Afghanistan est coûteux, alors qu'un voyage par bateau est beaucoup moins cher. »



PHOTOS: CHERYL MACLEOD

MCpl Luc Sévigny (top), 1 R22 R Valcartier, and Pte Will Currie, CFB Halifax, move the washed vehicles off the washing ramp.

Le Sdt Will Currie, de la BFC Halifax, et le Cplc Luc Sévigny, 1 R22 R Valcartier, enlèvent les véhicules nettoyés de la passerelle de nettoyage.

Habituellement, les véhicules et l'équipement jugés prioritaires sont transportés par la voie des airs, tandis que les biens des FC moins importants comme ceux qui viennent d'être transportés sont envoyés par la voie maritime une fois tous les deux ou trois mois. Cette façon de procéder s'est révélée très efficace. « L'EEI joue un rôle capital pour ce qui de transporter l'équipement excédentaire hors du théâtre des opérations », explique l'Adjudant-m  tre Fred Snook, du QG du Groupe de soutien interarmées des FC   Kingston, aussi sergent-major de l'EEI. Comme les membres de l'EEI ont déjà effectué de nombreux transports de ce type, les choses se sont déroulées beaucoup plus efficacement cette fois-ci. La première opération de l'EEI dans le pays hôte (PH) a commencé à l'automne 2007. L'équipe continue à faire des progrès comme on a pu le remarquer au cours de l'opération menée dans le PH au printemps 2008.

Le plus grand obstacle qu'a été surmonter le Maj O'Shea était les relations avec les entrepreneurs. « Ils ont une façon de faire très différente », déclare le



WO Bessette untarps a vehicle in the last load to arrive from KAF.

L'Adj Bessette enlève une b che recouvrant un véhicule arrivé dans le dernier chargement en provenance de l'aérodrome de Kandahar.



militaire. Le PH a grandement besoin d'établir des relations; il était donc très important pour lui d'essayer de nouer des relations personnelles avec les Canadiens. « Leur culture est si différente de la nôtre. Au début des réunions, ils veulent parler de tout, sauf du travail. C'est seulement à la dernière partie de la réunion qu'on peut parler affaires, explique le Maj O'Shea. C'était un processus assez lent auquel nous avons mis un peu de temps à nous habituer. »

La température représentait elle aussi un problème : le mercure s'immobilisait autour de 45 °C et le niveau d'humidité était d'environ 75 p. 100. Le Maj O'Shea et l'Adjum Snook devaient surveiller les membres du personnel de près. « Nous avons prévu des installations où les gens pouvaient avoir un répit de la chaleur », explique l'Adjum Snook.

Au cours des prochains déploiements de l'EEL, le Maj O'Shea souhaite augmenter le nombre de civils et de réservistes au sein de l'équipe. « Comme le milieu ne présente aucun danger, nous pouvons inviter des civils à

travailler avec nous », mentionne-t-il. De plus, l'embauche de réservistes et de civils libère les membres de la Force régulière, qui peuvent faire autre chose. Ces courts déploiements signifient que les réservistes doivent s'absenter moins longtemps de leur emploi civil. « On pourrait aussi libérer plus de militaires pour appuyer les opérations dans le théâtre, ajoute le Maj O'Shea. Nous avons fait l'essai avec des civils et des réservistes et tout s'est bien passé. C'est un bon augure pour les déploiements futurs. »

À l'avenir, le Maj O'Shea souhaite aussi réduire le temps que durent les déploiements. « Si nous pouvons compter sur des gens qui connaissent bien ce type d'opérations, nous pouvons réduire leur séjour dans le théâtre des opérations », explique-t-il. Un grand nombre de membres de la Force aérienne, de la Marine et de l'Armée de terre se sont réunis dans le cadre de ce déploiement, chacun ayant ses compétences propres. « Ils peuvent apprendre les uns des autres. Tous les membres de l'équipe ont mis la main à la pâte

et ont repoussé leurs limites. Ils sont ainsi restés plus vigilants. »

L'entraînement préalable au déploiement s'est aussi bien déroulé. « Il a été difficile de réunir tous les gens des quatre coins du pays, mais cet effort a porté ses fruits, dit l'Adjum Snook. Il est très important que tous les membres de l'équipe apprennent à se connaître. Les choses se déroulent mieux lorsque chacun connaît le rôle de tous ses coéquipiers, surtout ceux qui sont à l'aérodrome de Kandahar. » Le Maj O'Shea affirme que l'équipe s'en trouve plus forte et ajoute : « La prochaine fois, les militaires seront encore plus au courant de leur rôle au sein de l'EEL. »

Il est toujours plus difficile de garder le moral lorsqu'on est loin de sa famille et de ses amis. « Mon plus grand rôle consistait à veiller à ce que tout le monde soit heureux et à ce qu'il n'y ait pas de problème majeur », précise l'Adjum Snook. Le militaire dit que les choses se sont passées comme prévu. Voilà une autre opération réussie.

Challenges don't slow down movement

everything you need to know when it comes to moving equipment.”

The task of actually loading the ship was in the hands of a loadmaster from Montréal who was very familiar with the equipment weight and size – so familiar that he came from Canada to the HN with the load plan in his hand. “He knows the lengths and weights of all our equipment just by name, which makes loading much easier,” says Capt Belley.

This type of IST operation is still relatively new to the CF; with each such movement, things are improving and becoming more efficient. One challenge for IST members was the extreme heat. “Doing the wash-up can take up to three hours and in this heat it can be dangerous,” Capt Belley says, “so we went to short shifts, with personnel on call if needed.”

Being flexible is something Capt Belley learned quickly. “Good communication is key to making everything work,” he says. “If not, we have a plane floating around out there waiting to land.” Is the movement going well? “There were no show stoppers,” Capt Belley says. “I never had to send back an aircraft. Did I get scared a few times? Yes, but it all worked out,” he says with a smile.

Once equipment, which is loaded in KAF, arrives at the airfield, it has to be moved to the port. But before that can happen, it has to be tarped and strapped onto flatbed trucks for movement through the city.

To help oversee the convoy, military policeman (MP) Corporal Jeff Whalen, from MP Company National Capital Region, CF Support Unit (Ottawa), was on hand to provide force protection and see the convoy through without incident.

Adapting to the cultural differences and driving habits in the HN was a challenge for Cpl Whalen. During his first deployment out of the country, Cpl Whalen learned to take what his trade has taught him and make it work outside the country. As well, he learned something about different trades. He helped with various tasks such as tarping vehicles. “Helping out where you can,” he says, “helps build that respect for what other people do. This relationship-building, helps people see us [MPs] not just as a disciplinary. You become part of the team. They got to know me as an individual, not just the guy who wears the red beret.”

Once vehicles arrive at the port, they are unloaded and prepared for washing the next morning – this is a very

messy job, given the sand and dirt that builds up over time in Afghanistan. The wash-up is also a very important step – without it, the vehicles will not be allowed into Canada. All vehicles have to be washed and cleaned thoroughly before they can be loaded onto the ship.

Traffic Technician Master Corporal Serge Bissonnette, of 4 CFMCU Montréal, controlled all the washing operations, with 17 MCU personnel such as drivers and mechanics. MCpl Bissonnette kept things moving to meet the deadline. He also had local contractors working on the washing process. One of the challenges he faced was the language barrier. With a translator on-site only part of the time, communication could be difficult. “Sign language became a way of life – lots of pointing,” he says with a chuckle. “They are good people and put out a lot of work per day.”



Cpl Bill Webber, 14 Wing Greenwood, operates the forklift at the wash compound, nicknamed “the box” because the entire wash/prep area is surrounded by sea containers.

Le Cpl Bill Webber, de la 14^e Escadre Greenwood, conduit un chariot élévateur à fourche dans l'enceinte de nettoyage, surnommée « la boîte » parce que le périmètre de lavage et de préparation est délimité par des conteneurs maritimes.

By Cheryl MacLeod

MIDDLE EAST — Some are dressed in brightly coloured shirts, others in plain t-shirts, most in shorts. But they all have one thing in common – getting the job done, no matter how hot it gets.

The Intermediate Staging Team (IST) comprises personnel from units and trades from throughout Canada working together as a well-oiled machine. They work at everything from driving trucks and forklifts to civilian contracts. Everyone has a job to do and a deadline to meet, so they've learned to overlook the heat and cultural differences that come with working in a foreign country.

The IST was established to control the two-way movement of vehicles and materiel between Task Force Afghanistan and Canada, and conducted operations from May 6 to June 24. The work included the movement of a small amount of equipment in-theatre, as well as materiel being flown out to a host nation (HN) where it was prepped and loaded onto a ship, to be transported to Montréal.

The link between this air and sea movement was Captain Steve Belley, a movement officer from 4 Canadian Forces Movement Control Unit (4 CFMCU) Montréal – much of his job with the IST is overseeing the loading and offloading of the equipment. There were many challenges getting equipment off and on in a timely manner. It took three hours and 20 minutes to offload 16 vehicles and six sea containers – not their best time, but some unexpected problems slowed them down. “That was long, but we had problems with the wrecker,” Capt Belley says. “You never know quite what to expect until you actually see the load. The paperwork can't tell you

It can take as long as two days to clean one heavy logistic vehicle wheeled, and the wreckers can take three to four days to wash. Once they are washed and pass inspection, they are stored in the compound. Stored assets are washed again just before being loaded on the ship.

“A lot of dirt accumulates in-theatre,” MCpl Bissonnette says. “I’ve even found a bird’s nest under one of the vehicles.” What caused him to stop and think, though, were battle-damaged vehicles.

Adjusting to the climate was a challenge for driver Private Will Currie, CFB Halifax Mobile Support Equipment (MSE), but he enjoyed the chance to apply his trade on his first deployment. As a heavy equipment operator, Pte Currie has gone from snow removal vehicles to driving vehicles in the extreme heat. “I prefer a happy medium, somewhere in between,” he says with a laugh. One thing he did enjoy was learning about the local culture through working with contractors. “We taught each other how to communicate,” Pte Currie says. “Sometimes on the job, you had to be able to communicate, especially when moving and cleaning equipment – lots of pointing and head shaking.”

Frank Moreau was one of the two civilians deployed with the IST. A supply technician from 25 CF Supply Depot Montréal, Mr. Moreau was IST wash-up supervisor. As such, he got to see things go full circle – he is usually on the receiving end of this movement in Montréal.

“It’s been a good experience,” he says. “I’m a supply tech, but vehicles come to shop and I see how things are done.” His job here was key for being better prepared next time – lessons learned will give him an insight into how things can be improved.

What was most challenging for Mr. Moreau was working with the locals and not being able to communicate easily and or quickly. “It has taught me patience,” says Mr. Moreau. “I have timelines and I know how fast to work to meet them, and working with different locals every day – it takes time to communicate.”

Pte Tim Cole, from 4 Wing Cold Lake MSE, was an IST driver busy trying his hand at everything from tarping vehicles to driving them off and on ramps. “This is really a learning experience for me, driving- and working-wise,” he says. “I’m learning from the more experienced people on the team, and I’m amazed at how people from across the country came together and worked so well.”

Driver Cpl Bill Hannaford, of 33 Service Battalion Halifax, was the sole reservist on the IST. He, too, found communicating a challenge, but what surprised him most about the operation was that he “didn’t think a truck could get that dirty,” he says with a smile.

Managing contracts for things such as local workers, forklifts and even a laundry service takes time and patience. Dealing with local businesses in the HN was Capt Mark Patterson’s job. A postal officer from CF Postal Unit Trenton and contracting officer/administration

officer with the IST, he said there were a few challenges—“...dealing with contractors, when they are very laid back, makes it hard to meet timelines...”—but nothing he couldn’t handle. For this operation, Capt Patterson dealt with one contracting company responsible for virtually everything. “We are dealing with one contract that can do everything for us, from laundry to unloading aircraft,” he says. “It makes things easier and cost-effective.” During his time in the HN, Capt Patterson learned that “dealing with contractors with such a different background from us is always interesting,” he says. “I got to improve on my inter-personal skills.”

Capt Patterson found that meeting with the local contractors daily was a great way to keep reminding them of deadlines and things that needed to be finished. “It’s all very personal with them,” he says. “They really want to get to know you, as an individual, so they can build up a good working relationship. It’s part of their culture. This will make my job much easier next time.”

At least, that’s the plan.



Lès pépins nè ralentiçsènt pàs lè transport

Par Cheryl MacLeod

MOYEN-ORIENT — Certains portent des chemises aux couleurs vives, d’autres de simples t-shirts; la plupart d’entre eux portent des shorts. Or, ils poursuivent tous le même but : terminer le travail, peu importe la chaleur.

L’Équipe d’étape intermédiaire (EEI) est composée



PHOTOS: CHERYL MACLEOD

de membres de diverses unités et de divers groupes professionnels de partout au Canada qui travaillent ensemble avec une efficacité exemplaire. Ils font de tout, de la conduite de camions et de chariots élévateurs à fourches à la gestion de contrats civils. Tout le monde a un travail à faire et des délais à respecter. L’équipe a donc appris à composer avec la chaleur et les chocs culturels qui surviennent lorsqu’on travaille dans un pays étranger.

L’EEI a pour mission de faciliter le transport de véhicules et de matériel entre la Force opérationnelle en Afghanistan et le Canada. Elle a mené ses opérations du 6 mai au 24 juin. Les travaux consistaient à livrer un peu d’équipement dans le théâtre des opérations et à rapporter du matériel par avion au pays hôte (PH), où ce dernier était préparé et chargé sur un navire à destination de Montréal.

Le Capitaine Steve Belley, officier des mouvements de la 4^e Unité de contrôle des mouvements des Forces canadiennes (4 UCMFC) à Montréal, sert de lien entre les transports aérien et maritime. Une grande partie de son travail au sein de l’EEI consiste à superviser le chargement et le déchargement de l’équipement. De nombreux pépins faisaient obstacle au chargement et au déchargement du matériel en temps utile. Il a fallu trois heures et 20 minutes pour décharger 16 véhicules et six conteneurs maritimes. Ce n’est pas un temps record, mais certains imprévus ont ralenti les travaux. « C’était long, en partie à cause de problèmes avec la dépanneuse, explique le Capt Belley. On ne sait jamais à quoi s’attendre avant de voir le chargement. Les papiers ne révèlent pas tout lorsqu’on transporte de l’équipement. »

Le chargement du navire comme tel reposait entre les mains d’un arrimeur de Montréal qui connaissait très bien la taille et le poids de l’équipement. D’ailleurs, il les connaissait si bien qu’il est parti du Canada pour se rendre au PH, le plan de chargement en main. « En entendant le nom seulement de l’équipement, il en connaît la longueur et le poids, ce qui facilite grandement le chargement », affirme le Capt Belley.

Le type d’opérations que mène l’EEI est encore nouveau pour les FC. À chaque mission, les choses

s’améliorent et se déroulent plus efficacement. Un des gros obstacles qu’ont dû surmonter les membres de l’EEI était la chaleur extrême. « Le lavage peut prendre jusqu’à trois heures et dans cette chaleur, une telle activité peut s’avérer dangereuse, explique le Capt Belley. Nous avons donc choisi d’écourter les quarts de travail et de mettre certains membres de l’équipe en disponibilité. »

Le Capt Belley a rapidement appris qu’il fallait être souple. « Une bonne communication est très importante pour que tout fonctionne, mentionne-t-il. Sinon, un aéronef survole notre zone en attendant de pouvoir atterrir. » Le transport se passe-t-il bien? « Nous n’avons eu aucun accident grave. Je n’ai jamais fait faire demi-tour à un aéronef. Ai-je eu la frousse à quelques reprises? Bien sûr, mais tout a fini par s’arranger », dit-il en souriant.

On charge l’équipement à l’aérodrome de Kandahar. Une fois qu’il arrive à l’aérodrome du PH, on doit le transporter jusqu’au port. Mais avant, il faut amarrer et attacher le matériel sur des camions à plate-forme pour traverser la ville.

Le Caporal Jeff Whalen, policier militaire de la région de la capitale nationale à l’Unité de soutien des FC (Ottawa), assure la protection de la force et veille à ce que les convois puissent circuler librement.

Le Cpl Whalen avoue qu’il a dû se résoudre à accepter les différences culturelles et les habitudes des conducteurs du PH. Lors de son premier déploiement à l’étranger, le militaire a appris à appliquer ses compétences à l’extérieur du pays. Il a aussi beaucoup appris au sujet des différents autres groupes professionnels. Il a participé à diverses tâches, notamment l’amarrage des véhicules. « En se rendant utile, on apprend à respecter le travail des autres. Cette façon de tisser des liens incite les gens à nous [les policiers militaires] voir comme autre chose que les membres d’une force disciplinaire. Nous nous intégrons à l’équipe. Les autres militaires ont appris à me connaître comme personne et non uniquement comme le gars qui porte le béret rouge. »

Une fois que les véhicules arrivent au port, on les décharge et on les prépare pour le lavage, qui a lieu le lendemain. C’est une tâche très salissante; le sable et la saleté s’accumulent en Afghanistan. Le lavage est



obligatoire, sans quoi les véhicules ne pourraient rentrer au Canada. Ainsi, tous doivent être nettoyés en profondeur avant d'être chargés sur le navire.

Le Caporal-chef Serge Bissonnette, technicien des mouvements à la 4 UCMFC Montréal, a supervisé toutes les opérations de nettoyage, épaulé par des membres de la 17 UCM, notamment des conducteurs et des mécaniciens. Le Cplc Bissonnette veillait au bon déroulement des choses afin de pouvoir respecter le délai de travail. Il a également embauché des entrepreneurs de la région pour participer au processus de nettoyage. L'un des plus grands obstacles qu'il ait dû surmonter était la barrière linguistique. Comme l'interprète n'offrait ses services qu'une partie du temps seulement, la communication pouvait être difficile. « Nous nous sommes habitués au langage des signes, surtout le pointage du doigt, raconte-t-il en riant. Ce sont de bonnes personnes qui travaillent très fort tous les jours. »

On peut mettre jusqu'à deux jours pour nettoyer convenablement un véhicule logistique lourd à roues, alors qu'il faut de trois à quatre jours pour en faire de même avec les dépanneuses. Une fois que les véhicules ont été nettoyés et qu'on les a inspectés, on les entrepose dans l'enceinte. On lave ceux-ci une seconde fois avant de les charger à bord du bateau.

« Beaucoup de saleté s'accumule dans le théâtre des opérations, explique le Cplc Bissonnette. J'ai même découvert un nid d'oiseau sous l'un des véhicules. » Or, la vue de véhicules endommagés porte le militaire à réfléchir.

Le Soldat Will Currie, de l'unité de Matériel mobile de soutien (MMS) de la BFC Halifax, raconte qu'il a eu de la difficulté à s'habituer à la chaleur. Mais il est heureux d'avoir pu appliquer les connaissances de son groupe professionnel lors de son premier déploiement. Opérateur d'équipement lourd, le Sdt Currie est passé des véhicules de déneigement aux véhicules conduits dans une chaleur étouffante. « Je préfère un équilibre entre les deux. » Il a par contre beaucoup aimé apprendre à connaître la culture des gens de la région en travaillant avec les



entrepreneurs. « Nous avons appris à communiquer. Durant nos opérations, il y a des moments où il faut absolument à communiquer, affirme le Sdt Currie, comme lorsqu'on déplace et qu'on nettoie l'équipement : il faut beaucoup de pointage et de mouvements de tête. »

Frank Moreau est l'un des deux civils déployés avec l'EEL. Technicien en approvisionnement au 25^e Dépôt d'approvisionnement des FC, M. Moreau supervise le nettoyage. Il a ainsi pu boucler la boucle puisqu'il est normalement celui qui reçoit l'équipement à Montréal. « C'est une bonne expérience, révèle-t-il. Je suis technicien en approvisionnement et lorsque les véhicules arrivent à l'entrepôt, je peux voir comment les choses se passent. » Son travail lui permettra d'être mieux préparé la prochaine fois. Les leçons qu'il a tirées le porteront à songer à comment améliorer les choses.

Pour M. Moreau, la communication lente et difficile avec les travailleurs de la région a sans doute été l'élément le plus difficile de son expérience. « J'ai appris à être patient, explique-t-il. J'ai des délais à respecter et je sais à quel rythme je dois travailler pour y parvenir. Lorsqu'on travaille avec des gens différents tous les jours, il faut du temps pour communiquer. »

Le Sdt Tim Cole, de la section du MMS à la 4^e Escadre Cold Lake, était conducteur au sein de l'EEL. Il s'affairait à essayer tous les petits boulots, installant les toiles sur



MCpl Serge Bissonnette, 4 CFMCU Montréal, performs an inspection under one of the vehicles being washed as a local contractor waits for his assessment. Some of the vehicles can take up to 15 hours to wash and clean.

Le Cplc Serge Bissonnette, de la 4 UCMFC Montréal, inspecte le dessous d'un des véhicules nettoyés sous les yeux d'un entrepreneur qui attend une évaluation. Le nettoyage de certains véhicules peut prendre jusqu'à quinze heures.

les véhicules et les conduisant sur les passerelles d'entrée et de sortie. « C'est une vraie expérience d'apprentissage pour moi, en ce qui concerne la conduite et le travail, souligne-t-il. J'apprends de mes collègues plus expérimentés et je m'étonne de voir à quel point des gens de partout au pays ont formé une équipe soudée et travaillent bien ensemble. »

Le Cpl Bill Hannaford, conducteur du 33^e Bataillon de service Halifax, était le seul réserviste au sein de l'EEL. Lui aussi a trouvé la communication éprouvante. Mais ce qui l'a le plus surpris, lance-t-il en souriant, c'est qu'il ne pensait pas qu'un camion pouvait devenir aussi sale.

S'occuper des contrats pour les travailleurs de la région, pour les chariots élévateurs à fourche et même pour les services de buanderie demande du temps et de la patience. S'occuper des entreprises du PH revenait au Capt Mark Patterson. Officier de la poste de l'Unité du service postal des FC à Trenton, agent de négociation des contrats et officier d'administration de l'EEL, le Capt Patterson avoue avoir dû surmonter des obstacles : « Lorsqu'on travaille avec des entrepreneurs très détendus, il est énormément difficile de respecter les délais. » Heureusement, ce n'était pas une situation insoluble. Pour cette opération, le Capt Patterson négociait avec une entreprise chargée de presque tout. « Nous avons conclu un seul contrat qui comprend tous les services dont nous avons besoin, de la buanderie au déchargement des aéronefs. Les choses sont ainsi plus faciles et coûtent moins cher. » Durant son séjour dans le PH, le Capt Patterson a appris que travailler avec des entrepreneurs ayant un bagage culturel très différent est toujours très intéressant. « J'ai pu améliorer mes aptitudes interpersonnelles. »

Le Capt Patterson a découvert que des réunions quotidiennes avec les entrepreneurs du PH portaient des fruits pour ce qui est de discuter des délais à respecter. « On noue une relation très personnelle avec ces entrepreneurs. Ils veulent vraiment apprendre à vous connaître en tant que personne pour établir une bonne relation de travail. Ça fait partie de leur culture. La prochaine fois, mon travail s'en trouvera facilité. »

C'est, du moins, ce qu'il espère.



Bright future for aircraft technicians

By Holly Bridges

They truly are the backbone of the Air Force. Aircraft technicians make up nearly 38 per cent of all personnel wearing blue in the CF today. For generations, in peacetime and in war, they have been at the heart of Air Force operations, keeping high-performance, mission-capable aircraft in peak flying condition.

In previous decades, aircraft technicians specialized in very precise aspects of aircraft maintenance – everything from airframes and engines to instruments and electrical systems.

That changed in 1995, however, when the CF Military Occupation Classification 500 (MOC 500) amalgamated 13 air maintenance occupations into three – avionics systems technician, aviation systems technician and aircraft structures technician.

“Although it seemed like a good idea at the time, the restructuring in 1995 inadvertently created gaps in expertise that risk creating a force of generalist technicians who are jacks-of-all-trades and masters of none. That trend needs to be corrected now,” says Chief Warrant Officer Dave Alex. He’s one of four senior air maintenance occupational advisors who recently addressed the air maintenance community in Ottawa and other locations across Canada.

The team, known as the Aircraft Occupation Enhancement Working Group, has been briefing aircraft technicians on upcoming changes to their military occupation – changes that are the result of years of review following the 1995 restructuring.

So, why do this now? Recent demographic trends, the development of an expeditionary Air Force and the introduction of new fleets, technologies and maintenance support concepts have highlighted the need and the urgency to restructure these occupations.

Briefly, the changes will roll out this way:

- Consolidate all warrant officer to chief warrant officer aircraft technicians into a new aircraft maintenance superintendent occupation.
- Create a new air weapons systems technician occupation that will take over all duties surrounding maintenance of air weapons, explosive ordnance disposal and improvised explosive device defence from the current aviation systems technician occupation.
- Transfer the work associated with aviation life support equipment from the aviation systems technician occupation to the revamped aircraft structures technician occupation.
- Create a “career gate” at the rank of sergeant for the non-destructive testing occupation to allow members with the desire and potential to be promoted to chief warrant officer and given the opportunity to compete with the aircraft maintenance superintendent occupation for these positions.

“The restructuring of the aircraft technician occupations will ensure a highly skilled workforce capable of providing full support to meet the future needs of Air Force operations,” says CWO Alex. “These changes are long overdue.”

Lieutenant-Colonel Tom Flynn, A4 Maintenance, 1 Canadian Air Division, says the Air Force will be canvassing technicians for voluntary occupational transfer to the new air weapons and structures occupations. “If it all goes to plan, the new air weapons systems, the new aircraft maintenance superintendent and expanded aircraft structures occupations should achieve steady state by 2015. Despite the risks and challenges associated with transition to the proposed new structure, the continued erosion of critical skill sets from the current construct indicates a higher risk with not pursuing the

proposed changes than pursuing them.”

The working group has set up a site on the DND intranet (DIN) at <http://winnipeg.mil.ca/a4maint/Sections/A4OccRdns/subjects/AOE.htm> with everything you need to know about the upcoming changes.



Cpl Sammy Kenol, an avionics systems technician, with 4 Wing Cold Lake's 410 Cougars Squadron, removes a panel prior to conducting an inspection of one of the CF-18's systems.

Le Cpl Sammy Kenol, technicien de systèmes avioniques au sein du 410^e Escadron d'entraînement opérationnel à l'appui tactique, basé à la 4^e Escadre Cold Lake, retire un panneau avant d'inspecter un CF-18.

De nouvelles possibilités pour les techniciens d'aéronefs

Par Holly Bridges

Ils forment véritablement le pilier de la Force aérienne. À l'heure actuelle, les techniciens d'aéronefs représentent 38 % de tout le personnel de la Force aérienne canadienne. Pendant plusieurs générations, en temps de paix comme en temps de guerre, ils ont été au cœur de ses opérations, veillant à maintenir des appareils à haute efficacité en état de vol optimal afin qu'ils soient prêts à l'action en tout temps.

Auparavant, les techniciens se spécialisaient dans des aspects précis de l'entretien des aéronefs : des cellules aux moteurs en passant par les instruments et les systèmes électriques.

Cependant, en 1995, tout cela a changé lorsque, par suite de la Classification des groupes professionnels militaires des FC 500 (GPM 500), on a constitué trois groupes professionnels, soit celui des techniciens en systèmes avioniques, des techniciens en systèmes aéronautiques et des techniciens en structures d'aéronefs, en amalgamant treize groupes liés à l'entretien d'aéronefs.

« Bien que la restructuration de 1995 semblait fondée à l'époque, elle a malheureusement créé des lacunes en matière d'expertise qui risquent de donner lieu à une force composée de techniciens généralistes un peu touche-à-tout. Il nous faut maintenant remédier à cette situation », explique l'Adjudant-chef Dave Alex, l'un des quatre principaux conseillers du GPM d'entretien d'aéronefs qui ont récemment donné des présentations devant des membres de la profession à Ottawa et ailleurs au Canada.

L'équipe, connue sous le nom de Groupe de travail sur l'amélioration des groupes professionnels de la Force aérienne, donne des séances d'information à des techniciens d'aéronefs sur les changements qui toucheront leur groupe professionnel. Ces derniers sont l'aboutissement d'un processus d'examen des groupes militaires, qui a commencé au moment de la restructuration de 1995.

Il est non seulement nécessaire, mais urgent de procéder à ces changements afin de répondre aux tendances démographiques actuelles, à la création d'une force aérienne expéditionnaire et à la création de nouvelles flottes, de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'entretien et d'appui.

En somme, les changements comprendront :

- le regroupement de tous les techniciens d'aéronefs, de l'adjudant à l'adjudant-chef, en un nouveau groupe professionnel, les surintendants de l'entretien des aéronefs;
- la création d'un groupe professionnel de techniciens en systèmes d'armement (air) qui regroupera toutes les fonctions liées à l'entretien des armes utilisées par l'aviation, ainsi qu'à la neutralisation des munitions explosives et des engins explosifs improvisés, fonctions qui relèvent actuellement du groupe professionnel des techniciens en systèmes aéronautiques;
- la passation des fonctions liées à l'équipement de survie d'aviation du groupe professionnel des techniciens en systèmes aéronautiques au nouveau groupe professionnel des techniciens en structures d'aéronefs;

- la création d'une possibilité de carrière en ce qui concerne les fonctions d'essai non destructif afin de permettre aux sergents qui le désirent et qui ont les compétences nécessaires pour aspirer à des postes d'adjudants-chefs au même titre que les surintendants de l'entretien des aéronefs.

« La restructuration des groupes professionnels de techniciens d'aéronefs permettra de veiller au maintien d'un effectif spécialisé, capable de fournir un appui complet et de répondre aux besoins de la Force aérienne à l'avenir, explique l'Adjudant-chef Alex. Il est grand temps que nous procédions à ces changements. »

Le Lieutenant-colonel Tom Flynn, A4 Maintenance de la 1^{re} Division aérienne du Canada, explique que la Force aérienne sondera les techniciens en vue de trouver des personnes qui accepteraient de faire partie des nouveaux groupes professionnels de techniciens en systèmes d'armement (air) et de techniciens en structures d'aéronefs. « Si tout se déroule comme prévu, les nouveaux groupes professionnels des techniciens en systèmes d'armement, des surintendants de l'entretien des aéronefs et des techniciens en structures d'aéronefs devraient être établis d'ici 2015. Bien entendu, cette transition présente des risques et des difficultés, mais ceux-ci ne font pas le poids contre l'érosion actuelle des compétences essentielles, qui est bien plus grave. »

Pour obtenir plus de renseignements sur les changements à venir, consultez le site du Groupe de travail sur l'intranet du MDN au <http://winnipeg.mil.ca/a4maint/Sections/A4OccRdns/subjects/AOE.htm>.



How changes will strengthen CF operations

By Holly Bridges

Peace, security and stability mean very different things in 2008 from what they meant in 1995, when the aircraft technician occupation first began to change. Today, for example, operations in Afghanistan have proven time and again how dangerous the CF mission can be.

One of the advantages of restructuring the aircraft technician occupation this time is it will have a tremendous impact on CF operations, particularly in Afghanistan, where many soldiers have been killed by improvised explosive devices (IEDs).

“IEDs are killing our soldiers overseas

and we, as an Air Force, have been asked to assist,” said Chief Warrant Officer Sandor Gyuk, a member of the Aircraft Occupation Enhancement Working Group. “The air weapons system technician of the future will be specifically trained to deal with munitions from storage to target. It will no longer be treated as a secondary duty for which they volunteer and only receive 10 days of training as part of their overall qualification course as an aviation technician, which is the way it is now.”

CWO Gyuk says it will take time for the air maintenance community to adjust to this new way of thinking. “When a tasking goes out to send a corporal to

Afghanistan with air weapons expertise, we have to get away from thinking of it as a ‘sacrifice’ to the home unit. That tasking will be integral to his or her job. There is a bigger strategic requirement overseas.”

In the end, a new league of highly specialized aircraft technicians will emerge. It is expected that these changes mean we will always have the required expertise at our disposal, and this will greatly enhance the overall operational effectiveness of the Air Force.

For more information on the transformation and voluntary occupational transfer, visit <http://winnipeg.mil.ca/a4maint/Sections/A4OccRdns/subjects/AOE.htm>

Des changements avantageux pour les opérations des FC

Par Holly Bridges

En 2008, l’interprétation des concepts comme la paix, la sécurité et la stabilité est bien différente de celle de 1995, année au cours de laquelle le groupe professionnel militaire de techniciens d’aéronefs a commencé à changer. À l’heure actuelle, par exemple, les opérations en Afghanistan ont prouvé à maintes reprises à quel point la mission confiée aux FC peut être dangereuse.

L’un des avantages de la restructuration du groupe de techniciens d’aéronefs est que, cette fois-ci, elle aura une grande incidence sur les opérations des FC, notamment en Afghanistan, où beaucoup de soldats ont été tués par des dispositifs explosifs de circonstance (IED).

« Les IED tuent nos militaires à l’étranger; nous avons demandé à la

Force aérienne de venir en aide aux soldats », explique l’Adjudant-chef Sandor Gyuk, membre du Groupe de travail sur l’amélioration des groupes professionnels de la Force aérienne. « Le technicien en système d’armement aérien de demain sera spécialement formé pour s’occuper de munitions, de l’entreposage à la cible. Il ne s’agira désormais plus d’une tâche secondaire pour laquelle il se portera volontaire et ne recevra que dix jours de formation dans le cadre de son cours de qualification générale de technicien d’aéronefs, comme c’est le cas maintenant. »

L’Adjuc Gyuk affirme qu’il faudra du temps pour que la collectivité des spécialistes en entretien d’aéronefs s’adapte à cette nouvelle façon de penser. « Lorsqu’un caporal spécialiste de l’armement aérien est envoyé en

Afghanistan, il faut cesser de penser que c’est un sacrifice pour son unité d’attache. Désormais, ce type d’affectation sera une partie intégrante du travail du militaire. Les exigences stratégiques sont plus importantes à l’étranger. »

En fin de compte, un nouveau groupe de techniciens d’aéronefs très spécialisés émergera. On prévoit que les changements apportés feront en sorte qu’on aura toujours l’expertise nécessaire à portée de la main, ce qui augmentera grandement l’efficacité opérationnelle en général de la Force aérienne.

Pour obtenir plus de renseignements sur la transformation et le reclassement volontaire, consultez le <http://winnipeg.mil.ca/a4maint/Sections/A4OccRdns/subjects/AOE.htm>.

People at Work

Call them the Fantastic Four – the four chief warrant officers from 1 Canadian Air Division who’ve been tasked with hammering out the details in the transformation of the aircraft technician occupation. As part of a larger group of air maintenance experts in Winnipeg, CWO Doug Mackie (left), CWO Tom Fagan, CWO Sandor Gyuk and CWO Dave Alex lead the Aircraft Occupation Enhancement Working Group. They have been talking with maintainers from coast to coast about the transformation and recording their questions so answers can be provided via the group’s website (see left).

“The team has done an exceptional job of putting the plan and these briefings together, and setting the bar very high for other military occupations,” Brigadier-General Terry Leversedge, Director General Air Personnel, said during the Ottawa briefing.

“We are making a fundamental shift from tasks to skills, and changing our entire employment philosophy,” says CWO Alex. “Communication is one of our highest priorities this time around.”



WO/ADJ SERGE PETERS

Nos gens au travail

On pourrait les surnommer les quatre fantastiques. Il s’agit des quatre adjudants-chefs de la 1^{re} Division aérienne du Canada chargés de préciser la transformation du poste de technicien d’aéronefs. En tant que membres d’un groupe d’experts en entretien des aéronefs de Winnipeg, l’Adjuc Doug Mackie (à gauche), l’Adjuc Tom Fagan, l’Adjuc Sandor Gyuk et l’Adjuc Dave Alex ont dirigé le projet d’amélioration des groupes professionnels de la Force aérienne. Ils ont parcouru le pays pour discuter avec divers responsables de l’entretien des progrès réalisés et ont pris note des questions afin de pouvoir donner des réponses approfondies dans le site Web du groupe de travail (voir l’article ci-contre).

« L’équipe a fait un travail exceptionnel en ce qui concerne la planification et les séances d’information. Elle servira sûrement d’exemple pour les autres groupes professionnels militaires », a souligné le Brigadier-général Terry Leversedge, directeur général – Personnel (Air), lors d’une séance d’information à Ottawa.

« Nous opérons une transformation fondamentale : nous passons des tâches à accomplir aux compétences. Ce faisant, nous transformons complètement notre philosophie d’embauche, explique l’Adjuc Alex. La communication est l’un de nos principaux objectifs cette fois-ci. »

On the Internet and Intranet/Sur Internet et l’intranet

www.airforce.gc.ca/www.forceaerienne.gc.ca/http://airforce.mil.ca

June 23 juin



PTE/SDT PIERRE CLOUTIER

The 4 Wing Mission Support Squadron returned home from Afghanistan.

L’Escadron de soutien de mission de la 4^e Escadre est rentré d’Afghanistan.

June 24 juin



CAPT JJ SMITH

Pte Gabriel Proulx helped rescue three people from a burning car near Trenton.

Le Sdt Gabriel Proulx a participé au sauvetage de trois personnes piégées dans leur voiture en flammes près de Trenton.

June 25 juin



NICO SMEETS

Capt Meagan McGrath was recognized in Nepal for saving a fellow climber during her descent from Mt. Everest.

La Capt Meagan McGrath a été récompensée au Népal d’avoir sauvé la vie d’une grimpeuse en péril lors de sa descente du mont Everest.



Weaving a story of war

Battleground: War Rugs from Afghanistan opens at the Textile Museum of Canada

WO Brad Phillips

TORONTO — Traditional Afghan rugs contain complex repeating patterns of stylized birds, flowers and animals often depicted in brilliant colours. In the early 1980s, a new style of rugs appeared, depicting the invasion by the

Soviet Union and the constant struggle of occupation and conflict that has continued through to the war against terror.

Battleground: War Rugs from Afghanistan, a new exhibit at the Textile Museum of Canada, comprises 118 rugs depicting the horrors of modern war. The traditional

flowers, animals and birds have become bombs, tanks and armoured cars, and airplanes. Some rugs illuminate the reality of a country littered with mines by portraying adults and children with limbs blown off or lying on the ground, dead.

“There is really no solid information that the rugs are pro-war or anti-war,” said Max Allen, curator of the exhibit. “It is up to the viewer of the tapestries to decipher the meanings... or not, of what the weaver wanted to convey. The rugs simply give you a snapshot of the current situation. That’s why these are different, because they reflect what an awful thing is going on right now.”

“There are four things I don’t know about. I don’t know who made them. I don’t know when they were made. I don’t know where they were made. And, most important, I don’t know why they were made.”

Other images are taken from current events, video games, news outlets and postcards. The universal theme, though, echoes the war – the weapons and death, and the havoc that years of occupation has wrought upon Afghanistan.

Rugs from Afghanistan have long been treasured acquisitions for tapestry collectors all over the world. For the local people, rugs serve many practical purposes throughout the home. They are used as room dividers, doors, floor coverings and are a source of trade and income.

They are made from materials readily available to the weaver – hand-spun wools, vegetable dyes and other organic materials. Traditionally, the weaving would display tried-and-true designs passed from one generation to the next.

The exhibit continues at the Textile Museum of Canada until January 27, 2009. For more information on this exhibition, go to the Textile Museum of Canada Web site at: www.textilemuseum.ca/.



PHOTOS: WO/ADJ BRAD PHILLIPS

Contemporary rugs woven in Afghanistan depict the weapons, battlefields and combatants of the war on terrorism.

Les tapis tissés en Afghanistan illustrent des armes, des champs de bataille et des combattants, tous liés à la guerre contre le terrorisme.

Tisser une histoire de guerre

Inauguration de l'exposition Battleground: War Rugs from Afghanistan au Musée du textile du Canada

Par l'Adj Brad Phillips

TORONTO (Ontario) — Les tapis afghans traditionnels contiennent des motifs complexes qui se répètent et qui représentent des oiseaux, des fleurs et des animaux stylisés, bien souvent aux couleurs vives. Or, au début des années 80, un nouveau style de tapis a fait son apparition : celui qui illustre l'invasion de L'Union soviétique, les difficultés de l'occupation et les conflits qui font rage en raison de la guerre contre le terrorisme.

Battleground: War Rugs from Afghanistan, nouvelle exposition au Musée du textile du Canada, présente 118 tapis qui illustrent les horreurs de la guerre moderne. Les fleurs sont devenues des bombes, les animaux des chars et des véhicules blindés, et les oiseaux des avions. Certains tapis montrent la réalité incontestable d'un pays truffé de mines en représentant des adultes et des enfants amputés ou des morts étendus sur le sol.

« Il n’y a aucune information concrète permettant de déterminer si les tapis s’opposent à la guerre ou l’appuie », a affirmé Max Allen, conservateur de l'exposition. « C’est à la personne qui regarde les œuvres de déchiffrer le message que souhaitait transmettre leur créateur.

Les tapis illustrent la situation actuelle. C’est pourquoi ils sont différents, car ils témoignent de cette chose affreuse qui se passe en ce moment. »

« Toutefois, j’ignore qui a tissé les tapis, quand ils ont été confectionnés, où ils ont été faits, et surtout, j’ignore pourquoi on les a tissés. »

D’autres images encore ont été tirées de l’actualité, de jeux vidéo, de photos provenant des bureaux de presse et de cartes postales. Le thème dominant est, bien entendu, celui de la guerre, des armes, de la mort et des ravages que des années d’occupation ont provoqués en Afghanistan.

Les tapis afghans sont depuis longtemps des trésors pour les collectionneurs partout dans le monde. Pour les habitants, par contre, ils servent d’objets pratiques dans la maison : ils séparent les pièces, servent de portes et de décoration, en plus de permettre de faire du troc et de toucher un certain revenu.

Les tapis sont fabriqués de matériaux qu’on trouve facilement, soit de la laine filée à la main, de la teinture végétale et d’autres matières organiques. Les tapissiers se servent d’une méthode de tissage éprouvée et transmise de génération en génération.

L’exposition sera présentée au Musée du textile du Canada jusqu’au 27 janvier 2009. Pour obtenir plus d’information, consultez le site Web du Musée du textile du Canada au www.textilemuseum.ca (en anglais).



Casualties of landmine explosions find a place in this Afghan rug.

Le tapis afghan ci-dessus illustre des victimes d'explosions de mines.



Les Français offrent un cadeau aux Canadiens

On expose Le Grand Livre de Champlain à Québec

Par le Cpl Julie Turcotte

La gouverneure générale, Michaëlle Jean, a reçu *Le Grand Livre de Champlain* au nom des Canadiens lors d'une visite officielle en France le 8 mai.

Le Grand Livre de Champlain est plus grand que nature. Il pèse environ 300 kg

et chaque page mesure 2,20 m de hauteur et 1,50 m de largeur.

L'œuvre, réalisée par des artistes contemporains à l'aide de notes, de cartes et de gravures portant sur les voyages du grand explorateur en Nouvelle-France, est un cadeau des villes de La Rochelle, de Rochefort et de l'Agglomération Royan

Atlantique.

On exposera le livre du 1^{er} juin au 13 octobre, dans le cadre du 400^e anniversaire de la Vieille Capitale, à la redoute du Cap-aux-Diamants rénovée. Celle-ci est située à peu de distance de la Citadelle de Québec, seconde résidence officielle de la gouverneure générale.

« Mon mari et moi avons tenu à ce que cet ouvrage soit exposé dans un lieu à sa mesure. Voilà qui est fait. Et notre intention est de faire en sorte qu'il circule partout au Canada. Il est d'ailleurs très attendu par les collectivités francophones au pays », a déclaré la gouverneure générale.



CPLC/MCPL SERGE GOUIN

From the people of France to the people of Canada

Quebec displays Le Grand Livre de Champlain

By Cpl Julie Turcotte

Governor General Michaëlle Jean, accepted *Le Grand Livre de Champlain* on behalf of the people of Canada May 8 during an official visit to France.

Le Grand Livre de Champlain is bigger than life. It weighs about 300 kg, and each page is 2.2 m high and 1.5 meters wide.

The book, created by contemporary artists and based on notes, maps and engravings concerning the great explorer's voyages in New France, is a gift from the cities of La Rochelle, Rochefort and the Agglomération Royan Atlantique to the people of Canada.

It is on exhibit until October 13 at the restored Cap-aux-Diamants Redoubt, as part of the 400th anniversary of the city of Québec. The Redoubt is located just a short distance from the Quebec Citadelle, the Governor General's second official residence.

"My husband and I were very anxious that the *Grand Livre* be displayed in a place worthy of its grandeur," the Governor General said. "And now it is."

The Governor General added that francophone communities throughout Canada are eagerly awaiting the book, which will be transported across the country for viewing.

New chief for reserves, cadets

Incoming Chief of Reserves and Cadets (C Res and Cdts) MGen Dennis Tabbarnor (left), Chief of the Defence Staff Gen Rick Hillier and outgoing C Res and Cdts MGen Herb Petras sign the change of appointment documents May 20 at NDHQ.

As C Res and Cdts, MGen Tabbarnor will monitor all matters of pan-reserve interest and ensure that the Primary Reserves, Cadet Instructors Cadre and Canadian Rangers are properly integrated into the formulation and implementation of CF policies and programs.

MGen Tabbarnor will also coordinate departmental support to the Cadet and the Junior Canadian Rangers youth programs and to programs aimed at increasing employer support for the Reserve Force.

Un nouveau chef pour les réservistes et les cadets

Le Major-général Dennis Tabbenor (à gauche), nouveau chef – Réserves et cadets, le Général Rick Hillier, chef d'état-major de la Défense, et le Mgén Herb Petras, chef – Réserves et cadets sortant, signent les documents de passation de commandement lors d'une cérémonie tenue au Quartier général de la Défense nationale le 20 mai dernier.

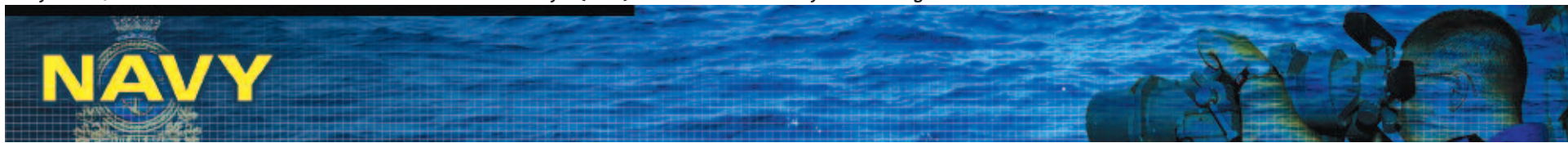
Le nouveau chef – Réserves et cadets suivra de près les dossiers qui touchent la Réserve et veillera à ce qu'on tienne bien compte de la Première réserve, du Cadre des instructeurs de cadets et des Rangers canadiens lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques et des programmes des Forces canadiennes.

Le Mgén Tabbarnor se chargera aussi de la coordination de l'appui du ministère aux Programmes des cadets et des apprentis Rangers canadiens, ainsi qu'à ceux qui visent à accroître le soutien des employeurs aux réservistes.



MCPL/CPLC DAVID MCCORD

For additional news stories, visit www.army.gc.ca. • Pour lire d'autres reportages, visitez le www.armee.gc.ca.



Exercise tests maritime security

By Maj James Simiana

PORTSMOUTH, New Hampshire — “One team, one fight.” These words, spoken by US Coast Guard Captain James McPherson, neatly summed up the bi-national, multi-agency cooperation that marked Exercise FRONTIER SENTINEL.

This year’s exercise, the fifth in a series designed to test the joint capabilities of

Canada and the US to respond effectively to maritime security threats against North America, took place June 9-13.

Its aim was to secure a harbour and adjacent waterways against mines. In Portsmouth, this disturbing scenario included an explosion on board a container ship, a commercial tugboat hijacking and a large barge that ended up pinned by the river current against one of the main bridges.

FRONTIER SENTINEL exercised the coordinated planning and response of a group of operational commanders responsible for maritime homeland security and defence on North America’s East Coast, including the US Navy Second Fleet, the US Coast Guard Atlantic Area, and Joint Task Force Atlantic.

Canada’s participation in the exercise consisted of a coastal defence and mine

countermeasures (MCM) response. Participating units and personnel included HMCS *Glace Bay*; Fleet Diving Unit (Atlantic) clearance divers; MCM staff from Maritime Operations Group 5 of Maritime Forces Atlantic; the Interim Remote Mine-hunting and Disposal System; an unmanned underwater vehicle from Maritime Forces Pacific; and Defence Research and Development Canada (Atlantic).

Un exercice met à l’épreuve la sécurité maritime

Par le Maj James Simiana

PORTSMOUTH, New Hampshire — « Une équipe, un combat. » Ces mots prononcés par le Capitaine James McPherson, de la Garde côtière états-unienne, résument bien l’exercice multi-organisationnel binational de coopération nommé FRONTIER SENTINEL.

L’exercice de cette année, qui se déroulait du 9 au 13 juin, était le cinquième d’une série visant à mettre à l’épreuve les capacités des deux pays de

réagir efficacement ensemble aux menaces à la sécurité maritime de l’Amérique du Nord.

L’objectif de l’exercice était de protéger un port et des voies maritimes adjacentes contre les mines. À Portsmouth, ce scénario déroutant comprenait une explosion à bord d’un navire de conteneurs, un détournement de bateau-remorque commercial, et une grande barge poussée par le fort courant de la rivière contre l’un des ponts principaux.

L’ex FRONTIER SENTINEL a permis de mettre à l’épreuve la planification et la réaction d’un groupe de commandants opérationnels chargés de la sécurité intérieure maritime et de la défense de la côte est de l’Amérique du Nord, notamment de la Deuxième Flotte de la marine états-unienne, le secteur de l’Atlantique de la Garde côtière des États-Unis et de la Force opérationnelle interarmées de l’Atlantique.

Le Canada a contribué à l’exercice en participant à la défense côtière et aux

mesures de lutte contre les mines. Parmi les éléments participants, on comptait le NCSM *Glace Bay*, des plongeurs-démineurs de l’Unité de plongée de la Flotte (Atlantique), du personnel de lutte contre les mines du 5^e Groupe des opérations maritimes, le Système télécommandé provisoire de chasse et de déminage, un véhicule sous-marin sans équipage des Forces maritimes du Pacifique, et du personnel de Recherche et développement pour la défense Canada (Atlantique).

Unique mine hunting system reduces risk

By Darlene Blakeley

The Navy’s only interim remote mine-hunting and disposal system (IRMDS) proved its worth during Exercise FRONTIER SENTINEL, held near Portsmouth, N.H., in June.

The joint Canada-US exercise showcased the ability of this unique remote-controlled, semi-submersible vehicle to conduct exploratory mine hunting operations. IRMDS is composed of two main parts: the Dorado, the tractor that provides propulsion, power and computer/communications information, and the Aurora towfish, the towed body which positions a side-scan sonar (SSS) close above the sea floor.

“Essentially, the Dorado is an autonomous underwater vehicle that transmits side-scan sonar information at

distances greater than seven kilometres to the control van in support of, in this case, exploratory mine-hunting operations,” says Lieutenant (Navy) Chad Naefken, officer in charge of IRMDS.

He adds that the major point to understand about the Dorado versus conventional mine hunting/SSS operations is that the Dorado removes the person from the mine field, significantly reducing the risk to personnel by not exposing them to mine danger areas. Other advantages include increased coverage rate, greater endurance and improved stability/durability versus surface-towed SSS.

“During FRONTIER SENTINEL, the system’s performance was excellent,” says Lt(N) Naefken. He explains that, despite challenges, the system was effective in clearing a channel in and out

of Portsmouth Harbor. “The Piscataqua River [which flows into the harbour] has one of the fastest tidal currents in North America. There are four to eight knots of current – too much for many mine

warfare assets to operate within.”

Other challenges included shallows, constrained waterways, heavy surface traffic and a high concentration of lobster traps and floats in the exercise area.



The IRMDS is lowered by crane into waters off Portsmouth, N.H., during Exercise FRONTIER SENTINEL.

Une grue a descendu le STPCD dans les eaux au large de Portsmouth, au New Hampshire, lors de l'ex FRONTIER SENTINEL.

WO/ADJ JERRY KEAN

Un appareil de déminage plutôt utile

Par Darlene Blakeley

L’unique Système télécommandé provisoire de chasse et de déminage (STPCD) de la Marine a fait ses preuves lors de l’ex FRONTIER SENTINEL, qui s’est tenu près de Portsmouth, au New Hampshire, en juin.

L’exercice réunissant les forces du Canada et des États-Unis a fait valoir les capacités particulières de ce véhicule semi-submersible télécommandé conçu pour la chasse aux mines. Le STPCD est composé de deux parties principales : le Dorado, un système d’entraînement fournissant la force de propulsion, la

puissance et un système informatique de communication, et du canot pneumatique Aurora, l’appareil remorqué qui permet de déplacer le sonar à balayage latéral au-dessus du fond océanique.

« Pour résumer, le Dorado est un véhicule sous-marin autonome qui transmet les renseignements du sonar à balayage latéral sur des distances de plus de sept kilomètres au centre de contrôle pour appuyer, dans ce cas-ci, des opérations de chasse aux mines », dit le Lieutenant de vaisseau Chad Naefken, officier responsable du STPCD.

Il ajoute que ce qu’il est important

de comprendre au sujet du Dorado, comparativement aux opérations ordinaires de chasse aux mines et de sonars à balayage latéral, c’est que le Dorado permet aux opérateurs de rester à l’extérieur de la zone potentiellement minée, ce qui réduit grandement les risques pour le personnel. Parmi les autres avantages, on compte une meilleure zone de balayage, une endurance supérieure et une stabilité et une durabilité accrues comparativement aux sonars à balayage latéral remorqués à la surface.

« Lors de l’ex FRONTIER SENTINEL, le système a très bien fonctionné », souligne le Ltv Naefken. Il explique que malgré

les obstacles, l’appareil a réussi à trouver un passage pour entrer dans le port de Portsmouth et en sortir. « La rivière Piscataqua [qui se déverse dans le port] a l’un des courants les plus forts de l’Amérique du Nord. On y trouve des courants de quatre à huit nœuds, ce qui est beaucoup trop fort pour certains engins de lutte contre les mines. » La zone d’exercice comprenait également d’autres obstacles, notamment des eaux peu profondes, des voies maritimes restreintes, une forte circulation de navires et une grande concentration de cages à homards et de bouées.



Sea training changes with new tenders

By LCdr Gerry Pash

With the Navy about to accept the last of eight new Patrol Craft Training (PCT) tenders this fall, work continues to qualify operators in order to effectively employ the new vessels.

The PCT's primary role is to provide a cost-effective training platform in support of navigation and seamanship training. This role has been adopted from the ageing fleet of Yard Auxiliaries General (YAG) vessels.

The contract for the new Orca-class vessels came with an initial training package from Victoria Shipyards Limited, designed to "train the trainers" by enabling previously qualified YAG personnel to earn the Orca-class endorsement. These courses were filled by a mixture of Naval Officer Training Centre (NOTC) Venture and CF Fleet School (Esquimalt) staff, as well as personnel from the Naval Tender Section, Maritime Operations Group Four, Naval Reserve Divisions, the Cadet Instructor Cadre, and Regular and Reserve Force maritime engineering system operators.

Subsequently, NOTC Venture has introduced the Tender Officer-in-Charge (OIC) Course to begin meeting the OIC requirement, while Fleet School is offering the Orca-Class Engineer Course and Senior Boatswains Course.

Orca OIC training is designed to provide sufficient training for junior officers, senior boatswains and clearance divers to safely navigate, manoeuvre and exploit the expanded capability of the new ships, as well as to provide leadership to a small crew in both normal and emergency situations.

"The technology that comes with the Orca-class tenders is a quantum leap when compared to the craft they replace," says Lieutenant(N) Tim Raasch, OIC of the Naval Tender Section in Esquimalt. "The PCT is 10.5 metres longer than a YAG, it goes twice as fast, and with a steel hull it is three times greater in displacement."

The bridge fit on the new tenders allows most operations from the bridge, including engineering functions. There is a huge challenge in learning the systems, not to mention the requirement for navigation proficiency and a broader experience in damage control, flood and firefighting proficiency.

For those who are previously "tender command"- or "tender charge"-qualified, there is a two-week OIC conversion course. Specific to the Orca-class, the course involves five days of classroom work aboard the ship while alongside. This is followed by five days at sea doing all the required drills. Successful candidates move to the third stage where they serve as second-in-command for 10 days at sea. The candidates then sit an OIC board to be considered as ready for the three-hour assessment check ride.

"It's a very challenging course," says Lt(N) Pat Cardinell, the first Cadet Instructor Cadre officer to qualify.

"The Orca-class is much more complex than the YAG."

Lt(N) Tim Silvester, a cadet instructor who has also completed the conversion course, is anticipating sailing as second-in-command in preparation for further assessment. "Cadet Instructor and Class 'A' Primary Reserve members have served well in the old boats," he says. "Our skills are well known, understood and applauded. However, those skills are not necessarily easily translatable in operating the new PCTs and their technology." He says the first step for those interested in making the transition is a commitment to learn, understanding that it's a whole new world of responsibility.

In the coming months, the new Orca PCT will become the primary introductory training platform, while the 50-year-old YAG will become the topic of legend and nostalgia.

LCdr Pash is the public affairs officer for Regional Cadet Support Unit (Pacific).



Lt(N) Pat Cardinell, the first cadet instructor endorsed to operate the new Patrol Craft Training tender, surveys the state-of-the-art bridge.

Le Ltv Pat Cardinell, premier instructeur de cadets ayant suivi la formation sur le nouveau patrouilleur d'instruction, se tient sur le pont du navire, qui est à la fine pointe de la technologie.

Des changements en matière de formation maritime

Par le Capc Gerry Pash

La Marine recevra cet automne le dernier d'une série de huit nouveaux patrouilleurs d'instruction (PI). On poursuit la formation d'opérateurs afin de pouvoir se servir efficacement des nouveaux navires.

Les PI servent essentiellement de navires d'instruction efficaces dans le cadre des cours de navigation et de matelotage. Les nouveaux PI remplaceront la flotte des navires de servitude YAG, qui commence à dater.

Le contrat portant sur les nouveaux navires-écoles de la classe ORCA comprend l'instruction offerte par Victoria Shipyards destinée aux instructeurs. Cette formation permettra au personnel anciennement qualifié pour l'instruction à bord des navires de servitude YAG d'obtenir la qualification pour les annexes de la classe ORCA. Des membres du personnel du Centre d'instruction des officiers de la Marine (CIOM) Venture, de l'École navale des FC (Esquimalt), de la Section des bâtiments de servitude, du 4^e Groupe d'opérations maritimes, de divisions de la Réserve navale, ainsi que des officiers du Cadre des instructeurs de cadets et des opérateurs de systèmes de génie maritime de la Force régulière et de la Force de réserve, ont suivi la formation.

Par la suite, le CIOM Venture a mis sur pied la formation pour les officiers responsables d'annexe (OR) afin de satisfaire aux exigences propres aux OR, tandis que l'École navale offre l'instruction destinée aux mécaniciens de classe ORCA et aux maîtres d'équipage.

L'instruction destinée aux OR portant sur les annexes de classe ORCA est conçue pour permettre aux OR de transmettre aux officiers subalternes, aux maîtres d'équipage et aux plongeurs-démineurs les compétences nécessaires afin de manoeuvrer les nouveaux navires et d'exploiter leurs capacités. L'instruction permet aussi de former les OR afin qu'ils puissent diriger un petit équipage en situation normale et en situation d'urgence.

« Technologiquement, les annexes de la classe ORCA surpassent grandement les YAG qu'elles remplacent », explique le Lieutenant de vaisseau Tim Raasch, OR de la Section des bâtiments navals de service à Esquimalt. « Le PI fait 10,5 m de plus en longueur qu'un navire de servitude YAG. Il est deux fois plus rapide et doté d'une coque en acier, qui fait que son déplacement est trois fois plus grand que celui d'un YAG. »

L'aménagement du pont des nouvelles annexes permet d'y mener la plupart des opérations, y compris les fonctions techniques. L'apprentissage des systèmes n'a rien de facile, sans compter les exigences en matière de navigation et d'expérience en ce qui a trait au contrôle des avaries, aux inondations et à la lutte contre l'incendie.

Ceux qui sont déjà qualifiés à titre de commandants d'annexe ou d'officiers responsables d'annexe pourront suivre un cours de recyclage de deux semaines destiné aux OR. Portant précisément sur les navires de classe ORCA, le cours comprend cinq jours de formation en classe à bord du navire le long du bord, suivis de cinq jours en mer afin d'effectuer tous les exercices

nécessaires. Les candidats qui réussiront ces deux premières étapes passeront à la troisième, au cours de laquelle ils serviront à titre de commandants adjoints pendant dix jours en mer. Les candidats devront ensuite passer un examen oral d'OR permettant de déterminer s'ils sont prêts à effectuer la sortie de vérification des compétences de trois heures.

« C'est un cours très exigeant », affirme le Ltv Pat Cardinell, qui a été le premier officier du Cadre des instructeurs de cadets à le réussir. « Les annexes de classe ORCA sont bien plus complexes que les YAG. »

Le Ltv Tim Silvester, instructeur de cadets qui a également terminé le cours de recyclage, a hâte de servir à titre de commandant adjoint en préparation des évaluations subséquentes. « Les instructeurs de cadets et les membres de la Première réserve de classe A ont bien servi les FC à bord des anciens navires. Leurs compétences sont comprises et saluées. Toutefois, elles ne sont pas nécessairement facilement applicables aux nouveaux PI et à leur technologie », explique-t-il. Selon lui, la première étape pour toute personne désirant faire la transition est de s'engager à apprendre et à comprendre que le service à bord des nouvelles annexes implique une tout autre gamme de responsabilités.

Au cours des prochains mois, les nouveaux PI de classe ORCA deviendront les principaux navires d'instruction de base, tandis que les YAG, vieux de 50 ans, deviendront légendes et nostalgie.

Le Capc Pash est officier des affaires publiques de l'Unité régionale de soutien aux cadets (Pacifique).

Speed-learning for soldiers

By Sgt Doug Setter

Months of repetitious grunt work can leave some of the gray matter out of practice. However, given today's rapidly changing technology, it's important that professional soldiers absorb information quickly. Fortunately, there are a few tricks that can help a motivated soldier (or anyone else) to make up for a lack of academics.

Good instructors will tell you that different people learn through different methods. Some people learn physical skills like natural athletes. Some people retain information the first time it's verbally explained. Others are book-smart, and some absorb information in social settings.

Most of us fall into all of these categories – we absorb and retain different types of information through different senses and via different approaches. For instance, we remember about 20 per cent of what we read, 30 per cent of what we hear, 40 per cent of what we see and maybe 60 per cent of what we do.

If this sounds a bit discouraging, don't worry. By combining several active learning methods, we can actually remember 90 per cent of what we see, hear, say and do. So, military instructors who use good visual aids and insist that trainees read and repeat certain information are increasing the retention rate of the class.

Sheer repetition will work, eventually. If you read the material, however, talk about it, look at reminders and actually work with the equipment, you'll absorb and retain the information more easily. When information comes at us from all sides, it leaves deeper impressions – just look at advertising campaigns, especially during election times. We are bombarded with articles in newspapers and magazines, commercials on radio and television, and signs and billboards everywhere.

Another memory trick is to make repeated use of small amounts of information. Put sticky notes on your mirror to increase your memory, and reduce your study time. While you brush your teeth and shave or do your hair,

review the notes. Later, when you're waiting for the bus, flip through the same information on 7.5 x 12.5 cm cards. On the bus, study a page or part of a chapter for 10 to 15 minutes. This can add up to 45 minutes of study time per day.

Another plus of studying small amounts of information for short periods of time is that we tend to remember best our first and last impressions. Good instructors recognize this, and so they explain what they are going to teach, teach it, and explain what was taught. By giving students many small breaks, they are providing many first and lasts, and students will remember more, and better, than if instructors just plough through several hours of a lecture. With more and smaller breaks, students can absorb more information.

In this information age, use these methods to your advantage. Don't be left behind.

Sgt Setter, an instructor at 39 CBG HQ, can be contacted at 604-225-2520 x2655.

Apprendre à apprendre vite

Par le Sgt Doug Setter

Quand on répète les mêmes tâches sans cesse, on risque d'atrophier sa matière grise. Pour les soldats d'aujourd'hui, cela n'est pas bon, car, au rythme effréné où la technologie évolue, il importe de pouvoir absorber de l'information nouvelle rapidement. Heureusement, les militaires motivés, ou n'importe qui d'autre, peuvent effectuer des exercices simples afin de compenser leur manque d'études.

Un bon instructeur dira que nous n'apprenons pas tous de la même façon. Certaines personnes acquièrent des compétences physiques à la manière des athlètes doués, alors que d'autres retiennent de l'information la première fois qu'elles l'entendent. D'autres encore apprennent mieux par les livres ou dans un contexte social.

La plupart d'entre nous appartiennent à toutes ces catégories; nous absorbons et retenons diverses sortes d'information selon une variété de sens et d'approches. Par exemple, nous retenons environ 20 % de ce que nous lisons, 30 % de ce que nous entendons, 40 % de ce que nous voyons, et peut-être 60 % de ce que nous faisons.

Ces chiffres semblent un peu décourageants, mais ne vous en faites pas. En effet, en conjuguant plusieurs

méthodes d'apprentissage, nous nous souvenons réellement de 90 % de ce que nous voyons, entendons, disons et faisons. Par conséquent, les instructeurs militaires qui utilisent de bonnes aides visuelles et qui obligent les apprenants à lire et à répéter certains éléments d'information contribuent à l'accroissement de leur taux de rétention.

Bien entendu, si l'on utilise constamment une machine, on finit par apprendre comment elle fonctionne. Cependant, si on lit le manuel de l'utilisateur, si l'on en parle avec d'autres personnes et si on lit les aide-mémoire, tout en se servant de la machine, on retiendra l'information plus facilement. De fait, quand l'information nous arrive de tous les côtés, elle nous marque plus profondément. Pensez, par exemple, aux campagnes publicitaires, surtout pendant les élections. On nous bombarde d'articles de journaux et de revues, de publicités à la radio et à la télévision, et il y a des affiches partout.

Voici un autre moyen de développer sa mémoire : apprendre de petites doses d'information de façon répétée. Collez de petits papiers sur votre miroir et réduisez vos séances d'études. Pendant que vous vous brossez les dents, vous vous rasez ou vous coiffez, passez

vos notes en revue. Plus tard, en attendant l'autobus, lisez les notes que vous aurez inscrites sur des cartes de 7,5 cm sur 12,5 cm. Dans l'autobus, étudiez une page ou une partie d'un chapitre de 10 à 15 minutes. Ces méthodes permettent d'ajouter jusqu'à 45 minutes d'études dans une journée.

Voici un autre avantage d'apprendre par petites doses : nous avons tendance à retenir plus longtemps nos premières et dernières impressions. Les bons instructeurs le savent. C'est pourquoi ils expliquent la matière qu'ils vont enseigner, ils l'enseignent, puis ils la réexpliquent. De plus, en faisant prendre aux étudiants beaucoup de petites pauses, ils provoquent de nombreuses premières et dernières impressions. De cette façon, les apprenants retiennent plus d'information, et plus longtemps, que si les instructeurs parlent pendant plusieurs heures. En prenant souvent de petites pauses, on absorbe mieux la matière.

Surtout, ne perdez pas la boule! Tirez profit des méthodes d'apprentissage mentionnées précédemment.

Pour obtenir plus de renseignements, joignez le Sgt Setter, instructeur au QG de la 39^e Brigade, au 604-225-2520, poste 2655.



WO/ADJ JERRY KEAN

Ex BURNING BRIDGES

Volunteer firefighters from the Kentville Volunteer Fire Department work on 84 Independent Field Battery Yarmouth's Cpl Jason Lusk.

Cpl Lusk was a simulated casualty in a smoke-filled building scenario at the Outdoor Urban Ops site at Camp Aldershot, N.S. during Ex BURNING BRIDGES. The exercise involved local emergency services, Kentville F.D. and camp medical facilities.

Ex BURNING BRIDGES

Des pompiers du Service de pompiers volontaires de Kentville soignent le Cpl Jason Lusk, de la 84^e Batterie de campagne indépendante de Yarmouth.

Le Cpl Lusk jouait le rôle d'une victime dans un immeuble rempli de fumée, dans le cadre d'un scénario au site des opérations urbaines extérieures au camp Aldershot, en Nouvelle-Écosse, lors de l'exercice BURNING BRIDGES. Le Détachement Aldershot du Centre d'instruction du secteur de l'Atlantique de la Force terrestre a organisé des scénarios auxquels ont participé les services d'urgence locaux, le Service d'incendie de Kentville et le personnel des installations médicales du camp.

Second World War soldier identified

Private Ralph Tupper Ferns, a Canadian soldier killed in France in 1944, will soon be laid to rest.

His remains were found in March 2005 in a quarry in Haut Mesnil, 18 km north of Falaise, by residents who also found a badge from the Royal Regiment of Canada. Pte Ferns, from Toronto, died in the battle of the Falaise Gap in August 1944, two months after Allied

troops landed in Normandy.

“We are thankful that Pte Ferns’ family will finally have some closure and be able to see him laid to rest with the honour he deserves,” said Defence Minister Peter MacKay. “Private Ferns’ service and contribution to the Canadian Forces and to Canada in the Second World War will not be forgotten.”

The Directorate of History and

Heritage determined that historical, anthropological and dental evidence combined to indicate that the remains found were those of Pte Ferns. Veterans Affairs Canada has made contact with members of Pte Ferns’ family, and will provide on-going support to family members as arrangements are made and carried out for the final interment.

“Once again, we are reminded of the

value of a single human life,” said Veterans Affairs Minister Greg Thompson, “and the debt of gratitude we owe to all those who have sacrificed their lives for our tomorrow. Pte Ferns paid the ultimate price so that others might live free.”

Pte Ferns will be laid to rest at the Bretteville-sur-Laize Canadian War Cemetery in Normandy, France.

On identifie un soldat canadien de la Seconde Guerre mondiale

Le Soldat Ralph Tupper Ferns, un militaire canadien tué en France en 1944, pourra bientôt reposer en paix.

Le corps du soldat a été découvert dans une carrière à Haut Mesnil, à dix-huit kilomètres au nord de Falaise, en mars 2005, par des résidents qui ont également trouvé un insigne du Royal Regiment of Canada. Le Soldat Ferns, de Toronto, a perdu la vie pendant la bataille de la brèche de Falaise en août 1944, deux mois après

le débarquement des Alliés en Normandie.

« Nous sommes heureux que la famille du Soldat Ferns puisse finalement vivre son deuil et qu'elle puisse assister aux funérailles du soldat, à qui on rendra tous les honneurs mérités », a déclaré l'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale. « Le service du Soldat Ferns et sa contribution aux Forces canadiennes, ainsi qu'au Canada, au cours de la Seconde Guerre mondiale

ne seront pas oubliés. »

La Direction - Histoire et patrimoine a établi que les éléments de preuve historiques, anthropologiques et dentaires révèlent que les restes humains trouvés sont bel et bien ceux du Soldat Ferns. Anciens Combattants Canada a communiqué avec les membres de la famille du Soldat Ferns et leur offrira son soutien lors des préparatifs en vue de l'inhumation.

« La découverte du Soldat Ferns nous rappelle, encore une fois, la valeur d'une vie humaine. Nous sommes entièrement redevables à ceux qui ont sacrifié leur vie pour établir un monde meilleur », a déclaré Greg Thompson, ministre des Anciens Combattants. « Le Soldat Ferns a donné sa vie pour que d'autres puissent vivre libres. »

Le Soldat Ferns sera inhumé au cimetière de guerre canadien de Bretteville-sur-Laize en Normandie, en France.

Next-generation DND housing

DND/CF celebrated a milestone recently when, for the first time since the post-Second World War era, newly built single-family homes were unveiled at CFB Wainwright.

Chief of the Land Staff Lieutenant-General Andrew Leslie, Acting Assistant Deputy Minister (Infrastructure and Environment) Scott Stevenson and CF Housing Agency (CFHA) CEO Alain Bastarache cut the ribbon in a ceremony marking the handover of 60 new housing units from Infrastructure and Environment to the Army at the base.

Ongoing growth of the Canadian Manoeuvre Training Centre and other lodger units has increased the number of CF personnel posted to Wainwright, and the units will help meet the demands

placed on housing as a result of this increase while elevating the quality of life of their occupants.

Two of the new units, designed for occupants with special accommodation needs, meet DND/CF's industry-leading barrier-free standards. They are the first barrier-free DND housing units available to CF families, and will serve as the model for CFHA's units meeting barrier-free program requirements in the future.

These units represent a very successful collaboration of CFHA, Director General Military Engineering and Director Construction Project Delivery from CFB Wainwright, Director Land Personnel Development from Chief of the Land Staff, Defence Construction Canada, and AMAN construction.



New PMQs await occupants at CFB Wainwright.

Les nouveaux logements familiaux à la BFC Wainwright sont désormais habitables.

La nouvelle génération de logements du MDN

Le MDN et les FC ont célébré tout un événement le 6 mai. Pour la première fois depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, on a inauguré de nouvelles maisons unifamiliales à la BFC Wainwright.

Le Lieutenant-général Andrew Leslie, chef d'état-major de l'Armée de terre, Scott Stevenson, sous-ministre adjoint (Infrastructure et environnement) par intérim, et Alain Bastarache, président-directeur général de l'Agence de logement

des FC (ALFC), ont présidé la cérémonie d'inauguration qui marquait la cession de 60 nouveaux appartements d'Infrastructure et environnement à l'Armée de terre.

La croissance continue du Centre canadien d'entraînement aux manœuvres et d'autres unités hébergées a fait augmenter le nombre de militaires affectés à Wainwright. Les nouvelles constructions contribueront à combler les besoins en logement qui découlent de cette

augmentation, tout en améliorant la qualité de vie des militaires qui y habiteront.

Deux des nouvelles maisons sont conçues pour les gens ayant des besoins particuliers en matière d'hébergement. Elles répondent aux critères d'accès facile du MDN et des FC, qui sont à l'avant-garde de l'industrie. Il s'agit des premiers logements du MDN à accès facile pour les familles des FC et ils serviront de modèles pour les logements de l'ALFC en matière

d'exigences du programme d'accès facile.

Ces logements représentent le fruit d'une collaboration très fructueuse entre l'ALFC, le directeur général – Génie militaire, le directeur – Exécution des projets de construction de la BFC Wainwright, le directeur – Gestion du personnel de l'Armée de terre du bureau du chef d'état-major de l'Armée de terre, Construction de Défense Canada et l'entreprise AMAN construction.



Would you like to respond to something you have read in *The Maple Leaf*? **Why not send us a letter or an e-mail.**

e-mail: mapleleaf@dnews.ca

Mail:

Managing Editor, The Maple Leaf,
ADM(PA)/DPAPS
101 Colonel By Drive,
Ottawa ON K1A 0K2
Fax: (819) 997-0793

Vous aimeriez écrire une lettre au sujet d'un article que vous avez lu dans *La Feuille d'érable*? **Envoyez-nous une lettre ou un courriel.**

Courriel : mapleleaf@dnews.ca

Par la poste :

Rédacteur en chef, La Feuille d'érable,
SMA(AP)/DPAPS
101, prom. Colonel By
Ottawa ON K1A 0K2
Télécopieur : (819) 997-0793

Des militaires sont attendus au lac Leamy

Par Steve Fortin

Le 12 juillet prochain, une soixantaine de militaires des FC figureront parmi les nombreux triathlons attendus au Triathlon de Gatineau 2008, qui réunira des adeptes de natation, de course et de vélo, les trois épreuves qui composent cette discipline d'endurance.

Regroupés selon différentes catégories d'âge et de distance, les participants profiteront du décor enchanteur du parc du lac Leamy pour parcourir, dans le cas des plus téméraires et expérimentés, 1,9 km de natation, 90 kilomètres de vélo et 21 kilomètres de course, soit la distance d'un demi-Ironman. Dans l'équipe de triathlon des FC, on trouve l'Adjud Geoff Williams, qui a réalisé quatre triathlons de longue distance dont le mythique Ironman d'Hawaï, épreuve la plus prestigieuse de son genre, et le Capt Michel Ouellet qui, lui, compte participer à son premier Ironman à la fin juillet à Lake Placid dans l'État de New York.

Les militaires qui seront à Gatineau pourront se mesurer à une forte compétition d'athlètes d'élite québécois, car cette course s'inscrit dans le cadre de la Coupe Québec de triathlon. Comme l'équipe de triathlon des FC participe au programme du Conseil international du

sport militaire (CISM), c'est également l'occasion pour les athlètes militaires de comparer leur performance aux standards nationaux, qui servent à déterminer ceux qui accéderont à l'équipe d'élite de triathlon du CISM.

Le Capt Michel Ouellet, du Sous-ministre adjoint (Gestion de l'information), est l'un des trois entraîneurs de l'équipe de triathlon du CISM des FC. Selon lui, bien que la compétition soit ouverte aux athlètes de pointe du programme élite des FC, il ne faut pas pour autant négliger l'intérêt des militaires qui pratiquent le triathlon de façon récréative. « Si cette année il s'agit d'un championnat de type invitation, nous aimerions que le triathlon devienne une discipline nationale des FC et qu'un championnat ait lieu tous les ans pour tous les militaires, un peu comme la course à pied ou le hockey », explique le Capt Ouellet.

Entre-temps, le Triathlon de Gatineau permettra de déterminer les champions des FC dans les catégories sprint (750 m de natation, 20 km de vélo, 5 km de course), élite sprint (mêmes distances que le sprint sans les catégories d'âge) et olympique (1 500 m de natation, 40 km de vélo, 10 km de course). Ce triathlon constituera également une étape importante en vue d'une qualification pour l'entraînement de l'équipe du CISM. Lors

du championnat international de triathlon du CISM 2008, qui s'est tenu à Otepää, en Estonie, du 12 au 17 juin dernier, ce sont une dizaine de militaires canadiens d'Esquimalt jusqu'à Halifax qui ont fièrement représenté les FC et leur pays.

Si par hasard vous vous trouvez dans la région de la capitale nationale le 12 juillet prochain, pourquoi ne pas prendre quelques minutes pour encourager les militaires qui s'attaqueront au circuit du Triathlon de Gatineau!



Le Capt Michel Ouellet (deuxième à partir de la gauche), la Capc Lucie Tremblay et l'Adjud Geoff Williams, accompagnés de militaires estoniens, ont remporté la médaille de bronze dans la catégorie maître mixte en équipe en Estonie lors des championnats mondiaux de triathlon du CISM.

Capt Michel Ouellet (second from left), LCdr Lucie Tremblay and CWO Geoff Williams, flanked by Estonian personnel, won a bronze medal in the mixed Master's team category in Estonia during the CISM triathlon world championships.

Forces personnel expected at Leamy Lake

By Steve Fortin

About 60 CF personnel will be among the many triathletes expected at the 2008 Gatineau [Que.] Triathlon July 12. Swimming, running and cycling enthusiasts will come together for the three events that make up this endurance competition.

The participants are grouped by categories according to age and distance. With beautiful Leamy Lake Park as a backdrop, the bravest and most experienced triathletes will complete a Half Ironman comprising a 1.9-km swim, a 90-km bike ride and a 21-km run. Chief Warrant Officer Geoff Williams, a member of the CF triathlon team, has finished four long-distance triathlons, including the Ironman in Hawaii, the most prestigious event of its kind. Captain Michel Ouellet, another team member, plans on participating in the Ironman for the first time at the end of July in Lake Placid, N.Y.

As part of the Quebec Cup Triathlon Series, the Gatineau event will give CF competitors the opportunity to see how they measure up against some very strong and elite Quebec competitors. Since the CF triathlon team takes part in the International Military Sports Council (CISM) program, military athletes also get the chance to compare their performance to national standards used to determine who will make the CISM elite triathlon team.

Capt Ouellet, from the office of the Assistant Deputy Minister (Information Management), is one of three coaches

of the CF's CISM triathlon team. He explains that although the competition is open to the top athletes of the CF elite program, the interests of personnel who do the triathlons on a recreational basis should not be disregarded. "It may be an invitational championship this year," he says, "but we would like the triathlon to become a national CF discipline and to have an annual championship for

Forces members, as they do for running or hockey."

The Gatineau Triathlon will determine the CF champions in the Sprint (750 m swimming, 20 km biking, 5 km running), Elite Sprint (same distances as sprint, but without age categories), Olympic (1 500 m swimming, 40 km biking, 10 km running) and Half Ironman categories.

This triathlon is an important step

in qualifying for CISM team training. At the 2008 CISM international triathlon championship held June 12-17 in Otepää, Estonia, a dozen CF personnel from Esquimalt to Halifax proudly represented the CF and Canada. If you're in the National Capital Region July 12, take a few minutes to cheer on the personnel doing the Gatineau Triathlon course.



L'équipe de triathlon du CISM qui a représenté les FC au championnat mondial de la discipline, qui s'est tenu en Estonie au mois de juin.

These CISM triathlon team members represented the CF at the world championships held in Estonia in June.